

Журналъ основанъ въ 1882 г. А. Н. Горчаковымъ, состоявшимъ Редакторомъ пожизненно до 1914 года.

Редакціонный Комитетъ: Предсѣдатель VIII-го Отдѣла и Отвѣтственный Редакторъ А. Н. Фроловъ, Кандидаты по Предсѣдатель: В. Н. Бѣляевъ и М. В. Гололобовъ, Непремѣнные Члены VIII Отдѣла: Н. К. Антошинъ, В. И. Бахтеревъ, Р. К. Бентковский, А. И. Вознесенскій, М. Н. Гротенъ, А. Н. Ефремовъ, Л. В. Звѣревъ, Д. Ю. Карѣевъ, В. К. Кетрицъ, Л. М. Лангада, Ю. И. Лебедевъ, А. И. Мюнцеръ, В. А. Наградскій, П. П. Рицони, Н. А. Сытенко, С. М. Травчетовъ, В. А. Фесенковъ, С. А. Штольцманъ, С. А. Щепотьевъ, Ю. Н. Эрлихъ, В. В. Юргенсонъ, Ѳ. К. Ясевичъ и Секретарь Редакціи А. Н. Сигуновъ.

СОДЕРЖАНІЕ:

Съѣздъ представителей казен. и частн. ж. д. 17 мая въ Харьковѣ, для выслушанія результатовъ примѣненія метода уплотненія работъ въ различныхъ отрасляхъ хозяйства Южныхъ ж. д.	221	ремонтъ товарныхъ вагоновъ при слѣдованіи ихъ комплектами	225
Тарановъ-Бѣлозеровъ. Къ вопросу объ интенсификаціи работы товарныхъ поѣздовъ	224	Ф. Крюгеръ. Улучшенія въ паровозномъ хозяйствѣ	231
Л. Косякинъ. Уплотненіе и параллельность работъ въ примѣненіи къ техническому осмотру и текущему		О продолженіи статьи г-на В. Фельдта „Прежде и теперь“	232
		Приложеніе: Библиографическій указатель 1915 г. вып. III	21
		Объявленія.	

Съѣздъ представителей казен. и частн. ж. д. 17 мая въ Харьковѣ, для выслушанія результатовъ примѣненія метода уплотненія работъ въ различныхъ отрасляхъ хозяйства Южныхъ ж. д.

На означенный съѣздъ, длившійся всего только одинъ день, собралось около 300 желѣзнодорожныхъ дѣятелей отъ Екатеринбургской, Южныхъ, Курской, Сѣверныхъ, Сѣв.-Донецкой, Юго-Восточныхъ, Ряз. Уральской, Юго-Западныхъ, Николаевской, М.-В.-Рыбинской, Александровской, Владикавказской, Токмакской, Моск.-Казанской, Сызр.-Вяземской жел. дорогъ и отъ строящейся линіи Мерефа-Херсонъ, во главѣ съ начальниками дорогъ Курской, Сѣверныхъ, Екатеринбургской, Южныхъ и Сѣверо-Донецкой.

На собраніи былъ доложенъ цѣлый циклъ результатовъ работъ по уплотненію желѣзнодорожнаго производства.

I. Начальникъ службы движенія Южныхъ дорогъ, инженеръ Кудреватовъ доложилъ о примѣненіи метода уплотненія и параллельности работъ на передаточныхъ, узловыхъ и сортировочныхъ станціяхъ, для достиженія наименьшаго простоя вагоновъ и грузовъ.

Изложенный кратко, докладъ этотъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Анализируя работу вагона, докладчикъ указываетъ, что таковая состоитъ изъ двухъ основныхъ элементовъ—элементовъ движенія и элементовъ простоя. На долю первыхъ приходится только 22% отъ общаго времени оборота вагона, тогда какъ на долю элементовъ простоя приходится 78%.

Поэтому, стремясь къ увеличенію производительности работы вагоновъ, главное вниманіе должно обращать на сокращеніе простоя вагоновъ, и притомъ тѣхъ категорій простоя, которыя зависятъ отъ качества внутреннихъ распорядковъ дороги и техническихъ организацій ея.

Болѣе всего обращаетъ на себя вниманіе огромный простой на внутреннихъ передаточныхъ узлахъ и станціяхъ массоваго прибытія вагоновъ.

Для уменьшенія простоя въ такихъ пунктахъ примѣняются различныя мѣры, какъ-то: составленіе транзитныхъ поѣздовъ, ихъ премированіе, веденіе учета простоя вагоновъ, премія за сокращеніе его, нерѣдко предпринимались дорогія переустройства станцій и т. п., но вопросъ этими мѣропріятіями, по словамъ докладчика, тѣмъ не менѣе не разрѣшался, ибо, не изучая внутренняго значенія явленій, трудно было найти способы борьбы съ ними и достигнуть практическихъ результатовъ.

Работа вагоновъ или, лучше сказать, вагонныхъ комплектовъ при массовыхъ потокахъ представляетъ собою отдѣльное звено общаго цикла производства и, какъ таковое, должно подчиняться общему закону всякаго массоваго производства.

Такую точку зрѣнія установилъ инженеръ Хлѣбниковъ въ своемъ трудѣ «о мѣропріятіяхъ для пониженія процента больныхъ вагоновъ на ж. дорогахъ», каковая, по мнѣнію докладчика, представляется единственно правильною при анализѣ работы вагоновъ на передаточныхъ, узловыхъ и сортировочныхъ станціяхъ.

Инженеръ Хлѣбниковъ говоритъ, что, для сокращенія времени прохожденія предметовъ производства черезъ всѣ необходимыя для ихъ обработки работы, нужно стремиться къ сокращенію не только времени, потребнаго для совершенія каждой отдѣльной работы, но и того времени, которое тратится на промежутки между работами отдѣльныхъ работниковъ.

Для сокращенія времени производства каждой отдѣльной работы, необходимо стремиться организовать работу съ наибольшею, практически осуществимою, плотностью работы и къ наименьшему ея фронту, т. е. стремиться къ наименьшему числу одновременно находящихся въ работѣ единицъ производства.

Равнымъ образомъ, для сокращенія промежутковъ между работами отдѣльныхъ категорій работниковъ, необходимо осуществлять наибольшую возможную параллельность, т. е. одновременность работъ различныхъ категорій. Сдвигъ работъ, т. е. промежутокъ времени между началомъ работъ каждой послѣдующей бригады и началомъ работъ каждой предыдущей бригады долженъ быть наименьшимъ.

Эти, такъ просто и точно сформулированные, законы производствъ могутъ быть примѣнены и къ работѣ передаточныхъ, узловыхъ и сортировочныхъ станцій. Они открываютъ прямой путь къ созданію болѣе совершенныхъ методовъ работы этихъ станцій и къ сокращенію простоя на нихъ вагоновъ.

Тѣ же самыя соображенія приводятъ и въ этомъ дѣлѣ къ неизбежности сжатія фронта работъ, уплотненію и параллельности ихъ для сокращенія времени, потребнаго для выполненія всѣхъ работъ съ вагонами.

Для доказательства, что сокращеніе простоя вагоновъ есть насущнѣйшая потребность переживаемаго времени, докладчикъ дѣлаетъ приблизительный подсчетъ