

27270

ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.



В. LXVII.

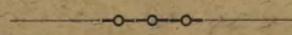
(67)

39584

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



Самаро-Златоустовская жел. дор.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой“, Знаменская, 27.
1911.

27240
ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

Слѣдующіе Труды Комиссіи

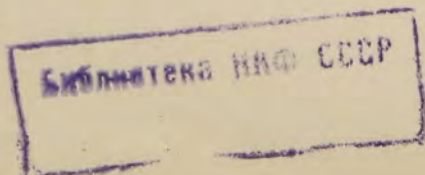
84519

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Риккера,
Невскій, 14.

№№ вы-
пусковъ.

Цѣна.
Р. К.

- I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи — 75
- II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предѣтельствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ — 20
- III. Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. 1 —
- IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ Искерпанъ.
- V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ 3 —
- VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г.г. Искерпанъ.
- VII. О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ — 75
- VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій Искерпанъ.
- IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги,—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ — 50
- X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло И. Рербергъ Искерпанъ.
- XI. Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ . . . 3 —
- XII. О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ 1 —



- | | | |
|--------|--|------------|
| XIII. | Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ | Исчерпанъ. |
| XIV. | Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ | 3 — |
| XV. | Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г. | Исчерпанъ. |
| XVI. | Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г. | Исчерпанъ. |
| XVII. | Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ | Исчерпанъ. |
| XVIII. | Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій | Исчерпанъ. |
| XIX. | Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ | Исчерпанъ. |
| XX. | Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. | 1 50 |
| XXI. | Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго | Исчерпанъ. |
| XXII. | Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій | 2 — |
| XXIII. | Главные причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ | 4 — |
| XXIV. | I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августъ мѣсяцъ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.
II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Риццони | Исчерпанъ. |

№№ вы- пусковъ.	Цѣна. Р. К.
XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Куль- жинскій	— 50
XXVI. Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы.	1 50
XXVII. О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи	— 75
XXVIII. Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ до- рогъ. Н. Петровъ	— 50
XXIX. Правительственные источники образованія капи- таловъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX. О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI. О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій.	— 75
XXXII. Матеріалы по вопросу о реорганизациі управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ	Исчер- панъ.
XXXIII. Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ же- лѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV. Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскій	— 75
XXXV. Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ	— 75
XXXVI. О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Куль- жинскій	— 75
XXXVII. Матеріалы по обследованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII. Матеріалы по обследованію Юго-Западныхъ же- лѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX. Матеріалы по обследованію Екатерининской же- лѣзной дороги.	3 —
XL. Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I.	3 —
XLI. Тоже. Часть II.	3 —
XLII. Тоже. Часть III.	3 —
XLIII. Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50
XLIV. Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокраще- ніемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, проектъ рас- ходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ парово- зовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV. Планъ раіона обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ.	Исчер- панъ

XLVI. Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія	5 —
XLVII. Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирую- щихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатации подъѣздныхъ путей и вѣтвей	5 —
XLVIII. Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX. Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —
L. Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплоатаціоннымъ отчетамъ этихъ дорогъ	2 —
LI. Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хо- зяйства съ 1907 г. Н. Петровъ	— 75
LII. Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LIII. Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снаб- женіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова	1 —
LIV. Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обще- ствахъ.	1 —
LV. Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LVI. Матеріалы по обслѣдованію Николаевской желѣзной дороги	3 —
LVII. Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ	1 25
LVIII. О реорганизации Центральныхъ Установленій Ми- нистерства Путей Сообщенія по управленію же- лѣзными дорогами. С. Кульжинскій	1 —
LIX. Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова	1 50
LX. Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе Н. Петровъ	— 50
LXI. Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на сред- ства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго.	1 —
LXII. Статья 683 ч. 1 т. X Свода законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пере- смотра. Г. Н. Каргановъ	1 50

LXIII. Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXIV. О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій	1 50
LXV. О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
LXVI. Матеріалы по обследованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 —
LXVII. Матеріалы по обследованію Самаро-Златоустовской жел. дор.	3 —

Б) Печатаются:

LXVIII. Матеріалы по обследованію Либаво-Роменской жел. дор.	— —
LXIX. Матеріалы по обследованію Сибирской жел. дор.	— —

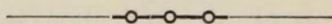
ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. LXVII.

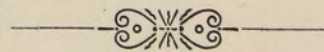
МАТЕРІАЛЫ

П О

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



Самаро-Златоустовская жел. дор.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Тип. Т-ва п. ф. „Электро-Типографія Н. Я. Стойковой“, Знаменская, 27.
1911.

Всего страниц 100
Издательство "Ленинградское отделение
Издательского центра "Лань"

1994

МАТЕМАТИКА

10

ИЗДАТЕЛЬСТВО "ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИЗДАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА "ЛАНЬ"

ИЗДАТЕЛЬСТВО "ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИЗДАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА "ЛАНЬ"

ИЗДАТЕЛЬСТВО

ИЗДАТЕЛЬСТВО "ЛЕНИНГРАДСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ИЗДАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА "ЛАНЬ"

О Г Л А В Л Е Н І Е.

	<i>Стр.</i>
Общія свѣдѣнія о дорогѣ	I
I. Журналъ засѣданій для обсужденія программъ Высшей Комиссіи по хозяйственнымъ и организаціоннымъ во- просамъ	1
II. Журналъ засѣданія въ Восточномъ пораіонномъ комитетѣ	149
III. Описаніе объѣзда дороги	161
IV. Приложенія.	

Общія свѣдѣнія о дорогѣ.

REPRODUCTION OF THE ORIGINAL

Общія свѣдѣнія о дорогѣ.

Составъ сѣти.

Самаро-Златоустовская ж. д. составилась изъ слиянія бывшей частной Оренбургской ж. д. (Батраки-Оренбургъ) и казенной—отъ Кинеля до Челябинска. Последняя, построенная на средства казны, была открыта для общаго пользованія частями, а именно:

Кинель-Уфа-452 вер. въ сентябрь 1888 г.

Уфа-Златоустъ 300 вер. въ сентябрь 1900 г.

Златоустъ - Челябинскъ въ октябрь 1892 г.

Ст. Челябинскъ, принадлежавшая Самаро-Златоустовской ж. д. съ 1 марта 1907 года перешла въ вѣдѣніе Сибирской.

Линія отъ Батраковъ до Кинеля построена бывшимъ Обществомъ Оренбургской ж. д.; открытіе ея движенія, кромѣ Волжскаго моста, послѣдовало 1 янв. 1877 г.; 30 авг. 1880 г. открытъ Волжскій мостъ.

1 января 1893 г. Оренбургская ж. д. перешла въ вѣдѣніе казны и присоединена къ Самаро-Златоустовской съ наименованіемъ обѣихъ дорогъ „Самаро-Златоустовская ж. д. съ Оренбургской вѣтвью“.

1 января 1905 г. участокъ отъ Кинеля до Оренбурга переданъ въ вѣдѣніе Ташкентской ж. д.

Вѣтвь Кротовско-Сергіевская (узкоколейная) построена на средства казны. Правильное движеніе открылось 1 ноября 1898 года.

Вѣтвь Бердяушъ - Сатка - Бакаль построена на средства казны. Движеніе открылось 20 декабря 1900 года.

Вѣтвь Вязовская-Катавъ-Ивановскій заводъ построена на средства казны. Правильное движеніе на всемъ протяженіи началось съ 15 октября 1905 года.

Второй путь укладывается участками; первый участокъ второй колени отъ Самары до Кинеля былъ открытъ 19 ноября 1898 года.

Протяженіе.

Эксплоатаціонная длина дороги 1221 вер.

Протяженіе всѣхъ путей 2120,014 вер.

Въ томъ числѣ:

Ширококолейныхъ:

Главнаго пути:

Батраки-Челябинскъ. 1056 в. 301 с.

Бердяушъ-Бакаль. 48 „ 450 „

Вязовая-Катавъ-Ивановскій заводъ.	34 в. 075 с.
Второго пути:	
Батраки - Самара	113 „ 162 „
Самара-Кинель	37 „ 484 „
Симская-Міассъ.	230 „ 407 „
Станціонныхъ и разъѣздныхъ	482 „ 145 „
Вѣтвей общаго пользованія	15 „ 112 „
„ частнаго „	13 „ 431 „

Узкоколейныхъ (1 метр.):

Главнаго пути:	
Кротовка-Сергіевскъ	80 в. 242 с.
Станціонныхъ и разъѣздныхъ.	9 „ 205 „

Всего 2120 в. 014 с.

Подвижной составъ. Подвижной составъ дороги на 1-е января 1910 года состоялъ изъ:

Паровозовъ:

пассажирскихъ.	108
товарныхъ 8-ми колесныхъ.	417
товарныхъ 6-ти колесныхъ	76
танковыхъ	5
узкоколейныхъ	8

Всего 614

Вагоновъ:

товарныхъ.	14598
пассажирскихъ.	1437

Мастерскія.

Главныя мастерскія находятся:

въ Самарѣ, площадью.	2298 кв. саж.
„ Уфѣ „	4027 „ „

Всего 6325 кв. саж.

Депо.

