

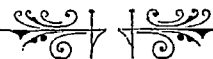
№ XIV.

ДОКЛАДЪ СОВѢТА СЪѢЗДА

XXXIV Съезду горнопромышленниковъ юга Россіи

по XIV вопросу программы:

„О постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей, объ отношеніи между желѣзными дорогами и владельцами подъѣздныхъ путей, о складахъ при желѣзныхъ дорогахъ и вообще объ отношеніяхъ южной горной и горнозаводской промышленности къ желѣзнымъ дорогамъ“.



ХАРЬКОВЪ.

Т-во „Печатня С. П. Яковлева“, Гончаровскій бульваръ, домъ Т-ва, № 6/2.

1909.

Докладъ Совѣта Съѣзда XXXIV Съѣзду Горнопромышленниковъ юга Россіи.

По XIV вопросу программы:

„О постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей, объ отношеніи между желѣзными дорогами и владѣльцами подъѣздныхъ путей, о складахъ при желѣзныхъ дорогахъ и вообще объ отношеніяхъ южной горной и горнозаводской промышленности къ желѣзнымъ дорогамъ“.

Постановленія XXXIII Съѣзда.

XXXIII Съѣздъ горнопромышленниковъ юга Россіи, по обсужденіи докладовъ Совѣта Съѣзда и Комиссіи по желѣзнодорожнымъ вопросамъ, постановилъ:

1. Возбудить ходатайство о томъ, чтобы при отправкѣ грузовъ въ навалку разрѣшалось перегружать вагонъ сверхъ подъемной его силы въ установленныхъ Общимъ Уставомъ Р. ж. д. предѣлахъ, съ тѣмъ, чтобы излишекъ перевозился за плату тарифа, исходя изъ повагонной ставки за каждый пудъ фактического перегруза.

2. Поручить Совѣту Съѣзда выработать, въ дополненіе къ дѣйствующему Положенію, правила для руководства при заключеніи договоровъ на примыканіе и эксплуатацію подъѣздныхъ путей частнаго владѣнія и пользованія и ходатайствовать о ихъ утвержденіи.

3. Возбудить ходатайство о предоставленіи жел. дорогамъ права отчуждать, въ случаѣ необходимости, потребное количество земли подъ склады, арендуемые грузоотправителями.

4. Поручить Совѣту Съѣзда возбудить чрезъ своихъ членовъ, входящихъ въ составъ Харьковскаго Горнозаводскаго Комитета, вопросъ о неполнотѣ примѣненія п. 23 Временныхъ правилъ на подачу и нагрузку вагоновъ и просить Комитетъ обратить на это обстоятельство серьезное вниманіе и выработать болѣе удобный для промышленности порядокъ подачи и сдачи вагоновъ.

5. Ходатайствовать о разрѣшеніи сооруженія линій Льговъ—Рига и Николо-Козельскъ—Умань, поручивъ Совѣту Съѣзда разработать и освѣтить мотивы этого ходатайства.

6. Ходатайствовать о постройкѣ дороги Волноваха—Таганрогъ.

7. Поручить Совѣту Съѣзда изучить вопросъ о возможности поддержать ходатайство Таганрогскаго Городскаго Головы о проведеніи вѣтви Таганрогъ—Звѣрево, а также изучить условія постройки желѣзной дороги, соединяющей антрацитовый районъ съ однимъ изъ портовъ Азовскаго моря.

8. Поручить Совѣту Съѣзда принимать соотвѣтствующія мѣры (подавать докладныя записки, участвовать въ совѣщаніяхъ и т. п.) при возникновеніи разнаго рода вопросовъ, затрагивающихъ интересы горной и горнозаводской промышленности юга Россіи въ ея отпопненіяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ и посылать пзъ среды Совѣта представителей отъ имени Съѣзда въ правительственныя и общественныя учрежденія въ случаяхъ, когда этого потребуетъ обстоятельства дѣла.

Исполненіе постановленій XXXIII Съѣзда.

По первому вопросу—*о нормальномъ переѣзѣ вагоновъ*—Совѣтомъ Съѣзда было возбуждено соотвѣтствующее ходатайство предъ г. министромъ торговли и промышленности. Кромѣ того по этому вопросу представителемъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи въ порайонныхъ комитетахъ былъ сдѣланъ докладъ Харьковскому комитету, причемъ послѣдній постановилъ, согласно доклада, возбудить соотвѣтствующее ходатайство предъ центральнымъ комитетомъ, имѣя въ виду, что проведеніе указанной мѣры, не причиняя никакого ущерба желѣзнымъ дорогамъ, въ то же время можетъ повести къ устраненію совершенно излишней работы по отгрузкѣ и догрузкѣ на станціяхъ отправленія.

Это ходатайство удовлетворено, именно: въ отмѣну циркуляра 1902 года за № 37377, Управление желѣзныхъ дорогъ объявило по линіямъ (пирк. отъ 1—3 іюля за № 16662/136), что всѣ отправляемые повагонные грузы «могутъ быть перевозимы въ количествѣ, соотвѣтствующемъ подъемной силѣ вагоновъ, съ допускаемымъ для каждаго вагона нерегрузомъ».

По вопросу *о подъѣздныхъ путяхъ частнаго пользованія* былъ сдѣланъ докладъ Харьковскому порайонному комитету (VI сессія). Въ виду важнаго значенія, какое вопросъ этотъ, при правильномъ рѣшеніи его, долженъ имѣть для успѣшной работы желѣзныхъ дорогъ, комитетъ постановилъ образовать особую комиссію для разработки вопроса, при участіи представителей заинтересованныхъ сторонъ. Въ составъ комиссіи вошли: Э. Р. Фертнеръ, М. И. Вишоваты, В. В. Шидловскій, М. И. Нѣмецъ и М. М. Дубинскій. Занятія комиссіи продолжаются въ настоящее время.

Такъ какъ вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ ближайшимъ образомъ затрагиваетъ интересы горной и горнозаводской промышленности, то представляется желательнымъ, чтобы Съѣздъ установилъ основные принципы, коими могъ бы руководствоваться представитель Съѣзда въ означенной комиссіи.

Вопросъ *о порядкѣ подачи и сдачи вагоновъ* (п. 23 временныхъ правилъ) былъ внесенъ на обсужденіе Харьковского горнозаводскаго комитета, причемъ, по обсужденіи этого вопроса, былъ выработанъ порядокъ подачи вагоновъ партіями, каковой порядокъ примѣняется въ настоящее время въ Алмазникскомъ районѣ.

Вопросъ *о проведеніи вѣтви Таганрогъ—Звѣрево* Совѣтъ Съѣзда имѣетъ честь внести на обсужденіе Комиссіи Съѣзда по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, совмѣстно съ ходатайствомъ И. П. Яковенко *о проведеніи вѣтви Штеровка—Ростовъ н/Д.*

По вопросу о сооруженіи линій Льговъ—Рига, Николо-Козельскъ—Умань и Волноваха—Таганрогъ Совѣтомъ Съѣзда представлена докладная записка министру торговли и промышленности (20/ч № 1509).

Возникавшіе въ теченіе отчетнаго года вопросы, связанные съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ.

1. Междувѣдомственная комиссія по выработкѣ плана желѣзнодорожныхъ изысканій.

Министромъ путей сообщенія, по соглашенію съ подлежащими вѣдомствами, въ текущемъ году было образовано при Управленіи по сооруженію желѣзныхъ дорогъ междувѣдомственное

совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ О. А. Струве, для выработки плана желѣзнодорожныхъ изысканій на предстоящіе годы.

Задачи означеннаго совѣщанія должны заключаться въ разработкѣ плана дальнѣйшаго развитія и расширенія существующей желѣзнодорожной сѣти, въ соответствии съ каковымъ планомъ и будутъ намѣчены линіи, подлежащія техническому и экономическому изслѣдованіямъ.

Ближайшимъ образомъ, возложенная на совѣщаніе задача распадается на двѣ части: а) на установленіе плана дорогъ, которыя подлежали бы постепенному изслѣдованію въ теченіе ряда лѣтъ и б) на выясненіе тѣхъ линій, кредиты на производство изысканій по которымъ вносятся въ бюджетъ 1910 года.

Желая использовать тотъ опытъ, который имѣется въ средѣ порайонныхъ комитетовъ, при ихъ наблюденіи за работою сѣти, предсѣдатель совѣщанія обратился къ предсѣдателямъ порайонныхъ комитетовъ съ просьбой сообщить совѣщанію соображенія комитетовъ относительно желательнаго развитія желѣзнодорожной сѣти.

Ранѣе того въ Совѣтъ Съѣзда поступило отъ бюро уполномоченныхъ сообщеніе о томъ, что членъ совѣщанія А. О. Ивановъ проситъ сообщить ему, постройка какихъ линій интересуетъ Горнопромышленниковъ юга Россіи.

Въ связи съ изложенными обстоятельствами Совѣтомъ Съѣзда было представлено въ означенную Комиссію докладная записка о желательности сооруженія линіи Миллерово—Саратовъ—Кинель (15/IV № 2872).

Докладная записка.

По вопросу о необходимости проведения желѣзнодорожной магистрали отъ ст. Миллерово Юго-Восточныхъ ж. д. до Саратова и затѣмъ до ст. Кинель Самаро-Златоустовской жел. дор.

Среди тѣхъ магистралей желѣзнодорожныхъ линій, осуществленіе которыхъ въ скорѣйшемъ времени было бы желательнымъ и о проведеніи которыхъ были сужденія въ порайонныхъ Комитетахъ и другихъ совѣщательныхъ учрежденіяхъ, находится линія *Миллерово—Саратовъ*, съ одновременнымъ сооруженіемъ линіи Саратовъ—Кинель съ мостомъ чрезъ Волгу у Саратова.

Въ настоящей запискѣ Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи считаетъ необходимымъ высказать соображенія въ пользу сооруженія такой магистрали съ точки зрѣнія интересовъ южной горной и горнозаводской промышленности.

Проектируемая линія, съ точки зрѣнія горной промышленности, имѣла бы двоякое значеніе:

1. Въ прилегающей къ ней мѣстности эта линія открыла бы новый рынокъ для сбыта минеральнаго топлива Донецкаго бассейна и желѣза южныхъ металлургическихъ заводовъ (сортового, листового, фасоннаго, балокъ, рельсъ, чугунаго литья и пр.), а также издѣлій южныхъ машиностроительныхъ заводовъ, преимущественно по сельскохозяйственному машиностроенію (плуги, сѣялки, молотилки, жатки и пр.).

2. Эта же линія будетъ имѣть огромное транзитное значеніе для перевозокъ Донецкаго кокса на Уралъ, а также для провоза въ Сибирь продуктовъ производства южныхъ машиностроительныхъ заводовъ, требующихся въ большомъ количествѣ въ Сибири для складовъ переселенческаго Управленія и частныхъ лицъ, вслѣдствіе чего получится возможность вытѣсненія пользующихся особымъ вниманіемъ переселенческаго Управленія сельскохозяйственныхъ машинъ американскаго производства.

Независимо отъ вышеизложеннаго, слѣдуетъ отмѣтить огромное значеніе этой линіи для Области Войска Донскаго, которая пересѣчется означенной линіей въ части, наиболѣе нуждающейся въ желѣзнодорожномъ сообщеніи. Обладая плодородною черноземною почвою, при полномъ почти отсутствіи лѣсовъ, край этотъ, вслѣдствіе отсутствія желѣзныхъ дорогъ, лишень возможности пользоваться дешевымъ угольнымъ топливомъ и лишень возможности широкаго распространенія сельскохозяйственныхъ машинъ и орудій по причинѣ дороговизны ихъ провоза.

Проектируемая магистраль должна бы явиться продолженіемъ линіи Дебальево-Миллерово, начинаясь у ст. Миллерово, Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, и пройти приблизительно такъ: чрезъ Ольховскій Рогъ, пересѣчь Донъ около станицы Усть-Хоперской, затѣмъ, направляясь параллельно рѣки Медвѣдицѣ, къ сѣверу отъ этой послѣдней, по плодородной полосѣ Усть-Медвѣдицкаго Округа, пересѣчь Гризе-Царницынскую дорогу у ст. Серебряково и Камышинскую вѣтвь Рязанско-Уральской жел. дор. у ст. Ильмень, пройти до Саратова, затѣмъ чрезъ Волгу посредствомъ моста у Саратова дойти до ст. Кинель, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги.

Представляя о вышеизложенномъ, Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи имѣетъ честь ходатайствовать о включеніи магистрали Миллерово-Саратовъ-Кинель въ списокъ тѣхъ линій, на изысканія коихъ предполагается ввести кредитъ въ бюджетъ 1910 года.

2. Въмѣстѣ съ тѣмъ Совѣтъ Съѣзда призналъ желательнымъ сооруженіе линій 1) *Гришино—Ровно* съ продолженіемъ ея отъ ст. Гришино до ст. Рутченково, такъ какъ эта магистраль разгружаетъ существующія желѣзнодорожныя линіи, связывающія Донецкій бассейнъ съ западомъ Россіи и 2) *Штеровка—Таганрогъ*.

По поводу послѣдняго постановленія въ Совѣтъ Съѣзда поступило отъ И. П. Яковенко заявленіе о томъ, что направленіе линіи на Ростовъ является болѣе желательнымъ, чѣмъ на Таганрогъ.

Господину Предсѣдателю Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

По вопросу о желательности устройства линіи Штеровка—Ростовъ.

Совѣтъ Съѣзда въ своемъ постановленіи отъ 10 августа 1909 г. призналъ желательнымъ сооруженіе линіи Штеровка—Таганрогъ, «какъ связующей кратчайшимъ путемъ антрацитный районъ съ вывознымъ портомъ и какъ сокращающей путь отъ Таганрога на сѣверъ въ центрально-промышленный районъ».

Я нахожу направленіе этой линіи, вмѣсто Таганрога, на Ростовъ н/Д болѣе отвѣчающимъ нуждамъ каменноугольной промышленности и пуждамъ всего края по слѣдующимъ основаніямъ:

Въ 1908 г. весь узелъ Ростовскій принялъ антрацита и каменнаго угля съ коксомъ 48,683.000 пуд., въ этомъ количествѣ черезъ Ростовскій узелъ на Владикавказскую жел. дор. прошло 18,88 милл. пуд.

Въ томъ же 1908 г. Таганрогъ съ Азовскою гаванью принялъ антрацита и каменнаго угля съ коксомъ 27,32 милл. пуд.

Такимъ образомъ, Ростовскій узелъ принялъ на 20 милл. цуд. болѣе.

Что же касается антрацитового топлива, которымъ мотивируется направленіе проектируемой линіи на Таганрогъ, то въ 1908 г. Ростовъ съ Нахичеванью и весь узелъ этотъ приняли антрацита 25,87 милл. пуд., и кромѣ сего узелъ Ростовскій передалъ на Владикавказскую жел. дор. антрацита 14,11 милл. пуд., а всего антрацита 39,98 милл. пуд.

И въ томъ же 1908 г. Таганрогъ съ Азовскою Гаванью приняли антрацита 4,07 милл. пуд., т. е. они приняли одну десятую часть Ростовскаго узла.

Полагаю, что желѣзную дорогу, начало которой проектируется съ антрацитнаго района, нужно повернуть въ ту сторону, гдѣ самый большой въ Россіи рынокъ потребленія антрацита (общее прохожденіе антрацита черезъ Ростовскій узелъ въ 1908 г. — 40 милл. пуд.). Въ текущемъ 1909 г. цифра эта будетъ значительно больше, вслѣдствіе прогрессивно-увеличивающагося за послѣдніе 2—3 года роста потребленія на Владикавказской жел. дор.

Линія Ростовъ—Штеровка должна имѣть максимально 140 верстъ длины; эта линія сократитъ нынѣ существующее направленіе черезъ Звѣрево на 83 версты и должна разгрузить переполненную грузами линію Звѣрево—Ростовъ и, такимъ образомъ, можетъ облегчить затруднительное положеніе края, прилегающаго къ району Юго-Восточныхъ жел. дор. и тягнущаго къ Ростовскому узлу. Благодаря перегруженности линіи Звѣрево—Ростовъ въ настоящее время нѣтъ возможности грузить въ Ростовъ и за Ростовъ хлѣбъ и топливо.

Если связать Ростовъ ближайшимъ рельсовымъ путемъ съ Донецкими углями, то въ настоящее время удобнѣе грузить въ суда антрацитъ и уголь по линіи причала отъ Кизитеринки—до Ростова Екатер.; протяженіе этого причала версты 14 и рельсы лежатъ у самаго берега Дона здѣсь-же у борта судовъ. На все побережье Азовскаго и Чернаго моря погрузка антрацита здѣсь и производится въ настоящее время. Погрузка угля въ суда съ Азовской гавани въ настоящее время почти невозможна и, судя по территоріи Таганрогской гавани и линіи ея причала, весьма затруднительна и въ будущемъ.

Самое богатое залеганіе антрацитовъ лежитъ южнѣе Штеровки на 15—20 версты, и, такимъ образомъ, антрациты къ Ростову будутъ находиться по рельсовому пути всего въ 125—130 верстахъ; перевода на провозную плату—это $2\frac{3}{4}$ коп. за пудъ. Поэтому, если держаться основной цѣли—приблизить антрацитовое топливо къ одному изъ самыхъ крупныхъ въ Россіи рынковъ его потребленія и дать дешевой выхолъ на все побережье Чернаго моря, то направленіе на Ростовъ самое цѣлесообразное.

Къ сказанному считаю нужнымъ добавить, что линія Ростовъ—Штеровка будетъ служить началомъ магистральной линіи Ростовъ—Штеровка—Старобѣльскъ—Елецъ—Москва, значеніе которой весьма серьезно, въ виду перегруженности въ оба направленія линіи Ростовъ—Диски—Козловъ.

Покорнѣйше прошу Совѣтъ Съѣзда пересмотрѣть свое постановленіе отъ 10 августа с. г. и признать направленіе сказанной линіи на Ростовъ болѣе отвѣчающимъ нуждамъ каменноугольной промышленности, чѣмъ направленіе на Таганрогъ.

Означенный вопросъ Совѣтъ Съѣзда имѣетъ честь внести на обсужденіе комиссіи Съѣзда.

3. Кураховская линія.

При обсужденіи законопроекта о Кураховской линіи въ бюджетной комиссіи Государственной Думы возникъ вопросъ относительно общественаго значенія этой линіи. Въ виду того, что эта линія имѣетъ большое значеніе для южной горной промышленности, какъ это засвидѣтельствовано въ соотвѣтствующихъ ходатайствахъ Съездовъ горнопромышленниковъ юга Россіи и Екатеринославскаго губернскаго земства, Совѣтъ Съезда вошелъ съ представленіемъ къ г. министру п. с. о томъ, чтобы былъ принятъ внесенный на уваженіе Г. Думы проектъ постройки Кураховской вѣтви, какъ части необходимаго для населенія и Екатерининской жел. дороги пути, съ тѣмъ, однако, чтобы эта вѣтвь была построена съ соблюденіемъ техническихъ условій, предъявляемыхъ къ магистралу, а не подъѣзному пути облегченной профили (11/и № 472).

Господину Министру Путей Сообщенія.

По вопросу о сооруженіи Кураховской вѣтви. Въ виду постановленія Комиссіи о путяхъ сообщенія объ отвлеченіи законопроекта, внесеннаго Министерствомъ Путей Сообщенія въ Государственную Думу о сооруженіи Кураховской вѣтви, а также въ виду тѣхъ соображеній, которыя приведены въ докладѣ по сему предмету Н. П. Марковымъ, Совѣтъ Съезда имѣетъ честь въ настоящей запискѣ изложить петорію возникшея вопроса и тѣ мотивы, которые побуждали Съезды горнопромышленниковъ юга Россіи въ теченіе многихъ лѣтъ ходатайствовать передъ правительствомъ о проведеніи магистральной линіи, соединяющей ст. Рудничную (нынѣ Рученково) со ст. Гришино или Желанная, Екатер. жел. дор.

Нынѣ разсматриваемый въ Государственной Думѣ проектъ Кураховской вѣтви, составляя часть этой магистралу, представляетъ начало осуществленія пути, крайне важнаго для интересовъ какъ горнопромышленности, такъ и желѣзной дороги, и потому Совѣтъ Съезда, какъ представитель общественныхъ интересовъ горной и горнозаводской промышленности юга Россіи, озабоченный вопросомъ о судьбѣ этой линіи, имѣетъ честь представить Вашему Высокопревосходительству о нижеслѣдующемъ.

Впервые вопросъ о Кураховской вѣтви разсматривался на XVIII Съездѣ (1893 г.), по инициативѣ покойнаго нынѣ д. с. с. П. А. Карпова, который, въ качествѣ гласнаго Бахмутскаго уезднаго земства, проеялъ Съезду поддержать ходатайство этого земства объ устройствѣ подъѣзднаго пути отъ Кураховки до ст. Желанной, Екатер. жел. дор. „Открытіе свиты угольныхъ пластовъ въ сосѣдствѣ съ Кураховскимъ мѣстороженіемъ на земляхъ крестьянъ с. Селидовой г-жъ Вальцъ и Кохановской,—писалъ въ своемъ заявленіи П. А. Карповъ,—побудили Бахмутское земское собраніе ходатайствовать объ устройствѣ подъѣзднаго пути отъ Кураховки до ст. Желанной, Екатер. жел. дор. Длина вѣтви до 20 верстъ откроетъ возможность разрабатывать пять пластовъ угля, независимо отъ предполагаемаго возобновленія работъ въ Кураховскій Горный и Промышленныя Общества на югѣ Россіи“ (Труды XVIII Съезда, стр. 405).

Согласно докладу Комиссіи, признавшей Селидовское угольное мѣстороженіе вполнѣ благонадежнымъ, XVIII Съездъ постановилъ ходатайствовать о постройкѣ Кураховской вѣтви.

XIX Съездъ (1894 г.) постановилъ просить правительство по возможности ускорить постройку линіи Желанная—Кураховка (Селидовское мѣстороженіе), относительно которой представителемъ Горнаго и Промышленнаго Общества Н. С. Авдаковымъ было заявлено, что Общество намѣрено возобновить работы на своемъ рудникѣ въ Кураховкѣ тотчасъ по постройкѣ этого пути.

XX Съездъ (1895 г.) подтвердилъ ходатайство предыдущаго.

XXI Съездъ (1896 г.) постановилъ подтвердить ходатайство предыдущихъ Съездовъ, „въ виду начинающейся тамъ (въ Кураховкѣ) разработки угля“.

XXII Съездъ (1897 г.) постановилъ видоизмѣнить ходатайство о постройкѣ линіи Желанная—Кураховка въ томъ смыслѣ, чтобы просимый путь былъ продолженъ до ст. Рудничной. При этомъ было (въ комиссіи) указано на важность для промышленности разработки чрезвычайно богатыхъ газами углей Кураховскаго мѣстороженія.

XXIII Съездъ (1898 г.) постановилъ вновь возбудить ходатайство о постройкѣ Кураховской вѣтви.

XXIV Съезду (1899 г.) было доложено, что Кураховская линія отъ Рудничной къ Желанной или Гришино уже разрѣшена къ постройкѣ, и выполненіе таковой задерживается лишь выборомъ наиболѣе выгоднаго и удобнаго подхода къ ст. Желанная или Гришино. Начальникомъ Екатер. жел. дор. было доложено три варианта направленія

этой линіи, по поводу чего Съѣзду было представлено заключеніе члена Геолог. К-та Л. И. Лутугина. Признавая проведение Кураховской вѣтви крайне желательнымъ, „такъ какъ вѣтвь эта дастъ соединеніе крупнаго угольнаго района жел. дорогами (Маріупольской и Екатерип.) и пройдетъ на всемъ своемъ протяженіи по угленоснымъ отложеніямъ“, Л. И. Лутугинъ памѣтилъ вариантъ, признанный имъ наиболее пригоднымъ для интересовъ промышленности, именно: отъ Александрополя (раз. Роя) до п. Журавки.

Представитель Горнаго и Промышленнаго Общества Н. С. Авдаковъ заявилъ Съѣзду, что „Общество обязалось предоставить безвозмездно для проектированной Кураховской вѣтви готовое полотно и, сверхъ того, приняло на себя обязательство по контракту добывать изъ Кураховскаго мѣсторожденія 12 милліоновъ пудовъ угля. Но Управленіе Екатер. жел. дор. проектировало въ означенномъ направленіи другіе варианты этой вѣтви, въ обходъ Кураховскаго мѣсторожденія, что вызвало потерю времени для Общества, и оно не могло до сихъ поръ приступить къ устройству шахтъ, вслѣдствіе чего поставлено въ невозможность выполнить принятыя на себя обязательства. На основаніи изложеннаго Н. С. Авдаковъ просилъ Съѣздъ представить ходатайство о томъ, чтобы Кураховская дорога была построена въ раѣе проектированномъ направленіи, а именно: отъ Рудничной черезъ Кураховку до пункта Журавки, Екатер. жел. дор., согласно постановленія Съѣзда“.

