

ВАЖНЕЙШИЕ ПРОБЛЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЕКАТЕРИНИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 80-Х – 90-Х гг. XIX в.*

В настоящей статье показана историческая необходимость сооружения Екатеринбургской железной дороги. Подробный анализ начального этапа ее становления и развития в эпоху императора Александра III, с 1881 по 1894 г., приводит к глубокому осмыслению, как вскоре после своего открытия данной железнодорожной магистрали удалось стать важнейшей экономической артерией России.

Ключевые слова: Александр III, железнодорожное строительство, Екатеринбургская железная дорога, эксплуатация.

Необходимость в удобных и быстрых путях сообщения возникла гораздо раньше, чем удалось проложить в этом крае Екатеринбургскую железную дорогу. Еще в начале 1870-х гг. местный землевладелец А.Н. Поль, обнаруживший близ местечка Кривой Рог богатые залежи железной руды и образовавший для ее разработки акционерное общество, неоднократно обращался к российскому правительству с ходатайством о строительстве железной дороги. Однако из-за возникших сомнений по поводу ее доходности, ходатайства, в которых Поль предрекал блестящее будущее своему краю, были отклонены [1].

Вместе с тем природные богатства данной местности обусловили настоятельную потребность в железнодорожном строительстве. По этому поводу от представителей Екатеринбургского губернского земского собрания в правительство Александра II поступило новое ходатайство, которое было, наконец, удовлетворено. Проект железнодорожного пути, высочайше утвержденный 22 апреля 1875 г., предполагал строительство двух отдельных участков: от станции Хацепетовки Донецкой железной дороги до ст. Синельниково Лозово-Севастопольской железной дороги и от г. Екатеринослава через Кривой Рог до ст. Казанка Харьковско-Николаевской железной дороги [2].

Военные действия 1877-1878 гг. помешали реализации намеченных планов. И лишь в 1880 году российскому правительству представилась возможность вновь вернуться к рассмотрению проблем, связанных с сооружением железных дорог очереди 1875 г. То обстоятельство, что преимущественное внимание было обращено на Криворожскую [3] и Баскунчакскую железные дороги, объясняется неурожаем, постигшим некоторые южные и восточные российские губернии. Было решено прийти на помощь голодающему населению посредством организации общественных работ в пострадавших районах [4]. Так возникшая в правительственных сферах идея о возвращении к сооружению железных дорог за счет государственных средств стала приобретать вполне осязаемые формы [5].

22 января 1881 г. министр путей сообщения К.Н. Посыет внес в Комитет министров записку № 994 (по Департаменту железных дорог), в которой находился проект положения о Временном управлении по постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог распоряжением правительства [6].

* © Тестов В.Н.

Затем, при рассмотрении в Комитете министров 27 января и 3 февраля 1881 г. вопроса о постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог средствами казны, министр финансов А.А. Абаза, указывая на существовавшее в то время крайне неудовлетворительное состояние хозяйства в громадном большинстве железнодорожных компаний, высказался за необходимость испытать еще раз казенный способ сооружения железных дорог. Причем первым опытом применения данной системы и была бы постройка двух названных линий непосредственным распоряжением казны [7]. Данное положение Комитета министров с учетом некоторых изменений и дополнений было высочайше утверждено 20 февраля 1881 г. [8].

Выписка из журнала Комитета министров 10 и 24 февраля 1881 г. свидетельствует о том, что «постройка Криворожской и Баскунчакской железных дорог производится под главным руководством министра путей сообщения, который действует при этом через посредство особого Временного управления» [9]. Временное управление в пределах сего положения и особо данной ему инструкции (11 июля 1881 г.) пользуется в отношении делопроизводства теми же правами и несет те же обязанности, какие имеет Департамент и Технико-инспекторский комитет железных дорог [10]. Временное управление составляют: председатель, 4 представителя от МПС и по одному – от Минфина и Министерства внутренних дел [11].

В начале 1880-х гг. параллельно железнодорожному строительству началось постепенное огосударствление частных железных дорог за счет казны, поступавших после их выкупа в государственное управление. Генерал-адъютант К.Н. Посьет вновь обратился в Комитет министров с запиской № 2199 (по Временному управлению по постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог) о передаче заведывания эксплуатацией казенных железных дорог этому же управлению [12]. Казенные железные дороги, входя в общую железнодорожную сеть, должны состоять в прямом сообщении как по пассажирскому, так и по грузовому движению с частными дорогами, подчиняться всем ныне существующим на сей предмет правилам и конвенциям. Участвовать на Съездах, как общих, так и частных и специальных по разбору претензий через посредство своих представлений [13]. На основании высочайше утвержденного 15 октября 1882 г. положения Комитета министров данное управление было переименовано во Временное управление казенных железных дорог [14]. Отчеты по эксплуатации железных дорог, заведываемых Временным управлением, представлялись ежегодно министрам путей сообщения, финансов и Государственному контролеру [15].

