



ПРЕСС-АРХИВ

О НЕОБХОДИМЫХ РЕФОРМАХ В ТОВАРНОМ ДВИЖЕНИИ

12 февраля т. г. в Вене главный инспектор D-г Gerstel читал реферат в обществе «Communication» о предполагаемых реформах товарного движения в Австрии. Прежде всего он указал, что ускорение хода товарных поездов против теперешнего не устранил недостатков этого движения. В настоящее время в Австрии ускоренные товарные поезда следуют со скоростью от 25–35 километров (22,5–31,5 верст), остальные же товарные – от 12–25 кил. (10,8–21,5 в.) в час.

Если оставить в стороне Галицию и принять Вену за центр, то расстояния от Вены к границам государства определяются (округленно) в 260 кил. (234 в.) до Одерберга и Пассау, 400–460 кил. (360–414 в.) до Понтебба, Егера, Тешени и Кракау, 600 кил. (540 в.) до Триеста и 760 км (684 в.) до Брегенца. Даже значительное увеличение ходовой скорости до 30 или 40 кил. (27–36 в.) в час при расстояниях до 300 кил. (270 в.) уменьшило бы время нахождения в пути только на 2,5 часа, при расстояниях же 700 кил. (630 в.) – до 6 часов при общем времени нахождения в пути в последнем случае в 23 часа.

Дальнейшее увеличение скорости до 40–50 кил. (36–45 в.) в час дало бы сбережение против предыдущего подсчета в 1,5 часа при 300 кил. (270 в.) пробега и 3,5 часа при 700 кил. (630 в.) при нахождении в пути в последнем случае 17,5 часов.

Из этих подсчетов усматривается, что даже значительное увеличение ходовой скорости не приводит к существенному уменьшению времени нахождения в пути, увеличивая одновременно и значительно расходы дорог.

При выяснении влияния увеличения ходовой скорости на время следования товарных поездов надлежит принимать также в соображение периоды времени прибытия

груза по назначению, выгрузку его и отвоз со станции.

Если посредством увеличения ходовой скорости будет достигнуто, что кладь вместо 6 час. утра прибывает накануне в 8 час. вечера, т. е. с сокращением времени следования на 10 часов, а ночная работа в магазине станции прибытия не производится, или же кладь должна быть выгружена средствами получателя, то достигнутое опережение не только не представит выгоды, но скорее создаст неудобства, вызывая накопление вагонов на станции. В тех же условиях находятся многие узловые и передаточные станции, прекращающие переработку грузов с 10 час. вечера до 6 час. утра.

Таким образом, для 8-часовой полосы графика ускорение товарного движения окажется бесполезным.

Конечно, исключение составляет живой груз, скоропортящийся и очень ценный, всякое ускорение перемещения которого представляется целесообразным и желательным.

Указав далее, что увеличение количества подвижного состава также не может привести к устранению задержек товаров, докладчик перешел к рассмотрению предлагаемых им реформ.

Для лучшего освещения теперешних неудобств разного рода референт указал на отсутствие системы в группировке вагонов в поездах, на необходимость вследствие того частых отцепок и прицепок вагонов в пути и на то, какие громадные опоздания поездов и простои вагонов по станциям вызывает такой порядок вещей. Это делает необходимым увеличить число и длину путей на станциях и их переустройство; далее он привел цифровые данные, из которых усматривается, что даже такие вагоны, которые в пути не выгружались, не перегружались и не догружались, вместо 3-х суток следования доходили до станции на-

значения лишь на 7-й и даже на 11-й день.

Из перечисления вполне установленных задержек выясняются сами собою необходимые мероприятия, а именно: устранение задержек вагонов по станциям и уменьшение простоев товарных поездов, которые превышают соответственные для ускоренных товарных на 3 часа на каждые 100 кил. (90 в.) пробега. Если настойчиво провести, чтобы вагоны с кладью дальнего следования не задерживались на промежуточных станциях и были доведены до возможного *minimuma*, то это составило бы опережение в 15 час. при пробеге до 700 кил. (630 в.), т. е. значительно более самого большого увеличения ходовой скорости.

Если, кроме того, озаботиться, чтобы каждый вагон следовал без отцепок до пункта назначения, чтобы промежуточные станции имели для своего обслуживания удобные сборные товарные поезда, и таким образом устранялись лишние простои вагонов, время их следования может быть сокращено с 6—11 суток до 3-х суток. Референт после того объяснил подробно организацию товарных поездов транзитных и сборных, причем первые должны иметь минимальные простои на промежуточных станциях только для потребностей технического движения; на внутренних узловых станциях от транзитных поездов должны отцепляться вагоны с грузом на дальнейшие промежуточные станции, куда они отправляются от узлов дальнейшими сборными поездами.

Сборные товарные поезда обслуживают промежуточные станции и доставляют с них на узловые вагоны с транзитом и сборные с промежуточных станций для дальнейшего отправления от узлов или с транзитами, или с другими сборными поездами.

Референт указал за сим, какое громадное значение имеет уменьшение времени нахождения в пути с 8—11 дней до 3—4, или сборной кладь с 5 дней до 36 часов для устранения периодически раздающихся жалоб на недостаток вагонов.

Если принять сокращение времени нахождения в пути только на одну пятую общего числа вагоно-суток, то для австрийских казенных железных дорог* это составит

усиление парка на 8000 тов. вагонов или около 20% общего числа их.

Референт далее указал, что такое ускорение оборота вагонов, кроме лучшей утилизации их, приведет несомненно к увеличению безопасного следования, лучшей утилизации вагонов и товарных устройств, а также к уменьшению расходов на паровозные и кондукторские бригады; при этом потребуются затраты на улучшение ранжировочных станций, потребность в которых ощущается в настоящее время.