На дорогѣ имѣется 4 коренныхъ депо съ 234 стойлами (отчетъ 1909 г.).

Водоснабженіе.

Самаро - Златоустовская ж. д. снабжается водой въ 57-ми пунктахъ.

Число машинистовъ—68; кочегаровъ—121.

Общій расходъ воды за 1909 г. выразился цифрой въ 588,527 куб. саж.

Цѣна одной куб. саж. воды, не считая процентовъ и амортизаціи,—39 коп.

Станціи.	Въ 1909 г. на Самаро-Златоустовской ж. д. находилось:	
	станцій	66
	полустанція	1
	разъѣздовъ	73
	постовъ	4
	при нихъ имѣлось:	
	пакгаузовъ 12587,83 кв. с. на	4195,29 в.
	крытыхъ платформъ 1944,93 „ „ „	648,28 „
	открытыхъ „ 4369,69 „ „ „	1456,44 „
	Площадей, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ 18087,97 „ „ „	6030,28 „
	площадей, могущихъ быть отведенными для склада 48918,50 кв. с. на	16306,10 в.
	Элеваторъ съ механическимъ оборудованіемъ на 300.000 пуд.	
	Зернохранилище безъ механическаго оборудованія на	420.000 пуд.
	Складовъ и складочныхъ помѣщеній, приписанныхъ къ дорогѣ, числомъ 836, вместимостью въ	44.995.993 пуд.

Рельсы. На дорогѣ имѣется 4 типа рельсъ:
 24 и 24^{1/3} фунта въ пог. футѣ — на главной линіи Батраки-Челябинскъ, 22^{1/2} фун. въ пог. футѣ — на главной линіи и на вѣтви Вязовая-Катавъ-Ивановскій заводъ.
 20 фун. въ п. футѣ — на вѣтви Бердяушь-Бакаль.

Шпалы. До 1905 г. укладывались шпалы 3-хъ породъ: еловыя, сосновыя и лиственныя; послѣ 1905 г. — исключительно сосновыя: еловыя не могли удовлетворить повысившимся требованіямъ, а поставка шпалъ лиственныхъ породъ прекратилась съ отходомъ снабжавшей ими Оренбургской вѣтви къ Ташкентской ж. д.
 Въ 1909 году уложена партія случайно приобрѣтенныхъ на выгодныхъ условіяхъ дубовыхъ шпалъ.
 Съ 1904 года началась укладка пропитанныхъ шпалъ. Дорога имѣетъ собственный шпалопропиточный заводъ на раз. Дема; шпалы пропитываются хлористымъ цинкомъ.

Телеграфъ.	Въ 1909 году Самаро-Златоустовская ж. д. имѣла:	
	аппаратовъ Юза	3
	„ Морзе Симплексъ	275
	„ „ Дуплексъ	6
	„ жезловыхъ	184
	„ телефонныхъ	482
	„ фонопорныхъ - станціонныхъ и поѣздныхъ	145
	номераторовъ телефонныхъ	16

номераторныхъ звонковъ	28
указательныхъ приборовъ на водокачкахъ	48
повторителей семафоровъ	53
семафоровъ электрическихъ	16
блокъ-аппаратовъ	48
звонковъ	217
колоколовъ	29
педалей путевыхъ	38
элементовъ	7739
общее число телеграфистовъ	550
число депешъ на каждого	16455

**Вспомогательныя
предпріятія.**

Въ настоящее время на Самаро-Златоустовской ж. д. существуютъ два вспомогательныхъ предпріятія: ссудная операція, открытая 1 сентября 1893 г. и складочная, открытая 26 февраля 1896 года.

I.

Журналъ засѣданій для обсужденія программъ
Вышей Комиссіи по хозяйственнымъ и органи-
заціоннымъ вопросамъ.

24 и 25 іюня 1910 года въ управленіи Самаро-Златоустовской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи членовъ Комиссіи Д. И. Герценвица и П. В. Синадино, предсѣдателя Восточнаго порайоннаго комитета, представителей Самаро-Златоустовской ж. д., при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи А. Д. Лаврентьевъ и С. М. Воищевъ, состоялись засѣданія для выясненія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ.

Хотя разсмотрѣніе вопросовъ, относящихся къ отдѣльнымъ службамъ происходило не въ порядкѣ службъ, указанномъ въ программѣ, но настоящій журналъ, въ цѣляхъ единообразія, излагается въ порядкѣ программы.

І. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

Открывая первое засѣданіе, Предсѣдатель Подкомиссіи, считая, что задачи Высшей Комиссіи извѣстны всѣмъ участвующимъ въ засѣданіяхъ лицамъ, и замѣтивъ, что программы вопросовъ были заранѣе разосланы канцеляріей Комиссіи, проситъ приступить къ обсужденію

вопроса І.

І. Всѣ ли новыя работы, производимыя на дорогѣ, вызываются дѣйствительною необходимою? Имѣется ли обоснованный и планомѣрный проектъ развитія пропускной и провозной способности дороги?

Замѣститель начальника сл. пути, давъ утвердительный отвѣтъ по первой части вопроса, докладываетъ, что на дорогѣ составлялись проекты развитія, обнимавшіе десятилѣтній періодъ; въ 1908 году было предложено составить такой планъ до конца 1912 года, т. е. на 5 лѣтъ; планъ былъ составленъ, но осуществленія не получилъ, и послѣ этого составлялись проекты на одинъ годъ, при чемъ въ общемъ придерживались первоначальнаго плана, хотя въ нѣкоторыхъ частяхъ иногда отъ этого плана отступали.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что въ сл. движенія строгій планъ развитія пропускной способности былъ составленъ въ 1905 году; согласно этому плану предполагалось довести пропускную способность участка Батраки-Кинель до 38 паръ и участка Кинель-Челябинскъ до 20 паръ; дальнѣйшая задача сводилась бы въ такомъ случаѣ къ поддержанію такого размѣра пропускной способности. Работы плана 1905 года были поглощены планомъ развитія дороги 1908 года.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, дѣйствительно ли выражалась потребность движенія 38 парами, начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ утвердительно и подтверждаетъ это указаніемъ, что въ настоящее время движеніе составляетъ 28 паръ товарныхъ поѣздовъ и 5 паръ пассажирскихъ въ періодъ наибольшаго движенія, совпадающій съ зимнимъ временемъ, что при неразвитіи ст. Самара и Кинель дѣлаетъ движеніе затруднительнымъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о второмъ пути, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что два пути на Самаро-Златоустовской ж. д. уложены на участкахъ: Батраки-Кинель, Асекѣево-Филипповка и Симская-Міассъ. Необходимо усилить при настоящемъ движеніи и участки Шафраново-Раевка и Шафраново - Аксеново, а также Талды-Булакъ-Пріютово, самые трудные въ тяговомъ отношеніи перегоны. Вопросъ объ этомъ усиленіи возбуждался какъ по плану работъ 1908 года, такъ и въ то время, когда было предложено ввести 30 парный графикъ. Слѣдуетъ замѣтить, что хотя это требованіе основывалось на предполагавшихся размѣрахъ переселенческаго движенія, но это относится вообще къ исполненію работы двадцатипарнаго графика на этомъ участкѣ.

На вопросъ Предсѣдателя о провозной способности начальникъ службы движенія сообщаетъ, что, считая ее удовлетворяющей потребностямъ движенія, онъ все же высказываетъ пожеланіе о большемъ примѣненіи на дорогѣ тяжелыхъ паровозовъ.

На предложеніе Предсѣдателя Подкомиссіи высказаться по разсматриваемому вопросу, предсѣдатель Восточнаго порайоннаго комитета Г. І. Лесинскій сообщаетъ, что наиболѣе существеннымъ является вопросъ о развитіи станцій Самара, Кинель и Батраки, гдѣ передача достигаетъ 850 вагоновъ, а также объ усиленіи моста черезъ Волгу, чрезъ который изъ-за невозможности пропустить все движеніе нормальнымъ порядкомъ приходится допускать двойную тягу.

На указаніе Предсѣдателя Подкомиссіи, что кредитъ на развитіе ст. Кинель отпущенъ въ настоящемъ году, начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что хотя средства на развитіе имѣются, но дорога не можетъ приступить къ нему, такъ какъ неизвѣстно, какой изъ вариантовъ проекта будетъ принятъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Продолжая далѣе, предсѣдатель Восточнаго порайоннаго комитета указываетъ, что въ отношеніи участка Челябинскъ-Кинель вопросъ стоитъ совершенно иначе, такъ какъ изъ 35 милл. пудовъ сибирскаго груза $\frac{5}{7}$ передается по Сѣвернымъ дорогамъ и лишь около 10 милл. по Самаро-Златоустовской. Когда будутъ построены дороги Тюмень-Омская и Бугульминская, то онѣ также отвлекутъ грузы, такъ что пропускная способность участка бу-

детъ достаточна, и желательна лишь смягчить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ уклоны.