Съѣздъ постановилъ представить соответствующее ходатайство телеграфомъ въ слѣдующей редакціи: „Съѣздъ ходатайствуетъ о немедленной постройкѣ Высочайше утвержденной Кураховской жел. дор., согласно направленія, утвержденнаго Съѣздомъ отъ Рудничной черезъ Кураховку къ п. Журавки, Екатерип. жел. дор., съ постройкой каковой Горное и Промышленное Общество обязалось устроить рудникъ для добычи на немъ 12 мил. пуд. угля ежегодно“.

XXV Съѣздъ (1900 г.) постановилъ: „принимая во вниманіе, что желѣзная дорога Руднично-Кураховско-Желанная предназначена къ обслуживанію значительнаго района каменноугольныхъ мѣсторожденій; что дорога эта должна служить интересамъ всего мѣстнаго населенія; что она, несомнѣнно, будетъ способствовать успѣшности перевозокъ Екатерип. жел. дор.,—нельзя не признать, что на лицо имѣются всѣ данныя, свидѣтельствующія о широкомъ общемъ значеніи проектированнаго пути, и потому вѣтъ никакихъ основаній возлагать на единичнаго отправителя отвѣтственность за преуспѣяніе даннаго желѣзнодорожнаго пути общаго пользованія“. Въ виду этого Съѣздъ постановилъ вновь возбудить ходатайство какъ о постройкѣ Кураховской линіи, по возможности, въ скоромъ времени, такъ и объ освобожденіи частныхъ Обществъ отъ обязательствъ ежегодной перевозки грузовъ въ опредѣленномъ количествѣ.

Въ докладѣ XXV Съѣзду указывалось, что заявленіе Н. С. Авдакова о размѣрѣ предстоящей добычи угля въ имѣніи „Кураховка“ было принято Денартаментомъ жел. дѣлъ, какъ обязательство гарантировать проектировавшейся дорогѣ 12 мил. пуд. угольныхъ грузовъ. Поэтому, по воспослѣдованіи 15 мая 1899 г. Высочайшаго соизволенія на сооруженіе Кураховской дороги, Управленіе Екатерип. жел. дор. потребовало отъ Горнаго и Промышленнаго Общества какъ передачу принадлежащаго Обществу подѣзднаго пути, такъ и выдачи формальнаго обязательства, за соответствующей неустойкою, гарантировать перевозку сооружаемой жел. дорогѣ 12 мил. пуд. угля. Требованіе это не могло быть удовлетворено Горнымъ и Промышленнымъ Обществомъ, потому что не соответствовало содержанію сдѣланныхъ Обществомъ заявленій, и потому, что не были опредѣлены ни срокъ дѣйствія гарантіи, ни размѣръ неустойки, ни способъ обезпеченія таковой, а равно не выяснено законное основаніе, по которому Французское Горное и Промышленное Общество—частный отправитель грузовъ—должно гарантировать размѣръ перевозки жел. дор. пути общаго пользованія.

XXVI Съѣзду (1901 г.) было доложено, что коммисія о новыхъ дорогахъ одобрила направленіе линіи, проектируемой Гг. Табурно и кн. Кугушевымъ, безъ всякихъ льготъ отъ казны: отъ ст. Рудничная черезъ ст. Гришино до развѣзда № 14 К.-Х.-Севастопольской жел. дор., и что въ постройкѣ сѣверной части проектируемой г. Табурно линіи также заинтересованы горнопромышленники, какъ и въ южной ея части.

Не имѣя возможности, за отсутствіемъ подробнаго проекта, судить, насколько проектировавшаяся линія удовлетворитъ ходатайство Съѣздовъ о Кураховской линіи и въ какой степени она можетъ быть полезна сѣверной своей частью (Гришино—Развѣздъ № 14), Съѣздъ постановилъ ходатайствовать, чтобы впредь до окончательнаго утвержденія линіи Рудничная—Гришино—Развѣздъ № 14, проектъ этой линіи былъ перенесенъ въ Совѣтъ Съѣзда для заключенія, и чтобы южная часть ея во всякомъ случаѣ обслуживала Кураховское и Селидовское мѣсторожденія, согласно ходатайствъ прежнихъ Съѣздовъ.

XXX Съѣзду (1906 г.) было доложено, что концессія на постройку линіи Рудничной—Развѣздъ № 14 К.-Х.-Севаст. жел. дор., выданная г. Табурно, потеряла силу, такъ какъ срокъ для внесенія залога истекъ 14 марта 1904 г., и вопросъ о постройкѣ Кураховской вѣтви остается открытымъ. Признавая за этой линіей огромное значеніе, такъ какъ она обслуживаетъ богатые мѣсторожденія (Кураховскія и Селидовскія), Съѣздъ постановилъ вновь ходатайствовать о постройкѣ Кураховской линіи.

XXXIII Съѣзду (1908 г.) было доложено, что по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ М. П. С. на 1909 г. назначено 732 тыс. руб. на постройку Кураховской вѣтви, т. е. южной части линіи Рутченково—Лозовая, и что сооруженіе сѣверной части ея комиссіей по постройкѣ новыхъ дорогъ отложено на неопредѣленное время.

Изъ приведенной справки видно, что Съѣзды въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ ходатайствовали о постройкѣ магистральной линіи Рудничная (нынѣ Рутченково)—Желанная. Мотивомъ къ названнымъ ходатайствамъ служило то соображеніе, что съ проведеніемъ этого пути приобщатся къ желѣзнымъ дорогамъ богатая угольная мѣсторожденія и выиграетъ успѣшность перевозокъ по Екатерининской ж. д. Съ проведеніемъ этой линіи получатся новый обходный путь для участковъ Рутченково—Юзово—Ясноватая—Авдѣвка, всегда перегруженныхъ, ибо всѣ грузы, направляемые на западъ съ Мариупольскаго участка Екатеринбургской жел. дор., будутъ имѣть выходъ, помимо Ясноватая, Авдѣвка, черезъ Желанную или Гришино. Одно время и продолженіе этой линіи до Лозовой (черезъ Разъѣздъ № 14) интересовало Съѣзды, какъ новый выходъ на сѣверо-западъ, но съ разрѣшеніемъ постройки Сѣверо-Донецкой жел. дор. острота этого вопроса уменьшилась; что же касается южной ея части, т. е. линіи Рутченково—Желанная, то и понынѣ необходимость сооружеія ея остается въ силѣ.

Имѣя все вышеизложенное въ виду, Совѣтъ Съѣзда почтительнѣйше проситъ Ваше Высокопревосходительство не отказать содѣйствіемъ къ тому, чтобы былъ принятъ внесенный на уваженіе Государственной Думы проектъ о постройкѣ Кураховской вѣтви, какъ части необходимаго для населенія и Екатерининской жел. дор. пути, но съ тѣмъ, однако, чтобы эта вѣтвь была построена съ соблюденіемъ техническихъ условій, предъявляемыхъ въ магистралахъ, а не къ подъѣздному пути облегченной профили.

Законопроектъ о сооруженіи Кураховской линіи въ Г. Думѣ пока не разсматривался.

4. Линія Харьковъ—Волынь.

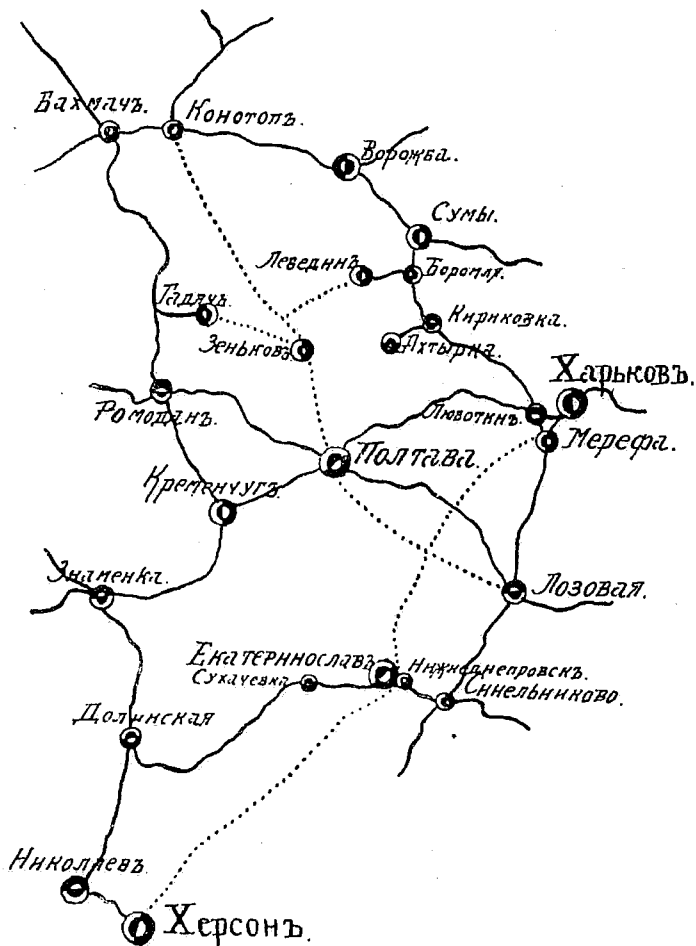
Предсѣдатель комиссіи по проведенію сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Волынской губерніи обратился къ Н. С. Авдакову съ запросомъ о желательности для донецкой каменноугольной промышленности проведенія желѣзнодорожной линіи, которая бы соединила Харьковъ съ нѣкоторыми пунктами Волынской губ.

Совѣтъ призналъ невозможнымъ принять опредѣленные заключенія по этому вопросу, вслѣдствіе неимѣнія свѣдѣній и данныхъ какъ о проектируемой линіи, такъ и о возможномъ значеніи ея для донецкой углепромышленности, тѣмъ болѣе, что въ настоящее время дѣлаются изысканія для предполагаемой магистрали Гришино—Ровно, которая нересѣчетъ вдоль всю Волынскую губернію. Эта линія инициаторами предполагалась къ постройкѣ въ цѣляхъ соединенія Донецкаго бассейна съ Домбровскимъ и, по первоначальному проекту, должна была отъ Ровно пройти черезъ Луцкъ—Владимиръ—Волыньскъ—Островець до Кѣльцы. Но вслѣдствіе категорическаго протеста военнаго министерства противъ производства изысканій далѣе Луцка, инициаторы остановились на постройкѣ Гришино—Ровно. Эта линія, въ случаѣ осуществленія, соединитъ кратчайшимъ путемъ Донецкій бассейнъ съ Волынской губерніей, слѣдовательно, и Харьковъ со многими пунктами Волынской губ., черезъ Кіевъ.

5. Южно-днѣпровскія (Приднѣпровскія) жел. дороги.

Инженеръ А. Чмутовъ и Г. В. Адриановъ возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ образовать Общество Южноднѣпровскихъ (Приднѣпровскихъ) жел. дорогъ, съ цѣлью постройки Харьковъ—Херсонской и Конотопъ—Полтава—Лозовской жел. дорогъ съ вѣтвями, причемъ г. Чмутовъ, письмомъ на имя предсѣдателя Совѣта Съѣзда, обратился съ просьбой о под-

держкѣ означеннаго проекта въ комисіи по новымъ желѣзнымъ дорогамъ въ случаѣ, если кто-либо изъ членовъ Совѣта приметъ участіе въ обсужденіи проекта.



— Существующія ж. д.
 Проектируемыя линіи.

Изъ проектируемыхъ г.г. Чмутовымъ и Адриановымъ жел.—дор. путей очень важное значеніе для промышленности Донецкаго бассейна имѣетъ линія Лозовая—Конотопъ, въ особенности же ея сѣверная часть—Полтава—Конотопъ, сокращающая въ этомъ паправленіи транзитъ на сѣверо-западъ на 70 верстъ, и соединяющая такіе промышленные пункты, какъ Зеньковъ, Лебединъ, Гадячъ сквознымъ путемъ и Смѣлое, Краснокутскъ подъѣздными путями съ Донецкимъ бассейномъ.

	Проект.	Существ.
Лозовая-Полтава-Лебединъ	293	291
” ” Гадячъ	293	373

	Проект. Существ.	
Конотопъ-Полтава	234	304
Полтава-Лозовая	176	165
Конотопъ-Лозовая	410	415
	Проект. Существ.	
Мерефа-Херсонъ	I	II
	478	689 612
Харьковъ-Херсонъ	501	712 618

Что же касается участка Лозовая-Полтава, то съ точки зрѣнія углепромышленности онъ важенъ, лишь какъ замѣна второй колеи на существующемъ ж.—д. пути Лозовая-Полтава. Этотъ послѣдній всегда работаетъ полнымъ графикомъ и, вслѣдствіе труднаго профиля и желанія перевезти весь предъявленный грузъ, требуетъ для удержанія необходимаго состава поѣздовъ помощи подталкивателей. Въ настоящее же время, вслѣдствіе распоряженія Управленія казен. жел. дор. направлять всѣ грузы—и въ томъ числѣ и кладь—по кратчайшему пути, линия Лозовая-Полтава не справляется съ перевозкою, и до 80 вагоновъ въ сутки приходится кружить. Въ виду этого обстоятельства крайне важно тѣмъ или другимъ путемъ *усилить ея пропускную способность*, что можетъ быть достигнуто или проведеніемъ второй колеи на участкѣ Лозовая-Полтава, или постройкою между этими пунктами самостоятельной линіи. Конечно, выборъ того или другого способа усиленія участка зависитъ отъ подсчета расходовъ на эксплуатацію по старому и новому пути. Если новый путь будетъ болѣе совершеннаго профиля въ сравненіи со старымъ, то можетъ случиться, что по новому—хотя и болѣе длинному—перевозка грузовъ обойдется дешевле, и тогда преимущество останется за постройкою самостоятельной линіи взамѣнъ второй колеи.

Линія Харьковъ-Екатеринославъ-Херсонъ имѣетъ значеніе для Днѣпровскаго горнозаводскаго района, ибо приближаетъ его къ Харькову на 72 версты. Для углепромышленности важенъ путь Екатеринославъ-Херсонъ, ибо приближаетъ Донецкій бассейнъ къ Херсону на 140 верстъ и открываетъ новые рынки на территорияхъ Херсонской и Екатеринославской губерній, которыя еще не приобщены желѣзнодорожными путями къ бассейну и, будучи лишены лѣсовъ, очень нуждаются въ горючемъ ископаемомъ. Однако, проектъ линіи Харьковъ-Херсонъ допускаетъ возможность примыканія линіи къ Нижнеднѣпровску и общаго пользованія съ Екатерининской дорогой участкомъ Нижнеднѣпровскъ-Сухачевка, на которомъ имѣется однопутный мостъ черезъ рѣку Днѣпръ у Екатеринослава. Это ни въ какомъ случаѣ не должно быть допущено.

Въ настоящее время Екатерининская жел. дор., благодаря однопутному мосту, еле справляется съ перевозкою своихъ грузовъ, и въ порайонномъ комитетѣ была констатирована необходимость постройки новаго моста къ концу 1912 г. Если присоединить грузы новой линіи къ грузамъ Екатерининской жел. дор., то мостъ черезъ Днѣпръ совершенно закупорится, и необходимость постройки второго моста явится неотложной, что проектомъ не предусмотрено. Но въ зависимости отъ постройки моста черезъ Днѣпръ находится и самое направленіе этой части проектируемаго пути. Быть можетъ, окажется болѣе рациональнымъ направить новую линію на Верхнеднѣпровскъ для соединенія ея съ 1-й Екатерининской у ст. Верховцево, тѣмъ болѣе, что съ ростомъ каменноугольной промышленности или, лучше сказать, потребленія горючаго ископаемаго въ бассейнѣ рѣки Днѣпра, послѣ урегулированія и улучшенія условій судоходства на этомъ грандіозномъ водномъ пути, окажется необходимымъ изъ Донецкаго бассейна въ кратчайшемъ направленіи подходъ желѣзнодорожнымъ путемъ къ хорошо оборудованной угольной гавани на Днѣпрѣ. Этотъ путь долженъ быть связанъ при помощи моста съ остальною

сѣтью для транзита. Путь этотъ облегчить работу Екатерининской 1-й дороги, которая уже не можетъ быть дальше усилена.

Такой мостъ въ 40 верстахъ выше Екатеринослава и могъ бы быть общимъ для проектируемаго пути Харьковъ-Херсонъ и кратчайшаго пути изъ Донецкаго бассейна (Константиновка-Днѣпръ) къ Днѣпру.

Это заключеніе было направлено Совѣтомъ Съѣзда въ бюро уполномоченныхъ на случай, если означенный проектъ будетъ обсуждаться въ подлежащихъ правительственныхъ учрежденіяхъ.

6. Сѣверо-Донецкая дорога.

По вопросу о направленіи этой дороги на участкѣ ея между Харьковомъ и Львовомъ Совѣтъ Съѣзда представилъ г. министру путей сообщенія докладную записку (отъ 14/II, № 536), въ которой высказывался въ пользу варианта Грайворонъ-Харитоненко-Мирополь-Суджа, какъ болѣе всего отвѣчающаго основной задачѣ—перевозкѣ угля на сѣверъ и сѣверо-западъ по кратчайшему пути.

Его Высочайшему Превосходительству Господину Министру Путей Сообщенія.

О направленіи Сѣверо-Донецкой жел. дороги.

Съѣзды горнопромышленниковъ юга Россіи, принимая во вниманіе нужду промышленности въ новомъ выходномъ пути изъ Донецкаго бассейна на сѣверъ и сѣверо-западъ и содѣйствуя возникновенію и скорѣйшему осуществленію сооруженія Сѣверо-Донецкой жел. дороги, крайне заинтересованы въ правильномъ рѣшеніи вопроса объ окончательномъ направленіи, по которому эта дорога должна быть проведена. Главная задача, которую должна выполнить Сѣверо-Донецкая жел. дорога, это—облегчить перегруженные участки изъ которыхъ существующихъ магистралей снятіемъ съ нихъ части грузовъ и связать сѣверные и сѣверо-западные рынки сбыта донецкаго топлива кратчайшимъ путемъ съ центромъ производства топлива—Донецкимъ бассейномъ. Это основное требованіе, предъявленное къ новой дорогѣ, нашло себѣ выраженіе въ междуведомственной комиссіи, обсуждавшей условія возникновенія проектируемой дороги и высказавшейся за необходимость проведенія Сѣверо-Донецкой дороги въ такомъ направленіи, чтобы она могла *осуществить главную цѣль—снабженіе сѣверо-западныхъ рынковъ необходимымъ топливомъ.* Тѣмъ же соображеніемъ руководствовался XXXIII Съездъ горнопромышленниковъ, высказавшійся за тотъ вариантъ сѣверной ея части, который прошелъ бы отъ Харькова до Львова *по кратчайшему транзитному направленію на сѣверъ и сѣверо-западъ, причемъ изъ всѣхъ вариантовъ, удовлетворяющихъ этому требованію, признавъ наилучшимъ тотъ, который пройдетъ черезъ сахарные заводы, какъ пункты значительнаго потребленія топлива.*

Изъ вариантовъ, предложенныхъ строителями Сѣверо-Донецкой дороги, послѣ тщательныхъ изысканій, Грайворонъ—Мирополь-Суджа, или такъ называемый Миропольскій вариантъ во всѣхъ отношеніяхъ оказался удовлетворяющимъ основному условію, именно, онъ представляетъ собою кратчайшій путь отъ Харькова до Львова, такъ какъ имѣетъ лишь 227 вер. и короче на 8 вер. Готиянскаго варианта, имѣющаго 235 вер. Этотъ вариантъ въ направленіи на сѣверо-западъ сокращаетъ транзитъ на 23 вер. и проходитъ черезъ сахарные заводы или значительно къ нимъ приближается, такъ что представляется возможнымъ связать ихъ непрерывнымъ путемъ съ магистралю. Несомнѣнно, требованіе, чтобы новая дорога отвѣчала транзитному значенію, нельзя понимать лишь въ смыслѣ кратчайшаго разстоянія между двумя пунктами, въ данномъ случаѣ Харьковомъ и Львовомъ, но она должна удовлетворять этому требованію во всѣхъ иныхъ направленіяхъ при пользованіи существующими дорогами, которыя она пересѣкаетъ. Этому условію названный Миропольскій вариантъ также отвѣчаетъ вполне, такъ какъ путь черезъ Бассы на сѣверо-западъ сокращается на II вер.

Между тѣмъ въ январскомъ Совѣщаніи при Департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ по вопросу о направленіи Сѣверо-Донецкой дороги вариантъ этотъ былъ признанъ неприемлемымъ по слѣдующимъ причинамъ. Во первыхъ, потому, что въ уставѣ названной дороги будто бы указанъ пунктъ Готия, въ которомъ Сѣверо-Донецкая дор. пересѣкаетъ Вѣлгородъ-Сумскую линію. Это возраженіе имѣетъ лишь формальное значеніе и останавливаться на немъ не представляется особой необходимостью. Дѣло въ томъ, что въ представленной ко времени обсужденія концессіи предварительной трассѣ необходимо было указать какой либо условный пунктъ пересѣченія Вѣлгородъ-Сумской линіи, съ цѣлью опредѣленія разныхъ техническихъ эксплуатаціонныхъ выкладокъ, и этимъ главнымъ пунктомъ была намѣчена Готия, которая сама посебѣ не будучи торговымъ пунктомъ, подобно Изюму, Харькову, не можетъ служить мѣстомъ проложенія или примыканія проектируемой дороги.

Существенно, что можно было предназначить для руководства при окончательныхъ техническихъ изысканіяхъ, это рѣшеніе задачи въ смыслѣ транзитности дороги на сѣверъ и сѣверо-западъ. Трансировкою линіи черезъ Грайворонъ-Харитоненко-Мирополье это вполне достигнуто и разрѣшено успѣшно въ смыслѣ преодоленія трудностей рельефа.

