

перевозочного предприятия и влечет к ускорению изнашивания ее постоянных сооружений и подвижного состава.

8) Постоянный поток исправных вагонов с грузом на восток и невозврат вагонов на дороги отправления вызвал обнищание вагонами, благодаря чему приходилось усиленно и наскоро ремонтировать вагоны, перебрасывая больные вагоны для ремонта в мастерские в порядке срочности.

9) Недостаток рабочей силы в трудные моменты жизни дороги, как снежные заносы, сильно тормозил работу дороги, прекращая движение поездов на некоторых участках дороги на продолжительное время.

За отчетный период в пределах Курской губернии М. К. В. ж. д. погружено всякого рода хлебных, продовольственных и фуражных грузов 4416 вагонов.

Следует отметить, что, вследствие открывшегося августа месяца потока вагонов на восток, зимой стал испытываться недостаток их для погрузки зерна насыпью. Благодаря большим снегопадам, гололедам и морозам, коммерческая скорость продвижения поездов, начиная с ноября месяца падала и понизилась за февраль мес. до 8,7 верст в час (в октябре была 13,75). В пределах Курской губернии особенно часты были метели и снегопады в районе Льгов-Комаричи (6 участок сл. Пути): в ноябре—6 дней, в декабре—18 дней, в январе—17, в феврале 16 и в марте—10, а всего 67 дней, при чем в течение 19 дней движение поездов испытывало затруднения в разной степени до полного прекращения. На 11 участке сл. Пути (Курск-Артаково) за тот же период дней со снегопадом и метелями было 26: на 10 участке сл. Пути (Артаково-Ворожба) снегопад и метели были 45 дней, а на 12 участке (Курск-Кшень) 42 дня. Затруднения в движении поездов по случаю снегопадов и метелей увеличивались также тем обстоятельством, что для очистки снега недоставало рабсилы.

Недостаток рабочей силы железные дороги испытывали также в выполнении работ по заготовке льда, который заготавлился для набивки им изотермических вагонов в теплое время. Отделы распределения рабочей силы требования дороги не удовлетворяли и железным дорогам приходилось прибегать к найму рабочих артелей по высоким ценам.

9 и 10 ноября произошел небывалый по силе гололед преимущественно в пределах Курской губернии, который поломал 1541 телеграфных столба и нарушил всякую связь на участке Конотоп-Курск-Воронеж и Льгов-Арбузово. Связь была восстановлена 13 ноября временно на шпалах и затем приступлено к капитальному ремонту при чрезвычайно тяжелых условиях: морозы, недостаток теплой одеж-

ды, продовольствия и проч. К 15 марта установлено 1226 новых столбов. Помощь центра выразилась в присылке нескольких воензводов, которые, однако будучи раздеты и разуты, сразу к работе приступить не могли, а когда были обмундированы, то вскоре были откомандированы по требованию обратно.

Третьим и очень серьезным препятствием к правильному и своевременному движению поездов истекшей зимой являлись недостаток и недоброкачество топлива.

Вследствие недостатка топлива дорога не могла увеличить пассажирское движение, благодаря чему часть желающих проехать в пассажирском поезде принуждена была пользоваться товарными поездами, увеличивая количество безбилетных в добавление к мешечникам и беженцам-самотечникам.

Положение на дороге с топливом, главным образом, зависело от подвоза дров заготовительными органами из лесов и от доставки Донецкого топлива, назначаемого для дороги по ежемесячным планам. Запасы дровяного топлива в сентябре, ввиду падения вывозки дров из лесов к полотну дороги в летние месяцы, были истощены настолько, что в некоторых складах не было суточного запаса.

Объявленный центром в октябре месяце 3-х недельник дал временное улучшение с топливом. С ноября месяца, когда для дороги снова было назначено в плановом порядке Донецкое топливо, топливное положение дороги улучшилось, но ввиду дальнейшего невыполнения нарядов на доставку минерального топлива, положение стало вновь тревожным, так что Управлению ж. д. приходилось посылать свои паровозы в Донбасс за топливом. При сокращении доставки топлива из Донбасса дороге приходилось принимать усиленно меры к увеличению погрузки дров, но в январе и феврале мес. сделать это в полной мере не удалось вследствие недостатка в вагонах и заноса снегом тех линий, на которых были сосредоточены главные запасы дров. За январь назначено было подвести дров по всей линии 21650 к. с., а подвезено же 5370 к. с. за февраль подвезено 7554 к. с. вместо назначенных 17550 к. с. Точно также поступало в значительно меньших размерах и минеральное топливо из Донбасса, так: в январе месяце вместо назначенных по плану 1643 ваг. поступило всего 474 ваг., а в феврале вместо 1512 ваг. поступило 699. Ввиду сокращения подвозки дров к полотну дороги и погрузка дров в январе и феврале значительно пала: в январе вместо назначенных по плану 2385 ваг. погружено 1914 ваг., а в феврале вместо 2408 ваг. погружено 2194 вагонов.

За отсутствием сухих дров ж. д. приходилось пользоваться сырыми прямо с корня, благо-