Предлагая перейти къ обсужденію

вопроса 2,

2. Производство необходимыхъ работъ соображается ли со временемъ года наиболее удобнымъ для самого производства? Производятся ли хозяйственныя перевозки и ремонтъ подвижного состава въ наиболее благоприятное для нихъ время? Имѣется ли планъ хозяйственныхъ и служебныхъ перевозокъ (перевозка балласта)?

Предсѣдатель Подкомиссіи обращаетъ особенное вниманіе на послѣднюю часть вопроса, предусматривающую составленіе плана хозяйственныхъ и служебныхъ перевозокъ.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что планы составляются и своевременно посылаются для свѣдѣнія и руководства начальникамъ отдѣленія. По возможности хозяйственныя перевозки производятся въ наивыгоднѣйшее для эксплуатаціи время, но, разумѣется, есть матеріалы, которые неизбѣжно приходится перевозить въ теченіе цѣлаго года.

По вопросу 3

3. Какія мѣры принимаются для устраненія излишней, невызываемой дѣйствительными потребностями дѣла, требовательности при приемкѣ матеріаловъ, запасныхъ частей или произведенныхъ работъ?

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что для устраненія излишней требовательности при приемкѣ матеріаловъ, не вызываемой дѣйствительными потребностями дѣла, принимаются слѣдующія мѣры:

1) техническія условія на поставку матеріаловъ составляютъ въ такомъ видѣ, чтобы матеріалъ по качеству отвѣчалъ своему назначенію, но въ то же время не составлялъ роскоши, чѣмъ достигается пониженіе цѣны, и

2) если доставленный поставщикомъ матеріалъ не вполне отвѣчаетъ техническимъ условіямъ или образцу дороги, но въ то же время для работы годенъ, то такой матеріалъ принимается по соглашенію съ поставщикомъ со скидкой, опредѣленную приѣмочной комиссіей и совѣтомъ управленія или начальникомъ дороги по принадлежности.

Главный контролеръ И. И. Кулябко-Корецкій, на обращенное къ нему предложеніе Предсѣдателя Подкомиссіи высказаться по вопросу, заявляетъ, что хотя отдѣльные единичные случаи излишней требовательности и наблюдались, но на общее хозяйство дороги это вліянія не оказало.

По вопросу 4

4. Не имѣется ли излишнихъ задержекъ при расче-

главный бухгалтеръ докладываетъ, что расчеты и уплаты подрядчикамъ за работы какъ изъ эксплуатаціоннаго кредита, такъ и изъ иныхъ источниковъ производятся безъ задержекъ. Что же

тахъ и уплатахъ поставщикамъ или подрядчикамъ? Сколько имѣется неоплаченныхъ счетовъ? Какъ продолжительны задержки уплатъ? Причины этихъ задержекъ.

касается до расчетовъ поставщиковъ за поставляемые ими на дорогу матеріалы и топливо, то задержки въ уплатѣ имъ денегъ имѣли мѣсто на значительныя суммы.

На 1 января 1909 года состояло кредитовъ за поставленные матеріалы и нефтяные остатки всего на 7.788.700,35 руб.

изъ коихъ причиталось:

1) Государственному банку по выдачамъ (удостовереніямъ) за счетъ дороги	2.475.404,87	„
2) Департаменту Неокладныхъ Сборовъ (акцизъ)	209.000,00	„
3) Сборамъ своей дороги	1.105.479,96	„
4) Казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ	530.631,33	„
и 5) Частнымъ лицамъ и учрежденіямъ	3.468.184,19	„

Итого 7.788.700,35 руб.

Столь значительная задолженность оборотнаго капитала произошла, главнымъ образомъ, вслѣдствіе:

1) непополненія его изъ средствъ эксплуатаціи 1907 и 1908 г.г. за недоассигнованіемъ кредита на перерасходы этихъ двухъ лѣтъ, на 2.998.121,00 руб.

и 2) недостаточности самого оборотнаго капитала, ибо средствъ по оборотному капиталу имѣлось въ размѣрѣ лишь 3.882.894,00 „

тогда какъ наличіе матеріаловъ въ складахъ дороги (считая и топливо) достигло на 1 января 1909 г. до 8.736.131,00 „

т. е. наличіе матеріаловъ превысило средства на 4.853.237,00 „

Итого 7.851.358,00 руб.

На 1 января 1910 года задолженность оборотнаго капитала, за усиленіемъ средствъ послѣдняго, уже понизилась, т. е. на упомянутое число кредитовъ состояло лишь на . 3.631.472,00 руб.

въ томъ числѣ перешедшіе кредиторы, какъ оставшіеся неудовлетворенными съ 1909 года:

а) Департаментъ Неокладныхъ Сборовъ	209.000,00	„
б) Казенныя дороги	398.256,83	„

Итого 607.256,83 руб.

Изъ представляемаго особаго списка можно усмотрѣть, что 15 іюня 1910 г. состояло долговъ за матеріалы на 1.403.621,04 руб.

Причины несвоевременнаго учиненія расчетовъ (задержки) за матеріалы обуславливаются нижеслѣдующимъ:

1) Наличіемъ матеріаловъ въ складахъ дороги, превышающимъ средства по оборотному капиталу:

На 1 января 1910 года состояло въ складахъ матеріаловъ и топлива на 8.274.831 руб.
 средства же по оборотному капиталу на то же число опредѣлялись въ размѣрѣ 4.844.147,26 „

т. е. имѣлась перезаготовка на 3.430.683,74 руб.

2) Ассигнованіемъ и переводами кредита эксплуатаціи на мѣстное казначейство въ первые мѣсяцы года изъ расчета $\frac{1}{12}$, такъ какъ при этихъ условіяхъ мѣстное управленіе дороги не имѣетъ возможности отчислять въ началѣ года на пополненіе средствъ оборотнаго капитала сумму, равную хотя бы полугодовому расходу матеріаловъ, потребляемыхъ на эксплуатацію, такъ наприимѣръ:

на надобности эксплуатаціи израсходовано матеріаловъ за первое полугодіе (1909 года)
 $\left(\frac{8.509.358}{2} \right) = 4.254.679$ руб.;

такимъ образомъ, если бы въ началѣ текущаго года отчислить въ оборотный капиталъ округленно 4.000.000 руб., то тѣмъ самымъ дорога имѣла бы возможность сразу удовлетворить всѣхъ имѣвшихся на 1 января 1910 г. кредиторовъ къ оборотному капиталу.

Въ дѣйствительности же кредиты эксплуатаціи текущаго года переводились на мѣстное казначейство по мѣсяцамъ.

Переведено было:

въ январѣ	2.000.000 руб.
„ февралѣ	1.764.000 „
„ мартѣ	2.029.075 „
„ апрѣлѣ	1.700.000 „

Кромѣ того, въ томъ же апрѣлѣ 1910 г. переведено было по утвержденной росписи 7.954.843 „

Итого переведено было
 на 1 мая 1910 г. 15.447.918 руб.

При этомъ необходимо принять въ соображеніе, что по точному смыслу § 3 Высочайше утвержденного 12 іюня 1900 года мнѣнія Государственнаго Совѣта объ оборотныхъ капиталахъ — расчеты между кредитами и оборотными капиталами должны производиться въ предѣлахъ суммы дѣйствительнаго расхода матеріаловъ, т. е., что оборотный капиталъ пополнять возможно лишь въ размѣрахъ, соответствующихъ дѣйствительному расходу матеріаловъ.

Отчетныя данныя за 1909 г. даютъ въ этомъ отношеніи слѣдующее (за ½ года):

Приобрѣтено было матеріаловъ:

въ январѣ на	817.655 руб.
„ февралѣ „	503.077 „
„ мартѣ „	816.106 „
„ апрѣлѣ „	303.395 „
„ маѣ „	1.061.778 „
„ іюнѣ „	1.239.291 „

Итого за ½ года . . . 4.741.302 руб.

Въ дѣйствительности за тотъ же періодъ времени израсходовано было на эксплуатацію матеріаловъ:

въ январѣ на	570.603 руб.
„ февралѣ „	587.388 „
„ мартѣ „	655.446 „
„ апрѣлѣ „	662.087 „
„ маѣ „	755.563 „
„ іюнѣ „	697.024 „

Итого за ½ года . . . 3.928.111 руб.

Указанныя данныя подтверждаютъ, что, на точномъ основаніи § 3 положенія объ оборотныхъ капиталахъ, отчисленная сумма въ оборотный капиталъ недостаточна для полного удовлетворенія поставщиковъ соотвѣтственно поступленія матеріаловъ на дорогу.

Хотя матеріалы, поступающіе на дорогу, расходуются и на инныя надобности (новыя работы и т. п.), но нерѣдко пополненіе средствъ оборотнаго капитала въ началѣ года, хотя бы авансовымъ пополненіемъ, производить не представляется возможности за неоткрытіемъ этихъ кредитовъ.

