

~~11196~~ 1196
11248

Варшавская подкоммисія.

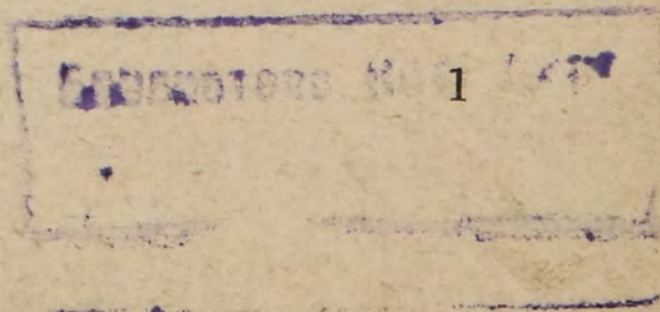
6962



Рязско-Вяземская желѣзная дорога.

Общество Скопинской желѣзной дороги образовавшееся на основаніи Высочайше утвержденной 26 Юля 1869 года концессіи для сооружеиія и эксплоатациі желѣзной дороги отъ г. Рязска до г. Скопина приняло на себя обязанность съ Высочайшаго Его Императорскаго Величества соизволенія, послѣдовавшаго въ 28 день Апрѣля 1872 года, приобрѣсти отъ Правительства желѣзную дорогу отъ г. Скопина до с. Павелець съ вѣтвью до Павелецкихъ каменноугольныхъ копей и устроить желѣзную дорогу отъ означеннаго села Павелець чрезъ г.г. Тулу, Алексинъ и Калугу до г. Вязьмы съ вѣтвью отъ ст. Хрущовской, нынѣ Узловая, до г. Ельца чрезъ п. Боролицкъ и Ефремовъ съ обязательствомъ производить эксплоатацию всей линіи желѣзной дороги отъ города Рязска до г. Вязьмы съ вышеозначенными вѣтвями.

39



Образовавшаяся, на основаніи вышеизложеннаго Высочайшаго повелѣнія, Ряжско-Вяземская ж. дорога, общимъ протяженіемъ главнаго пути 643 версты, состоитъ изъ 2 участковъ: 1) отъ г. Ряжска до гор. ~~Вязьмы~~ Вязьмы длиною 462 версты и 2) отъ станціи Узловой до г. Бельца длиною 181 верста.

Собственно Ряжско-Вяземскій участокъ раздѣляется по постройкѣ еще на 2 части: 1-я часть отъ Ряжска до Павелець устроена въ 1871 году и 2 отъ Павелець до Вязьмы, открыта для движенія 15 Декабря 1874 года.

Кромѣ главнаго пути на дорогѣ имѣются еще слѣдующія вѣтви:

- 1) Вѣтвь къ рѣкѣ Окѣ въ Калугѣ длиною 7 в. 123 с.
 - 2) » » » Окѣ въ Алексинѣ длин. 1 » 386 »
 - 3) Соединительная вѣтвь въ Протопоповѣ между Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою жел. дорогами длиною 3 » 247 »
 - 4) Соединительная вѣтвь въ Ельцѣ между Ряжско-Вяземскою и Орловско-Грязскою ж. дорогами длиною . 0 » 372 »
 - и 5) Вѣтвь къ Павелецкому руднику длиною 2 » 300 »
-
- Итого 15 в. 427 с.

Такимъ образомъ со включеніемъ вѣтвей длина главныхъ путей Рязско-Вяземской ж. дороги составляетъ 658 вер. 362,35 саж.

Отчетная же длина дороги принята за 660 верстѣ, такъ какъ прохожденіе поѣздовъ по дорогѣ, включая и участки дорогъ на ст. Рязскѣ и Вязьма непринадлежащія Рязско-Вяземской ж. дороги, составляетъ 659 верстѣ 411,20 саж.

Земляное полотно.

Земляное полотно устроено отъ Рязска до Скопина въ одинъ путь шириною 2,75 саж. выемки же глубиною менѣе 1 саж. устроены для двухъ путей при ширинѣ полотна въ 4,60 саж., а отъ Скопина до Павелецъ ширина полотна 2,50 саж. и выемки менѣе 1 саж. также для 2 путей.

Участокъ отъ Павелецъ до Вязьмы устроенъ для одного пути, шириною въ 2,60 саж. и выемки менѣе 1 саж. устроены для 2 путей при ширинѣ полотна 4,60 саж. По Елецкой вѣтви устройство землянаго полотна одинаково съ участкомъ отъ Павелецъ до Вязьмы.

Предѣльные уклоны на дорогѣ допущены въ 0,01 а радиусы кривизны въ 300 саж.

При этомъ общее протяженіе горизонтальныхъ частей составляетъ 227,007 верстъ т. е. 34,404 ‰ общего протяженія желѣзной дороги.

Протяженіе же подъемовъ и скатовъ, считая дорогу по направленію отъ Вязьмы къ Ряжску и отъ Узловой до Ельца составляетъ:

Подъемы до 0.005 включительно.	.	22.33 в.
» » 0.008	»	49.9123 »
» » 0.01	»	126.34 »
<hr/>		
А всего	.	198.5823 »

т. е. 30,696 ‰ общего протяженія дороги:

Сумма высотъ подъемовъ составляетъ	816.49 п. с.
Скаты до 0.005 включительно	. . 27.526 » »
» » 0.008	» . . 68.7563 » »
» » 0.01	» . . 133.107 » »
» » 0.015	» . . 4.8433 » »
<hr/>	
Итого	. . 234.3326 » »

т. е. 35,495% общего протяжения дороги.

Сумма высотъ скатовъ составляетъ 976,19 п. с.

Все протяженіе прямыхъ частей дороги составляетъ. 428.40 вер.

т. е. 64,926% общего протяжения дороги.

Изъ числа кривыхъ:

Радиусомъ болѣе 500 саж.	89.5412
» » 300 »	136.8266
» » 200 »	4.0718
» » 150 »	0.9827

На основаніи этихъ условій подъемовъ, скатовъ и кривыхъ виртуальная длина дороги отъ Ряжска съ Вязмою и отъ Ельца къ Узловой опредѣляется въ 1245,4138 верстъ.

А отъ Вязмы къ Ряжску и отъ Узловой къ Ельцу въ 1156,6394 верстъ.

Наибольшая высота насыпи на дорогѣ составляетъ 10 саж. а наибольшая глубина выемки составляетъ 5.72 саж.

Мосты и переѣзды.

Всѣхъ переѣздовъ на дорогѣ въ уровень рельсовъ 508. Переѣзды всѣ досчатые. Затворы частью изъ

выдвижныхъ брусевъ, частію-же изъ цѣпей и нынѣ всѣ затворы мало по малу замѣняются цѣпями.

Число мостовыхъ сооруженій на дорогѣ слѣдующее:

Чугунныхъ трубъ отверстіемъ 0.50 саж.	144
Каменныхъ » »	7
» » » болѣе 0.50 с.	8
Мостовъ, отверстіемъ до 5 саж. деревянныхъ, на деревянныхъ опорахъ	151
Мостовъ, отверстіемъ до 5 саж. деревянныхъ, на каменныхъ опорахъ	9
Мостовъ, отверстіемъ до 5 саж. желѣзныхъ, на каменныхъ опорахъ	7
Мостовъ, отверстіемъ до 7 саж. желѣзныхъ, на каменныхъ опорахъ	11
Деревянныхъ трубъ отверстіемъ 0.30 и 0.50 саж. треугольныхъ и четвероугольныхъ	142
Большихъ мостовъ отверстіемъ не менѣе 10 с.	18

а именно:

1) Мостъ чрезъ р. Оку голландской системы съ ѣздою по низу о четырехъ пролетахъ отверстіемъ	153,60 саж.
---	-------------

Быки моста каменные выведены на кессонахъ,

равно какъ и устой со стороны Калуги. Правый же устой со стороны города Алексинъ выведенъ на бетонномъ основаніи. Устои и быки облицованы мѣстнымъ камнемъ грубою тескою. Разстояніе между быками 37,20. Ширина быка по верху 5,50 Толщина быковъ поверху 1,50 саж., внизу же 2,10; быки устроены съ ледорѣзами. Высота быкова 9,70 саж. отъ горизонта нижнихъ водъ. Ниже горизонта нижнихъ водъ до основаніи кессона 8,90 саж., такъ что вся высота быка составитъ 11,60 саж. до верха карниза.

Разница между горизонтами высокихъ и низкихъ водъ составляетъ 5,03 саж.

2) Мостъ чрезъ р. Красивая мега голландской системы съ ѣздою по низу о 2 пролетахъ отверстіемъ въ 40 саж.

3) Мостъ чрезъ р. Шаню голландской системы съ ѣздою по низу отверстіемъ 30 саж. обѣ одномъ пролетѣ.

4) Мостъ чрезъ р. Ворю многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 25 саж.

Мостъ этотъ перестраивается вслѣдствіе происшедшаго подмыва и поврежденія одного его устоя весенними водами.

5) Мостъ чрезъ р. Жижану многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 20,00 саж.

6) Мостъ чрезъ р. Шашъ голландской системы съ ѣздою по низу отверстіемъ 20,00 саж.

7) Мостъ чрезъ р. Ранову многораскосной системы съ ѣздою по низу отверстіемъ 18,00.

Мостъ этотъ вслѣдствіе подмыва и поврежденія одного его устоя весенними водами былъ перестроенъ въ 1879 году, причемъ отверстіе его было увеличено до 33 саж. съ образованіемъ 2 пролетовъ и съ отведеніемъ русла рѣки на другое мѣсто.

Весенними водами 1880 года быкъ моста вновь разрушенъ и въ настоящее время пришлось выстроить новую пролетную часть моста длиною 35 саж. на старыхъ устояхъ замѣнивъ прежде существовавшіе пролеты 15 и 18 саж. однимъ пролетомъ съ прибавленіемъ 2 саж. взамѣнъ уничтоженнаго быка.

8) Мостъ чрезъ р. Долъ отверстіемъ 15 саж. многораскосной системы съ ѣздою по верху.

9) Мостъ чрезъ р. Хупту многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 15 саж.

Разрушенный весенними водами 1879 года мостъ этотъ перестроенъ близъ стараго мѣста, но съ отверстіемъ увеличеннымъ до 25 саж. съ ѣздою по низу.

10) Мостъ чрезъ р. Извѣрь, многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 10 саж.

11) 12, 13, 14, 15 и 16 Мосты чрезъ р. р. Яченку, Волоць, Тулицу, Сѣжу, Верду, и Клешню голландской системы съ ѣздою по низу отверстіями каждый въ 10 саж.

17) Мостъ чрезъ р. Турдей многораскосной системы съ ѣздою по верху отверстіемъ 10 саж.

и 18) Путепроводъ чрезъ Московско-Курскую желѣзную дорогу о трехъ пролетахъ изъ коихъ 2 крайнія отверстіемъ въ 6,00 саж. каждый съ желѣзными фермами, балочной системы и средній пролетъ отверстіемъ 10 саж. съ фермами голландской системы, и съ ѣздою по низу.

Сборка мостовъ произведена весьма тщательно и вообще мостовыя сооруженія содержатся весьма хорошо и наблюденія надъ весенними водами производятся весьма тщательно.

Верхнее строеніе.

Отъ станціи Вязьма до станціи Павелець весь путь уложенъ изъ стальныхъ рельсовъ вѣсомъ 20 ф. на пог. футъ и при этомъ длина рельсовъ преимущественно въ 24 фута.

Стыки рельсовъ на всѣхъ площадкахъ и уклонахъ менѣе 0,006 между шпалами (на вѣсу) въ прочихъ же мѣстахъ стыкъ на шпалѣ.

Подъ каждымъ рельсомъ имѣется 9 поперечинъ.

На участкѣ же отъ Павелець до Ряжска употреблены желѣзные 26 фунтовые рельсы со стыкомъ на шпалѣ. Съ 1875 годъ начата сплошная перемѣна рельсовъ отъ Павелець къ Скопину, причемъ желѣзные рельсы замѣняются стальными и въ настоящее время всего на участкѣ Павелець-Ряжскъ уложено 24 вер. 25 саж. стальныхъ рельсъ.

Шпалы на линіи Ряжскъ Вязьма уложены еловыя и сосновыя и на вѣтви къ Ельцу дубовыя и сосновыя.

Шпалы эти частью изъ пластинъ частью же изъ брусковъ. Изъ брусковъ допускается лишь 25 0/0. Пластинныя шпалы допускаются изъ 6 1/2 вершковаго лѣса а брусковые изъ 5 1/2. Длина поперечинъ 8 футъ т. е. 1,15 саж.

Скрѣпленія къ рельсамъ всѣ одинаковыя и фасонныя накладки для стальныхъ рельсовъ введены лишь съ 1879 года.

Вѣсъ болта	1,262 фун.	0,0315 пуд.
» костыля	0,597 ф.	0,0149 »
» накладки обыкновенной	9,628 ф.	0,2407 »
» фасонной	15,643 ф.	0,3911 »
» подкладки	6,484 ф.	0,1621 »

Разстояніе между рельсами т е. ширина колеи 5 ф. или 0,714 п. саж.

Разстояніе между путями на станціяхъ отъ оси до оси путей 2,214 пог. с.

Стрѣлки на станціяхъ уложены самодѣйствующія причеиъ стрѣлки главныхъ путей снабжены фонарями системы Бендера. Крестовины уложены изъ закаленного чугуна завода Ganz въ Офенѣ и прежнія чугунныя существовавшія на участкѣ Ряжскъ-Павелецъ замѣняются по мѣрѣ изнашиваемости тоже крестовинами изъ закаленного чугуна.

Остряки переводовъ сдѣланы изъ стальныхъ рельсовъ.

Всѣхъ путей на станціяхъ 78 верстѣ 319,14 пог. саж. Количество ихъ по станціямъ а также распределеніе стрѣлокъ и крестовинъ показано въ ниже помѣщенной вѣдомости.

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Развѣздныхъ и запасныхъ путей п. с.		Стрѣлокъ.		Крестовинъ.
		Верст.	Сажень.	Оди- ноч- ныхъ.	Двой- ныхъ.	
1	Вязьма	4	153,35	19	—	19
2	Пыжовка	—	215,00	2	—	2
3	Исаково	—	463,80	5	—	5
4	Перетесы	—	222,70	2	—	2
5	Поляно-Вашково	—	492,60	5	—	5
6	Износки	—	458,64	5	—	5
7	Кошняки	—	332,33	3	—	3
8	Мятлевская	2	362,75	14	—	14
9	Троицкая	1	309,73	7	—	7
10	Пятовская	—	447,60	5	—	5
11	Муратовка	—	225,82	2	—	2
12	Калуга	9	238,41	36	1	38
13	Покровское	—	464,20	5	—	5
14	Ферзиково	—	437,80	5	—	5
15	Средняя	—	180,00	2	—	2
16	Алексинъ	2	165,80	13	—	13
17	Даниловка	—	323,19	3	—	3
18	Суходоль	—	338,40	3	—	3

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Развѣздныхъ и запасныхъ путей п. с.		Стрѣлокъ.		Крестовинъ.
		Верст.	Сажень.	Оди- ноч- ныхъ.	Двой- ныхъ.	
19	Малахово	—	214,05	2	—	2
20	Обидимо	1	31,10	5	—	5
21	Протопопово	6	327,96	29	1	31
22	Телеграфный постъ при Моск. Курск. ж. д.	—	309,91	3	—	3
23	Тула	2	206,39	11	—	11
24	Присады	—	477,00	5	—	5
25	Оболенское	1	337,60	8	—	8
26	Угловая	5	202,07	28	—	28
27	Бобрикъ Донской	—	181,10	2	—	2
28	Епифань.	1	108,06	7	—	7
29	Клекотки	1	266,52	9	—	9
30	Павелець.	—	417,50	4	—	4
31	Лазинка	—	212,45	2	—	2
32	Скопинъ	3	240,45	20	—	20
33	Скопинъ-Чулковскій	1	134,37	9	—	9
34	Желтухино.	1	193,10	5	—	5
35	Ряжскъ	3	47,53	15	—	15

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Развѣздныхъ и запасныхъ путей п. с.		Стрѣлокъ.		Крестовина
		Верст.	Сажень.	Оди- ноч- ныхъ.	Двой- ныхъ.	
36	Богородицкѣ	1	255,65	7	—	7
37	Товарково	—	319,59	3	—	3
38	Малеевка	1	72,90	7	—	7
39	Караси.	—	401,55	4	—	4
40	Турдей	—	312,20	2	—	2
41	Колодези	—	423,35	5	—	5
42	Ефремовъ	5	116,20	26	3	32
43	Боборыкино	—	393,65	4	—	4
44	Становая.	—	439,50	5	—	5
45	Елецъ	2	498,10	18	—	18
46	На соединительной вѣтви съ Орловско-Грязскою желѣзн. дорогою.	—	347,50	17	—	5
И Т О Г О		78	319,14	386	5	396

С т а н ц і и.

Линія Ряжско-Вяземской ж. дороги имѣетъ всѣхъ 44 остановочныхъ пункта ихъ нихъ:

Станцій	I класса	1
»	II	» 7
»	III	» 6
»	IV	» 18
Полустанцій	. . .	4
Разъѣздовъ.	. . .	8
<hr/>		
Итого	. . .	44

Всѣ станціи, кромѣ Ряжскъ товарный и разъѣздовъ имѣютъ отдѣльныя пассажирскія зданія причемъ на станціяхъ: Калуга, Павелець, Скопинъ и Желтухино, при пассажирскихъ зданіяхъ, имѣются помѣщенія для служащихъ. На станціи Вязьма пассажирское зданіе общее съ Московско-Брестскою ж. дорогою и Ряжско-Вяземская ж. дорога приплачиваетъ Московско-Брестской жел. дорогѣ по расчету около 4/т. руб. въ годъ. Въ Ряжскѣ же Ряжско-Вяземская жел. дорога пользуется пассажирскимъ зданіемъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги, за что и уплачиваетъ послѣдней ежегодно 6000 р.

Послѣдовательное разстояніе между станціями съ показаніемъ построекъ на станціяхъ находящихся, помѣщено въ нижеслѣдующей вѣдомости исправленной по 1 Января 1880 года.

№№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Разстояніи между станціями.	Классы.	Жилые дома.		Паровозныя зданія.		Вѣсовыя помосты.	Поворотные круги.	Кочегарныя ямы на путяхъ.	Сараи для каменнаго угля.	Отхожія мѣста на платформахъ.	Стрѣлочныя будки.	Товарныхъ помѣщеній.			
				Двухъ этажные.	Одно этажные.	Число.	Количество стойлъ.							Пакгаузовъ.	Платформъ.		Брезентовъ.
															Крыт.	Откр.	
1	Вязьма	—	II	—	5	1	4	—	1	—	—	—	5	39	80	80	19
2	Пыжовка	13	Развѣздъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
3	Исаково	11	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	50	3
4	Селинка	16	Развѣздъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
5	Поляны Воейково	9	III	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	50	4
6	Износки	22	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	50	4
7	Кошняки	10	Развѣздъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
8	Мятлевская	15	II	—	2	1	2	1	1	—	—	1	4	39	80	80	10
9	Троицкая	19	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	50	1
10	Пятовская	16	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	50	4
11	Муратовка	9	Развѣздъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
12	Калуга	15	I	2	3	1	12	1	—	—	—	1	9	39	120	128	10
13	Покровская	19	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	50	1
14	Ферзиково	18	III	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	90	1
15	Шипово	15	Развѣздъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
16	Алексинъ	10	III	—	2	1	2	1	—	—	—	1	6	—	—	90	5
17	Даниловка	10	Полуст.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—

№№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Расстояніа между станціями.	Классы.	Жилые дома.		Паровозныя зданія.		Вѣсовыя помосты.	Иворотные круга.	Кочегарныя ямы на путяхъ.	Сараи для каменнаго угля.	Отхожія мѣста на платформахъ.	Стрѣлочныя будки.	Товарныхъ помѣщеній.			
				Двухъ этажныя.	Одно этажныя.	Число.	Количество стойлъ.							Пакгаузовъ.	Платформъ.		Брезентовъ.
															Крыт.	Откр.	
18	Суходоль	12	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	50	1
19	Малахово	13	Развѣздъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
20	Обидимо	9	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	3	—	—	50	1
21	Протопопово	10	II	2	—	1	4	1	1	2	1	1	9	19	—	50	10
22	Тула	6	IV	1	3	—	—	—	—	—	—	1	3	39	160	160	15
23	Присады	14	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	50	1
24	Оболенское	17	IV	—	1	—	—	—	—	1	—	1	2	—	—	50	5
25	Узловая	16	II	1	5	1	12	1	1	2	3	1	3	19	46	152	5
26	Бобринь-Донской	10	Полуст.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
27	Епифань	15	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	—	50	25
28	Клекотки	23	III	—	2	1	2	—	—	2	—	1	2	—	40	120	25
29	Павелець	23	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	40	70	—
30	Лазинка	12	Развѣздъ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
31	Скопинь	14	II	2	—	1	4	—	1	1	2	1	4	40	80	52	28
32	Скопинь Чулковскій	7	Полуст.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Желтухино	14	IV	—	1	—	—	—	—	—	—	1	2	—	70	—	—
34	Ряжскъ	20	III	2	—	1	2	1	1	1	1	—	4	19	40	120	22

№ по порядку.	Наименованіе станцій.	Расстоянія между станціями.	Классы.	Жилые дома.		Паровозныя зданія.	
				Двухъ этаж-ныя.	Одно этаж-ныя.	Число.	Количество стойлъ.
35	Богородицкѣ	23	IV	—	2	—	—
36	Товарково	12	Полуст.	—	—	—	—
37	Малевка.	10	III	—	1	1	2
38	Караси	22	IV	—	1	—	—
39	Турдей.	14	Развѣздъ.	—	1	—	—
40	Колодези	5	IV	—	1	—	—
41	Ефремовъ	21	II	—	4	1	9
42	Боборькино	24	IV	—	1	—	—
43	Становая.	26	IV	—	1	—	—
44	Елецъ	24	II	—	5	1	4
Итого		—	—	9	53	12	59

Вѣсовыя помосты.	Поворотные круга.	Кочегарныя ямы на путяхъ.	Сараи для каменнаго угля.	Отхожія мѣста на платформахъ.	Стрѣлочныя будки.	Товарныхъ помѣщеній.			
						Пакгаузовъ.	Платформъ.		Брезентовъ.
							Крыт.	Откр.	
—	—	—	—	1	2	26	52	160	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	2	—	—	50	3
—	—	—	—	1	2	—	—	50	15
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	1	2	—	—	50	18
—	1	1	2	1	5	76	160	187	75
—	—	—	—	1	2	—	—	30	8
—	—	—	—	1	2	—	—	50	4
1	1	1	1	1	3	39	160	160	55
7	9	11	10	29	118	394	1128	2479	410

Водоснабженіе:

Всѣ станціи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги имѣютъ отдѣльныя водоснабженія за исключеніемъ станціи Колодези при которой нѣтъ достаточнаго источника, а потому взамѣнъ водоснабженія на станціи Колодези устроено добавочное водоснабженіе на разъѣздѣ Турдей.

Изъ вѣдомости ниже помѣщенной усматриваются источники и способъ водоснабженія станцій.

ВОДОСНАБЖЕНИЕ.

РЯЖСКО-ВЯЗЕМСКАЯ желѣзная дорога.		ТАБЛИЦА ДАННЫХЪ			ПО ВОДОСНАБЖЕНІЮ.			РЯЖСКО-ВЯЗЕМСКАЯ желѣзная дорога.			
№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	И С Т О Ч Н И К И.			Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ пароваго котла.
			1) Родъ.	2) Приспособленіе.	3) Объемъ производительность.						
			а) Рѣка.	а) Запруда.	а) Суточный расходъ рѣки.						
			б) Прудъ.	б) Фильтрація.	б) Полезный объемъ пруда.						
			в) Колодезь.	в) Сборъ.	в) Суточная прибыль колодца.						
1	Вязьма .	II	Источникъ—Рѣка Улица. Для фильтраціи воды—Особый колодезь съ дренажемъ изъ камня и гравія.			Отъ среднего уровня рѣки 7 1/2 ‰. Отъ соска 87/10 ‰.	Трубы станціонныхъ водопроводовъ, чугунныя д—а отъ 3'' до 4'', съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на специальной мастикѣ. Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4'', находится въ предѣлахъ отъ 650 до 750 ф.	158 ⁰	228 ⁰	Горизонтальный цилиндрический котелъ съ кипяильникомъ, съ вѣшною топкою, безъ внутренней жаровой трубы.	
2	Поляны Воейкова*).	III	Источникъ—Ключевой колодезь, съ суточною прибылью отъ 7,5 до 10,0 к. с. Колодезь изъ ряжей. Глубина — 5 ‰. Площадь сѣченія — 4 кв. с.			Отъ среднего уровня воды въ колодезѣ. 6,5 ‰. Отъ соска 7,5 ‰.		19 ⁰	850 ⁰	Такой же системы и типа.	
3	Износки .	IV	Источникъ—Ключевой колодезь.			> > >		> >	76,09 ⁰	Такой же системы и типа.	
4	Мятлевская.	II	Источникъ—Ключевой колодезь съ среднею суточною прибылью 7,3 к. с. Колодезь—квадратный,—изъ ряжей.			> > >		> >	142,20 ⁰	Такой же системы и типа.	
5	Троицкая .	IV	Источникъ—ключевой колодезь съ суточною прибылью до 9 к. с. и съ запасомъ воды до 3,5 к. с. Колодезь—изъ ряжей. Глубина—8,5 ‰. Площадь сѣченія—4 кв. с.			Отъ среднего уровня воды въ колодезѣ. 11,09 ‰. Отъ соска 11,93 ‰.		18,5 ⁰	81,53 ⁰	Такой же системы и типа.	
6	Нятовская .	IV	Источникъ—ключевой колодезь.			> > >		> >	80,60 ⁰	Такой же системы и типа.	

ПРИМѢЧАНІЕ: 1) На станціи Исаково глубокой кирпичный колодезь, устроенный устройство водоснабженія изъ рѣки.

при конструкціи дороги въ настоящее время не доставляетъ воды. Предполагается

№ по порядку.	Наименование станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	И С Т О Ч Н И К И. 1) Родъ. 2) Приспособленіе. 3) Объемъ-Производительность. а) Рѣка. а) Запруда. а) Суточный расходъ рѣки. б) Прудъ. б) Фильтрація. б) Полезный объемъ пруда. в) Колодезь. в) Сборъ. в) Суточная прибыль колодца.	Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ пароваго котла.	
7	Калуга*).	I.	Источникъ—Прудъ на ручьѣ вмѣстимостью, при глубинѣ въ 1,5 %, до 600 к. с. и съ суточною прибылью въ 29 к. с.—Плотина—изъ земляной дамбы, укрѣпленной шпунтовымъ рядомъ свай, съ досчатымъ водоспускомъ.	Отъ среднего уровня воды. 27,72%.	Трубы станціонныхъ водопроводовъ—чугунныя, д—а отъ 3" до 4", съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на спеціальной мастикѣ. Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4", находится въ предѣлахъ отъ 650 до 750.		1074 ⁰	1463 ⁰	Вертикальный локомотивный котель съ внутреннею топкой и прогарными трубками, безъ кирпичной кладки.	
8	Покровское .	IV.	Источникъ—Рѣчка Некрасовка, съ суточною прибылью воды въ 9 к. с. Для фильтраціи воды—дренажъ изъ камня. Вола запружена земляной дамбой съ досчатымъ водосливомъ.	Отъ горизонта низкихъ водъ 4,16%.				223,4 ⁰	293,31 ⁰	Горизонтальный цилиндрической котель безъ жаровой трубы и безъ кипятивника съ внешнею топкой.
9	Ферзиково .	III.	Источникъ—Прудъ объемомъ до 3168,65 к. с., съ площадью окрестной низменности до 39,60 десят. Запруда—изъ земляной насыпи съ деревяннымъ водоспускомъ. Для фильтраціи—деревянная дренажная труба по дну пруда.	Отъ соска 10,25%.				217 ⁰	286 ⁰	Такой же системы и типа.
10	Алекинъ .	III.	Источникъ—Рѣчка Ока. Для фильтраціи—дренажъ изъ слоевъ камня у приѣмнаго отверстия проточной деревянной трубы.	Отъ низкихъ водъ рѣки 11,61%.				369 ⁰	460 ⁰	Такой же системы и типа.
11	Суходоль .	IV.	Источникъ—Прудъ, питающійся ключами и весенними водами.— Объемъ 1260 к. с. Прибыль ключей въ лѣтнее время въ секунду— 0,008 к. с. Плотина— Земляная сплошная дамба безъ водоспуска съ шпунтовымъ укрѣпленіемъ.	Отъ соска 8,16%.				64,36 ⁰	128,86 ⁰	Такой же системы и типа.
12	Обидимо .	IV.	Источникъ—Рѣчка Волоть. Вола запружена. Для фильтраціи— дренажъ изъ камня и гравія у приѣмнаго отверстия проточной трубы.	Отъ обыкновеннаго уровня рѣки 4,95%. Отъ низкихъ водъ 5,7%.				12,4 ⁰	76,91 ⁰	Цилиндрической котель горизонтальной системы, безъ жаровой трубы, съ однимъ кипятивникомъ.

ПРИМѢЧАНІЕ. 1) На станціи Калуга устраивается добавочное водоснабженіе изъ

колодца.

№ по порядку.	Наименование станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	<p style="text-align: center;">И С Т О Ч Н И К И.</p> <p>1) Родъ. 2) Приспособленіе. 3) Объемъ производительность а) Рѣка. а) Запруда. а) Суточный расходъ рѣки. б) Прудъ. б) Фильтрація б) Полезный объемъ пруда. в) Колодезь. в) Сборъ. в) Суточная прибыль колодца.</p>	Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ пароваго котла.	
13	Прогопонова.	II.	Источникъ—Рѣка Упа. Вода запружена. Для фильтраціи воды особый колодезь съ дренажемъ.	Отъ низкихъ водъ рѣки. 8,5 ⁰ /%.	Трубы станціонныхъ водопроводовъ, чугунныя д—а отъ 3" до 4", съ соединеніемъ рас-трубовъ на свинцѣ и отчасти на специальной мастикѣ.	Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4", находится въ предѣлахъ отъ 650 до 750 .	145 ⁰	237,68 ⁰	Простой цилиндриче-скій котель, горизон-тальный, безъ жаровой трубы и безъ кипятив-ника, съ внѣшнею топ-кой.	
14	Тула . .	IV.	Источникъ—ключевой колодезь, состоящій изъ системы 4-хъ сообщающихся водоемовъ. Общій полезный объемъ воды—7,2 к. с. Глубина колодца—2,9 ⁰ /%, общая площадь—4 кв. с.	Отъ соска 5,6 ⁰ /%.			(напор. труб.)	10,23 ⁰	87,88 ⁰	Такой же системы и типа.
15	Прсады .	IV.	Источникъ—Рѣка Шать, съ расходомъ протекающей воды въ 1 м. въ 3,4 к. с.	Отъ среднего уровня рѣки 7,1 ⁰ /%.			69 ⁰	120,90 ⁰	Котель такой же си-стемы, безъ жаровой трубы, но съ кипятив-никомъ.	
16	Оболенское.	IV.	Источникъ—Рѣка Сухая Гать. Плотина изъ земляной дамбы, съ шпунтовымъ укрѣпленіемъ, съ деревяннымъ водосливомъ. Для фильтраціи—особый колодезь съ дренажемъ.	Отъ среднего уровня воды 25,49 ⁰ /%. Отъ соска 26,84 ⁰ /%.			» »	523,64 ⁰	Такой же системы и типа.	
17	Узловая .	II.	Источникъ—Колодезь на ручьѣ съ особымъ дренажемъ для сбора воды.	Отъ среднего уровня воды 6,8 ⁰ /%. Отъ соска 8,44 ⁰ /%.			» »	249,79 ⁰	Такой же системы и типа.	
18	Узловая .	II.	Источникъ—Рѣка Любовка. Плотина изъ земляной дамбы съ шпунтовымъ укрѣпленіемъ, съ тремя щитами досчатого водослива.—Для фильтраціи осо-бый колодезь съ дренажемъ.	» » »			» »	» »	Такой же системы и типа.	
19	Елифанъ .	IV.	Источникъ—Прудъ, имѣющійся весенними водами, съ объ-емомъ воды, при высотѣ стоянія въ 3,85 ⁰ /%, до 5000 к. с. Вода запружается въ оврагѣ сплошною земляною дамбой.	Отъ соска 9,42 ⁰ /%.			» »	227,02 ⁰	Котель такой же си-стемы, но безъ кипя-тивника.	

№ по порядку.	Наименование станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	<p style="text-align: center;">И С Т О Ч Н И К И.</p> 1) Родъ. 2) Приспособленіе. 3) Объемъ производительность. а) Рѣка. а) Запруда. а) Суточный расходъ рѣки. б) Прудъ. б) Фильтрація. б) Полный объемъ пруда в) Колодезь. в) Сборъ. в) Суточная прибыль колодца.	Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ пароваго котла.		
20	Клетотки .	III.	Источникъ — Колодезь на ручьѣ съ суточною прибылью до 20 к. с.	» » »	Трубы станціонныхъ водопроводовъ, чугунныя д—а отъ 3" до 4", съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на специальной мастикѣ.	Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4", находится въ предѣлахъ отъ 650 до 750.	» »	148,75 ⁰	Такой же системы и типа.		
21	Навелець .	IV.	Источникъ—Ключевой колодезь, состоящій изъ системы 2-хъ водоемовъ.	» » »					» »	» »	Вертикальный паровой котель, безъ кирпичной обкладки, съ внутреннею топкой и водяными трубками въ огневой камерѣ.
22	Скопинь .	II.	Источникъ—Прудъ на ручьѣ. Плотина изъ земляной дамбы съ шпунтовымъ укрѣпленіемъ, съ досчатымъ водосливомъ.	» » »					» »	» »	Горизонтальный цилиндрической котель, безъ жаровой трубы и безъ кипятивника, съ внѣшнею топкой.
23	Желтухино.	IV.	Источникъ—Прудъ съ земляною дамбой, съ досчатымъ водосливомъ.	» » »					» »	» »	Вертикальный паровой котель, съ кирпичною обкладкой, съ внутренней топкой.
24	Ряжскъ .	II.	Источникъ—Рѣка Хупта.	Отъ среднего уровня воды 6,23 ⁰ .					518 ⁰	» »	Горизонтальный котель, безъ жаровой трубы, съ однимъ кипятивникомъ, съ внѣшнею топкой.
25	Богородицкъ.	IV.	Источникъ—Ключевой колодезь. Колодезь—Срубъ изъ пластинъ. Глубина—7,1 ⁰ . Площадь—1,8 кв. с.	Отъ среднего уровня воды 9,0 ⁰ .					19,4 ⁰	82,4 ⁰	Горизонтальный, котель, безъ жаровой трубы и безъ кипятивника, съ внѣшнею топкой.
26	Малевка .	III.	Источникъ — Ключевой колодезь съ суточною производительностью 6,5 кв. с. Колодезь— бревенчатый срубъ. Глубина—9,3 ⁰ . Площадь—1,5 кв. с.	Отъ среднего уровня воды 8,5 ⁰ .					19,4 ⁰	82,4 ⁰	Такой же системы и типа.

№ по порядку.	Наименование станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	И С Т О Ч Н И К И.			Наибольшая средняя высота подъема водопровода.	Родъ и размѣръ трубъ водопровода.	Протяженіе водопровода къ путевому крану.	Протяженіе всасывающихъ и напорныхъ трубъ.	Общая длина станціоннаго водопровода.	Система и типъ пароваго котла.
			1) Родъ. а) Рѣка. б) Прудъ. в) Колодезь.	2) Приспособленіе. а) Запруда. б) Фильтрація. в) Сборъ.	3) Объемъ производительности. а) Суточный расходъ рѣки. б) Полезный объемъ пруда. в) Суточная прибыль колодца.						
27	Карася . .	IV.	Источникъ—Прудъ.			Отъ среднего уровня воды 9,5 ⁰ / ₀ .	Трубы станціонныхъ водопроводовъ, чугунныя д—а отъ 3" до 4", съ соединеніемъ раструбовъ на свинцѣ и отчасти на спеціальной мастикѣ. Длина водопроводовъ къ путевому гидравлическому крану, состоящаго изъ чугунныхъ трубъ, д—а 4", находится въ предѣлахъ отъ 650 до 750.	» »	338,85 ⁰	Такой же системы и типа.	
28	Турдей . .	Полуст.	Источникъ—Рѣчка Турдей.			Отъ среднего уровня воды 6,0 ⁰ / ₀ .		» »	20,3 ⁰	Такой же системы и типа.	
29	Ефремовъ .	II.	Источникъ—Ключевой колодезь съ суточною производительностью въ сухое время въ 6 куб. с.—Колодезь—бременчатый срубъ.			Отъ среднего уровня воды 6,5 ⁰ / ₀ .		13,5 ⁰	97,005 ⁰	Для приведенія въ движеніе машины пользуются паромъ станціонныхъ паровозовъ.	
30	Бабарыкино.	IV.	Источникъ—Прудъ.			Отъ среднего уровня воды 17,5 ⁰ / ₀ .		16 ⁰	411,3 ⁰	Горизонтальный котель, безъ жаровой трубы и безъ кипятивника, съ вишнею топкой.	
31	Становая .	IV.	Источникъ—Прудъ. Плотина—изъ земляной дамбы съ землянымъ водосливомъ, вымощеннымъ камнемъ.			Отъ среднего уровня воды 6,0 ⁰ / ₀ .		164 ⁰	241 ⁰	Такой же системы и типа.	
32	Елецъ . .	II.	Источникъ—Ключевой колодезь, глубиною въ 12,5 ⁰ / ₀ и площадью к. с. 1,85			Отъ среднего уровня воды 15,0 ⁰ / ₀ .		26,5 ⁰	112 ⁰	Для приведенія въ движеніе машины пользуются паромъ станціонныхъ паровозовъ.	

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи пароваго котла и родъ употребляемаго топлива.
1	Вязьма	II.	Печь съ однимъ общимъ ходомъ подъ корпусомъ котла и съ однимъ каналомъ подъ кипятильникомъ Родъ топлива.—Дрова.
2	Поляны Воейкова .	III.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.
3	Износки.	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.
4	Мятлевская	II.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.
5	Троицкая	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.
6	Пятовская	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Дрова.

Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачиванія въ бакъ машиною 1 куб. саж. воды.
Горизонтальная водоподъемная машина съ однимъ маховикомъ, съ спеціальнѣйшей передачей движенія при посредствѣ колѣнчатого вала (донка *).	» »	1 часъ.
Горизонтальный универсальный насосъ двойнаго дѣйствія, съ спеціальнымъ парораспределеніемъ и не съ посредственной передачей движенія.	3 пар. лощ.	» »
Машина такой-же системы и типа.	5 пар. лощ.	35 мин.
Машина горизонтальной системы, съ однимъ вертикальнымъ насосомъ, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатого вала и шатуновъ.	3 пар. лощ.	» »
Горизонтальный универсальный насосъ двойнаго дѣйствія, съ спеціальнымъ парораспределеніемъ и съ непосредственной передачей движенія.	4 пар. лощ.	» »
Универсальный насосъ двойнаго дѣйствія. Системы Naupard'a Tyler'a.	**) 6,0 пар. л. (сила насоса)	52 мин.

*) Стаканы насосовъ означенныхъ машинъ вставлены втулки въ виду маломѣрности водопроводныхъ трубъ.