Другое возраженіе по существу имѣетъ гораздо болѣе значенія и заслуживаетъ особаго вниманія. Это то обстоятельство, что при осуществленіи названнаго направленія на Мирополье отнимается часть грузовъ отъ участка Харьковъ-Вассы Южныхъ жел. дор. и что это отвлеченіе не было принято во вниманіе при подсчетѣ грузовъ, предполагаемыхъ къ перевозкѣ по участку Харьковъ-Львовъ. Но это объясняется тѣмъ, что всѣ расчеты дѣлались въ предположеніи, что западнѣе ст. Ракитной прокладка линіи встрѣтитъ слишкомъ непреодолимые препятствія по мѣстнымъ условіямъ въ смыслѣ несоотвѣтствія затратъ съ предполагаемыми сборами за перевозку ожидаемыхъ грузовъ. Это послѣднее обстоятельство послужило, однако, къ дальнѣйшимъ болѣе тщательнымъ изысканіямъ, такъ какъ восточное направленіе черезъ Ворисовку-Готня не удовлетворяло главной задачи, предъявленной Сѣверо-Донецкой дорогѣ—приблизить Донецкій бассейнъ къ сѣверо-западнымъ рынкамъ, въ дѣляхъ дать возможность донецкому топливу завоевать внутренней рынокъ, облегчивъ его доставку къ мѣстности, гдѣ населеніе испытываетъ уже недостатокъ въ дровахъ, или гдѣ оно потребляетъ топливо изъ древесныхъ породъ, которыя съ пользой могутъ быть примѣнены и обработаны для другихъ цѣлей. Кромѣ того направленіе это по скудости ожидаемыхъ грузовъ дѣлало сѣверную часть дороги убыточной. Что же касается принципа, по которому требуется избѣгать на производительныя сооруженія траты капиталовъ, нормальный доходъ съ которыхъ возможенъ лишь при отвлеченіи части дохода отъ ранѣе затраченныхъ капиталовъ на такого же рода предпріятія, то съ принципомъ этимъ слѣдуетъ быть крайне осторожнымъ. Вѣдь, придерживаясь его строго, можно было бы противодѣйствовать возникновенію всякаго конкурентнаго предпріятія лишь потому, что новое предпріятіе отнимаетъ часть дохода отъ старыхъ. Но жизнь не ждетъ и предъявляетъ все новыя и новыя требованія и расширяетъ ихъ, и потому не слѣдуетъ давать привилегіи старому, коль скоро возникли новыя потребности. Потребность же въ Россіи въ путяхъ болѣе спрямленныхъ или транзитныхъ, въ виду обширности страны и периферическаго расположенія естественныхъ богатствъ, очень велика и насущна, поэтому всякій новый путь, не преслѣдующій единственно удовлетвореніе мѣстныхъ нуждъ, долженъ быть возможно лучше въ техническомъ отношеніи спроектированъ и сооруженъ, дабы сдѣлать возможнымъ ростъ производительныхъ силъ тамъ, гдѣ естественнѣе всего для этого имѣются подходящія условія. Потеря части доходовъ старыми предпріятіями сторицею вознаградится отъ возросшихъ требованій на ихъ услуги, вслѣдствіе появленія новыхъ цѣнностей, возникновенію которыхъ будетъ данъ толчекъ новымъ предпріятіемъ. Это тѣмъ болѣе имѣетъ мѣсто, когда предложеніе этихъ услугъ незначительно опережаетъ спросъ на нихъ. Идея о необходимости сооруженія Сѣверо-Донецкой жел. дор. возникла въ значительной степени вслѣдствіе того, что старыя дороги не успѣвали удовлетворять нуждъ торговли и промышленности, въ такомъ состояніи находился и выѣзъ находится не вполне еще оборудованный и усиленный участокъ Харьковъ-Вѣлополье Южныхъ жел. дор. Если же при опредѣленіи трассы новыхъ дорогъ строго считаться съ неудобствомъ отвлеченія грузовъ отъ старыхъ дорогъ, то ни одной новой дороги, кромѣ полъѣзныхъ путей, нельзя будетъ проводить, потому что всегда это отвлеченіе имѣется на лицо, и вообще всякій новый путь измѣняетъ кореннымъ образомъ теченіе грузовъ по преобразованной сѣти дорогъ. Въ совѣщаніи при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ констатировано, что съ проведеніемъ линіи Харьковъ-Львовъ черезъ Мирополье можетъ быть отвлечено 42 м. п. транзитныхъ грузовъ съ участка Харьковъ-Вассы. Но если бы это имѣло мѣсто, то потеря валового дохода составила бы $(\frac{1}{85} \times 170 \times 42.000.000) = 840.000$ руб. что—послѣ исключенія эксплуатационныхъ расходовъ, зависящихъ отъ движенія $(0,56^*) \times 0,74^{**}) \times 840.000 = 348.096$ —составитъ потерю около 430.000 руб. Но если принять во вниманіе, что населеніе каждый годъ, вслѣдствіе прсведенія Сѣверо-Донецкой дороги въ болѣе восточномъ направленіи, будетъ переплачивать лишнихъ за перевозку 35.000 руб. $(\frac{1}{85} \cdot 11 \cdot 42.000.000)$, что казна должна будетъ затратить значительную еще сумму на проведеніе въ соотвѣтствующій видъ переобремененнаго грузами участка Харьковъ-Вѣлополье, что другія старыя дороги почти столько же приобретутъ,—то означенная потеря для 3.000 вер. магистраліи представится слишкомъ незначительной, чтобы отказываться отъ сооружения болѣе кратчайшаго новаго пути. Это тѣмъ болѣе возможно предположить, что съ проведеніемъ новыхъ дорогъ, напр. проектируемыхъ Южно-Днѣпровскихъ, предвидится передача грузовъ на участокъ Харьковъ-Вассы. Кромѣ того, благодаря проведенію Сѣверо-Донецкой жел. дор. въ такомъ направленіи, при которомъ она приобретаетъ значительно большее количество мѣстныхъ грузовъ въ сравненіи съ другимъ направленіемъ, казвѣ не придется приплачивать по гарантіи, дарованной этой дорогѣ по концессіи. Между тѣмъ выяснилось въ совѣщаніи, что западное направленіе, черезъ Мирополье, значительно болѣе благоприятно въ этомъ отношеніи, нежели восточное, такъ какъ сахарные заводы, расположенные въ сферѣ вліянія этого варианта, гарантируютъ

*) 0,56 отношеніе расходовъ зависящихъ отъ движенія, къ общ. расходу.

**) 0,74 отношеніе расходовъ къ валовому доходу.

дорогъ гораздо большее количество грузовъ, чѣмъ то, которое ей можетъ представить восточное направленіе. Углепромышленность же, кромѣ выпрыска отъ сокращенія транзита, воспользуется еще крайне важнымъ для нея приобщеніемъ крупныхъ промышленныхъ центровъ къ магистрали, съ которою они будутъ связаны непрерывнымъ ширококолейнымъ путемъ, а слѣдовательно, и съ Донецкимъ бассейномъ. Обстоятельство это имѣетъ еще то существенное значеніе для угольной промышленности, что, вслѣдствіе гужевой подвозки, преимущество отопленія каменнымъ углемъ передъ другими родами топлива сильно понижается, такъ что промышленныя предприятия, учитывая вредное вліяніе такой подвозки на качество и физическія свойства угля, предъявляютъ къ нему такія повышенныя требованія, кои Донецкій бассейнъ или не въ состояніи удовлетворить, или принужденъ предоставлять угли высшихъ марокъ, назначеніе которыхъ удовлетверятъ другія нужды. Этимъ объясняется то въ высшей степени ненормальное явленіе, что въ донецкомъ бассейнѣ до сихъ поръ еще производится хищническая эксплуатация ископаемаго богатства, при которой добываются лишь угли высокаго качества, болѣе же низкіе сорта, за немѣнимымъ сбыта, бросаются и оставляются въ землѣ. Затѣмъ, повышение тарифовъ на уголь, вводимое съ 1 Марта, несомнѣнно сократитъ предѣлы распространенія каменнаго угля и можетъ быть компенсировано единственно лишь проведеніемъ новыхъ дорогъ, сокращающихъ транзитъ къ отдѣльнымъ рынкамъ, что отчасти и позволитъ удержать границы распространенія топлива въ прежнее видѣ.

Принимая все это въ соображеніе, Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи не можетъ не прійти къ заключенію, что вариантъ Харьковъ-Мирополь-Льговъ сѣверной части Сѣверо-Донецкой жел. дор. во всѣхъ отношеніяхъ болѣе предпочтителенъ передъ восточными вариантами, такъ какъ онъ уменьшаетъ транзитныя разстоянія на сѣверъ и сѣверо-западъ, проходить или приближается къ цѣлой серіи крупныхъ сахарныхъ заводовъ, значительныхъ потребителей угля, пересѣкаетъ пригодныя для высокой культуры мѣстности и пролегаетъ черезъ три города, развитіе которыхъ всецѣло зависитъ отъ приобщенія ихъ, при помощи рельсового пути, къ болѣе крупнымъ центрамъ. Если это направленіе и принесетъ извѣстный ущербъ одной казенной дорогѣ, то въ значительной мѣрѣ вознаградитъ другія казенныя дороги привлеченіемъ къ нимъ новыхъ грузовъ и освободитъ казну отъ траты на усиленіе участка, отъ котораго оно отвлечетъ грузы, и значительно уменьшитъ рискъ отъ необходимости приплатъ по гарантіямъ, даннымъ новой и Бѣлгородъ-Сумской дорогамъ. Въ то же время углепромышленность, эта важная отрасль народнаго хозяйства, въ преуспѣяніи которой равно заинтересованы казна и населеніе, будучи обложена новымъ тяжелымъ налогомъ, въ видѣ увеличенныхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, легче справится съ этимъ бременемъ, если новые пути слѣдованія угля будутъ сближать ее съ центрами потребления, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда преимущества остаются за кратчайшими разстояніями.

Въ виду вышензложеннаго Совѣтъ Съѣзда почтительнѣйше ходатайствуетъ передъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ не отказать въ содѣйствіи къ утвержденію варианта сѣверной части Сѣверо-Донецкой жел. дороги между Ларьковымъ и Львовомъ въ направленіи черезъ Грайворонъ-Харитоненко-Мирополь-Суджа, какъ болѣе всего отвѣчающаго основной задачѣ — перевозкѣ угля на сѣверъ и сѣверо-западъ по кратчайшему пути.

На Совѣщаніи министровъ финансовъ и путей сообщенія 2 марта было признано, что предпочтеніе должно быть отдано такъ называемому Ворисовскому варианту — съ пересѣченіемъ Бѣлгородъ-Сумской жел. дороги между станціями Ракитная и Свекловичная (ст. Готня), причемъ на управленіе О-ва Сѣверо-Донецкой жел. дор. возложена обязанность, до приступа къ работамъ на участкѣ Готня-Льговъ, представить въ министерство путей сообщенія результаты изслѣдованій для возможнаго сокращенія общаго протяженія линіи между упомянутыми пунктами.

Въ настоящее время имѣются слѣдующія данныя о ходѣ работъ по постройкѣ Сѣверо-Донецкой дороги.

Въ первыхъ числахъ декабря предположено открыть перевозку частиныхъ грузовъ между Изюмомъ и Славянскомъ по временнымъ тарифамъ: 0,3 руб. вагоно-верста для каменнаго угля, дровъ, лѣсныхъ и земляныхъ строительныхъ матеріаловъ и 0,5 руб. для остальныхъ.

Что касается участка Готня—Льговъ, то вариантъ, указанный Министерствомъ для спрямленія линіи съ обходомъ г. Суджи, не далъ укороченія линіи и повелъ къ весьма значительному увеличенію работъ, почему былъ оставленъ, и линія строится по первоначальному направленію на Суджу.

Въ связи съ постройкой Сѣверо-Донецкой дороги въ Совѣтъ Съѣзда поступили отъ Городскихъ Управъ г. Бахмута и г. Луганска слѣдующія ходатайства.

а) Бахмутская Городская Управа проситъ поддержать ея ходатайство предъ Правленіемъ Сѣверо-Донецкой дороги о проведеніи вѣтви отъ ст. Никитовка къ главной линіи названной дороги черезъ г. Бахмутъ. Интересы г. Бахмута въ данномъ случаѣ совпадаютъ съ интересами горной промышленности, именно, соляныхъ промысловъ, расположенныхъ вблизи г. Бахмута, и угольныхъ копей, такъ какъ проведеніе вѣтви отъ Никитовки черезъ Бахмутъ дастъ имъ кратчайшій выходъ на сѣверъ къ Харькову и на югъ къ Ростову и Мариуполю и, съ другой стороны, облегчитъ имъ полученіе угля. Согласно отчета Харьковскаго комитета за 1908 г., означенныя предпріятія отправляютъ въ теченіе года около 30 мил. пуд. соли, какъ видно изъ слѣдующихъ цифръ.

Станціи отправления	О Т П Р А В И Т Е Л И	Въ 1908 году отправлено соли
		тысяч. пуд.
Дековская	О-во разработ. угля и соли въ Южн. Россіи	8.805,45
	Южн.-Русское Солепромышленное О-во	5.012,40
Кудрявка	О-во разработки угля и соли въ Южн. Россіи	6.650,10
Ступки	Голландское О-во	4.259,58
Постъ Пшеничн.	Семеве-Ивановское О-во	3.048,00
Бахмутъ	Скараманга	915,17
	И т о г о	28.690,70

Въ виду изложеннаго и принимая во вниманіе, что проведеніе вѣтки черезъ Бахмутъ облегчитъ заинтересованнымъ предпріятіямъ сношенія съ этимъ административнымъ центромъ, Совѣтъ Съѣзда полагалъ бы поддержать ходатайство Бахмутскаго Городскаго Управленія о проведеніи проектируемой вѣтви отъ главной линіи Сѣверо-Донецкой дороги до станціи Никитовки черезъ гор. Бахмутъ.

Его Превосходительству

Господину Предсѣдателю XXXIII Съѣзда Горнопромышленниковъ юга Россіи.

Общество Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, учрежденное для постройки и эксплуатаціи желѣзно-дорожной линіи отъ ст. Льгова, Московско-Кіево-Воронежской ж. дор. до ст. Лихой, Юго-Восточныхъ жел. дор. и 3-хъ вѣтвей отъ означенной линіи, изъ которыхъ одна должна примыкать къ ст. Никитовкѣ (или иному пункту между Никитовкой и Константиновкой), Южныхъ ж. д., согласно § 9 Высочайше утвержденного Устава Общества, вмѣстѣ произвести сооруженіе Сѣверо-Донецкой ж. д. въ двѣ очереди, причемъ въ первую изъ нихъ - линію отъ Льгова до пункта пересѣченія съ линіей Дебальцево—Миллерово, Екатерининской жел. дор. и вѣтви до ст. Краматорской и района ст. Алмазной. Независимо отъ сего Общество обязано не позднее, какъ за годъ до наступленія срока открытія движенія на линіяхъ первой очереди, представить на утвержденіе Министра Путей Сообщенія проектъ вѣтви отъ главной линіи Сѣверо-Донецкой жел. дор. до ст. Никитовки, Южныхъ дорогъ протяженіемъ около 72 верстъ, приступить къ постройкѣ этой вѣтви не позднее слѣдующаго за открытіемъ движенія на линіяхъ первой очереди строительнаго періода и открыть по ней правильное движеніе не позднее двухъ лѣтъ со дня открытія движенія на линіяхъ первой очереди.

На пути проектируемой отъ главной линіи Сѣверо-Донецкой жел. дор. вѣтви до ст. Никитовки находится гор. Бахмутъ. Проведеніе этой вѣтви не черезъ сей послѣдній, а въ сторону отъ него причивить непоправимый вредъ его торговлѣ и промышленности.

Опасенія за печальную судьбу, которая можетъ въ такомъ случаѣ постигнуть Бахмутъ, побуждаютъ Городскую Думу заблаговременно обратиться къ Правленію Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги съ ходатайствомъ о проведеніи вышеозначенной вѣтви отъ ст. Никитовки черезъ гор. Бахмутъ и просить Съѣздъ Горнопромышленниковъ юга Россіи поддержать это ходатайство.

Обращеніе за содѣйствіемъ къ Съѣзду вызвано тѣмъ соображеніями, что проведеніе Никитовской вѣтви черезъ Бахмутъ представитъ существенныя удобства и для горнопромышленныхъ предпріятій, расположенныхъ въ районѣ Бахмутъ—Никитовка, въ смыслѣ удобства сношенія ихъ съ находящимися въ Бахмутѣ административными, общественными и кредитными учрежденіями.

Сообщая объ изложенномъ, Городская Управа имѣетъ честь покорнѣйше просить Ваше Превосходительство внести настоящее отношеніе на обсужденіе предстоящаго Съѣзда Горнопромышленниковъ и оказать свое содѣйствіе къ удовлетворенію просьбы Городского Управленія о поддержкѣ Съѣздомъ ходатайства о проведеніи вѣтви отъ ст. Никитовки черезъ гор. Бахмутъ.

б) *Луганское Городское Управленіе ходатайствуетъ* о томъ, чтобы линія Сѣверо-Донецкой дороги отъ ст. Радаково до Первозвановки была проведена съ заходомъ въ гор. Луганскъ.

Въ настоящее время имѣется два варианта протяженія линіи Сѣверо-Донецкой дороги: одинъ черезъ Луганскъ, другой—, минуя Луганскъ, черезъ Коноплянку. Въ пользу перваго варианта Луганская Городская Управа приводитъ слѣдующія соображенія.

Линія съ заходомъ въ Луганскъ хотя и уклоняется отъ Щегловскаго каменноугольнаго мѣсторожденія, но этотъ районъ уже обслуживается въ достаточной мѣрѣ Екатерининской жел. дорогой, и выгоднѣй было-бы продлить туда Успенскую желѣзнодорожную вѣтку. Съ проведеніемъ же линіи по второму варианту часть Успенской вѣтки—отъ Коноплянки до Луганска—потеряетъ свое транзитное значеніе, по мнѣнію Городского Управленія, и безусловно уничтожится; вслѣдствіе чего угли изъ Гаевского и Орѣховскаго мѣсторожденій придется привозить въ гор. Луганскъ и расположенные въ немъ заводы не по желѣзной дорогѣ, а на подводахъ, что значительно удорожитъ доставку угля.

Въ виду сказаннаго, Луганская Городская Управа обратилась въ Совѣтъ Съѣзда съ просьбой поддержать ходатайство Городского Управленія о направленіи Сѣверо-Донецкой дороги на городъ Луганскъ.

Копія доклада Луганской Городской Управы Думѣ.

Въ текущемъ году приступлено къ сооруженію линіи Сѣверо-Донецкой жел. дороги, причемъ направленіе ея до ст. Радаково уже избрано, надлежаще утверждено и тамъ ведутся земляныя работы, вопросъ же о дальнѣйшемъ направленіи ея на юго-востокъ отъ ст. Радаково еще не рѣшенъ.

Въ настоящее время имѣется два варианта дальнѣйшаго протяженія линіи Сѣверо-Донецкой жел. дор. отъ ст. Радаково до Первозвановки, но какой изъ нихъ будетъ окончательно избранъ, сказать пока нельзя.

По одному изъ этихъ вариантовъ проектируется вести линію до Первозвановки съ заходомъ въ гор. Луганскъ, а по другому—минуя Луганскъ, черезъ Коноплянку.

Сооруженіе линіи по первому варианту, т. е. съ заходомъ въ гор. Луганскъ, по собранымъ Управой частнымъ свидѣніямъ, обойдется далеко дешевле, чѣмъ по второму, такъ какъ протяженіе линіи по обоимъ направленіямъ почти одно и то же, а между тѣмъ линія съ заходомъ въ Луганскъ будетъ проходить по ровной мѣстности и вслѣдствіе этого на ней по-

требуется возводить самое незначительное количество искусственныхъ сооружений, тогда какъ линія по 2 варианту, проходя по гористой мѣстности, изобилуетъ искусственными сооружениями, а эксплуатация такой линіи, не говоря уже о значительной единовременной затратѣ на устройство искусственныхъ сооружений, и не удобна и не выгодна.

Линія по первому варианту, хотя и уклоняется отъ Шегловскаго каменноугольнаго мѣсторожденія, но этотъ районъ и такъ въ достаточной мѣрѣ обслуживается Екаторининской ж. д. и кромѣ того далеко выгоднѣе продлить туда Успенскую желѣзнодорожную вѣтку.

Отъ проведенія дороги по второму варианту, несомнѣнно, пострадаетъ гор. Луганскъ, такъ какъ кусокъ Успенской жел. дор. вѣтки, отъ Коноплянки до Луганска, потеряетъ свое транзитное значеніе и безусловно уничтожится, угли изъ Гаевского и Орѣховскаго каменноугольныхъ мѣсторожденій, коими отопляется гор. Луганскъ, имѣющій на территории своей нѣсколько такихъ крупныхъ заводовъ, какъ машиностроительный Гартмана, Патронный, Эмалированной посуды и лампъ, и друг., не будетъ возможности привозить въ городъ по жел. дор., а придется получать ихъ на подводахъ, что будетъ обходиться далеко дороже, чѣмъ по желѣзной дорогѣ.

Такимъ образомъ, несомнѣненъ тотъ фактъ, что проведеніемъ линіи ж. д. по второму варианту городу Луганску будетъ причиненъ огромный ущербъ, а между тѣмъ главная цѣль сооруженія вышеупомянутой дороги елико возможно больше удешевить стоимость перевозки минеральнаго топлива.

А такъ какъ Городское Управленіе обязано заботиться о пользахъ и нуждахъ городского населенія, то поэтому Городской Думѣ, по мнѣнію Управы слѣдовало бы безотлагательно возбудить ходатайство о проведеніи линіи Сѣверо-Донецкой жел. дор. съ заходомъ въ гор. Луганскъ.

Копія журнала Луганской Городской Думы. Городская дума, заслушавъ и утвердивъ докладъ Городской Управы по вопросу о возбужденіи ходатайства о направленіи вновь строящейся Сѣверо-Донецкой жел. дор. на городъ Луганскъ, поручила Городской Управѣ возбудить надлежащее по оному ходатайство и уполномочить Городскаго Голову поддержать ходатайство это, въ случаѣ надобности, лично.

Вопросъ этотъ Совѣтъ Съѣзда имѣетъ честь внести на обсужденіе Комиссіи на Съѣздѣ.

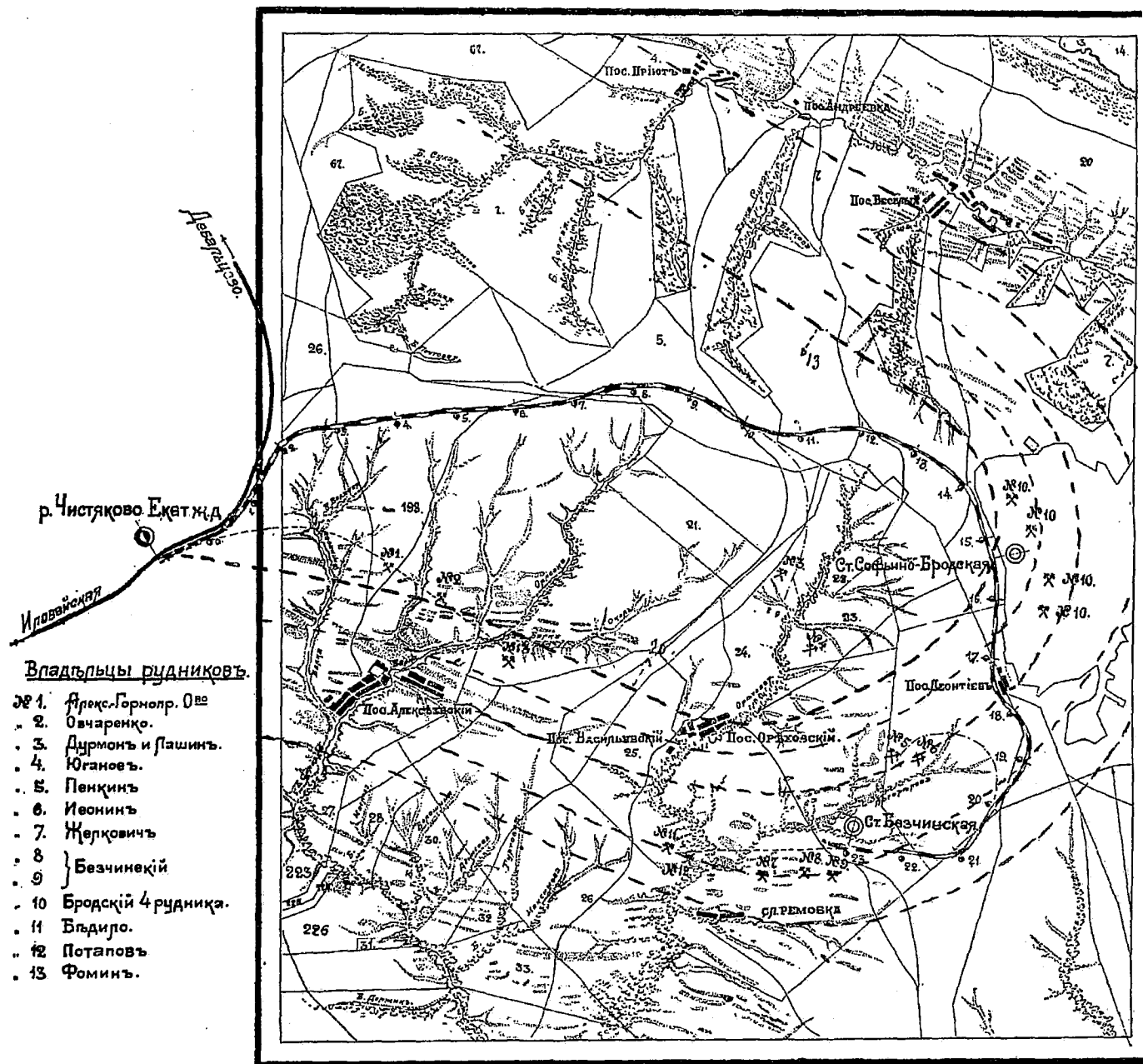
7. Чистяковская вѣтвь Екаторининской ж. д.

Съ открытіемъ вновь выстроенной Чистяковской вѣтви въ Управленіе Екаторининской ж. д. поступило нѣсколько ходатайствъ о разрѣшеніи примыканія къ этой вѣтви путей частнаго владѣнія и пользованія. Такъ какъ разрѣшать примыканія въ любомъ мѣстѣ не представляется возможнымъ по техническимъ соображеніямъ и является нежелательнымъ какъ съ точки зрѣнія успѣшности движенія поѣздовъ, такъ и возможно полнаго удовлетворенія нуждъ возникшихъ и могущихъ возникнуть предпріятій, то явилась надобность въ коммерческомъ и техническомъ обслѣдованіи района. Въ виду этого Начальникъ Екаторининской дороги обратился въ Совѣтъ Съѣзда съ просьбой сообщить, въ какихъ мѣстахъ на Чистяковской вѣтви имѣются промышленныя предпріятія, а также гдѣ возможно ожидать возникновенія подобнаго рода предпріятій.

Совѣтъ Съѣзда обратился къ предсѣдателю порайонной комиссіи инженеру М. М. Фіалковскому съ просьбой организовать на мѣстѣ изученіе вопроса о примыканіи путей частнаго пользованія къ Чистяковской вѣтви, а равно и о возможномъ развитіи добычи угля въ районѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Совѣтъ Съѣзда обратился къ Начальнику Екаторининской дороги съ просьбой о приглашеніи представителя Совѣта въ засѣданіе Присутствія Управленія, въ которомъ будетъ окончательно обсуждаться вопросъ о примыканіи къ Чистяковской вѣтви частныхъ подъѣздныхъ путей.