Главный контролеръ заявляетъ, что платежи подрядчикамъ и поставщикамъ, за исполненныя ими разнаго рода обязательства, поступали на предварительную ревизію контроля въ большинствѣ случаевъ лишь спустя 20—30 дней послѣ приѣмки работъ или поставокъ, поступленіе платежей на 40-й—50-й день составляло примѣрно 20 процентовъ отъ количества уплатъ на 20-й—30-й день и, наконецъ, около 8% отъ всѣхъ платежей поступало на 60-й—70-й день, не говоря объ единичныхъ случаяхъ задержекъ въ уплатахъ, доходящихъ до 3 лѣтъ, причина чего заключалась въ неправильныхъ дѣйствіяхъ агентовъ управленія дороги въ смыслѣ производства работъ безъ надлежащихъ на то разрѣшеній; — яркимъ примѣромъ можетъ служить случай постройки въ 1907 года подрядчикомъ Кузякинымъ на ст. Глуховская пакгауза, стоимостью около 10.000 руб., каковая работа не только до сего времени не оплачена, но и вопроса

объ изысканіи способа удовлетворенія подрядчика расчетомъ управленіемъ дороги не возбуждалось.

Наличіе такого порядка расчетовъ, несомнѣнно, учитывается въ неблагопріятномъ для казны смыслѣ контрагентами дороги при заключеніи съ дорогою обязательствъ въ цѣляхъ справедливой компенсаціи по утратѣ времени пользованія принадлежащими имъ капиталами. Руководствуясь этимъ соображеніемъ, контроль возбудилъ настоящій вопросъ въ 1910 г., вслѣдствіе чего послѣдовало изданіе 30 августа циркуляра по линіи за № 5, коимъ, подъ опасеніемъ личной отвѣтственности агентовъ дороги, вмѣнено имъ въ обязанность принять всѣ мѣры къ болѣе своевременному удовлетворенію расчетами подрядчиковъ и поставщиковъ.

Съ изданіемъ этого распоряженія контроль долженъ засвидѣтельствовать наблюдаемое имъ въ настоящемъ вопросѣ замѣтное улучшеніе.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, въ какой срокъ производится уплата денегъ рабочимъ, замѣститель начальника сл. пути опредѣляетъ этотъ срокъ въ двѣ недѣли, при чемъ поясняетъ, что эти сроки распредѣляются такъ: на присылку табелей въ управленіе тратится 4—5 дней, на проведеніе ихъ въ управленіи сл. пути 4—5 дней и, наконецъ, на проведеніе черезъ контроль 4—5 дней. Уменьшеніемъ всѣхъ этихъ сроковъ можно достигнуть уменьшенія общаго срока уплаты, но не болѣе чѣмъ на 3 дня.

Главный контролеръ заявляетъ, что стремясь къ тому, чтобы не задерживать уплатъ рабочимъ заработанныхъ ими денегъ, контроль отказался отъ провѣрки въ контролѣ табелей; желательнѣе эту, такъ сказать, частную мѣру провести въ жизнь и узаконить.

Главный бухгалтеръ замѣчаетъ, что для рабочихъ не имѣетъ особаго значенія, въ какой срокъ послѣ работы они получаютъ деньги; важно лишь, чтобы уплаты производились регулярно въ установленные сроки, которые должны быть объявлены.

Начальникъ матеріальной сл. заявляетъ, что, благодаря выдачѣ авансовъ смотрителямъ складовъ, расчетъ рабочихъ производится ими каждую субботу изъ этого аванса.

По вопросу 5

5. При установленіи техническихъ условій и требованій на поставку и работы во- начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что еще 3 года тому назадъ техническихъ условій дорога не имѣла; были собраны техническія условія со всѣхъ дорогъ, переданы для отзыва службамъ и, послѣ обсужденія тамъ, часть изъ нихъ—

до 70—прошла черезъ совѣтъ управленія дороги, а остальные—
 выработано ихъ до 100—ждутъ утвержденія.

обще и въ особен-ности на поставкимо-массовыя: топливо, шпалы, рельсы, скрѣпленія, подвижной составъ и его запасныя части не примѣняется ли излишней строгости и односторонности? Обращается ли вниманіе не только на соображенія спеціально техническія, но и на соображенія хозяйственныя?

По вопросу 6

6. Какими мѣрами обеспечивается правильное установленіе расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расходования топлива, нормъ премій за экономичный ремонтъ или вообще за сбереженіе, за нагрузку и выгрузку, за успешное составленіе поѣздовъ, за пробѣгъ поѣзда и др.? Списокъ установленныхъ на дорогѣ премій.

замѣститель начальника сл. тяги докладываетъ, что расцѣнки сдѣльныхъ работъ для мастерскихъ выработаны въ мастерскихъ же, которыя представляютъ бюллетени о фактическомъ заработкѣ.

Въ настоящее время имѣется въ сл. тяги инженеръ, просматривающій расцѣнки и регулирующій ихъ такъ, чтобы заработокъ не превосходилъ поденную плату свыше, чѣмъ на 45%.

Что касается нормъ на топливо, то онѣ устанавливаются 4 раза въ годъ и при томъ такъ, чтобы паровозныя бригады зарабатывали преміи не свыше 60 коп. на 100 паровозоверсть.

Относительно ремонта паровозовъ существовало съ давнихъ поръ особое положеніе, но оно было плохо разработано и въ дѣйствительности преміи выдавались не за ремонтъ паровозовъ, а за пробѣгъ; на будущее время выработаны преміи и за ремонтъ паровозовъ и вагоновъ. Кромѣ того, по сл. тяги дѣйствуетъ еще премія за исправное движеніе поѣзда; эта премія выдается смазчику въ томъ случаѣ, если поѣздъ прошелъ определенное разстояніе безъ отцѣпокъ.

Замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что на дорогѣ существуютъ и напечатаны нормальныя расцѣнки, являющіяся основаніемъ при составленіи смѣтъ; въ матеріальной службѣ имѣются номенклатурныя цѣны, и такъ какъ эти цѣны не одинаковы для всѣхъ участковъ, то и дѣйствительная стоимость работъ на разныхъ участкахъ—разная, почему общихъ единичныхъ цѣнъ не существуетъ.

Д. И. Герценвицъ, замѣчая, что расцѣночныя вѣдомости составляются, вѣроятно, примѣнительно къ урочному положенію, проситъ сообщить, оказываются ли цѣны ихъ выше или ниже,

чѣмъ если высчитать ихъ точно по урочному положенію, на-
примѣръ, по плотничнымъ работамъ.

Замѣститель начальника сл. пути подтверждаетъ, что рас-
цѣночныя вѣдомости составляются на основаніи Урочнаго По-
ложенія, но не примѣняя его указаній въ полномъ объемѣ,
почему цѣны получаютъ ниже, не исключая и плотничныхъ
работъ.

Д. И. Герценвицъ, приводя примѣръ, что по урочному по-
ложенію на кубъ каменной кладки назначается 1,25 куб. саж.
камня, что при большихъ работахъ оказывается излишнимъ,
проситъ сообщить, по Урочному ли Положенію рассчитывается
матеріаль на работы.

Замѣститель начальника сл. пути, отвѣчая въ общемъ
утвердительно, заявляетъ, что все же обращается вниманіе на то,
какая въ дѣйствительности производится работа и какой тре-
буется матеріаль.

Начальникъ сл. движенія заявляетъ, что изъ работъ, про-
изводимыхъ по особымъ расцѣнкамъ, къ сл. движенія отно-
сятся лишь работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ; онѣ производятся
по цѣнамъ, объявленнымъ для каждой станціи отдѣльно въ
особыхъ циркулярахъ. Если жизненные условія станціи тре-
буютъ увеличенія какой-либо изъ объявленныхъ цѣнъ, то стан-
ція вызываетъ ревизора движенія, который, удостовѣрившись въ
этомъ, составляетъ особый актъ, согласно которому начальникъ
сл. движенія и измѣняетъ расцѣнку. Премія по нагрузкѣ и вы-
грузкѣ считается дѣйствующей на дорогѣ, но фактически она
не выдается, такъ какъ поступаетъ цѣликомъ на уплату пре-
тензій по № 193.

На предложеніе Предсѣдателя Подкомиссіи сообщить объ
установленныхъ на дорогѣ преміяхъ по утилизациі подвижного
состава, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что для пре-
мій №№ 1 и 4 дорога, предполагая ввести таковыя съ 1 сен-
тября 1910 г., испрашивала по смѣтѣ 1911 г., для уплаты преміи
за послѣднюю треть 1910 г., кредитъ въ 18.000 руб., назначено же
лишь 5.000 руб.; между тѣмъ для успѣшности эксплуатаціи раз-
мѣръ преміи имѣетъ большое значеніе.

На предложеніе Предсѣдателя Подкомиссіи высказаться по
вопросу, главный контролеръ замѣчаетъ, что напечатанныя
расцѣночныя вѣдомости работъ, о коихъ шла рѣчь, нѣсколько
устарѣли. Въ вопросахъ, доходящихъ до совѣта, это обстоятель-
ство учитывается и совѣтъ соображается съ дѣйствительностью,
такъ что вѣдомости въ частныхъ случаяхъ измѣняются. Жела-
тельно, поэтому, вновь переработать существующія вѣдомости.

Начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что служба имѣетъ
двухлѣтній опытъ хозяйственныхъ работъ по нагрузкѣ и вы-
грузкѣ матеріаловъ. Результаты опыта получились хорошіе и

изъ прибыли 20⁰/о отчисляется въ казну, 10% въ запасный фондъ и отъ 13 до 42⁰/о получаютъ служащіе; цѣны же, по которымъ производятся эти работы, устанавливаются ежегодно совѣтомъ управленія дороги.

По вопросу 7

7. Обращается ли достаточное вниманіе на устраненіе изъ заключаемыхъ договоровъ всякаго рода неполноты или неясности, которыя давали бы контрагентамъ основаніе и толковывать смыслъ договора въ ущербъ желѣзнымъ дорогамъ или возбудить въ нихъ опасенія, что исполненіе договора можетъ вызвать съ ихъ стороны какіе-либо прямо непредусмотрѣнные расходы, для выполненія которыхъ имъ приходится обезпечивать себя нѣкоторымъ повышеніемъ договорныхъ цѣнъ?

замѣститель начальника сл. пути заявляетъ, что на дорогѣ замѣчается много крупныхъ исковъ, основанныхъ на договорахъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, участвуетъ ли юрисконсультъ въ составленіи этихъ договоровъ, замѣститель начальника сл. пути отвѣчаетъ отрицательно и добавляетъ, что большее количество исковъ можетъ быть отчасти объяснено тѣмъ, что въ районѣ дороги имѣется много частныхъ повѣренныхъ, которые ищутъ работы. Эти повѣренные специализируются въ искахъ къ желѣзнымъ дорогамъ, между тѣмъ какъ отвѣчать по этимъ искамъ приходится юридическому отдѣлу, заваленному работою.

Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ, что если юрисконсультъ не принимаетъ участія въ составленіи договоровъ, это слѣдуетъ признать упущеніемъ со стороны дороги.

Помощникъ начальника дороги замѣчаетъ, что договоры, обыкновенно, составляются по образцамъ.

Замѣститель начальника сл. пути возражаетъ, что онъ имѣлъ въ виду одиночные договоры, не составляемые по опредѣленной формѣ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что, при рассмотрѣніи въ совѣтѣ всякаго рода подписокъ, всегда принимаетъ участіе и юрисконсультъ.

Помощникъ главнаго контролера указываетъ, что заявленіе замѣстителя начальника сл. пути относится, вѣроятно, къ прошедшему времени, и въ настоящее время возможность такого порядка устранена.

Помощникъ начальника дороги заявляетъ, что, вслѣдствіе возникшихъ недоразумѣній при обсужденіи даннаго вопроса, въ Высшую Комиссію будетъ представлена подробная справка.

По вопросу 8

8. Какія мѣры принимаются противъ злоупотребленій разнаго рода, какъ на примѣръ: противъ бесплатной перевозки пассажировъ, товаровъ, разныхъ хищеній и т. п.

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что кромѣ ревизоровъ движенія и ревизоровъ поѣздовъ ревизію пассажирскихъ поѣздовъ производятъ еще начальники станцій, имѣющіе 3-хъ помощниковъ, и старшіе помощники. Установить ихъ очередь на производство контроля не представляется возможнымъ и они контролируютъ по личной инициативѣ. Однако, управленіе службы считало число лицъ, контролирующихъ пассажирскіе поѣзда, недостаточнымъ и испрашивало кредитъ на установленіе института контролеровъ. Кредитъ былъ отпущенъ Управленіемъ желѣзныхъ

дорогъ въ размѣрѣ 10.000 руб., но Государственная Дума въ немъ отказала. Въ настоящее время дорогъ по смѣтѣ 1911 года назначено 5.000 руб. и предположено установить три системы контроля: 1) для извѣстнаго ряда поѣздовъ—постоянный, 2) по инициативѣ лица, имѣющаго право ревизовать поѣзда, и 3) по календарной системѣ. Однако, тотъ контроль, при которомъ служебный персоналъ отвлекается отъ его прямыхъ обязанностей, слѣдуетъ считать наименѣе желательнымъ; поэтому удобнѣе сосредоточить контроль въ отдѣльную часть. Слѣдуетъ отмѣтить, что уже и въ настоящее время, благодаря принятымъ мѣрамъ, процентъ безбилетныхъ очень понизился.

Главный контролеръ отмѣчаетъ, что въ распоряженіи Государственнаго Контроля на линіи имѣется 12 агентовъ и, кромѣ того 2 контролера по доходной части, и всѣмъ имъ поручено производить ревизію поѣздовъ; кромѣ того, такое же порученіе дается и чинамъ контроля, посылаемымъ по линіи съ порученіями. Въ общемъ нужно признать, что управленіе дороги заботится объ уничтоженіи безбилетнаго проѣзда, въ чемъ и успѣваетъ.

Предсѣдатель Восточнаго порайоннаго комитета считаетъ, что внезапный контроль не имѣетъ особаго значенія, такъ какъ въ настоящее время не столько развитъ проѣздъ безбилетныхъ, сколько проѣздъ по неправильнымъ билетамъ; такъ, напримѣръ, кондуктора, не пробивая билетовъ, могутъ передавать ихъ другимъ пассажирамъ, практикуется поддѣлка компостеровъ и т. п.; и чтобы бороться съ такими злоупотребленіями, нуженъ контроль сплошной по примѣру, введенному на Рязанско-Уральской ж. д., гдѣ въ первый же годъ при примѣненіи этой мѣры перевыручка по пассажирскому движенію выразилась въ 600.000 руб., изъ которыхъ лишь 150.000 руб. явились естественнымъ приростомъ, а остальные результатомъ контроля; только для такого контроля нужно выбирать надежныхъ людей и хорошо оплачивать ихъ трудъ.

По поводу хищеній начальникъ сл. движенія высказываетъ, что для огражденія дороги отъ возникающихъ претензій желательно имѣть, такъ называемыхъ, довѣрительныхъ агентовъ въ мѣстахъ, куда преимущественно назначаются грузы какъ, напримѣръ, въ Новомъ Порту, Виндавѣ, Ригѣ и т. п. На обязанности выше-названныхъ агентовъ лежитъ выясненіе всѣхъ обстоятельствъ, послужившихъ къ возникновенію данной претензіи, а въ подлежащихъ случаяхъ на нихъ лежитъ обязанность въ установленіи доказательствъ непричастности дороги къ происшествію съ грузомъ, имѣвшему послѣдствіемъ претензію.

Необходимо замѣтить, что Самаро-Златоустовской ж. д. приходится, при утратѣ пломбъ, при ослабленіи ясности контрольных знаковъ на нихъ, навѣшивать свои пломбы и на вагоны, поступив-

ше съ чужихъ дорогъ, и въ такихъ случаяхъ нести отвѣтственность за грузы, принятые съ другихъ дорогъ.

Тутъ дѣятельность указанныхъ агентовъ можетъ быть очень полезной.

Быль, на примѣръ, случай, когда, при помощи имѣющагося на дорогѣ особаго агента по разслѣдованію претензій, была доказана непричастность Самаро-Златоустовской ж. д. къ уtratѣ мануфактурнаго товара, такъ какъ агентомъ было установлено, что кирпичъ, оказавшійся въ исправной тарѣ вмѣсто мануфактуры, былъ выработанъ на кирпичныхъ заводахъ г. Красноярска и могъ быть помѣщенъ только въ районѣ потребления этого кирпича, почему и злоупотребленіе съ грузомъ было совершено до перехода вагона на Самаро-Златоустовскую ж. д.

Претензии также искусственно создаются какъ отправителями, такъ и получателями грузовъ и во многихъ случаяхъ безъ участія агентовъ дороги.

Въ виду этого надлежащее инструктированіе по коммерческой части станціонныхъ агентовъ и постоянный высшій ревизіонный надзоръ за дѣятельностью станцій и обслуживаемаго ими района является безусловно необходимымъ. На 1911 г. управление дороги внесло въ смѣту, дополнительно къ существующему штату, 3-хъ коммерческихъ ревизоровъ, на обязанности которыхъ лежало бы и ознакомленіе съ мѣстными отправителями и получателями, ихъ дѣятельностью, добросовѣстностью и т. п. При выполненіи послѣдняго условія дорога въ указанныхъ ревизорахъ имѣла бы лицъ, которыя могли бы дать необходимый для защиты интересовъ дороги матеріалъ. И теперь иногда приходится привлекать къ суду и отправителя и агента, способствовавшаго злоупотребленію, но суды часто считаютъ злоупотребленія недоказанными и въ этомъ отношеніи указанные агенты дороги могли бы принести существенную пользу.