**) Указанный размѣръ силы относится къ насосамъ безъ втулокъ.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи пароваго котла и родъ употребляемаго топлива.	Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачиванія въ бакъ машиною 1 куб. саж. воды.
7	Калуга	I.	Котель безъ кирпичной обкладки. Родъ топлива.—Уголь.	Обыкновенная горизонтальная машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатого вала и шатуновъ.	14 пар. л.	40 мин.
8	Покровское	IV.	Печь простѣйшей конструкціи, съ однимъ общимъ ходомъ подъ корпусомъ котла. Родъ топлива.—Уголь.	Д о н к а.	6 пар. лош. (сила насоса)	» »
9	Ферзиково	III.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Обыкновенная горизонт. машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатого вала и шатуновъ.	4 пар. лош.	45 мин.
10	Алекинъ	III.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Машина такой-же системы и типа.	4 пар. лош.	40 мин.
11	Суходоль	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Американскій насосъ системы Napard'a Tyler'a.	3 пар. лош.	40 мин.
12	Обидимо	IV.	Печь съ однимъ каналомъ подъ котломъ и съ однимъ пролетомъ подъ кипятивникъ. Родъ топлива.—Уголь.	Машина такой-же системы и типа.	3 пар. лош.	50 мин.
13	Протопопова	II.	Печь съ общимъ ходомъ подъ котломъ и съ боковъ. Родъ топлива.—Уголь.	Обыкновен. горизонт. машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатого вала и шатуновъ.	4 пар. лош.	30 мин.

№ по порядку.	Наименование станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи пароваго котла и родъ употребляемаго топлива.	Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачивания въ багъ машиною 1 куб. саж. воды.
14	Тула.	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Спеціальный американскій насосъ системы Haynard'a Tyler'a.	3 пар. лош.	37 мин.
15	Присады	IV.	Печь съ общимъ ходомъ подъ котломъ и съ боковъ и съ однимъ каналомъ кипятильника. Родъ топлива.—Уголь.	Д о н к а *).	**) 6 пар. лош. (сила насоса)	52 мин.
16	Оболенское.	IV.	Такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Д о н к а *).	**) 6 пар. лош. (сила насоса)	52 мин.
17	Узловая.	II.	Такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Обыкновен. горизонт. машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатого вала и шатуновъ.	4 пар. лош.	25 мин.
18	Узловая.	II.	Такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Д о н к а *).	» »	» »
19	Елифанъ	IV.	Печь съ однимъ общимъ ходомъ подъ котломъ и съ боковъ. Родъ топлива.—Уголь.	Американскій насосъ системы Haynard'a Tyler'a.	3 пар. лош.	» »

*) Стаканы насосовъ означенныхъ машинъ вставлены втулки въ виду маломѣрности водопроводныхъ трубъ.

**) Указанный размѣръ силы относится къ насосамъ безъ втулокъ.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи пароваго кетла и родъ употребляемаго топлива.	Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачивания въ бабѣ машиною 1 куб. саж. воды.
20	Клеютки	III.	Печь такой-же инструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Обыкновен. горизонт. машина съ двумя маховиками и съ 2-мя вертикальными насосами, съ передачей движенія при посредствѣ колѣнчатого вала и шатуновъ.	3 пар. лош.	40 мин.
21	Павелецъ	IV.	Котель безъ кирпичной обкладки. Родъ топлива.—Уголь.	Вертикальная обращенная машина съ однимъ насосомъ и съ однимъ Маховикомъ.	» »	» »
22	Скопинъ	II.	Печь съ однимъ дымовымъ ходомъ подъ корпусомъ котла. Родъ топлива.—Уголь.	Горизонтальная машина съ качательнымъ паровымъ цилиндромъ, съ однимъ вертикальнымъ насосомъ и съ однимъ маховикомъ.	6 пар. лош.	» »
23	Желтухино	IV.	Печь съ боковыми окружными ходами. Родъ топлива.—Уголь.	Машина такой-же системы и типа.	6 пар. лош.	» »
24	Рязскъ	II.	» » » » Родъ топлива.—Уголь.	Американскій насосъ системы Hayward'a Tyler'a.	» »	» »
25	Богородицкъ	IV.	Печь съ однимъ общимъ ходомъ подъ корпусомъ котла и съ боковъ. Родъ топлива.—Уголь.	Машина такой-же системы и типа.	4 пар. лош.	45 мин.
26	Малевка	III.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Горизонтальная паровая машина передающая движеніе при посредствѣ зубчатыхъ колесъ и двухъ валовъ съ маховиками двумъ вертикальнымъ насосамъ въ водоемномъ колодцѣ.	4 пар. лош.	45 мин.

№ по порядку.	Наименованіе станцій съ водокачками отъ Вязьмы.	Классъ станцій.	Типъ печи пароваго котла и родъ употребляемаго топлива.	Система и типъ паровой машины и насоса.	Размѣръ силы паровой машины.	Время накачиванія въ бакъ машиною 1 куб. саж. воды.
27	Караси	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Горизонтальная паровая машина съ двумя вертикальными насосами.	4 пар. лош.	33 мин.
28	Турдей	Полуст.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Американскій насосъ системы Naupard'a Tyler'a.	4 пар. лош.	52 мин.
29	Ефремовъ	II.	» » » »	Горизонтальная паровая машина съ 2-мя вертикальными насосами.	6 пар. лош.	» »
30	Бабарыкино	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Машины такой-же системы и типа.	4 пар. лош.	» »
31	Становая	IV.	Печь такой-же конструкціи. Родъ топлива.—Уголь.	Американскій насосъ системы Naupard'a Tyler'a.	3 пар. лош.	1 ч. 15 м.
32	Елецъ	II.	» » » »	Горизонтальная паровая машина передающая движеніе при посредствѣ зубчатыхъ колесъ и двухъ валовъ съ маховиками двумъ вертикальнымъ насосамъ въ водяномъ колодезѣ.	6 пар. лош.	50 мин.

Телеграфъ.

Телеграфная линія Р.-В. ж. д. на всемъ протяженіи своемъ по главной линіи и по Елецкой вѣтви имѣетъ два провода, верхній № 1 и слѣдующій за нимъ № 2. Кромѣ того, между ст. Калуга и Узловая ниже провода № 2 подвѣшенъ еще 3-й проводъ, который на ст. Узловая соединенъ съ вторымъ проводомъ Елецкой вѣтви и составляетъ съ нимъ одну линію.

Всѣ провода, изъ проволоки толщиною 4 ммилл., подвѣшены на фарфоровыхъ изоляторахъ къ сторонѣ столбовъ, обращенной къ полотну дороги, на разстояніи 36" одинъ отъ другаго. Изоляторы насажены на желѣзные крючья, ввинченные въ столбы и укрѣплены просмоленою пенькою.

Столбы, углубленные въ землю на $2\frac{1}{2}$ арш. не ближе 5 саж. отъ рельсовъ въ количествѣ 20 штукъ на версту, поставлены на разстояніи 25 саж. одинъ отъ другаго. Длина ихъ вообще 12 арш. и толщина въ тонкомъ концѣ 4 вершка. По главной линіи столбы сосновые и не въ большомъ количествѣ еловые, незамѣненные еще при валовомъ ремонтѣ новыми, изъ сосноваго лѣса. На Елецкой вѣтви столбы преимущественно дубовые и не въ большомъ количествѣ сосновые. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, гдѣ телеграфные про-

воды переносятся черезъ полотно дороги, длина столбовъ до 18 арш.

Первый проводъ раздѣляется по главной линіи на станціяхъ: Поляны-Воейково, Мятлевская, Калуга, Ферзиково, Алексинъ, Суходоль, Протопопово, Присады, Узловая, Клекотки и Скопинъ на 12 круговъ и по Елецкой вѣтви, на ст. Малевка и Ефремовъ на 3 круга.

Второй проводъ раздѣляется на ст. Калуга и Узловая на 3 круга.

Третій проводъ, соединенный со 2 Елецкой вѣтвью, раздѣленія на круги не имѣетъ.

На станціяхъ съ раздѣленіемъ круговъ, какъ перваго, такъ и втораго провода, установлено по двѣ батареи, дѣйствующія постояннымъ токомъ на каждый кругъ отдѣльно и по два аппарата съ коммутаціей, для циркулярнаго дѣйствія всей линіи.

Первый проводъ соединяетъ всѣ станціи и полустанціи дороги и служитъ главнымъ образомъ для передачи поѣздныхъ депешъ. Онъ соединенъ съ коммутаторами, имѣющимися въ казармахъ и сторожевыхъ домахъ, приблизительно черезъ каждыя три версты для, приведенія въ дѣйствіе поѣздныхъ аппаратовъ, въ случаѣ остановки поѣздовъ на пути. Между станціями Павелецъ и Скопинъ, при упорномъ пути, устроенъ постоянный телеграфный постъ съ аппаратомъ, включеннымъ въ дѣйствіе по первому проводу.

Кромѣ того, въ первый проводъ включаются также аппараты для временныхъ постовъ, которые устраиваются для разныхъ нуждъ дороги, какъ-то: при балластныхъ карьерахъ, при дровяныхъ складахъ въ мѣстахъ дороги, подверженныхъ особенно сильнымъ снѣжнымъ заносамъ и проч.

Второй и третій проводы, соединяя главнѣйшія станціи дороги, а именно: Вязьма, Мятлевская, Калуга, Алексинъ, Протопопово, Тула, Узловая, Скопинъ, Ряжскъ, Ефремовъ, и Елецъ, служатъ для передачи служебной и общей телеграфной корреспонденціи. Второй проводъ соединенъ съ коммутаторами аппаратовъ перваго провода всѣхъ остальныхъ станцій и полустанцій, съ цѣлью доставленія возможности, въ случаѣ надобности, включать эти аппараты въ дѣйствіе по второму проводу.

По вѣтви отъ ст. Калуга, второй и третій проводы проведены въ городъ, въ которомъ устроены телеграфныя станціи при Управленіи дорогою и при конторѣ службы Движенія. Станціи эти имѣютъ прямое сообщеніе со станціями на линіи.

Къ столбамъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, съ противоположной стороны отъ полотна дороги, подвѣшены правительственные проводы: по главной линіи отъ Вязьмы до ряжска № 124 и отъ ст. Тула чрезъ Узловую по Елецкой вѣтви до Ельца проводы №№ 34 и 131.

На ст. Ферзиково и Мятлевская установлены аппараты для особыхъ вѣтвей къ правительственнымъ телеграфнымъ станціямъ въ городахъ: Таруса и Медынь, для внутренней телеграфной корреспонденціи этихъ городовъ, чрезъ посредство телеграфа Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Для приѣма и передачи депешъ общей корреспонденціи по всей Имперіи, Телеграфъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги сообщенъ съ правительственными телеграфными станціями, особыми вѣтвями: въ Калугѣ длиною около 2 верстѣ, въ Тулѣ длиною 2 вер. 275 саж., въ Скопинѣ длиною 440 саж. и въ Ельцѣ длиною 1 вер. 337 саж.

На станціяхъ Калуга, Оболенская, Узловая и Боборыкина, отъ которыхъ водоподъемныя зданія для водоснабженія находятся въ отдаленномъ разстояніи, устроены вѣтви съ однимъ проводомъ, съ электрическими звонками, посредствомъ которыхъ подаются сигналы о началѣ и прекращеніи качанія воды въ баки резервуарныхъ зданій. Длина этихъ вѣтвей, первой 2 вер. 295 саж., второй 260 саж., третьей 2 вер. и четвертой 333 саж.

Телеграфъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги сообщается съ телеграфами сосѣднихъ дорогъ: а) на ст. Вязьма съ телеграфомъ Московско-Брестской желѣзной дороги посредствомъ аппаратовъ, установленныхъ въ жиломъ домѣ товарной станціи Ряжско-Вя-

земской дороги и въ пассажирскомъ вокзалѣ Московско-Брестской дороги. Аппараты эти соединены проводомъ, подвѣшеннымъ на столбахъ Московско-Брестской дороги и приводятся въ дѣйствіе особою батареею.

б) На ст. Протопопово съ телеграфомъ Московско-Курской желѣзной дороги посредствомъ аппаратовъ, установленныхъ на этой станціи и въ пассажирскомъ вокзалѣ ст. Тула Московско-Курской желѣзной дороги. Аппараты эти соединены особымъ проводомъ подвѣшеннымъ на столбахъ Ряжско-Вяземской и Московско-Курской желѣзныхъ дорогъ и приводятся въ дѣйствіе особыми батареями. На вѣтви отъ станціи Протопопово къ вокзалу Московско-Курской дороги въ сторожевомъ домѣ устроенъ телеграфной постъ, для сношеній при движеніи передаточныхъ поѣздовъ на Московско-Курскую дорогу и обратно.

в) На ст. Ряжскъ съ телеграфами Рязанско-Козловской и Ряжско-Моршанской дорогъ, посредствомъ аппарата, установленного въ пассажирскомъ зданіи Рязанско-Козловской дороги, соединеннаго особымъ проводомъ съ аппаратомъ, установленнымъ на Ряжской товарной станціи Ряжско-Вяземской дороги.

г) На ст. Скопинъ - Чулковскій съ телеграфомъ Чулковской желѣзной дороги, посредствомъ установленного на этой станціи аппарата, включеннаго въ дѣйствіе телеграфной линіи Чулковской дороги.

д) На полустанціи Товарково съ телеграфомъ желѣзной дороги Товарищества Средне-Россійской каменно-угольной и горнозаводской промышленности, посредствомъ установленнаго на этой станціи аппарата, включеннаго въ дѣйствіе телеграфной линіи этой дороги.

и е) На ст. Елецъ съ телеграфомъ Орловско-Грязской дороги, посредствомъ особаго провода длиною 4 версты, подвѣшеннаго на столбахъ Ряжско-Вяземской и Орловско-Грязской дорогъ.

Дѣйствующая сила телеграфа къ 1-го Января 1880 г.

	Количество постоянно дѣйствующихъ.			
	Батарей.	Элемент.	Аппаратовъ.	Звонковъ.
1) Для перваго провода	30	662	59	—
2) » втораго »	6	190	13	—
3) » третьяго »	3	120	6	—
4) » соединительныхъ вѣтвей со станціями правительственнаго телеграфа и со станціями сосѣднихъ дорогъ	12	152	15	—
и 5) » вѣтвей съ электрическими звонками.	5	60	—	5
В С Е Г О	56	1184	93	5
			Р. В.	4

Кромѣ показанныхъ въ вѣдомости аппаратовъ, для сопровожденія поѣздовъ, имѣются переносные поѣздные аппараты въ количествѣ 48 штукъ. Всѣ аппараты системы Морзе, фабрикантовъ Воронцова-Вельяминова, Сименса и Гальске и Бернарда Петша. Элементы батарей системы Мейдингера.

Подвижной составъ.

Подвижнаго состава на линіи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги состоитъ:

Паровозовъ товаро-пассажирскихъ	33
товарныхъ	105
	<hr/>
Итого	138

Изъ этаго числа паровозовъ имѣется 9 серій а именно: 3 серіи завода Шнейдера и К° 58 паровозовъ, 3 серіи Русскаго Общества 43 паровоза, 10 паровозовъ Зигля, 22 паровоза Мальцовскаго промышленно-торговаго товарищества и 5 паровозовъ Коломенскаго завода Струве.

Паровозы малосильные но въ большомъ порядкѣ за исключеніемъ вновь прибывшихъ завода Струве въ которыхъ изъ числа 5-ти паровозовъ два испортились въ пути вслѣдствіе излома кривошина показавшаго дурную его отливку.

Всѣхъ вагоновъ на дорогѣ 3517 изъ нихъ пассажирскихъ 186 и товарныхъ 3331.

По роду своему вагоны раздѣляются пассажирскіе:

1. ПАССАЖИРСКІЕ.

1) Директорскій Завода Клета	1
2) I класса » »	1
3) I и II класса » »	2
4) I и II » » Эврара	16
безъ серіи II » » Клета	3
Б. » » » Эврара	23
Т. III » » Клета	11
В. » » » Струбинскаго	30
» » » » Лильпопа и Рау	13
» Арестантскіе » Струбинскаго	5
С. Багажные » Клета	3
Г.т. » » Лильпопа и Рау	10
» Почтовые » Коммисаровской школы	5
» Мixture почтовые съ служебнымъ отдѣ- леніемъ	3
» » служебные съ III классомъ	5
» Служебный для осмотра дороги завода Лильпопа и Рау	1
» Служебный для осмотра дороги завода Струбинскаго	1
» III класса разныхъ заводовъ (собствен- ность правительства)	53

Итого 186

*4

2. ТОВАРНЫЕ.

Е.С.к.	Крытые завода Коммисаровской школы	416
Ж.	» » Ванъ-деръ Ципена . . .	265
Л.	» » Лильпопа и Рау . . .	276
О.П.З.	» » Путиловскаго	242
О.С.З.	» » Самсоньевскаго	135
З.К.	» » Струве (въ Коломнѣ) . . .	100
безъ серіи	» » Мальцова	423
К.	Угольные полувагоны завода Коммисаровской школы	539
П.	Угольные полувагоны завода Ванъ-деръ Ципена	247
С.к.	Платформы завода Струве	30
К.	» » Коммисаровской школы	57
Н.	» » Ванъ-деръ Ципена	258
Л.	» » Лильпопа и Рау	38
»	Вспомогательные	3
Е.С.к.	Для нуждъ Матеріальной Службы	2
<hr/>		
Итого		3337

Общее описаніе финансоваго положенія Рязско-Вяземской желѣзной дороги и мѣстныхъ техническихъ и коммерческихъ ея условій, обратившихъ на себя особое вниманіе Варшавской Подкоммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла, и тѣхъ мѣръ, какія Подкоммисія признаетъ нынѣ необходимыми для улучшенія настоящаго положенія дороги.

ОТДѢЛЪ I.

Финансовое положеніе дороги.

Рязско-Вяземская желѣзная дорога, протяженіемъ 659 верстъ 411,20 саж., состоитъ изъ шести строительныхъ участковъ. *Первый* изъ этихъ участковъ отъ ст. Рязскъ до ст. Скопинъ, соединенный въ Рязскѣ рельсовымъ путемъ со ст. Рязскъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги, открытъ для движенія 8 Декабря 1870 г. Обществомъ Скопинской желѣзной дороги. *Второй* участокъ, отъ ст. Скопинъ до ст. Павелецъ съ вѣтвью къ Павелецкому каменноугольному руднику, открытъ для движенія тѣмъ-же Обществомъ 10 Марта 1872 г., *третій-же, четвертый,*

пятый и шестой участки, — отъ ст. Павелецъ до ст. Вязьма и отъ ст. Узловая до ст. Елецъ, (соединенные: въ Ельцѣ рельсовыми путями съ Лучковскою товарною станціею Орловско-Грязской желѣзной дороги, въ Протопоповѣ — съ главнымъ путемъ Московско-Курской желѣзной дороги въ полтораверстномъ разстояніи отъ ст. Тула этой дороги по направлению къ Москвѣ, и наконецъ въ Вязьмѣ — съ путями ст. Вязьма Московско-Брестской желѣзной дороги), — открыты для движенія 15 Декабря 1874 г. тѣмъ-же Обществомъ, переименованнымъ Высочайше дарованною, въ 28 день Апрѣля 1872 года, концессіею, въ Общество Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Основной капиталъ Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, согласно § 20 Высочайше утвержденнаго Устава этого Общества, состоитъ:

- а) изъ нарицательной стоимости *перваго* участка дороги, на основаніи Высочайше утвержденной 26 Іюня 1869 г. концессіи Скопинской желѣзной дороги, изъ. 1.584.100 р. кред.
или металлическихъ . . . 1.364.200 » метал.
- б) изъ нарицательной стоимости *второго* участка дороги . . . 557.000 » »
- в) изъ нарицательной стоимо-

сти остальныхъ четырехъ участ-
ковъ дороги 26.663.500 р. метал.

г) изъ нарицательной стоимо-
сти замѣны желѣзныхъ рельсъ
стальными 827.950 » »

Капиталъ этотъ согласно § 20 того-же Устава,
образовался:

1) Выпущенными Обществомъ
Скопинской желѣзной дороги ак-
ціями, составляющими нарица-
тельную стоимость *перваго* участка
Рязско-Вяземской желѣзной до-
роги, на 1.584.100 р. кр., а при
обмѣнѣ на акціи Рязско-Вязем-
ской дороги на 1.364.200 р. метал.*)

2) Выпускомъ облигацій на
нарицательную стоимость *втораго*
участка дороги на 557.000 р. метал.

3) Выпускомъ на нарицатель-
ную стоимость сооруженія осталь-
ныхъ *четырехъ* участковъ дороги:

а) дополнительныхъ акцій на. 5.642.700 » »

*) Сумма 1.584.100 р. кр. въ переводѣ на металлическіе рубли, считая
5 р. 98 к. за полуимперіаль, за округленіемъ составляетъ 1.364.200 р. мет.,
которые совокупно съ дополнительнымъ выпускомъ акцій на 5.642.700 руб.
мет., составляютъ акціонерный капиталъ всей Рязско-Вяземской дороги, въ
7.006.900 р. мет.

б) облигацій на 21.020.800 р. метал.
тоже на 827.950 » »

Такимъ образомъ весь основ-
ный нарицательный капиталъ
Рязско-Вяземской желѣзной до-
роги составляетъ 29.412.650 » »

Выпущеннымъ (на сумму 21.848.750 р. метал.) облигаціямъ, § 21 Высочайше утвержденнаго Устава Общества дороги, дарована *абсолютная гарантія* Правительства, съ присвоеніемъ имъ 5% ежегоднаго дохода, со дня ихъ выпуска и $\frac{1}{10}$ % погашенія—со дня открытія всей дороги для движенія. При этомъ Правительство оставило за собою всѣ облигаціи, отпускаемая по 84 р. мет. за каждые 100 мет. руб. нарицательнаго капитала за работы и поставки по дорогѣ во время сооруженія ея.

Означенный выше облигаціонный капиталъ, согласно § 21 того же Устава, можетъ быть увеличенъ до размѣра по 5.000 руб. мет. на каждую версту всей дороги (считая протяженіе ея въ $641\frac{1}{2}$ верст.), а на всю дорогу до 3.207.500 руб. метал., но такое увеличеніе его допускается въ мѣрѣ дѣйствительной надобности, когда, во время эксплуатаціи, по обстоятельствамъ, признаннымъ Правительствомъ уважительными, потребуются новыя капитальныя устройства и въ особенности усиленіе подвижнаго состава, а наличныя средства Общества будутъ для того недостаточны.

Акціямъ, — выпущеннымъ Обществомъ Скопинской желѣзной дороги по концессіи 26 Іюля 1869 г. на сумму 1.364.200 р.,—по § 22 Высочайше утвержденнаго Устава Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, дарована *временная Правительственная гарантія* въ 5% дохода (т. е. 69.574 р. 20 к. метал. въ годъ) и $\frac{1}{10}$ % погашенія. Такая же временная гарантія, тѣмъ-же § 22 Устава, присвоена и акціямъ дополнительнаго выпуска на 5.642.700 руб. метал. нариц. (т. е. по 287.777 р. 70 к. мет: въ годъ), причѣмъ означенные пять процентовъ дохода на акціи (всего по 357.351 р. 90 к. мет. въ годъ) обезпечиваются въ теченіи 15 лѣтъ со дня утвержденія Устава Общества дороги. Одна же десятая часть процента на погашеніе капитала по акціямъ обезпечена со дня открытія движенія по послѣднимъ четыремъ участкамъ Ряжско-Вяземской дороги до истеченія 15 лѣтъ, назначенныхъ для дѣйствія гарантіи 5% дохода по акціямъ, такъ что обезпеченіе $\frac{1}{10}$ % на погашеніе капитала по акціямъ прекращается одновременно съ прекращеніемъ обезпеченія 5% дохода на акціи.

Согласно § 23 Устава Общества дороги, во время постройки четырехъ послѣднихъ участковъ дороги, платежъ 5 % дохода по первоначально выпущеннымъ акціямъ (въ 1,364,200 р. м.) производился изъ доходовъ эксплуатаціи первыхъ двухъ участковъ, а, по дополнительному выпуску акцій (въ 5,642,700 р. м.)—

изъ строительнаго капитала. По открытіи же движенія на всѣхъ участкахъ платежъ 5 0/0 дохода по всѣмъ акціямъ, равно какъ и $1\frac{1}{10}$ 0/0 на погашеніе акціонернаго капитала, согласно § 23 того же Устава, долженъ производиться изъ эксплуатаціонныхъ доходовъ, съ тѣмъ, что если бы чистаго дохода оказалось недостаточно для уплаты $5\frac{1}{10}$ 0/0 по акціямъ, то правительство доплачиваетъ недостающую сумму, выдавая ее авансомъ, причемъ выданныя такимъ образомъ суммы засчитываются какъ долгъ Общества Правительству, съ начетомъ за таковой 5 0/0 интереса въ годъ и возмѣщаются изъ ближайшихъ прибылей Общества.

Эксплоатація перваго и втораго участковъ дороги, производившаяся при самыхъ ограниченнхъ расходахъ, (непревосходившихъ 2194 р. 49 к. въ годъ на версту дороги), — вслѣдствіе недостаточности доходовъ (непревосходившихъ 1878 руб. 11 коп. на версту дороги), дала Обществу ко дню открытія для движенія всей дороги, т. е. къ 15 Декабря 1874 года, дефицитъ въ размѣрѣ 123,644 р. 53 к., а за тѣмъ слишкомъ 4-хъ лѣтняя, съ 15 Декабря 1875 года по 31 Декабря 1879 года, эксплуатація уже всѣхъ шести участковъ дороги, при крайне ограниченнхъ расходахъ (не превышавшихъ 4942 р. 14 к. въ годъ на версту дороги), — при исключительныхъ условіяхъ, въ которыхъ, какъ ниже указано, дорога находится, — не смотря на принимавшіяся правленіемъ Общества и Управленіемъ дороги мѣры къ увеличенію доходности

дороги и сокращенію расходовъ ея по эксплуатаціи, увеличила дефицитъ Общества еще на 2,815,754 р. 25 к., *) который съ причисленіемъ расхода, произведеннаго на первоначальныя потребности эксплуатаціи при открытіи движенію по всей линіи, за время съ 1-го Сентября по 15 Декабря 1874 года въ количествѣ 155,485 р. 83 $\frac{1}{4}$ коп. составилъ 2.971,240 р. 08 $\frac{1}{4}$ к., такъ что къ 1 января 1880 г. дефицитъ достигъ 3,094,884 р. 61 $\frac{1}{4}$ коп.

Изъ разъясненій настоящаго положенія дѣла представленныхъ Управляющимъ дорогою Правленіе Общества и сообщенныхъ подкоммисіи оказывается:

а) что причина постоянныхъ дефицитовъ отъ эксплуатаціи дороги проистекаетъ отъ малой доходности ея, являющейся прямымъ послѣдствіемъ не только неблагоприятныхъ техническихъ условій, въ которыхъ находится дорога но преимущественно тѣхъ стѣсненій, которымъ подвержена перевозка по дорогѣ грузовъ прямаго сообщенія.

*) Распредѣленіе этой суммы по годамъ:

За 1874 г.	19,325 р.	45 $\frac{1}{2}$ к.
› 1875 ›	655,769 ›	53 ›
› 1876 ›	1.046,004 ›	36 ›
› 1877 ›	364,382 ›	39 ›
› 1878 ›	240,317 ›	76 $\frac{3}{4}$ ›
› 1879 ›	489,966 ›	74 $\frac{3}{4}$ ›

Всего . . . 2.815,754 р. 25 к.

и б) что до приведенія въ исполненіе проектируемыхъ мѣръ, по закрытію вѣтвей и установленію прямыхъ безперегруженныхъ сообщеній нельзя ожидать увеличенія доходности отъ эксплуатаціи дороги, а затѣмъ не только погашенія уже сдѣланнаго долга Общества Правительству, но и предотвращенія дальнѣйшаго увеличенія такового.

Между дѣмъ, вслѣдствіе постоянныхъ дефицитовъ отъ эксплуатаціи дороги долгъ Общества Правительству со дня утвержденія Устава Общества, т. е. съ 28 Апрѣля 1872 года по 31 Декабря 1878 года составлялъ уже:

По гарантіи акціонернаго капитала:

капитальнаго

долга до . . 2.727.525 р. 00 к. кр.

исчислено интереса по 5 0/0

въ годъ до . . 338.716 р. 35 к. кр.

3.066.241 р. 35 к. кр.

и по гарантіи облигаціоннаго капитала:

капитальнаго

долга до . . 5.524.090 р. 30 к. м.

исчисленнаго

интереса по

5 0/0 въ годъ до 663.415 р. 51 к. м.

6.187.505 р. 81 к. м.

что составитъ 7.184.715 р. 48 к. кр.

Всего . 10.250.956 р. 83 к. кр.

Кромѣ долга Правительству . 10.250.956 р. 83 коп.)

Общество должно еще Правительству полученные въ ссуду на покрытіе дефицитовъ отъ эксплуатаціи дороги:

въ 1876 году 350.000 р. 00 к.

» 1877 » 350.000 » 00 »

» 1878 » 600.000 » 00 »

а съ 0|0 0|0 на нихъ 157.233 » 34 »

1.457.233 р. 34 к.

Независимо сего, за непокрытіемъ своевременно накопившихся дефицитовъ по эксплуатаціи дороги 3.094.884 р. 61 $\frac{1}{4}$ к., Общество вынуждено было уплачивать 0|0 0|0 по частнымъ займамъ, къ которымъ оно прибѣгало для уплаты необходимыхъ текущихъ расходовъ. Таковыхъ 0|0 0|0, какъ видно по отчетамъ Правленія общества, уплачено:

за 1875 годъ 77.866 р. 04 к.

» 1876 » 108.191 » 76 $\frac{3}{4}$ »

» 1877 » 246.922 » 50 »

» 1878 » 119.848 » 27 »

» 1879 » 168.146 » 69 $\frac{1}{2}$ »

720.975 р. 27 $\frac{1}{4}$ к.

Уплачивая столь высокіе 0% 0% по частнымъ обязательствамъ, Общество тѣмъ самымъ непроизводительно увеличивало свои расходы по эксплуатаціи и встрѣчая все большія затрудненія къ кредитованію себя чрезъ частныя учрежденія, вынуждено постоянно переплачивать по заготовкамъ разнаго рода матеріаловъ и предметовъ, необходимыхъ для эксплуатаціи, дѣлаемымъ въ кредитъ, что также способствуетъ возрастанію непроизводительныхъ расходовъ, почему, безъ особаго содѣйствія Правительства, Общество дороги само по себѣ никакъ не можетъ выйдти изъ вышеизложеннаго критическаго положенія.

Сравненіе расходовъ и доходовъ за 1878 годъ по дорогамъ: Ряжско-Вяземской Московско-Брестской, Варшавско-Тереспольской Варшавско-Вѣнской Варшавско-Бромбергской, Привисляндской и Лодзинской, входящихъ въ раіонъ Варшавско-Подкоммиссіи.

ЗА 1878 ГОДЪ.	Расходъ.		Доходъ.	
Ряжско-Вяземская	2.858.301	41 ¹ / ₄	2.617.983	64 ¹ / ₂
Московско-Брестская	6.820.460	58 ³ / ₄	7.706.891	66 ¹ / ₂
Варшавско-Тереспольская	1.768.679	55	2.496.719	60
Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромберг- ская	4.000.486	19	7.745.782	74 ¹ / ₂
Привислянская	2.339.703	16	2.663.052	07 ¹ / ₂
Лодзинская	181.488	66 ¹ / ₂	300.469	39 ¹ / ₂

При раздѣленіи означеннаго по каждой изъ этихъ дорогъ расхода на число верстъ протяженія дорогъ и

число верстъ пройденныхъ по нимъ поѣздами, получимъ слѣдующія цифры расхода.

ЗА 1878 ГОДЪ.	На версту дороги.	На версту поѣзда.
Рязско-Вяземская	4.330 р. 76 к.	1 р. 3125 к.
Московско-Брестская	6.634 » 69 »	1 » 3823 »
Варшавско-Тереспольская	8.843 » 40 »	1 » 9896 »
Варшавско-Вѣнская и Варшавско-Бромберг- ская	6.700 » 98 »	1 » 3596 »
Привислянская	4.578 » 67 »	1 » 3221 »
Лодзинская	6.980 » 33 »	2 » 7900 »

О Т Д Ъ Л Ъ П.

Особыя техническія условія дороги.

1) Предѣльные уклоны и кривыя.

На дорогѣ допущены и преобладаютъ предѣльные уклоны въ 0,01. Наибольшее протяженіе такого уклона безъ площадокъ составляетъ 5 верстъ 190 саж., а отношеніе общаго протяженія всѣхъ предѣльныхъ уклоновъ ко всей длинѣ дороги, составляетъ 34,87%.

Предѣльныя кривыя радіусомъ 300 саж. Отношеніе общаго протяженія всѣхъ кривыхъ частей дороги ко всей ея длинѣ составляетъ 35%.

Такой характеръ профиля оказываетъ, весьма неблагоприятное вліяніе на стоимость ея эксплуатаціи, вызывая, по сравненію съ другими дорогами, необходимость значительно большихъ расходовъ на отопленіе паровозовъ и на ихъ ремонтъ, такъ какъ расходы эти составляющіе весьма значительную долю стоимости эксплуатаціи, находятся въ прямой зависимости отъ количества и крутизны подъемовъ и кривыхъ.

По уставу Общества вѣсь товарныхъ паровозовъ назначенъ въ 28 тоннъ, отчего паровозы эти въ лѣтнее время могутъ подымать на указанные выше предѣльные уклоны въ 0,01 не болѣе 20 вагоновъ со скоростью 15 верстъ въ часъ. Дорога принуждена была увеличить составъ товарныхъ поѣздовъ до 25 вагоновъ и среднюю скорость ихъ хода до 20 верстъ въ часъ, но это достигается, по заявленію дороги, лишь ненормальнымъ черезмѣрнымъ напряженіемъ работы паровозовъ, что ведетъ нерѣдко къ порчѣ ихъ въ пути, нарушаетъ правильность движенія поѣздовъ, увеличиваетъ еще болѣе стоимость ремонта паровозовъ и вызываетъ преждевременное ихъ изнашиваніе. Подкоммисія вполне соглашается съ объясненіями Управленія дороги относительно затрудненій причиняемыхъ эксплуатацію характеромъ профиля и малосильностью паровозовъ, но вмѣстѣ съ симъ должна признать что устранить эти затрудненія не представляется возможнымъ, — а уменьшеніе ихъ могло-бы

быть достигнуто замѣною существующихъ малосильныхъ паровозовъ другими болѣе сильными, съ соответственными измѣненіями въ верхнемъ строеніи дороги, если это оказалось-бы нужнымъ.

2) Недостаточность помѣщеній для паровозовъ.

Для имѣющихся 138 паровозовъ дорога имѣетъ всего стойлъ:

Въ главныхъ депо	40	стойлъ.
» оборотныхъ »	14	»
» резервныхъ »	8	»
» большихъ мастерскихъ.	13	»
» малыхъ »	4	»
<hr/>		
Итого	79	стойлъ.

Вслѣдствіе такого недостатка въ помѣщеніи, большая часть паровозовъ стоитъ на открытомъ воздухѣ, что въ зимнее время лишаетъ дорогу возможности содержать паровозы въ надлежащей чистотѣ, причиняетъ значительныя затрудненія въ производствѣ ремонта паровозовъ и вызываетъ значительный и вполнѣ непроизводительный расходъ топлива на поддерживаніе паровъ въ стоящихъ внѣ депо паровозахъ.

Для устраненія изложенныхъ неудобствъ, Управленіе дороги проектируетъ увеличеніе числа паровоз-

ныхъ стойлъ посредствомъ постройки новыхъ депо въ Калугѣ и Узловой, съ устройствомъ малыхъ мастерскихъ при этомъ послѣднемъ депо, а также увеличеніе депо въ Ряжскѣ:

Подкоммисія, признавая неотложную необходимость увеличенія числа паровозныхъ стойлъ на Ряжско-Вяземской дорогѣ, находитъ указанный здѣсь проектъ мѣрою раціональною и требующею возможно скорого исполненія.

3) Неудобства существующаго расположенія Депо Скопинъ.

Къ неудобствамъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги слѣдуетъ отнести нераціональное положеніе депо Скопинъ, отстоящаго въ 97 верстахъ отъ Узловой и въ 43 верстахъ отъ Ряжска. Смѣна паровозовъ въ Скопинѣ, пробѣжавшихъ разстояніе лишь въ 43 версты, вызываетъ лишній непроизводительный простой паровозовъ при депо, что влечетъ за собою необходимость увеличенія числа дѣйствующихъ паровозовъ и паровозныхъ бригадъ и уменьшаетъ производительную работу тѣхъ и другихъ. Для устраненія этого неудобства, дорога проектируетъ перенесеніе Скопинскаго депо въ Узловую, что можетъ быть исполнено лишь послѣ постройки втораго паровознаго сарая въ Узловой.

Подкоммисія признаетъ, что мѣра эта безъ сомнѣнія окажетъ благотворное вліяніе на уменьшеніе

расходовъ на движущую силу и администрацію депо, а потому находитъ, что проектъ перенесенія Скопинскаго депо въ Узловую слѣдовало бы осуществить въ возможно скоромъ времени.

4) *Дороговизна топлива для паровозовъ.*

Въ отношеніи топлива для паровозовъ Ряжско-Вяземская дорога находится въ весьма неблагопріятныхъ условіяхъ. Стоимость дровъ въ настоящее время равна 16 руб. 52 коп. за куб. саж. на дровяномъ участкѣ дороги и 24 р. 31 к. за куб. саж. на угольномъ участкѣ, при чемъ цѣна эта стремится къ значительному повышенію и въ непродолжительномъ времени на участкѣ отъ Калуги до Протопопово каменноугольное топливо окажется выгоднѣе дровянаго.

Что касается каменнаго угля, то таковой получается изъ слѣдующихъ прилегающихъ къ дорогѣ копей Московскаго каменноугольнаго бассейна.

1) Стубленскихъ (г. Поливанова), близъ станціи Оболенской.

2) Маховскихъ (кн. Оболенскаго), близъ той-же станціи.

3) Чулковскихъ (Чулковской компаніи каменноугольнаго производства), близъ села Чулкова, Рязанской губерніи.

4) Побѣдинскихъ (Товарищества Побѣдинскихъ каменноугольныхъ копей), близъ села Побѣдинки Рязанской губерніи,

и 5) Левинскихъ (Товарищества Средне-Россійской каменноугольной и горнозаводской промышленности) близъ полустанціи Товарково.

Цѣна угля этихъ копей, съ доставкою на ближайшую къ копи станцію Рязско-Вяземской дороги, составляетъ, смотря по достоинству угля, отъ 6 до 10 к. за пудъ.

Уголь этотъ оказывается на дѣлѣ столь низкихъ качествъ, что дорога, на основаніи произведенныхъ сравнительныхъ испытаній, находила-бы для себя болѣе выгоднымъ отоплять паровозы Южно-Русскимъ углемъ, если бы таковой могъ быть получаемъ дорогою даже по 20 коп. за пудъ; но такъ какъ уголь Донецкаго бассейна обходится съ доставкою въ Елецъ или Тулу не менѣе 23 коп. и притомъ доставка южнаго угля въ зимнее время весьма не надежна, то, въ виду этихъ обстоятельствъ, Рязско-Вяземская дорога принуждена оставаться при углѣ Московскаго бассейна, не смотря на всю невыгодность этого сорта топлива.

Стоимость отопленія паровозовъ увеличивается еще значительными расходами на служебную перевозку угля отъ станцій его пріема до станцій потребленія угля, то-есть до Протопопова, Узловой, Рязска, Ефре-

мова и Ельца, гдѣ устроены при паровозныхъ депо склады каменнаго угля.