Планъ Чистяковской ж.-д. вѣтви.



Владельцы рудниковъ.

- № 1. Фрекс-Горнопр. Общ.
- .. 2. Овчаренко.
- .. 3. Дурмонъ и Пашинъ.
- .. 4. Югановъ.
- .. 5. Пенкинъ
- .. 6. Ивонинъ
- .. 7. Жерковичъ
- .. 8 } Безчицкій
- .. 9 }
- .. 10 Бродскій 4 рудника.
- .. 11 Блдило.
- .. 12 Потаповъ
- .. 13 Фоминъ.



--- Проктируемая вѣтвь широкой колес.

----- Проктируемая правополосная дорога.

8. О подачѣ груженыхъ вагоновъ на подъѣздные пути, находящіяся внѣ предѣловъ тарифныхъ станцій.

Въ виду бывшихъ случаевъ отказа нѣкоторыми станціями дорогъ сѣти въ приемѣ къ то-правленію грузовъ, адресованныхъ на подъѣздные пути, находящіяся внѣ предѣловъ тарифныхъ станцій, Начальникъ Екатеринбургской жел. дороги обратился въ Общій Съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ съ просьбой сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобы станціи не отказывали въ приемѣ къ отправкѣ грузовъ, адресованныхъ вышеуказаннымъ порядкомъ.

110 Конвенціонный Съѣздъ, рассмотрѣвъ этотъ вопросъ, нашелъ, что такая подача допускается при условіи обозначенія дѣйствительнаго пункта выгрузки въ графѣ 5 накладной.

9. Объ адресованіи грузовъ на разъѣзды, устроенные по ходатайствамъ отдѣльныхъ лицъ.

Циркулярами завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ, отъ 21 марта и 15 іюня 1907 года за №№ 184/734 и 363/1393, согласно заявленіямъ Юго-Восточныхъ и Рязанско-Уральской желѣзн. дорогъ, дороги были оповѣщены о томъ, что грузы, отправляемые до указанныхъ въ упомянутыхъ циркулярахъ разъѣздовъ, могутъ быть принимаемы къ перевозкѣ только при условіи адресованія ихъ на имя тѣхъ лицъ, за счетъ коихъ эти разъѣзды открыты.

Въ отмѣну указанныхъ циркуляровъ, Эксплоатаціонный отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ разъяснилъ (отъ 8/10 августа 1909 г. за № 11568), что допущеніе отправки на открываемые разъѣзды и остановочные пункты грузовъ только нѣкоторыхъ лицъ, возбудившихъ ходатайство о такомъ открытіи и вошедшихъ на сей предметъ съ дорогой въ соглашеніе, является совершенно незаконнымъ и противорѣчитъ вполнѣ опредѣленному указанію, преподанному дорогамъ для руководства въ пунктѣ 5, статьи 1 циркуляра Управленія жел. дорогъ отъ 8 іюня 1906 г. за № 23401 (Общ. Уст. изд. 1908 г. стр. 21—26).

10. О орокѣ для нагрузки и передвиженій вагоновъ по вѣтвямъ.

Начальникъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ возбудилъ ходатайство предъ Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ объ измѣненіи редакціи пункта 2 б § 23 „Правилъ перевозки минеральнаго топлива, руды, флюсовъ, соли и чугуна изъ горнозаводскаго юга-Россіи“ въ томъ смыслѣ, что-бы въ 8-ми часовой срокъ, предназначенный для нагрузки и передвиженій вагоновъ по вѣтвямъ, входило также и время, назначенное для технического осмотра вагоновъ.

Совѣтъ Съѣзда обратился къ г. Министру путей сообщенія съ докладной запиской, въ которой указывалъ, что предположенное Начальникомъ Южныхъ жел. дорогъ сокращеніе времени оборота вагоновъ на вѣтвяхъ сдѣлаетъ невозможной эксплуатацію подъѣздныхъ путей, такъ какъ существующій срокъ погрузки предоставляетъ вѣтвевладельцамъ время, лишь безусловно необходимое для погрузки; вмѣстѣ съ тѣмъ Совѣтъ Съѣзда указывалъ на то, что указанное измѣненіе § 23 Правилъ предполагается провести не въ томъ порядкѣ, какой былъ примѣненъ при ихъ выработкѣ, т. е. безъ предварительнаго обсужденія этого вопроса Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи совместно съ представителями желѣзныхъ дорогъ. Поэтому Совѣтъ Съѣзда просилъ отклонить ходатайство Начальника Южныхъ дорогъ.

Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ отклонилъ предложеніе Начальника Южныхъ дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ этотъ вопросъ былъ переданъ на рассмотрѣніе Харьковскаго и Воронежскаго и районныхъ комитетовъ при участіи представителей Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи.

Его Превосходительству Господину Министру Путей Сообщенія.

Объ измѣненіи п. 2 б. § 23 Правилъ перевозки горнозаводскихъ водскихъ грузовъ.

Согласно «Правилъ перевозки минеральнаго топлива, руды, флюсовъ, соли и чугуна изъ горнозаводскаго района юга Россіи», для нагрузки и передвиженія вагоновъ по вѣтвямъ назначается срокъ не болѣе 8 часовъ, считая съ момента предъявленія вагона на станцію или на передаточный путь, причемъ на техническій осмотръ каждой, сдаваемой и принимаемой партіи, вагоновъ полагается по свыше 30 минутъ, независимо отъ вышеуказаннаго срока.

Въ настоящее время въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ внесено ходатайство Начальника Южныхъ дорогъ о томъ, чтобы время, необходимое для технического осмотра вагоновъ было включено въ 8 часовый срокъ, предоставленный для передвиженія и нагрузки вагоновъ на частныхъ путяхъ. При этомъ Начальникъ Южныхъ дорогъ ссылается на недостаточную ясность редакціи 2-го пункта б п в § 23 «Правилъ», якобы предоставляющую грузоотправителямъ право требовать вагоны для пользования ими на частныхъ путяхъ въ теченіе 9 часовъ, вмѣсто 8-ми. Кроме того Начальникъ Южныхъ дорогъ находитъ, что 8-ми часового срока для передачи вагоновъ на вѣтвь, для нагрузки ихъ и пріема въ вѣтвь, включая сюда и техническій осмотръ вагоновъ, совершенно достаточно, и что увеличеніе 8-ми часового срока на одну часть не вызывается практической необходимостью для владельцевъ, а въ то же время такое увеличеніе несомнѣнно ухудшаетъ оборотъ вагоновъ, увеличивая срокъ безплатнаго простоя ихъ.

Въ виду этого Начальникъ частныхъ дорогъ ходатайствуетъ объ измѣненіи § 23 п. 2 б «Правилъ» въ томъ смыслѣ, чтобы время, необходимое для осмотра вагоновъ, было включено въ 8-ми часовый срокъ, предоставленный для передвиженія и нагрузки вагоновъ на частныхъ вѣтвяхъ. При этомъ Начальникъ Южныхъ дорогъ какъ бы указываетъ на то, что техническій осмотръ вагоновъ является операцией, необходимой лишь въ отношеніи вагоновъ, подаваемыхъ на частныя вѣтви. Между тѣмъ техническій осмотръ, какъ мѣра, предупреждающая опасность при движеніи, обязательно долженъ производиться и производился и въ томъ случаѣ, когда нагрузка происходитъ на станціяхъ. Время, потребное на это, не можетъ быть и не бываетъ меньше того, какое тратится при подачѣ вагоновъ на частный путь. Такимъ образомъ, говорить о томъ, что по мнѣнію грузоотправителей, предоставлено на продержаніе вагоновъ на вѣтви 9 часовъ нѣтъ основанія, такъ какъ владельцы вѣтвей имѣютъ въ своемъ распоряженіи лишь 8 часовъ, необходимыхъ для передвиженія, нагрузки и связанныхъ съ нею манипуляцій, и не могутъ лишь соглашаться на включеніе, вопреки «Правилъ», въ этотъ срокъ времени, необходимаго на техническій осмотръ, полагая, что вагоны для нагрузки должны подаваться дорогою въ исправномъ видѣ.

Такъ какъ при подачѣ вагоновъ на частный путь, во избѣжаніе недоразумѣній, необходимо точно опредѣлять моментъ начала срока, предоставленнаго для пребыванія вагоновъ на вѣтвяхъ, то продолжительность этого срока никакимъ образомъ нельзя ставить въ зависимость отъ своевременнаго или несвоевременнаго производства технического осмотра, которое всецѣло зависитъ отъ усмотрѣнія персонала станціи. Поэтому ходатайство начальна Южныхъ дорогъ сводится фактически къ уменьшенію времени, потребнаго на передвиженіе и нагрузку вагоновъ на вѣтвяхъ, съ 8 часовъ до 7. Однако, принимая во вниманіе, что при игрузкѣ вагоновъ на станціяхъ, кроме 6 часовъ, положенныхъ на нагрузку, тратится значительное время на производство разныхъ манипуляцій съ подвижнымъ составомъ, отъ которыхъ станція освобождается при подачѣ вагоновъ на вѣтви, то сравненіе простоя вагоновъ при нагрузкѣ на станціяхъ и на вѣтвяхъ говорить въ пользу этихъ послѣднихъ. Дѣйствительно, при нагрузкѣ на станціяхъ необходимо сортировать вагоны по мѣстамъ нагрузки и по направленіямъ, при подачѣ же на вѣтвь соответственная, заранее опредѣленная нарядами Комитета партія отцѣпляется отъ прибывшаго съ порожними вагонами поѣзда, передается на передаточный пунктъ и всю дальнѣйшую работу по сортировкѣ вагоновъ производитъ вѣтвевладелецъ. Между тѣмъ такая сортировка, независимо отъ того, будетъ ли она производиться станцією для станціонной нагрузки, или вѣтвевладельцемъ для себя—требуетъ значительнаго времени.

Указанное обстоятельство объясняется тѣмъ, что со стороны потребительскаго рынка предъявляется требованіе различныхъ сортовъ угля и антрацита, причемъ число этихъ сортовъ съ теченіемъ времени возрастаетъ, т. е. потребители все болѣе и болѣе предпочитаютъ сортированныя и спеціальныя сорта углей—рядовымъ углемъ. Поэтому предъявляется на рынокъ: коксъ—металлургическій, лигтейный, разной величины орѣшекъ, уголь—рядовой мытый разной величины зеренъ, кулачичекъ, грохоченный и т. д., антрацитъ—мытый, кулачичекъ и т. д.

Для каждого сорта требуется отдѣльный складъ, отдѣльное мѣсто нагрузки, подача соответственнаго, въ опредѣленномъ количествѣ, подвижнаго состава, какъ то: крытые, открытыя внутренняго сообщенія, разной подъемной силы—отъ 600 до 900 пуд., Купшала, Арбеля, опрокиднаго типа и т. д., вслѣдствіе чего необходимо сортировать ихъ по направленіямъ, заказчикамъ и сортамъ, на станціяхъ же необходима сортировка по фирмамъ и шахтамъ.

При грузкѣ на станціяхъ всю эту работу исполняетъ станція въ 6-ти часового срока, положеннаго на погрузку. Въ случаѣ же, если погрузка производится на частныхъ вѣтвяхъ, потребное для этого время включается въ 6-ти час. срокъ. Во время составления «Провля», обстоятельство это не было принято въ расчетъ, ибо условія тогда были другія: уголь отправлялся рядовой и поднимной составъ былъ болѣе однообразенъ. Такимъ образомъ, 8-ми часовой срокъ, вопреки утвержденію Начальника Южныхъ дорогъ, не только вызывается практической необходимостью для вѣтвевладѣльцевъ, но его въ большинствѣ случаевъ даже недостаточно.

Затѣмъ, на вѣтвяхъ, въ противоположность станціямъ, грузка происходитъ круглыми сутки, что въ высшей степени уменьшаетъ простой вагоновъ и увеличиваетъ ихъ оборотъ. Если бы даже удалось станціямъ организовать поочередно погрузку, то независимо отъ увеличенія расходовъ на починъ запятія въ товарныхъ конторахъ, всетаки болѣе трехъ подачъ вагоновъ въ сутки къ мѣстамъ грузки, какъ показалъ опытъ, не удалось-бы достичь. Двухчасовые промежутки между подачами тратились-бы на сортировку вагоновъ, подачу къ складамъ, приемъ отъ мѣстъ погрузки и четку путей. Отсюда видно, что 8 часовой срокъ, предоставленный для погрузки на частныхъ вѣтвяхъ, не только не ухудшаетъ оборота вагоновъ, но напротивъ, наличие такой погрузки, гарантирующей непрерывную работу и равномерное предьявленіе грузовъ, значительно его улучшаетъ.

Начальникъ Южныхъ дорогъ, отряясь въ увеличенію оборота вагоновъ и являясь на уменьшеніи 8-ми часового срока для погрузки до 7 часовъ, былъ бы совершенно правъ, если бы условія движенія на дорогѣ были таковы, что при погрузкѣ на станціяхъ вагоны не простаивали болѣе 8 часовъ. Но по даннымъ Совѣта Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи и Пораионныхъ Комитетовъ, выяснилось, что простой въ среднемъ достигаетъ 24 и болѣе часовъ послѣ сдачи вагоновъ грузными. Такъ, изъ разсмотрѣнія накладныхъ за время болѣе года, выяснилось, что простой вагоновъ на станціяхъ по своей продолжительности въ пять и болѣе разъ превосходитъ время, употребляемое на самое движеніе.

Средняя коммерческая скорость отъ Кривого-Торца, станціи Южныхъ дорогъ, на разстояніи 509 верстъ до Путивля, при трехъ передачахъ, за пять мѣсяцевъ наблюденія составила 3,03 версты въ часъ. До ст. Носовка—546 вер.—передачи—4 мѣсяца=3,4 вер. въ часъ. До ст. Харьковъ—292 вер.—безъ передачъ—за 12 мѣс.=2,57 вер. въ часъ. До ст. Сартапы—163 вер.—одна передача—за 12 мѣс.=1,53 вер. въ часъ. До ст. Славянскъ—54 вер.—безъ передачъ—15 мѣс.=0,53 вер. въ часъ *).

Если принять нормальную скорость движенія товарныхъ поѣздовъ (съ остановками) въ 15 вер. въ часъ, то на разстояніи, напримѣръ, въ 360 вер. груженные вагоны передавались бы въ 24 часа, между тѣмъ, даже повышенная дѣйствительную коммерческую скорость на Южныхъ дорогахъ до трехъ верстъ для этой передачи требуется 120 часовъ. Спиривается, тѣмъ заполнены лишніа 4 сутокъ. Это время вагоны послѣ сдачи ихъ дорогѣ грузными простаиваютъ на станціяхъ. Отсюда ясно, что дѣло упорядоченія движенія и улучшенія оборота вагоновъ вовсе не будетъ достигнуто съ отнятіемъ одного часа отъ грузоотправителей, предьявляющихъ свои грузы въ вагонахъ съ подъѣдныхъ путей, такъ что проектируемая мѣра, не принося существенной пользы, повлекла бы лишь увеличеніе штрафовъ за неизбежную задержку вагоновъ и тѣмъ ухудшила бы эксплуатацию подъѣдныхъ путей и затормозила возникновеніе новыхъ.

Правила перевозки минеральнаго топлива, руды, флюсовъ, соли и чугуна изъ горнозаводскаго района юга Россіи, явились результатомъ совмѣстнаго обсужденія какъ представителей казенныхъ и частныхъ дорогъ района, такъ и представителей горной промышленности. Казалось бы, поэтому, болѣе целесообразнымъ проводить желательныя измѣненія въ этомъ же порядкѣ. Это тѣмъ болѣе необходимо, что послѣднее, безъ надлежащаго обсужденія заинтересованными сторонами, измѣненіе одного пункта отдѣльнаго параграфа можетъ нарушить гармонію и стройность остальныхъ «Правиль». Горнопромышленники всегда отзывчиво относились къ интересамъ дороги, всегда шли впереди всѣхъ грузоотправителей въ дѣлѣ дисциплинированія отправокъ своихъ грузовъ. Вѣдствие этого принимаемая на югѣ Россіи «Правила погрузки» для дорогъ значительно выгоднѣе всѣхъ другихъ дѣйствующихъ правилъ, введенныхъ въ послѣднее время. Напримѣръ, въ Домбровскомъ районѣ въ 1908/9 году правилами перевозки установленъ срокъ погрузки: 8 час. въ дневное время и 10 часовъ въ ночное время, тогда какъ правилами перевозки горнозаводскихъ грузовъ на югѣ Россіи установленъ однообразный срокъ погрузки (дневной и ночной)—въ 8 часовъ, что въ высшей степени обременительно для вѣтвевладѣльцевъ. Этими послѣдними правилами возлагается также большая отвѣтственность за задержку и отказъ отъ вагоновъ.

Несомнѣнно также, что регулировку движенія порожнихъ вагоновъ, при помощи равномерныхъ подачъ вагоновъ подъ погрузку, можно бы достигнуть гораздо болѣе ощутительныхъ результатовъ, въ смыслѣ оборота вагоновъ и удешевленія перевозокъ, не нарушая интересовъ ни желѣзныхъ дорогъ, ни грузоотправителей.

*) Докладъ горн. инженер. С. К. Зимовскаго «Объ истинной скорости движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ» (Совѣту Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи).

Въ виду вышеизложеннаго и принимая во вниманіе, 1) что предлагаемое Начальникомъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ измѣненіе § 23 «Правилъ» фактически сдѣлаетъ невозможной эксплуатацію подъѣздныхъ путей, въ виду того, что существующій срокъ погрузки, установленный по соглашенію желѣзныхъ дорогъ и Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, предоставляетъ вѣтвевладельцамъ время, лишь безусловно необходимое для погрузки, что дѣлаетъ недопустимымъ какое либо дальнѣйшее сокращеніе этого минимальнаго срока; 2) что означенное измѣненіе § 23 «Правилъ» предполагаетъ провести не въ томъ порядкѣ, какой былъ примѣненъ при выработкѣ этихъ «Правилъ», т. е. безъ предварительнаго обсужденія этого вопроса Съѣздомъ горнопромышленниковъ юга Россіи совместно съ представителями желѣзныхъ дорогъ,—Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи имѣетъ честь обратиться къ Вашему Высокопревосходительству съ почтительнѣйшей просьбой отклонить означенное ходатайство Начальника Южныхъ дорогъ.

11. О дополненіи § 7 Инструкціи Харьковскому Комитету по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ. Нѣкоторые металлургическіе заводы обратились въ Совѣтъ Съѣзда съ просьбой возбудить ходатайство о дополненіи § 7 Инструкціи Харьковскому Комитету по перевозкѣ горнозаводскихъ грузовъ въ томъ смыслѣ, чтобы въ вѣдѣніе Комитета было передано рассмотрѣніе претензій по денежнымъ взысканіямъ, наложеннымъ жел. дорогами на получателей грузовъ за задержку вагоновъ подъ выгрузкой.

По данному вопросу желѣзнодорожнымъ отдѣломъ дѣлопроизводства Совѣта Съѣзда выработанъ проектъ докладной записки слѣдующаго содержанія.

Согласно „Инструкціи Харьковскому Комитету по перевозкѣ минеральнаго топлива, руды, флюсовъ, соли и чугуна изъ горнозаводскаго района Россіи“ къ предметамъ вѣдомства Комитета по § 7 п. Д. относится: рассмотрѣніе, въ случаѣ возникновенія недоразумѣній и споровъ, претензій по денежнымъ взысканіямъ, начисляемымъ какъ съ *отправителей*, такъ и съ желѣзныхъ дорогъ, за задержку или непогрузку и за неподачу вагоновъ, согласно особымъ правиламъ, утверждаемымъ въ установленномъ порядкѣ, и постановленіе по симъ дѣламъ рѣшеній.

Придерживаясь точно „Инструкціи“, Харьковскій Горнозаводскій Комитетъ разсматриваетъ лишь претензій отправителей, т. е. въ тѣхъ лишь случаяхъ, когда претензій эти вытекаютъ изъ наложенія штрафовъ за задержку или непогрузку вагоновъ, поданныхъ дорогою подъ нагрузку горнозаводскихъ грузовъ. Между тѣмъ въ Донецкомъ бассейнѣ дѣйствуютъ также такія предприятия, кои не только отправляютъ, но и одновременно получаютъ горнозаводскіе грузы. Къ такимъ предприятиямъ относятся металлургическіе заводы, обладающіе копиями съ добычею минеральнаго ископаемаго не только для своихъ потребностей, но и для отправки на рынокъ, какъ то: Юзовскій—Новороссійскаго О-ва, Макѣевскій—Донецко-Русскаго О-ва, Кадіевскій—Южно-Днѣпровскаго О-ва, Петровскій—Бельгійскаго О-ва, Сулинскій—Пастухова и Ольховскій—Ольховскаго О-ва. Нѣкоторыя изъ этихъ предприятий получаютъ горнозаводскихъ грузовъ болѣе, чѣмъ отправляютъ, другія же, наоборотъ, отправляютъ болѣе, чѣмъ получаютъ. Нижеприводимая таблица характеризуетъ дѣятельность этихъ предприятий въ указанномъ направленіи.

1907 годъ	Полороссійск. О-во	Бельгійское О-во	Ю.-Днѣпровск. О-во	Донецко-Руск. О-во	Пастуховъ	Ольховское О-во	ВСЕГО
Получено.....	35.790.820	29.491.600	15.399.970	18.629.430	1.366.130	8.902.790	109.580.740
Отправлено.. ...	19.430.580	10.858.040	36.494.880	30.475.480	37.360	4.005.120	101.801.460

При производствѣ выгрузки и нагрузки горнозаводскихъ грузовъ возникаютъ недоразумѣнія, вслѣдствіе начисленія дорогами денежныхъ взысканій за задержку вагоновъ, и потому заявляются претензій, по которымъ Комитетъ стѣсняется постановлять рѣшенія: во первыхъ, когда оспаривается правильность наложенія штрафовъ за задержку вагоновъ подъ выгрузкою, и во вторыхъ, когда претензій представляются вслѣдствіе начисленія взысканія за задержку или непогрузку вагоновъ, поступившихъ подъ нагрузку изъ подъ выгрузки горнозаводскихъ грузовъ. Въ первомъ случаѣ Комитетъ, отказывая въ рассмотрѣніи дѣла, руководствуется Инструкціей, предоставляющей постановлять рѣшенія по претензіямъ лишь отправителей; во второмъ случаѣ потому, что трудно расчлѣнить время задержки вагоновъ подъ выгрузкою и — въ отдѣльности — подъ нагрузкою, не разсматривая претензій получателя горнозаводскихъ грузовъ.

Вслѣдствіе такого положенія часть горнопромышленныхъ предприятий юга-Россіи лишена возможности прибѣгать къ посредничеству Харьковскаго Комитета при желаніи выяснитъ правильность и опредѣлитъ размѣръ наложеннаго штрафа за задержку вагоновъ, переданныхъ дорогою на вѣтъ предприятия съ горнозаводскими грузами для выгрузки или же для послѣдующей нагрузки.

Придавая громадное значеніе быстротѣ въ рѣшеніи споровъ при задержкѣ вагоновъ съ горнозаводскими грузами компетентнымъ учрежденіемъ, каковымъ, безъ сомнѣнія, является Харьковскій горнозаводскій комитетъ, минуя необходимость обращенія къ посредничеству общихъ судовъ, Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи почтительнѣе проситъ Ваше Высокопревосходительство допустить расширеніе толкованія § 7 п. Д. „Инструкціи“ въ томъ смыслѣ, чтобы Харьковскій комитетъ вѣдалъ также претензій получателей—отправителей горнозаводскихъ грузовъ и въ томъ случаѣ, когда имъ подаются вагоны не только подъ выгрузку и нагрузку, но и подъ выгрузку съ послѣдовательно затѣмъ нагрузкою ихъ. Въ этихъ видахъ желательнѣе слѣдующее примѣчаніе къ п. д. § 7 Инструкціи.

Примѣчаніе къ п. Д. § 7. Въ тѣхъ-же случаяхъ, когда отправители горнозаводскихъ грузовъ являются одновременно и получателями ихъ, какъ напр.: Новороссійское, Южно-Дѣлѣвское, Бельгійское, Довенко—Русское и Ольховское О-во, а также Сулинскій заводъ Пасгухова, то Харьковскій комитетъ постановляетъ рѣшенія, согласно п. Д. § 7, и по претензіямъ, вытекающимъ изъ начисленія взысканій за задержку подъ выгрузкою и нагрузкою горнозаводскихъ грузовъ.

12. О подачѣ вагоновъ для выгрузки угля и нагрузки соли къ заводскимъ складамъ при ст. „Соляные заводы“.