Для ревизии за строительными операциями, согласно положению, учреждался на месте особый контроль. Этим законодательным актом и было положено начало особым железнодорожным контрольным частям, которые образовывались затем по мере сооружения казенной новых дорог. Сверх общих прав и обязанностей, им предоставлялось право производить предварительные ревизии отпускаемых на строительство государственных средств и фактическая проверка строительных работ и материалов [16]. Устройство и порядок производства ревизии были определены для контрольных частей на дорогах, строившихся под руководством МПС, временными правилами о контрольной проверке операций по постройке казенных железных дорог, выработанными в Госконтроле и утвержденными им же по соглашению с министром путей сооб-

щения 28 марта 1883 г. [17].

В 1882 г. госконтролер Д.М. Сольский в своем отчете императору Александру III указывал, что все предпринятые Госконтролем мероприятия к устройству на железных дорогах действительного правительственного надзора за эксплуатационным их хозяйством не получили до сих пор практического применения вследствие оказываемых Министерством путей сообщения препятствий [18]. По сооружению Екатерининской железной дороги допущены ошибки и недосмотры, сопровождавшиеся денежным ущербом для казны. По мнению Сольского, было бы желательным постоянное присутствие Временного управления на строительных объектах [19]. Весьма крупной ошибкой, по представлению госконтролера, было вновь избранное направление конечных пунктов дороги. При окончательном установлении направления Криворожской железной дороги по высочайше утвержденному 19 июня 1881 г. положению Комитета министров, первоначально избранное ее направление в связи с результатами дополнительных технических изысканий было существенно изменено. Восточный участок главного пути вместо ранее запланированной ст. Хацепетовки начинался от ст. Ясиноватой, а западный примыкал к Харьковско-Николаевской железной дороге несколько севернее, чем предполагалось раньше (у ст. Долинской вместо ст. Казанки) [20].

Признавалось неудачным разрешение вопроса о ее пропускной способности, необходимость внесения изменений в порядок заключения договоров строительной администрации с различными подрядчиками и поставщиками [21].

«С целью устранения происходящих отсюда убытков, Госконтроль предлагал МПС препровождать проекты договоров и условий на предварительное рассмотрение местного контроля дорог. Однако Министерство отклонило это предложение, находя, что оно стеснило бы самостоятельность начальников работ. Тем не менее, не могу не засвидетельствовать, что сооружение рельсовых путей непосредственным распоряжением казны, по сделанному до сего времени опыту, оказалось вообще предпочтительнее способа концессионного и должно быть признано более ограждающим интересы государства, как в отношении качества сооружений, так и в отношении стоимости» [22]. В отчете отмечалась излишняя роскошь в строительстве некоторых сооружений. По этому поводу уместно привести суждение А.И. Чупрова: «На казенных дорогах, строящихся ведомством путей сообщения, стремление к роскоши в сооружениях играет, к сожалению, очень заметную роль, возвышая стоимость пути на значительный процент» [23].

На данные замечания в ноябре 1883 г. министр путей сообщения К.Н. Посыет в своем объяснении № 48 (секретное) императору Александру III привел веские аргументы в пользу целесообразности предпринимаемых правительственных мероприятий по сооружению Екатерининской железной дороги. В частности, было отмечено, что «порицать выбор конечных пунктов этой дороги, после того как он всесторонне был рассмотрен Комитетом министров при участии самого госконтролера и удостоен Высочайшего одобрения, и называть такой выбор крупной ошибкой МПС, не только неосновательно и ошибочно, но, кажется, и неуместно во всеподданнейшем Государю Императору отчете. Тем более что Госконтролю вовсе не подлежит решение вопроса о пропускной способности какой-либо дороги; и что сделанное МПС предложение присылать все проекты договоров и условий на предварительное заключение местного

контроля – незаконно и в данном случае совершенно неудобноисполнимо» [24]. Потому как открылось бы широкое поле пререканиям и разномыслиям между местным контролем и начальниками работ, – и тогда живое строительное дело могло бы совсем остановиться и причинить казне невознагражденные потери. Иное дело – допустить участие Госконтроля в составлении нормальных условий с подрядчиками. Такие условия уже составлены и сообщены Временным управлением на заключение Госконтроля еще в апреле 1883 г. [25].