На основаніи изложеннаго, Подкоммсія находитъ, что Ряжско-Вяземская желѣзная дорога въ отношеніи расходовъ на топливо поставлена, по сравненію съ другими дорогами, въ весьма неблагопріятныя условія, имѣющія существенное вліяніе на размѣръ стоимости ея эксплуатаціи, и притомъ условія эти такого рода, что улучшеніе ихъ оказывается въ настоящее время невозможнымъ.

5) Дороговизна лѣсныхъ матеріаловъ.

Дрова, шпалы и всякаго рода лѣсные матеріалы дорога получаетъ изъ лѣсной мѣстности Смоленской и Калужской губерній, по которымъ пролегаетъ участокъ дороги отъ Вязьмы до Алексина. Доставка этихъ матеріаловъ на другіе безлѣсные участки дороги ведетъ къ большимъ расходамъ на служебную перевозку. Служебная перевозка по дорогѣ въ 1878 г. составляла 123751 поѣздо-верстъ, на сумму до 162000 рублей.

6) Неудобства отъ разнообразія типовъ существующихъ на дорогѣ паровозовъ и вагоновъ.

Дорога имѣетъ различныхъ типовъ паровозовъ 9 и различныхъ типовъ вагоновъ 17, что также увеличиваетъ расходы на ремонтъ, и непроизводительно

увеличиваетъ стоимость запасовъ на дорогѣ, заключающихся въ паровозныхъ и вагонныхъ запасныхъ частяхъ.

По мнѣнію Подкоммисіи, устранить эти неудобства хотя и желательно, но весьма затруднительно. Но надо замѣтить, что дорога старается по возможности объединять типы запасныхъ частей, стремясь такимъ образомъ къ уменьшенію запасовъ. Слѣдовало-бы, при обсужденіи вопроса объ общемъ пользованіи подвижнымъ составомъ, исправить этотъ недостатокъ, по возможности, распредѣливъ по дорогамъ разнообразные типы.

7) *Неудобства въ трассировкѣ линіи:*

а) **Снѣжные заносы.**

Участки дороги отъ Тулы до Рязска и отъ Узловой до Ельца пролегаютъ въ мѣстности степной, безлѣсной; земляное полотно на этомъ протяженіи преимущественно въ такъ называемыхъ нулевыхъ работахъ, т. е. высота насыпей и глубина выемокъ самая незначительная, по большей части менѣе полусажени. При такихъ условіяхъ. дорога на означенномъ протяженіи подвержена чрезвычайно сильнымъ заносамъ, производящимъ въ періоды мятелей нарушеніе правильности движенія поѣздовъ, а нерѣдко и совершенные перерывы движенія, что крайне неблаго-

пріятно вліяетъ на доходность дороги и интересы мѣстной торговли.

Для устранения неудобствъ, происходящихъ отъ снѣжныхъ заносовъ, Управленіе дороги признаетъ необходимымъ возвысить земляное полотно на указанныхъ участкахъ дороги, обративъ нулевья мѣста и малой глубины выемки—въ насыпи высотой не менѣе 0,50 саж., а тамъ, гдѣ при этомъ нулевья мѣста и выемки останутся, установить прочныя постоянныя защиты высотой не менѣе 2 сажень, помѣстивъ ихъ въ надлежащемъ отдаленіи отъ пути, для чего необходимо произвести добавочное отчужденіе земель.

Подкоммисія, вполнѣ раздѣляя мнѣніе Управленія дороги, признаетъ необходимость возможно скорѣйшаго осуществленія предлагаемыхъ мѣропріятій для устранения перерывовъ движенія на дорогѣ отъ снѣжныхъ заносовъ.

б) Подходъ къ ст. Скопинъ.

Главная линія при подходѣ къ станціи Скопинъ, на 420 верстѣ, образуя острый уголъ, оканчивается упоромъ, отчего всѣ поѣзды должны здѣсь останавливаться и помощью стрѣлки подаваться на станцію Скопинъ обратнымъ ходомъ, имѣя во главѣ паровозъ, высылаемый каждый разъ для сего со станціи.

Неудобства къ производству правильной эксплуатаціи дороги, зависящія отъ неудовлетворительнаго расположенія главнаго пути дороги на 420-й верстѣ, подробно изложены въ составленномъ Управленіемъ дороги проектѣ обходной линіи для уничтоженія существующей стрѣлки на 420 верстѣ и пояснительной къ нему запискѣ, представленныхъ въ Правленіе Общества и при семъ прилагаемыхъ.

Подкоммисія признаетъ необходимость устраненія помянутыхъ неудобствъ, осуществленіемъ проекта Управленія дороги, или инаго, по изысканіи способа къ коренному уничтоженію означеннаго неудобства въ постройкѣ дороги.

в) Подходъ къ ст. Тула Московско-Курской дороги.

Существующее нынѣ соединеніе Ряжско-Вяземской дороги съ Московско-Курскою, посредствомъ вѣтви между станціею Протопопово Ряжско Вяземской и телеграфнымъ постомъ, устроеннымъ на Московско-Курской дорогѣ, имѣетъ то неудобство, что всѣ передаточные поѣзды, вступая на главный путь послѣдней дороги у означеннаго телеграфнаго поста, находящагося въ разстояніи около 1 версты отъ ст. Тула Московско-Курской дороги, должны пересѣкать пути этой станціи и тѣмъ не только нарушать правильность и безопасность движенія на ст. Тула, но въ случаяхъ скопленія поѣздовъ на ст. Тула Московско-

Курской дороги поѣзда вынуждены бывають стоять излишнее противу росписанія время у телеграфнаго поста, послѣдствіемъ чего перевозимые въ передаточныхъ поѣздахъ пассажиры, по прибытіи на ст. Тула Московско-Курской дороги, испытывая многія неудобства при высадкѣ отъ недостаточности существующей пассажирской платформы на этой станціи, едва успѣвають застаться пассажирскими билетами и сдать багажъ для дальнѣйшаго слѣдованія по Московско-Курской дорогѣ.

Вслѣдствіе сдѣланныхъ объ этомъ въ Министерство Путей Сообщенія заявленій, по распоряженію Г. Министра,—для изученія на мѣстѣ болѣе удобнаго для безопасности движенія соединенія Ряжско-Вяземской дороги съ Московско-Курскою. въ 1875 году, назначена была особая коммисія изъ представителей отъ Обществъ Московско-Курской и Ряжско-Вяземской желѣзныхъ дорогъ и отъ Министерства Путей Сообщенія. Составленный этою Коммисіею проектъ новаго соединенія, по постановленію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, утвержденному 28 Ноября 1875 г. Начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, препровожденъ былъ въ Правленіе Общества Ряжско Вяземской желѣзной дороги для распоряженія о производствѣ, согласно означенному проекту, подробнаго изслѣдованія мѣстности и изученія Техническихъ условій съ тѣмъ, чтобы по соглашенію съ Правленіемъ Общества Московско-Кур-

ской дороги. представленъ былъ на утверждение означеннаго Комитета подробный исполнительный проектъ рациональнаго соединенія.

Послѣдствіемъ сдѣланныхъ сношеній съ Тульскимъ Губернаторомъ о снабженіи производителя означенныхъ изысканій открытымъ листомъ для безпрепятственнаго производства этихъ взысканій, Тульскимъ Губернаторомъ заявлена необходимость въ Высочайшемъ разрѣшеніи на производство таковыхъ. По доведеніи объ этомъ до свѣдѣнія Правленія Общества, оно предложеномъ отъ 20 Апрѣля 1877 г. за № 810 увѣдомило, что вслѣдствіе его ходатайства, — по увѣдомленію Департамента желѣзныхъ дорогъ, послѣдовало Высочайшее соизволеніе для Общества произвести, на собственный счетъ, означенныя выше изысканія съ тѣмъ, что разрѣшеніе это не даетъ Обществу права ходатайствовать о возвращеніи изъ казны затраченной на изысканія суммы. Въ виду сего и по неимѣнію денежныхъ средствъ, Правленіе отложило производство изысканій по соединенію съ Московско-Курскою дорогою до болѣе удобнаго времени, въ каковомъ положеніи дѣло это находится и до настоящаго времени.

Сумма потребная на производство изысканій составитъ отъ 5000 до 6000 рублей.

По мнѣнію Подкоммиссіи изученіе подхода къ ст. Тула должно быть произведено безъ замедленія и изы-

сканія по сему предмету за неимѣніемъ Обществомъ денежныхъ средствъ могли бы быть произведены Правительствомъ, такъ какъ улучшеніемъ подхода увеличилось бы движеніе и уменьшились бы приплаты Правительственной гарантіи.

8) *Недостаточность первоначальныхъ устройствъ на дороги.*

а) Недостатокъ въ жилыхъ помѣщеніяхъ для служащихъ.

На многихъ станціяхъ дороги замѣчается крайній недостатокъ въ жилыхъ помѣщеніяхъ для служащихъ, почему многіе агенты, постоянное присутствіе которыхъ на станціяхъ совершенно необходимо, живутъ на наемныхъ квартирахъ. болѣе или менѣе значительно удаленныхъ отъ станцій; это послѣднее обстоятельство вредно вліяетъ на правильность отправленія службы и непроизводительно увеличиваетъ расходы дороги.

Въ имѣющихся въ зданіяхъ Общества помѣщеніяхъ, служащіе размѣщены крайне тѣсно, часто вовсе не имѣютъ необходимыхъ хозяйственныхъ помѣщеній т. е. чулановъ сараевъ и ледниковъ, вслѣдствіе чего большая часть, живущихъ въ зданіяхъ Общества, агентовъ хранятъ свой домашній скарбъ и жизненные припасы въ занимаемыхъ ими жилыхъ комнатахъ, или въ корридорахъ, чѣмъ нарушаются главнѣйшія санитарныя требованія.

Для надлежащаго обезпеченія жилыми помѣщеніями всѣхъ тѣхъ служащихъ, коихъ постоянное присутствіе на станціяхъ необходимо и для предоставленія имъ необходимыхъ удобствъ, по заявленію Управленія дороги, слѣдуетъ построить на разныхъ станціяхъ дороги 102 жилыхъ дома и сараевъ и 27 ледниковъ.

Согласно циркуляра Министерства Путей Сообщенія, отъ 10 Марта 1879 года за № 2815, Управленіемъ дороги черезъ Инспектора, представлена 20 Января 1880 года, за № 77 въ Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, разцѣлочная вѣдомость, по которой расходъ потребный на устройство необходимыхъ добавочныхъ жилыхъ помѣщеній и хозяйственныхъ при нихъ построекъ исчисленъ въ 484.086 руб. 75 коп. на 1212 человекъ служащихъ, не считая въ этомъ числѣ ихъ семействъ и прислугу.

Подкоммисія признаетъ устройство вышеозначенныхъ добавочныхъ жилыхъ помѣщеній и принадлежностей къ нимъ настоятельно и неотложно необходимымъ.

б) Необходимость производства дополнительныхъ работъ по достройкѣ дороги.

Кромѣ денежныхъ средствъ, необходимымъ для покрытія расходовъ, указанныхъ выше, для приве-

денія Ряжско-Вяземской дороги въ состояніе, которое давало-бы возможность производить ея эксплуатацію правильно, по заявленію Управленія дороги, необходимо производство еще многихъ перечисленныхъ въ двухъ прилагаемыхъ вѣдомостяхъ новыхъ работъ, изъ коихъ главнѣйшія слѣдующія:

1) Укладка 10,857 верстъ запасныхъ путей на станціяхъ Калуга, Алексинъ, Тула, Присады, Скопинъ-Чулковскій, Богородицкъ, Елецъ, Бобрикъ Донской, Товарково, Узловая и на соединительной вѣтви съ Московско-Курскою дорогою.

2) Постройка паровозныхъ зданій и разширеніе мастерскихъ при станціяхъ Калуга и Узловая, съ перенесеніемъ въ Узловую существующихъ Скопинскихъ малыхъ мастерскихъ и съ развитіемъ путей на этихъ станціяхъ для соотвѣтственнаго увеличенія мастерскихъ разширенія средствъ Службы Подвижнаго Состава и Тяги.

3) Постройка добавочныхъ платформъ и пакгаузовъ на разныхъ станціяхъ.

4) Постройка на станціи Калуга Центрального магазина безопаснаго отъ огня и подвала для храненія легко-воспламеняющихся веществъ изъ несгораемыхъ матеріаловъ.

5) Постройка 47 сторожевыхъ домовъ при переѣздахъ безъ будокъ необходимыхъ для обезпеченія постояннаго надзора за этими переѣздами.

6) Устройство сараевъ и навѣсовъ для храненія каменнаго угля, который, оставаясь на открытомъ воздухѣ, разрушается и обращается въ мусоръ, негодный для отопленія.

7) Замяна 4-хъ деревянныхъ мостиковъ на 81 и 82 верстахъ Елецкой вѣтви отводною канавою, съ цѣлю отвода рѣки Турдей отъ полотна дороги, такъ какъ высокія воды этой рѣчки ежегодно въ весеннее время, угрожаютъ разрушеніемъ существующихъ мостиковъ и прилегающаго къ нимъ землянаго полотна и перерывомъ оттого движенія по дорогѣ.

На исполненіе этихъ и другихъ, помѣщенныхъ въ прилагаемыхъ вѣдомостяхъ, менѣе значительныхъ, но столь-же необходимыхъ работъ, всего по двумъ вѣдомостямъ на сумму 682849 руб. 27 коп. Правленіе Общества не имѣетъ денежныхъ средствъ.

Вѣдомости этихъ работъ препровождены на заключеніе Инспектора дороги, 24 Мая 1879 года за № $\frac{2980}{3381}$

Подкоммисія, убѣдившись при осмотрѣ дороги въ необходимости перечисленныхъ устройствъ, признаетъ необходимость возможно скорѣйшаго разрѣшенія по этому представленію Управленія дороги.

в) *Недостатокъ товарныхъ помѣщеній на станціяхъ.*

На нѣкоторыхъ станціяхъ вовсе нѣтъ пакгаузовъ для сохраненія прибывающихъ на нихъ цѣнныхъ и

боящихся подмочки грузовъ, На нѣкоторыхъ станціяхъ, существующія нынѣ крытыя товарныя помѣщенія, оказываются недостаточными для вмѣщенія всего количества грузовъ, нуждающихся въ покрытіи. Въ Ефремовѣ и Ельцѣ недостаточны не только крытыя помѣщенія, но и открытыя товарныя платформы, вслѣдствіе чего ежегодно устраиваются подстилы. Между тѣмъ, дорога принимаетъ всѣ мѣры къ возможно большому привлеченію грузовъ къ перевозкѣ и слѣдовательно должна предвидѣть, что съ увеличеніемъ массы перевозимыхъ грузовъ, увеличатся и склады ихъ на станціяхъ отправленія и назначенія, вмѣстѣ съ чѣмъ возрастутъ и затрудненія, испытываемыя по случаю недостаточности товарныхъ помѣщеній.

Для устраненія этихъ затрудненій требуется, согласно прилагаемой при семъ вѣдомости, на нѣкоторыхъ станціяхъ устроить новыя открытыя платформы, на другихъ покрыть существующія открытыя платформы, или устроить новыя крытыя платформы или пакгаузы. Стоимость всѣхъ этихъ работъ исчислена по вѣдомости въ суммѣ 25063 руб. 75 к., но на исполненіе работъ Правленіе Общества не имѣетъ свободныхъ суммъ.

Принимая во вниманіе заявленія товароотправителей о недостаточности удобныхъ товарныхъ помѣщеній, подтвержденныя Управленіемъ дороги, Подком-

мисія признаетъ неотлагательно необходимымъ устройство платформъ и пакгаузовъ въ мѣстахъ и количествахъ означенныхъ въ вѣдомости Управленія дороги.

О Т Д Ъ Л Ъ Ш.

Затрудненія въ установленіи прямыхъ сообщеній между Ряжско-Вяземскою дорогою и другими дорогами и мѣры къ устраненію затрудненій и къ улучшенію финансоваго положенія дороги.

1) Отсутствіе прямого безперегрузочнаго сообщенія въ Елецъ съ Орловско-Грязскою дорогою.

Станція Елецъ Ряжско-Вяземской дороги соединена съ Засосенскою товарною станціею Елецъ Орловско-Грязской дороги посредствомъ особой вѣтви, устроенной Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги, согласно проекту соединенія означенныхъ дорогъ, утвержденному Г. Министромъ Путей Сообщенія 10 Октября 1875 года, по журналу Техническо-Инспектерскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ за № 819. Между тѣмъ, Орловско-Грязская дорога отказывается установить безперегрузочное товарное сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою дорогою по означенной вѣтви, допуская лишь передачу грузовъ съ перегрузкою.

Не говоря о значительныхъ суммахъ, затраченныхъ Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги на устрой-

ство означенной вѣтви и не приносящихъ до сего времени никакого дохода, особаго вниманія заслуживаетъ то обстоятельство, что отъ не установленія по вѣтви безперегрузочнаго товарнаго сообщенія страдаютъ интересы торговли, такъ какъ хлѣбный районъ между станціями Измайлово и Липецкъ Орловско-Грязской дороги, вмѣсто ближайшаго пути въ Москву черезъ Елецъ - Протопопово - вынужденъ отправлять грузы обходными путями чрезъ Грязи или Орель, а станціи, лежащія между Ельцомъ и Грязьми, доставляютъ хлѣбные грузы на станціи Московско-Брестской дороги, лежащія вблизи Вязьмы, не по кратчайшему пути чрезъ Елецъ-Вязьму, а по обходному пути чрезъ Елецъ-Смоленскъ; наконецъ станціи Елецкой вѣтви Ряжско-Вяземской дороги нерѣдко получаютъ рыбные грузы, соль, керосинъ и проч. со станцій Грязе-Царицынской дороги не по кратчайшему пути чрезъ Елецъ, а по длиннѣйшему - чрезъ Ряжскъ-Узловую.

Причины отказа Орловско - Грязской дороги отъ установленія безперегрузочнаго товарнаго сообщенія по устроенной Ряжско-Вяземскою дорогою соединительной вѣтви въ Елецъ, изложены въ протоколѣ Коммисіи, собиравшейся 26 Юля 1878 года по предписанію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 17 Юня того же года за № 7992, для обсужденія мѣръ къ устраненію недоразумѣній между Орловско Грязскою и Ряжско-Вяземскою дорогами, копія съ котораго при семъ прилагается.

Ряжско-Вяземская дорога не можетъ считать ихъ уважительными не только потому, что они высказаны не своевременно, когда устройство соединительной вѣтви Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги уже было окончено, но главнымъ образомъ потому, что они не подкрѣплены никакими, данными, а между тѣмъ только за два мѣсяца до того, какъ они были высказаны. Управляющій Орловско-Грязскою дорогою подписалъ договоръ о безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи между Ряжско-Вяземскою и Орловско-Витебскою дорогами, копія съ котораго при семъ прилагается, чѣмъ и призналъ устроенное Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги соединеніе съ Орловско-Грязскою дорогою удовлетворительнымъ и безперегрузочное товарное сообщеніе по оному вполне возможнымъ. Съ другой стороны допущеніе Орловско-Грязскою дорогою передачи грузовъ въ Ельцѣ съ перегрузкою, доказываетъ, что таковая передача могла-бы производиться и безъ перегрузки.

Не видя основаній къ отказу со стороны Правленія Общества Орловско-Грязской дороги въ утвержденіи договора о прямомъ безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи между Ряжско-Вяземскою и Орловско-Грязскою желѣзными дорогами, подписаннаго Управляющими обѣихъ дорогъ 1 Юня 1878 года и уже утвержденнаго Правленіемъ Общества Ряжско-Вяземской дороги, и признавая осуществленіе этого сообщенія крайне желательнымъ въ интересахъ торговли,

Подкоммисія полагаетъ, что договоръ этотъ слѣдуетъ утвердить безъ замедленія.

2) *Неимѣніе договора, обезпечивающаго существованіе прямого товарнаго сообщенія съ Московско-Курскою дорогою.*

Существовавшее между Ряжско-Вяземскою, Московско-Курскою, Николаевскою и Балтійскою дорогами, на основаніи договора отъ 19 Февраля 1877 г., безперегрузочное товарное сообщеніе было прекращено съ 1 Іюля 1878 года, вслѣдствіе отказа отъ него Московско-Курской дороги, мотивированнаго затрудненіями въ передачѣ грузовъ безъ перегрузки на Николаевскую дорогу. Вслѣдствіе сего Ряжско-Вяземская дорога, желавшая остаться въ безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи хотя бы съ одною Московско-Курскою дорогою, на которую отправляется со станцій Ряжско-Вяземской дороги болѣе 6 м. пудовъ грузовъ, разработала новый проэктъ договора о безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи между двумя только означенными дорогами. Проэктъ этотъ отосланъ Управляющимъ Ряжско-Вяземской дороги Директору Московско-Курской дороги при отношеніи отъ 6 Іюля 1878 года за № 3379|3618, но до сего времени не утвержденъ Московско-Курскою дорогою, которая одна коже не отказывается производить безперегрузочное товарное сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою дорогою. Вслѣдствіе такого не опредѣленнаго положенія дѣла, не установлено постоянныхъ обязательныхъ нормъ об-

мѣна между Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами и не имѣется для этой передачи точныхъ, формально опредѣленныхъ правилъ, послѣдствіемъ чего бывають частыя недоразумѣнія и затрудненія, въ виду которыхъ Ряжско-Вяземская дорога не можетъ ручаться предъ грузохозяевами за срочную и исправную доставку ихъ грузовъ, отправленныхъ на Московско-Курскую дорогу.

Изъ объясненія Управленія дороги оказывается что со стороны Ряжско - Вяземской дороги сдѣлано все возможное для установленія безперегрузочнаго товарнаго сообщенія съ Московско - Курскою дорогою, разработкою проекта договора объ этомъ сообщеніи, а такъ какъ Московско - Курская дорога до сего времени не утверждаетъ этого проекта безъ сообщенія причинъ отказа отъ сего, и вмѣстѣ съ тѣмъ продолжаетъ производить безперегрузочное товарное сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою дорогою, — то должна быть обязана установленнымъ порядкомъ, къ неотлагательному заключенію форменнаго договора, о существующемъ въ дѣйствительности безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи, но не оформленномъ договоромъ.

Признавая формальный договоръ о безперегрузочномъ товарномъ сообщеніи между Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами существенно необходимымъ для опредѣленія правъ, обязанностей и отвѣтственности каждой изъ дорогъ, между которыми

неоформенное безперегрузочное товарное сообщеніе уже существуетъ въ дѣйствительности, Подкоммиссія признаетъ необходимымъ обязать Московско-Курскую дорогу къ заключенію означеннаго договора.

3) *Отсутствіе прямого пассажирскаго сообщенія съ Московско-Курскою дорогою.*

Прямое пассажирское сообщеніе между станціями Ряжско-Вяземской и Московско-Курской дорогъ до сего времени не установлено, вслѣдствіе не утвержденія Московско-Курскою дорогою проекта договора объ этомъ сообщеніи, препровожденнаго Управляющимъ Ряжско-Вяземской дороги Директору Московско-Курской дороги при отношеніи отъ 30 Іюня—15 Іюля 1875 года, за № 4858—2997, и не составленія ею, взаимѣнъ этого проекта, если она не можетъ принять его, другаго, удовлетворяющаго ея требованіямъ.

Вслѣдствіе сего, пассажиры перевозятся между ст. Тула М. К. и Протопопово по особымъ билетамъ, которые должны покупать на той или другой изъ названныхъ станцій, а багажъ на станціяхъ Ряжско-Вяземской дороги, принимается прямо до станцій Московско-Курской дороги, на станціяхъ же Московско-Курской дороги, принимается только до станціи Тула Московско-Курской дороги, гдѣ вновь заявляется до станціи Протопопово, а на станціи Протопопово вновь получается и сдается до станціи Ряжско-

Вяземской дороги, что крайне затрудняетъ всѣхъ пассажировъ, ѣдущихъ съ багажемъ.

По объясненію Управленія дороги прямое пассажирское сообщеніе между станціями Ряжско-Вяземской и Московско-Курской дорогъ можетъ быть установлено на основаніяхъ сообщеннаго Московско-Курской дорогѣ въ 1875 году проекта договора, который въ главныхъ чертахъ одинаковъ со всѣми подобными договорами, заключенными другими дорогами.

Принимая во вниманіе, что большинство пассажировъ района Ряжско Вяземской дороги, отправляясь въ Москву по торговымъ и служебнымъ дѣламъ, должны проѣзжать чрезъ Протопопово, Подкоммисія признаетъ необходимымъ, для доставленія возможныхъ удобствъ означеннымъ пассажирамъ, обязать Московско-Курскую дорогу неотлагательно заключить съ Ряжско-Вяземскою дорогою договоръ о прямомъ пассажирскомъ сообщеніи.

4) О мѣрахъ, принятыхъ нѣкоторыми дорогами съ цѣлію противодѣйствія конкуренціи со стороны Ряжско-Вяземской дороги.

Хлѣбные грузы, какъ района Ряжско-Вяземской дороги, такъ и лежащихъ за Ряжскомъ, Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской дорогъ, не имѣя выхода по прямому пути, чрезъ Ряжскъ-Вязьму - Смоленскъ - Витебскъ - Динабургъ въ

Ригу и Либаву, — по необходимости сбываются въ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ, куда могутъ перевозиться двумя путями: чрезъ Ряжскъ-Протопопово-Москву и чрезъ Ряжскъ-Рязань-Москву.

Въ перевозкѣ ихъ естественное преимущество принадлежитъ Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской дорогамъ, вслѣдствіе того, что пути чрезъ Рязань короче пути чрезъ Протопопово на 79 верстъ. Не смотря на это, Ряжско-Вяземская дорога, поставленная въ необходимость, для улучшенія своего финансоваго положенія, впредь до устраненія затрудненій, мѣшающихъ развитію перевозки грузовъ за Вязьму въ Ригу и Либаву, развитъ перевозку хотябы только на протяженіи до Протопопово, — желала бы воспользоваться грузами Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской дорогъ для перевозки ихъ чрезъ Ряжскъ-Протопопово-Москву въ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ, для чего могла-бы понизить свой тарифъ на эти грузы, противъ тарифа, примѣняемаго Рязанско-Козловскою и Московско-Рязанскою дорогами.

Но осуществленіе этой мѣры встрѣчаетъ препятствіе въ отказѣ Николаевской и Балтійской дорогъ примѣнять къ грузамъ, слѣдующимъ чрезъ Протопопово и Москву тѣ пониженные тарифы, которые примѣняются на этихъ дорогахъ къ грузамъ, слѣдующимъ чрезъ Рязань-Москву, отчего перевозка грузовъ въ направленіи чрезъ Ряжскъ-Протопопово-Мо-

скву обходится значительно дороже, нежели въ направлении чрезъ Ряжскъ-Гязань-Москву.

Поэтому всѣ старанія Ряжско-Вяземской дороги получить для перевозки грузы Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской дорогъ не привели ни къ какимъ результатамъ.

Для Николаевской и Балтійской дорогъ совершенно безразлично поступаютъ ли на нихъ грузы въ направлении чрезъ Ряжскъ-Протопопово-Москву, или въ направлении чрезъ Ряжскъ-Рязань-Москву, слѣдовательно отказъ ихъ въ примѣненіи къ грузамъ перваго направления тѣхъ пониженныхъ тарифовъ, которые примѣняются ими къ грузамъ втораго направления, можетъ быть объясненъ только пристрастнымъ отношеніемъ къ дѣлу въ пользу интересовъ Рязанско-Козловской и Московско-Рязанской дорогъ

Это пристрастіе подтверждается еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что Николаевская дорога постоянно создаетъ затрудненія перевозкѣ грузовъ Ряжско-Вяземской дороги, тогда—какъ перевозка по ней грузовъ, поступающихъ съ Московско-Рязанской дороги не только не испытываетъ затрудненій, но еще пользуется особыми льготами.

Между тѣмъ, не говоря уже о ненормальности допущенія направления на Рязанско-Козловскую и Московско-Рязанскую дороги почти всѣхъ грузовъ Юго-

Восточной части Россіи, вельзя не обратитъ особаго вниманія на тотъ фактъ, что Ряжско-Вяземская дорога, не смотря на полное развитіе своихъ перевозочныхъ средствъ, вынуждена ограничиться перевозкою грузовъ мѣстнаго сообщенія и грузовъ, отправляемыхъ лишь съ ея станцій на другія дороги, что очевидно не можетъ доставить ей необходимыхъ доходовъ для покрытія расходовъ эксплуатаціи.

Признавая, что для Николаевской и Балтійской дорогъ дѣйствительно безразлично съ которыхъ дорогъ поступаютъ на нихъ грузы въ Москвѣ и что дѣлаемая Николаевскою и Балтійскою дорогами пониженія тарифовъ на грузы Московско-Рязанской дороги, противъ тарифовъ для грузовъ Московско-Курской дороги, могутъ быть приравнены къ уступкѣ въ тарифѣ кому либо изъ отправителей, или подрядчиковъ транспортовъ, въ каковыхъ случаяхъ Общества дорогъ обязаны, по циркуляру Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ 24 Августа 1879 года, за № 9479, предоставить такую же уступку всѣмъ прочимъ отправителямъ и подрядчикамъ,—Подкоммисія полагаетъ, что обѣ названныя дороги должны совершенно устраниться отъ конкуренціи въ перевозкѣ грузовъ, обнаруживающейся между путями Ряжскъ-Протопопово-Москва и Ряжскъ-Рязань-Москва и дать обоимъ этимъ путямъ совершенно одинаковыя льготы, установивъ прочное, основанное на надлежащемъ договорѣ, прямое безпере-

грузочное сообщеніе съ Рязско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами.

5) Необходимость прочнаго установленія безперегрузочнаго сообщенія между Рязско-Вяземскою дорогою и другими дорогами II-й группы до Риги и Либавы.

При обсужденіи вопроса о постройкѣ Рязско-Вяземской желѣзной дороги предполагалось, что грузы, какъ собственнаго ея раіона, такъ и раіона нижней Волги, направятся къ Ригѣ и Либавѣ, по прямому пути чрезъ Рязскѣ-Вязьму-Смоленскѣ-Витебскѣ-Динабургѣ. Но вслѣдствіе разныхъ затрудненій движенію грузовъ поэтому пути, создаваемыхъ Орловско-Витебскою желѣзною дорогою повышеніемъ тарифа на участкѣ Смоленскѣ-Витебскѣ для грузовъ Рязско-Вяземской жолѣзной дороги, перевозка грузовъ со станцій Рязско-Вяземской дороги и съ дорогъ, лежащихъ за Рязскомъ: Рязско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской, — въ Ригу и Либаву достигла только самыхъ ничтожныхъ размѣровъ.

Въ то же время большинство означенныхъ грузовъ отправляется въ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ, причемъ грузы Рязско-Вяземской дороги, слѣдуя чрезъ Протопопово и Москву, проходятъ по этой дорогѣ не болѣе 198 верстъ, т. е. не болѣе $\frac{1}{3}$ всего ея протяженія, а грузы дорогъ, лежащихъ за Ряз-

скомъ, слѣдуя чрезъ Рязань-Москву, вовсе обходятъ Рязско-Вяземскую дорогу.

Вслѣдствіе сего, перевозочныя средства Рязско-Вяземской дороги не находятъ себѣ надлежащаго приложенія, а между тѣмъ путь чрезъ Рязань-Москву-Петербургъ забивается грузами до того, что Николаевская, Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская дороги нерѣдко не успѣваютъ успѣшно перевезти ихъ, хотя по своимъ перевозочнымъ средствамъ принадлежатъ къ числу самыхъ богатыхъ дорогъ въ Россіи.

Возможность перевозки грузовъ съ лежащихъ за Рязскомъ дорогъ: Рязско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской въ Ригу вмѣсто Ревеля доказывается Управленіемъ дорогъ тѣмъ, что отъ Рязска до Риги чрезъ Вязьму-Смоленскъ-Витебскъ-Динабургъ всего 1206 верстъ, а до Ревеля чрезъ Рязань-Москву-Тосну 1204 версты, слѣдовательно разстояніе до обоихъ портовъ почти одинаковое, а между тѣмъ Рижскій портъ имѣетъ большія естественныя преимущества предъ Ревельскимъ.

Тяготѣніе означенныхъ грузовъ въ Либаву доказывается тѣмъ, что они перевозятся въ Либаву и въ настоящее время, по обходному пути чрезъ Вязьму-Минскъ-Вильно-Кошедары. Отклоненіе означенныхъ грузовъ къ Ревелю происходитъ отъ затрудненій въ перевозкѣ ихъ по участку Смоленско - Витебска

поставляемыхъ Орловско-Витебскою дорогою, отчасти вслѣдствіе недостаточности ея перевозочныхъ средствъ, а отчасти изъ неосновательнаго опасенія конкуренціи противъ перевозки грузовъ по всему ея протяженію отъ Орла до Витебска. Мѣры къ устраненію такого не нормальнаго положенія дѣла могутъ заключаться лишь въ принятіи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги въ число дорогъ I группы и въ понужденіи Орловско-Витебской желѣзной дороги и другихъ дорогъ I группы къ пониженію предѣльныхъ тарифовъ для Ряжско-Вяземской желѣзной дороги. По мнѣнію Подкоммисіи, стѣсненія, поставляемая Орловско-Витебскою дорогою перевозкѣ грузовъ, отправляемыхъ со станцій Ряжско-Вяземской дороги и съ дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ, чрезъ Вязьму-Смоленскъ-Витебскъ, Динабургъ, въ Ригу и Либаву, прямо способствуютъ уходу грузовъ Ряжско-Вяземской дороги чрезъ Протопопово-Москву, и грузовъ дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ, чрезъ Рязань-Москву въ Петербургъ, Ревель и Балтійскій портъ, чѣмъ, главнымъ образомъ, обусловливается настоящее затруднительное финансовое положеніе Общества Ряжско-Вяземской дороги. Между тѣмъ, со стороны Орловско-Витебской дороги не заявлено уважительныхъ оправданій означенныхъ стѣсненій, такъ какъ заявленіе ея о недостаточности перевозочныхъ средствъ нельзя признать уважительнымъ, а другое ея заявленіе о томъ, что допущеніе перевозки означенныхъ грузовъ только по участку

Смоленскъ-Витебскъ поведетъ къ ущербу перевозки по всему пути отъ Орла до Витебска, очевидно порождено недоразумѣніемъ, такъ какъ Ряжско-Вяземская дорога ходатайствуетъ объ облегченіи перевозки по участку Смоленскъ-Витебскъ такихъ грузовъ, которые въ настоящее время вовсе не поступаютъ на Орловско-Витебскую дорогу.

Вслѣдствіе сего, Подкоммисія признавая, что Орловско-Витебская дорога, создавая затрудненія перевозкѣ грузовъ по естественному ихъ пути, посредствомъ примѣненія къ нимъ высокихъ тарифовъ, упускаетъ изъ виду главное назначеніе желѣзныхъ дорогъ — служить интересамъ страны и развитію въ ней промышленности и торговли, полагаетъ необходимымъ обязать Орловско-Витебскую дорогу войти въ прямое сообщеніе съ Ряжско-Вяземскою дорогою на такихъ условіяхъ, при которыхъ перевозка грузовъ по ихъ естественному пути въ Ригу и Либаву была бы возможною и безпрепятственною.

6) Необходимость установленія обязательныхъ нормъ обмена вагонами Ряжско-Вяземской дороги съ сосѣдними дорогами.

Передаточныя станціи Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, по количеству уложенныхъ на нихъ запасныхъ и развѣздныхъ путей и другихъ сооруженій, приспособлены къ свободной передачѣ на сосѣднія дороги слѣдующаго количества грузовъ: Вязьма до

200 вагоновъ въ сутки, Протопопово 170 вагоновъ въ сутки, Ряжскъ до 150 вагоновъ въ сутки и Елецъ до 25 вагоновъ въ сутки.

При тѣхъ размѣрахъ перевозки грузовъ, которыхъ дорога успѣла достигнуть въ настоящее время, не смотря на всѣ затрудненія, передача грузовъ достигла въ дѣйствительности слѣдующихъ maximum'овъ: въ Вязьмѣ 100 вагоновъ, въ Протопоповѣ 170 вагоновъ, въ Ряжскѣ 90 вагоновъ и въ Ельцѣ 20 вагоновъ въ сутки, въ конвенціонный и срочный обмѣнъ.

Означенные maximum'ы должны увеличиться при дальнѣйшемъ развитіи перевозки грузовъ, котораго слѣдуетъ ожидать въ виду принимаемыхъ дорогою мѣръ къ привлеченію грузовъ къ перевозкѣ. А между тѣмъ дороги, на которыя поступаютъ грузы съ Ряжско-Вяземской дороги, даже и при настоящемъ относительно слабомъ движеніи грузовъ не рѣдко ограничивали нормы суточного обмѣна. Такъ хотя передача въ Вязьмѣ грузовъ слѣдующихъ собственно на Московско-Брестскую дорогу и дороги лежащія за Брестомъ не встрѣчала препятствій, но препятствія возникали, вслѣдствіе затрудненій въ передачѣ въ Смоленскѣ на Орловско-Витебскую дорогу и въ Минскѣ на Либаво-Роменскую дорогу. Передача въ Протопоповѣ постоянно подвергалась различнымъ стѣсненіямъ со стороны Московско-Курской, Николаевской и Балтійской дорогъ произвольно сокращавшихъ даже

нормы обмѣна, которыя были установлены договоромъ между этими дорогами и Ряжско-Вяземскою отъ 19 Февраля 1877 года, а въ Ряжскѣ подвергалась ограниченіямъ передача грузовъ, слѣдующихъ въ направленіи къ Москвѣ.

Вслѣдствіе упомянутыхъ стѣсненій отправители раіона Ряжско-Вяземской дороги не могли быть увѣрены, что на пути слѣдованія ихъ грузовъ не возникнутъ внезапно какія либо задержки, а Управленіе Ряжско-Вяземской дороги далеко не во всѣхъ случаяхъ могло принимать на себя отвѣтственность за срочность доставки, что не могло не оказывать неблагопріятнаго вліянія на размѣры отправки грузовъ, такъ какъ отправители вынуждались избирать хотя болѣе длинные но болѣе надежные свободные обходные пути.

Съ другой стороны вслѣдствіе тѣхъ-же затрудненій Ряжско Вяземская дорога находится вынужденою увеличить товарныя помѣщенія на станціяхъ отправленія и развить запасные пути на передаточныхъ станціяхъ, что было-бы совершенно излишнимъ, если-бы передача грузовъ на сосѣднія дороги производилась постоянно правильно и успѣшно.

По объясненію Управленія дороги для устраненія неблагопріятно вліяющихъ на доходность дороги задержекъ въ отправленіи грузовъ гвслѣдствіе затрудненій въ передачѣ таковыхъ на сосѣднія дороги, необходимо

обязать всѣ дороги, къ которымъ примыкаетъ Ряжско-Вяземская дорога, чтобы они въ случаѣ надобности принимали безъ задержки отъ Ряжско-Вяземской дороги, согласно выяснившейся потребности и настоящей пропускной способности этой дороги: въ Вязьмѣ 200 вагоновъ, Протоповѣ—150, Ряжскѣ—75 и Ельцѣ—25 вагоновъ.

Признавая основательнымъ заявленіе Ряжско-Вяземской дороги о неудобствахъ отсутствія обязательныхъ максимальныхъ нормъ передачи грузовъ на сосѣднія дороги, равно какъ и о необходимости установленія такихъ нормъ, которыя соотвѣтствовали бы выяснившимся потребностямъ передачи грузовъ, Подкомиссія полагаетъ, что за уклоненіемъ дорогъ отъ соглашенія по данному предмету, недоразумѣнія между ними слѣдуетъ неотлагательно устранить содѣйствіемъ Министерства Путей Сообщенія.

