

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

Редакціонный Комитетъ: Предѣлатель VIII-го Отдѣла и Ответственный Редакторъ А. Н. Фроловъ, Кандидаты по Предсѣлательству П. Д. Кандауровъ и П. П. Ридони, Непремѣнные Члены VIII-го Отдѣла: Н. К. Антошинъ, В. К. Кетрицъ, В. И. Лесневскій, Е. А. Могиленскій, Н. И. Нырковъ, В. А. Нагордскій, С. М. Травчетовъ, В. А. Фесенковъ, С. А. Щепотьевъ, Ф. К. Ясевичъ и Секретарь Редакціи В. С. Лавровъ.

СОДЕРЖАНІЕ:

С. Тюменевъ. О положеніи транспорта	211
Шереметевскій. Пригородное сообщеніе въ Москвѣ (Продолженіе)	212
А. П. Шанинъ. Опредѣленіе воды въ нефтяныхъ остаткахъ	217

Инж. Васильевъ. Замѣтка	218
Приложеніе: „Библиографическія замѣтки“	
Объявленія	



Р. 1918
93

О положеніи транспорта.

Въ пятницу 22-го сентября въ засѣданіи Комитета Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли состоялся докладъ заведующаго Желѣзнодорожнымъ Отдѣломъ Совѣта Съѣздовъ инж. С. В. Тюменева о современном положеніи желѣзнодорожнаго транспорта. Исходя изъ особыхъ условій работы желѣзныхъ дорогъ въ осенніе и зимніе мѣсяцы, когда при возрастаніи требованій на перевозки усиливается трудность ихъ выполненія въ зависимости отъ неблагоприятныхъ климатическихъ условій и слабаго технического оборудованія желѣзныхъ дорогъ крытыми помѣщеніями для ремонта подвижнаго состава, докладъ имѣлъ цѣлью освѣтить вопросъ, на какую работу желѣзнодорожнаго аппарата можно рассчитывать въ предстоящую зимнюю компанію, въ какомъ состояніи нынѣ находятся желѣзныя дороги и къ какой работѣ подготовленъ желѣзнодорожный аппаратъ за истекшіе лѣтніе мѣсяцы къ предстоящей зимней компаніи.

Работа желѣзнодорожной сѣти была, измѣряемая количествомъ погруженныхъ вагоновъ, понижалась за 8-мь истекшихъ мѣсяцевъ, с. г., по сравненію съ тѣмъ же періодомъ прошлаго года, на 1.148.000 ваг., что составляетъ 20% отъ работы 1916 г. Причемъ соответствующее пониженіе работы по 1 июля составляетъ 700 т. ваг. или 16%, а за июль и августъ 448.400 ваг.—28%. Короче говоря, работа дорогъ была минувшіе лѣтніе мѣсяцы этого года выполнялась въ среднемъ въ сутки въ размѣрахъ февраля мѣсяца 1917 г., когда небывалые морозы и холода, свирѣпствовавшіе на югѣ и въ центрѣ Россіи въ связи съ тяжелымъ угольнымъ голодомъ, переживаемымъ желѣзными дорогами, вызвали не только значительное сокращеніе пассажирскаго и товарнаго движенія, но мѣстами даже полное прекращеніе движенія, какъ то на нѣкоторыхъ линіяхъ Юго-восточныхъ и Уральскихъ ж. д. Хотя работа дорогъ фронта въ зависимости отъ мѣняющихся воинскихъ заданий и не является такой характерной, какъ работа дорогъ тыла, но и ихъ работа за минувшіе лѣтніе мѣсяцы также понижалась по сравненію съ работой прошлаго года. Отсюда выводъ—болѣзнь желѣзнодорожнаго аппарата продолжается, не достигнувъ своего кульминаціоннаго пункта.

Не смотря на такое сильное паденіе работы, желѣзныя дороги тыла въ теченіе 1917 года испытываютъ и продолжаютъ испытывать затрудненія въ исполненіи предъявляемыхъ требованій перевозки, а именно: 1) количество задержанныхъ вагоновъ колебалось въ лѣтніе мѣсяцы въ 1917 г. въ предѣлахъ 5½ тыс. (на 1 сент. 5.441 ваг.) вмѣсто 2—3½ тыс., бывшихъ въ эти же мѣсяцы 1916 г. и 2) все продолжающееся ограниченіе нормъ погрузки и пріема значительно превышаетъ таковыя же за 1916 годъ (напр. Курскъ вмѣсто 1.300 ваг.—600—950 ваг., Батраки—вмѣсто 1.000 ваг.—525 ваг., Козловъ—вмѣсто 900 ваг.—240 ваг., Енакентьевская—вмѣсто 380 ваг.—124—277 ваг. и т. д.). Данные не погруженнаго остатка, составляющаго на 1 сент. 65.748 ваг., тѣмъ не менѣе на 5.000 ваг. менѣе прошлогоднихъ. Хлѣбныхъ же грузовъ на всей сѣти, включая и дороги фронта, на 1 сент. всего 698 ваг. вмѣсто 3.730 ваг. на 15 июля с. г. и 21.000 ваг. на 1 января 1917 г. Такимъ образомъ совершенно ясно, что желѣзныя дороги въ самые благоприятные по условіямъ работъ лѣтніе мѣсяцы не справлялись съ предъявляемыми къ нимъ перевозками; въ то же время несомнѣнно, что паденіе ввоза грузовъ на станціи свидѣтельствуетъ о неимѣннн таковыхъ въ странѣ. Изъ разсмотрѣнія остатковъ не вывезенныхъ грузовъ во Владивостокъ, Архангельскъ и Срѣтенскъ и сопоставленія ихъ со средней погрузкой въ теченіе мая—августа с. г. явствуетъ съ одной стороны хроническое паденіе средней суточной погрузки въ названныхъ пунктахъ при наличіи значительнаго количества, выражающагося въ 1 милл. пудовъ груза. Следовательно тамъ, гдѣ имѣются грузы, желѣзнодорожный аппаратъ не въ состояніи былъ справиться съ ихъ вывозомъ. Если къ изложенному добавить, что въ навигацію 1917 г. дѣйствовалъ законъ о принудительномъ направленіи грузовъ на воду, что въ среднемъ въ сутки уменьшило желѣзнодорожныя перевозки по сравненію съ прошлымъ годомъ на 700—1000 вагоновъ, то безотрадная картина работы желѣзнодорожнаго аппарата станетъ еще болѣе сильной.

Дабы закончить обзоръ перевозокъ надлежитъ въ краткихъ чертахъ коснуться перевозокъ главнѣйшихъ грузовъ, продовольственныхъ и нефтяныхъ. Выполненіе плановыхъ назначеній продо-