По вопросамъ 9 и 10

9. Какія мѣры принимаются къ охранѣ интересовъ дороги при приѣмкѣ, перевозкѣ и сдачѣ грузовъ для достиженія правильности взвѣшиванія, оцѣнки порчи и утраты доставленныхъ товаровъ, и къ устраненію упущеній при расчетахъ за храненіе и другія услуги жел. дорогъ? начальникъ сл. движенія высказываетъ, что количество возникающихъ претензій находится въ извѣстномъ соотвѣтствіи съ качествомъ личнаго состава служащихъ; такъ, на примѣръ, очень важно, чтобы вѣсовщики являлись людьми надежными; между тѣмъ предѣльные оклады ихъ настолько низки, что поднять качественный уровень ихъ затруднительно, такъ какъ наиболее надежные изъ нихъ не дорожатъ своею службою и уходятъ на болѣе обезпечивающее ихъ занятіе при первой возможности; Самаро-Златоустовская ж. д. хотя и увеличила окладъ 30 вѣсовщиковъ до 600 руб. въ годъ, назвавъ ихъ приѣмщиками, все же дальнѣйшее увеличеніе содержанія этихъ весьма отвѣтственныхъ агентовъ провести за неимѣніемъ средствъ не можетъ.

10. Въ какой мѣрѣ достаточна и целесообразно организована охрана интересовъ дороги въ случаяхъ споровъ, разрѣшаемыхъ судами? Выяснить причины сильнаго возрастанія судебныхъ исковъ къ дорогѣ и претензій, заявляемыхъ въ рекламационномъ порядкѣ.

Кромѣ того для поднятія уровня служащихъ желательнo устроить при управленіи подготовительные курсы; однако дорога не можетъ получить для нихъ необходимаго кредита.

Охрана грузовъ на дорогѣ производится черезъ стражниковъ, содержимыхъ по Отд. VII, гл. I, и сторожей, оплачиваемыхъ изъ кредита по № 193. Было предположено передать всю охрану жандармской полиціи, пока переданы только стражники. Не смотря на то, что стражники значительно лучше оплачиваются, приходится наблюдать случаи увольненія и стражниковъ за нетрезвость и злоупотребленія.

Для охраны грузовъ имѣютъ существенное значеніе заборы, которые на такихъ станціяхъ, какъ на примѣръ, Батраки, необходимы; ст. Батраки Казанской частной дороги оборудована въ этомъ отношеніи прекрасно, между тѣмъ какъ по Самаро-Златоустовской ж. д. ассигнованій на постройку заборовъ недостаточно.

Предсѣдатель Подкомиссіи высказываетъ, что въ такихъ случаяхъ, когда склады устроены за счетъ сбора въ $\frac{1}{5}$ коп., казалось бы правильнымъ и заборы устраивать за этотъ же счетъ.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что весь кредитъ изъ $\frac{1}{5}$ коп. расходуется на еще болѣе существенно необходимыя работы. Д. И. Герценвицъ указываетъ, что иногда за счетъ $\frac{1}{5}$ коп. производятся работы, относящіяся къ III отд., а также, на примѣръ, ремонтъ мостовыхъ, что нельзя считать правильнымъ.

Начальникъ сл. движенія продолжаетъ, что дорога уплачиваетъ значительныя суммы по претензіямъ за недовѣсь; въ этомъ отношеніи первенствующее значеніе имѣетъ недостатокъ вѣсовъ, которыми дорога была оборудована дѣйствительно слабо; на это обстоятельство обращено большое вниманіе и въ 1910 г. дорога будетъ имѣть 80% отъ полагающагося по нормѣ количества вѣсовъ..

Далѣе, значительныя потери принесъ дорогѣ хлѣбъ, перевозимый насыпью, который Сызрано-Вяземская ж. д. настолько строго принимала, что если онъ сыпался изъ вагона, при ударѣ молоткомъ по стѣнамъ вагона, вагонъ браковался, между тѣмъ какъ подвижной составъ по своему состоянію не вполне отвѣчалъ перевозкѣ насыпью. Вопросъ былъ поставленъ настолько остро, что пришлось для урегулированія его обратиться къ Управленію ж. д. и къ предсѣдателю Восточнаго порайоннаго комитета.

Важное значеніе имѣетъ еще и то обстоятельство, что овесъ и нѣкоторые другіе сорта сибирскаго хлѣба поступаютъ на дорогу сырыми и часто очень засоренными, о чемъ въ документахъ никакихъ отмѣтокъ дѣлать нельзя, а затѣмъ приходится нести отвѣтственность.

На замѣчаніе Предсѣдателя Подкомиссіи, что является непонятнымъ, почему дорога платитъ за засоренный хлѣбъ, началь-

никъ коммерческой сл. заявляетъ, что съ нѣкоторыхъ поръ дорогѣ запрещено составлять жандармскіе протоколы о засоренности хлѣба. Дорога также предполагала при посредствѣ биржевого комитета установить предѣльныя нормы засоренности, но биржевой комитетъ отъ этого отказался.

Начальникъ сл. движенія добавляетъ, что подобный же вопросъ возникалъ и по отношенію влажности хлѣба, и также безрезультатно.

Предсѣдатель Подкомиссіи интересуется, не представляется ли возможнымъ возбудить этотъ вопросъ въ пораіонномъ комитетѣ, такъ какъ, дѣйствительно, одна дорога не можетъ установить тотъ или другой порядокъ въ вопросѣ общаго значенія.

Предсѣдатель пораіоннаго комитета сообщаетъ, что въ комитетѣ этотъ вопросъ разсматривался въ связи съ вопросомъ о складочныхъ помѣщеніяхъ, при чемъ предполагалось установить опредѣленныя нормы. Провѣрка всякаго такого рода нормъ связана съ необходимостью пользоваться особыми приборами, что могутъ дѣлать такія учрежденія, какъ элеваторы, но не могутъ дѣлать отдѣльныя станціи. Южные порты допускали засоренность хлѣба до 5% и когда на элеваторахъ стали очищать хлѣбъ, то отправители жаловались, такъ какъ у нихъ принимали засоренный хлѣбъ, а при очисткѣ количество его уменьшалось. Въ то же время порты Балтійскаго моря требуютъ чистый хлѣбъ, такъ что придти къ однообразному рѣшенію врядъ ли возможно.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что при осмотрѣ дорогъ южнаго раіона въ 1909 году онъ пришелъ къ заключенію, что соръ даже искусственно подмѣшиваютъ. Вообще вопросъ этотъ имѣетъ общее значеніе и примѣненіе какихъ-либо мѣръ въ раіонѣ одного пораіоннаго комитета еще не рѣшаетъ вопроса. Вопросъ является вопросомъ положенія хлѣбной торговли Россіи вообще и для упорядоченія его должны быть приняты общія мѣры.

Предсѣдатель пораіоннаго комитета, присоединяясь къ высказанному Д. И. Герценвицемъ, замѣчаетъ, что, если въ стандартахъ указывается допускаемый % засоренности хлѣба, то, очевидно, болѣе чистаго хлѣба никто и не повезетъ.

П. В. Синадино указываетъ, что на степень засоренности хлѣба оказываетъ наибольшее вліяніе повышеніе и пониженіе цѣны: съ повышеніемъ цѣны на хлѣбъ засоренность его увеличивается. Хлѣбъ за границу покупается по пробамъ, а затѣмъ, когда онъ купленъ, то въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ, какъ въ Одессѣ, онъ сосредоточенъ въ мелкихъ рукахъ, поддерживаемыхъ банками, — грузятъ другой хлѣбъ, чѣмъ былъ въ образцахъ. Поставщику такъ поступающему сбавляютъ цѣну, но все же онъ получаетъ много прибыли; между тѣмъ такой способъ имѣетъ большое общегосударственное значеніе, такъ какъ нашъ хлѣбъ по добросовѣстности

доставки имѣть худшую репутацію, чѣмъ того заслуживаетъ по своему качеству.

Что касается ответственности дорогъ, то ее слѣдовало бы уменьшить и, кромѣ того, связать съ заявленіемъ претензій лишь со стороны отправителя; но въ такомъ случаѣ съ него слѣдовало бы взыскивать лишнюю плату, какъ бы страховку, если онъ желаетъ хорошій хлѣбъ; эти мѣры имѣютъ, разумѣется, общій характеръ.

Присоединяясь къ высказанному П. В. Синадино, Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что, понимая, насколько страдаютъ при этомъ интересы мелкихъ хозяевъ, балтійскіе порты могли поставить дѣло совершенно иначе. Важно, чтобы о всякихъ недобросовѣстныхъ въ этомъ отношеніи дѣйствіяхъ отправителей дороги заявляли Предсѣдателю порайоннаго комитета, а послѣдніе дѣйствовали черезъ биржевые комитеты на отправителей.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что интересы дорогъ въ разсматриваемомъ отношеніи охраняются начальниками станцій и ревизорами движенія, при чемъ оказывается, что часть претензій объясняется недоглядомъ указанныхъ агентовъ. Необходимо усилить штаты и имѣть такихъ коммерческихъ агентовъ, которые бы знали по возможности всѣхъ отправителей. Въ настоящее время, при пониженіи цѣнъ на хлѣбъ обыкновенно усиливаются злоупотребленія, что и понятно, такъ какъ, сдавая хлѣбъ плохой и въ меньшемъ количествѣ, отправители стараются выгадать, на чемъ только возможно. Слѣдить въ это время такъ тщательно, какъ это требуютъ обстоятельства дѣла, ревизоры движенія совершенно не могутъ, почему дорога и просила усилить штаты коммерческихъ ревизоровъ и коммерческихъ агентовъ, которые могли бы охранить интересы дороги въ обстоятельствахъ, подобныхъ, на примѣръ слѣдующему: хлѣбъ, который поступаетъ въ Виндаву, взвѣшивается на механическихъ вѣсахъ, гдѣ предварительно проходитъ по лентѣ и вывѣтривается, давая убыль въ 20% всего количества пребывающихъ вагоновъ, тогда какъ при взвѣшиваніи на обыкновенныхъ вѣсахъ—только 8% всего количества вагоновъ.