7) Польза пріобрѣтенія Ряжско-Моршанской и Моршанско-Сызранской желѣзныхъ дорогъ Обществомъ Ряжско-Вяземской дороги.

При постройкѣ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги имѣлось въ виду, между прочимъ устранить монополію пути Ряжскъ-Москва по отношенію къ перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ изъ восточной полосы Россіи къ портамъ Балтійскаго моря, чему должно было способствовать избранное направленіе Ряжско-

Вяземской желѣзной дороги составляющее часть кратчайшаго пути отъ низовьевъ Волги (Оренбурга Сызрани и Моршанска) чрезъ Ряжскъ, Вязьму, Смоленскъ, Витебскъ, Динабургъ до Риги и Минскъ-Брестъ Граево до Кенигсберга.

Между тѣмъ опытъ 5 лѣтней эксплуатаціи Ряжско-Вяземской дороги показалъ, что означенная задача можетъ быть разрѣшена средствами самой Ряжско-Вяземской дороги только отчасти, именно конкуренція съ ея стороны привела къ значительному пониженію тарифовъ въ направленіи чрезъ Рязань-Москву, но оказалась безсильною отвлечь грузы дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ въ направленіе за Вязьму. Такихъ грузовъ въ 1878 г. было всего только 348.818 пудовъ.

На ряду съ разсмотрѣнными выше причинами, препятствовавшими отвлеченію грузовъ Восточной полосы за Вязьму, должно быть поставлено еще то обстоятельство, что дороги Восточной полосы нисколько не были заинтересованы въ выборѣ для своихъ грузовъ направленія за Вязьму, а напротивъ, находясь во 2 группѣ, должны были избѣгать этаго направленія, такъ какъ въ немъ была неизбѣжна перегрузка грузовъ при переходѣ на дороги 1 группы.

Прямымъ послѣдствіемъ неуспѣшности мѣръ, принятыхъ дорогою для отвлеченія грузовъ Восточной полосы за Вязьму оказывается почти совершенное

отсутствіе транзитныхъ грузовъ на Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе чего, несмотря на значительную перевозку грузовъ мѣстнаго сообщенія, Ряжско-Вяземская дорога до сего времени не могла выйдти изъ постоянныхъ дефицитовъ. Правленіе Общества, изыскивая мѣры къ выводу дороги изъ такого ненормальнаго положенія, уже возбудило вопросъ о соединеніи Ряжско-Вяземской дороги съ Моршанско-Сызранскою дорогою, что и изложено въ докладѣ Правленія Общества чрезвычайному Общему Собранію акціонеровъ, отъ 12 Апрѣля 1880 года.

По мнѣнію Управленія дороги, положеніе дѣла еще болѣе улучшилось-бы, если бы, вмѣстѣ съ двумя названными дорогами, была соединена еще и Ряжско-Моршанская дорога, такъ какъ тогда въ рукахъ одного Общества былъ-бы путь отъ Вязьмы до Сызрани, что позволило-бы установить самую правильную и экономную эксплуатацію этаго пути и вмѣстѣ съ тѣмъ противопоставить конкуренціи со стороны направленія Рязань-Москва такое пониженіе тарифовъ, которое, не переставая быть выгоднымъ для соединеннаго Общества, сдѣлало-бы невозможнымъ отвлеченіе грузовъ Восточной полосы, чрезъ Рязань-Москву.

Признавая, что отвлеченіе грузовъ раіона Ряжско-Моршанской, Моршанско-Сызранской и Оренбургской дорогъ съ прямаго пути, чрезъ Ряжскъ - Вязьму на

обходный чрезъ Рязань-Москву не можетъ считаться нормальнымъ явленіемъ и объясняется лишь конкуренціею со стороны путей Рязань-Москва, которую нельзя признать согласною ни съ интересами торговли, для которой всѣ существующіе пути должны быть по возможности одинаково открыты, ни съ интересами правительства, которое постоянно приплачиваетъ гарантію дорогамъ, лежащимъ въ направленіи отъ Ряжска къ Балтійскимъ портамъ, между тѣмъ какъ Рязанско-Московская линія, отвлекающая искусственными мѣрами грузъ съ этихъ дорогъ получаетъ ни чѣмъ неоправдываемыя и несоразмѣрно большія выгоды. Подкоммисія полагаетъ, что устраненія означенной конкуренціи и направленія на Ряжско-Вяземскую дорогу грузовъ, имѣющихъ естественное къ ней тяготѣніе можно-бы достигнуть, оказавъ содѣйствіе Обществу Ряжско-Вяземской дороги не только къ сліянію съ Моршанско - Сызранскою дорогою, о чемъ уже идутъ переговоры, но и къ приобрѣтенію Ряжско-Моршанской дороги, отчего промышленность и торговля получили-бы возможность пользоваться, для сношеній нижней Волги съ сухопутною границею и портами Балтійскаго моря, тѣмъ именно путемъ, сооруженіемъ котораго предполагалось удовлетворить этой цѣли.

До приведенія сего въ исполненіе, слѣдуетъ обязать Ряжско-Моршанскую, Моршанско-Сызранскую и Оренбургскую дороги давать въ направленіи чрезъ

Ряжскъ-Вязьму тѣ же ставки какія даются ею чрезъ Рязань-Москву.

8) *Объ установленіи дифференціального тарифа на перевозку каменнаго угля.*

Каменный уголь, отправляемый со станцій Ряжско-Вяземской дороги, проходитъ по этой дорогѣ только на самыхъ короткихъ разстояніяхъ.

Изъ отчета Правленія Общества означенной дороги за 1878 годъ видно, что изъ числа 8.624.106 пудовъ всего количества каменнаго угля, отправленнаго въ томъ году со станцій дороги, прошли на разстояніяхъ:

14 верстѣ . .	943.500	пуд.
31 »	90.600	»
38 »	44.250	»
40 »	33.150	»
41 »	5.189.060	»
42 »	211.210	»
47 »	40.350	»
51 »	82.200	»
73 »	90.600	»
83 »	42.757	»
93 »	405.450	»
96 »	14.400	»

Итого на разстоя-
ніяхъ менѣе 100

верстѣ 7.187.517 »

Самое большое изъ означенныхъ количествъ было перевезено изъ Скопина и Скопина-Чулковскаго на дороги, лежащія за Ряжскомъ. Хотя въ Ряжскѣ Ряжско-Вяземскою дорогою принимаются обратные грузы, но они обыкновенно бываютъ назначены не въ Скопинь-Чулковскій и не въ Скопинь, а на станціи лежащія за ними, и даже на дороги, лежащія за Вязьмой, вслѣдствіе чего вагоны для нагрузки каменнымъ углемъ въ Скопинь и Скопинь-Чулковскій приходится гнать порожними отъ Вязьмы и съ другихъ болѣе или менѣе отдаленныхъ станцій, для избѣжанія чего Ряжско-Вяземская дорога, по особому соглашенію съ Чулковскою и Ряжско-Козловскою дорогами, въ мѣсяцы наибольшаго движенія грузовъ съ 1 Октября по 1-е Мая устанавливаетъ особыя поѣзды специально для перевозки каменнаго угля съ Чулковской дороги въ Ряжскъ, при чемъ поѣзды слѣдуютъ къ Ряжску груженными, а обратно порожними.

По § 33 Устава Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, высшая плата за перевозку минеральнаго топлива не должна превосходить $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты; но слѣдуетъ полагать, что при установленіи означеннаго тарифа не было предусмотрѣно, что перевозка минеральнаго топлива на Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ разовьется лишь на такихъ короткихъ разстояніяхъ, какъ указанная выше. Заключение это находитъ себѣ подтвержденіе въ томъ, что по § 30 Устава Общества Козлово-Воронежско-

Ростовской желѣзной дороги, Правительство разрѣшило означенной дорогѣ, при отправленіи минеральнаго топлива на разстояніи менѣе 82 верстѣ, назначать плату по $\frac{1}{40}$ коп. съ пуда и версты.

Дѣйствительно, перевозка на короткихъ разстояніяхъ по болѣе дешевому тарифу не можетъ считаться выгодною, а въ данномъ случаѣ приводитъ прямо къ убытку Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, такъ какъ изъ взимаемой за перевозку каменнаго угля $\frac{1}{65}$ части копейки, половина обращается на покрытіе расходовъ обратнаго передвиженія порожнихъ вагоновъ, слѣдовательно собственно за перевозку каменнаго угля остается $\frac{1}{130}$ часть копейки съ пуда и версты.

Устраненіе убытковъ несомнѣнно проистекающихъ отъ перевозки каменнаго угля изъ Скопина и Скопина-Чулковскаго на дороги, лежащія за Ряжскомъ, по $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, признается дѣломъ первостепенной важности; но Управленіе дороги не видитъ возможности устранить означенные убытки другимъ путемъ, кромѣ возвышенія тарифа на перевозку каменнаго угля на короткихъ разстояніяхъ, для чего требуется измѣненіе § 33 Устава Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

Подкоммисія, принимая во вниманіе, что установленный въ Уставѣ Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги тарифъ на перевозку ка-

менного угля, очевидно не покрываетъ стоимости перевозки, когда таковая производится на короткихъ разстояніяхъ, на которыхъ перевозится $\frac{5}{7}$ всего количества каменного угля, слѣдовательно обременяетъ не только Общество дороги, но и казну, принявшую на себя гарантію дохода Общества и такъ какъ поддерживать интересы каменноугольной промышленности какъ на счетъ казны, такъ и на счетъ интересовъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ болѣе обширное назначеніе, по мнѣнію Подкоммисіи, было-бы не согласно съ основаніями рациональнаго Государственнаго хозяйства,—то Подкоммисія признаетъ необходимымъ отмѣнить, установленное въ § 33 Устава Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги запрещеніе взимать за перевозку минеральнаго топлива болѣе $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, разрѣшивъ обществу выработать такъ называемый дифференціальныи тарифъ, въ которомъ провозная плата возвышалась бы сообразно уменьшенію разстояній перевозки, при чемъ отъ Общества можно требовать, чтобы на большихъ разстояніяхъ составляющихъ, на примѣръ, не менѣе $1\frac{1}{3}$ всей длины дороги, взималось не выше установленной въ настоящее время $\frac{1}{65}$ коп. съ пуда и версты, а на самыхъ короткихъ разстояніяхъ—не выше предѣльнаго тарифа на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ, т. е. $\frac{1}{18}$ коп. съ пуда и версты.

10) *Объ убыточности эксплуатации существующихъ вѣтвей:*

а) отъ ст. Павелець къ Павелецкому каменноугольному руднику.

Принадлежащая Обществу Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, вѣтвь отъ станціи Павелець къ Павелецкому руднику, длиною 2 версты 300 сажень, была построена исключительно для перевозки каменнаго угля, который вырабатывался въ Павелецкомъ рудникѣ.

Разработка угля совершенно прекратилась еще въ 1877 году и съ тѣхъ поръ, какъ Павелецкій рудникъ, такъ и прилегающая къ вѣтви мѣстность, вовсе не доставляютъ дорогѣ грузовъ для перевозки. Дорога между тѣмъ несетъ расходы на ремонтъ и содержаніе вѣтви, онъ которой не получаетъ доходовъ.

Управленіе дороги уже проектировало закрытіе Павелецкой вѣтви, подтвердивъ свое заключеніе, по сему предмету, статистическими данными о размѣрахъ перевозки грузовъ по означенной вѣтви.

Соглашаясь съ заключеніемъ Управленія дороги, Подкоммисія признастъ, что для избѣжанія непроизводительныхъ расходовъ на ремонтъ и содержаніе Павелецкой вѣтви, по которой перевозки грузовъ вовсе не производится, слѣдуетъ неотлагательно эту вѣтвь закрыть для движенія, съ предоставленіемъ Обществу употребить рельсы и другіе матеріалы и предметы находящееся на вѣтви на нужды Ряжско-Вяземской дороги.

в) отъ ст. Калуга къ рѣкѣ Окѣ.

Отъ станціи Калуга устроена вѣтвь къ пристани на рѣкѣ Окѣ, длиною 7 верстъ 123 погонныхъ саж. Путь и сооруженіе этой вѣтви, въ части прилегающей по берегу рѣки Оки, ежегодно повреждаются весенними водами, вслѣдствіе чего ремонтъ и содержаніе вѣтви обходятся весьма дорого.

Между тѣмъ количество грузовъ, перевозимыхъ по вѣтви весьма незначительно и получаемый дорогою доходъ отъ ихъ перевозки совершенно ничтоженъ.

Основываясь на имѣющихся данныхъ, о доходѣ получаемомъ отъ перевозки грузовъ по Калужской Окской вѣтви и о расходахъ употребляемыхъ на ежегодное ея возобновленіе, ремонтъ и содержаніе, Управление дороги ходатайствовало о закрытіи вѣтви. Данныя въ пользу этаго приведены въ прилагаемой при семъ копіи доклада въ Правленіе Общества отъ 5^{го} 10 Октября 1877 года за № 6121—5297.

Собравшаяся, на основаніи журнальнаго постановленія Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, отъ 1877 года, за № 720, комиссія изъ Инспектора Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, Инспектора судоходства на рѣкѣ Окѣ, Инспектора работъ на рѣкѣ Окѣ при соучастіи Начальника движенія, Ряжско-Вяземской желѣзной дороги и Начальника VII судоходной дистанціи, въ засѣданіи 24 Сентября 1879 года, въ Калугѣ, по всестороннемъ разсмотрѣніи вопроса, признала закрытіе Калужской Окской

вѣтви весьма полезной мѣрой, что видно изъ прилагаемой при семъ копіи протокола означенной комисіи.

Извѣстясь объ этомъ, Калужская Городская Управа представила Калужскому Губернатору, прилагаемое при семъ въ выпискѣ заявленіе не только о необходимости сохраненія Калужской Окской вѣтви, но и о дальнѣйшемъ ея развитіи, но эти заявленія Городской Управы опровергнуты Управленіемъ дороги въ отношеніи къ Инспектору отъ 4¹/₅ Марта 1880 года, за № 1543—3876. Копія съ опроверженія при семъ прилагается.

Осмотрѣвъ Окскую вѣтвь въ Калугѣ въ Іюль мѣсяцѣ 1879 г., Подкомисія не нашла на ней грузовъ. Усматривая же изъ представленныхъ Управленіемъ дороги данныхъ, что эксплуатація этой вѣтви приноситъ ничтожный доходъ, не превышающій 400 р. въ годъ, что расходы на ремонтъ и содержаніе вѣтви и исправленіе поврежденій, производимыхъ весенними водами, обходились весьма дорого, до 8098 рублей въ годъ, и находя, что означенная вѣтвь не служитъ интересамъ города Калуги, который хотя и ходатайствуетъ о сохраненіи ея, но пользуется ею въ совершенно ничтожныхъ размѣрахъ, — Подкомисія признаетъ необходимымъ для избѣжанія непроизводительныхъ расходовъ на ремонтъ и содержаніе Окской вѣтви неотлогательно эту вѣтвь закрыть для движенія съ предоставленіемъ Обществу употребить рельсы и другіе матеріалы и предметы находящіеся на вѣтви, на нужды Ряжско-Вяземской дороги.

Изъ Общаго протяженія 645 верстѣ Ряжско-Вяземская желѣзная дорога, считая отъ Тулы, проходитъ пространство въ 369 верстѣ по богатѣйшимъ уѣздамъ Россіи, какъ то: Богородицкому, Ефремовскому, Епифанскому, Елецкому, Скопинскому, Ряжскому, дающимъ ей хлѣбные грузы, идущіе на сѣверъ; на оборотъ, съ сѣвера проходя частью Смоленской и Калужской губерній, по лѣсистой мѣстности, она везетъ лѣсъ, какъ обратный грузъ, въ вышепоименованные хлѣбные уѣзда, давно уже обезлѣсенные.

Кромѣ того, примыкая къ каменноугольнымъ копямъ Скопинъ-Чулковскимъ и проходя мимо шахтъ почти всего Замосковскаго бассейна, дающаго ей подручное дешевое топливо, дорога казалось бы должна процвѣтать и развиваться. Между тѣмъ, не смотря на дѣйствительно быстрое развитіе перевозки грузовъ, въ 1875 году перевезено 17.219,91 пудъ, а въ 1878 году уже 3.319,154 пуда, дорога эта въ постоянномъ дефицитѣ.

Дефициты эти составляли:

въ 1875 году	655,759	р.	53	к.
» 1876 »	1.046,004	»	36	»
» 1877 »	364,382	»	39	»
» 1878 »	240,317	»	76 ³ / ₄	»

Кромѣ того, управленіемъ сокращено пассажирское движеніе, какъ весьма убыточное, до возможнаго minimum'a, то есть, отъ Вязьмы до Ряжска и

до Ельца идетъ по одному поѣзду въ день, другой же идетъ только отъ Калуги до Узловой. Вслѣдствіе всего этого и въ публикѣ сложилось весьма невыгодное мнѣніе объ этой линіи. Между тѣмъ, можно съ достовѣрностію сказать, что изъ 22-тысячной сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, ни одна линія не находится въ столь исключительно не выгодномъ положеніи какъ Ряжско-Вяземская. Построенная среди группы другихъ болѣе сильныхъ линій, эти послѣднія отымаютъ у нея грузы, которые по кратчайшему ходу должны были бы идти по ней; или эти же линіи дѣлаютъ условія прямаго сообщенія столь тяжкими для Ряжско-Вяземской дороги, что болѣе выгодно посылать товары обходнымъ путемъ.

Прямое назначеніе Ряжско-Вяземской дороги, дать возможность товару раіона нижней Волги идти по ней транзитомъ къ Рижскому и Либавскому портамъ, между тѣмъ транзитныхъ грузовъ прошло только:

въ 1875 году . . .	153,042 пуд.
» 1876 » . . .	496,821 »
» 1877 » . . .	1.123,703 »
» 1878 » . . .	1.333,279 »

Чтобы установить прямое сообщеніе съ Ригою и Либавою, кратчайшимъ путемъ, чрезъ Вязьму, Смоленскъ, Витебскъ и Динабургъ, — Ряжско-Вяземская дорога должна была согласиться на слѣдующія тяжелыя условія:

Орловско-Витебская дорога взимаетъ провозную плату на участкѣ Смоленскъ-Витебскъ (128 верстѣ) по предѣльному тарифу со всѣхъ грузовъ, идущихъ на Риго-Смоленскую линію со станцій, лежащихъ далѣе станціи Алексинъ, Рязско-Вяземской дороги. Исключеніе допущено только для грузовъ, идущихъ со станцій: Калуга, Тула, Скопинъ, Рязскъ, Богородицкъ и Ефремовъ, для которыхъ установлены особые спеціальные тарифы. Но льготы эти распространяются только на нѣкоторые грузы, при чемъ льготы для станціи Ефремовъ сдѣланы на счетъ Рязско-Вяземской и Московско-Брестской дорогъ, а Орловско-Витебская дорога въ этомъ случаѣ не только примѣнила свой предѣльный тарифъ, но даже потребовала отъ Динабургско-Витебской и Риго-Динабургской дорогъ, чтобы и онѣ, примѣняя тарифъ не ниже ставокъ, установленныхъ для станціи Вязьма Московско-Брестской дороги. Такимъ образомъ, при перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, изъ Ефремова въ Ригу и Либаву, Рязско-Вяземская дорога взимаетъ съ вагона и версты 10,86 к. а Орловско-Витебская 24,84 к.

Когда, не смотря на объясненные тяжелыя условія, прямое сообщеніе съ Ригою и Либавою было установлено; публика съ означеннымъ прямымъ сообщеніемъ была достаточно ознакомлена и затѣмъ зимою 1877 года начала развиваться усиленная отправка грузовъ въ означенные порты, — Орловско-Витебская дорога начала затруднять пріемъ грузовъ

отъ Московско-Брестской дороги, вслѣдствіе чего послѣдняя дорога съ 26 Октября принимала отъ Ряжско-Вяземской дороги только грузы, слѣдующіе съ дорогъ, лежащихъ за Ряжскомъ и Протопоповымъ, и со станцій Тула, Ряжскъ, Ефремовъ и Елецъ, и хотя 14 Ноября заявила, что можетъ принимать по 75 вагоновъ въ сутки, но 29 Ноября ограничила приѣмъ до 10 вагоновъ, что продолжала до 4 Декабря, когда совсѣмъ прекратила приѣмъ грузовъ. Послѣ того передача грузовъ на Московско-Брестскую дорогу была возобновлена лишь 24 Декабря и то только по 10 вагоновъ въ день.

Отправка грузовъ со станцій Ряжско - Вяземской дороги на станціи Орловско - Витебской, Динабургско-Витебско и Риго-Динабургской дорогъ, достигшая въ 1877 году 1,074,207 пудовъ, упала въ 1878 году до 333,555 пудовъ, на что, помимо другихъ причинъ, не могли не повліять и вышеобъясненныя стѣсненія перевозки грузовъ на означенныя дороги. Въ настоящее время, отправители, имѣвшіе сношенія съ Ригою и Либавою, избрали для своихъ грузовъ другіе пути, тамъ, гдѣ это возможно. Напримѣръ Ефремовскіе отправители, какъ они сами заявляютъ, находятъ болѣе выгодъ подвозить свои грузы въ Елецъ для отправленія черезъ Орель, Витебскъ и Динабургъ, по низкимъ спеціальнымъ тарифамъ, установленнымъ въ этомъ послѣднемъ направленіи.

Не находя свободнаго выхода черезъ Вязьму, грузы

раіона Рязско-Вяземской дороги, имѣющіе тяготѣніе къ Балтійскимъ портамъ, по необходимости избираютъ другое направленіе, чрезъ Протопопово, гдѣ было передано на Московско-Курскую дорогу:

въ 1875 году . . .	2.134,686	пуд.
» 1876 » . . .	4.305,126	»
» 1877 » . . .	8.138,334	»
» 1878 » . . .	11.415,424	»

До какой степени означенное направленіе невыгодно для Рязско-Вяземской дороги, видно изъ того, что переданные на Московско-Курскую дорогу въ 1878 г. 11.415,424 пуда сдѣлали только 1.381,048,739 пудо-верстѣ, то есть прошли по Рязско-Вяземской дорогѣ, среднимъ счетомъ, только 121 версту, или менѣе $\frac{1}{5}$ части всего ея протяженія. Хотя, такимъ образомъ, Рязско-Вяземская дорога является какъ бы питательною вѣтвью Московско-Курской дороги, эта послѣдняя дорога не сдѣлала ничего, чтобы облегчить Рязско-Вяземской дорогѣ перевозку грузовъ, поступающихъ на Московско-Курскую дорогу.

Съ 8 Марта 1877 г. было введено въ дѣйствіе соглашеніе о безперегрузочномъ сообщеніи между Рязско-Вяземскою, Московско-Курскою, Николаевскою и Балтійскою дорогами. Но Московско-Курская дорога, послѣ цѣлаго ряда затрудненій въ пріемѣ отъ Рязско-Вяземской дороги грузовъ, назначенныхъ на Николаевскую и Балтійскую дороги, мотивиро-

ванныхъ затрудненіями въ передачѣ этихъ грузовъ на Николаевскую дорогу и выразившихся въ 1877 году совершеннымъ отказомъ отъ приѣма таковыхъ съ 1 по 7 Сентября и допущеніемъ передачи ихъ съ 7 Октября по 3 Ноября только по 10 вагоновъ въ сутки, наконецъ заявила 29 Марта 1878 г., что, вслѣдствіе неудобствъ существующаго соглашенія о безперегрузочномъ сообщеніи, она выходитъ изъ этого соглашенія и устанавливаетъ прямое сообщеніе съ перегрузкою въ Тулѣ. Ряжско-Вяземская дорога поспѣшила выработать основанія новаго, болѣе удобнаго для Московско-Курской дороги соглашенія; проектъ такового былъ препровожденъ Директору Московско-Курской дороги 6 Юля 1878 г.; но никакого рѣшенія по этому дѣлу не послѣдовало до настоящаго времени. Хотя въ дѣйствительности безперегрузочное сообщеніе между Ряжско-Вяземскою и Московско-Курскою дорогами еще продолжается; но такъ какъ оно не оформлено никакимъ договоромъ, то послѣдствіемъ сего могутъ быть разныя недоразумѣнія и затрудненія и даже совершенный отказъ Московско-Курской дороги отъ приѣма грузовъ безъ перегрузки, во всякое время, что пріобрѣтаетъ особенную важность съ наступленіемъ осени, когда Московско-Курская дорога, по случаю усиленной перевозки своихъ грузовъ, можетъ стѣснить приѣмъ грузовъ отъ Ряжско-Вяземскай дороги, не неся за это никакой отвѣтственности. Ряжско-Вяземская дорога заинтере-

сована въ установленіи безперегрузочнаго сообщенія съ Московско-Курскою дорогою на правильныхъ и прочныхъ основаніяхъ, тѣмъ болѣе, что въ случаяхъ замедленія перевозки означенныхъ грузовъ, таковыя могутъ оправляться и дѣйствительно отправляются на подводахъ на близъ лежащія станціи Московско-Курской и Рязанско-Козловской дорогъ.

Принимаемая до сего времени мѣры къ привлеченію на Рязанско-Вяземскую дорогу грузовъ Рязанско-Моршанско-Сызранско-Оренбургской и Козловско-Тамбовско-Саратовской линій, какъ-то: установленіе для грузовъ этихъ линій особыхъ пониженныхъ тарифовъ и прямаго сообщенія съ Ригею, Либавою, Кенигсбергомъ и Пиллау, не могли привести ни къ какимъ результатамъ, потому что и Московско-Рязанско-Козловская линія съ своей стороны сдѣлала все возможное, чтобъ отвлечь къ себѣ грузы означенныхъ линій. Этому главнымъ образомъ способствуетъ установленіе болѣе тридцати специальныхъ пониженныхъ тарифовъ для перевозки грузовъ въ направленіи чрезъ Козловъ, Рязань и Москву, съ которыми Рязанско-Вяземская дорога не можетъ конкурировать вслѣдствіе того, что допущеніе столь же пониженныхъ тарифовъ для грузовъ, которые, какъ было сказано выше, проходятъ $\frac{1}{5}$ часть всего протяженія дороги, было бы убыточно. Съ другой стороны, по особымъ соглашеніямъ съ Николаевскою и Балтійскою дорогами, скорость перевозки въ направ-

леніи чрезъ Козловъ, Рязань и Москву, была сокращена, о чемъ было опубликовано 15 Сентября 1878 г., въ циркулярѣ Съѣзда дорогъ 2-й группы за № 20, хотя въ то же самое время Московско-Курская дорога была подвергнута такимъ стѣсненіямъ въ передачѣ грузовъ на Николаевскую дорогу, что была вынуждена заявить Рязско-Вяземской дорогѣ, что слагаетъ съ себя всякую отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ грузовъ, отправляемыхъ въ Петербургъ и Ревель. Послѣдствіемъ сего создается искусственное направленіе для грузовъ Рязско-Моршанско-Сызранской и Козловско-Тамбовско-Саратовской линій въ Петербургъ и Ревель, вмѣсто естественнаго пути чрезъ Рязско-Вяземскую дорогу въ Ригу, Либаву и къ сухопутной границѣ, и въ то время, какъ Рязско-Вяземская дорога остается безъ этихъ грузовъ и даже встрѣчаетъ препятствія въ перевозкѣ грузовъ своего района, Козловско-Рязанско-Московская линія заваливаетъ грузами Николаевскую дорогу до того, что та бываетъ вынуждена отказывать въ перевозкѣ грузовъ другихъ линій.

Объясненныя неблагопріятныя условія для эксплуатаціи Рязско-Вяземской дороги увеличились еще болѣе, съ переходомъ Рязско-Моршанской дороги въ руки акціонеровъ Московско-Рязанской дороги.

Въ такой же мѣрѣ безуспѣшны были старанія Рязско-Вяземской дороги усилить перевозку грузовъ съ Елецкой вѣтви, посредствомъ установленія въ

Ельцѣ безперегрузочнаго сообщенія съ Орловско-Грязскою дорогою.

Хотя проектированное, по обоюдному соглашенію обѣихъ дорогъ, соединеніе ихъ въ Ельцѣ давно окончено, но Орловско-Грязская дорога, до сего времени, отказывается открыть безперегрузочное сообщеніе по этой соединительной вѣтви, безъ всякихъ уважительныхъ основаній. Между тѣмъ, не говоря уже о значительныхъ суммахъ, затраченныхъ Ряжско-Вяземскою дорогою на устройство соединенія съ Орловско-Грязскою дорогою, до сего времени не приносящихъ никакого дохода, скорѣйшее установленіе безперегрузочнаго сообщенія между этими дорогами представляетъ особую важность не только для увеличенія перевозокъ Ряжско-Вяземской дороги, но и для интересовъ промышленности, такъ какъ посредствомъ его приближается къ Москвѣ цѣлый хлѣбный районъ, между станціями Измалково и Липецкѣ Орловско-Грязской дороги и сокращается перевозка грузовъ изъ за Ельца на станціи Московско-Брестской дороги, лежащія ближе къ станціи Вязьма, и изъ за Грязей на станціи Елецкой вѣтви Ряжско-Вяземской дороги, при чемъ для самой дальней станціи Богородицкѣ сокращеніе это достигаетъ съ 318 до 273 верстѣ.

Стоимость эксплуатаціи дороги увеличивается чрезмерно, отъ постройки линіи въ техническомъ отношеніи. Допущено на ней большое число предѣльныхъ

въ 0,01 уклоновъ и кривыхъ 300 сажень радіусамъ, легкость рельсовъ 20 фунтовыхъ, малосильность товарныхъ паровозовъ вѣсомъ всего въ 28 тоннъ, немогущихъ поднять болѣе 25 товарныхъ вагоновъ, малый подъемъ полотна въ многихъ мѣстахъ доходящей до нулевыхъ работъ, узкое отчужденіе полосы земли, не дающее возможность ставить въ надлежащемъ видѣ защиты отъ снѣжныхъ заносовъ, которые весьма сильны, такъ какъ болѣе половины протяженіе дороги проходитъ по степной мѣстности. Излишнее, непроизводительное удлиненіе пути, какъ напри- мѣръ около Ельца, гдѣ рельсовый путь почти окру- жаетъ весь городъ, прежде чѣмъ подойти къ стан- ціи ея, или соединеніе дороги съ Московско-Курскою въ Тулѣ, гдѣ, чтобы попасть съ одной дороги на дру- гую, нужно выѣхать до ближайшей станціи Протопо- пово и за тѣмъ вернуться обратно, все это конечно приводитъ къ непроизводительной тратѣ времени и топлива. Вообще постройка Ряжско-Вяземской дороги поражаетъ и не техникувъ своею непрактичностію.

Кромѣ всего этого бюджетъ эксплуатаціи обре- мененъ еще содержаніемъ 2-хъ вѣтвей, не только не могущихъ принести никакого дохода, напротивъ того требующихъ совершенно непроизводительныхъ расхо- довъ и не приносящихъ никому пользы. Это вѣтви къ пристани рѣкѣ Окѣ въ Калугѣ и къ Павелецко- му угольному руднику, нынѣ не разрабатываемаго.

При осмотрѣ дороги, Подкоммисіей въ Іюнѣ 1879

г., на пристани рѣки Оки въ Калугѣ никакихъ товаровъ не было и поѣзда не ходили.

Изъ доклада же 1877 года Управленія дороги Правленію Общества видно:

По Павелецкой вѣтви:

1) Что въ 1876 году съ Павелецкаго рудника отправлено было каменнаго угля, частными отправителями 95,700 пуд. и принадлежащаго Ряжско-Вяземской дорогѣ 169,978 пуд., итого 265,678 пуд.; лѣсныхъ матеріаловъ 3000 пуд. купороснаго масла 1114 пуд. и другихъ грузовъ 647 пуд., всего 270,440 пуд., за перевозку которыхъ, какъ видно изъ приложенной къ отчету Правленія Общества за 1876 годъ вѣдомости № 6, выручено всего только 1005 руб. 14 коп.

2) Что въ томъ же 1876 году на Павелецкій рудникъ съ разныхъ станцій прибыло только 7,607 пуд. грузовъ, въ томъ числѣ 6,600 пуд. лѣсныхъ матеріаловъ, и

3) Что въ 1877 году, никакихъ грузовъ въ прибытіи вовсе не было, а равно не было ничего отправлено до 1-го Апрѣля. Въ Апрѣлѣ же и Маѣ мѣсяцахъ отправлено только 10,510 пуд. грузовъ, въ томъ числѣ 9,000 пуд. колчедана и 1,200 бутоваго камня. За тѣмъ изъ собранныхъ свѣдѣній оказывается, что разработка каменнаго угля на Павелецкомъ рудникѣ въ 1877 году совсѣмъ прекратилась.

Въ виду вышеизложеннаго, находя, что за окончаніемъ разработки каменнаго угля и по незначительности перевозимыхъ грузовъ дальнѣйшему существованію вѣтви къ Павелецкому руднику въ настоящее время нѣтъ основанія а содержаніе ея въ исправномъ состояніи требуетъ расходовъ, которые не будутъ даже покрываться доходами отъ движенія, вѣтвь эта подлежитъ закрытію для движенія, съ разборкою уложеннаго на ней пути.

По Окской вѣтви въ Калугѣ:

За перевозку грузовъ, отправленныхъ съ Калужской пристани на рѣкѣ Окѣ, Общество Ряжско-Вяземской дороги получило слѣдующій доходъ: провозной платы 3,432 руб. 5 коп. и различныхъ дополнительныхъ сборовъ, (нагрузка, записка и плата за переводъ наложенныхъ платежей) 531 руб. 31 к., всего 3,963 руб. 36 к. Но въ провозной платѣ заключается провозъ не по одной вѣтви, а также и по главному пути отъ Калуги до станцій назначенія грузовъ, отправленныхъ съ пристани, а потому для опредѣленія дохода, падающаго собственно на Калужскую Окскую вѣтвь, необходимо высчитать провозную плату отдѣльно на эту вѣтвь. Что же касается дополнительныхъ сборовъ, то эти сборы нельзя причислять къ доходу отъ Окской вѣтви, такъ какъ по всей вѣроятности, грузы отправленные съ Окской пристани, были бы отправлены со станціи Калуга, и въ томъ случаѣ, если бы Окской вѣтви совсѣмъ не-

существовало, слѣдовательно дополнительный сборъ былъ бы полученъ. Чтобы рассчитать, сколько выручено провозной платы за перевозку грузовъ по Окской вѣтви, то въ отчетѣ Правленія Общества за 1876 годъ находятся слѣдующія свѣдѣнія: въ томъ году было отправлено съ Калужской пристани на рѣкѣ Окѣ груза I-го разряда 6,368 пуд.; II-го разряда 7 пуд., III-го разряда 41 пуд., IV разряда 40,784 пуд., V разряда 3,000 пуд., по спеціальному тарифу: А 27,900 пуд. и по лѣсному и дровяному тарифамъ 15,000 пуд, и по тарифамъ дорогъ 1-й группы 20.400 пуд., итого 100,000 пуд. За нихъ взыскано провозной платы:

1) За перевозку 6,368 пуд. груза 1-го разряда, съ Окской вѣтви на протяженіе 8 верстъ, по $1\frac{1}{12}$ к. съ пуда и версты, причитается 42 р. 67 к.

2) За перевозку 7-и пуд. груза III-го разряда по $1\frac{1}{18}$ к. съ пуда и версты 0 р. 03 к.

3) За перевозку 41 п. груза II-го разряда по $1\frac{1}{24}$ к. съ пуда и версты 0 р. 14 к.

4) За пересылку 40,784 пуд. груза IV разряда, по $1\frac{1}{30}$ к. съ пуда и версты 110 р. 12 к.

5) За перевозку 3,000 п. груза V разряда, по $1\frac{1}{36}$ к. съ пуда и версты, 6 р. 60 к.

6) За перевозку 27,900 пуд. груза по спеціальному тарифу А $1\frac{1}{45}$ коп. съ пуда и версты, 50 руб. 22 коп.

7) За перевозку 1500 пуд., по лѣсному или дровяному тарифамъ могло быть взыскано: за дрова отъ 15 до 11 коп. съ вагона и версты, или отъ $\frac{1}{40}$ до $\frac{1}{55}$ коп. съ пуда и версты, и за строительный лѣсъ отъ $16\frac{2}{3}$ до 16 коп. съ платформы и версты, или по VI разряду, по $\frac{1}{36}$ коп. съ пуда и версты. Неимѣя точныхъ данныхъ о томъ, по какому изъ означенныхъ тарифовъ были перевезены упомянутые 1500, то принимая высшую цифру $\frac{1}{36}$ коп. съ пуда и версты, при которой провозной платы причитается 3 руб. 30 коп.

8) За перевозку 20,400 пуд. по тарифамъ 1-й группы, провозная плата прямо опредѣлена быть не можетъ, потому-что подробныхъ свѣдѣній о тарифныхъ разрядахъ этого груза въ отчетѣ Правленія Общества не содержится; но изъ приложенія къ отчету № 6 видно, что за грузы, перевезенные по тарифамъ 1-й группы съ Окской пристани въ Калугѣ, на дороги 1-й группы, — Ряжско-Вяземская дорога выручила всего 809 руб. 88 коп. Означенные грузы, всѣ безъ исключенія, должны были прослѣдовать чрезъ станцію Вязьма. Слѣдовательно 809 руб. 88 коп. составляютъ провозную плату за разстоянiе Калуга-Вязьма 154 версты и за Окскую вѣтвь 8 верствъ, итого за 162 версты. Отсюда видно, что для Окской вѣтви изъ вырученной суммы 809 руб. 88 коп., составляетъ 39 руб. 99 коп.

9) Кромѣ грузовъ, отправленныхъ съ вѣтви въ 1876 году, была грузы, прибывшіе на вѣтвь, которые

составляли 4332 пуда. Родъ этихъ грузовъ въ отчетѣ необозначенъ, но извѣстно, что между ними находились: отправленные со станціи Износки 360 пуд., переданные съ Московско-Курской желѣзной дороги 1555 пуд., отправленные со станціи Тула 600 пуд., Богородицкъ 2544 пуда и Ефремовъ 4218 пуд. Дабы не умалить доходности вѣтви отнесеніемъ означенныхъ грузовъ къ низшимъ разрядамъ, относимъ ихъ къ 1-му разряду. Но на станціи Ефремовъ всѣхъ отправленныхъ грузовъ 1-го разряда было только 3186 пуд. Допуская, что все это количество отправлено на Калужскую вѣтвь, остальные отправленные со станціи Ефремовъ на эту вѣтвь 1032 пуда, относимъ уже къ 2-му разряду. Вслѣдствіе сего, получается грузовъ 1-го разряда 8300 пудовъ и 2-го разряда 1032 пуда, съ которыхъ причитается провозной платы съ 1-го разряда 55 руб. 61 коп. и съ 2 разряда 4 руб. 53 коп., итого 60 руб. 14 коп. Такимъ образомъ валовой доходъ отъ вѣтви со станціи Калуга на рѣкѣ Окѣ въ 1876 г., съ приблизительною вѣрностію долженъ быть опредѣленъ на сумму 313 руб. 21 коп.

За то же время содержаніе Калужской Окской вѣтви потребовало слѣдующихъ расходовъ:

Земляныя работы	1,755 р. 29 к.
Ремонтъ балластнаго слоя	423 » 15 »
Ремонтъ рельсовыхъ скрѣпленій и перемѣна шпаль	214 » 85 »

Ремонтъ переѣздовъ	25 р. — к.
Ремонтъ сторожевыхъ будокъ .	25 » — »
Стоимость будки, отнесенной ве- сенними водами	500 » — »
Отопленіе сторожевыхъ будокъ .	147 » 50 »
Очистка пути, отъ снѣга, ве- сенняя прочистка канавъ и ремонтъ и возобновленіе защитъ	425 » — »
Освѣщеніе сигналовъ съ ремон- томъ и возобновленіемъ приборовъ .	45 » — »
Содержаніе дорожной и переѣзд- ной стражи	468 » — »
Содержаніе ремонтныхъ рабо- чихъ	1,260 » — »
Пропорціональное содержаніе старшихъ рабочихъ и дорожнаго мастера	600 р. — к.
<hr/>	
Итого, по службѣ ремонта пути и зданій	5,888 р. 79 к.