Сооружение Екатерининской железной дороги осуществлялось в течение трех лет, с мая 1881 г. по май 1884 г., под руководством министра путей сообщения, распоряжением Временного управления и подведомственного ему начальника строительства при участии Госконтроля в ревизии строительных операций [26]. В 1882 г. Криворожская железная дорога по высочайшему повелению была переименована в Екатерининскую, в честь императрицы Екатерины II, в правление которой к России был присоединен Новороссийский край [27].

Дорога прокладывалась от востока к западу по Екатеринославской и Херсонской губерниям и состояла из двух отдельных участков [28]. Восточный участок располагался от ст. Ясиноватая Донецкой железной дороги до ст. Синельниково Лозово-Севастопольской железной дороги (207 верст) с двумя ветвями. Юзовская ветвь пролегла от ст. Авдеевка Екатерининской железной дороги до ст. Юзова Донецкой железной дороги (13 верст). Соединительная ветвь – между ст. Синельниково и постом № 2 на восточном участке Екатерининской железной дороги (2,5 версты) [29].

Западный участок главного пути простирался от ст. Нижнеднепровск Лозово-Севастопольской железной дороги до ст. Долинская Харьковско-Николаевской железной дороги (227 верст) [30] с тремя ветвями: Кайдакская – от ст. Екатеринослав к пристани на берегу реки Днепра у селения Кайдаки (4 версты); Каменская от ст. Запорожье до шпального завода на берегу реки Днепра – ст. Тритузная (9,7 верст); Саксаганская – от ст. Кривой Рог (впоследствии ст. Долгинцево) до ст. Саксагань (ст. Карнаватка), протяженностью 7,4 верст [31], соединявшая главный путь с железными рудниками.

Эксплуатационная длина Екатерининской железной дороги вместе с ветвями составила 471 версту [32]. Оба участка главного пути – западный и восточный – соединились железнодорожной ветвью Лозово-Севастопольской железной дороги Екатеринослав – Синельниково (42 версты), по которому на основании особого соглашения, заключенного Временным управлением с правлением общества Лозово-Севастопольской железной дороги, началось прямое сообщение поездов [33]. Эта линия была присоединена к Екатерининской железной дороге 1 января 1895 г. после состоявшегося в 1894 г. перехода в казну Лозово-Севастопольской железной дороги [34].

Для соединения западного участка с оконечностью Синельниковской ветви Лозово-Севастопольской железной дороги, расположенной на противоположной стороне Днепра, был построен замечательный по своей величине двухъярусный мост, отличившийся той особенностью, что экипажная езда осуществлялась в верхнем ярусе, а паровозное движение – в нижнем [35]. В целом на сооружение Екатерининской железной дороги было израсходовано 21 466 667 руб. или 45 576 руб. на версту. Стоимость Днепровского моста составила 2 633 333 руб. [36] Эти результаты были значительно дешевле стоимости

концессионных железных дорог [37]. Екатерининская железная дорога была открыта 18 мая 1884 г. [38]

Несмотря на большие сомнения в выгодности ее эксплуатации, всего за 7,5 месяцев валовый доход составил 735 831 руб., а чистый – 24 150 руб. [39]. По мнению Госконтроля, сумма эта сравнительно с высокой стоимостью дороги представляется совершенно ничтожной. Тем не менее факт ее получения нельзя считать лишеным значения, учитывая неизбежность неустойчивости и затруднений на начальном этапе движения, вредно отразившихся как на сумме эксплуатационных расходов, так и на доходности дороги [40].

В 1885 г. чистый доход дороги составил 307 945 руб. [41], в 1886 г. – 390 226 руб. [42], в 1887 г. – 760 000 руб. [43] В 1888 г. чистый доход превысил 1 млн. руб. [44], а в 1889 г. – достиг уже 2 070 000 руб. [45] Таким образом, всего через пять лет со дня открытия Екатерининская железная дорога стала одной из доходнейших казенных дорог России [46].

1890 год ознаменован новыми достижениями в эксплуатации дороги – чистый доход составил 2 300 000 руб. [47] 1891 год принес 2 812 245 руб. чистой прибыли [48]. Такое постоянное и значительное увеличение доходности дороги указывает, что деятельность ее соответствует экономическим условиям местности, по которой она пролегает [49]. Значительная прибыль (2 759 381 руб.) Екатерининской железной дороги в 1892 г. еще раз убеждает в ее важном экономическом значении [50]. Несмотря на неблагоприятные условия эксплуатации: неурожай, кризис в каменноугольной промышленности, холерную эпидемию и на понижение тарифов на многие важнейшие грузы дороги – руду, лес, рельсы, зерно – чистый доход составил 7,2% на затраченный капитал по ее сооружению [51]. 1893 год также был прибыльным (3 200 000 руб.) для этой дороги [52].