Въ началѣ текущаго года солезаводчиками г. Славянска были получены отъ начальника ст. «Соляные заводы» проекты договора съ Управленіемъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ относительно подачи вагоновъ къ заводскимъ складамъ для нагрузки и выгрузки, съ предложеніемъ подписать означенные договоры. Этими договорами проектируются ранѣе не взимавшіеся денежные сборы въ пользу жел. дороги за подачу вагоновъ на станціонныхъ путяхъ для нагрузки и выгрузки.

Въ теченіе 15 лѣтъ вагоны подавались безвозмездно въ опредѣленные мѣста, гдѣ солезаводчики устроили за свой счетъ приспособленія для нагрузки и выгрузки принадлежащихъ имъ грузовъ, и до послѣдняго времени дорога не видѣла основанія вносить какія-либо измѣненія въ установившійся порядокъ, выгодный самой дорогѣ, такъ какъ онъ является непремѣннымъ условіемъ успѣшной работы ст. «Соляные заводы».

По существу дѣла въ настоящее время ничего не измѣнилось, такъ какъ условія подачи, а также разгрузки и нагрузки вагоновъ остаются прежними; съ другой стороны, и возможные мотивы формальнаго свойства не могутъ служить основаніемъ для проектируемыхъ дорогой договоровъ. Поэтому Совѣтъ Съѣзда обратился къ Начальнику Южныхъ желѣзныхъ дорогъ съ ходатайствомъ объ освобожденіи Славянскихъ солезаводчиковъ отъ заключенія требуемыхъ договоровъ.

Его Превосходительству Господину Начальнику Южныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ виду требованія, предъявленнаго Управленіемъ Южныхъ жел. дорогъ къ солезаводчикамъ г. Славянска съ уплаты особаго сбора за правогрузки соли непосредственно къ заводскимъ складамъ въ вагоны, подаваемые на станціонныхъ путяхъ ст. Соляные заводы, Совѣтъ Съѣзда, находя это требованіе несоотвѣтствующимъ Общему Уставу, честь имѣетъ просить Ваше Превосходительство о распоряженіи производить подачу порожнихъ вагоновъ подъ нагрузку соли по установившемуся въ теченіе 15 лѣтъ порядку безпрепятственно и безплатно.

Ходатайство это Совѣтъ Съѣзда основываетъ на слѣдующихъ соображеніяхъ. Согласно статьи 77 Общаго Устава, производство нагрузки и выгрузки грузовъ въ неизвѣстными лишь, въ точности опредѣленными на сей предметъ, исключеніями, указанными въ составляемыхъ для руководства желѣзныхъ дорогъ правилахъ, возлагается на обязанность желѣзныхъ дорогъ. Правила по сему предмету утверждаются Совѣтомъ но ж.—д. дѣламъ. Такія правила и были утверждены 2 мая 1895 г. по журналу № 7/188. Эти послѣднія, неправильно истолкованныя, и послужили, по всей вѣроятности, мотивомъ для Управленія дороги къ предъявленію выше-

указаннаго требованія платы за подачу вагоновъ подъ нагрузку соли на станціонныхъ путяхъ ст. Славяискъ. Дѣйствительно, въ § 2 этихъ правилъ сказано, что нагрузка и выгрузка грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ, за исключеніемъ случаевъ, означенныхъ въ §§ 3 и 4 сихъ правилъ, производится самими дорогами. Кроме того, § 1 пунктъ а исключены изъ дѣйствія этихъ правилъ также грузы, подлежащіе нагрузкѣ или выгрузкѣ изъ магазиновъ и складовъ или въ магазины и склады частныхъ лицъ на станціонныхъ площадяхъ и п. б)—грузы, перевозимые въ принадлежащихъ частнымъ лицамъ спеціальныхъ вагонахъ. При этомъ, на основаніи этого же § 1, нагрузка и выгрузка грузовъ въ предѣлахъ станціонныхъ площадей, а равно и грузовъ, перечисленныхъ въ пунктахъ а и б, производится на основаніи соглашеній между дорогами съ одной стороны и владѣльцами вѣтвей, складовъ и вагоновъ—съ другой. Далѣе, по § 3, средствами самихъ грузохозьевъ должны быть производимы: а) нагрузка и выгрузка при помощи особыхъ, не принадлежащихъ желѣзнымъ дорогамъ, но допускаемыхъ, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, приспособленій; б) нагрузка и выгрузка на станціяхъ отправленія нижеслѣдующихъ грузовъ, изъ числа перевозимыхъ въ навалку:—слѣдуетъ перечень грузовъ, между прочимъ: твердаго минеральнаго топлива (изъ группы 112), лѣсныхъ матеріаловъ (изъ группъ 28 и 55), соли (изъ группы 101) и т. д. Затѣмъ, по § 8—о времени и мѣстѣ предстоящей подачи вагоновъ для нагрузки и выгрузки грузохозьева: поставляются въ извѣстность посредствомъ объявленій, вывѣсиваемыхъ на станціи въ опредѣленныхъ, доступныхъ для публики мѣстахъ, и по § 9—желѣзная дорога обязана подавать подвижной составъ подъ нагрузку очищеннымъ отъ сора, а крытые вагоны, сверхъ того, въ надлежащихъ случаяхъ, провѣтренными и дезинфекцированными. Вотъ всѣ правила, которыми нормируются отношенія грузохозьевъ къ желѣзнымъ дорогамъ въ дѣлѣ производства выгрузки и нагрузки: остальные §§ касаются порядка работъ на нагрузкѣ и выгрузкѣ, сроковъ и дней нагрузки и выгрузки и техническихъ условій, которымъ должны удовлетворять эти работы. Изъ цитированныхъ §§ правилъ можно заключить, что желѣзныя дороги обязаны производить нагрузку и выгрузку грузовъ своими средствами, за исключеніемъ, во-первыхъ, грузовъ тѣхъ, для которыхъ требуются особыя, не принадлежащая ж. д. приспособленія; во-вторыхъ, нѣкоторыхъ грузовъ въ навалку, между прочимъ соли, и въ третьихъ, тѣхъ грузовъ, кои выгружаются или нагружаются въ частныхъ магазинахъ, находящихся на станціонныхъ площадяхъ или въ предѣлахъ станціонной территоріи. Для этой послѣдней категоріи грузовъ, въ случаѣ нагрузка и выгрузка ихъ обязательна для дороги, а они между тѣмъ должны грузиться или выгружаться самими грузохозьями, на основаніи § 1—необходимо особое соглашеніе, которымъ опредѣляется разница между фактической стоимостью выгрузки или нагрузки этихъ грузовъ и опредѣляемою по таксѣ—разница, которая подлежитъ уплатѣ грузохозьинномъ дорогѣ. Подача же такихъ вагоновъ подъ выгрузку или нагрузку въ случаѣ, когда мѣсто выгрузки или нагрузки находится на станціонныхъ путяхъ, должна производиться бесплатно, какъ это дѣлается по отношенію всякихъ грузовъ, въ случаѣ же, когда подача этихъ вагоновъ производится на частныя вѣтви, то плата за это должна взиматься, согласно договорамъ на эксплуатацію частныхъ подъѣздныхъ путей. Что же касается грузовъ первыхъ двухъ категорій, т. е. тѣхъ, коихъ выгрузка или нагрузка обязательна для грузохозья, то въ случаѣ, когда операція эти производятся на станціонныхъ путяхъ, дѣйствуетъ § 8 правилъ, въ случаѣ же необходимости подачи грузовъ на подъѣздные пути отношенія нормируются договорами на эксплуатацію. Такимъ образомъ, требованіе особой платы за подачу вагоновъ на станціонныхъ путяхъ подъ нагрузку соли и выгрузку тѣхъ грузовъ, кои должны быть приняты изъ вагоновъ самими грузохозьями является совершенно недопустимымъ. Подача такихъ вагоновъ должна быть бесплатной, ибо работа эта оплачена уже тарифной платой за перевозку, которая начинается съ момента пріема дорогою груза отъ отправителя и оканчивается лишь послѣ сдачи его получателю на станціи назначенія, причемъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ грузку или выгрузку обязана производить дорога, въ нѣкоторыхъ же эти операціи лежатъ на обязанности самихъ грузохозьевъ. Тамъ же, гдѣ обязанность желѣзной дороги исполнять, въ силу особыхъ условій, грузохозьямъ, взаимныя отношенія ихъ по этой операціи должны регулироваться особыми соглашениями, во эти соглашения никоимъ образомъ не могутъ касаться подачи вагоновъ, ибо это всегда, въ предѣлахъ станціонной территоріи, составляетъ обязанность дороги, какъ неотъемлемая часть перевозки, исполнить которую взяла дорога по договору, установленному въ накладной и ея дубликатѣ.

Въ такомъ именно положеніи находится дѣло подачи вагоновъ подъ нагрузку соли и выгрузку разныхъ грузовъ, получаемыхъ соляными заводами на станціи Соляные заводы. Соль—грузить и минеральное топливо—выгружать обязаны солезаводчики, желѣзная же дорога, чтобы выполнить договоръ о перевозкѣ, должна подать на станціонныхъ путяхъ для сихъ операцій вагоны, причемъ о мѣстѣ и времени предстоящей подачи вагоновъ для нагрузки или выгрузки, согласно § 8 Правилъ, желѣзная дорога обязана поставить въ извѣстность грузохозьямъ. Это и дѣлалось въ теченіе 15 лѣтъ. Всегда на указанныхъ развѣтвяхъ мѣстахъ желѣзная дорога подавала солезаводчикамъ подлежащіе, согласно нарядовъ Горнозаводскаго комитета, вагоны подъ нагрузку соли и тоже дѣлала съ грузеными вагонами, прибывающими по вхъ адресу. Въ означенныхъ дорогою мѣстахъ солезаводчики устроили за свой счетъ особыя приспособленія, необходимыя имъ для производства обязательныхъ для нихъ нагрузки и выгрузки. Въ настоящее время нѣтъ никакихъ законныхъ основаній для измѣненія этого порядка, и поэтому Совѣтъ Съѣзда честь имѣетъ просить сохранить его, ибо онъ не вызываетъ неудобствъ ни для одной, ни для другой изъ заинтересованныхъ сторонъ.

О послѣдующемъ Совѣтъ Съезда честь имѣеть просить Ваше Превосходительство не отказать увѣдомить.

Начальникъ Южныхъ дорогъ сообщилъ Совѣту Съезда (отъ 29/30 октября № 19406), что плата за подачу вагоновъ къ заводамъ первоначально по проектамъ договора была опредѣлена въ размѣрѣ отъ 50 коп. до 1 р. 50 к. съ вагона, въ зависимости отъ разстоянія, согласно циркулярнаго предписанія Управленія ж. д. (отъ 11 февраля 1902 г. № 6881); но Совѣтъ Южныхъ дорогъ, принимая во вниманіе обстоятельства дѣла, нашелъ возможнымъ понизить плату за подачу и установилъ таковую въ размѣрѣ 50 коп. съ вагона до ближайшихъ къ станціи заводамъ и 75 коп. для болѣе отдаленныхъ. Постановление это для окончательнаго разрѣшенія представлено въ Управленіе жел. дорогъ на утвержденіе.

Совѣтъ Съезда обратился въ Управленіе жел. дорогъ съ ходатайствомъ о сохраненіи прежняго порядка бесплатной подачи вагоновъ къ заводамъ при ст. «Соляные заводы».

13. О обращеніи развѣзда Багеро въ тарифную станцію.

Согласно ходатайствъ XXX и XXXI Съѣздовъ горнопромышленниковъ юга Россіи, р. Багеро, Южныхъ ж. д., обращенъ въ самостоятельный тарифный пунктъ, о чемъ опубликовано въ № 2053 Сборника Тарифовъ рос. жел. дор.

14. О включеніи вѣтвей Антрацитъ-Новонадеждинскій и Боково-Нагольчикъ въ прямое сообщеніе.

На вѣтвяхъ Екатеринбург. жел. дороги Боково-Нагольчикъ и Антрацитъ-Новонадеждинскій съ 10 іюля с. г. открыто временное грузовое движеніе въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ, на общемъ основаніи соглашенія о прямомъ сообщеніи, исключительно по перевозкѣ минеральнаго топлива полными вагонами (Сб. Тар. № 2083).

15. О размѣрѣ сбора за простой большеподъемныхъ вагоновъ.

Правленіе Общества Юго-Восточныхъ дорогъ внесло на обсужденіе 128 Общаго Тарифнаго Съезда вопросъ о томъ, взыскивать-ли установленный пунктомъ 24 Временныхъ Правилъ перевозки минеральнаго топлива, руды, флюсовъ, соли и чугуна сборъ за простой вагоновъ всегда въ одномъ размѣрѣ, не считаясь съ ихъ подъемной силой, или же этотъ сборъ, въ зависимости отъ подъемной силы вагоновъ, долженъ быть увеличиваемъ соотвѣтственно тому, какъ это установлено для грузовъ, перевозимыхъ на общихъ основаніяхъ (пк. 2 ст. V § 43 часть I Общаго тарифа).

Совѣтъ Съезда, по обсужденіи вопроса, призналъ необходимымъ настаивать на томъ, чтобы размѣръ штрафа, установленнаго за задержку вагоновъ подъ выгрузкой въ 20 коп. за часъ не былъ увеличенъ для вагоновъ высшей подъемной силы, въ виду того, что въ срокъ, назначенный для нагрузки, приходится нагружать значительно большее количество груза, причѣмъ фронтъ нагрузки остается хотя и увеличеннымъ, но не соотвѣтственно увеличенію груза. Такъ, вагоны Фоксъ-Арбеля занимаютъ по фронту нагрузки лишь въ два раза больше мѣста, чѣмъ вагоны въ 750 пуд., между тѣмъ подъемная сила ихъ 2250 п., т. е. груза въ нихъ въ 3 раза больше. Такимъ образомъ, не только нѣтъ никакого основанія увеличивать штрафъ за задержку такихъ вагоновъ, а наоборотъ, слѣдовало бы штрафъ сократить, дабы вагоны большой подъемной силы охотнѣе принимались грузохозяевами, вслѣдствіе чего улучшался бы ихъ оборотъ.

Это заключеніе Совѣта Съезда было доложено представителемъ Совѣта Общему тарифному Съѣзду (2/ш, № 784). 128 Общій Тарифный Съѣздъ постановилъ разъяснить, что

платы за задержку (простой) вагоновъ подъ нагрузкою и выгрузкою грузовъ подлежатъ взиманію въ размѣрахъ, указанныхъ въ ст.ст. 23, 24 и 25 упомянутыхъ Временныхъ правилъ, внѣ зависимости отъ подъемной силы вагоновъ, въ которыхъ совершается перевозка.

16. Объ убыли въ вѣсѣ чугуна не въ дѣлѣ при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ.

СХ Конвенціонный Съездъ, въ засѣданіи 8 апрѣля 1909 г., постановилъ просить дороги, перевозящія чугунъ въ большихъ количествахъ, а именно: Богословскую, Екатерининскую, Пермскую, Привислинскія, Юго-Восточныя, Юго-Западныя и Южныя произвести у себя опыты и наблюденія надъ убылью въ вѣсѣ перевозимыхъ ими отправокъ чугуна не въ дѣлѣ и о результатахъ таковыхъ опытовъ сообщить Общему Съезду для рассмотрѣнія означеннаго вопроса на одномъ изъ слѣдующихъ Съездовъ.

Въ виду заинтересованности въ этомъ вопросѣ горнозаводской промышленности, Совѣтъ Съезда обратился въ Управление жел. дорогъ съ ходатайствомъ о томъ, чтобы проектируемые опыты и наблюденія надъ убылью чугуна не въ дѣлѣ производились при участіи представителей Совѣта Съезда горнопромышленниковъ юга Россіи.

17. Объ убыли въ вѣсѣ промытаго угля при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ.

СХ Общій Съездъ представителей желѣзныхъ дорогъ, въ засѣданіи 16 апрѣля с. г., постановилъ: а) поручить технической комиссіи представителей службъ подвижнаго состава и тяги выработать особыя правила производства опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ промытаго угля при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ, 2) а затѣмъ просить дороги произвести новые опыты и о полученныхъ результатахъ сообщить Завѣдывающему дѣлами Общаго Съезда для внесенія настоящаго вопроса на рассмотрѣніе ближайшаго Съезда.

Совѣтъ Съезда обратился въ Управление жел. дорогъ съ ходатайствомъ (9/хІ, № 3677) о допущеніи представителей Съезда къ участію какъ въ выработкѣ плана производства опытовъ, такъ равно и къ участію въ самомъ производствѣ опытовъ надъ убылью въ вѣсѣ промытаго угля при перевозкѣ его по желѣзнымъ дорогамъ.

18. Объ измѣненіи статей 54, 55, 57, 78, 80, 86 и 90 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Послѣ принятія Государственной Думой законопроекта указанныхъ статей Общаго Устава Н. С. Авдаковъ обратился въ Совѣтъ Съезда съ просьбой обсудить названный законопроектъ и свои замѣчанія сообщить ему для доклада Государственному Совѣту.

Выработавъ заключеніе по означеннымъ статьямъ законопроекта, Совѣтъ вмѣстѣ съ тѣмъ призналъ необходимость пересмотра всего Общаго Устава, многія статьи котораго не соотвѣтствуютъ современному состоянію промышленности и торговли. Поэтому Совѣтъ постановилъ, что слѣдуетъ просить Н. С. Авдакова о томъ, чтобы онъ возбудилъ вопросъ о пересмотрѣ болѣе существенныхъ статей Общаго Устава.

Заключеніе Совѣта Съезда по законопроекту объ измѣненіи нѣкоторыхъ статей Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ ст. 57 трактующей о томъ, какія свѣдѣнія должна заключать въ себѣ накладная, между прочимъ сказано: „еверхъ перечисленныхъ свѣдѣній, накладная должна заключать въ себѣ указаніе, ручается ли отправитель за точность вѣса груза, обозначеннаго имъ въ накладной“. Требованіе дороги, чтобы на накладной была сдѣлая отправителемъ помѣтка „за вѣсъ ручаюсь“, служить во многихъ случаяхъ поводомъ къ массѣ недоразумѣній, вытекающихъ изъ разнаго толкованія смысла помѣтки „за вѣсъ ручаюсь“.

Въ виду ст. 54 Общаго Устава, гдѣ сказано: „накладная и дубликатъ оной служатъ доказательствомъ взаимныхъ правъ и обязанностей сторонъ, участвующихъ въ договорахъ перевозкѣ“, нѣкоторые дороги толкуютъ помѣтку „ручаюсь за вѣсъ“ въ томъ смыслѣ, что отправитель принявъ на себя ручательство за вѣсъ на всемъ протяженіи пробѣга груза вплоть до станціи назначенія. И если при провѣркѣ вѣса на какой бы то ни было промежуточной станціи окажется, что указаный отправителемъ вѣсъ, аа точность котораго онъ ручается, не вѣренъ, то отвѣтственность за это падаетъ на отправителя. При этомъ дороги ссылаются на ст. 60 Общ. Уст., по которой дорогамъ „предоставляется повѣрять вѣсъ груза не только на станціи отправленія, но и на станціяхъ, находящихся по пути слѣдованія.... Если окажется что отправитель невѣрно обозначилъ содержаніе груза или показалъ съ ручательствомъ за точность меньшій вѣсъ провѣзъ дѣйствительнаго“, то онъ подвергается уплатѣ пени и обязанъ возмѣстить дорогамъ причиненныя этимъ убытки.

Между тѣмъ, на основаніи п. 3 Высочайше утвержденнаго 3 января 1905 г. мѣннія Государственнаго Совѣта объ измѣненіи и дополненіи ст. ст. 57, 60, 68 и 87 Общ. Уст. Рос. ж. д., изданныя Министерствомъ Путей Сообщенія правила о взвѣшиваніи грузовъ заключаютъ § 4, въ которомъ сказано: „опредѣленіе или повѣрка вѣса сдаваемыхъ къ перевозкѣ грузовъ должны быть производимы всегда станціею отправленія вѣсъ независимо отъ того, — ручался ли отправитель за точность обозначеннаго имъ, въ пятой вертикальной графѣ накладной, вѣса груза или же такое ручательство отправителя отсутствуетъ, такъ какъ ручательство отправителя за вѣсъ, согласно п. 3 Высочайше утвержденнаго 3 января 1905 г. мѣннія Государственнаго Совѣта, имѣетъ значеніе исключительно только въ отношеніи взиманія дорожною сборомъ за опредѣленіе или провѣрку вѣса, а именно: если при наличности помѣтки въ накладной о ручательствѣ, разницы между вѣсомъ показаннымъ отправителемъ въ накладной и вѣсомъ, оказавшимся по произведенной желѣзнодорожною станціею повѣркѣ, превыситъ установленный Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ нормальныя размѣры допускаемой разницы, то за провѣрку или опредѣленіе вѣса взимается дорожно установленная плата, хотя бы прямою взвѣшиваніемъ груза произведено не было. Самое же опредѣленіе вѣса груза станціею отправленія должна производить для собственной надобности, съ цѣлью выясненія, какое именно количество груза принимается въ дѣйствительности желѣзною дорожною къ перевозкѣ“.

Не взирая однако на такое ясное опредѣленіе значенія „за вѣсъ ручаюсь“ желѣзнодорожныя дороги приписываютъ этой помѣткѣ другое значеніе, а именно толкуютъ ее въ смыслѣ ручательства отправителя не только за точность вѣса при предъявленіи груза (что должно быть, по § 4 правилъ о взвѣшиваніи, немедленно провѣрено на станціи отправленія), но и за цѣлостность груза на всемъ пути его движенія, если только пломбы на вагонѣ цѣлы. Но извѣстно, что цѣлостность пломбы не гарантируетъ цѣлостности содержимаго вагона, и разъ вѣсъ опредѣленъ дорожною на станціи отправленія и онъ во всемъ сходится съ показаннымъ отправителемъ, то не логично дѣлать отвѣтственнымъ отправителя, который передалъ грузъ дорогамъ, за цѣлостность груза въ то время, когда онъ находится въ распоряженіи дороги. Во избѣжаніе различныхъ толкованій помѣтки „за вѣсъ ручаюсь“, желательнаго было бы къ ст. 54 добавить примѣчаніе „желѣзнодорожная дорога отвѣчаетъ за цѣлостность груза съ момента заключенія договора на перевозку, т. е. съ момента приѣма желѣзною дорожною груза по вѣсу на станціи отправленія (каковою моментъ устанавливается выдачею дубликата накладной), независимо отъ того, будетъ ли отправитель ручаться или нѣтъ за точность указаннаго имъ вѣса“.

Ст. 80 гарантируетъ отправителямъ и получателямъ грузовъ возможность извѣщенія получателя о прибытіи на ст. назначенія груза и поэтому для торговли имѣетъ большое значеніе. Между тѣмъ при редакціи этой статьи допущено выраженіе, которое совершенно уничтожаетъ все значеніе этой статьи, и именно, въ пей сказано: *если же по какимъ либо причинамъ ст. назначенія не можетъ исполнить порученія объ извѣщеніи грузополучателя, то она сообщаетъ о семъ черезъ ст. отправленія отправителю груза, не неся при этомъ отвѣтственности за неисполненіе сего порученія“.*

Такимъ образомъ, получатель, въ надеждѣ на извѣщеніе, не будетъ слѣдить за приходомъ груза и потому пропуститъ срокъ выкупа. Станція же по какой либо причинѣ не извѣститъ его, а лишь сообщитъ ст. отправленія о томъ, что она не могла исполнить порученія. Пока это свѣдѣніе дойдетъ до получателя, грузъ будетъ лежать на станціи, и такъ какъ она за это не отвѣтственна, то грузополучателю придется платить штрафъ за несвоевременный выкупъ. Для того чтобы избѣжать недоразумѣній и нареканій слѣдуетъ послѣ словъ „по какимъ либо причинамъ“ добавить „которыхъ она не могла устранить“ (*force majeure*).

Ст. 78¹. При торговыхъ операціяхъ бываетъ очень важно, вслѣдствіе измѣнившихся конъюнктуръ переадресовывать грузъ не только на промежуточную станцію, но и на станцію лежащую дальше станціи назначенія въ этомъ же направленіи слѣдованія груза. Ст. 78 этого права не предоставляетъ лицу, имѣющему право распоряженія грузомъ. Въ виду этого желательнаго было бы кромѣ п. п. а и б добавить п. в — слѣдующаго содержанія: чтобы грузъ былъ а)..... б)..... и в) переадресованъ по тому же направленію

за ст. назначенія и выдачу не тому лицу, которое указано въ накладной, при условіи оплаты тарифа за все разстояніе отъ ст. отправленія до новой ст. назначенія по существующему этой перевозкѣ тарифу (безъ перелома тарифа).