По службѣ подвижнаго состава и тяги работа маневрирующихъ паровозовъ станція Калуга, которыми производилось движеніе по Калужской Окской вѣтви, учитывается не по количеству верстъ, пройденныхъ паровозами, а по времени, по сему невозможно опре- дѣлить, какая часть этой работы и сопряженныхъ съ нею расходовъ причитается на Калужскую Ок-

скую вѣтвь, и какая ея часть относится на маневры; произведенные на путяхъ станціи Калуга. Расходъ на Окскую вѣтвь по службѣ подвижнаго состава и тяги можетъ быть высчитанъ другимъ путемъ, по тягѣ поѣздовъ, какъ это показано въ отчетѣ Правленія Общества за 1876 годъ, въ которомъ расходы по тягѣ поѣздовъ вычислены на версту протяженія дороги, считая въ томъ числѣ 7 верстъ 123 саж. Калужской Окской вѣтви. Казалось бы, что въ томъ случаѣ слѣдуетъ отнести на Окскую вѣтвь въ Калугѣ только тѣ расходы, которые производились на топливо для паровозовъ и на освѣщеніе ихъ, а также расходы на смазку, чистку и мелкій ремонтъ паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ. Что же касается остальныхъ расходовъ по тягѣ поѣздовъ, приведенныхъ въ отчетѣ Правленія Общества, то таковыя къ расходамъ Калужской Окской вѣтви отнесены быть не могутъ, такъ какъ производятся независимо отъ того, существуетъ эта вѣтвь или нѣтъ.

Изъ отчета видно, что на версту протяженія Рязско-Вяземской желѣзной дороги, считая въ томъ числѣ 7 верстъ 123 сажени Калужской Окской вѣтви, по тягѣ поѣздовъ израсходовано:

На топливо для паровозовъ . .	492 р. 75 к.
На освѣщеніе паровозовъ, тен- деровъ и вагоновъ	81 » 81 »
На чистку и мелкій ремонтъ	

паровозовъ, тендеровъ и ваго-	
новъ въ	30 » 30 »

Итого на версту 609 руб. 52 коп., что составляет на $71\frac{1}{4}$ верстъ дѣйствительнаго протяженія Калужской Окской вѣтви 4419 руб. 02 коп. Но разумѣется этотъ расходъ требовался вѣтвью пропорціонально ея работѣ, а чтобы приблизиться къ болѣе вѣрной цифрѣ этого расхода, необходимо принять во вниманіе количество грузовъ, перевезенныхъ по этой вѣтви, вывести процентное отношеніе этого груза къ общему количеству грузовъ, перевезенныхъ по Рязско-Вяземской желѣзной дорогѣ и сравнить съ процентнымъ отношеніемъ числа верстъ Окской вѣтви и всей линіи Рязско-Вяземской дороги, а изъ отчета видно, что изъ числа 20.677,535 пудовъ груза, перевезеннаго по Рязско-Вяземской дорогѣ въ 1876 году, на долю Калужской Окской вѣтви причитается 104,332 пуда, слѣдовательно, этотъ грузъ составляетъ около 0,5% общаго количества грузовъ. Отчетное же протяженіе Рязско-Вяземской желѣзной дороги принято въ 660 верстъ, а Калужская Окская вѣтвь составляетъ въ томъ числѣ $71\frac{1}{4}$ верстъ, или немного больше 1% отчетнаго протяженія. Такимъ образомъ оказывается, что расходы, вычисленные на версту Калужской Окской вѣтви по тягѣ поѣздовъ, вдвое больше того, что было бы вычислено по дѣйствительной работѣ этой вѣтви. Слѣдовательно, высчитанный расходъ 4419 руб. 02 коп. на Окскую вѣтвь,

по тягѣ поѣздовъ, слѣдуетъ раздѣлить на два, чтобы получить приблизительно вѣрную цифру этого расхода и получится 2209 руб. 51 коп.

Расходы по службѣ движенія никакого отношенія къ Калужской Окской вѣтви не имѣютъ, потому-что расходы эти должны производиться во всякомъ случаѣ даже и тогда, когда будетъ закрыта.

На основаніи изложенныхъ данныхъ, слѣдуетъ полагать, что расходы Калужской Окской вѣтви въ 1876 году составили всего 8098 руб. 30 коп.

Расходы эти превысили доходъ отъ отъ означенной вѣтви на 7785 руб. 9 коп.; слѣдовательно, Общество Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, отъ содержанія вѣтви, отъ станціи Калуга къ рѣкѣ Окѣ, потерпѣло дефицитъ въ 460/0.

При всѣхъ этихъ исключительно невыгодныхъ условіяхъ нельзя не удивляться, что дорога существуетъ и ежегодно дѣлаетъ улучшенія и приспособленія для перевозки грузовъ.

Надо отдать справедливость Управленію, что оно при всей трудности своей задачи, работаетъ энергично на столько, на сколько скудныя его средства это позволяютъ.

Управленіе дороги высказало Подкоммисіи, что для выхода изъ того стѣснительнаго положенія въ которомъ нынѣ Ряжско-Вяземская желѣзная дорога

находится, слѣдовало бы кромѣ уничтоженія двухъ ненужныхъ вѣтвей, для облегченія прямаго сообщенія съ окружающими ее и идущими къ портамъ дорогами, продолжить рельсовый ея путь отъ Вязьмы на Псковъ до Дерпта; для прямаго соединенія съ Балтійскимъ портомъ, а еслибы эта линія была слишкомъ длинна, то провести, по крайней мѣрѣ, путь отъ станціи Узловой въ Москву и продлить Елецкую вѣтвь чрезъ Задонскъ до Воронежа.

Первый проектъ далъ-бы возможность всѣ грузы хлѣбные отправлять прямо въ портъ. Линія же въ Москву дала бы по крайней мѣрѣ дорогѣ исходный пунктъ и она бы не зависѣла въ этомъ отношеніи отъ Московско-Курской дороги. Соединеніе же ея съ Задонскомъ и Воронежомъ, дало-бы ей значительное количество грузовъ хлѣбныхъ и въ особенности усилило-бы пассажирское движеніе. Подкоммисія конечно, не имѣя ни возможности, ни задачи подробно изучать подобнаго рода проекты, считаетъ однакожъ своею обязанностію высказать, что, по ея мнѣнію, ни одно изъ этихъ предположеній, въ особенности въ близкомъ будущемъ, казалось бы не должно быть приведено въ исполненіе.

Главный аргументъ для продленія пути къ Балтійскому порту. или къ Москвѣ, состоитъ въ томъ, чтобы дать выходъ грузамъ къ большому торговому пункту. Мысль эта казалось бы, только на столько

вѣрна, если желѣзная дорога не примыкала бы къ другимъ рельсовымъ путямъ, а кончалась въ такихъ малопромышленныхъ мѣстностяхъ, которыя не требуютъ всего возможно провозимаго груза дорогой. Ряжско-Вяземская же напротивъ имѣетъ черезъ Московско-Курскую выходъ къ Москвѣ, а черезъ Московско-Брестскую, Орловско-Витебскую, Витебско-Динабургскую, Динабургскую-Рижскую и Либавскую, выходъ къ двумъ большимъ портамъ Рига и Либава, а черезъ Варшаво-Тереспольскую, Варшаво-Бромбергскую и Варшаво-Вѣнскую выходъ къ сухопутной границѣ Пруссіи и Австріи, и конечно истинное ея тяготѣніе, главнымъ образомъ должно быть къ вышеупомянутымъ двумъ портамъ. Что нынѣ вокругъ нея лежащія пути не даютъ ей этого выхода, повышая у себя ставки на товары, идущіе къ нимъ по Ряжско-Вяземской дорогѣ, не составляетъ еще безъисходнаго положенія. Почти всѣ вышеупомянутыя дороги, равно какъ и пути, прилегающіе къ южной ея оконечности, т. е. къ Ельцу и къ Ряжску, гарантированы правительствомъ и въ интересахъ послѣдняго, равно какъ и для удобства промышленности и торговли, могутъ быть приняты правительствомъ понудительныя мѣры, чтобы грузоотправителямъ была возможность отправлять свои товары кратчайшимъ путемъ, и чтобы этотъ кратчайшій путь не дѣлался болѣе дорогимъ отъ произвола дорогъ подымать, или понижать свои ставки.

Кромѣ того проектированныя линіи врядь-ли въ состояніи были бы окупить свое сооруженіе, пройдя по малонаселеннымъ, бѣднымъ мѣстностямъ. Отъ Вязьмы до Пскова дорога шла бы малонаселенными уѣздами Смоленской и Псковской губерній, а отъ Узловой къ Москвѣ самыми бѣдными уѣздами Тульской губерніи: Веневскимъ и Каширскимъ, и почти параллельно Московско-Курской и Московско-Рязанской желѣзнымъ дорогамъ. Къ тому же главные грузы хлѣбные не тяготѣютъ къ Москвѣ, а развѣ могъ бы идти къ ней уголь въ большомъ количествѣ, который за то не имѣлъ бы никакихъ обратныхъ грузовъ. Привлеченіе-же товаровъ изъ Воронежа только для усиленія, такъ сказать, искусственной доходности Ряжско-Вяземской дороги, не можетъ служить основаніемъ для постройки цѣлаго пути, тѣмъ болѣе, что Воронежъ имѣетъ уже намѣченное соединеніе съ Ригой черезъ Орловско-Грязскую линію. Можетъ быть этотъ послѣдній проектъ и будетъ полезенъ въ будущемъ, но въ настоящее время, въ немъ надобности не представляется.

Поэтому Подкоммисія полагало-бы необходимымъ облегчить ходъ угля въ Москву, чрезъ Московско-Курскую ж. дорогу, а для этого съ другой стороны является необходимымъ сбытъ его въ Москвѣ, каковой до осуществленія окружной въ Москвѣ жел. дороги немислимо въ большихъ размѣрахъ.

Управленіе также полагало, что по Ряжско-Вя-

земской дорогѣ слѣдовало-бы вовсе уничтожить пассажирскіе поѣзды, какъ до сихъ поръ дающіе только убытокъ, а взамѣнъ ихъ имѣть только товаропассажирскіе.

И съ этимъ взглядомъ Подкоммисія никакъ не можетъ согласиться.

Нынѣ слышатся постоянныя жалобы, что одного пассажирскаго поѣзда мало и Подкоммисіи подано жителями почти всѣхъ городовъ, лежащихъ по дорогѣ, заявленія, въ которыхъ просятъ, чтобы пассажирскіе вагоны, хотя-бы третьяго класса, прицѣплялись къ товарнымъ поѣздамъ, такъ какъ одинъ поѣздъ недостаточенъ.

Подкоммисія полагаетъ, что эти заявленія и желанія, въ особенности торговаго сословія, совершенно основательны, такъ какъ дѣйствительно одинъ поѣздъ въ сутки не даетъ возможности проѣхать въ ближайшій городъ и возвратиться въ тотъ же день; такъ что многіе считаютъ выгоднѣе за 50 и 60 верстъ ѣхать на лошадяхъ. Напримѣръ, чтобы попасть изъ Тулы въ Епифань (70 верстъ) можно только пріѣхать въ этотъ городъ вечеромъ въ 10 часовъ и выѣхать на другой день утромъ въ 9, или ждать еще сутки.

Нѣтъ сомнѣнія, что развитіе пассажирскаго движенія неуставливается съ разу, по открытіи новой дорги, а развивается и усиливается постепенно, пока близъ

находящіеся жители привыкнутъ къ новому способу передвиженія, который съ своей стороны долженъ быть устроенъ такъ удобно и практично, чтобы съ разу дать почувствовать всю выгоду свою.

На Ряжско-Вяземской дорогѣ напротивъ, одинъ существующій поѣздъ не можетъ совпадать съ прилегающими и пересѣкающими эту линію путями. Оттого происходитъ, что пассажиръ изъ за Тулы чтобы ѣхать въ Смоленскъ, предпочитаетъ въ Тулѣ переѣхать на лошадяхъ на Московско-Курскую дорогу, пробить въ Москвѣ цѣлый вечеръ т. е. до 5 часовъ времени и ѣхать далѣе въ Смоленскъ, куда онъ прибудетъ одновременно съ тѣмъ пассажиромъ, который бы проѣхалъ прямо; но за то первый имѣя возможность пробить вечеръ въ Москвѣ имѣетъ еще ту выгоду, что онъ не ожидаетъ Московскаго поѣзда всю ночь на станціи Вязьма, такъ какъ Ряжскій поѣздъ приходитъ въ Вязьму въ 12 часовъ ночи, а Московскій, идущій въ Смоленскъ, приходитъ между 6 и 7 часами утра.

Такія же неудобства терпятъ пассажиры и съ дорогами, примыкающими къ Ряжско-Вяземской въ Ельцѣ и въ Ряжскѣ.

Варшавская Подкоммисія, по весьма тщательному и подробному изслѣдованію Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, приходитъ къ заключенію: что нынѣшнее невыгодное состояніе этой линіи главнымъ образомъ

происходитъ: отъ дурнаго ея сооруженія, отъ излишняго удлиненія и неправильнаго направленія пути, которое вѣроятно было вызвано желаніемъ удешевить работы, въ особенности земляныя, и наконецъ отъ стѣсненія ея, примыкающими къ ней желѣзнодорожными путями. По устраненіи этихъ недостатковъ, нѣтъ сомнѣнія что дорога не только въ состояніи будетъ существовать безъ дефицитовъ, но въ будущемъ и не потребуетъ правительственной гарантіи, а потому необходимо безотлагательно:

1) Обязать Правленія прилегающихъ дорогъ и линій идущихъ къ Рижскому и Либавскимъ портамъ, войти съ Рязско-Вяземскою дорогой въ безперегрузочное прямое сообщеніе причемъ тарифъ для грузовъ долженъ быть одинаковый съ какой бы линіи товары не шли.

2) Закрѣпить Павелецкую и Окскую въ Калугѣ вѣтви, какъ не нужныя и приносящія дорогѣ убытокъ.

3) Постепенно возвышать полотно пути, гдѣ произведены нулевыя работы и увеличить ширину отчужденной полосы, для возможности постановки защиты отъ заносовъ.

4) Улучшить существующее соединеніе дороги съ Московско-Курской въ Тулѣ.

5) Улучшить подходъ къ городу Скопину со стороны Вязьмы.

6) Устранить недостатки Скопинскаго депо.

- 7) Увеличить числа паровозныхъ стойлъ.
- 8) Заменить паровозы малосильные болѣе сильными.
- 9) Уложить дополнительное число запасныхъ путей.
- 10) Увеличить размѣры и число жилыхъ помѣщеній, пакгаузовъ и платформъ.
- 11) Присоединить на первое время хотя къ одному товарному поѣзду пассажирскія вагоны Ш-го класса, а со временемъ учредить второй пассажирскій поѣздъ.

Подписали:

Предсѣдатель Баронъ Менденъ.

Члены: Инженеръ Ал. Петлинъ.

Профессоръ Гр. Симоненко.

Рязско-Вяземская желѣзная дорога.

(Съ вѣтвью на городъ Елецъ).

Вѣдомость станковъ

въ ремонтныхъ мастерскихъ.

А) Въ большихъ въ Калугѣ.

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Токарныхъ:	
Для обточки колесъ діаметромъ до 6 футъ . . .	1
» » » » » 5 » . . .	3
» » » » » 4 » . . .	3
» » шеекъ осей тендерныхъ и вагонн.	1
» » пальцевъ на мѣстѣ (ручной) . . .	1
Для обточки различн. металич. предмет., съ 2-мя бабками высотой центр 20" наибольшее ихъ разстояніе 11 ¹ / ₂	1
Для обточки различныхъ металическихъ предметовъ, съ 2-мя бабками съ высотой центр. 14 ¹ / ₂ наибольшее ихъ разстояніе 8	1
Для обточки различн. метал. предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. 14 наибольшее ихъ разстояніе 10	1
Для обточки различ. метал. предм., съ 2-мя бабками съ высотой центр. 10 ¹ / ₄ наибольшее ихъ разстояніе 12.	1

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Для обточки различн. метал. предм., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $10\frac{1}{4}$ наибольшее ихъ разстояніе 8	1
Для обточки различн. метал. предм., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $9\frac{1}{2}$ наибольшее ихъ разстояніе 12	1
Для обточки различ. металич. предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. 9 наибольшее ихъ разстояніе 8	1
Для обточки различн. металич. предмет. съ 2-мя бабками съ высотой центр. 9 наибольшее ихъ разстояній 5	1
Для обточки различн. металич. предм., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $7\frac{1}{4}$ наибольшее ихъ разстояніе $6\frac{1}{2}$	1
Для обточки различн. метал. предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $7\frac{1}{4}$ наибольшее ихъ разстояніе $4\frac{1}{2}$	1
Для обточки различн. метал. предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. $7\frac{1}{4}$ наибольшее ихъ разстояніе 4	1

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Для обточки различн. металлич. предмет., съ 2' бабками съ высотой центр. $7\frac{1}{4}$ наибольшее ихъ разстояніе 3	1
Для обточки различн. металлич. предмет. съ 2 бабками съ высотой центр. $6\frac{1}{2}$ наибольшее ихъ разстояніе $5\frac{1}{2}$	2
Для обточки различн. металлич. предмет., съ 2 бабками съ высотой центр. $6\frac{1}{4}$ наибольшее ихъ разстояніе 4	1
Для обточки различн. деревянныхъ предмет., съ 2-мя бабками съ высотой центр. 11 наибольшее ихъ разст. $5\frac{1}{2}$	1
Для обточки различн. металлич. предмет., съ 3-мя бабками съ высотой центр. $5\frac{1}{2}$ наибольшее ихъ разстояніе 4	3
Для обточки различн. металлич. предмет., съ 1 бабками съ высокою центр. 2 наибольшее ихъ разстояніе 4	1
Итого	29

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Строгальныхъ.	
Для метала со столомъ шир. 3 ¹ / ₂ длина 12' и наибольшею высотой рѣзца 3 ¹ / ₂ фут.	1
Для метала со столомъ шир. 2 длин. 5 и наибольшею высотой рѣзца 2 фут	1
Для метала со столомъ шир. 2 длин. 2 и наибольшею высотой рѣзца 2 фут.	1
Для метала шепингъ-машина съ 2-мя призмами продольн. ход. 7' и поперечн- 1 фут.	1
Для метала шепингъ-машина съ 1-й призмой продольн. ход. 4 и попереч. ³ / ₄ фут.	1
Деревострогательный для брусевъ	1
Итого	6
Долбежныхъ:	
Для различныхъ металич. предмет. съ наибольшимъ ходомъ рѣзца 10 дюйм.	1

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Для различныхъ металлич. предмет. съ наибольшимъ ходомъ рѣзца 2 ¹ / ₂ дюйм.	1
Для гаекъ до 4 ¹ / ₄ д. шир.	1
Итого	3
Сверлильныхъ:	
Механич. для металла, стѣнныхъ съ 1 шпинд. для дыръ до ⁵ / ₈ дюйм. діаметр.	1
Механич. для металла, стѣн. съ 1 шпинд. для дыръ до 1 дюйм. діаметр.	1
Механич. для металла, стоящихъ съ 2 шпинд. для дыръ до ⁵ / ₈ дюйм. діаметр.	1
Механич. для металла, стоящихъ съ 1 шпинд. для дыръ до 1 дюйм. діаметр.	1
Механич. для металла, радіальн. съ вылетом. ⁵ / ₈ съ 1-мъ шпинд. для дыръ до 1 дюйм.	1
Механич. для металла, шпунто-сверлильныхъ горизонтальныхъ	2

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Механич. для металла, шпунто-сверлильныхъ вертикальныхъ	1
Механич. для разсверливанія подшипниковъ . .	1
» » высверливанія центров. углубленій.	1
Ручной станокъ для разсверливанія цилиндровъ на мѣстѣ	1
Ручной станокъ для сверливанія дерева	1
Итого	12
Сверлильно-долбежный—для дерева.	1
Болторъзныхъ	2
Для разръзанія дымогарныхъ трубокъ	2
Дыропробивательный на общей станинѣ съ ножницами	1
П и л ы:	
Для дерева круглая	1
» » ленточная	1
Итого	2

НАЗВАНИЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
<i>Паровой молотъ</i> 35 пуд.	1
» » 25 »	1
» » 5 »	1
Итого	3

Б) Въ малыхъ въ Скопинѣ.

Токарныхъ:

Механическихъ съ высотой центр. $9\frac{1}{4}$, наибольшимъ ихъ разст. 10'	1
Механичес. съ высотой центр. 5, наибольшимъ разст: $3\frac{1}{2}$	1
Итого	2

НАЗВАНІЕ СТАНКОВЪ.	Число станковъ.
Строгальныхъ:	
Со столомъ ширин. 20" длин. 20" съ наибольшею высотой 20"	1
Сверлильный механ. съ квадр. отверст. въ 1 дюйм.	1
» ручной » » для дыръ до 1/2 дюйм.	1
Итого	2

С) Въ малыхъ на Елецкой вѣтви въ Ефремовѣ.

Токарныхъ съ высотой центр. 8 ³ / ₄ " наибол. ихъ разст. 8 ¹ / ₂ ' (механич.)	1
Токарныхъ съ высотой центр. 4" наиб. ихъ разст. 2 ¹ / ₂ ' (ножной)	1
Итого	2

НАЗВАНИЕ СТАНКОВЪ.	ЧИСЛО СТАНКОВЪ.
<i>Строгальный</i> шепингъ съ ходомъ рѣзца до 9' . .	1
<i>Сверлильный</i> механич. стѣнной съ квадр. отвер. для рѣзца 1"	1
<i>Сверлильный</i> ручной стѣнной съ квадратн. отв. для рѣзца $\frac{1}{2}$	1
Итого	2

Инженеръ *Алексѣй Петлинъ.*

ПРИЛОЖЕНІЯ

къ

ДОКЛАДУ

ВАРШАВСКОЙ ПОДКОММИССИИ

ПО

РЯЖСКО-ВЯЗЕМСКОЙ

желѣзной дорогѣ.

10

ВЪВЕДЕНІЕ

НА ПЕРВАЯ ЧАСТЬ

ПОСЛАВІЯ

СВЯТЫХ АПОСТОЛЪ

И

СВЯТЫХ ОЦЕВЪ

ВЪ ПЕРВЫХЪ ВѢКОВѢХЪ

ХРИСТИАНСКОЙ ЦЕРКВИ

СЪ СЪВѢЩАЮЩЕЮ

СЪВѢЩАЮЩЕЮ

Пояснительная записка.

Къ проекту обходной линіи для уничтоженія существующей стрѣлки на 420-й верстѣ главнаго пути Рязско-Вяземской желѣзной дороги.

Существующее расположеніе главнаго пути на 420 верстѣ представляетъ слѣдующія неудобства производству правильной эксплуатаціи дороги.

а) Линія примыкаетъ къ главному пути станціи Скопинъ кривою радіусомъ въ 150 сажень, что крайне неудобно для движенія паровозовъ и вагоновъ въ особенности пассажирскихъ, трехъ осныхъ, разстраивающихъ путь и не могущихъ предвигаться по пути такой кривизны, безъ ущерба прочности какъ самаго пути, такъ и подвижнаго состава.

б) Линія главнаго пути (по направленію отъ станціи Скопинъ къ Вязьмѣ), отъ конца этой кривой до стрѣлки на 420 верстѣ состоитъ изъ двухъ кривыхъ радіусомъ въ 300 сажень, раздѣленныхъ прямою въ 100 сажень, расположенныхъ на скатѣ въ 0,01 почему движеніе по ней поѣздовъ должно производить-

ся съ большою осмотрительностію; при спускѣ же со ската подвижной составъ долженъ быть хорошо заторможенъ и двигаться весьма медленно, чтобы достигнуть стрѣлки на 420 верстѣ съ умѣренной скоростью, допускающею возможность своевременной остановки поѣзда на упорномъ пути главной линіи, находящемся за стрѣлкою.

При движеніи же поѣздовъ по направленію отъ Вязьмы къ Ряжску, скорость ихъ также уменьшается невыгодными условіями движенія въ подъемъ 0,01 сажень и по кривымъ радіусамъ въ 300 сажень.

в) Кромѣ названныхъ двухъ неудобствъ, испытываемыхъ поѣздами во все время года, въ зимнее время является новое, не менѣе важное затрудненіе, происходящее отъ снѣжныхъ заносовъ на этой части линіи. Самые незначительные заносы, образованіе которыхъ нельзя предупредить никакими мѣрами, при движеніи поѣзда заднимъ ходомъ, вагонами впередъ могутъ быть причиною схода поѣзда съ рельсовъ, почему явилась необходимость предвиженія поѣздовъ по этой части линіи особымъ паровозомъ, высылаемымъ для сего къ каждому поѣзду изъ Скопина, поставленнымъ въ хвостѣ поѣзда и обращеннымъ трубою въ направленіи противоположномъ тому, въ которомъ поѣздъ прибылъ на 420 версту и долженъ слѣдовать далѣе. Этотъ второй паровозъ сопровождаетъ каждый поѣздъ, слѣдуя переднимъ ходомъ до конца упорнаго

пути за стрѣлкою и принимаетъ всѣ поѣзды, идущіе отъ Вязьмы въ Скопинъ, для доставленія ихъ на эту станцію, въ условіяхъ движенія паровозомъ во главѣ поѣзда.

и г) Излишніе расходы на содержаніе телеграфнаго поста при упорномъ пути за стрѣлкою, надзоръ за этимъ постомъ, содержаніе стрѣлочниковъ и расходъ на передвиженіе всѣхъ поѣздовъ дополнительнымъ паровозомъ, конечно не менѣе расходовъ по содержанію станціи на дорогѣ, потому что на упорномъ пути неизбежна остановка проходящему поѣзду и затѣмъ сопряженныя съ этими остановками распоряженія и дѣйствія служащихъ.

Устройствомъ проектируемой обходной линіи, стоимостью по смѣтѣ 39.669 рублей, устранятся важнѣйшія изъ вышеописанныхъ неудобствъ. Общество будетъ освобождено отъ необходимости производить излишніе постоянные расходы и будетъ избавлено отъ непрерывныхъ заботъ о выполненіи особыхъ мѣръ предосторожности, необходимыхъ при существующемъ расположеніи главнаго пути на 420 и 421 верстахъ дороги. Расходъ на устройство проектируемой обходной линіи съ избыткомъ вознаградится выгодами прямого безостановочнаго движенія поѣздовъ по проектируемой обходной линіи и, главнымъ образомъ, пользою отъ устраненія существующихъ невыгодныхъ

условія расположенія линіи, представляющихъ серьезныя затрудненія безопасному движенію поѣздовъ.

Проектируемая обходная линія, начало на главномъ пути, по направленію отъ Вязьмы къ Рязску, въ разстояніи 141 сажени отъ верстоваго столба № 417 и, пересѣкая упорный путь у казармы соединяется съ тѣмъ же путемъ у существующей входной стрѣлки станціи Скопинъ.—Вся длина обходной линіи 3 версты 308 сажень.

Земляное полотно проектируемой обходной линіи предполагается въ одинъ путь. Поперечный профиль землянаго полотна принять такой-же, какой былъ присвоенъ полотну на II строительномъ участкѣ дороги. Предѣльные уклоны допущены не выше 0, 01, а радіусы закругленій не менѣе 250 сажень,

Предѣльные уклоны и радіусы на одной и той-же части линіи не совпадаютъ.

Существующую казарму близъ упорнаго пути, предполагено перенести къ переѣзду на обходной линіи.

Въ существующемъ сторожевомъ домѣ перенести окно, чуланъ, заборъ и ворота на другую сторону дома.

Полотно проектируемой обходной линіи предполагено построить независимо отъ существующаго полотна, которое во время производства работъ на обходной линіи и до открытія таковой, для правильнаго

движенія, должно находиться въ настоящемъ его видѣ.

Чугунныя трубы—одну отверстіемъ въ 0,^с и 30 другую отверстіемъ въ 0,^с 50, уложенныя на существующей линіи предположено уложить подъ полотномъ обходной линіи въ точкахъ причемъ, по причинѣ большой высоты насыпей въ мѣстахъ укладки трубъ, на проектируемой линіи, длина чугунной трубы, отверстіемъ въ 0,^с 30 должна быть увеличена на 5 погонныхъ сажень, а длина чугунной трубы, отверстіемъ въ 0,^с 50 — на 3 погонныхъ сажени:

Въ мѣстахъ нахожденія трубъ на существующей линіи, предположено устроить временные разборчатые мостики, съ цѣлью не прекращать движенія во время производства работъ при вырытіи трубъ для укладки таковыхъ-же на обходной линіи.

Рельсовый путь на обходной линіи предположено уложить изъ новыхъ стальныхъ рельсовъ. Шпалы уложить новыя изъ заготовки на ремонтъ путей въ 1880 году. Затѣмъ годные рельсы, скрѣпленія и шпалы, которыя будутъ сняты съ существующей линіи, предположено употребить на ремонтъ и укладку запасныхъ путей на станціяхъ.

РАЗЦѢНОЧНАЯ ВѢДОМОСТЬ

работамъ по устройству проектируемой обходной линіи для уничтоженія существующей стрѣлки на 420 верстѣ главнаго пути Ряжско-Вяземской желѣзной дороги.

№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомост.			НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЪ.	Количество.	Цѣна за единицу.		На сумму.	
	Глава.	Статья.	§.			Руб	К.	Руб.	К.
1	I	1		<p>Отчужденіе земель.</p> <p>подъ полотно дороги.</p> <p>Полагая по 6-ти десятинъ на версту, а на 3 версты 308 сажень, всего десятинъ</p>	21,6	100	—	2160	—
2	II	1		<p>Устройство полотна дороги.</p> <p>по прилагаемой таблицѣ лит. А.</p> <p>Все количество выемокъ и насыпей съ развозкою за разстоянія куб. саж.</p>	9109,70	2	—	18219	—
3		3		<p>Отдѣлка и укрѣпленіе откосовъ, канавъ въ выемкахъ, ихъ обдерновка и мощеніе, переѣзды въ уровень пути и отведеніе воды, всего на протяженіи 3 версты 308 сажень по 350 руб. за каждую версту</p>	В. с. 3,308	350	—	1265	—

№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомост.			НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЪ.	Количество.	Цѣна за единицу.		На сумму.	
	Глава.	Статья.	§.			Руб.	К.	Руб.	К.
4	III	1	a	<p>Искусственныя сооруженія.</p> <p>Приобрѣтеніе пяти погонныхъ сажень чугунныхъ трубъ отверстіемъ 0с,30, и трехъ погонныхъ сажень отверстіемъ 0с,50, всего пудовъ</p>	70	1	50	1050	—
5			b	<p>Отрытіе и перенесеніе съ существующей линіи на проектируемую и укладка одной чугунной трубы, отверстіемъ 0с,30, всего погонныхъ сажень .</p> <p>И одной чугунной трубы отверстіемъ 0с,50, всего погонныхъ сажень</p>	11	60	—	660	—
6		3	a	<p>Устройство двухъ временныхъ деревянныхъ разборчатыхъ мостиковъ отверстіемъ 0с,50, въ мѣстахъ существующихъ чугунныхъ трубъ на время вырытія таковыхъ и переноску на проектируемую обходную линію, а затѣмъ разборкою по минованіи надобности</p>	2	55	—	110	—
7	IV	1		<p>Верхнее строеніе.</p> <p>РАСЧЕТЪ ДѢЛАЕТСЯ НА 3,616 ВЕРСТЫ.</p> <p>Песку для балластнаго слоя, толщиною 0с,20 что составляетъ 230 куб. саж. на версту, а на 3,616 версты всего куб. сажень</p>	828	2	50	2070	—

№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомост.			НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЪ.	Количество.	Цѣна за единицу.		На сумму.	
	Глава.	Статья.	§.			Руб.	К.	Руб.	К.
8		2		Поперечинъ, полагаая по 1400 штукъ на версту, а на 3,616 версты, штукъ	5062	—	45	2277	90
9		3	а	Рельсовъ стальныхъ, полагаая $\frac{35000 \times 2 \times 20}{40} = 3500$ пудовъ на версту, а на 3,616 версты требуется пудовъ.	12656	2	09	26450	94
10			б	Скрѣпленій къ рельсамъ, полагаая по 320 пудовъ на версту, а на 3,616 версты пудовъ	1157,120	3	—	3471	36
11		5		Разсыпка балластного слоя съ выравниваніемъ осадокъ—версть	3,616	50	—	180	80
12		6		Укладка рельсоваго пути съ подноскою матеріаловъ, подбивкою и вывѣркою пути версть	3,616	200	—	723	20
13				Разборка существующаго пути съ подвозкою всего матеріала ручными вагончиками на станцію Скопинъ и укладку въ штабеля, полагаая 250 рабочихъ на версту, а на 3,616 версты—рабочихъ.	904	—	50	452	—
	VI			Телеграфъ.					
14		1		Вырытіе телеграфныхъ столбовъ и перевозка столбовъ и проводовъ проволоки съ существующей линіи на проектируемую, съ замѣною негодныхъ, на протяженіи версть.	3,616	90	—	324	—

№ по порядку.	По раздѣ- лочной вѣдомост.			НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЪ.	Количество.	Цѣна за единицу.		На сумму.		
	Глава.	Статья.	§.			Руб.	К.	Руб.	К.	
	VII			Сторожевыя дома, казармы и переѣзды.						
15		1		Перенесеніе окна, чулана, забора и воротъ съ одной сто- роны сторожеваго дома № 286 на другую съ необходимыми побѣлками и замѣною негод- ныхъ частей новыми оптомъ .	—	—	—	75	—	
16		2		Перенесеніе казармы № 40 съ существующей линіи къ пе- реѣзду на проектируемой об- ходной линіи, съ добавкою части новаго матеріала, вза- мѣнъ негоднаго оптомъ	—	—	—	350	—	
17		4		Перевозка съ существующей линіи на проектируемую всѣхъ принадлежностей двухъ пере- ѣздовъ въ уровнѣ рельсъ съ укладкою и замѣною негодныхъ частей новыми	2	11	—	25	—	
				Итого	—	—	—	60939	—	
				Исключивъ изъ этой суммы матеріаль, снятый съ существ- вующаго пути для укладки за- пасныхъ путей на станціяхъ, а именно: 14002 пуда же- лѣзныхъ рельсъ по цѣнѣ 1 р. 35 к. за пудъ . . . 18902 р. 70 к. 106688 пудовъ скрѣпленій по цѣ- нѣ 1 р. 80 к. за пудъ 1920 » 38 » 4468 штукъ шпаль по цѣнѣ 0,10 к. за штуку 446 » 80 »					21269	80
				Вся стоимость обходной линіи обойдется	—	—	—	39669	32	

Прилож. къ II Отд. 7 ст. пункт. б.

ВЪДОМОСТЬ

прямыхъ и кривыхъ частей проектируемой обходной линии для уничтоженія существующей стрѣлки на 420 верстѣ главнаго пути Рязско-Вяземской желѣзной дороги.

Версты.	№ № пикетовъ.		Д л и н а.		У г л ы.		Радиусы.
	Начала.	Конца.	Прямой.	Кривой.	Влѣво.	Вправо.	
—	2	1 40	60	—	—	—	—
—	1 40	0 2,60	—	142,60	152°45	—	300
—	0 2,60	1 73,90	—	173,90	165°46	—	700
—	1 73,90	2 75,40	101,50	—	—	—	—
1	2 75,40	5 82	—	306,60	109°44'	—	250
2	5 82	8 88,60	—	306,60	109°44'	—	250
—	8 88,60	12 14,30	325,70	—	—	—	—
—	12 14,30	13 39,27	—	124,97	162°06'	—	400
—	13 39,27	14 45,30	106,03	—	—	—	—
3	14 45,30	16 5,40	—	160,10	—	157°4'	400
			593,23	1214,77			

ВСЕГО 1808 сажень = 3 версты 308 сажень.

Прилож. къ II Отд. 7 ст. пункт. б.

ВЪДОМОСТЬ

подъемовъ. гор. площадокъ и скатовъ проектируемой обходной линіи, для уничтоженія существующей стрѣлки на 420 верстѣ главнаго пути Рязско-Вяземской желѣзной дороги.

Версты.	№ № пикетовъ.		Д л и н а.			В е л и ч и н а	
	Начала.	Конца.	Подъема.	Гор. площадки.	Ската.	Подъема.	Ската.
—	2	0/39,40	—	160,60	—	—	—
—	0/39,40	0/56,60	96	—	—	0,008	—
—	0/56,60	1/54	—	100	—	—	—
1	1/54	2/75	—	—	121	—	0,01
2	2/75	8/50	—	—	575	—	0,009
3	8/50	16/5,40	—	—	755,40	—	0,01
И т о г о			96	260,60	1451,40		

ВСЕГО 1808 сажень=3 версты 308 сажень.

Прилож. къ II Отд. 8 ст. пункт. б.

ОБЩЕСТВО

Рязско - Вяземской желѣзной дороги.

РАЗЦѢПочная ВѢДОМОСТЬ

дополнительныхъ работъ, произведенныхъ въ 1878 г.
и предполагаемыхъ къ производству въ 1879 году.