Следует отметить, что рост доходности дороги не был прямо пропорционален увеличению объема перевозок, как на других железных дорогах. Это объясняется тем, что важнейшими грузовыми перевозками являлись, за исключением зерна и железа, малоценные грузы – уголь, железная руда, камень, для которых предусмотрены низкие тарифы [53].

Между тем столь быстрое возрастание доходности Екатерининской железной дороги связано, во-первых, с сооружением больших металлургических заводов. Богатые залежи криворожской железной руды и близость донецкого каменного угля обусловили за десятилетнее существование дороги ввод в строй действующих следующих заводов: Каменского – при станции Тритузной, Гданцевского – недалеко от ст. Кривой Рог и Александровского – близ ст. Екатеринослав. Здесь также расположились трубопрокатный завод Шодуара и завод Гантке, изготавливающий скрепления, проволоку, гвозди, болты и другие изделия [54].

Во-вторых, географическое положение способствовало тому, что значительное количество грузов, следовавших ранее из Донецкого района в юго-западный край страны, направилось именно через эту дорогу.

И, в-третьих, оказав большое влияние на развитие сельского хозяйства близлежащих местностей (посевные площади зерновых культур, ежегодно увеличиваясь, к 1894 г. возросли до 450 % по сравнению с началом 1880 гг.), Екатерининская железная дорога приобрела новые грузовые потоки зерна, которые к концу десятилетней эксплуатации достигли 22 600 000 пудов.

На увеличение объемов перевозки и, соответственно, ее доходности большое влияние оказали новая Богодуховская железнодорожная линия (1888 г.) протяженностью 20 верст, с несколькими частными ветвями и продолжение Саксаганской линии (1893 г.) протяженностью 16,5 верст, с подъездными и на-грузными ветвями [55]. Осенью 1892 г. начались работы по устройству второго пути на более трудной части восточного участка от ст. Демурино до ст. Синельниково (91 верста). Несмотря на плотное дорожное движение, строительные работы были окончены летом 1894 г. Проблемы, связанные с продолжением второго пути на остальной части восточного участка между ст. Ясиноватая и Демурино, были решены к 15 ноября 1894 г., с которого началось регулярное движение поездов. Второй участок между ст. Гришино и Демурино открылся уже к лету 1895 г. [56]

Так Екатерининская железная дорога вскоре своего открытия стала одной из важнейших южных промышленно-транспортных артерий России. Соединив Криворожье с Донбассом, она создала благоприятные условия для стремительного развития отечественной тяжелой индустрии [57].

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Краткий обзор деятельности и постепенного развития казенной Екатерининской железной дороги за время деятельности ее существования со дня ее эксплуатации. Екатеринослав, 1894. С. 3.
2. Краткий обзор деятельности и постепенного развития казенной Екатерининской железной дороги за время деятельности ее существования со дня ее эксплуатации. С.4.; Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896. С. 95-96.
3. Исходя из того, что в архивных материалах и официальных правительственных документах дореволюционного периода данная железная дорога именуется именно так, автор оставляет за собой право сохранить ее истинное название.
4. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров / Под ред. А.Н. Куломзина. Т.3. СПб., 1902. – С. 185.
5. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров / Под ред. А.Н. Куломзина. Т.4. – СПб., 1902. С.316.
6. Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с начала 1881 г. по 31 мая 1898 г. включительно. – СПб., 1900. С.3.
7. Обзор деятельности Министерства финансов во время царствования императора Александра III (1881 – 1894). СПб., 1902. С. 569; Министерство финансов 1802 – 1902. Ч. 2. – СПб., 1902. С. 267.
8. Дополнительный выпуск систематического сборника узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с 1 июня 1898 г. по 31 июня 1899 г. СПб., 1901. С. XI; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. СПб., 1902. С. 2.
9. Цит. по: Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 265. Оп. 1. Д. 772. Л. 5.
10. Кульжинский С. О реорганизации центральных установлений МПС по управлению железных дорог // Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия. В. LVIII. – СПб., 1911. С. 2.
11. РГИА. Ф. 265. Оп. 1. Д. 772. Л. 5; Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с начала 1881 г. по 31 мая 1898 г. включительно. СПб., 1900. С. 4.
12. Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с начала 1881