В заключение референт заявил, что намеченные им мероприятия уже осуществляются на некоторой части казенной сети, а также на некоторых из частных австрийских железных дорогах (№ 14 Zeit. d. Ver. D. Eis. Verw. от 17 февраля 1900 года, стр. 207 и 208).

Вполне разделяя просвещенный взгляд на вопрос хозяйства в приведенном выше реферате известного специалиста, главного инспектора доктора Gerstelia, я полагаю, что намеченные им мероприятия — интернационального характера и вполне применимы и на русских железных дорогах. После убедительных подсчетов Н. П. Петрова кажется, что число адептов увеличения у нас ходовой скорости товарных поездов с целью улучшения утилизации вагонов значительно сократилось. Строгое же разделение товарных поездов на транзитные и сборные далеко не проведено в жизнь на наших дорогах, как надлежало бы.

В подтверждение этого укажу на общеизвестный факт крайне медленного перемещения у нас так называемой попудной кладь в сборных вагонах, дающий повод к справедливым нареканиям со стороны публики.

Кроме указанных обстоятельств — отсутствия правильной организации перевозки попудной кладь — далеко не на всех наших дорогах проведено с надлежащей настойчивостью разделение товарных поездов на транзитные и сборные, что, по вполне основательному мнению главного инспектора д-ра Герстеля, имеет такое громадное значение для ускорения пробега грузов, а следовательно и вагонов.

* К 1 января 1898 г. сеть австрийских казенных дорог составила 7453,48 кил. (6708.15 верст) при наличии 38 761 товарных вагонов (см. стр. 349 и 350 IV Band Gesch. d. Eisenbahnen des Oestreich Ungarischen Monarchie).





Большое влияние на ускорение оборота вагонов имеет также путевое хозяйство с остальными приспособлениями узловых и передаточных станций, на что, к сожалению, у нас обращается слишком мало внимания.

В подтверждение действительности такого порядка вещей привожу нижеследующие бесспорные данные.

XI совещательным съездом представителей службы движения поручено было мне приготовить к XII совещательному съезду реферат о влиянии прохода через узлы и передаточные станции на оборот вагонов.

Работа эта не могла быть окончена за получением сведений только от 18 дорог из общего числа запрошенных 32 дорог. Тем не менее уже и доныне полученные данные выясняют бесспорные основания считать наши узловые и передаточные станции, за немногими исключениями, несоответствующими настоящим условиям работ; несоответствие это быстро увеличивается в особенности на дорогах, входящих в район южной нашей металлургической промышленности и добычи каменного угля, — на этих дорогах рост работы из года в год увеличивается необычайно интенсивно. Эти дороги: Юго-Восточная, Екатерининская, К. — Х. — Севастопольская и Харьковско-Николаевская. Посему на них капитальное переустройство узловых и передаточных станций по самой широкой программе должно быть поставлено в 1-ю очередь. В подтверждение привожу нижеследующие цифры.

Ст. Люботин Харьковско-Николаевской железной дороги при необычайном напряжении работы паровозных и составительских бригад — 3 бригады на каждый работающий паровоз — перерабатывает в 24 ч. около 2000 товарных вагонов (прибытия и отправления) при участии в этой работе трех паровозов непрерывнойточной работы и 4-го паровоза на 12 дневных часов; это составляет $3 \times 24 \text{ часа} + 1 \times 12 \text{ часов} = 84 \text{ паровозо-часа}$ или 1000 вагонов оборота 42 паровозо-часов.

Недавно окончена новая ранжировочная станция Friedrichstadt Dresden, она перерабатывает по дорогам и станциям назначения на двух жаровнях (grilles) 4000 вагонов (прибытия и отправления) при работе двух паровозов в течение 14 часов каждый*; это составляет всего 7 паровозо-часов на каждую тысячу переработанных вагонов, т. е. в 6 раз менее, чем у нас.

Между тем ст. Люботин по своему устройству занимает среднее место, и есть очень много станций с значительно худшей работой.

Совокупность всех вышеперечисленных неблагоприятных условий приводит неизбежно к тому, что наши товарные вагоны делают пробеги значительно меньше, чем это могло иметь место, хотя мы и имеем значительный средний пробег одного пуда груза; так, например, по данным обзора грузового движения за 1897 год, среднее протяжение русских железных дорог, непрерывно связанных между собою, исключая Варшаво-Венскую, Финляндскую, Закавказскую и Закаспийскую, составляло в течение 1897 г. всего 32640 верст. Средний пробег 1 пуда груза во всех направлениях — 246 верст (см. табл. № 5 обзора грузового движения за 1897 г. отд. движ. деп. жел. дор.), а средний годовой пробег одного инвентарного товарного вагона — 24732 в. На венгерских же железных дорогах, по отчету за 1897 г.***, при общем протяжении их в 14878 кил. (13390 верст), в том числе казенных 7487 кил. (6738,3 в.), частных 1320 кил. (1188 в.) и второстепенных 6071 кил. (5463,9 верст), всего перевезено 31,8 мил. тонн (1939 мил. пуд.) грузов большой и малой скорости; средний пробег одного пуда — 135 верст, и тем не менее годовой средний пробег одного товарного вагона составил для всей сети, при значительном протяжении второстепенных дорог, 38600 кил. (34740 верст), а для сети правительственных дорог — 39703 кил. (35732,7 в.) на один инвентарный вагон.

Александр РАДЦИГ
(Железнодорожное дело. — 1900. —
№ 26. — С. 273—275.
Из фондов библиотеки МИИТ)

* См. «Bulletin de la comission international du congres des chemins de fer» за 1898 г.

** См. статью г-на E. A. Ziffer в № 9 «Bulletin de la comission international de congrès des chemins de fer» за 1899 г.