

даря чему происходило недостаточное парообразование и остановка поездов в пути; точно также и минеральное топливо из Донбасса получалось наравне с хорошим и очень плохого качества, с содержанием золы до 35% и с примесью другой породы.

Как было уже отмечено, недостаток зимней одежды вызывал частые неявки служащих для исполнения служебных обязанностей. Общий % удовлетворения служащих обмундированием в 1921 году не превышал 4—5%; особенно плохо удовлетворялись заявки дороги на зимнюю одежду, между тем последняя, ввиду сильных метелей и морозов, была крайне необходима и отсутствие ее вызывало неявки огромного количества служащих, главным образом, тех, которые работают на открытом воздухе и которые имеют непосредственное отношение к формированию и отправлению поездов, к подаче вагонов под нагрузку и выгрузку. Помимо недостатка в зимней одежде служащие слабо удовлетворялись и продуктами государственного снабжения, так например за ноябрь, декабрь и январь мес. служащие из установленного СТО пайка получили только ржаную муку и мясо, совершенно не получали ни жиров, ни сахара, ни соли, ни кофе, ни спичек, ни табаку, ни мыла. За октябрь и февраль мука выдана не была. Точно также уплата жалования за декабрь и январь задержалась по неимению денежных знаков, коих не хватило, главным образом, по причине повышения тарифных ставок. Уплата денежного довольствия за январь, февраль и март мес., составляла от 61 до 79% общих расходов дороги.

Непрерывно изнашивающийся подвижной состав требовал все более и более сложного и учащенного ремонта, между тем наличие материалов для ремонта падало и в истекшую зиму отсутствовали уже самые ходовые материалы для ремонта подвижного состава.

По неимению литейного чугуна, по нехватке кокса и литейного антрацита, неимения бавдажей, железа для топочных связей, медных трубочек и др. материалов, а равно в связи с наступлением морозов, метелей при недостаточности теплой одежды и несвоевременном получении госснабжения, работа по ремонту паровозов стала заметно падать.

Точно также ниже заданий НКПС (приказ № 1157) произведен ремонт товарных вагонов и только в феврале месяце с получением обшивки кровельного железа и гвоздей работа по ремонту вагонов улучшилась, превысив на 2% плановое задание.

Для того, чтобы иметь должную коммерческую скорость поездов, т. е. быстро перевозить грузы, необходим не только исправный подвижной состав в достаточном количестве, но также и исправный

путь. На деле мы видим, что путь далеко не приведен в исправное состояние по недостатку, главным образом шпал, рельсов, переводных и мостовых брусев и стрелок; смена их за 1921 г. произведена далеко ниже заданий, на 1 января текущего года оставалось несмененными по всей линии 257923 пропитанных шпалы со сроком службы от 10 до 13 лет и 408957 непропитанных шпал со сроком службы от 6 до 12 лет.

Запускаются и такие ценные сооружения, как металлические мосты и гражданские сооружения. За отсутствием олифы, фермы металлических мостов не окрашиваются и уже покрываются ржавчиной. За отсутствием строительных материалов: кровельного железа, стекла, гвоздей, извести, надлежащий ремонт жилых и служебных помещений не производится.

Из затребованных дорогой от центра в 1921 г. наиболее ходовых материалов и запасных частей для ремонта подвижного состава и производства других неотложных работ в количестве 111 наименований ожидалось поступление материалов лишь по 17 наименованиям и при том, далеко не в тех размерах, как затребовано. По восстановлению СТО Губэкономосовещания должны оказывать эвергичную помощь железным дорогам и в деле ремонта подвижного состава в целях выполнения желдорогами в зимнюю кампанию переброски продовольствия и семенного зерна в районы, пораженные неурожаем. Однако, большинство Губэконосо отнеслось к выполнению постановления СТО без достаточного внимания. Только Курский и Черниговский Совнархозы оказали в истекшую зиму посильную помощь, которая, хотя и в малом размере, давала возможность дороге выходить на время из затруднительного положения. Местными силами оказана была существенная помощь кровельным железом, гвоздями, бурой, паклей, тряпками, шерстью и половыми досками. Например железа было отпущено для дороги 100 пудов колосникового, путем обмена на нефть. Так как декрет Совнаркома о применении на транспорте начал хозяйственного расчета вышел 16 января 1922 года, по коему перевозки пассажиров за малыми исключениями объявлены платными, а также и перевозка грузов кооперативов и частных лиц стала платной, то поступление денег в кассу дороги началось в значительных размерах только с февраля месяца; за январь месяц это поступление за разного рода перевозки не достигло 10 миллиардов, в феврале уже превысило 30 миллиардов, а в марте достигло 65 миллиардов, однако эти поступления вместе с усилением средств дороги казной за три первые месяца 1922 года не могли покрыть расходов дороги (приход 245 миллиардов, а расход 270 миллиардов). Поэтому дорога, по неимению средств, не могла использовать свое право по