- г. по 31 мая 1898 г. включительно. – СПб., 1900. С. 6.
13. РГИА. Ф. 265. Оп. 1. Д. 772. Л. 46.
 14. Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с начала 1881 г. по 31 мая 1898 г. включительно. – СПб., 1900. С. 6-7.
 15. Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с начала 1881 г. по 31 мая 1898 г. включительно. С. 8.
 16. Общий обзор развития и деятельности Государственного контроля в царствование государя императора Александра III (1881 – 1894). – СПб., 1901. С. 15-16.
 17. Общий обзор развития и деятельности Государственного контроля в царствование государя императора Александра III (1881 – 1894). С.16.
 18. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 1099. Оп. 1. Д. 219. Л. 1 об.
 19. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1882 г. – СПб., 1883. С.118.
 20. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров / Под ред. А.Н. Куломзина. Т.3. – СПб., 1902. С. 185.
 21. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1882 г. СПб., 1883. С. 118-119.
 22. Цит по: Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1882 г. – СПб., 1883. С. 120.
 23. Цит. по: Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог. – М., 1909. С. 61.
 24. ГАРФ. Ф. 1099. Оп. 1. Д. 219. Л. 5 об.
 25. Там же. Л. 5 об.
 26. Краткий очерк деятельности МПС 1874 – 1886 // Журнал МПС. 1887. № 45. С. 35-36.
 27. Исторический очерк развития путей сообщения в России / Под ред. П.Х. Спасского. – СПб., 1913. С. 27.
 28. Краткий очерк деятельности МПС 1874 – 1886 // Журнал МПС. 1887. № 45. С. 35-36.
 29. Краткий очерк деятельности МПС 1874 – 1886 // Журнал МПС. С. 36.
 30. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С. 202.
 31. Краткий обзор деятельности и постепенного развития казенной Екатерининской железной дороги за время деятельности ее существования со дня ее эксплуатации. Екатеринослав, 1894. С. 5-6.
 32. Журнал МПС. СПб., 1887. № 46. С.67.
 33. Краткий очерк деятельности МПС 1874 – 1886 // Журнал МПС. 1887. № 45. С. 36-37.
 34. Исторический очерк развития путей сообщения в России / Под ред. П.Х. Спасского. – СПб., 1913. С. 27.
 35. Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 год включительно / Сост. М.И. Хилков, под ред. В.М. Верховского. Вып. II. СПб., 1901. С. 297.
 36. Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 год включительно / Сост. М.И. Хилков, под ред. В.М. Верховского. Вып. II. С. 297.
 37. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С. 202.
 38. Журнал МПС. СПб., 1887. № 46. С. 67; Краткий обзор деятельности и постепенного развития казенной Екатерининской железной дороги за время деятельности ее существования со дня ее эксплуатации. – Екатеринослав, 1894. С. 3.
 39. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1885 г. – СПб., 1886. С. 116.
 40. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1885 г. – С. 116.
 41. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1886 г. – СПб., 1887. С. 117.
 42. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1887 г. – СПб., 1888. С. 143.
 43. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1887 г. С.144.
 44. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1888 г. – СПб., 1889. С. 154.
 45. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1889 г. – СПб., 1890. С. 128.
 46. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1889 г. С.128.
 47. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1890 г. – СПб., 1891. С. 121.
 48. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1891 г. – СПб., 1892. С. 108.
 49. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1891 г. С.108.

50. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1892 г. – СПб., 1893. С. 120.
51. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1892 г. С.120.
52. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1893 г. – СПб., 1894. С. 118.
53. Краткий обзор деятельности и постепенного развития казенной Екатеринбургской железной дороги за время деятельности ее существования со дня ее эксплуатации. – Екатеринослав, 1894. С. 10.
54. Краткий обзор деятельности и постепенного развития казенной Екатеринбургской железной дороги за время деятельности ее существования со дня ее эксплуатации. С. 7.
55. Там же. С. 8.
56. Там же. С. 11.
57. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. – М., 1975.С. 202.

V.N. TESTOV

THE MAJOR PROBLEMS OF CONSTRUCTION AND OPERATION EKATERINSK OF THE RAILWAY IN 80-TH-90-TH XIX OF A CENTURE.

The militarian aviation-engineering university (WAIU) Voronezh

In present clause historical necessity of construction of the Ekaterinsk railway is shown. The detailed analysis of the initial stage of its becoming and development during an epoch of emperor Alexander III, with 1881 on 1894, leads to deep judgement as soon after the opening the given trunk-railway it was possible to become the major economic artery of Russia.

Key words: Alexander III, railway building, the Ekaterina's railway, operation.