Ст. 78^а. Случается нерѣдко, что лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ, не находится ни на мѣстѣ отправленія ни на мѣстѣ назначенія груза, между тѣмъ ему, въ виду измѣнившихся конъюнктуръ, необходимо извѣстить станцію назначенія послѣ отправленія груза. Осуществить своего права по ст. 78 онъ не можетъ такъ, какъ послѣ полученія дубликата времени не хватитъ на письменныя сношенія со ст. отправленія. Желательно было бы прибавить къ ст. 78 такой абзацъ: „чтобы лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ, могло осуществить свое право, предоставленное ему по ст. 78, телеграфнымъ сношеніемъ какой либо станціи Россійской сѣти дорогъ, послѣ письменнаго ей заявленія съ приложеніемъ дубликата накладной, со станціей отправленія, которая на основаніи телеграммы станціи, на которой сдѣлано заявленіе, дѣлаетъ соотвѣтственное распоряженіе о исполненіи требованія заявителя и уполномочиваетъ уже затѣмъ станцію, на которой получено заявленіе, сдѣлать соотвѣтствующую отмѣнку въ дубликатѣ накладной и возвратитъ послѣдній заявителю, съ отобраніемъ выданной ранѣе росписки.

Ст. 86. Та часть ст. 86¹, которая касается случаевъ явки за полученіемъ груза по именной накладной не самаго адресата, а его повѣреннаго, крайне стѣснительна, такъ какъ обставлена формальностями въ высшей степени сложными. Практика установила способъ, болѣе легкій и гарантующій желѣзной дорогѣ невозможность опибки при выдачѣ и потому безответственность. Нерѣдко получатели груза вручаютъ повѣреннымъ дубликатъ, на которомъ росписываются лично въ полученіи груза и по этому дубликату, разъ подпись получателя груза извѣстна станціи, грузы выдаются безпрепятственно. Слѣдовало бы этотъ порядокъ узаконить и въ ст. 86¹ добавить слѣдующее: „Въ случаѣ явки за полученіемъ груза по именной накладной не самаго адресата, а его повѣреннаго, послѣдній долженъ предъявить, въ случаѣ подписи адресата станціи извѣстна, дубликатъ за подписью адресата, удостоверяющую на дубликатѣ полученіе груза вмѣстѣ съ удовлетвленіемъ (повѣсткою) о прибытіи груза, если таковое было сдѣлано станціей; же если подпись адресата станціи не извѣстна, то предъявить или посланное адресату удовлетвленіе (повѣстку), или особую довѣренность и т. д.“ въ остальномъ какъ это редактировано въ ст. 86¹.

Въ настоящее время по пересмотру Устава работаетъ особая коммиссія при Общемъ Съѣздѣ представителей желѣзныхъ дорогъ. Но какъ бы ни былъ разностороненъ составъ этой коммиссіи, Уставъ и проекты измѣненій его будутъ разсматриваться съ точки зрѣнія интересовъ желѣзныхъ дорогъ и исходя изъ того предположенія, что контрагенты стремятся недобросовѣстно обогатиться за счетъ желѣзной дороги и что послѣднюю надо всѣми средствами защищать отъ притязаній грузохозяевъ. Эта презумпція недобросовѣстности грузохозяевъ и стремленіе охранять интересы жел. дорогъ въ ущербъ грузохозяевамъ сказывается, напр., въ статьяхъ дѣйствующаго Устава по вопросу о претензіяхъ, о срочности доставки грузовъ и ответственности за просрочку, о естественной порчѣ грузовъ и т. п.

Но недобросовѣстные контрагенты умѣютъ обходить самыя строгія требованія, тѣмъ болѣе, что эти обходы, какъ показываютъ многочисленныя факты послѣдняго времени, совершаются при участіи жел.-дор. агентовъ. Такимъ образомъ, сѣтъ мелочныхъ и крайне стѣснительныхъ правилъ только затрудняетъ громадное большинство грузохозяевъ, неповинныхъ въ злоупотребленіяхъ, но нисколько не гарантируетъ дорогу отъ этихъ злоупотребленій.

Нѣкоторой поправкой къ указанной односторонности явится разсмотрѣніе Общаго Устава въ порайонныхъ комитетахъ, какъ учрежденій съ широкимъ сравнительно представительствомъ отъ промышленныхъ организацій.

Согласно журнальнаго постановленія центральнаго комитета (отъ 23 іюня с. г.), участіе порайонныхъ комитетовъ въ работахъ по пересмотру Общаго Устава Рос. жел. дорогъ, въ части касающейся грузовыхъ перевозокъ, должно выразиться въ сообщеніи центральнымъ учрежденіямъ Министерства Путей Сообщенія всѣхъ данныхъ относительно необходимыхъ, вытекающихъ изъ практики, измѣненій статей Устава, относящихся къ перевозкѣ грузовъ.

19. О включеніи твердой наменугольной смолы въ перечень навалочныхъ грузовъ.

СХ. Общій Съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ призналъ недопустимымъ причисленіе твердой каменноугольной смолы къ навалочнымъ грузамъ, „въ виду свойствъ всѣхъ

вообще смола (гудроновъ) легко обращаться лѣтомъ въ тѣстообразное состояніе и затруднительности опредѣленія періодовъ, въ которые сказанная смола можетъ перевозиться *въ прямомъ со-общеніи* по цѣлому ряду дорогъ, въ навалку, не утекая и не портя подвижного состава“.

Исключеніе каменноугольной смолы изъ числа навалочныхъ грузовъ, неизбежно, будетъ сопровождаться требованіемъ съ стороны дорогъ, чтобы эта смола какъ лѣтомъ, такъ и зимой предъявлялась къ перевозкѣ въ одинаково тщательной укупоркѣ, которая предохраняла бы названный продуктъ отъ утечки, вслѣдствіе чего перевозка каменноугольной смолы будетъ обходиться значительно дороже, чѣмъ обходилась до сихъ поръ.

Каменноугольная смола получается, какъ одинъ изъ побочныхъ продуктовъ, при производствѣ кокса и имѣетъ сбытъ на брикетные заводы, поэтому всякое удорожаніе этого продукта будетъ соотвѣтственно повышать цѣны на брикеты и такимъ образомъ задерживать развитіе этой отрасли промышленности.

Съ другой стороны, необходимо имѣть въ виду, что перевозка смолы въ бочкахъ или ящикахъ не можетъ предохранить ее отъ утечки, если смола во время перевозки нагрѣется до опредѣленной температуры и превратится въ жидкое состояніе: тогда даже очень плотныя бочки, высыхаясь въ пути, не будутъ въ состояніи удержать смолу отъ прониканія черезъ щели наружу.

Между тѣмъ, возможные неудобства при перевозкѣ смолы въ навалку, послужившія мотивомъ къ исключенію этого груза изъ числа навалочныхъ, на практикѣ легко устраняются, такъ какъ грузохозяева лично заинтересованы въ томъ, чтобы смола перевозилась въ цѣлости и сохранности, и потому пользуются преимущественно холоднымъ временемъ для обезпеченія себя потребнымъ количествомъ этого продукта.

Практика перевозки каменноугольной смолы въ навалку на дорогахъ Донецкаго бассейна показала, что этотъ способъ перевозки не сопровождается ни утечкой смолы, ни порчей подвижного состава, и XXIX Техническая Коммиссія, на заключеніе которой основывается указанное постановленіе СХ Общаго Съѣзда, „не отрицаетъ возможности въ извѣстное время года (холодное) перевозки, по нѣкоторымъ дорогамъ, каменноугольной смолы въ навалку“, и признала недопустимымъ лишь „распространеніе на всѣ дороги практикуемую нѣкоторыми дорогами, очевидно въ мѣстномъ сообщеніи, перевозку каменноугольной смолы (гудрона) въ навалку“.

Въ виду изложеннаго Совѣтъ Съѣзда возбудилъ ходатайство предъ Министрами путей сообщенія и финансовъ о разрѣшеніи перевозки каменноугольной смолы въ навалку въ мѣстномъ сообщеніи дорогъ Харьковскаго района—Екатеринославской, Юго-Восточныхъ и Южныхъ, а также при отправкѣ съ одной изъ названныхъ дорогъ на другую.

20. Объ отношеніи желѣзныхъ дорогъ къ претензіямъ грузохозяевъ и о переборахъ.

Общество Южно-Русской каменноугольной промышленности предъявило къ Екатеринославской жел. дороги претензію за недостачу 527 пуд. кокса по 17 отправкамъ Горловка—Тригуз-ная. Согласно актамъ, составленнымъ на станціи назначенія, вся недостача кокса опредѣлилась въ 1247 пуд. (4,3% отъ всего груза); исключая изъ нихъ 720 пуд. на нормальную убыль ($2\frac{1}{2}\%$), за остальное количество Общество просило дорогу выдать соотвѣтствующее вознагражденіе.

Екатеринославская жел. дорога признала претензію неподлежащей удовлетворенію, мотивируя это тѣмъ, что „коксъ грузится непосредственно послѣ извлеченія его изъ печей и охлаждается путемъ поливки водой, причемъ, благодаря высокой гигроскопичности, вбираетъ въ себя и задерживаетъ большое количество влаги, которая за время перевозки, подвергаясь испаренію и истекая, естественнымъ путемъ обуславливаетъ недостачу вѣса груза“.

Оставаясь на почвѣ закона, Екатерининская жел. дорога должна бы установить не самый фактъ гигроскопичности кокса, а нѣчто большее, именно, что фактическая убыль, по свойствамъ груза, превышаетъ нормальные $2\frac{1}{2}\%$, установленные особыми правилами (Собр. Узак. 1902 г., № 52, ст. 559), приписывать же всю убыль въ вѣсѣ кокса естественнымъ свойствамъ груза и отказывать на этомъ основаніи въ удовлетвореніи претензіи не имѣется основанія.

Составленное въ этомъ смыслѣ заключеніе было направлено Обществу Южно-Русской каменноугольной промышленности, причемъ указывалось на необходимость передачи дѣла въ судъ, дабы выяснить окончательно спорный вопросъ, такъ какъ при указанномъ толкованіи дорогой Общаго Устава Росс. жел. дор. случаи отказа въ удовлетвореніи справедливыхъ претензій будутъ встрѣчаться все чаще.

Независимо отъ указаннаго случая, вопросъ о претензіяхъ въ его общей формѣ былъ разработанъ Совѣтомъ Съѣзда особо, въ виду предположенной детальной разработки этого вопроса въ комппссн, учрежденной при Совѣтѣ Общеперскихъ Съѣздовъ. Свои соображенія Совѣтъ Съѣзда изложилъ въ особой запискѣ, которая была представлена въ Совѣтъ Съѣздовъ представителями промышленности и торговли, какъ матеріалъ по означенному вопросу.

Въ Советѣ Съѣздовъ представителей промышленности и торговли.

Необходимо, кромѣ мѣръ принудительныхъ, для болѣе быстро удовлетвореніи справедливыхъ претензій поставить взаимоотношенія желѣзныхъ дорогъ и грузоюзьяевъ въ такія условія, чтобы менѣе всего получалось треній въ производствѣ дѣлъ по претензіямъ.

Во первыхъ, необходимо обратить вниманіе на то, что желѣзныя дороги изыскиваютъ усердно мѣры не къ тому, чтобы устранить поводы къ возникновенію претензій, а лишь къ затрудненію предъявленія самихъ претензій, другими словами, желѣзныя дороги не уничтожаютъ зла, а лишь стараются отклонить отъ себя отвѣтственность за зло, ими причиняемое. Изъ анкеты, произведенной Совѣтомъ Съѣзда, выяснилось, что углеромышленные предприятия, которая—къ слову сказать—возбуждаютъ претензіи лишь по самому незначительному количеству перевозокъ, такъ какъ болѣею частью продаютъ свои продукты на ст. отправленія и приобрѣтаютъ необходимые имъ матеріалы франко ст. назначенія, предоставляя своимъ клиентамъ волокиту съ желѣзными дорогами по претензіямъ, —встрѣчаютъ въ претензионномъ дѣлѣ слѣдующія неудобства. Во первыхъ, когда предприятие А съ отвѣственнымъ руководителемъ В продаетъ предприятию Б съ руководителемъ его Г товаръ, и грузъ при перевозкѣ пострадалъ, то для того, чтобы Г могъ заявить претензію, долженъ при каждой заявкѣ о таковой представлять довѣренность на веденіе дѣлъ предприятия Б. Если Г хочетъ уступить свои права по накладной (что часто обязанъ по договору о куплѣ-продажѣ) предприятию А и В и поручаетъ своему повѣренному Д предъявить претензію, необходима довѣренность Г довѣренность В и довѣренность Д, и это всякій разъ при заявленіи претензіи.

Такимъ образомъ, желѣзныя дороги обставляютъ предъявленіе претензій такими формальностями, что многие грузоюзьяева предпочитаютъ или вовсе не предъявлять претензій, или же уступаютъ за ничтожную плату свои накладныя и права на нимъ разнаго рода спекулянтамъ. Однѣхъ выморочныхъ суммъ, т. е. невостребованныхъ переборовъ Департаментъ жел. дор. дѣлъ считаетъ возможнымъ начислять и ставить въ приходную смету до 1.000.000 руб. въ годъ. Скупка же накладныхъ, съ пѣлюю получить отъ нихъ выгоду, вынуждаетъ дороги платить за такіе незначительные недочеты при исполненіи обязательствъ по перевозкѣ (просрочка на одинъ или два дня), которыхъ въ большинствѣ случаевъ сами грузоюзьяева или ихъ солидные повѣренные, какими несомнѣнно являются общественные по предъявленію претензій бюро (бюро сахаро-заводчиковъ, сельскохозяйственныхъ об-въ, биржъ и т. п.), и не учитывали бы. Затѣмъ, но тѣмъ же отзывамъ углеромышленныхъ предприятий, дороги при отклоненіи претензій мотивируютъ иногда свое рѣшеніе незаконными причинами.

Такъ, въ случаѣ убыли груза, констатированной въ вагонѣ, лишенномъ пломбъ или поврежденномъ въ пути, если таковая убыль не превышаетъ, напр. для угля, $2\frac{1}{2}\%$, —отказываютъ въ удовлетвореніи претензіи или, если убыль болѣе $2\frac{1}{2}\%$, то съ общаго количества недостачи исключаютъ $2\frac{1}{2}\%$, что противорѣчитъ какъ ст. 106 (.) сіе ограниченіе отвѣтственности устраняется, если лицо, предъявившее къ желѣзной дорогѣ претензію, докажетъ, что убыль послѣдовала отъ свойства груза или что нормальный размѣръ убыли не соответствуетъ свойству даннаго груза и тѣмъ обстоятельствамъ, при которыхъ произошла убыль. Вознагражденіе за полную утрату опредѣляется за весь грузъ безъ пріянія въ расчетъ убыли въ вѣсѣ), такъ и п. 4 ст 104 (. желѣзная дорога не отвѣчаетъ 4. за ущербъ въ такихъ грузахъ, которые по самымъ свойствамъ своимъ подвержены полной или частичной утратѣ или поврежденію какъ то: поломкѣ, ржав-

чинъ, внутренней порчѣ, утечкѣ, раструскѣ и усынкѣ свыше установленной нормы, если ущербъ произошелъ отъ которой либо изъ исчисленныхъ причинъ“). При отказѣ, въ подобныхъ случаяхъ, удовлетворить претензію, Управленіе дороги ссылается на циркуляръ Главнаго Управленія казенныхъ жел. дор. отъ 26-го Іюля 1900 года за № 34952.

Кромѣ того желѣзныя дороги верѣдко уменьшаютъ сумму претензій на 5%, мотивируя это усышкой (напр. кокса) или раструскою (угля).

Подобная усышка кокса немислима; что же касается раструски угля, то эта послѣдняя хотя и возможна, но это всецѣло зависитъ отъ того, что вагоны подаются съ поврежденнымъ поломъ, плохо прикрывающимися дверями и т. п. изьянами. Дороги также произвольно уменьшаютъ претензію на 5—10%, дѣлая поправленіе тары, хотя она и не перевѣшпвалась до нагрузки вагона, а взята была по отгѣткѣ на швеллерномъ брусь.

Очень часто также желѣзныя дороги считаютъ моментомъ сдачи груза (повагонныя отправки, а также значительныя попутныя) выкупъ накладной, и когда при фактическомъ пріемѣ груза окажется недостача, ссылаются на то, что грузъ уже принятъ, а потому дорога перестала быть отвѣтственной. Между тѣмъ верѣдко случается, что послѣ выкупа вагонъ долго простояетъ на запасныхъ путяхъ, дѣлаютъ съ нимъ всякіе маневры и т. п.

Необходимо въ Общемъ Уставѣ точно опредѣлить моментъ, съ котораго дорога перестаетъ быть отвѣтственной за цѣлость и сохранность груза.

Въ дѣлѣ упорядоченія перевозокъ и уменьшенія злоупотребленій важнымъ факторомъ является именно предъявленіе претензій.

Только зная, что за всякій промахъ, за всякое недобросовѣстное отношеніе къ своимъ обязанностямъ виновные понесутъ кару, ж.-д. служащіе всякихъ ранговъ привьютъ дисциплину и будутъ оберегать интересы жел. дороги не путемъ казуистическихъ токованій статей Устава, а дѣйствительно толковымъ и тщательнымъ выполненіемъ своихъ обязанностей. Съ другой стороны, и тѣ, кои руководятъ дѣломъ, узнавая изъ претензій о непорядкахъ при перевозкѣ, будутъ въ состояніи примѣнять подлскашія мѣры къ устраненію всякихъ недостатковъ въ дѣлѣ перевозки. Поэтому, казалось бы, въ интересахъ самихъ дорогъ—въ смыслѣ улучшенія качества работы—лежитъ не уменьшеніе претензійныхъ заявокъ и не освобожденіе себя всякими правдами и неправдами отъ уплаты вознагражденія за нанесенный ущербъ, а лишь стремленіе поставить дѣло перевозокъ на такую высоту, чтобы, по возможности, являлось меньше поводовъ къ претензіямъ, что несомнѣнно будетъ осуществляться скорѣе подъ угрозю отвѣтственности, чѣмъ тогда, когда тѣмъ или другимъ путемъ отвѣтственность эта можетъ быть умалена или сведена на нуль. Дѣйствительно, какъ ни стараются жел. дороги уменьшить свою отвѣтственность и затруднить предъявленіе претензій, поводы къ нимъ неизмѣрно растутъ. Такъ, на одной Екатеринбургской жел. дор., согласно помѣщаемыхъ въ Вѣстникѣ Ек. ж. д. вѣдомостей о допущенныхъ станціями переборахъ, изъ каждыхъ 100 станцій во второй половинѣ 1907 г. не дѣлало ошибокъ при таксировкѣ грузовъ лишь 3 станціи, изъ 97, допускавшихъ ошибки, 36 станцій неправильно таксировали до 10% своихъ отправокъ и 61 ст.—свыше 10%; каждый мѣсяцъ дѣлалось болѣе 3.000 недоборовъ и болѣе 6.000 переборовъ (см. „Новый циркуляръ о претензіяхъ по перевозкѣ грузовъ“ Горно-Заводскій Листокъ № 79, 1908 г.).

Расходы же на уплату претензій за пропажу и порчу грузовъ, перевезенныхъ по Екат. жел. дор., составляя при перевозкѣ въ 733.1 миллионѣвъ пудовъ въ 1900 году 118,2 руб., въ 1907 при перевозкѣ 1.453.900.000 пуд., т. е. увеличившейся всего въ два раза, составили 588,1 т. е. увеличились болѣе чѣмъ въ 4 раза (см. Горнозаводскій Листокъ № 22 1909 годъ „Пути Сообщенія“).

О ходѣ претензійнаго дѣла на Екатеринбургской ж. д. даетъ понятіе слѣдующая сводная таблица претензій, заявленныхъ 29 донецкими фирмами въ 1908 году.

Число предъявленныхъ претензій въ 1908 году					Изъ нихъ		На такую сумму предъявлено претензій				
Объ утврѣ груза	О порчѣ	О просрочкѣ	О переборахъ	Всѣхъ категорій	Разсмотрѣно	Не разсмотрѣно	Объ утврѣ грузовъ	О порчѣ	О просрочкѣ	О переборахъ	В С Е Г О
5.4	0.1	53.1	40.5	100	70.5	29.5	30.9	1.5	53.9	13.6	100%

Общій Уставъ устанавливаетъ право держателя дубликата накладной на предъявителя распоряжаться грузомъ. Почему-то это право не присвоено держателю накладной. Желѣзныя дороги предоставляютъ право предъявленія претензій лишь подписавшемуся въ полученіи груза и отъ заявляющаго претензію по накладной требуютъ нотаріальной довѣренности. Въ этомъ

случаѣ дороги какъ будто бы защищаютъ право дѣйствительно пострадавшаго отъ ущерба, причиненнаго дорогой, получить вознагражденіе за это, но правильнѣе было бы оставить заботу въ этомъ отношеніи самимъ пострадавшимъ и не уменьшать косвенно своей отвѣтственности. Необходимо за накладной на предъявителя удержатъ права, присвоенныя дубликату накладной, ибо выдача груза держателю дубликата, а не фактическому собственнику груза, несомнѣнно уже нанесетъ большій вредъ, чѣмъ убытки отъ просрочки, перебора и т. д.

Необходимо также предоставить адресату именной накладной переуступить свои права по ней, кому онъ пожелаетъ, одною лишь передаточной подписью, и дорога должна отвѣчать передъ тѣмъ, кто накладную предъявилъ, разъ лино, заявившее претензію, значится на послѣдней передаточной надписи. Это несомнѣнно усилитъ отвѣтственность дорогъ, но благотворно повліяетъ на упорядоченіе перевозокъ и всѣхъ связанныхъ съ ними манипуляцій.

На медленность разбора претензій вліяетъ, кромѣ указанныхъ причинъ, вслѣдствіе которыхъ часть ихъ отклоняется по формальнымъ или незаконнымъ причинамъ и вторично предъявляется, еще слѣдующее:

1. Принятый въ Управленіяхъ дорогъ способъ уплаты за разборъ претензій—по каждой накладной въ суммѣ 25—35 коп. Служащіе заинтересованы въ томъ, чтобы одна и та же накладная возвращалась возможно большее число разъ, и поэтому по формальнымъ нерѣдко причинамъ отклоняютъ претензію, указывая лишь на ст. ст. Устава, безъ формулировки причинъ отклоненія по существу.

2. Кромѣ того окончательное вырѣшеніе претензій откладывается часто до окончательнаго выясненія степени отвѣтственности дорогъ слѣдованія. Казалось бы, констатированіе ущерба, нанесеннаго дорогами, участвующими въ перевозкѣ, устанавливается данными накладной: просрочка—сроками отправки и доставки; переборъ—размѣромъ платы за перевозку, потеря или порча—данными акта, и для полученія вознагражденія грузоозяину безразлично знать, какая дорога и въ какой степени виновна. А потому, при наличіи всѣхъ данныхъ о размѣрѣ вреда, слѣдовало бы дорогѣ, коей предъявлена претензія, немедленно войти въ разборъ дѣла по существу и удовлетворить справедливую претензію. Распредѣленіе же расходовъ на вознагражденіе за ущербъ между дорогами производить независимо отъ разбора претензій.

Въ виду сказаннаго желательнѣе было бы: ст. 72 имѣть въ слѣдующей редакціи:
Переборы возвращаются лицу, заявившему о томъ претензію и представившему накладную на предъявителя, въ случаѣ накладная именная—на ней должна значиться фамилія заявителя претензій въ послѣдней передаточной надписи, причемъ первая передаточная надпись должна быть сдѣлана адресатомъ именной накладной.

Ст. 88. Въ случаѣ обнаруженія а въ случаѣ надобности также экспертовъ, которыхъ могутъ приглашать какъ жел. дороги, такъ и лицо, имѣющее право распоряжаться грузомъ

Ст. 102. Желѣзная до фактической выдачи груза
. 3) отъ свойствъ самаго груза какъ то: внутренней порчи, если не было просрочки въ доставкѣ, установленныхъ если не произошло порчи вагона или нарушенія цѣлости пломб; 4) отъ непреодолимой силы, если отъ такой грузъ фактически пострадалъ

Ст. 103. Грузоозяинъ то съ приѣмомъ груза (моментъ приѣма груза устанавливается: передача груза получателю изъ пакгауза или мѣста выгрузки—послѣ провѣрки на вѣсахъ, при выгрузкѣ получателемъ—послѣ установки вагона съ цѣлыми пломбами на мѣсто выгрузки, при передачѣ на частную вѣзъ—послѣ сдачи въ коммерческомъ и техническомъ отношеніи вагона на передаточномъ пунктѣ)

Ст. III. Если . . . уплатить также по 1 проценту за первый мѣсяць просрочки, за второй по 1½, за третій и слѣдующіе, впредь до уплаты, по 2½

Ст. 121. Лицо или имущественный вредъ (причемъ получившимъ имущественный вредъ отъ перевозки груза считается держатель накладной на предъявителя или адресатъ, а равно и тотъ, кому онъ уступилъ по передаточной надписи свои права съ правомъ передовѣрія)

Ст. 123. Правленіе или не согласна удовлетворить заявленную претензію, причемъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ мотивируя свой отказъ по существу

Ст. 106. Желательнѣе было бы измѣнить, въ смыслѣ ясной формулировки, что при обнаруженіи обстоятельствъ, указывающихъ, что недостача груза произошла отъ причинъ, независящихъ отъ естественныхъ свойствъ его: поломки, ржавчины, внутренней порчи утечки, раструски и усышки,—желѣзная дорога отвѣтствуетъ за недостачу груза полностью, безъ исключенія, обусловленной примѣчаніемъ къ ст. 106 нормальной убыли.