Д. И. Герценвицъ, признавая принципиальную справедливость замѣчанія В. Э. Иванова, считаетъ, что усиленіе штата коммерческихъ ревизоровъ съ указываемой цѣлью практически вызываетъ затрудненія, такъ какъ если всѣ дороги пожелаютъ то же, то получится институтъ какихъ то представителей дорогъ, необходимость котораго совершенно не очевидна, почему въ кредитъ на этотъ предметъ, по крайней мѣрѣ, Государственная Дума, вѣроятно, откажетъ.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что, указывая на большое мѣсто хозяйства, онъ полагалъ необходимымъ принять мѣры.

Предсѣдатель Подкомиссіи склоняется къ тому, что на главнѣйшихъ станціяхъ могли бы быть такіе агенты.

П. В. Синадино считаетъ, что коммерческіе агенты необходимы на тѣхъ станціяхъ, гдѣ казенныя дороги примыкаютъ къ частнымъ; на ихъ обязанность слѣдуетъ возложить и наблюдение за дѣйствіями дорогъ въ отношеніи направленія грузовъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ высказаться по вопросу 9 представителей юридической части управленія Самаро-Златоустовской ж. д.

Замѣститель юрисконсульта докладываетъ, что за 1909 и 1910 г.г. число какъ претензій, такъ и исковъ значительно возросло; это явленіе замѣчается не только на Самаро-Златоустовской ж. д.; оно оказывается общимъ для всѣхъ дорогъ и составляетъ, разумѣется, весьма большое мѣсто въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

Причинъ возрастанія исковъ много и въ послѣднее время, послѣ рѣшенія Сената по дѣлу Климова, обращаютъ на себя вниманіе иски о вознагражденіи за потерю трудоспособности вслѣдствіе такъ называемаго травматическаго невроза; иски эти возросли до громадной цифры и дорогамъ въ этомъ отношеніи приходится выдерживать борьбу съ экспертизой частныхъ врачей, діагнозъ которыхъ, какъ можетъ подтвердить представитель врачебной сл. ставится слишкомъ быстро; между тѣмъ, согласно такой экспертизѣ, судъ присуждаетъ машинистамъ по 12—15 тысячъ рублей, признавая полную неспособность ихъ къ труду.

Сенатъ, куда переносится въ концѣ концовъ дѣло по существу вопросовъ не рѣшаетъ, и слѣдовательно дорогамъ приходится обыкновенно платить, такъ какъ двѣ предыдущія инстанціи часто присуждаютъ съ дорогъ, ибо судъ всегда въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ приходитъ на помощь истцамъ. Что касается мѣръ противъ такого зла, то снѣ обсуждались на сѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей и единственно къ чему могъ притти сѣздъ, какъ къ средству сокращенія такихъ исковъ,—возможно болѣе широкая огласка неосновательныхъ заключеній врачей.

Замѣститель юрисконсульта высказываетъ далѣе пожеланіе, чтобы законъ 1903 года примѣнялся и къ желѣзнодорожнымъ служащимъ; иски служащими предъявляются на основаніи 683 ст., которая за 30 лѣтъ существованія ея толковалась всегда слишкомъ распространенно, между тѣмъ какъ логически слѣдуетъ примѣнять ее только къ пассажирамъ, къ каковой точкѣ зрѣнія Сенатъ, повидимому, и приходитъ въ настоящее время. Существующее предположеніе страховать служащихъ позволяетъ думать, что вопросъ упростится, но пока слѣдуетъ признать желательнымъ, чтобы суды придавали значеніе освидѣтельствованію пострадавшихъ желѣзнодорожными врачами.

П. В. Синадино вполне присоединяется къ тому, что опредѣленіе травматическаго невроза, дѣлаемое въ какіе-нибудь

$\frac{1}{4}$ часа на судѣ врачами, нельзя считать основательнымъ; право такой экспертизы должно быть предоставлено лѣчебницамъ губернскимъ или земскимъ или казеннымъ лѣчебницамъ для душевнобольныхъ.

Главный врачъ дороги указываетъ, что травматическій неврозъ—болѣзнь, научные признаки которой еще недостаточно установлены; поэтому нельзя не только, такую болѣзнь обследовать въ $\frac{1}{4}$ часа, но и довѣрить опредѣленіе ея не специальнымъ лѣчебницамъ тѣмъ болѣе, что вообще діагнозу нашихъ больницъ не всегда можно довѣрять. Желательно, поэтому, учрежденіе особыхъ лѣчебницъ подобно тому, какъ по слухамъ устраивается въ Петербургѣ специально для пользованія больныхъ травматическимъ неврозомъ, который теперь является распространенной болѣзью.

На вопросъ Предсѣдателя о другихъ дѣлахъ юридической части, замѣститель юрисконсульта докладываетъ, что дѣлъ вообще не очень много, что отчасти объясняется и тѣмъ, что въ районѣ дороги мало скупщиковъ претензій.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что претензій вообще поступаетъ много, но изъ нихъ сравнительно немногія передаются въ судъ и потому минуютъ юридическій отдѣлъ.

Начальникъ коммерческаго отдѣла добавляетъ, что дорога отказываетъ только въ сомнительныхъ претензіяхъ; если же претензія ясна и правильна, то дорога предпочитаетъ платить по ней по соглашенію и безъ суда.

По вопросу II

II. Въ какой мѣрѣ организація счетоводства и отчетности приспособлена для своевременнаго сообщенія распорядительнымъ органамъ свѣдѣній, необходимыхъ для наблюденія за цѣлесообразнымъ ходомъ дѣла, за своевременною остановкою расходовъ неспѣшныхъ и направленіемъ средствъ на удовлетвореніе неотложныхъ потребностей. Выяснить, въ какіе сроки получаютъ свѣдѣнія о расходахъ, приблизительно и точныя.

Главный бухгалтеръ докладываетъ, что въ началѣ года кредиты разассигновываются по службамъ или по отдѣламъ, службою пути по участкамъ, службою тяги по депо и мастерскимъ и т. п. Сл. пути, имѣющая матеріальную отчетность, не списываетъ матеріаль сразу на работы и заключаетъ ее по окончаніи работы или части ея.

Приблизительныя свѣдѣнія о расходахъ выясняются не ранѣе второго за отчетнымъ мѣсяца, главнымъ образомъ, въ зависимости отъ времени полученія матеріальной отчетности съ линіи, при чемъ расходы, зависящіе отъ размѣровъ движенія также выясняются приблизительно въ эти же сроки въ зависимости отъ времени выясненія свѣдѣній о совершенныхъ пробѣгахъ и перевозкахъ; при этомъ расходы, прямо зависящіе отъ размѣровъ движенія и количества перевезенныхъ грузовъ, учитываются смѣтными измѣрителями.

Точныя свѣдѣнія о расходахъ эксплуатаціи ежемѣсячно устанавливаются отчетами. Время представленія отчетности службами въ главную бухгалтерію установлено на третій мѣсяць послѣ отчетнаго.

Ближайшимъ средствомъ для своевременнаго ознакомленія распорядителей кредитовъ съ ихъ положеніемъ являются бюджетныя книги.

Слѣдуетъ замѣтить, что часто бываютъ случаи, когда представляются свѣдѣнія о расходахъ по №№, при чемъ принимается во вниманіе возможность перерасхода, но вопросъ о немъ остается открытымъ до выясненія общихъ результатовъ исполненія смѣты. Напримѣръ, по № 37 дорогѣ ассигновано 400.000 руб. и до настоящаго времени вся эта сумма израсходована и предвидится перерасходъ до 700.000 руб.

На вопросъ Д. И. Герценвица, о перерасходѣ за 1909 г. главный бухгалтеръ опредѣляетъ его около 1.000.000 рублей.

На вопросъ Д. И. Герценвица удовлетворены ли претензіи прошлыхъ лѣтъ, главный бухгалтеръ отвѣчаетъ утвердительно въ отношеніи претензій уже рассмотрѣнныхъ и разрѣшенныхъ къ оплатѣ.

По вопросу 12

12. Годовые отчеты—ихъ составъ и недостатки. Запросить заключеніе управленія ж. д. о желательныхъ измѣненіяхъ въ отчетахъ и смѣтахъ какъ по формѣ, такъ и по существу.

главный бухгалтеръ докладываетъ, что въ мартѣ 1910 г. Управленіе желѣзныхъ дорогъ прислало форму новаго отчета; форму эту въ примѣненіи ея къ выясняющимся даннымъ по Самаро-Златоустовской ж. д. предполагается рассмотреть въ совѣщаніи, послѣ чего соображенія управленія дороги будутъ представлены и въ Высшую Комиссію.