№ по порядку.	По раздѣлочной вѣдомост.			Наименованіе работъ.	С у м м а.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Глава.	Статья.	§§.		Рубли.	Коп.	
	I			Отчужденіе земель.			
1	1			Добавочное отчужденіе земли десятинь 1000 по 120 руб.	120000	—	Отчужденіе 1,000 десятинь необходимо для установки защитъ, ограждающихъ полотно дороги отъ снѣжныхъ заносовъ.—До настоящаго времени, вслѣдствіе недостаточности отчужденной полосы, составляющей на большемъ пространствѣ дороги 7 или 8 саж. отъ оси пути для производительнаго пользованія защитами въ видахъ предупрежденія заносовъ, оказывалось необходимымъ устанавливать защиты на прилегающихъ къ дорогѣ земляхъ другихъ владѣльцевъ, которые не только взыскивали съ управленія дороги по рѣшеніямъ суда за происходившую, отъ скопленія защитами снѣга, порчу посѣвовъ и пользованіе землею, но и сносили защиты во время самыхъ мятелей.—Такимъ образомъ дорога не только несла расходы на установку защитъ и уплату владѣльцамъ но и оказывалась не обезпеченною отъ заносовъ во время мятелей.—Цифра 1,000 десятинь получится если среднимъ числомъ прирѣзать на протяженіи 400 заносимыхъ верстъ, по 6 саж. съ каждой стороны.
	II			Земляныя работы.			
2	1			Для укладки 4,286 верстъ запасныхъ путей потребно произвести земляныхъ работъ 5075 куб. саж. по 2 руб. на ст. Алексинъ для 300 п. с. пути куб. с. 1200,00 « « Тула « 385 « « « « 1000,00 « « Присады « 220 « « « « 250,00 на полустанцію Скопинъ-Чулковск. для 67 п. с. пути куб. с. 25,00 на станціи Богородицкъ для 400 пог. с. пути куб. с. 500,00	10150	—	Необходимость укладки означенныхъ добавочныхъ путей вытекаетъ изъ потребностей постоянно увеличивающагося на дорогѣ грузоваго коммерческаго движенія, при чемъ прежде уложенныхъ путей на означенныхъ станціяхъ и полустанціяхъ оказывается недостаточно для правильнаго скрещенія и пропуска поѣздовъ производства маневровъ, а также нагрузки и выгрузки грузовъ. Въ частности-же укладка добавочныхъ путей объясняется; на станціяхъ Алексинъ, Тула и Присады—недостаточностью существующихъ нынѣ путей для установки могущихъ скрещиваться и задерживаться на нихъ пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ; на полустанціи Бобрикъ-Донской, вслѣдствіе совершеннаго неимѣнія на ней запасныхъ путей, между тѣмъ какъ, въ послѣднее время, съ этой полустанціи производится отправка хлѣбныхъ

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
				на ст. Елецъ для 240 пог. с. пути куб. с. 750,00 на полустанціи Бобрикъ-Донск. для 116 пог. с. пути куб. с. 150,00 на полустанціи Товарково для 230 пог. с. пути куб. с. 400,00 на соединительной вѣтви съ Московско-Кур- скою желѣзною дорогою. для 185 пог. саж. пути куб. с. 800,00 <hr/> куб. с. 5075,00			грузовъ; на полустанціяхъ: Скопинъ-Чулковской и Товарково—вслѣдствіе увеличенія отправки каменнаго угля Чулковскими и Товарковскими копами, при чемъ на первой изъ нихъ пассажирскій путь на столько коротокъ, что не вмѣщаетъ товарнаго поѣзда; на станціяхъ-же Богородицкѣ и Елецъ, вслѣдствіе увеличенія отправки хлѣбныхъ грузовъ, при чемъ на станціи Богородицкѣ бывають случаи отправки до двухъ самостоятельныхъ товар- ныхъ поѣздовъ въ день, а на станціи Елецъ—запасный путь назначается для производства нагрузки товаровъ, при усиленномъ ввозѣ таковыхъ, такъ какъ существующія товарныя платформы находятся на краю высокой на- сыпи и потому при недостаточности ихъ для помѣщенія всѣхъ ввозимыхъ грузовъ, бываетъ необходимо складывать грузы эти на подстилы внизу насыпи, послѣдствіемъ чего являются весьма большіе и непроезжие расходы на подноску грузовъ къ мѣсту нагрузки.
III				Искусственныя сооруженія. Замѣна 4-хъ существующихъ деревянныхъ мо- стовъ на 81 верстѣ Елецкой вѣтви отводными канавами, съ поднятіемъ землянаго полотна дороги на 0,25 с. выше горизонта высокихъ водъ	18821	53	Проекты и смѣты представлены на разсмотрѣніе г. Инспектора дороги 2 Іюня 1876 года за № 2748—2925 и кромѣ сего отношеніемъ отъ 7 Ап- рѣля 1878 г. за № 1638—2055, Управление дороги просило г. Инспектора дороги увѣдомить о положеніи этого дѣла.
4				Замѣна существующаго деревяннаго моста черезъ рѣку Вослебку на 417 вер. Главной ли- нии желѣзнымъ балочнымъ мостомъ на камен- ныхъ устояхъ	1212	16	Приступлено къ производству работъ согласно предложеніямъ Правле- нія Общества отъ 9 Іюня и 29 Сентября 1878 года за №№ 1224 и 1933. При докладѣ въ Правленіе Общества, отъ 4-го Марта 1878 г. за № 1182—1159 представленъ проектъ этого моста, при чемъ предполагалось 6,400 руб. израсходовать изъ суммъ, ассигнованныхъ на недоѣлки по Па- велецкому участку, остальная-же сумма 1212 руб. 16 коп. подлежитъ къ отнесенію расходомъ за счетъ новыхъ работъ.

№№ по порядку.	По раздѣ- лочной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
IV				Верхнее строеніе.			
5	1			Песку для балластнаго слоя для укладки 4,286 вер. запасныхъ путей, потребно 985,78 куб. саж. по 2 руб. 50 коп.	2464	45	Положено израсходовать по 230 кубич. саж. на версту пути.
6	2			Шпаль для 4,286 версты запасныхъ путей, потребно 5,628 шт. по 50 коп.	2814	—	Положено по 1313 штукъ на версту пути.
7	3			Рельсовъ со скрѣпленіями: Для укладки 4,286 вер. запасныхъ путей, потребно: а Рельсовъ по 7,000 пог. футъ на версту, а для 4,286 вер. потребно 30,002 пог. фута, или 15,001 пудъ по 2 руб. 25 коп. 33,752,25 Тоже для 2,91 вер. путей, приня- тыхъ отъ строителя дороги уложен- ными въ пути, но которые непра- вильно считались запасомъ, всего пуд. 10,286,85 считая по 2 руб. 20 коп. за пудъ. 22,620,78	56373	03	При закрытіи счета строителя по приѣмкѣ дороги было принято, что строителемъ не уложено пути 6,96 вер. противъ раздѣлочной вѣдомости, на каковое протяженіе пути и былъ отчисленъ запасъ рельсовъ и скрѣпленій къ нимъ, принятыхъ отъ строителя.—Правленіе-же Общества, при предло- женіи отъ 4 Февраля 1878 года за № 292 препроводило счетъ строителя, въ которомъ было сочтено, что строителемъ не уложено пути не 6,96 вер., а 4,05 вер., что составитъ разность въ 2,91 вер. Разность эта заключается въ томъ, что при приѣмкѣ дороги не было посчитано уложенными части переходныхъ путей на переводахъ.
8	б			Скрѣпленій къ рельсамъ, полагая по 300 пу- довъ на версту путей, а для 4,286 вер. по- требно 1285,8 пуд. по 2 руб. 80 коп. . 3600,24			

№№ по порядку.	По разцѣночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.		ОБЪЯСНЕНІЯ.
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
				Тоже для 2,91 вер. путей, принятыхъ отъ строителя дороги уложенными, всего потребно пуд. 873, по 2 руб. 45 коп.	2138,85		
9		в		Укладка 4,286 вер. путей, считая по 240 рублей за версту	1028	64	
	V			Принадлежности пути.			
10		3		Устройство 30,000 пог. саж. живой изгороди, для защищенія дороги отъ снѣжныхъ заносовъ	9000	—	Въ виду несомнѣнной пользы, которую приноситъ живая изгородь, ограждая путь отъ заносовъ и замѣняя отчасти другія защиты, предполагается устроить таковой 30,000 пог. саж., стоимость каждой сажени обойдется въ 30 коп.—Къ работамъ приступлено.
11		1		Верстовыхъ столбовъ изъ старыхъ желѣзныхъ рельсовъ, штукъ 643, по 5 рублей. . .	3215	—	
	VI			Телеграфъ.			
12		1, 2 и 3		Половинная стоимость подвѣски третьяго телеграфнаго провода	3129	13	Устройство третьяго провода было разрѣшено Правленіемъ Общества депешей отъ 19-го Ноября 1876 года № 10112; сначала весь расходъ

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
13	VII	1		<p>Сторожевые дома, казармы и переѣзды.</p> <p>Устройство 3-хъ сторожевыхъ домовъ на 265, 348 и 373 верстахъ главной линіи, по 500 рублей</p>	1500	—	<p>былъ отнесенъ на счетъ Военнаго Министерства, но впослѣдствіи Министерство приняло на себя лишь половину расхода, а потому вторая половина относится на новыя работы.</p> <p>Работа исполнена.</p> <p>1) Постройка сторожеваго дома на 265 верстѣ исполнена, согласно предложенію Правленія Общества отъ 29 Іюля 1877 года, за № 1373 по распоряженію Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ и существующаго переѣзда для сообщенія жителей 10 дворовъ села Хрущеву на 268 верстѣ.</p> <p>Проектъ постройки дома утвержденъ г. Инспекторомъ дороги 12 августа 1878 года за № 400.</p> <p>2) Сторожевые дома у существующихъ переѣздовъ на 348 и 373 верстахъ главной линіи, устроены согласно разрѣшенію Правленія Общества отъ 21 Августа 1878 года за № 1651.</p>
14	VII			<p>Устройство 3-хъ сторожевыхъ домовъ на верстахъ 243, 294 главной линіи и 115 верстѣ Елецкой вѣтви, по 500 рублей</p>	1500	—	<p>Дома эти необходимы для введенія дежурства дорожныхъ сторожей, согласно постановленію г. Министра Путей Сообщенія, отъ 23 Декабря 1877 года, за № 57, такъ какъ на участкахъ дороги отъ 242—245, 393—396 главной линіи и 114—117 вер. не имѣется будокъ.</p>
15				<p>Устройство 41 сторожеваго дома, по 500 р.</p>	20500	—	<p>Для переѣздовъ безъ будокъ, согласно § 26-го Правилъ охраненія и содержанія желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія. Въ настоящее время устроены землянки изъ старыхъ шпль.</p>
16		3		<p>Вырытіе 47 колодцевъ, съ устройствомъ надлежащихъ срубовъ, для снабженія водою будокъ и казармъ, считая по 106 руб. 90 к. за каждый</p>	5024	30	<p>Устройство колодцевъ при 47 будкахъ и казармахъ, не имѣющихъ колодцевъ, необходимо для доставленія годной къ употребленію въ пищу здоровой воды, а также въ видахъ уменьшенія эксплуатационныхъ расходовъ на подвозку воды, составляющихъ, въ настоящее время до 1500 р. въ годъ.</p>

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
17				Устройство колодца на разъѣздѣ Лазинка	70	—	Въ существующемъ колодцѣ за зеленымъ дискомъ разъѣзда Лазинка, вода совершенно негодна къ употребленію, почему и является необходимость устроить колодезь въ другомъ мѣстѣ, гдѣ по предположенію, вода должна быть хорошаго качества. Къ работамъ приступлено.
18		4		Оборудованіе переѣздовъ, т. е. снабженіе ихъ замками, звонками, надлежащими объявленіями правилъ проѣзда по нимъ, фонарями, освѣщающими переѣзды на большихъ дорогахъ и часами	3612	—	Работы эти должны быть произведены, въ исполненіе утвержденныхъ г. Министромъ Путей Сообщенія правилъ охраненія, содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія, исполняются же таковыя, согласно предложенію Правленія Общества отъ 4 Августа 1877 года за № 1402.
19				Устройство новаго переѣзда на 95 верстѣ Елецкой вѣтви	45	—	Работы исполнены согласно предложенію Правленія Общества отъ 30 ^{Июня} 3 ^{Июля} 1878 года за № 1362.
Станціонныя постройки.							
20	VIII	1		Постройка новаго зданія для помѣщенія Центрального Магазина на ст. Калуга	31000	—	Предполагается къ устройству согласно отношенію Техническо-Инспекторскаго Комитета въ Правленіе Общества отъ 7 Сентября 1878 года за № 12844, присланному въ копіи при предложеніи Правленія Общества отъ 13 Октября 1878 года за № 2041.
21				Устройство двухъ кочегарныхъ ямъ между путями ст. Калуга.	500	—	Предположены къ устройству, согласно предложенію Правленія Общества отъ 17 Января 1878 г., за № 162.
22				Устройство подвала при Центральномъ Магазинѣ на ст. Калуга для склада легко-воспламеняющихся предметовъ	12000	—	Предполагается къ устройству, согласно отношенію Техническо-Инспекторскаго комитета въ Правленіе Общества, отъ 7 Сентября 1878 года, за № 12.844, присланному въ копіи при предложеніи Правленія Общества отъ 13 Октября 1878 г. за № 2041.

№№ по порядку.	По раздѣлочной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.		ОБЪЯСНЕНІЯ.
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
23				Постройка двухъ малыхъ сараевъ при Калужскихъ мастерскихъ для склада каменнаго угля для отопленія машины и древеснаго угля для нагрѣванія бандажей, по 200 рублей каждый 400 р. 00 к.			Работы исполнены, сарай для каменнаго угля необходимъ въ виду того, что подвозимый къ мастерскимъ, для отопленія паровой машины, уголь, оставаясь на открытомъ воздухѣ и вывѣтриваясь при этомъ, обращается въ мусоръ негодный къ употребленію. Обстоятельство это неблагоприятно вліяетъ на расходы по отопленію машины Калужскихъ мастерскихъ. Что касается сарая для храненія древеснаго угля для бандажныхъ работъ, то необходимость въ немъ вызвана значительнымъ разстояніемъ склада древеснаго угля при Центральномъ магазинѣ отъ бандажнаго двора и крайнимъ неудобствомъ и дороговизною производства постоянной подноски угля, по мѣрѣ его расходванія.
24				Постройка двухъ сараевъ при Центральномъ Магазинѣ для склада кузнечнаго древеснаго угля и кокса 1-й 650 рублей и 2-й 1300 руб. 1950 » 00 »			Постройка двухъ сараевъ для храненія запасовъ угля крайне необходима, такъ какъ уголь этотъ, оставаясь на открытомъ воздухѣ, портится, вслѣдствіе чего и требуется въ большомъ количествѣ для работъ.
25				Переноска существующаго навѣса для склада штучнаго лѣса для ремонта вагоновъ къ новому Центральному Магазину 600 » 00 »	2950	—	Переноска, существующаго навѣса для склада штучнаго лѣса, необходима, чтобы сгруппировать хозяйство дороги въ одномъ мѣстѣ, вслѣдствіе чего надзоръ за храненіемъ и расходваніемъ будетъ удобнѣе и не потребуетъ увеличенія личнаго штата по этому предмету, которое, въ противномъ случаѣ неизбѣжно.
26				Окраска стѣнъ и крыши навѣса, ограждающаго складъ для лѣсныхъ матеріаловъ и воинскихъ приспособленій на ст. Калуга 1000	1000	—	Складъ этотъ устроенъ въ 1878 году за счетъ суммъ, назначенныхъ на усиленіе перевозочной способности дороги.
27			3	Приспособленіе существующаго на ст. Калуга вагоннаго сарая для малаго ремонта вагоновъ и тендеровъ 1850	1850	—	Въ виду необходимости централизованія по возможности малаго ремонта паровозовъ, предполагается производить таковой въ занимаемыхъ ремонтномъ тендеровъ двухъ стойлахъ, въ сборномъ цѣхѣ большихъ мастерскихъ въ Калугѣ, вслѣдствіе чего является необходимость ремонтъ тендеровъ перевести въ имѣющейся вагонный сарай, для чего его и слѣдуетъ приспособить для этой цѣли и сдѣлать теплымъ.

№№ по порядку.	По раздѣ- лочной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а .		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я .
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
28		и		Поднятіе водоемнаго зданія ст. Калуга на 1,25 саж.	2100	—	Согласно предложенію Правленія Общества отъ 17 Января за № 162.
29		и		Устройство пароваго отопленія въ Калужскихъ мастерскихъ.	2682	06	Въ виду несомнѣнной пользы пароваго отопленія по отношенію удобствъ и дешевизны самага отопленія, а также безопасности отъ огня, устроено таковое въ токарномъ, сборномъ цѣхахъ и пристроенныхъ къ тѣмъ-же мастерскимъ помѣщеніяхъ для конторъ. Работы окончены. Расходы устройства окупаются сбереженіями съ топлива въ теченіи одного года до двухъ лѣтъ.
30				Приобрѣтеніе и установка 7 поворотныхъ круговъ для колесныхъ станковъ Калужскихъ мастерскихъ	210	—	Необходимость въ поворотныхъ кругахъ вызвана испытываемымъ въ настоящее время значительнымъ неудобствомъ при передвиженіи колесъ къ токарнымъ станкамъ. Расходъ на устройство круговъ покроется въ непродолжительномъ времени уменьшеніемъ расходовъ на ремонтъ пола въ токарномъ цѣхѣ мастерскихъ, подвергающагося постояннымъ поломкамъ при поворачиваніи колесъ безъ круговъ.
31				Приобрѣтеніе и установка въ Калужскихъ мастерскихъ втораго пароваго котла, съ внутренней трубою	3000	—	Во время постройки Калужскихъ мастерскихъ при нихъ были поставлены два паровые котла; одинъ горизонтальный съ кипятивникомъ, а другой системы Бельвиля. Второй котелъ, какъ показалъ 4-хъ лѣтній опытъ, далеко не отвѣчалъ, по своей силѣ потребностямъ мастерскихъ еще съ установки новыхъ станковъ, такъ что приходится работать безсмѣнно однимъ котломъ, что въ высшей степени затрудняетъ производство его промывки и ремонта и слѣдовательно вліяетъ неблагоприятно на продолжительность службы котла. Слабосильность Бельвильскаго котла яснѣе всего обнаружилась, когда въ Декабрѣ 1878 года паровой котелъ въ мастерскихъ потребовалъ капитальнаго исправленія и когда пришлось, для того, чтобы не приостановить работъ Мастерскихъ, прибѣгнуть къ временному пользованію установленнымъ въ мастерскихъ паровознымъ котломъ. Неудобства эти весьма серьезныя могутъ быть устранены лишь приобрѣтеніемъ и установкою втораго котла достаточныхъ размѣровъ.

№№ по порядку.	По раздѣ- лочной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
32				Устройство вновь 8 фонарей на крышѣ Калужскихъ мастерскихъ для надлежащаго освѣщенія кузницы, машиннаго и пароваго отдѣленій, по 40 руб.	320	—
33				Оштукатурка жилого двухъ-этажнаго дома, построеннаго въ 1876 году на ст. Калуга . .	1070	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Работы исполнены, согласно предложенію Правленія Общества отъ 17 Января 1878 года за № 162.

Оштукатурка жилыхъ домовъ, построенныхъ въ 1875, 76 и 77 годахъ есть работа безотлагательно-необходимая какъ для приданія этимъ зданіямъ достаточной теплоты, такъ и для возможности чистаго ихъ содержанія, имѣя въ виду скученность въ этихъ домахъ служащихъ. Работы исполняются постепенно.

При опредѣленіи расхода на каждый домъ принималось:

а) Для дома двухъ-этажнаго:

- 1) Оштукатурка всѣхъ стѣнъ и потолковъ по войлоку, считая и печи кв. саж. 300,00 по 2 р. 50 к. 750 рублей.
- 2) Окраска половъ кв. саж. 75,00 по 1 руб. 75 »
- 3) Отбѣлка стѣнъ и потолковъ, считая и печи, кв. с. 300,00, по 15 коп, 45 »
- 4) Вытянутіе карнизовъ пог. саж. 200,00 по 1 руб. 200 »

Всего на двухъ этажный домъ . . . 1070 рублей.

б) Для дома одноэтажнаго:

- 1) Оштукатурка всѣхъ стѣнъ и потолковъ по войлоку, считая и печи кв. саж. 200,00 по 2 руб. 50 к. 500 »

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а	
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Коп.

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

- 2) Окраска половъ кв. саж. 50,00 по 1 руб. 50 »
- 3) Отбѣлка стѣнъ и потолковъ, считая и печи, всего кв. саж. 200,00 по 15 к. 30 »
- 4) Вытянутіе карнизовъ пог. саж. 125,00 по 1 рублю 125 »

Всего на одноэтажный домъ . 705 рублей.

в) Для дома по типу казармъ:

- 1) Оштукатурка всѣхъ стѣнъ и потолковъ, считая и печи, кв. саж. 70,00 по 2 руб. 50 коп. 175 р.
- 2) Окраска половъ кв. саж. 20,00 по 1 руб. 20 »
- 3) Отбѣлка стѣнъ и потолковъ, считая и печи, кв. саж. 70,00 по 15 коп. 10 » 50 к.
- 4) Вытянутіе карнизовъ пог. саж. 40,00 по 1 р. . . . 40 » — »

Всего для дома по типу казармъ . 255 р. 50 к.

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а	
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Ко
34				Постройка 2 новыхъ ледниковъ на станціи Калуга съ переноскою существующаго ледника на другое болѣе удобное мѣсто	950	—
35				Устройство трехъ кочегарныхъ ямъ между путями станціи Узловая	750	—
36				Постройка 9 сараевъ для склада древеснаго и каменнаго угля	11225	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Постройка новыхъ ледниковъ вызвана крайною недостаточностью помѣщенія въ существующемъ всего одномъ ледникѣ совершенно не удовлетворявшемъ требованіямъ по недостаточности его помѣщенія, такъ какъ онъ не можетъ удовлетворить требованіямъ квартиръ, а всѣхъ квартиръ на станціи имѣется 34.

Предполагается къ устройству, согласно предложенію Правленія Общества отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Сараи предполагается построить:

При депо станціи Узловая: 1 сарай для склада древеснаго угля на 200 кулей и 1 сарай для склада каменнаго угля на 600 п. 200 рублей.

На станціяхъ: Ефремовъ—1 и Елецъ—1 для склада каменнаго угля по 400 руб. каждый 800 »

На ст. Узловая—1 сарай для склада каменнаго угля вмѣстимостію на 100.000 пудовъ 4525 »

На станціи Скопинъ—1 сарай для склада каменнаго угля вмѣстимостію 72.000 пудовъ 3325 »

На станціи Ряжскъ -- 1 сарай для склада каменнаго угля вмѣстимостію на 11.000 пудовъ 525 »

На ст. Ефремовъ—1 сарай вмѣстимостію на 35.000 п. 1750 »

На ст. Елецъ — 1 сарай для склада каменнаго угля вмѣстимостію 1.000 пудовъ 100 »

Сараи эти необходимы для предохраненія угля отъ разрушенія.

№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
37				Стоимость рабочей силы построеннаго сарая для склада каменнаго угля въ 1874 году на станціи Ряжскъ—150 руб. и стоимость переноски такого же сарая со станціи Скопинъ на ст. Ряжскъ—50 руб., всего	200	
38				Устройство открытой платформы, длиною 40,00 пог. саж. для принятія пассажировъ у зеленаго диска ст. Тула при перосѣченіи желѣзной дороги съ городскимъ шоссе, противъ Императорскаго оружейнаго завода, считая по 40 рублей за сажень	1600	
39		г		Устройство открытой платформы на станціи Ряжскъ, длиною 30,00 пог. саж. по 40 руб. . .	1200	
40		д		Устройство 1 пакгауза на ст. Ряжскъ вмѣстимостію на 1 вагонъ	200	
41				Устройство бани для паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ на ст. Узловая	700	

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Матеріалы употребленные на постройку этого сарая были снесены въ 1875 году на счетъ новыхъ работъ, стоимость же постройки и переноски сарая была ошибочно отнесена за счетъ эксплуатаціи I и II участковъ дороги, тогда какъ въ дѣйствительности, постройка и переноска сарая вызвана потребностями эксплуатаціи всей Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, вслѣдствіе чего, въ 1878 году пришлось перечислить расходъ въ 200 руб. со счета эксплуатаціи I и II участковъ дороги (счетъ Prodiverso) на счетъ новыхъ работъ, какъ неправильно отнесенные расходомъ за счетъ эксплуатаціи I и II-го участковъ дороги.

Станція Тула весною, при разливѣ рѣки Упы, совершенно не имѣетъ сообщенія съ городомъ, для принятія же пассажировъ устроена платформа въ виду крайней необходимости.

Устройство на ст. Ряжскъ открытой платформы, длиною 30 сажень и пакгауза на 1 вагонъ необходимо вслѣдствіе того, что, существующая на означенной станціи, небольшая товарная платформа недостаточна для помѣщенія товаровъ, между тѣмъ какъ открытіе прямого сообщенія по вѣтви Ряжско-Моршанской желѣзной дороги должно еще болѣе увеличить потребности станціи въ помѣщеніи для отправляемыхъ и прибывающихъ грузовъ, а также и для перегрузки грузовъ прямого сообщенія, въ тѣхъ случаяхъ, когда почему либо бываетъ невозможно передать таковыя безъ перегрузки.—Такъ какъ въ числѣ послѣднихъ бываютъ часто весьма цѣнные, то для храненія ихъ до отправленія необходимо устроить пакгаузъ.

Постройка бани начата въ 1878 году. Неотложность въ этой работѣ вызвана отсутствіемъ близъ станціи города и селеній, гдѣ живущіе на станціи служащіе и рабочіе могли-бы пользоваться банею.

№№ по порядку.	По раздѣлочной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
42		г		Устройство открытой платформы на ст. Скопинъ	240	—
43		ж		Устройство подвала при малыхъ мастерскихъ станціи Узловая для храненія легко-воспламеняющихся веществъ	4500	—
44		з		Разныя работы въ паровозныхъ зданіяхъ; а именно: На станціи Вязьма устройство досчатого пола 560 р. » На ст. Узловая устройство досчатого пола 1500 р. » и пароваго отопленія 1500 р. » На ст. Ряжскъ устройство досчатого пола 300 р. » и увеличеніе зданія на два паровоза съ устройствомъ кочегарной ямы . . 4775 р. » На ст. Ефремовъ устройство досчатого пола 1140 р. » и пароваго отопленія 2600 р. » На ст. Елецъ устройство досчатого пола 560 р. » Итого	12935	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я .

Постройка этой платформы возлѣ резервуарнаго зданія необходима для подачи угля на паровозы, проходящіе станцію Скопинъ безъ смѣны во избѣжаніе задержки поѣздовъ.

Препологается къ устройству, согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Устройство досчатыхъ половъ необходимо какъ для удобства подъемки паровозовъ, такъ и содержанія депо въ чистотѣ. Увеличеніе депо на ст. Ряжскъ на 2 паровоза необходимо потому, что на этой станціи депо устроено на 4 паровоза; паровозовъ-же бываетъ до 12, а съ перенесеніемъ депо изъ Скопина въ Узловую можетъ быть еще болѣе. Устройство пароваго отопленія признано необходимымъ на основаніи тѣхъ-же соображеній, которыя высказаны въ отношеніи устройства его въ Калужскихъ Мастерскихъ.

№.№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Коп.
45		и		Поднятіе водоемнаго зданія станціи Узловая на 1,25 саж.	2100	—
46				Отштукатурка жилыхъ домовъ, построенныхъ въ 1875, 76 и 77 годахъ: 2-хъ этажныхъ на станціяхъ: Узловая—1 и Ряжскъ—1, всего 2, по 1070 рублей. 2140 р. » Тоже одноэтажныхъ на станціяхъ: Вязьма—1, Мятлевская—1, Узловая—2 и Ефремовъ—1, всего пять домовъ по 705 р. 3525 р. » Тоже одноэтажныхъ (по типу казармъ) на станціяхъ: Вязьма—1, Тула—1, Ефремовъ—1 и Елецъ—1, всего четыре дома по 255 р. 50 к. . 1022 р. » Итого	6687	—
47				Устройство помѣщенія для канцеляріи и кладовой дистанціи на ст. Тула	400	—
48				Устройство наръ для кондукторскихъ бригадъ въ жилыхъ домахъ на станціяхъ Узловая-Елецъ.	100	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Отштукатурка этихъ домовъ признается необходимою, въ виду тѣхъ-же соображеній, которыя высказаны въ отношеніи оштукатурки жилого дома на станціи Калуга. Работы исполняются постепенно.

Постройку этого необходимаго помѣщенія предполагается произвести изъ старыхъ шпалъ и старыхъ телеграфныхъ столбовъ. Вслѣдствіе неотложной надобности въ этомъ помѣщеніи, къ постройкѣ его приступлено въ 1878 году.

Работы исполняются.

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубль.	Коп.
49				Устройство сарая при депо станціи Протопопово для склада лѣсныхъ матеріаловъ и вагонныхъ брусевъ	350	—
50	3	и		Увеличеніе пассажирскаго зданія станціи Протопопово.	6000	—
51				Устройство малаго (на 2 вагона вмѣстимостию) пакгауза на ст. Епифань 300 р. Тоже на ст. Алексинъ на 1 вагонъ . 200 р. Итого . . .	500	—
52				Устройство навѣсовъ для вѣсовъ на 25 станціяхъ съ полустанціями, считая за каждый навѣсъ по 25 рублей.	625	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

При депо ст. Протопопово, вслѣдствіе происходящаго на этой станціи обмѣна вагоновъ съ Московско-Курскою желѣзною дорогою, приходится имѣть постоянный запасъ лѣсныхъ матеріаловъ для ремонта передаваемыхъ вагоновъ; матеріаль этотъ за неимѣніемъ сарая сохраняется на открытомъ воздухѣ, отъ чего гниетъ. Для избѣжанія этого неудобства и для предупрежденія покражъ лѣснаго матеріала признается необходимымъ построить для этой цѣли особый сарай.

Неотложность этой работы была признана въ 1875 году; на производство былъ ассигнованъ особый кредитъ по новымъ работамъ. По невозможности отложить эту работу она уже исполнена во всемъ, согласно проекту, утвержденному Министерствомъ Путей Сообщенія.

Пакгаузы въ Епифани на 2 вагона и Алексинъ на 1 вагонъ необходимы для помѣщенія прибывающихъ на эти станціи грузовъ, боящихся подмочки и такихъ, храненіе которыхъ по ихъ цѣнности, на открытыхъ платформахъ считается не безопаснымъ.—Между тѣмъ послѣднихъ грузовъ бываетъ довольно много, такъ какъ означенныя станціи находятся вблизи городовъ.

Устройство навѣсовъ необходимыхъ для сохраненія отъ порчи товарныхъ вѣсовъ, предполагается сдѣлать на тѣхъ станціяхъ, которыя не имѣютъ крытыхъ платформъ, а именно: Исаково, Поляны-Воейково, Износки, Троицкая, Пятовская, Покровская, Ферзиково, Алексинъ, Суходоль, Обидимо, Присады, Оболенское, Епифань, Клетотки, Павлецъ, Желтухино, Малевка, Караси, Колодези, Бабарыкино и Становая и на полустанціяхъ: Даниловка, Бобрикъ-Донской, Товарково и Турдей.

№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а	
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Коп.
53				Устройство 14 навѣсовъ для постановки подъ ними дрезинъ, предназначенныхъ для начальниковъ дистанцій, считая по 30 рублей каждый	420	
54		д		Устройство открытыхъ платформъ на полустанціяхъ Бобрикъ-Донской—10 пог. саж. и Товарково—5 пог. саж., всего 15 пог. саж. по 40 рублей	600	
55		г		Устройство открытой платформы на станціи Клекотки, всего 12 кв. саж. по 20 руб.	240	
56				Передѣлки въ паровозномъ зданіи станціи Протопопово: Увеличеніе паровознаго зданія на 4 стойла 9,000 р. Устройство досчатого пола 920 р. « « « потолка . . . 1,100 р. « « « пароваго отопленія . . 1,200 р.		
					12220	

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Навѣсы эти предполагается устроить для сохраненія дрезинъ отъ порчи.

Платформы въ Бобрикъ-Донскомъ, длиною 10 саж. и Товарковъ, длиною 5 саж. требуются потому, что на означенныхъ полустанціяхъ вовсе не имѣется товарныхъ платформъ, а между тѣмъ, въ послѣднюю зиму полустанція Бобрикъ-Донской отправляла хлѣбные грузы, а на полустанціи Товарково поступаютъ заявленія объ отправкѣ угля, другими кромѣ Товарковскихъ копей, отправителями. Кромѣ того, неимѣніе платформъ въ Товарковъ для выгрузки грузовъ прибывающихъ для потребностей шахтъ графа Бобринскаго,—было уже причиною поврежденія такихъ грузовъ за которые дорога несла денежную отвѣтственность.

Платформа эта необходима на основаніи тѣхъ-же соображеній, которыя выяснены въ отношеніи платформы на ст. Скопинъ.

Къ устройству потолка приступлено.

Необходимость въ этой работѣ вызвана крайнею тѣсною паровознаго зданія станціи Протопопово, которое, при настоящемъ движеніи не можетъ отвѣчать своему назначенію, вслѣдствіе чего большая часть паровозовъ, прибывающихъ на станцію, въ ожиданіи возвращенія въ свое депо, должны стоять внѣ паровознаго зданія, на что въ зимнее время тратится, совершенно непроизводительно значительное количество топлива, при чемъ въ сильной степени затрудняется производство мелкаго ремонта и чистки этихъ паровозовъ; во вторыхъ, затруднительностью содержать въ чистотѣ паровозные сараи при отсутствіи въ нихъ досчатыхъ половъ; въ третьихъ признаннаго несомнѣнною экономичностью пароваго отопленія въ сравне-

№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Ко
57				<p>Оштукатурка жилыхъ домовъ, построенныхъ въ 1875, 76 и 77 годахъ:</p> <p>1 одноэтажнаго дома на станціи Алек- синъ. 705 р. «</p> <p>Тоже одноэтажныхъ домовъ, по типу казармъ:—на станціяхъ: Кле- котки—1 и Богородицкъ—1, всего 2-хъ по 255 руб. 50 коп. каждый. . 511 р. «</p>	1216	
58				<p>Сдѣланіе пристройки къ казармѣ на 80 вер. Елецкой вѣтви.</p>	450	
59				<p>Устройство кладовыхъ въ помѣщеніяхъ от- хожихъ мѣстъ на пассажирскихъ платформахъ для хранения освѣтительныхъ легко-воспламе- няющихся припасовъ, всего на 36 станціяхъ съ полустанціями по 20 руб.</p>	720	

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

ни съ обыкновеннымъ печнымъ и наконецъ устройство потолка въ депо Протопопово признается необходимымъ въ видахъ уменьшенія расхода на ремонтъ крыши этого депо, желѣзо которой весьма быстро приходитъ въ совершенную негодность, вслѣдствіе непосредственнаго соприкосновенія съ сѣрными газами, являющимися при отопленіи паровоза углемъ.

Работы эти признаются необходимыми, въ виду соображеній уже выска-
занныхъ въ отношеніи оштукатурки домовъ на ст. Калуга, Узловая и др.

Къ существующей казармѣ сдѣлана пристройка въ одну сторону, для образованія изъ этой казармы зданія для служащихъ на разъѣздѣ Турдей, открытомъ для движенія въ текущемъ году. Работа, за исключеніемъ окра-
ски, окончена въ 1878 году.

Эти помѣщенія устроены въ видахъ устраненія опасности отъ огня и соблюденія чистоты въ пассажирскихъ зданіяхъ, гдѣ за неимѣніемъ такихъ помѣщеній освѣтительные припасы помѣщались въ самыхъ зданіяхъ. Де-
зинфекціонныя свойства керосина оправдываютъ пользу устройства кладо-
выхъ при отхожихъ мѣстахъ.

№№ по порядку.	По разцѣ- почной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	К.
60		3		Постройка сарая на станціи Протопопово для склада каменнаго угля, вмѣстимостію на 71,000 пудъ.	3325	
	IV			Водоснабженіе станцій.		
61		1		Устройство новаго водоснабженія на станціи Рязскѣ.	13696	
62				Устройство на ст. Узловая двухъ водоразборныхъ крановъ. съ укладкою трубъ, для живущихъ на станціи агентовъ, а также снабженіе ватерклозетовъ водою.	1550	
63				Устройство системы соединяющихся колодезь въ возлѣ резервуара водоснабженія ст. Калуга	800	

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я .

Сарай необходимъ для предохраненія угля отъ разрушенія.

Необходимость устройства новаго водоснабженія признана въ 1875 году; но къ работамъ, хотя сумма и была разрѣшена Правленіемъ Общества, нельзя было приступить и въ 1877 году, за невозможностію достигнуть соглашенія съ крестьянами деревни Захупты, относительно приобрѣтенія отъ нихъ земли подъ устройство водоснабженія и только въ 1877 году крестьяне согласились на такія условія, которыя могли быть приняты Управленіемъ дороги. Работы по устройству водоснабженія начаты въ 1877 году.

Въ виду значительнаго числа служащихъ, живущихъ на станціи Узловая, для размѣщенія которыхъ потребовалось-бы 13 жилыхъ домовъ, а также въ видахъ устраненія опасности отъ огня, предполагается устроить у жилыхъ домовъ, въ подлежащихъ мѣстахъ, два водоразборныхъ крана; при чемъ предполагается также снабдить ватеръ-клозеты въ пассажирскомъ зданіи водою изъ водоемнаго зданія.

Вслѣдствіе значительнаго протяженія при большомъ подъемѣ, водопроводъ станціи Калуга подверженъ частой порчѣ, между тѣмъ перерывъ водоснабженія на этой станціи причиняетъ весьма серьезныя затрудненія какъ въ промывкѣ паровозовъ, такъ и въ успѣшности производящихся работъ въ Большихъ Мастерскихъ. Для устраненія этихъ неудобствъ калужскій водопроводъ долженъ быть подвергнутъ капитальному осмотру, но такъ какъ работа эта потребуетъ продолжительнаго перерыва водоснабженія, то

№№ по порядку.	По разичной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а	
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Коп.
64				Устройство новаго водоснабженія ст. Исаково	8500	—
65				Приобрѣтеніе и установка гидравлическихъ крановъ съ укладкою водопроводныхъ трубъ .	7800	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я .

до устройства дополнительнаго водоснабженія въ Калугѣ, приступить къ этому осмотру не представляется возможнымъ. Для устройства дополнительнаго водоснабженія предполагается воспользоваться ключами, имѣющимися возлѣ резервуарнаго зданія ст. Калуга, помощію устройства системы соединяющихся колодцевъ; мѣра эта принесетъ еще ту несомнѣнную пользу, что съ устройствомъ колодцевъ и съ установкою въ резервуарномъ зданіи имѣющагося въ запасѣ Американскаго насоса, при чемъ предполагается пользоваться паромъ резервныхъ паровозовъ, водоснабженіе въ Калугѣ будетъ дѣйствовать непрерывно несмотря на ремонтъ машины, промывку или ремонтъ котла, что устранитъ многіе, какъ непроизводительные расходы на посылку тендеровъ за водою на другія станціи, такъ и испытываемыя въ настоящее время затрудненія, какъ въ депо, такъ и въ мастерскихъ, не говоря уже, что въ случаѣ пожара, дополнительное водоснабженіе можетъ оказать громадныя услуги.

Предложеніе Правленія Общества отъ 26 Сентября 1876 года, за № 1791.—Къ работамъ по производству изысканій о количествѣ могущей быть собранной воды помощію временной плотины, приступлено.

Установка крановъ имѣетъ быть произведена:

На ст. Калуга 1 крана съ укладкою 85 пог. саж. трубъ . . .	1,840,00
На ст. Узловая 3 крана съ укладкою 250 пог. саж. трубъ . .	5,960,00
	7,800,00

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

№№ по порядку.	По раздѣлочной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
66				Устройство втораго колодца при водоснабженіи станціи Мятлевская.	400	
67				Улучшеніе источника водоснабженія ст. Богородицкѣ, или устройство новаго водоснабженія на полустанціи Товарково.	10000	
68				Замѣна существующихъ 3 и 2½" водопроводныхъ трубъ ст. Вязьма 4-хъ дюймовыми, всего на протяженіи 121,6 пог. саж.	1260	
69	2			Постройка 14 сараевъ при водокачкахъ для храненія каменнаго угля, съ отдѣленіями для хозяйственныхъ нуждъ помпъ машинистовъ.		

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Устройство втораго колодца на ст. Мятлевская, необходимо для усиленія водоснабженія этой станціи, на которой, при усиленномъ движеніи, ощущается недостатокъ воды.

Укладка 4 дюймовыхъ трубъ, вмѣсто существующихъ 2½"—3" вызвана установкою нынѣ болѣе сильной машины, для которой трубы 2½"—3" малы.