Кромѣ этого желательнѣе было указать на то, что норма убыли въ 2½% преувеличена, тѣмъ болѣе, что теперь ж. д. не перевозятъ 1½% перегруза бесплатно, какъ это было ранѣе. Для кокса и брикетовъ норма убыли въ 2½% уже совершенно не соотвѣтствуетъ свойствамъ этихъ продуктовъ.

21. О представительствѣ Совѣта Съѣзда на Общихъ Съѣздахъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ отличіе отъ Тарифныхъ Съѣздовъ, на кои представители промышленности всегда приглашаются съ правомъ участія въ обсужденіи всѣхъ вопросовъ программы по ихъ собственному усмотрѣнію, для Конвенціонныхъ Съѣздовъ установленъ другой порядокъ, согласно которому, по открытіи Съѣзда, вырабатывается перечень тѣхъ вопросовъ, къ обсужденію коихъ приглашаются представители крупнѣйшихъ биржевыхъ комитетовъ и тѣхъ торгово-промышленныхъ организацій, которыя исходатайствовали для своихъ представителей право участія въ упомянутыхъ Съѣздахъ.

До сихъ поръ представитель Совѣта Съѣзда по тарифнымъ дѣламъ принималъ участіе въ Конвенціонныхъ Съѣздахъ не какъ таковой, а въ качествѣ представителя Одесскаго биржевого Комитета и могъ высказываться лишь по вопросамъ общепромышленнымъ, такъ какъ вопросы, касающіеся исключительно горной промышленности не включаются въ перечень тѣхъ, на обсужденіе конхъ приглашаются биржевые комитеты.

Такъ какъ на бывшемъ въ апрѣлѣ с. г. СХ Конвенціонномъ Съѣздѣ должны были обсуждаться вопросы, касающіеся южной горной промышленности, то Совѣтъ Съѣзда обратился къ Завѣдывающему дѣлами Общихъ Съѣздовъ съ ходатайствомъ о приглашеніи представителя Совѣта Съѣзда для участія въ СХ Конвенціонномъ Съѣздѣ.

Въ отвѣтъ на это ходатайство въ Совѣтъ Съѣзда поступило увѣдомленіе, что интересующіе Совѣтъ Съѣзда вопросы уже рассмотрѣны въ присутствіи представителей биржевыхъ комитетовъ и что на будущее время Совѣту Съѣзда будутъ высылаемы программы занятій Общаго Съѣзда тотчасъ же по отпечатаніи оныхъ,

22. О затрудненіяхъ въ перевозкѣ угольныхъ грузовъ.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ телеграммой отъ 2/VI № 553/4503 предложило Екатерининской, Южнымъ и Юго-Восточнымъ дорогамъ точно придерживаться § 6 „Временныхъ правилъ перевозки горнозаводскихъ грузовъ“, предоставляя въ распоряженіе Харьковскаго угольнаго комитета для распредѣленія подъ перевозку горнозаводскихъ грузовъ лишь то количество вагоновъ, которое дороги могутъ выдѣлить за полнымъ обезпеченіемъ погрузки хлѣбныхъ и другихъ грузовъ. вмѣстѣ съ тѣмъ Управленіе желѣзн. дорогъ извѣстило Совѣтъ Съѣзда о томъ, что опасаться въ нынѣшнюю хлѣбную компанію недостатка вагоновъ нѣтъ въ данныхъ (тел. отъ 20/VI № 4715).

Разсмотрѣвъ означенное распоряженіе, Совѣтъ Съѣзда пришелъ къ тому заключенію, что кромѣ большихъ затрудненій для потребителей угля, стѣсненіе вывоза минеральнаго топлива можетъ повлечь за собою сильнѣйшее сокращеніе производительной дѣятельности рудниковъ и такимъ образомъ нанесетъ непоправимый ущербъ Донецкой угольной промышленности, а также рабочему населенію Донецкаго бассейна.

Свои соображенія по этому поводу Совѣтъ Съѣзда представилъ телеграфно (16/VI № 1971a) Министрамъ торговли и промышленности и путей сообщенія.

Въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга-Россіи, получивъ телеграмму Вашего Превосходительства № 4503 и обсудивъ виды на предстоящія перевозки хлѣба и угля, считаетъ своимъ долгомъ выразить полную увѣренность, что Министерствомъ Путей Сообщенія будутъ приняты всѣ мѣры для планомѣрнаго вывоза хлѣба и угля въ интересахъ государства, промышленности и населенія. Но Совѣтъ Съѣзда въ то же время не можетъ скрыть опасенія относительно возможнаго стѣсненія при предстоящей осенней перевозкѣ хлѣба, первое: на Юго-Восточныхъ дорогахъ районѣ Грушевско-Власовскомъ, второе: на сѣверъ за Купянекъ—Миллерово, третье: на западъ за Цвѣтково—Фастово черезъ Полтаву; кромѣ того, по примѣру

прежнихъ лѣтъ, возможно обѣдненіе Южныхъ дорогъ вагонами, вслѣдствіе должанія сосѣднихъ, что можетъ угрожать правильности перевозокъ и вызвать недостатокъ топлива осенью, зимой, особенно у населенія городовъ. Обращаясь, затѣмъ, къ указанному Вами пополненію запасовъ у потребителей, Совѣтъ Съѣзда считаетъ необходимымъ отмѣтить, что металлургическіе заводы, по условіямъ своей дѣятельности, имѣютъ запасы отъ двухъ недѣль до мѣсяца, нуждаясь непрерывно въ снабженіи ихъ топливомъ, затѣмъ, сахарные заводы нуждаются въ полученіи двѣнадцати миллионныхъ пудовъ осенью, необходимо также осенью снабжать Московскій районъ, затѣмъ—огромная группа частнаго потребленія—населеніе городовъ, мѣстечекъ, мелкихъ фабрикъ, заводовъ, потребляющая до тридцати процентовъ общаго вывоза, для этой группы топливо, составляя предметъ первой необходимости, начинаетъ усиленно доставляться осенью, запасовъ у этой группы нѣтъ. Въ интересахъ правильнаго снабженія углемъ потребителей и правильности перевозокъ, необходимъ правильный ходъ самой каменноугольной промышленности, но этотъ ходъ нынѣ нарушенъ уменьшеніемъ спроса, что вызвало сокращеніе вывоза за первое полугодіе нынѣшняго года на 13 миллионныхъ пудовъ. Если же, вслѣдствіе затрудненій перевозокъ или сокращенія требованія противъ нормы со стороны крупнѣйшихъ потребителей, явится неизбежное дальнѣйшее ослабленіе промышленности, то, какъ показываетъ многолѣтній опытъ, вслѣдъ за уменьшеніемъ добычи и кризисомъ промышленности, начнется кризисъ потребителей и недостача угля на рынкѣ. Совѣтъ Съѣзда, докладывая свой взглядъ на предстоящія осенью перевозки, считаетъ своимъ долгомъ отмѣтить, какъ особо цѣлесообразную и предусмотрительную мѣру, распоряженіе Министерства Путей Сообщенія о командировкѣ вагоновъ для усиленія вагоннаго парка Южныхъ углевозныхъ дорогъ.

Затѣмъ Управление желѣзныхъ дорогъ распорядилось, чтобы льготная, не влекущая за собой денежной отвѣтственности, неподача желѣзными дорогами вагоновъ подъ минеральное топливо, руду, флюсы и чугунъ была увеличена въ сентябрѣ съ 5 до 10% наряда.

При всемъ томъ неисполненіе дорогами наряда Харьковскаго горнозаводскаго комитета стала обычнымъ явленіемъ, въ особенности въ октябрѣ, вызывая разстройство въ ходѣ предпріятій и нарушая правильное снабженіе потребителей минеральнымъ топливомъ и другими горнозаводскими грузами. Въ виду этого Совѣтъ Съѣзда обратился циркулярно къ фирмамъ съ просьбой о постоянномъ сообщеніи Совѣту Съѣзда всѣхъ фактовъ и матеріаловъ, касающихся неподачи вагоновъ. Основываясь на доставленныхъ фирмами свѣдѣніяхъ, Совѣтъ Съѣзда возбудилъ предъ Министрами путей сообщенія и торговли и промышленности ходатайство (телеграммой отъ 21/X) о возстановленіи нормальной погрузки вагоновъ путемъ командированія подвижнаго состава въ Донецкій бассейнъ.

Его Высокопревосходительству Министру Торговли и Промышленности.

Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи имѣетъ честь доложить Вашему Высокопревосходительству, что вслѣдствіе недостатка вагоновъ нарядъ Харьковскаго горнозаводскаго комитета подъ перевозку каменноугольныхъ грузовъ выполяется Екатерининской желѣзной дорогой съ значительнымъ недогрузомъ. Такъ, за семнадцать дней октября было назначено комитетомъ вагоновъ подъ нагрузку тридцать семь миллионныхъ пудовъ, погружено тридцать два, недогрузъ составилъ пять миллионныхъ, за періодъ съ восьмого по семнадцатое октября неподача вагоновъ усилилась и недогрузъ составилъ двадцать процентовъ отъ наряда Комитета, по нѣкоторымъ районамъ процентъ этотъ поднимался до тридцати, а по отдѣльнымъ предпріятіямъ до шестидесяти. Необходимо при этомъ отмѣтить, что нарядъ комитета на октябрь состоялся съ сокращеніемъ противъ заявок отправителей на двѣнадцать процентовъ, что еще болѣе усугубляетъ остроту положенія, создавшагося вслѣдствіе неподачи вагоновъ. За первые семнадцать дней октября имѣли мѣсто отказы отправителей отъ погрузки вслѣдствіе форсмажорныхъ причинъ въ размѣрѣ двухъ миллионныхъ пудовъ и если бы этихъ отказовъ не было, очевидно, соотвѣтственно должна была бы повыситься цифра недогруза отъ неподанныхъ вагоновъ. Такое положеніе перевозокъ нарушило правильный ходъ работъ на рудникахъ и нарушаетъ правильность снабженія потребителей такимъ предметомъ первой необходимости, какъ минеральное топливо. Невыясненность видовъ на будущее состояніе перевозокъ и возможность дальнѣйшаго разстройства хода предпріятій можетъ повести къ остановкѣ и роспуску рабочихъ. Совѣтъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, въ виду ежедневно поступающихъ жалобъ отъ потребителей и отправителей топлива, имѣетъ честь просить Ваше Высокопревосходительство не отказать въ зависящемъ распоряженіи о возстановленіи нормальной погрузки вагоновъ путемъ командированія подвижнаго состава въ Донецкій бассейнъ.

Однако затрудненія въ перевозкѣ въ октябрѣ оказались временными и въ настоящее время Екатерининская жел. дор. имѣетъ даже избытокъ вагоновъ.

23. О грунтовыхъ дорогахъ.

Въ Совѣтъ Съѣзда поступило заявленіе о желательности предоставленія земствамъ права отчуждать земли для грунтовыхъ дорогъ, въ кратчайшемъ направленіи, до желѣзнодорожныхъ станцій.

Согласно Устава Путей Сообщенія, „мѣстное начальство вообще печется, чтобы проселочныя дороги также, какъ и большія, были исправны и безопасны.“ Но тутъ имѣются въ виду нанесенные на планъ генеральнаго межеванія тракты, а также дороги, служащія для сообщенія между селеніями, но не грунтовые подъѣздные пути къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Между тѣмъ станціи и погрузные пункты располагаются, не сообразуясь съ существующими проселочными дорогами и трактами; съ другой стороны, промышленныя предпріятія, возникающія въ районѣ вліянія той или иной желѣзной дороги (рудники, шахты, заводы и проч.), устраиваются иногда въ мѣстностяхъ, не соединенныхъ съ желѣзной дорогой грунтовыми путями.

Отсутствіе въ существующихъ законоположеніяхъ указаній на то, кто и за чей счетъ долженъ отчуждать земли подъ эти дороги и содержать ихъ въ исправности, ставить горнопромышленниковъ въ зависимое положеніе отъ частныхъ лицъ или крестьянскихъ обществъ, которыя иногда или совѣмъ не разрѣшаютъ проѣзжать черезъ ихъ землю къ погрузному пункту, или же за право проѣзда требуютъ чрезмѣрно высокую плату.

Поэтому еще XXVI Съѣздъ горнопромышленниковъ Юга Россіи ходатайствовалъ предъ Правительствомъ объ урегулированіи вопроса объ устройствѣ проѣздныхъ проселочныхъ дорогъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ или погрузнымъ пунктамъ общаго пользованія. Ходатайство разсматривалось въ особомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ т. с. А. А. Штофа и хотя было признано чрезвычайно важнымъ для горной промышленности, однако вопросъ до сихъ поръ остается не рѣшеннымъ.

Вопросъ этотъ Совѣтъ Съѣзда имѣетъ честь внести на разсмотрѣніе Комиссіи Съѣзда.

Наряду съ перечисленными вопросами въ Совѣтъ Съѣзда обсуждались въ теченіе отчетнаго года другіе болѣе мелкіе вопросы, а также давались разъясненія по запросамъ отдѣльныхъ фирмъ и лицъ, какъ то: о возстановленіи остановки скорыхъ поѣздовъ у станціи Шахтная, объ условіяхъ перечисленія погрузочныхъ пунктовъ въ тарифныя станціи, о пересылкѣ и взвѣшиваніи грузовъ, о стоимости провоза грузовъ, о размѣрѣ платы за подачу вагоновъ, о накладныхъ, о вѣсахъ на ст. Боково, о перестановкѣ вѣсовъ на ст. Шахтная и проч.

Кромѣ того были изданы слѣдующія работы: 1) Сборникъ кратчайшихъ разстояній отъ станцій Донецкаго бассейна до станцій полученія минеральнаго топлива; 2) Сравнительная таблица тарифныхъ платъ при повагонныхъ перевозкахъ минеральнаго топлива по тарифу, введенному 1 марта и по дѣйствовавшему до 1 марта, для доменныхъ заводовъ Юга Россіи; 3) такая же таблица для городовъ Воронежа, Екатеринослава, Кіева, Москвы, Одессы, Полтавы, Ростова, Таганрога, Харькова и Мариуполя—порта; 4) Сравнительная таблица тарифныхъ платъ при перевозкѣ руды по вновь введенному и дѣйствовавшему раньше тарифамъ.

Разсмотрѣнные Совѣтомъ Съѣзда тарифные вопросы вошли въ докладъ по 13 вопросу программы занятій Съѣзда.

Дѣятельность Порайонныхъ Комитетовъ по регулированію массовыхъ перевозокъ.

Всякій разъ, когда порайоннымъ комитетамъ приходится давать свой авторитетный отзывъ или заключеніе по такимъ конкретнымъ вопросамъ, которые затрагиваютъ интересы промышленности и торговли и такъ или иначе могутъ вліять на судьбу производительныхъ силъ въ данномъ районѣ и во всей странѣ, имъ предстоитъ диллема—или высказаться неопредѣленно, или отказаться отъ отвѣта. Происходитъ это потому, что существенные общіе практическіе вопросы требуютъ основательнаго съ ними знакомства, обусловленнаго точными свѣдѣніями и данными научно-экономическаго изслѣдованія прошлаго и настоящаго положенія условій, безъ чего невозможно дѣлать иредположеній на будущее. Между тѣмъ, ни соотвѣтственныхъ планомѣрныхъ изслѣдованій, ни статистики экономической дѣятельности районовъ не имѣется, и поэтому обсужденіе подобныхъ вопросовъ оставляетъ впечатлѣніе неувѣренности въ высказываемыхъ положеніяхъ и наводитъ на убѣжденіе, что многое намѣчаемое носитъ отпечатокъ субъективности, мало провѣренной объективными цифрами и данными научнаго изслѣдованія. Отсюда колебаніе при необходимости рѣшительно высказаться и какъ бы индифферентное отношеніе комитетовъ ко многимъ существеннымъ и насущнымъ вопросамъ, потребностямъ и нуждамъ района.

Сдѣланное наблюденіе нашло себѣ подтвержденіе при обсужденіи крайне важнаго вопроса, предложеннаго на обсужденіе комитетовъ именно: „*Какия мѣры необходимы для удовлетворенія всѣхъ потребностей и нуждъ района, въ смыслъ развитія и расширенія сѣти дорогъ*“. Комитеты, за исключеніемъ, быть можетъ, одного Харьковскаго, не могли по этому вопросу опредѣленно высказаться. Несомнѣнно, въ средѣ членовъ порайонныхъ комитетовъ имѣются представители той или другой отрасли народнаго труда, которые могутъ указать конкретныя полезныя мѣры, но всетаки предложенія ихъ будутъ носить отпечатокъ случайности и субъективности. Чтобы обосновать эти мѣры и признать отвѣчающими общественной пользѣ, необходимо провѣрить ихъ объективными данными. Для этого нужно знакомство съ райономъ, основанное на статистическомъ и экономическомъ изслѣдованіи, постоянно пополняемомъ періодической статистикою, иллюстрирующей дѣятельную промышленную жизнь и ея развитіе. Такихъ изслѣдованій не имѣется и, что еще хуже, нѣтъ органовъ для планомѣрнаго собиранія свѣдѣній о различныхъ отрасляхъ народнаго труда и объ условіяхъ, естественныхъ и бытовыхъ, при которыхъ возможны возникновеніе и процвѣтаніе новыхъ производительныхъ силъ. Только при наличіи такихъ достовѣрныхъ свѣдѣній, концентрируемыхъ въ порайонныхъ комитетахъ, гдѣ они сводились бы въ стройную систему, и при наличіи представителей тѣхъ общественныхъ организацій, кои собирали бы эти свѣдѣнія постоянно и періодически, порайонные комитеты были бы во всеоружіи при необходимости намѣчать мѣры для удовлетворенія всѣхъ потребностей и нуждъ районовъ. Тогда комитеты дѣлали бы это безошибочно, рационально и объективно. Такія организаціи, какъ уѣздныя земства, сѣзды представителей отдѣльныхъ отраслей промышленности, биржевые комитеты, разныя общества съ общественной окраскою, кооперативы и т. п. должны бы взять на себя, подобно Съѣзду горнопромышленниковъ юга Россіи и другихъ районовъ, трудъ по собиранію статистическихъ данныхъ и изученію условій быта и развитія той отрасли народнаго труда, стремленіе къ росту и процвѣтанію которой ихъ объединило. Харьковскій порайонный комитетъ только благодаря хорошей статистикѣ, разрабатываемой въ Совѣтѣ Съѣзда и дополняемой Горнозаводскимъ Комитетомъ, существующимъ на счетъ горнопромышленниковъ, легче справляется со своей задачей, такъ какъ горная и горнозаводская промышленность имѣетъ преобладающее значеніе въ совокупной экономической дѣятельности всего района.

Невозможность обходиться въ своей работѣ безъ хорошо поставленной статистики начинается все болѣе сознаться комитетами.

О взвѣшиваніи грузовъ на частныхъ вѣтвяхъ.

Представителемъ Съѣзда горнопромышленниковъ Юга Россіи въ порайонныхъ комитетахъ былъ внесенъ на обсужденіе VI сесіи Харьковскаго комитета докладъ „О необходимости организаціи дорогами приѣма по вѣсу навалочныхъ грузовъ на вѣсахъ частныхъ отправителей.“

Комитетъ, согласно доклада, призналъ, „что организація дорогами приѣма по вѣсу повагонныхъ грузовъ на вѣсахъ частныхъ отправителей явится мѣрой весьма цѣлесообразной и полезной въ цѣляхъ устраненія тѣхъ затрудненій, которыя вызываются на станціяхъ горнозаводскаго района необходимостью перевѣски предъявляемыхъ къ перевозкѣ вагоновъ.“

Вмѣстѣ съ тѣмъ комитетъ рассмотрѣлъ проектъ нормальнаго договора, утвержденный Совѣтомъ Управленія Екатерининской жел. дороги, внесъ въ него нѣкоторыя измѣненія и постановилъ ходатайствовать предъ Министромъ путей сообщенія объ утвержденіи проекта договора въ редакціи комитета, съ тѣмъ, чтобы договоръ былъ распространенъ на Екатерининскую и Южныя дороги.

Отвѣта на ходатайство пока не послѣдовало.

Проектъ договора, утвержденный Совѣтомъ Управленія Екатерининской желѣзной дороги по журнальному постановленію 12 іюня 1908 года № 1279 а.

Проектъ договора, выработанный Харьковскимъ порайоннымъ комитетомъ (VI сесіи).

Г. Екатеринославъ. Тысяча девятьсотъ года дня, мы нижеподписавшіеся, Управленіе Екатерининской ж. дор. въ лицѣ Начальника оной.....
.....
съ другой, — заключили настоящій договоръ въ нижеслѣдующемъ.

1)..... О-во устанавливаетъ на своей вѣтви при.....вагонные вѣсы типа, принятаго на Екатерининской ж. дор. за свой..... Общества считать

2) Екатерининская ж. д. назначаетъ на вѣтвь.....вѣсовщикъ.....на обязанность.. котор.. возлагается: перевѣшивать всѣ повагонныя отправки горнозаводскихъ грузовъ, подчиненныхъ Комитетскимъ правиламъ перевозки, отправляемыя Обществомъ, опредѣляя вѣсъ тары вагона и общій вѣсъ вагона съ грузомъ; слѣдить за правильностью погрузки, правильнымъ закрѣпленіемъ люковъ на оба запора и за пломбировкой вагоновъ.

3) Перевѣска вагоновъ на вѣтви производится средствами и распоряженіемъ Общества.

1) Согласно проекта договора Управ. Екат. дор.

2) Екатерининская жел. дор. назначаетъ на вѣтвь.....вѣсовщ....., на обязанность... котор... возлагается: перевѣшивать *всѣ горнозаводскіе и прочіе повагонные грузы, какъ отправляемые, такъ и получаемые* О-вомъ, опредѣлять вѣсъ тары вагона съ грузомъ; слѣдить за правильностью погрузки, правильнымъ закрѣпленіемъ люковъ на оба запора, и *производить пломбировку вагоновъ, снятіе пломбъ, еоставленіе надлежсащихъ актовъ въ случаѣ недостатчи и порчи груза.*

3) Согласно проекта договора Управ. Ек. дор.

4) На содержаніе вѣсовщ. . . Общество уплачиваетъ Управленію дороги по четыреста восемьдесятъ рублей въ годъ за каждаго вѣсовщика, каковыя деньги Общество должно уплачивать за годъ впередъ.

5) Квартир. . . . , освѣщеніе и отопленіе для вѣсовщ. Общество даетъ натурой площадью въ 8 кв. саж. для каждаго вѣсовщика съ кухней и необходимыми хозяйственными постройками.

6) Пломбированіе вагоновъ производится средствами Екатерин. ж. д., причемъ. О-во вноситъ на содержаніе. пломбировщ. ежегодно за годъ впередъ. рублей, а пломбировочныя матеріалы: пломбы, шпагатъ, проволока предоставляются Управленіемъ Екатер. жел. дороги.

7) Пломбировочныя щипцы должны быть съ фирмой Екатерининской ж. д. и фирмой рудника, стоимость ихъ возмѣщается дорогѣ О-вомъ.

8) Послѣ приѣма вагоновъ дорогой въ техническомъ и коммерческомъ отношеніяхъ, Общество несетъ отвѣтственность передъ Управленіемъ Екатерининской ж. д. за недостачу или поврежденіе грузовъ, если таковыя будутъ обнаружены въ крытыхъ вагонахъ, за исправными пломбами съ фирмой рудника, причемъ въ случаѣ заявленія претензій получателемъ груза въ Управленіи Екатер. ж. д. или др. ж. д. и въ случаѣ признанія этихъ претензій основательными, таковыя будутъ удовлетворяться на общемъ основаніи распоряженіемъ Управленія Екатерининской ж. д., а О-во обязуется возмѣстить Екатер. ж. д. полностью всѣ расходы, сопряженные съ удовлетвореніемъ названныхъ претензій.

Отвѣтственность же за недостачу груза, обнаруженную въ открытомъ подвижномъ составѣ, а также въ закрытомъ въ случаѣ поврежденія или уничтоженія въ пути пломбъ, переходитъ на дорогу.

4) На содержаніе вѣсовщ. . . О-во уплачиваетъ Управленію дороги *опредѣленную сумму за каждаго вѣсовщика, назначаемаго для обслуживания вѣсовъ; эта сумма исчисляется сообразно тѣмъ нормальнымъ окладамъ, которые установлены для соответственныхъ должностей на. дорогъ*, причемъ деньги въ кассу Управленія Общество уплачиваетъ за годъ впередъ.

5) Квартир. , освѣщеніе и отопленіе О-во даетъ натурою въ 8 кв. саж. для каждаго вѣсовщика съ кухней и необходимыми хозяйственными постройками, *согласно желѣзнодорожнымъ нормамъ*.

6) Пломбированіе вагоновъ производится средствами Екат. ж. д., причемъ О-во назначаетъ *въ случаѣ необходимости* въ помощь вѣсовщику своего рабочаго для выполненія манипуляцій по пломбированію вагоновъ.

7) Пломбировочныя щипцы должны быть съ фирмой Екат. ж. д., стоимость ихъ возмѣщается дорогѣ Обществомъ.

8) Послѣ приѣма отъ О-ва груженыхъ вагоновъ дорогой въ техническомъ и коммерческомъ отношеніяхъ на передаточномъ пунктѣ, отвѣтственность за недостачу или поврежденіе грузовъ на общихъ основаніяхъ несетъ Управленіе Екат. ж. д., хотя-бы, кромѣ пломбы Управленія Екат. ж. д., была наложена пломба Общества.

Если грузъ предъявленъ къ сдачѣ съ вѣтви Общества безъ пломбы фирмы и Упр. Екат. ж. д., провѣрка вѣса и наложеніе пломбы на вагонъ производится на самой станціи.

9) За взвѣшиваніе на вѣтви отправляемыхъ вагоновъ никакой платы не взимается, въ каковыхъ видахъ въ накладныхъ на отправляемые грузы Общество должно въ графѣ 5-й накладной дѣлать отмѣтки „ручаюсь“. Съ своей стороны станція отправленія на означенныхъ накладныхъ ставить штемпель о взвѣшиваніи.

10) Провѣрка вѣсовъ производится не менѣе одного раза въ мѣсяцъ средствами Екат. ж. д., а ремонтъ и содержаніе вѣсовъ лежитъ на обязанности Общества.

11) Вѣсовщики, наблюдающіе за погрузкой вѣтви.....находятся въ распоряженіи Начальника ст.....

12) Отправленіе и получение всякихъ неповагонныхъ отправокъ груза производится на станціи.

9) Согласно проекта договора Упр. Екат. дор.

§ 10, 11 и 12. Согласно проекта договора Упр. Екат. жел. дор.

О составленіи грузовыхъ документовъ на полустанціяхъ.

Въ *Кіевскомъ порайонномъ комитетѣ* (VIII сессіи) обсуждался очень важный практическій вопросъ о составленіи грузовыхъ документовъ на полустанціяхъ, производящихъ операціи по нагрузкѣ грузовъ. Какъ извѣстно, отправители грузовъ съ такихъ пунктовъ принуждены выправлять свои документы на ближайшихъ сосѣднихъ станціяхъ. Такой порядкъ въ высшей степени затруднителенъ и представляетъ массу неудобствъ, сопряженныхъ съ потерей времени и средствъ. Управление Юго-Западныхъ дорогъ, признавъ справедливость нареканій грузохозовъ, распорядилось открыть конторы для составленія документовъ на всѣхъ пунктахъ, открытыхъ для приѣма и грузки товаровъ, и этимъ сразу облегчило положеніе отправителей этой категоріи грузовъ.

О подачѣ вагоновъ по разверсткѣ.

Воронежскій комитетъ (VI сессія) постановилъ выработать *правила подачи вагоновъ по разверсткѣ мельницамъ подѣ муку*. Планомѣрная отправка мельничныхъ продуктовъ сдѣлаетъ необходимымъ планомѣрный же подвозъ къ мельницамъ зерна. Если на такой путь упорядоченія дѣла предъявленія грузовъ дорогамъ стануть еще винокуры, то значительная часть хлѣбныхъ грузовъ при внутренней перевозкѣ будетъ урегулирована и учтена. Результатъ этотъ будетъ достигнутъ, благодаря усиліямъ промышленности.

Въ *Московскомъ комитетѣ* (IX сессія), благодаря большинству земскихъ и сельскохозяйственныхъ представителей, былъ отвергнутъ выработанный Харьковскимъ комитетомъ проектъ правилъ разверстки вагоновъ подѣ сахаръ. Интересны мотивы, приведенные представителемъ Смоленскаго сельскохозяйственного О-ва и убѣдившіе большинство членовъ комитета въ необходимости отказаться отъ введенія проектируемыхъ правилъ: разверстка вагоновъ подѣ грузы представляетъ идеалъ, къ которому необходимо стремиться, но вмѣстѣ съ тѣмъ—это привилегія, давать которую отдѣльнымъ грузамъ не слѣдуетъ до тѣхъ поръ, пока состояніе статистики не позво-

лить примѣнить этотъ методъ распредѣленія подвижного состава ко всѣмъ грузамъ. Доводы представителей нашего горнозаводскаго района, что методъ отправокъ въ порядкѣ разверстки не представляетъ привилегіи, а лишь позволяетъ планомѣрно и болѣе равномерно производить перевозки, что этотъ методъ, примѣненный даже къ отдѣльному роду грузовъ, не только не уменьшаетъ провозоспособности дорогъ по отношенію другихъ грузовъ, но, напротивъ, способствуетъ успѣшности ихъ передвиженія, такъ какъ допускаетъ болѣе совершенную эксплуатацію подвижного состава и пропускныхъ способностей,—не сбили съ позиніи протестантовъ противъ этого способа подачи вагоновъ. Не поколебали ихъ взгляда также противоположныя возрѣнія представителей биржъ, поддерживавшихъ предложеніе отвергнуть означенныя правила на томъ основаніи, что эти послѣднія представляютъ собой драконовскія правила, стѣснительныя для московской торговли, которая въ нихъ не нуждается.

Харьковскій порайонный комитетъ (VII сессія) постановилъ *вновь ходатайствовать о введеніи правилъ разверстки вагоновъ при перевозкѣ сахара*. Первое ходатайство было отклонено центральнымъ комитетомъ, безъ какихъ либо возраженій по существу. Имѣя же въ виду, что почти во всѣхъ порайонныхъ комитетахъ установился неправильный взглядъ на значеніе системы перевозокъ на основаніи разверстки вагоновъ, устанавливающей, по мнѣнію многихъ, якобы привилегированное положеніе для тѣхъ грузовъ, къ коимъ она примѣняется, Харьковскій комитетъ постановилъ популяризировать идею постепеннаго распространенія этой системы на всѣ навалочные грузы, по мѣрѣ организациі статистики производства и вывоза ихъ, какъ единственно раціональную и практическую, въ смыслѣ рѣшенія вопроса объ упорядоченіи и урегулированіи массовыхъ перевозокъ.

Въ районѣ вѣдѣнія *Варшавскаго* порайоннаго комитета введены съ 1-го іюля 1909 года *новыя правила перевозки минеральнаго топлива*, основанныя на системѣ разверстки вагоновъ, которую будетъ производить Совѣтъ Съѣзда, пользуясь для этого количествомъ вагоновъ, предоставляемымъ ему порайоннымъ комитетомъ, на каждое полугодіе впередъ. Согласно этихъ правилъ, если установленное порайоннымъ комитетомъ количество вагоновъ, предоставляемое ежедневно по разверсткѣ Совѣта Съѣзда углепромышленникамъ для погрузки, не можетъ, по мнѣнію Совѣта, удовлетворить предстоящую потребность въ нихъ Домбровской углепромышленности, то, по требованію Совѣта Съѣздовъ горнопромышленниковъ Царства Польскаго, желѣзныя дороги обязаны, если пропускныя способности допускаютъ это, арендовать недостающее количество подвижного состава, причемъ Совѣтъ Съѣздовъ гарантируетъ полную погрузку до указанной нормы уплатой по 5 руб. за каждый недогруженный вагонъ въ теченіе сутокъ.

О складочныхъ помѣщеніяхъ для храненія ввозимаго на станціи жел. дор. зерна.

Какъ оказалось изъ обследованія дорогъ, особенно вопіющей нужды въ зернохранилищахъ въ районѣ дѣйствія Харьковскаго комитета не ощущается, почему *проектированная на Съѣздѣ при Центральномъ комитетѣ мѣра капитализаціи сбора въ 1/5 коп.*, для быстраго удовлетворенія насущной потребности въ складочныхъ помѣщеніяхъ для хлѣба въ районѣ, не вызывается необходимостью. Осуществленіе такой мѣры привело бы лишь къ затрудненію при выборѣ станцій, на кои слѣдовало бы расходовать капитализированный сборъ. Вообще вопросъ о нуждѣ въ складочныхъ помѣщеніяхъ на сѣти ж. дор. мало выясненъ. Сознается недостатокъ въ нихъ, доказываемый постояннымъ скопленіемъ хлѣбныхъ грузовъ подъ открытымъ небомъ, и потому подверженыхъ порчѣ. Однако, недостаточная освѣдомленность, вслѣдствіе отсутствія статистики о производствѣ, вывозѣ, потребленіи и остаткахъ хлѣбныхъ продуктовъ, дѣлаетъ невозможнымъ опредѣленіе того, сколько же помѣщеній не хватаетъ, на какихъ дорогахъ и у какихъ станцій.

Вообще на всѣхъ дорогахъ имѣется около 1.000.000 кв. саж. крытыхъ помѣщеній; если изъ нихъ только $\frac{2}{3}$ отдать подъ хлѣбъ, то желѣзныя дороги могли бы принять заразъ до 200 милліоновъ пудовъ хлѣба, считая 300 пуд. на кв. саж. При ввозѣ хлѣбныхъ грузовъ на станціи дорогъ, не превышающемъ въ самые урожайные годы 900.000.000 пуд., и подготовленности дорогъ къ перевозкамъ ихъ въ теченіе 6 мѣсяцевъ, казалось бы, даже при залежахъ, ддящихся по одному мѣсяцу, этихъ помѣщеній должно бы хватать съ избыткомъ. Между тѣмъ въ нѣкоторые урожайные годы до 60.000 000 пуд. хлѣба валялось на открытыхъ станціонныхъ площадяхъ. Происходитъ это потому, что производители хлѣба, въ надеждѣ бесплатнаго храненія своихъ продуктовъ на станціяхъ ж. д., перестали строить у себя зернохранилища вовсе, а имѣющіяся содержать въ исправности и цѣлости.

Затѣмъ, отсутствіе удобнаго кредита, вслѣдствіе тяжелыхъ формальностей, установленныхъ Государст. Банкомъ при выдачѣ ссудъ подъ хлѣбъ, хранящійся въ амбарахъ производителей, сравнительная легкость полученія этихъ ссудъ отъ желѣзныхъ дорогъ или подъ желѣзнодорожные дубликаты въ частныхъ банкахъ, а также плохое состояніе гужевыхъ дорогъ, пріостанавливающее доставку хлѣба къ станціямъ на значительные неопредѣленные промежутки времени, все это вмѣстѣ создаетъ наплывъ въ теченіе короткаго времени громадныхъ массъ хлѣбныхъ грузовъ, которыхъ дорогамъ негдѣ помѣщать и удобно сохранять. Отсюда залежи и порча хлѣба въ неудобныхъ и не соответствующихъ цѣлямъ храненія помѣщеніяхъ, и постоянныя нареканія на дороги, что онѣ не подготовились къ хлѣбной кампаніи. Однако, при такой постановкѣ дѣла можетъ случиться, что никакихъ средствъ не хватитъ на удовлетвореніе нужды въ помѣщеніяхъ для хлѣба, потому что нѣтъ гарантій, что производители хлѣба не выбросятъ одновременно всего хлѣба, предназначеннаго для вывоза, и тогда для храненія понадобятся помѣщенія для всѣхъ 900.000.000 пуд. одного лишь ввозимаго на станціи хлѣба, не говоря уже о тѣхъ складахъ, которые задолживаются на станціяхъ прибытія. Неудивительно поэтому, что одинъ изъ представителей земства вычислилъ, что для полнаго удовлетворенія нужды въ желѣзнодорожныхъ зернохранилищахъ необходимы затраты, превышающія 100.000.000 руб.

Харьковскій порайонный комитетъ (VII сессія) высказалась за несвоевременность и безполезность капитализаціи сбора въ $\frac{1}{5}$ коп., но призналъ полезнымъ краткосрочный заемъ въ размѣрѣ 3-хъ годичнаго сбора для немедленнаго удовлетворенія нужды въ складочныхъ помѣщеніяхъ на тѣхъ станціяхъ, кои отправляютъ постоянно—и въ особенности въ урожайные годы—большія количества хлѣбныхъ грузовъ.

Въ *Кіевскомъ* порайонномъ комитетѣ (VIII сессія) этотъ вопросъ получилъ очень странное рѣшеніе. Присутствовавшіе въ немъ члены большинствомъ голосовъ высказались за нежелательность капитализаціи и краткосрочнаго займа подъ обезпеченіе сборомъ въ $\frac{1}{5}$ коп., но признали, что 2,5 мил. руб., составляющихъ размѣръ ежегоднаго сбора въ $\frac{1}{5}$ коп., недостаточны для удовлетворенія неотложныхъ нуждъ въ станціонныхъ зернохранилищахъ, а потому необходимо увеличеніе средствъ путемъ: 1-е—распространенія сбора въ $\frac{1}{5}$ на всѣ грузы, кои нынѣ по закону освобождены отъ этого сбора, какъ напр., горнозаводскіе грузы и другіе; 2-е—присоединенія суммъ, взимаемыхъ нынѣ за храненіе грузовъ, невыкупаемыхъ своевременно, къ сбору въ $\frac{1}{5}$ коп., дабы такимъ образомъ увеличенныя средства тратить въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ на постройку складовъ подъ хлѣбъ, ввозимый на станціи дорогъ.

Представитель Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи, не соглашаясь на подобныя мѣры, подалъ вмѣстѣ съ представителями отъ Совѣта Съѣздовъ въ Петербургѣ, отъ Екатеринославской и Московской биржъ *особое мнѣніе*. Мотивами для сего послужили слѣдующія соображенія: во первыхъ, распространеніе сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. на такіе грузы, какъ напр., горнозаводскіе,

является въ высшей степени несправедливымъ, ничѣмъ необъяснимымъ, а потому и не допустимымъ, такъ какъ эти грузы не нуждаются въ помѣщеніяхъ и желѣзнодорожныхъ складахъ и если пользуются таковыми, то лишь на арендованной у дорогъ свободной территоріи, причѣмъ оборудованы эти склады на средства грузохозяевъ, которые хранятъ на нихъ продукты за свой счетъ; во вторыхъ, заимствование изъ эксплуатаціоннаго дохода дорогъ суммъ сбора за храненіе грузовъ, своевременно невыкупленныхъ, уменьшило бы чистый доходъ отъ эксплуатаціи сѣти, которая въ настоящее время приноситъ дефицитъ и, значитъ, увеличило бы этотъ послѣдній. Возросшій такимъ образомъ дефицитъ послужилъ бы вновь поводомъ къ требованію повышенія тарифовъ. Какъ пзвѣстно, увеличенный тарифъ на уголь повыситъ доходъ сѣти приблизительно на 4.000.000 руб., но сборъ за храненіе грузовъ достигаетъ 4,5 мил. руб., такъ что если исключить этотъ послѣдній изъ дохода отъ эксплуатаціи, причисливъ его къ сбору въ $\frac{1}{6}$ коп., и употребить на сооруженіе складочныхъ помѣщеній, то повышеніе тарифа на уголь не повліяетъ на доходность дорогъ и явится лишь налогомъ на топливо въ пользу хлѣба.

О выработкѣ общаго плана сооруженія элеваторовъ въ Россіи.

Вопросъ этотъ былъ внесенъ на разсмотрѣніе всѣхъ комитетовъ центр. комитетомъ. Почти всѣ комитеты высказались за то, что въ настоящее время *постройка элеваторовъ необходима лишь въ отпускныхъ портахъ*, что же касается сооруженія ихъ внутри страны, то система сѣти варрантныхъ элеваторовъ пока преждевременна.

Необходимо, однако, безотлагательное устройство зернохранилищъ, въ особенности переноснаго типа, у тѣхъ станцій, которыя изъ года въ годъ отправляютъ значительныя количества хлѣба. Учрежденіе же варрантныхъ элеваторовъ предоставитъ инициативѣ земствъ и кооперативныхъ товариществъ.

Нѣкоторый интересъ для горной промышленности представляетъ обсужденный въ Московскомъ комитетѣ (IX сессіи) вопросъ о проведеніи желѣзнодорожнаго подъѣзднаго пути къ Павловскому фабричному району Нижегородской губерніи. Павловскій торговопромышленный районъ, площадью около 2025 кв. верстъ, съ населеніемъ въ 160.000 душъ, отличается изстари кустарнымъ производствомъ стальныхъ издѣлій, вѣсовыхъ коромыселъ, замковъ и т. п. Кроме того, въ немъ сосредоточена обработка и выдѣлка кожъ и производство кожаныхъ издѣлій. Главными производительными центрами являются села: Павлово (15.000 жителей), Ворсма и Богородское (20.000 жит.). Павловскія издѣлія (ножи, вилки, замки и т. п.) находятъ сбытъ на всемъ Балканскомъ полуостровѣ, въ Персіи и Дальнемъ Востокѣ. Въ Павловѣ существуетъ коммерческій банкъ, казначейство, транспортныя и коммерческія конторы и биржа, нѣтъ лишь желѣзной дороги. Это обстоятельство, при отсутствіи удобной грунтовой дороги къ ближайшей станціи Гороховецъ, Московско-Нижегородской дороги (нѣтъ моста черезъ р. Оку), весной и осенью дѣлаетъ невозможнымъ всякое общеніе съ внѣшними рынками сбыта и препятствуетъ правильному обмѣну товаровъ. Доставка грузовъ въ обычное время до ближайшей станціи, находящейся въ 30 верстахъ, обходится 10—12 коп. и повышается, въ зависимости отъ погоды, до 20 коп. за пудъ. Въ распутицу доставка совершенно прекращается, что продолжается 5—6 недѣль весной и осенью.

Немалымъ также тормазомъ къ успѣшному развитію производства на фабрикахъ и въ мастерскихъ Павловскаго района служитъ ежегодное повышеніе цѣнъ на древесный уголь дляковки издѣлій, стоимость котораго доходитъ до 80 коп. за четверть, и въ будущемъ надо предвидѣть дальнѣйшее его вздорожаніе, вслѣдствіе отсутствія вблизи района лѣсовъ.

Между тѣмъ этотъ уголь съ успѣхомъ могъ бы быть замѣненъ каменнымъ кузнечнымъ углемъ Доненкаго бассейна. Но это возможно лишь съ проведеніемъ желѣзной дороги. Металлургическія издѣлія юга также нашли бы себѣ болѣе широкій сбытъ, еслибы этотъ рынокъ былъ въ смыслѣ сообщенія съ нимъ доступнѣе. Такимъ образомъ, насущная потребность въ подъѣздномъ желѣзнодорожномъ пути къ Павлову, Ворсмѣ, Богородскому очевидна. Трудность заключается въ томъ, что путь необходимо примкнуть къ ст. Гороховецъ или Кудьма, Московско-Казанской дороги, принадлежащей частному обществу. Общество, несмотря на довольно значительный, неоспоримый и выгодный въ тарифномъ отношеніи грузъ, болѣе чѣмъ въ 9.000.000 пудовъ, не находитъ для себя обязательной и выгодной постройку 50 верстнаго пути. Постройка такой вѣтви казною также врядъ ли осуществима. Капиталисты Павловскаго торгово-промышленнаго района (а таковыя тамъ уже имѣются, такъ какъ кустарное производство все болѣе и болѣе преобразовывается въ капиталистическое фабричное) собрали по подпискѣ болѣе 100.000 рублей для осуществленія постройки желѣзнодорожной вѣтви. Быть можетъ, эта сумма, какъ акціонерный капиталъ, пополненная гарантированнымъ Правительствомъ облигационнымъ займомъ, побудитъ Общество Московско-Казанской дороги, подъ давленіемъ Министерства путей сообщенія, соорудить и эксплуатировать столь важный для развитія промышленности и торговли подъѣздную нуть. Ходатайство Горбатовскаго земства и представителей промышленнаго района *о сооруженіи подъѣзжнаго пути Павлово-Ворсма-Богородское-Кудьма* было единогласно поддержано Московскимъ комитетомъ.

Анкетная Комиссія.

16-го сентября состоялось засѣданіе прибывшей въ гор. Харьковъ подкомиссіи анкетной жел.-дор. комиссіи, съ участіемъ предсѣдателя и членовъ порайоннаго комитета.

Предсѣдательствующій, указавъ на важную роль порайонныхъ комитетовъ въ упорядоченіи желѣзно-дорожнаго дѣла, просилъ присутствовавшихъ указать недостатки веденія этого дѣла и высказать свои пожеланія.

Предсѣдатель порайоннаго комитета изложилъ краткій очеркъ дѣятельности Харьковскихъ горнозаводскаго и порайоннаго комитетовъ.

Затѣмъ, въ рѣчахъ нѣсколькихъ ораторовъ отмѣчено было значеніе этихъ комитетовъ, какъ учреждений, содѣйствующихъ организованности желѣзно-дорожнаго движенія. Представитель Съѣзда горнопромышленниковъ отмѣтилъ другую заслугу комитетовъ. Близко стоя къ жел.-дор. дѣлу, они способствуютъ уничтоженію необоснованныхъ обвиненій противъ жел. дорогъ, предвзятаго стремленія возлагать на дороги отвѣтственность за такіе недочеты въ ихъ работѣ, которые не могутъ быть поставлены въ вину дорогамъ. Знакома съ условіями работы жел. дорогъ, комитеты приучаютъ население предъявлять къ дорогамъ только исполнимыя требованія. Когда же комитеты указываютъ, что тѣ или другія ненормальности въ жел.-дор. дѣлѣ обусловливаются неправильной его постановкой и могутъ быть устранены усиліями самихъ дорогъ, при болѣе внимательномъ отношеніи къ нуждамъ промышленности и торговли,—то такія указанія комитетовъ бывають всегда строго обоснованы.

Со другой стороны, слѣдовало бы и желѣзныхъ дорогамъ поближе познакомиться съ условіями промышленной дѣятельности, въ частности съ каменно-угольной промышленностью.

Желѣзныя дороги мало ознакомлены съ условіями добычи угля и съ себѣ-стоимостью этого продукта, поэтому онѣ часто понижаютъ искусственно цѣну на топливо, подрываютъ финансовое положеніе предпріятій, нарушаютъ нормальный ходъ работъ и такимъ образомъ вызываютъ

сокращеніе добычи несоотвѣтственно спросу на уголь, что влечетъ за собою въ концѣ концовъ ущербъ для самихъ же жел. дорогъ; необходимо, поэтому, чтобы жел. дороги при заготовкѣ топлива считались съ условіями его добычи и себѣ-стоимостью, чтобы не было мѣста ненормальнымъ колебаніямъ цѣны, которая то опускается до 6, то поднимается до 12 коп.

Кромѣ того представителемъ Съѣзда горнопромышленниковъ юга Россіи были сдѣланы слѣдующія указанія:

1) Недостаточность вѣсовъ на станціяхъ отравленія вызываетъ постоянныя затрудненія при взвѣшиваніи грузовъ; желательна поэтому, чтобы желѣзныя дороги пошли на встрѣчу частной инициативѣ, установивъ надлежащія отношенія къ отправителямъ, желающимъ устроить вѣсы на частныхъ вѣтвяхъ или на станціонной территоріи.

2) Желательно установленіе премій за сдачу нартій вагоновъ, подобранныхъ въ желательномъ для дорогъ составѣ на частныхъ вѣтвяхъ такъ какъ этимъ сокращается сортировочная работа на станціяхъ.

3) Дешевизна работы жел. дор. достигается равномерностью и непрерывностью предъявленія грузовъ къ перевозкѣ, въ этомъ отношеніи очень существенное значеніе имѣютъ частныя склады, устраиваемые на желѣзно-дорожной территоріи, и въ особенности частныя подъѣздыя вѣтви, положеніе которыхъ совершенно не урегулировано; желательно, чтобы на этотъ вопросъ желѣзныя дороги обратили самое серьезное вниманіе.

4) Перевозки продуктовъ горной промышленности часто страдаютъ отъ неплановѣрности движенія другихъ грузовъ; для того, чтобы въ движеніе этихъ грузовъ внести какую либо организованность, необходимо изучить состояніе торговли и промышленности, условія рынковъ и т. д., вообще необходима правильно поставленная статистика.

5) Въ заключеніе, въ виду предстоящаго оборудованія Мариупольскаго порта, была отмѣчена необходимость лучшей организаціи Мариупольской транспортной конторы Екат. жел. дор., если ей будетъ поручено завѣдываніе этимъ оборудованіемъ.