Сараи предполагается построить при слѣдующихъ зданіяхъ водоснабженій III и IV классовъ:

Станціи:	Покровская	вмѣстимостію на	1,200	пудъ	160	рублей.
«	Ферзиково	«	«	1,200	«	160
«	Алексинъ	«	«	3,000	«	250
«	Суходоль	«	«	1,200	«	160
«	Обидимо	«	«	1,200	«	160
«	Протопопово	«	«	1,200	«	160
«	Клетотки	«	«	1,200	«	160
«	Павелецъ	«	«	1,200	«	160
«	Богородицкѣ	«	«	1,200	«	160

№ по порядку.	По разѣ- точной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
70				Постройка 5 сараевъ при водокачкахъ, для хранения каменнаго угля съ отдѣленіями для хозяйственныхъ нуждъ Помпъ Машинистовъ.	1150		<p>« Малевка « « 1,200 « 160 «</p> <p>« Караси « « 1,200 « 160 «</p> <p>« Бабарькино « « 1,200 « 160 «</p> <p>Разъѣздъ Турдей « « 1,200 « 160 «</p> <p>Станція Становая « « 1,200 « 160 «</p> <hr/> <p>2,330 рублей.</p> <p>Сараи для хранения каменнаго угля при водокачкахъ признаются необходимыми, въ виду тѣхъ-же соображеній, которыя высказаны въ отношеніи сарая для каменнаго угля при калужскихъ мастерскихъ.</p> <p>Сараи предполагается построить при слѣдующихъ зданіяхъ водоснабженій и I и II классовъ.</p> <p>Станція Калуга вмѣстимостію до 500 пудовъ угля. . . . 400 рублей.</p> <p>« Ряжскъ « « 3,000 « « 250 «</p> <p>« Тула « « 1,200 « « 150 «</p> <p>« Узловая « « 3,000 « « 250 «</p> <p>« Елецъ « « 600 « « 100 «</p> <hr/> <p>1,150 рублей.</p>

№ по порядку.	По раздѣ- лочной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Коп.
X				Мощеніе станціонныхъ дворовъ и устройство оградъ.		
71	1	a		Устройство поѣздной дороги къ жилымъ до- мамъ на ст. Калуга съ одной стороны стан- ціонной площадки, всего 200 кв. саж. изъ нажиги, или песку.	200	—
72	2			Устройство сплошныхъ заборовъ для ограж- денія мастерскихъ ст. Калуга,— всего 470 пог. саж. по 7 руб. 3,290 р. Тоже для новаго центрального ма- газина 70 пог. саж. по 7 руб. 490 р.	3780	00
XI				Принадлежности станцій.		
73				Устройство 3-хъ упоровъ на оконечностяхъ запасныхъ путей, по 25 руб.	75	—
				На ст. Алексинъ—1, Елецъ—1 и соеди- тельной вѣтви съ Московско-Курскою желѣз- ною дорогою—1.		
74				Установка 18 предѣльныхъ столбиковъ по 1 руб. 50 коп.	27	—
				На ст. Алексинъ—3, Тула—2, Присады—2, Богородицкъ—4, Елецъ—1, на полустанціяхъ:		

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Устройство мостовой необходимо для содержанія въ чистотѣ подъѣз-
наго двора и предупрежденія образованія большой грязи въ весеннее и
осеннее время.

Устройство забора необходимо какъ для порядка, такъ и сохраненія
общественнаго имущества отъ расхищенія.

Упоры, предѣльные столбики и стрѣлки составляютъ необходимыя
принадлежности вновь проектированныхъ путей.

№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Коп.
75				<p>Вобригъ-Донской—2, Товарково—3 и на соединительной вѣтви съ Московско-Курскою желѣзною дорогою—1.</p> <p>Стрѣлокъ съ крестовинами, сигналами, всѣми принадлежностями и укладкою:</p> <p>Одиночныхъ—19 по 500 рублей. 9500</p> <p>На ст. Алексинъ для путей . . . 3.</p> <p>На ст. Тула для путей . . . 2</p> <p>» » Присады » » . . . 2</p> <p>» » Богородицкъ » » . . . 4</p> <p>» » Елецъ » » . . . 2</p> <p>» полуст. Вобригъ-Донской . . . 2</p> <p>» » Товарково » » . . . 3</p> <p>и на соединительной вѣтви съ Московско-Курскою ж. д. 1</p> <p style="text-align: right;">Итого 19</p>		
76	1	a		<p>Перенесеніе стрѣлки на полустанціи Скопинъ-Чулковскій, вслѣдствіе измѣненія въ расположеніи путей</p>	25	

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
80		и		Устройство 24-хъ бревенчатыхъ стрѣлочныхъ будокъ, съ надлежащими къ нимъ печами, по 80 руб.	1920	—
	XIV			Общіе расходы.		
81		2		Пропорціональная часть содержанія личнаго состава и стоимости чертежныхъ принадлежностей, считая на 2 года, т. е. по 1880 годъ включительно	8380	—
				Итого	474348	08

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Необходимость устройства будокъ вызвана увеличеніемъ стрѣлочныхъ постовъ, вслѣдствіе предстоящей укладки добавочныхъ путей.

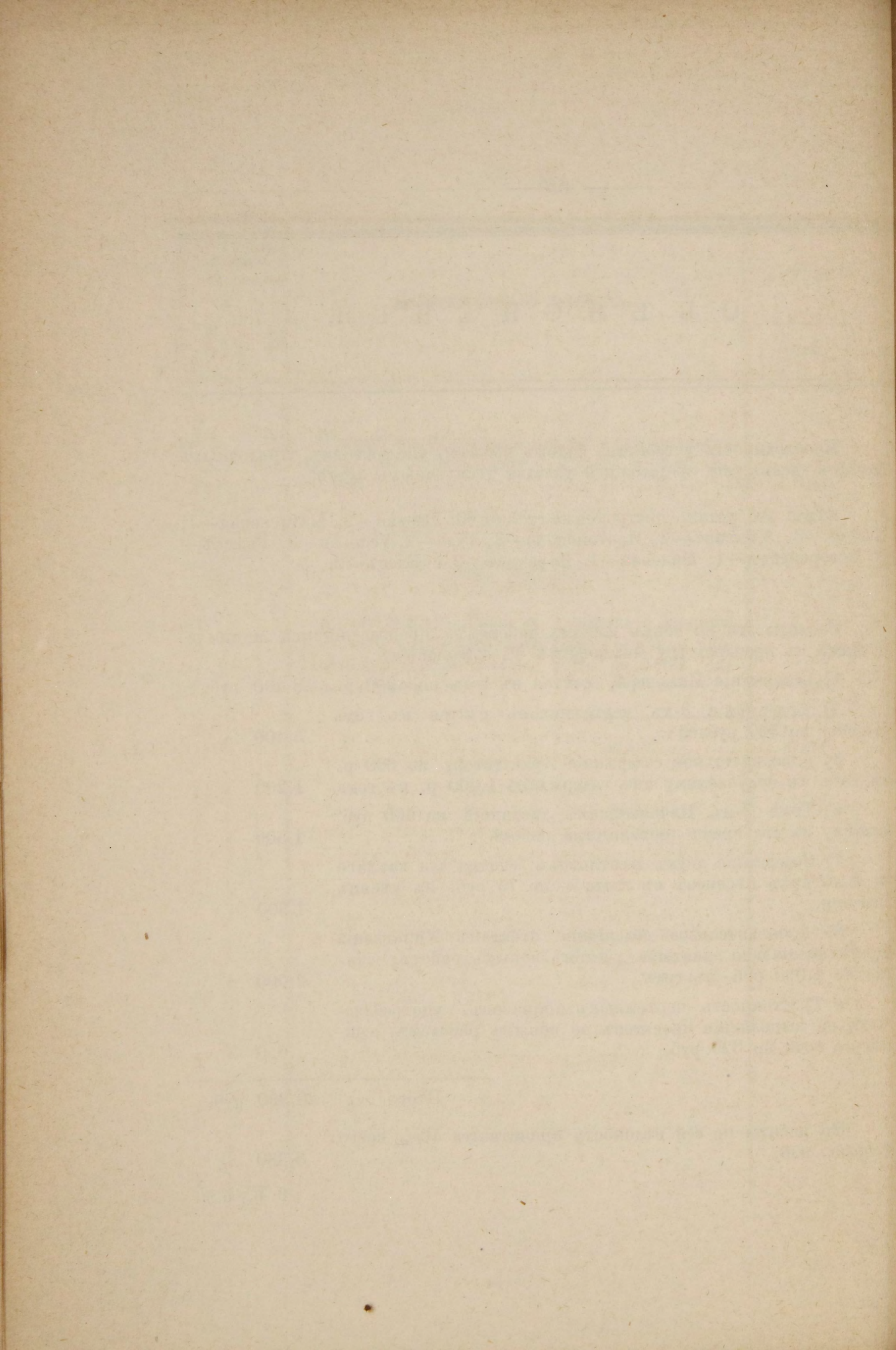
Будки необходимо построить на станціяхъ: Вязьма—2, Мятлевская—1, Калуга—3, Алексинъ—2, Протопопово—3, Тула—2, Узловая—3, Рязскъ—2, Богородицкъ—1, Малевка—1, Ефремовъ—2 и Елецъ—2.

Расходы эти по всѣмъ новымъ работамъ, производящимся и подлежащимъ къ производству заключается въ слѣдующемъ:

- 1) Содержаніе Инженера, считая въ годъ по 4200 р. 8.400 руб.
- 2) Содержаніе 3-хъ чертежниковъ считая въ годъ каждому по 900 рублей 5.400 »
- 3) Дополнительное содержаніе Архитектору по 600 р. въ годъ къ получаемому имъ содержанію 1.200 р. въ годъ 1.200 »
- 4) Тоже 3-мъ Начальникамъ дистанцій по 500 руб. каждому за все время производства работъ 1.500 »
- 5) Содержаніе двухъ десятниковъ, считая для каждаго по 6 лѣтнихъ мѣсяцевъ въ годъ, — по 75 руб. въ мѣсяцъ каждому. 1.800 »
- 6) Дополнительное содержаніе агентамъ Управленія дороги спеціально занятымъ учетомъ новыхъ работъ, считая по 1.000 руб. въ годъ 2.000 »
- и 7) Стоимость чертежныхъ припасовъ, употребляемыхъ на выполненіе проектовъ по новымъ работамъ, считая въ годъ по 325 руб. 650 »

Итого . . . 20.950 руб.

На работы по сей вѣдомости причитается 40% всего расхода, или. 8.380 »



Прилож. къ II Отд. 8 ст. пункт. б.

Копія.

ОБЩЕСТВО

Рязско - Вяземской желѣзной дороги.

РАЗЦѢНОЧНАЯ ВѢДОМОСТЬ

работъ произведенныхъ въ 1878 году и предполагаемыхъ къ производству въ 1879 году, за счетъ ассигнованнаго кредита въ 200.000 рублей, на устройство помѣщеній для Службы Подвижнаго Состава и Тяги и увеличеніе оборудованія Калужскихъ мастерскихъ.

№№ по порядку.	По раздѣлочной вѣдомости			Наименованіе работъ.	Сумма.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
				Отчужденіе земель.		
1				Добавочное отчужденіе земли 5 десятинъ по 150 руб.	750	—
				Земляныя работы.		
2				Для укладки 6 вер. 285,50 пог. саж. запасныхъ путей потребно произвести земляныхъ работъ 5,750 куб. саж. по 2 рубля	11500	—
				На ст. Калуга для 273 пог. с. путей и площадки центрального магазина . куб. с. 450,00		
				Тамъ-же для 1,092 пог. саж. тракціонныхъ путей, дровяныхъ и путей паровознаго зданія куб. саж. 950,00		
				На ст. Узловая, для 1,920 пог. саж. тракціонныхъ дровяныхъ путей и вѣсоваго помоста. куб. саж. 4,350,00		
				куб. саж. 5.750,00		
				Искусственныя сооруженія.		
3	3			Устройство на площадкѣ ст. Калуга деревяннаго мостика отверстіемъ 0,50 саж.	875	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я .

Отчужденіе 5 десятинъ потребно подь укладку вновь проектируемыхъ запасныхъ путей на ст. Узловая предполагаемыхъ къ устройству согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Укладка запасныхъ путей на станціяхъ: Калуга и Узловая имѣеть быть произведена согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Коп.	
	IV			Верхнее строеніе.			
4		1		Песку для балластнаго слоя, для укладки 6,571 версты запасныхъ путей потребно 1,511,33 куб. саж. по 2 руб. 50 коп.	3778	32	Положено израсходовать по 230 куб. саж. на версту пути.
5		2		Шпаль для 6,571 версты запасныхъ путей потребно 8,627 шт., по 50 коп.	4313	50	Положено по 1,313 штукъ на версту пути.
6		3		Рельсовъ со скрѣпленіями: Для укладки 6.571 версты запасныхъ путей потребно:			
			а	Рельсовъ по 7,000 пог. фут. на версту, а для 6,571 вер. потребно 45,997 пог. фут. или 22,998,5 пудъ по 2 руб. 25 коп.	51746	62	
7			б	Скрѣплений къ рельсамъ, полагая по 300 пудъ на версту путей, а для 6,571 вер. потребно 1,971,3 пудъ по 2 руб. 80 коп. . . .	5519	64	
8			в	Укладка 6,571 вер. путей, считая по 240 р. за версту.	1577	04	
	VIII			Станціонныя постройки.			
9		1	д	Постройка платформы на ст. Калуга, для разгрузки колесъ изъ вагоновъ	200	49	Постройка платформы для разгрузки колесъ изъ крытыхъ вагоновъ и платформъ необходима въ виду повторяющихся случаевъ поломки подвижнаго состава происходившей при разгрузкѣ колесъ прямо на землю.

№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.	
10		ж		Постройка новаго паровознаго зданія на 9 паровозовъ, съ пристройкою для конторы и кузницы на ст. Калуга.	25000	—	Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.
11		л		Устройство 5 каменныхъ пристроекъ при большихъ мастерскихъ ст. Калуга	27668	58	Работы исполняются согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 163.
12	2	ж		Постройка вновь на ст. Узловая малыхъ мастерскихъ для ремонта паровозовъ, съ перенесеніемъ локобиля и станковъ изъ Скопинскихъ мастерскихъ	29000	—	Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.
13		з		Устройство новаго паровознаго зданія на 9 паровозовъ на ст. Узловая	20000	—	Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года, за № 162.
	XI			Принадлежности станцій.			
14				Устройство 8 упоровъ на оконечностяхъ запасныхъ путей, по 25 руб.	200	—	Упоры, предѣльные столбики и стрѣлки составляютъ необходимыя принадлежности вновь проектированныхъ путей.
				На станціи Калуга для путей магазина. . . 1			
				« « « для путей тракціи . . . 1			
				На станціи Узловая « « « . . . 6			
				Итого 8.			

№№ по порядку.	По разцѣ- ночной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§§		Рубли.	Коп.
15				Установка 38 предѣльныхъ столбиковъ по 1 руб. 50 коп.	57	—
				На станціи Калуга для путей магазина . 2		
				« « « для путей тракціи . 18		
				« « Узловая « « « . 18		
				Итого 38.		
16				Стрѣлокъ съ крестовинами, сигналами всѣми принадлежностями и укладкою:		
				Одиночныхъ 28 по 500 руб. . . . 14,000,00		
				На станціи Калуга для путей магазина 2		
				Тракціи и топлива . . . 14		
				На станціи Узловая . . . 12		
				Итого 28		
				Двойныхъ пять по 1,000 р. . . . 5,000,00		
				На станціи Калуга 2		
				« « Узловая 3		
				Итого 5		

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

№№ по порядку.	По раздѣ- точной вѣдомости			Наименованіе работъ.	С у м м а.	
	Глава.	Статья.	§		Рубли.	Коп.
				Крестовины съ принадлежностями 3 по 75 рублей 225,00		
				На ст. Узловая для малыхъ мастер- скихъ.	19225	—
17	XI	1	д	Приобрѣтеніе и установка малаго поворот- наго круга на ст. Узловая для мастерскихъ. .	2900	—
	XIV			Общіе расходы.		
18		2		Пропорціональная часть содержанія личного состава и стоимости чертежныхъ принадлеж- ностей, считая на 2 года, т. е. по 1880 годъ включительно	4190	—
				Итого	208501	19

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

Согласно предложенію Правленія Общества, отъ 17 Января 1878 года,
за № 162.

Расходы эти по всеѣмъ новымъ работамъ производящимся и подлежа-
щимъ къ производству заключаются въ слѣдующемъ:

1.—Содержаніе инженера, считая въ годъ по 4,200 руб. . . 8,400 р.
2.—Содержаніе трехъ чертежниковъ считая каждому въ годъ
по 900 руб. 5,400 «
3.—Дополнительное содержаніе архитектору по 600 руб. въ
годъ къ получаемому имъ содержанію 1,200 руб. въ годъ . . . 1,200 «
4.—Тоже 3 начальникамъ дистанцій по 500 р. каждому за
все время производства работъ. 1,500 «
5.—Содержаніе двухъ десятниковъ, считая для каждаго по 6
лѣтнихъ мѣсяцевъ въ годъ, по 75 руб. въ мѣсяць каждому . . . 1,800 «
6.—Дополнительное содержаніе агентамъ Управленія дороги
спеціально занятымъ учетомъ новыхъ работъ, считая по 1,000 р.
въ годъ. 2,000 «
7.—Стоимость чертежныхъ припасовъ употребляемыхъ на
выполненіе проектовъ по новымъ работамъ, считая въ годъ по
325 руб. 650 «

20,950 р.

На работы по сей вѣдомости причитается 20% всего расхо-
да, или 4,190 р.

ВЪДОМОСТЬ

СКОЛЬКО имѣется площадей товарныхъ помѣщеній и
СКОЛЬКО необходимо вновь устроить площадей товарныхъ
помѣщеній, и сколько площадей имѣющихся готовыхъ
открытыхъ товарныхъ платформъ необходимо покрыть
постоянными крышами.

Название станцій.	Сколько имѣется площадей товарныхъ помѣщеній.			Сколько необходимо устроить площадей товарныхъ помѣщеній.						Сколько площадей имѣющихся готовыхъ открытыхъ товарныхъ платформъ необходимо покрыть постоянными крышами.				
	Пакгаузовъ.	Крытыхъ платформъ.	Открытыхъ платформъ.	Пакгаузовъ.			Крытыхъ платформъ.		Открытыхъ платформъ.		Квадратн. сажень.	Стоимость.		
				Квадратныхъ саж.	Стоимость.		Квадратн. сажень.	Стоимость.		Квадратн. сажень.		Стоимость.		
	Рубли.	Коп.	Квадратн. сажень.		Рубли.	Коп.		Квадратн. сажень.	Рубли.		Коп.	Квадратн. сажень.	Рубли.	Коп.
Вязьма	39	80	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Исаково	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Поляны-Воейково	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Износки	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Мятлевская	39	80	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Троицкая	—	—	50	9	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Пятовская	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Калуга	39	120	128	—	—	—	—	—	—	—	128	864	—	—
Покровская	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Фериково	—	—	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Алексинъ	—	—	90	9	360	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Даниловка	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Суходоль	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Обидимо	—	—	50	—	—	—	—	—	30	337	—	—	—	—
Протопопово	—	—	50	—	—	—	—	—	15	168	—	—	—	—
Тула	39	160	160	—	—	—	—	—	—	—	160	1080	—	—
Присады	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Оболенское	—	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Узловая	19	46	152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Название станцій.	Сколько имѣется площадей товарныхъ помѣщений.			Сколько необходимо вновь устроить площадей товарныхъ помѣщений.														
	Пакгаузовъ.	Крытыхъ платформъ.	Открытыхъ платформъ.	Пакгаузовъ.			Крытыхъ платформъ.			Открытыхъ платформъ.			Сколько площадей имѣющихся готовыхъ открытыхъ товарныхъ платформъ необходимо открыть постоянными крышами.					
				Квадратныхъ сажень.	Стоимость.		Квадратн. сажень.	Стоимость.		Квадратн. сажень.	Стоимость.		Квадратн. сажень.	Стоимость.				
					Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.			
Бобринь-донской	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Енифань	—	—	50	9	360	—	110	1980	—	—	—	—	—	—	40	270	—	—
Клекотки	—	40	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	120	810	—	—
Павелець	—	40	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Скопинь	40	80	52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Скопинь-Чулковскій	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Желтухино	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Рязскъ	19	40	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Богородицкъ	26	52	160	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	1080	—	—
Товарково	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Малевка	—	—	50	—	—	—	30	540	—	—	—	—	—	—	40	270	—	—
Караси	—	—	50	—	—	—	60	1080	—	—	—	—	—	—	40	270	—	—
Колодези	—	—	50	—	—	—	60	1080	—	—	—	—	—	—	40	270	—	—
Ефремовъ	76	160	187	—	—	—	320	5760	—	—	—	—	—	—	187	1262	25	—
Бабарыкино	—	—	30	—	—	—	40	720	—	—	—	—	—	—	30	202	50	—
Становая	—	—	50	—	—	—	30	540	—	—	—	—	—	—	40	270	—	—
Елецъ	39	160	160	—	—	—	240	4320	—	—	—	—	—	—	120	810	—	—

Прилож. къ III Отд. 10 ст. пунктъ а.

Копія.

съ прессъ-копіи.

Путь и сооруженія существующей вѣтви отъ станціи Павелець къ Павелецкому руднику требуютъ въ настоящее время капитальнаго ремонта т. е. замѣны шпаль, частей деревянныхъ мостовъ и проч.

Изъ свѣдѣній о движеніи грузовъ по вѣтви, полученныхъ изъ товарныхъ книгъ станціи Павелець видно:

1) Что въ 1876 году съ Павелецкаго рудника отправлено было каменнаго угля:—частными отправителями 95.700 пуд. и принадлежащаго Ряжско-Вяземской дороги 169.978 пуд., итого 265.678 пуд., лѣсныхъ матеріаловъ 3000 пуд., купороснаго масла 1114 п. и другихъ грузовъ 647 п., всего 270.440 п., за перевозку которыхъ, какъ видно изъ приложенной къ отчету Правленія Общества за 1876 годъ вѣдомости № 6-й,—выручено всего только 1005 р. 14 к.

2) Что въ томъ-же 1876 году на Павелецкій рудникъ съ разныхъ станцій прибыло только 7662 пуд. грузовъ въ томъ числѣ 6.660 пуд. лѣсныхъ матеріаловъ.

и 3) Что въ настоящемъ году никакихъ грузовъ въ прибытіи вовсе не было, а равно не было ничего

отправлено до 1-го апрѣля. Въ апрѣлѣ-же и маѣ мѣсяцахъ отправлено только 10.510 пуд. грузовъ, въ томъ числѣ 2000 пуд. колчедана и 1200 пуд. бутоваго камня.

Затѣмъ изъ собранныхъ свѣдѣній оказывается, что разработка каменнаго угля на Павелецкомъ рудникѣ въ настоящемъ году совсѣмъ прекратилась.

Въ виду вышеизложеннаго, находя, что за окончаніемъ разработки каменнаго угля и по незначительности перевозимыхъ грузовъ дальнѣйшему существованію вѣтви къ Павелецкому руднику въ настоящее время нѣтъ основанія, а содержаніе ея въ исправномъ состояніи требуетъ расходовъ, которые не будутъ даже покрываться доходами отъ движенія, имѣю честь увѣдомить Правленіе Общества, что, по моему мнѣнію, вѣтвь эта подлежитъ закрытію для движенія, съ разборкою уложеннаго на ней пути, на приведеніе чего въ исполненіе покорнѣйше прошу разрѣшенія Правленія Общества. Подлинное подписалъ Управляющій дорогою Инженеръ П. Усовъ, Скрѣпилъ Правитель Дѣль И. Цетреусъ.

Прилож. нъ III Отд. 10 ст. п. б.

копія.

Вслѣдствіе предложенія Правленія Общества, отъ ¹/₁₉ Августа сего года за № 1487, по вопросу объ устройствѣ на счетъ Общества Ряжско - Вяземской желѣзной дороги пристани на рѣкѣ Окѣ и Калугѣ, имѣю честь представить на усмотрѣніе Правленія Общества свѣдѣнія о стоимости содержанія вѣтви отъ ст. «Калуга» къ пристани на рѣкѣ Окѣ и о валовомъ доходѣ съ нея, извлеченныя изъ отчета Правленія Общества за 1876 годъ и изъ дѣлъ Правленія дороги. За перевозку грузовъ, отправленныхъ съ Калужской пристани на рѣкѣ Окѣ, Общество Ряжско-Вяземской дороги получило слѣдующій доходъ: провозной платы 3432 р. 05 к. и различныхъ дополнительныхъ сборовъ (нагрузка, записка и плата за переводъ наложенныхъ платежей)—531 р. 31 к.; всего 3.963 р. 36 к. Но въ провозной платѣ заключается провозъ не по одной вѣтви, а также и по главному пути отъ Калуги до станцій назначенія грузовъ, отправленныхъ съ пристани, а потому, для опредѣленія дохода, падающаго собственно на Калужскую-Окскую вѣтвь необходимо высчитать провозную плату отдѣльно на эту вѣтвь. Что-же касается дополнительныхъ сборовъ, то я полагаю, что эти сборы не слѣдуетъ причислять къ доходу отъ Окской вѣтви, такъ какъ по всей вѣроятности, грузы отправленные съ Окской пристани,

были-бы отправлены со ст. «Калуга» и въ томъ случаѣ, если-бы Окской вѣтви совсѣмъ не существовало, слѣдовательно дополнительный сборъ былъ-бы полученъ. Чтобы рассчитать, сколько выручено провозной платы за перевозку грузовъ по Окской вѣтви, я беру изъ отчета Правленія Общества за 1876 годъ слѣдующія свѣдѣнія: въ томъ году было отправлено съ Калужской пристани на рѣкѣ Окѣ груза I разряда 6368 пуд., II разряда 7 пуд., III разряда 41 пуд., IV разряда 40.784 пуд., V разряда 3000 пуд., по спеціальному тарифу А. 27.900 пуд. и по лѣсному и дровяному тарифамъ 1500 пуд. и по тарифамъ дорогъ I группы 20.400 пуд., итого 100.000 пуд. За нихъ взыскано провозной платы:

1) За перевозку 6368 пуд. груза, съ Окской вѣтви на протяженіи 8 верстъ по $\frac{1}{12}$ коп. съ пуда и версты, причитается 42 руб. 67 коп.

2) За перевозку 7 пудовъ груза 2 разряда по $\frac{1}{18}$ коп. съ пуда и версты 0 руб. 03 коп.

3) За перевозку 41 пуда груза 3 разряда по $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты 0 руб. 14 коп.

4) За перевозку 40.784 пуд. груза 4 разряда по $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты 110 руб. 12 коп.

5) За перевозку 3000 пуд. груза 5 разряда по $\frac{1}{36}$ коп. съ пуда и версты 6 руб. 60 коп.

6) За перевозку 27.900 пуд. груза по спеціаль-

ному тарифу А — $\frac{1}{45}$ коп. съ пуда и версты 50 руб. 22 коп.

7) За перевозку 1500 пуд. по лѣсному и дровяному тарифамъ могло быть взыскано за дрова — отъ 15 до 11 коп. съ вагона и версты или отъ $\frac{1}{40}$ до $\frac{1}{55}$ коп. съ пуда и версты, и за строительный лѣсъ — отъ $16\frac{2}{3}$ до 16 коп. съ платформы и версты или по 5 разряду по $\frac{1}{36}$ коп. съ пуда и версты. Не имѣя точныхъ данныхъ о томъ, по какому изъ означенныхъ тарифовъ были перевезены упомянутые 1500 пуд., я принимаю высшую цифру — $\frac{1}{36}$ коп. съ пуда и версты, при которой провозной платы причитается — 3 руб. 30 коп.

8) За перевозку 20.400 пуд. по тарифамъ 1 группы, провозная плата прямо опредѣлена быть не можетъ, потому что подробныхъ свѣдѣній о тарифныхъ разрядахъ этого груза въ отчетѣ Правленія Общества не содержится; но изъ приложенія къ отчету № 6 видно, что за грузы, перевезенные по тарифамъ 1 группы съ Окской пристани въ Калугѣ на дороги 1 группы, Ряжско-Вяземская дорога выручила всего 809 руб. 88 коп. Означенные грузы, всѣ безъ исключенія, должны были прослѣдовать чрезъ ст. «Вязьма». Слѣдовательно 809 руб. 88 коп. составляютъ провозную плату за разстоянiе Калуга-Вязьма 154 версты и за Окскую вѣтвь — 8 верстъ, итого за 162 версты. Отсюда видно, что доля Окской вѣтви изъ выручен-

ной суммы 809 руб. 88 коп., составляет 39 руб. 99 коп.

9) Кроме грузовъ, отправленныхъ съ вѣтви, въ 1876 году, были грузы, прибывшіе на вѣтвь, которые составили 9332 пуда. Родъ этихъ грузовъ въ отчетѣ не обозначенъ, но извѣстно, что между ними находились: отправленные со ст. «Износки» 360 пуд., переданные съ Московско-Курской желѣзной дороги 1555 пуд., отправленные со ст. «Тула» 600 пуд., Богородицкѣ 2599 пуд. и Ефремовѣ 4218 пуд. Дабы не умалить доходность вѣтви отнесеніемъ означенныхъ грузовъ къ низшимъ разрядамъ, я отношу ихъ къ 1 разряду. Но на ст. «Ефремовъ» всѣхъ отправленныхъ грузовъ 1 разряда было только 3186. Допуская, что все это количество отправлено на Калужскую вѣтвь, остальные отправленные со ст. «Ефремовъ» на эту вѣтвь 1032 пуда, я отношу уже ко 2 разряду. Вслѣдствіе чего получается грузовъ 1 разряда 8300 пуд. и 2 разряда 1032 п., съ которыхъ причитается провозной платы съ 1 разряда 55 руб. 61 коп. и съ 2 разряда 4 руб. 53 коп., итого 60 руб. 14 коп. Такимъ образомъ валовой доходъ отъ вѣтви со ст. «Калуга» къ рѣкѣ Окѣ въ 1876 году, съ приблизительною вѣрностію, долженъ быть опредѣленъ на сумму 313 руб. 21 коп.

За то же время, содержаніе Калужско-Окской вѣтви потребовало слѣдующихъ расходовъ:

Земляныя работы 1755 р. 29 к.

Ремонтъ балластнаго слоя	423	»	15	»
Ремонтъ рельсовыхъ скрѣпленій и перемѣна шпаль	214	»	85	»
Ремонтъ переѣздовъ	25	»	—	»
Ремонтъ сторожевыхъ будокъ	25	»	—	»
Стоимость будки снесенной весен- ними водами	500	»	—	»
Отопленіе сторожевыхъ будокъ	147	»	50	»
Очистка пути отъ снѣга, весенняя прочистка канавъ и ремонтъ и возоб- новленіе зашитъ	425	»	—	»
Освѣщеніе сигналовъ съ ремонтъ и возобновленіемъ приборовъ	45	»	—	»
Содержаніе дорожной и переѣздной стражи	468	»	—	»
Содержаніе ремонтныхъ рабочихъ	1260	»	—	»
Пропорціональное содержаніе стар- шихъ рабочихъ и дорожнаго мастера	600	р.	—	к.
<hr/>				
Итого по Службѣ Ремонта Пути и Зданій	5888	р.	79	к.

По Службѣ Подвижнаго Состава и Тяги работа маневрныхъ паровозовъ станціи «Калуга», которыми производилось движеніе по Калужской-Окской вѣтви, учитывается не по количеству верстъ, пройденныхъ паровозами, а по времени, по сему невозможно опре-

дѣлать какая часть этой работы и сопряженныхъ съ нею расходовъ причитается на Калужскую-Окскую вѣтвь и какая ея часть относится на маневры произведенные на путяхъ станціи Калуга.

Расходъ на Окскую вѣтвь по Службѣ Подвижнаго Состава и Тяги можетъ быть высчитанъ другимъ путемъ,—по тягѣ поѣздовъ, какъ это показано въ отчетѣ Правленія Общества за 1876 годъ, въ которомъ расходы по тягѣ поѣздовъ вычислены на версту протяженія дороги, считая, въ томъ числѣ 7 верстъ 123 саж. Калужской-Окской вѣтви. По моему мнѣнію въ этомъ случаѣ слѣдуетъ отнести на Окскую вѣтвь въ Калугѣ только тѣ расходы, которые производились на топливо для паровозовъ и на освѣщеніе ихъ, а также расходы на смазку, чистку и мелкій ремонтъ паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ. Что-же касается остальныхъ расходовъ по тягѣ поѣздовъ, приведенныхъ въ отчетѣ Правленія Общества, то я полагаю, что таковыя къ расходамъ Калужской-Окской вѣтви отнесены быть не могутъ, такъ какъ производятся независимо отъ того, существуетъ-ли эта вѣтвь, или нѣтъ.

Изъ отчета видно, что на версту протяженія Рязско-Вяземской желѣзной дороги, считая въ томъ числѣ 7 верстъ 123 саж. Калужской-Окской вѣтви, по тягѣ поѣздовъ израсходовано:

На топливо для паровозовъ . . . 492 р. 75 к.

На освѣщеніе паровозовъ, тендеровъ
и вагоновъ 81 р. 81 к.

На чистку и мелкій ремонтъ паро-
возовъ, тендеровъ и вагоновъ 30 » 30 »

Итого на версту 609 руб. 52 коп., что состав-
ляетъ на $7\frac{1}{4}$ верстъ дѣйствительнаго протяженія Ка-
лужской-Окской вѣтви 4419 руб. 02 коп. Но разу-
мѣется, этотъ расходъ требовался вѣткой пропорціо-
нально ея работѣ, а потому, чтобы приблизиться къ
болѣе вѣрной цифрѣ этого расхода, я полагаю, необ-
ходимо принять во вниманіе количество грузовъ пе-
ревозенныхъ по этой вѣтви, вывести процентное от-
ношеніе этого груза къ общему количеству грузовъ,
перевезенныхъ по Ряжско-Вяземской дорогѣ и срав-
нить съ процентнымъ отношеніемъ числа верстъ Ок-
ской вѣтви и осей линіи Ряжско-Вяземской дороги,
а изъ отчета видно, что изъ числа 20.677.535 пуд.
груза, перевезеннаго по Ряжско-Вяземской дорогѣ въ
1876 году на долю Калужской-Окской вѣтви причи-
тается 109.332 пуд.,—слѣдовательно этотъ грузъ со-
ставляетъ около 0,5% общаго количества грузовъ.
Отчетное же протяженіе Ряжско-Вяземской желѣзной
дороги принято въ 660 верстъ, а Калужская-Окская
вѣтвь составляетъ въ томъ числѣ $7\frac{1}{4}$ верстъ, или
немного болѣе 1% отчетнаго протяженія. Такимъ
образомъ оказывается, что расходы, вычисленные на
версту Калужской-Окской вѣтви по тягѣ поѣздовъ,
вдвое больше противъ того, что было-бы вычислено

по дѣйствительной работѣ этой вѣтви. Слѣдовательно, высчитанный мною расходъ 4419 руб. 02 коп. на Окскую вѣтвь по тягѣ поѣздовъ слѣдуетъ раздѣлить на два, чтобы получить приблизительно вѣрную цифру этого расхода, получится 2209 руб. 51 коп.

Расходы по Службѣ Движенія никакого отношенія къ Калужской-Окской вѣтви не имѣютъ, потому-что расходы эти должны производиться во всякомъ случаѣ даже и тогда, когда вѣтвь будетъ закрыта. На основаніи изложенныхъ мною данныхъ, слѣдуетъ полагать, что расходы Калужской-Окской вѣтви въ 1876 году составляли всего 8098 руб. 30 к.

Расходы эти превысили доходъ означенной вѣтви на 7785 руб. 09 коп., — слѣдовательно, Общество Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, отъ содержанія вѣтви, отъ ст. Калуга на рѣкѣ Окѣ, потерпѣло дефицитъ 96⁰/₀. Вслѣдствіе сего, считаю своею обязанностію доложить Правленію Общества, что устройство въ Калугѣ на рѣкѣ Окѣ пристани на средства Общества Ряжско-Вяземской желѣзной дороги поведетъ только къ непроизводительной и весьма значительной затратѣ капитала, который не принесетъ никакой пользы Обществу и будетъ безвозвратно потерянъ на совершенно ненужное сооруженіе. Въ виду изложеннаго, я полагаю-бы не только отказаться отъ устройства проектированной Министерствомъ Путей Сообщенія пристани, но ходатайствовать предъ Министерствомъ о совершенномъ закрытіи Калужской-

Окской вѣтви, такъ какъ опытъ почти трехъ-лѣтняго ея существованія (въ 1875 году вѣтвь перевезла еще меньше грузовъ, чѣмъ въ 1876 году) показалъ, что она не можетъ окупить расходовъ, требуемыхъ для содержанія ея въ исправности, а рассчитывать въ будущемъ на развитіе движенія на ней, для покрытія дефицита въ 96% не возможно, такъ какъ очевидно, что грузы рѣки Оки обходятъ Окскую вѣтвь въ Калугѣ не вслѣдствіе неудобствъ выгрузки изъ судовъ прямо на берегъ, а вслѣдствіе своего тяготѣнія къ Алексину и Серпухову; причемъ фрахтъ водою обходится много дешевле перевозки по желѣзной дорогѣ.

Прилож. къ III Отд. 10 ст. п. б.

На основаніи журнальнаго постановленія Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, отъ 1877 года за № 720, утвержденнаго 8 ноября того-же года Инженеръ Тайнымъ Совѣтникомъ Журавскимъ, для выясненія значенія Калужской-Окской вѣтви по отношенію къ Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ и къ судоходству по рѣкѣ Окѣ, — 2 декабря 1877 года въ городѣ Калугѣ собралась Коммисія состоящая изъ Инспектора Ряжско-Вяземской желѣзной дороги Г. Силича, Инспектора судоходства по рѣкѣ Окѣ Лейтенанта Г. Березовскаго и Инспектора работъ по рѣкѣ Окѣ Инженера Г. Терлецкаго, которая въ своемъ засѣданіи рѣшила для болѣе подробнаго изученія вышеозначеннаго вопроса собрать касающіяся до сего свѣдѣнія, какъ-то о тяготѣннн грузовъ по рѣкѣ Окѣ до постройки Ряжско-Вяземской желѣзной дороги и за нѣсколько лѣтъ послѣ ея открытія, о движеніи грузовъ по вѣтви за прошлые года о ея доходности и расходахъ по содержанію и наконецъ, чрезъ городскую Калужскую Управу о степени важности сей вѣтви для гражданъ города Калуги.

Получивши въ настоящее время всѣ означенныя свѣдѣнія, за исключеніемъ потребованныхъ изъ Городской Управы, Коммисія, состоящая изъ тѣхъ-же лицъ, вновь собралась 24 сентября 1879 года въ городѣ Калугѣ и приступила къ выясненію вышеозна-

ченнаго вопроса, при соучастіи Начальника движенія Ряжско-Вяземской желѣзной дороги Г. Волпянскаго и Начальника 12-й судоходной дистанціи Г. Давыдова, при чемъ рѣшила, въ виду безнадѣжности получить какой-либо отзывъ изъ Городской Калужской Управы, руководствоваться имѣющимися свѣдѣніями.

1.

Свѣдѣнія о нагрузкѣ и выгрузкѣ товаровъ на пристаняхъ рѣкѣ Оки: Калужской и Алексинской.

		Калужская пристань.		Алексинск. прист.	
		Грузилосьь.	Выгрузил	Грузилосьь.	Выгруз.
Въ 1873 году	клади. . .	2.081.035	2.544.836	385.900	6.858
	бревень . .	39.397	41.095	600	71.438
Въ 1874 году	клади. . .	125.375	2.298.754	16.523	71.357
	бревень . .	40.592	26.958	2.576	55.346
Въ 1875 году	клади. . .	1.253.974	1.206.613	179.500	7.500
	бревень . .	27.895	297.539	18.276	155.208
Въ 1876 году	клади. . .	509.150	1.028.883	219.500	8.320
	бревень . .	69.103	54.682	1.300	101.322
Въ 1877 году	клади. . .	205.050	788.492	132.500	200
	бревень . .	330	317.200	35	56.741
Въ 1878 году	клади. . .	78.046	1.101.046	149.200	4.550
	бревень . .	6.050	48.007	—	47.548

2.

Свѣдѣнія о движеніи грузовъ по вѣтвямъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги къ пристанямъ на рѣкѣ Окѣ въ городахъ: Калугѣ и Алексинѣ.

Калужская вѣтвь.				Алексинская вѣтвь.	
Отправлено съ вѣтви.		Прибыло на вѣтвь.	ИТОГО.	Отправлено съ вѣтви.	
Родъ груза.	Пуд.			Родъ груза	Пудъ.
Въ 1875 г.	Кожа выдѣланная, мука ржаная, мѣшки, овесъ, рогожи и мочала,	71.015	—	71.015	Алебастръ и гипсъ, желѣзо, дрова, лѣсъ раздѣланный и не раздѣланный, чугуны, чугуныя издѣлія и проч.
› 1876 г.	соль сѣмя льняное тряпье и проч.	100.000	9.332	109.332	—
› 1877 г.		140.231	5.040	145.271	1.313.025
› 1878 г.		131.167	145.024	145.691	1.249.475
					1.410.333

Изъ этихъ таблицъ Коммисія усматриваетъ, что количество грузовъ, принимаемыхъ Калужскою-Окскою пристанью, значительно превышаетъ количество грузовъ, принимаемыхъ Алексинскою пристанью, въ

то же время съ постройкою Ряжско-Вяземской желѣзной дороги количество грузовъ Калужской пристани ежегодно падаетъ, а именно: въ 1873 году было 2.544.836 пудовъ, а въ 1877—788.492 пуда.

Указанное явленіе, по заявленію Инспектора Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, Начальника движенія той-же дороги и Начальника 12-й судоходной дистанціи объясняется слѣдующими обстоятельствами: до постройки Ряжско-Вяземской желѣзной дороги городъ Калуга служилъ центромъ торговли для всѣхъ уѣздовъ Калужской губерніи, съ постройкою-же дороги значительная часть хлѣбной торговли перенеслась на станцію Мятлевская Ряжско - Вяземской желѣзной дороги, лежащую у Брестъ-Литовскаго шоссе, по которому снабжаются идущимъ по Ряжско-Вяземской желѣзной дорогѣ съ Елецкой вѣтви и со станціей отъ Ряжска хлѣбомъ близъ лежащія уѣзды какъ-то: Медыньскій, Масальскій. Юхновскій, Малоярославецкій и часть Боровскаго; лѣсная-же торговля на Калужской пристани не могла развиваться и упрочиться вслѣдствіе того, что близъ лежащія мѣстности къ этой пристани изобилуютъ своимъ лѣсомъ, а перевозка лѣса съ Калужской пристани по желѣзной дорогѣ по направленію къ Ряжску до Алексина невозможна, вслѣдствіе конкуренціи со стороны рѣки Оки.

Что-же касается Алексинской пристани, то, хотя она принимаетъ и менѣе грузовъ противъ Калужской

пристани, но будучи конечнымъ на рѣкѣ Окѣ сплавнымъ пунктомъ съ которымъ соприкасается Ряжско-Вяземская желѣзная дорога, — таковая привлекла на Ряжско-Вяземскую дорогу уже достаточное количество лѣсныхъ грузовъ, которые перевозятся по Алексинской вѣтви въ Тулу и за Тулу въ безлѣсныя мѣстности до Ельца и Ряжска.

Обращаясь затѣмъ къ предположенію, что развитію перевозки грузовъ съ Калужской-Окской пристани мѣшаетъ неимѣніе на пристани приспособленій для нагрузки и выгрузки грузовъ, Коммисія находитъ что, — такъ какъ Калужская пристань въ настоящее время служитъ складомъ товаровъ, снабжающимъ самый городъ Калугу и уѣзды, расположенные внѣ вліянія Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, — то количество грузовъ, которые прибываютъ на Калужскую пристань, никакимъ образомъ не можетъ пойти по Калужской-Окской вѣтви; а по сему отсутствіе на этой вѣтви приспособленій для нагрузки и выгрузки товаровъ не оказываетъ никакого вліянія на уменьшеніе перевозимаго по ней груза, что можетъ быть подтверждено еще тѣмъ, что со дня открытія Калужской-Окской вѣтви на это обстоятельство не поступало никакихъ заявленій со стороны промышленниковъ ни въ Управленіе желѣзной дороги, ни къ судоходному Начальству.

Что-же касается до тарифа, на который было указано въ журнальномъ постановленіи Комитета, какъ

на обстоятельство могущее отвлечь грузъ отъ Калужской пристани, вслѣдствіе будто-бы дороговизны провоза груза по Калужской Окской вѣтви, то по сравненію его со стоимостью мѣстной гужевоѣ доставки, послѣдняя не въ состояніи конкурировать съ отправкою груза по вѣтви, какъ это видно изъ прилагаемой при семъ вѣдомости, такъ какъ за перевозку, напримѣръ, груза 1-го разряда по вѣтви на протяженіи 8 верстъ взимается по $\frac{1}{12}$ коп. съ пуда и версты или $\frac{2}{3}$ коп. за все разстояніе, перевозка-же всякаго рода груза гужемъ на томъ-же разстояніи обходится по 2 коп. Наконецъ, то обстоятельство, что тотъ-же тарифъ благопріятствуетъ движенію грузовъ по Алексинской вѣтви служитъ неоспоримымъ доказательствомъ, что развитіе движенія грузовъ по Калужской вѣтви задерживается не вслѣдствіе тарифныхъ затрудненій, а по другимъ причинамъ.

Независимо отъ вышеизложеннаго, изъ имѣющихся свѣдѣній видно, что Правленіе Общества Рязско-Вяземской желѣзной дороги отъ эксплуатаціи Калужской вѣтви выручило:

въ 1875 году	200 р.
» 1876 »	300 »
» 1877 »	400 »
» 1878 »	390 »

При этомъ израсходовано:

	По Службѣ Ремонта Пути.	По Службѣ Движенія.	По Службѣ Тяги.	Итого.
въ 1879 г.	3134 р. 97 к.	3 р. 25 к.	1420 р. 30 к.	4558 р. 52 к.
» 1876 »	5888 » 79 »	— —	2210 » — »	8098 » 79 »
» 1877 »	2411 » 21 »	61 » 50 »	2905 » 40 »	5378 » 11 »
» 1878 »	2659 » 34 »	— —	2328 » 70 »	4888 » 4 »

Потерпѣло дефицитъ:

въ 1875 году . . .	4358 р. 52 к.
» 1876 » . . .	7798 » 79 »
» 1877 » . . .	4978 » 81 »
» 1878 » . . .	4598 » 04 »

Заключеніе Коммисіи: Такъ какъ на основаніи вышеизложеннаго, существующая Калужская Окская вѣтвь, въ теченіи пятилѣтняго ея существованія во-все не послужила развитію промышленности въ городѣ Калугѣ, а напротивъ, съ постройкою Ряжско-Вяземской желѣзной дороги таковая промышленность понизилась, не привлекла грузовъ на Ряжско-Вяземскую желѣзную дорогу и не оказала никакого вліянія на увеличеніе судоходства по рѣкѣ Окѣ, при чемъ въ то же время вынуждаетъ Правленіе Общества Ряжско-Вяземской дороги не производительно затрачивать на ея содержаніе и вообще эксплоатацію въ среднемъ около 5000 рублей въ годъ, — Коммисія принимая во вниманіе всѣ указанная обстоятельства, а также и

то, что эта дорога гарантирована Правительствомъ, находить закрытіе Калужской Окской вѣтви Ряжско-Вяземской желѣзной дороги весьма полезнымъ; но допуская возможность развитія судоходства въ будущемъ, вслѣдствіе техническихъ улучшеній водныхъ путей, полагала-бы, чтобы въ послѣднемъ случаѣ право на вѣтвь осталась-бы въ настоящей силѣ, для возобновленія ея въ случаѣ могущей явиться, вслѣдствіе сего въ ней надобности. вмѣстѣ съ тѣмъ Комисія полагала-бы возможнымъ разрѣшить въ настоящее время Обществу Ряжско-Вяземской желѣзной дороги разобрать на вѣтви путь со всѣми принадлежностями, съ тѣмъ, чтобы таковымъ воспользоваться для укладки запасныхъ путей на станціяхъ дороги или для ремонта пути главной линіи, смотря по тому гдѣ въ настоящее время выразилась-бы въ томъ надобность.

Прилож. къ III Отд. 10 ст. п. б.

МИНИСТЕРСТВО
ВНУТРЕННИХЪ ДѢЛЪ

КОПИЯ.

КАЛУЖСКАГО
ГУБЕРНАТОРА

Г. Инспектору Ряжско-Вяземской
желѣзной дороги.

ПО

КАНЦЕЛЯРИИ.

3-го Января 1880 года.

№ 32.

Г. КАЛУГА.

На отношеніе отъ 22 января 1878 г. за № 42, имѣю честь увѣдомить Васъ, Милостивый Государь, что при обсужденіи въ Калужской Городской Думѣ 9 октября 1879 г, возбужденнаго Вами вопроса, по ходатайству Правленія Общества этой дороги, о закрытіи желѣзнодорожной вѣтви отъ станціи «Калуга» къ пристани рѣки Оки, какъ видно изъ донесенія Городскаго Головы, выяснилось: 1) вѣтвь желѣзной дороги къ рѣкѣ Окѣ не доведена до того пункта, который назначенъ былъ по условію города съ Обществомъ Строителей Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, 2) назначенный тарифъ за перевозъ груза по

вѣтви признается весьма высокимъ и 3) вѣтвь Рязско-Вяземской желѣзной дороги, идущая отъ станціи «Калуга» къ рѣкѣ Окѣ, въ послѣдніе три года содержалась въ крайне небрежномъ состояніи относительно ремонта и проч., почему и эксплуатація этой вѣтви не могла производиться правильно. Недостроенная вполнѣ сказанная вѣтвь не только не имѣетъ въ концѣ пристанка, но даже сторожевой будки, не говоря уже о телеграфѣ, этимъ недостаткомъ она отличается отъ всѣхъ существующихъ вѣтокъ, такъ что всякій грузоотправитель долженъ отпрапляться на станцію.

Но не это составляетъ главное затрудненіе, а то, что вѣтвь вовсе не расчищается зимою и весною весьма поздно приводится въ положеніе, годное для передвиженія грузовъ. Напримѣръ, въ прошломъ году частные грузы было разрѣшено принимать едва въ августѣ мѣсяцѣ, а въ октябрѣ движеніе по вѣтви закрывается и слѣдовательно она бываетъ въ дѣйствиіи отъ 2 до 3 мѣсяцевъ. Между тѣмъ одни лѣсные матеріалы, необходимые всегда для самой желѣзной дороги и которые всего выгоднѣе получаютъ съ рѣки Оки, могутъ дать достаточно работы для вѣтви. Но кромѣ того, есть масса грузовъ, доставляемая гужемъ на баркахъ изъ Нижняго-Новгорода и другихъ пристаней, останавливающихся осенью около Калуги. Барки эти нагружаются солью, мочалою, керосиномъ, алебастромъ, желѣзомъ, тряпьемъ и могли-бы, разгружаясь на вѣтвь, доставлять свои товары на Вязьму и

Смоленскъ. Теперь-же эти товары перевозятся на станцію желѣзной дороги на лошадяхъ, вслѣдствіе неувѣренности въ своевременной подачѣ вагоновъ и отправки товаровъ. Съ другой стороны прибывающія барки съ верхнихъ пристаней Орла, Мценска, Бѣлева, съ разнымъ хлѣбомъ, преимущественно льянымъ сѣмянемъ, могли быть также, разгружаясь около вѣтви отправлять свои товары прямо къ Ригѣ и другимъ портамъ, но за неисправностію вѣтви грузы эти перевозятся или на лошадяхъ до станціи желѣзной дороги или-же барки спускаются ниже къ Алексину и тамъ разгружаются. По всѣмъ этимъ основаніямъ и даннымъ, очевидно, что вышеозначенная вѣтвь желѣзной дороги, если будетъ содержима въ надлежащемъ видѣ, не можетъ не принести пользы и непременно должна быть оставлена для удобства торговаго сообщенія. А потому, принявъ во вниманіе необходимость и важное значеніе въ торговомъ отношеніи вѣтви желѣзной дороги отъ станціи Калуга на рѣкѣ Окѣ при устройствѣ ея, согласно условій заключенныхъ Городскою Думою съ Обществомъ Строителей желѣзной дороги, содержаніе ея въ исправности и удобномъ состояніи и устраненіи встрѣчавшихся доселѣ неудобствъ по предмету отправления груза по вѣтви, Городская Дума не можетъ согласиться на закрытіе сказанной вѣтви желѣзной дороги, а напротивъ считаетъ необходимымъ просить распоряженія Правленія Ряжско-Вяземской желѣзной

дороги, а въ случаѣ надобности высшаго Правительства: во 1-хъ, къ устройству сказанной вѣтви до того пункта, который назначенъ по условію Думы съ Обществомъ Строителей желѣзной дороги; во 2-хъ къ устройству необходимаго въ концѣ вѣтви пристанка, содержанію вѣтви въ такомъ состояніи, дабы во всякое время была возможность перевозить на ней грузъ и въ 3-хъ, къ уменьшенію назначеннаго за перевозъ грузовъ тарифа, если это, по соображеніямъ Правленія, признается возможнымъ.

Подлинное подписали: Губернаторъ *Шевичъ* и Старшій Помощникъ Правителя Канцеляріи *Страховъ*.

Прилож. къ III Отд. 10 ст. пунктъ б.

Заявленіе Калужскаго
Городскаго Головы.

Возраженія Управленія Ряжско-
Вяземской желѣзной дороги.

1. Вѣтвь не доведена до
пункта, назначеннаго по
условію города съ строи-
телями дороги.

Журналомъ Коммисіи, собравшейся сог-
ласно постановленію Техническо - Инспек-
торскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ отъ
1877 года за № 720, 24 Сентября 1879 г.
засвидѣтельствована совершенная бездо-
ходность Калужской Окской вѣтви и от-
сутствіе всякой надобности въ ней для го-
рода Калуги.

Въ виду сего, слѣдуетъ признать, что
продолженіе вѣтви было бы совершенно на-
праснымъ расходомъ, крайне обременитель-
нымъ для Общества дороги и при томъ не
могущимъ доставить городу Калугѣ ни ма-
лѣйшихъ выгодъ или удобствъ, потому что
на протяженіи части берега рѣки Оки отъ
конца до вѣтви до пункта указаннаго горо-
домъ не было никакихъ складовъ грузовъ,
которые предъявлялись бы къ перевозкѣ
по вѣтви. Если бы они были, то Управ-
леніе дороги не замедлило бы продолжить
вѣтвь, примѣромъ чего можетъ служить
Алексинская вѣтвь къ пристани на рѣкѣ
Окѣ. Когда на ней развилась отправка гру-
зовъ, то по желанію отправителей Управ-
леніемъ дороги были устроены добавочные

пути для успѣшной нагрузки грузовъ. Не было причины для Управленія не сдѣлать все нужное и въ Калугѣ, еслибы это было въ интересахъ дороги, т. е. если бы были грузы и если бы были отправители, которые предъявили бы сколько нибудь значительное количество грузовъ къ перевозкѣ по Калужской вѣтви. За отсутствіемъ таковыхъ вѣтвь не была продолжена до конца съ разрѣшенія Техническо-Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, изложеннаго въ предписаніи г. Инспектору дороги отъ 23 Сентября 1876 г. за № 5215.

2. Тарифъ на перевозку По высшему разряду тарифа, т. е. $\frac{1}{12}$ к. грузовъ по вѣтви весьма съ пуда и версты, перевозка по вѣтви обходилась бы въ 0,67 коп. съ пуда; но къ этому высшему разряду тарифа отнесены лишь мануфактурные и колоніальные товары и вообще рѣдкіе предметы, которые по вѣтви не перевозились. Перевозимые же по вѣтви въ незначительномъ количествѣ: хлѣбные грузы, масляничные сѣмяна, тряпье, рогожи и мочала таксируются ниже $\frac{1}{30}$ коп. съ пуда и версты, слѣдовательно перевозка ихъ по вѣтви обходится дешевле 0,27 коп. съ пуда; а между тѣмъ, по собраннымъ Управленіемъ дороги справкамъ, оказывается, что перевозка тѣхъ же предметовъ отъ конца вѣтви до станціи Калуга на лошадахъ обходится до 2 коп. съ пуда.

3. Въ послѣдніе три года Исправное состояніе вѣтви доказывается да вѣтвь содержалась въ всегда производившеюся въ требовавшемся

крайне небрежномъ состо- размѣрѣ перевозкою по ней грузовъ, кото-
яніи относительно ремон- рыхъ
та и проч. почему и эк-
сплоатація вѣтви не могла
производиться правильно.

Отправлено Прибыло на
съ вѣтви. вѣтвь.

п у д о в ѣ.

въ 1876 году . . .	100.000	9.332
» 1877 » . . .	140.231	5.040
» 1878 » . . .	131.167	14.524

Заявленіе о невозможности производить правильную эксплоатацію вѣтви могло бы имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если бы отправители испытывали какія либо затрудненія въ перевозкѣ грузовъ по вѣтви. т. е. если бы эта перевозка замедлялась и вообще не могла производиться своевременно. Ничего подобнаго Городской Голова не заявляетъ и въ дѣйствительности во всѣ прошлые годы постоянная перевозка грузовъ по вѣтви была вполне возможна и если грузы не перевозились постоянно, то отъ того только, что ихъ не было. Предъявленные къ отправленію грузы никогда не оставались не отправленными и въ Управленіе дороги не поступало заявленій о неудовлетвореніи требованій по отправкѣ грузовъ по вѣтви.

4. Вѣтвь не только не имѣетъ въ концѣ пристанка, но даже сторожевой будки, не говоря уже о телеграфѣ, такъ что всякій грузоотправитель долженъ отправляться на станцію.

Сторожевая будка устроена на разстояніи $\frac{1}{4}$ версты отъ конца вѣтви у самаго же конца вѣтви будка не требуется.

О надобности въ пристанкѣ въ Управленіе дороги не поступало никакихъ заявле-

ній отъ отправителей. Устройство его въ концѣ вѣтви невозможно, потому что городомъ отведено подъ вѣтвь такое мѣсто, которое затопляется водою каждую весну, а вода бываетъ на столько сильна, что ледоходомъ въ 1876 году уже снесло сторожевую будку. Слѣдовательно, пристанокъ разрушался бы каждую весну; а на ежегодное возобновленіе его, отъ перевозки грузовъ по вѣтви, до сихъ поръ не получалось никакихъ средствъ.

Телеграфъ на вѣтви поддерживался въ исправномъ состояніи до 1878 года; но такъ какъ къ этому времени выяснилось, что эксплуатація вѣтви не можетъ окупать ея содержанія и было представлено ходатайство о закрытіи вѣтви, то ремонтъ телеграфа былъ отложенъ до окончанія дѣла по означенному ходатайству. Кромѣ того, телеграфъ на вѣтви не имѣлъ отношенія къ отправителямъ, потому что объ открытіи его для пользованія публики не было заявлено и дѣйствительно въ этомъ не было надобности. Надобности въ телеграфѣ для безопасности движенія по вѣтви также не имѣется, потому что движеніе по ней совершенно ничтожно и за неимѣніемъ на вѣтви разъѣздовъ, поѣзда ходили по ней какъ по отводному пути, въ сопровожденіи агентовъ Службы Движенія, при чемъ въ телеграфныхъ сношеніяхъ для этого движенія не было надобности.

5. Вѣтвь вовсе не расчищается зимою, а весною производится въ то только время когда на весьма поздно приводится въ положеніе, годное для передвиженія грузовъ. На примѣръ: въ прошломъ году—частные грузы было разрѣшено принимать едва въ Августѣ мѣсяцѣ. Перевозка частныхъ грузовъ по вѣтви производится въ то только время когда на рѣкѣ Ока бываетъ возможна навигація; но изъ 57-ми лѣтнихъ наблюденій за вскрытіемъ и замерзаніемъ рѣки Оки въ Калугѣ известно, что въ большинствѣ случаевъ Ока замерзаетъ въ Ноябрь мѣсяцѣ, вскрывается между 20 Марта и 1 Апрелья, остается же покрытою льдомъ среднимъ счетомъ 142 дня въ году *. Въ то время, когда Ока остается замерзшею на пристани не бываетъ никакихъ грузовъ, слѣдовательно расчистка вѣтви отъ снѣгу была бы совершенно непроизводительной затратой денегъ и рабочей силы.

Со времени вскрытія рѣки Оки (1 Апрелья) до спада весеннихъ водъ и осушенія берега проходитъ не меньше мѣсяца, слѣдовательно, къ ремонту вѣтви послѣ весенняго размыва ея, возможно приступить не ранѣе 1 Мая. Въ 1878 году перевозка частныхъ грузовъ по вѣтви началась съ 2-го Іюня, такъ какъ въ этотъ день былъ поданъ одинъ вагонъ по просьбѣ конторщика Россійскаго Общества транспортированія кладей г. Жаркова подъ нагрузку у 5-й будки. Случай этотъ извѣстенъ и г. Инспектору дороги, къ которому обращался г. Жарковъ, что видно изъ депеши г. Инспектора дороги отъ 1 Іюня того года за № 34.

*. «Калужская губернія» Поповаго. Томъ I, стр. 192.

6. Есть масса грузовъ, доставляемая гужемъ на баркахъ изъ Нижняго Новгорода и другихъ пристаней, остаиваемая осенью около Калуги. Барки эти нагружаются солью, мочалою, керосиномъ, алебастромъ, желѣзомъ, тряпьемъ и могли-бы, разгружаясь на вѣтви доставлять свои грузы на Вязьму и Смоленскъ. Теперь же эти товары перевозятся на станцію на лошадяхъ.

Издъ печатныхъ отчетовъ Правленія Общества видно, что станція Калуга отпра-вила къ Вязьмѣ и далѣе за нее:

	Въ 1876 г.	1877 г.	1878 г.
	п у д о в ъ:		
Соли	45,933	16,981	1,398
Мочалы	120	—	—
Керосина	985	1,019	—
Алебастра	2,275	2,096	2,979
Желѣза сортов.	984	557	3,190
Тряпья	61,341	—	3,628

Издъ приведенныхъ цифръ очевидно, что заявленіе городского головы о массѣ грузовъ, относится съ ничтожному количеству грузовъ и доходъ отъ перевозки ихъ ничтоженъ въ сравненіи съ расходами Общества на содержаніе вѣтви.

7. Прибывающія барки съ верхнихъ пристаней: Орла, Мценска, Бѣлева, съ разнымъ хлѣбомъ, преимущественно съ льнянымъ сѣменемъ, могли-бы также разгружаться около вѣтви, отправлять свои товары прямо къ Ригѣ и другимъ портамъ, но за неисправностію вѣтви грузы эти перевозятся на лошадяхъ до станціи или же барки спускаются ниже къ Алексину и тамъ разгружаются.

Издъ печатныхъ отчетовъ Правленія Общества видно, что со станціи Алексинъ было отправлено:

	Въ 1876 г.	1877 г.	1878 г.
	п у д о в ъ:		
Льнянаго сѣмени.	699	—	11,041
Хлѣбныхъ грузовъ.	1,755	10,950	17,409

Слѣдовательно указаніе на спускъ барокъ съ означенными грузами ниже Калуги, къ Алексину — совершенно не вѣрно. Мимо Калуги дѣйствительно проходятъ лѣсные грузы, сплавляемые по Окѣ изъ мѣстностей, лежащихъ выше Калуги, и поступающіе

на желѣзную дорогу въ Алексинѣ и Серпуховѣ, но это естественно объясняется тѣмъ, что желѣзная дорога не можетъ понизить стоимость провоза до размѣра стоимости сплавки.

Что касается отправки изъ Калуги, то таковая достигла:

Въ 1876 г. 1877 г. 1878 г.

пудовъ:

Льнянаго сѣмени. .	48,878	51,309	73,102
Хлѣбныхъ грузовъ.	47,526	76,959	87,011

Само собою разумѣется, что станція Калуга отправляла не одинъ только тотъ хлѣбъ, который прибывалъ въ Калугу на баркахъ, но и хлѣбъ подвозившійся на лошадяхъ, а между тѣмъ изъ вышеприведенныхъ цифръ видно, что количество отправленнаго со станціи Калуга хлѣба было совершенно ничтожно, и доходъ отъ перевозки этого груза ничтоженъ въ сравненіи съ расходами Общества по содержанию вѣтви. Рассчитывать на отправку хлѣбныхъ грузовъ и масляничныхъ сѣмянъ изъ Орла, Мценска и Бѣлева въ Ригу и другіе порты Балтійскаго моря черезъ Калугу совершенно невозможно. потому что Орель станція Орловско-Витебской дороги, Мценскъ станція Московско-Курской дороги, отстоящая только на 49 верстѣ отъ Орла, а Бѣлевъ находится ближе къ Мценску нежели къ Калугѣ, слѣдовательно все названные города для

Р. В.—86.

отправокъ своихъ грузовъ въ Ригу и Либаву могутъ пользоваться прямымъ и дешевымъ путемъ чрезъ Орель, Витебскъ и не имѣютъ надобности избирать обходный путь чрезъ Калугу, Вязьму, Смоленскъ, Витебскъ, тѣмъ болѣе, что провозная плата по этому пути дороже, вслѣдствіе применения Орловско-Витебскою дорогою предѣльныхъ тарифовъ.

РЯЖСКО-ВЯЗЕМСКАЯ

железная дорога.

СТАТИСТИЧЕСКІЯ ТАБЛИЦЫ.

СТАТИСТИЧЕСКІЯ СВѢДѢНІЯ.

ПАССАЖИРСКІЯ ДВИЖЕНІЯ.

Годъ.	Пассажирскихъ поѣздовъ.			Перевезено пассажировъ.				Итого.
	Число поѣздовъ.	Пройдено ими верстъ.	Средній пробѣгъ поѣзда.	І-го класса.	ІІ-го класса.	ІІІ-го класса.	Войскъ и арестантовъ	
1879	3422	661592	193	7329	39095	439968	88035	574427
1878	3654	724060	198	9086	43324.	425679	140454	618534
1877	3159	649811	205	8189	38036	395529	76619	518373
1876	4251	898219	211	8053	37599	387067	51699	482418
1875	4214	897689	213	7343	39122	348270	22203	416938
1874	676	51872	67	1132	4490	40618	2698	48938
1873	733	32120	44	773	3201	34983	2076	41033
1872	732	32208	44	903	3219	30945	1582	36649
1871	721	31702	44	1164	2584	27008	1028	31782

Дорога до 15 Декабря 1874 года дѣйствовала лишь на Скопинскомъ и Павелецкомъ участкахъ.

П А С С А Ж И С К О Е Д В И Ж Е Н И Е.

П Е Р Е В Е З Е Н О П А С С А Ж И Р О В Ъ.

В ъ т о м ъ ч и с л ѣ.

Годъ.	В ъ т о м ъ ч и с л ѣ.							
	Вязьмы Ряжскъ.	Ряжскъ Вязьма.	Вязьма Елецъ.	Елецъ Вязьма.	Ряжскъ Елецъ.	Елецъ Ряжскъ.	Узловая Елецъ.	Елецъ Узловая.
1879	237935	227690	29290	27628	1911	1805	24075	24084
1878	266782	245240	28718	27794	2032	1792	23690	22495
1877	212561	206406	25857	26912	1456	1757	23093	20331
1876	190879	203217	23715	22129	1290	1911	19761	19516
1875	144556	186938	24313	23311	1259	1296	17806	17459
1874	—	—	—	—	—	—	—	—
1873	—	—	—	—	—	—	—	—
1872	—	—	—	—	—	—	—	—
1871	—	—	—	—	—	—	—	—

П А С С А Ж И Р С К О Е Д В И Ж Е Н И Е.

Годъ.	ПЕРЕВЕЗЕНО КЛАДИ.						На каждый поѣздъ.	
	Багажа	Товара большой скорости.	Воинской клади.	По штуч- ныхъ пред- метовъ.	Живот- ныхъ.	ИТОГО.	Пассажи- ровъ.	Багажа и проч.
	Пудовъ.	Пудовъ.	Пудовъ.	Пудовъ.	Пудовъ.	Пудовъ.		Пудовъ.
1879	144925	30942	155763	900	50340	382870	168	42,32
1878	160485	38315	303290	3000	44061	549151	171	44,5
1877	142899	38672	40649	5550	31684	259454	166	45,6
1876	149306	44306	275462	3300	22764	495138	113	35,16
1875	123644	27218	2073	3050	7191	163176	100	29,39
1874	17187	6675	—	300	1227	25389	64	37,5
1873	13563	3798	21	300	588	18270	56	25,00
1872	13511	3191	9	500	270	17481	50	23,9
1871	10248	1727	—	—	—	—	44	—

П А С С А Ж И Р С К О Е Д В И Ж Е Н И Е .

Годъ.	Среднее пространство пройденное.		Средняя выручка поѣзда.			СРЕДНЯЯ ВЫРУЧКА.				
	Пасса- жиромъ.	Бага- жемъ.	Съ пасса- жировъ.	Съ кла- ди.	ИТОГО.	Съ каж- даго пас- сажира.	Съ пуда клади.	Съ пас- саж. вер- сты.	Съ пуда версты клади.	На версту пройден- ною поѣз- домъ.
	Верстъ.				Рублей.	Копѣекъ.	К о	п ъ	е к	ъ.
1879	95,58	—	—	—	169.42	91,71	—	0,96	—	0,88
1878	106,00	—	—	—	186.75	89,73	5,18	0,85	—	0,94
1877	90,71	—	—	—	175.45	90,34	5,30	1,00	—	0,85
1876	85,28	—	—	—	124.79	94,63	—	1,11	—	0,50
1875	80,49	—	—	—	108.50	100,93	—	—	—	0,50
1874	54,00	—	—	—	43.82	—	—	—	—	0,65
1873	41,00	—	—	—	32.41	0.5433	—	—	—	0,74
1872	41,00	—	—	—	29.83	0.5517	—	—	—	0,68
1871	42,00	—	—	—	26.82	—	—	—	—	0,61

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНИЕ.

Годъ.	Сдѣлано пассажиро- верстъ.	Сдѣлано пудо-верстъ кладью.	В ы р у ч е н о .	
			Съ пассажировъ.	Съ клади.
			Р у б	л е й.
1879	54902557	—	527013,57	52614,88
1878	65563316	65563316	567583,66	106589,65
1877	47022159	—	—	—
1876	41128056	83226814	—	—
1875	33557964	—	420804,45	36405,50
1874	2643226	—	33643,87	23762,64
1873	—	—	22090,24	1664,78
1872	1518286	768526	20226,12	1538,13
1871	1333552	—	—	—

Т О В А Р Н О Е Д В И Ж Е Н И Е.

Годъ.	ТОВАРНЫЕ ПОѢЗДА.			ПЕРЕВОЗКА ТОВАРОВЪ.			
	Число поѣздовъ.	Пройдено ими верстъ.	Средній пробѣгъ.	Товаровъ малой скорости.	Каменнаго угля.	Воинскихъ тяжестей и штучныхъ предметовъ.	ИТОГО.
1879	5838	1226028	210	30972929	10279698	216201*	41,468,828
1878	4772	1222837	256	24531917	8659507	209740	33,401,164
1877	3408	1059039	310	21334934	5514277	34160	26,903,371
1876	2379	679522	281	15752901	4455560	73880	20,282,340
1875	3043	539660	177	—	—	123680	17,343,599
1874	806	99334	116	—	—	54470	7,567,556
1873	1026	40252	39	—	—	73400	7,501,235
1872	—	—	—	—	—	8300	6,305,635

*) Подвижной составъ принятъ въ 500 пудъ Животное въ 20 пудъ Экипажи и Гробы по 50 пудъ.

Т О В А Р Н О Е Д В И Ж Е Н И Е.

Годъ.	ПЕРЕВЕЗЕНО ТОВАРОВЪ.			Средній про- бѣгъ пуда- товаровъ.	Средняя вы- ручка поѣзда.	Средняя вы- ручка пудо- версты.
	Въ томъ числѣ отправлено до- рогою.	Въ томъ числѣ принято дорогою.	На каждый по- ѣздъ приходится товара.			
	П у	д о	в ъ.	Версть.	Рублей.	Копѣекъ.
1879	35713320	5578808	7073	157,66	308,18	0,027
1878	28409318	4782106	6976	162,46	332,62	0,029
1877	23158873	3690338	7878	195,00	429,36	0,028
1876	16781590	342687	8494	151,00	389,08	0,030
1875	14886766	2333153	5658	149,00	253,14	0,029
1874	—	—	11047	52,00	164,72	0,029
1873	—	1524194	7311	45,00	—	0,029
1872	—	1717096	—	43,62	—	0,029

Товарное движеніе.		О Б Щ І Е В Ы В О Д Ы.									
Годъ.	Сдѣлано пудо- верстъ товарами.	Длина главнаго пути.	Пробѣгъ по- ѣздовъ.		Линейная длина дороги съ вѣтвями и развѣздами,	П Р И Х О Д Ъ.					
			Общій	Полезный.		Съ пассажирскаго движенія.			Съ товарнаго дви- женія.		
						Всего.	На версту.		Всего.	На версту.	
							Дороги	Полезна- го про- бѣга.		Дороги.	Полезна- го про- бѣга.
Р у б л е й. Р у б л е й.											
1879	7456870201	643	3121800	2155191	700	579427/21	877/92	0,2688	1934416/88	2930/93	0.8976
1878	6510219392	643	3032265	2177761	700	674173/33	1021/47	0,3035	1587253/76	2404/93	0.7289
1877	5392352656	643	2736820	1822345	690	550200/33	883/64	0,3019	1463263/16	2217/06	0.8029
1876	5257068352	643	2597093	1577741	680	530488/79	803/78	0,3362	925612/89	1402/44	0.5867
1875	3140459649	643	—	1437349	670	456681/41	686/73	0,3177	770705/80	1158/96	0.5362
1874	2577246533	643	—	61585	—	22307/08	309/82	0,3291	85075/38	1181/60	1.2551
						14544/60	21/87	0,2362	26853/20	40/38	0.4360
1873	—	72	—	67484	—	23755/02	329/93	0,3281	97356/12	1362/17	1.3453
1872	—	44	—	—	—	21764/25	494/64	0,3775	59439/98	1350/91	1.0323

О Б Щ І Е В Ы В О Д Ы.

П Р И Х О Д Ъ.

Р А С Х О Д Ъ.

Годъ.	Разныя статьи прихода.			Итого приходъ.			Содержаніе Центр. Упр.		
	Всего.	На версту		Всего.	На версту		Всего.	На версту	
		дороги.	поверст. пробѣга.		дороги.	поверст. пробѣга.		дороги.	поѣзда.
	Р у б	л и.		Р у	б л и		Р у б л и	Р у б л и	
1879	258008/10 ³ / ₄	390,92	0,1197	2771852/03 ³ / ₄	4199/77	1,2861	214795,11	325,45	0,0997
1878	356556/57	540,24	0,1637	2617983/64	3966/64	1,2021	205735,10	311,72	0,0944
1877	265436/26	402,18	0,1456	2278900/26	3544/17	1,3047	178783,56	270,88	0,0981
1876	116891/13	117,10	0,0741	1572992/79	2383,32	0,9970	168218,37	254,87	0,1066
1875	100938/86	151,79	0,0703	1328854/61	1998,27	0,9245	147422,77	221,69	0,1026
1874	20249,86	281,25	0,2987	127632,32	1772,67	1,8829	3988,83	138,73	0,1473
	3244,42	4,88	0,0527	44642,22	67,13	0,7249	4328,31	6,50	0,0703
1873	14113,09	196,01	0,1950	135224,23	1878,11	1,8684	9618,91	133,60	0,1928
1872	13257,85	301,30	0,2297	94462,08	2146,86	1,6395	11976,74	272,20	0,2079

О Б Щ І Е В Ы В О Д Ы.
Р А С Х О Д Ъ

Годъ.	Содержаніе Управл. дороги.			Ремонтъ пути и зданій.				По движенію.		
	Всего.	На версту		Всего.	На версту.			Всего.	На версту	
		протяж. дороги.	пробѣга поѣзда.		протяж. дороги.	линейной длины дороги.	пробѣга поѣзда.		протяж. дороги.	пробѣга поѣзда.
1879	296744/15	449,61	0,1377	753194,21	1141,20	1075,98	0,3494	342146,41	518,40	0,1588
1878	285326,94	432,31	0,1310	682914,45	1034,72	975,59	0,3136	336692/32	510,14	0,1546
1877	253947,34	384,77	0,1393	554784,96	840,58	804,03	0,3044	304302,06	461,06	0,1670
1876	258628/60	391,87	0,1639	613557,36	929,63	902,29	0,3889	302767,31	458,74	0,1919
1875	235971/94	354/85	0,1642	470970,67	708,22	702,94	0,3277	247024,05	371,46	0,1718
1874	30901,04	429/18	0,4558	49737,90	690,80	—	0,7338	21833,94	303,25	0,3221
	10929,35	16/44	0,1775	13078,15	19,67	—	0,2123	9280,10	13,95	0,1507
1873	26992,50	374,90	0,3730	33923,03	471,15	—	0,4687	21031,08	292,10	0,2906
1872	25821,70	586,86	0,4483	24806,53	563,78	—	0,4307	16203,22	368,25	0,2813

О Б Щ И Е В Ы В О Д Ы.
Р А С Х О Д Ъ.

Годъ.	По движущей силѣ.			Экстраординарные расходы.			Служебная перевозка.		
	Всего.	На версту		Всего.	На версту		Весь рас- ходъ.	На версту.	
		дороги.	поѣзда.		дороги.	поѣзда.		дороги.	поѣзда.
1879	1,332640/51	2019,15	0,6183	18915/85	28,66	0,0088	135235,83	204,90	0,0628
1878	1,196076/43	1812,24	0,5492	29587/52	44,83	0,0136	2120,36	3,21	0,0010
1877	1,035449/18	1568,87	0,5682	59193,02	89,69	0,0325	9900,00	15,00	0,0054
1876	1,012777/58	1534,51	0,6419	154856/14	234,63	0,0982	—	—	—
1875	780707/27	1174,00	0,5431	22922,35	—	—	—	—	—
1874	{	45542,00	632,53	0,6719	—	—	—	—	—
		26349,76	39,62	0,4278	—	—	—	—	—
1873		41813,98	580,75	0,5778	3360,00	46,67	0,0464	—	—
1872		38605,52	877,39	0,5838	—	—	—	—	—

О Б Щ И Е В Ы В О Д Ы .									
Р А С Х О Д Ъ .							О С Т А Т О К Ъ .		
Годъ.	Уплата % по займамъ.			Всего расхода.			Дефицитъ.		
	Всего.	На версту		Всего.	На версту		Всего.	На версту	
		дороги.	поѣзда.		дороги.	поѣзда.		дороги.	поѣзда.
1879	168146,69	254,77	0,0780	3261818/78	4942,14	1,5134	489966,74	742,37	0,2273
1878	119848/27	181,59	0,0551	2858301/41	4330,76	1,3125	240317/76	364/12	0,1103
1877	246992,50	374,12	0,1355	2643282/64	4004,97	1,4504	364382/39	552,09	0,1999
1876	108191/76	163,93	0,0686	2618997/15	3968,18	1,6600	1046004/36	1584,86	0,6630
1875	77866,04	—	—	1984614/14	2984,38	1,3807	655759/53	986, ¹¹	0,4562
1874	—	—	—	158003,72	2194,49	2,3309	303071,39	421,82	0,4480
				63965,67	96,18	1,0386	193203,45	2905	0,3137
1873	—	—	—	136739/51	1899,17	1,8893	1515,28	—	—
1872	—	—	—	117413,91	2668,49	1,9520	22951,83	521,63	0,3125

Инженеръ Алексѣй Петлинъ.