Предсѣдатель пораіоннаго комитета указываетъ, что форма существующаго отчета не удовлетворяетъ пораіонный комитетъ, на обязанность котораго возложено слѣдить за правильностью утилизациі подвижнаго состава, для чего необходимо рассмотрѣніе отчета. Неудовлетворительность заключается въ томъ, что количество поѣздо-верствъ и вагоно-осе-верствъ не такъ важно для сужденія о хозяйственности утилизациі состава, какъ количество полезныхъ пудо-верствъ, чего въ отчетѣ нѣтъ, и отношеніе ихъ къ паровозо-верстамъ; важно также отнесеніе работы дороги къ измѣрителю—часъ работы паровоза, но онъ совершенно не примѣняется. На это обстоятельство должно быть обращено вниманіе. Работающая въ Министерствѣ комиссія разсматриваетъ вопросъ объ измѣненіи формы смѣтъ и отчетовъ, но неизвѣстно, что будетъ положено въ основу этихъ измѣненій, почему и желательно, чтобы Высшая Комиссія обратила вниманіе на высказанное пожеланіе и способствовала проведенію его въ жизни.

Главный контролеръ находитъ, что современное состояніе отчетности нельзя считать удовлетворительнымъ. Отчетность должна отличаться своевременностью, точностью и практичностью для пользованія. Что касается сроковъ, то они приблизительно выдерживаются, но въ контролѣ отчетность денежная разсматривается раньше, матеріальная позже, и контроль провѣряетъ то,

что представлено, а затѣмъ послѣ провѣрки поступаетъ составленный отчетъ, въ которомъ оказывается $\frac{9}{10}$ такихъ данныхъ, помѣщаемыхъ обыкновенно въ прибавленіяхъ, какихъ контроль никогда не видѣлъ; въ этомъ случаѣ контроль, кромѣ провѣренныхъ цифровыхъ перечней, никакихъ заключеній дать не можетъ, а между тѣмъ и правительство и Законодательныя Учрежденія и общество ждетъ отъ контроля иного отношенія. Можно привести слѣдующій примѣръ: при постройкѣ второго пути на участкѣ Кропачево-Міассъ всѣ отдѣльные отчеты и счета провѣрялись и были правильны, но въ результатѣ оказался перерасходъ въ 200.000 руб., о чемъ контроль не могъ знать заранее, не будучи освѣдомленъ о расходѣ во всѣхъ подробностяхъ. Въ этомъ отношеніи безусловно желательно устроить центральное счетоводство съ отвѣтственностью главнаго бухгалтера за своевременное освѣдомленіе о расходахъ и правильности расходования кредитовъ; тогда все будетъ сосредоточено въ одномъ мѣстѣ, откуда контроль и почерпнетъ все, что ему необходимо.

Главный бухгалтеръ указываетъ, что расходы вообще дѣлятся на денежный и расходъ матеріаловъ. Первые проходятъ по ассигновкамъ, остающимся въ контролѣ, матеріальная же отчетность поступаетъ въ контроль въ видѣ матеріальныхъ отчетовъ. Каждый мѣсяцъ свѣдѣнія о расходахъ поступаютъ въ контроль, при чемъ послѣдній въ каждый слѣдующій мѣсяцъ получаетъ и расходы предыдущихъ мѣсяцевъ. Точно также и расходы по 2 пути своевременно были представлены въ контроль, были опредѣлены перерасходы, которые и возрастали, такъ какъ кредитовъ на погашеніе ихъ не отпускалось. Въ заключеніе всѣ перерасходы въ количествѣ до 7 милл. рублей были согласованы съ контролемъ, такъ что контроль не могъ быть не освѣдомленнымъ обо всемъ положеніи дѣла.

По окончаніи разсмотрѣнія общихъ вопросовъ Предсѣдатель Подкомиссіи остановилъ вниманіе управленія дороги на отсутствіе на дорогахъ положенія о служащихъ и просилъ представить въ Высшую Комиссію письменныя соображенія по данному вопросу.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

По вопросу 13

13. Приспособлена ли организація сл. сборовъ и способы ея дѣйствія къ тому, чтобы содѣйствовать управ-
 начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что сл. сборовъ организована по особому положенію, утвержденному министромъ путей сообщенія по соглашенію съ министромъ финансовъ и государственнымъ контролеромъ 31-го декабря 1907 года. Свѣдѣнія о доходѣ составляются изъ разрабатываемой сл. сбо-

ленію ж. д. въ
быстромъ раскрытіи
паденія доходо-
въ? Въ какіе сроки до-
ставляются свѣдѣнія
о доходахъ, прибли-
зительныя и точныя?
Принятыя на доро-
гѣ основанія для
приблизительнаго
исчисленія доходо-
въ.

ровъ на основаніи означеннаго положенія, станціонной отчетно-
сти и получаемого отъ другихъ дорогъ, на основаніи соглашенія
о прямомъ сообщеніи, расчетнаго матеріала. Приблизительныя
свѣдѣнія о доходѣ, начиная съ текущаго года, доставляются
управленію дороги и посылаются въ Управление желѣзныхъ до-
рогъ черезъ 15 дней послѣ отчетнаго мѣсяца. Ранѣе же сего они
представлялись черезъ одинъ мѣсяць послѣ отчетнаго. Оконча-
тельные свѣдѣнія о доходѣ устанавливаются, по разработкѣ всей
отчетности и расчетнаго матеріала и по полученіи расчетнаго
листа отъ государственнаго банка, черезъ 4½ мѣсяца послѣ от-
четнаго. Такъ, на примѣръ, за декабрь 1909 года окончательныя
свѣдѣнія о доходѣ представлены 15 мая сего года, за январь
текущаго года 15 іюня. Способъ составленія приблизительныхъ
свѣдѣній о доходѣ установленъ циркуляромъ Управленія желѣз-
ныхъ дорогъ отъ 27 февраля 1896 года за № 7590/749 и заклю-
чается въ опредѣленіи за отчетный мѣсяць количества перево-
зкозъ (число пассажировъ и число пудовъ багажа и грузовъ) и
помноженіи этого количества на среднюю ставку дохода, полу-
ченнаго съ пассажира или пуда въ томъ же мѣсяцѣ предшест-
вующаго года. Способъ этотъ, достаточно удовлетворительный
при неизмѣняемости характера движенія въ одинаковые мѣсяцы
двухъ смежныхъ лѣтъ, оказывается далеко неточнымъ коль скоро
въ отчетномъ мѣсяцѣ измѣнился характеръ движенія по сравне-
нію съ тѣмъ же мѣсяцемъ предшествующаго года. Такъ, напри-
мѣръ, бывають случаи, когда въ истекшемъ году перевозки со-
вершались преимущественно на дальнихъ разстояніяхъ, а въ те-
кущемъ году онѣ совершаются на короткихъ. Въ такихъ слу-
чаяхъ ставка дохода предыдущаго года, при перемноженіи ея на
количество перевозкозъ текущаго года, будетъ давать преувели-
ченныя свѣдѣнія о доходѣ. Для устраненія такого, слишкомъ
далекаго отъ точности, вывода, при составленіи приблизитель-
ныхъ свѣдѣній въ текущемъ году, признано наиболѣе удобнымъ
помножать количество перевозкозъ отчетнаго мѣсяца не на по-
пудную ставку дохода, а на пудоверстную ставку дохода, полу-
ченнаго въ соотвѣтствующемъ мѣсяцѣ предыдущаго года.

Предлагая перейти къ обсужденію

вопроса 14,

14. Можетъ ли
сл. сборовъ обна-
руживать или давать
матеріаль, полезный
для обнаруженія при-
чинъ, вызывающихъ
паденіе доходо-
въ?

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что для начальника до-
роги весьма важно знать причину паденія дохода, если оно имѣетъ
мѣсто; съ этой точки зрѣнія и желательно выяснитъ, слѣдитъ ли
сл. сборовъ за паденіемъ дохода и можетъ ли она быстро
отвѣтитъ на обращенный къ ней по этому поводу запросъ.

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ, что всякое измѣне-
ніе въ размѣрахъ дохода можетъ быть опредѣлено лишь по дан-
нымъ сл. сборовъ. Эти данныя, взятыя по роду перевозки,

при сопоставленіи ихъ съ такими же данными, взятыми за предыдущіе года или мѣсяцы, указываютъ тѣ доходныя статьи, по коимъ послѣдовало повышение или пониженіе дохода. Въ этомъ смыслѣ несомнѣнно сл. сборовъ даетъ весьма цѣнный матеріалъ для выясненія причинъ паденія дохода. Безъ этого матеріала самыя причины будутъ оставаться недоказанными. Причины же паденія или увеличенія дохода, какъ результатъ сложныхъ экономическихъ условій, могутъ быть выясняемы только изслѣдованіемъ этихъ условій на мѣстѣ, въ данномъ районѣ.

По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе сл. сборовъ и главной бухгалтеріи.

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что взаимныя отношенія между сл. сборовъ и главной бухгалтеріею установлены на основаніи положенія о сл. сборовъ. Главная бухгалтерія завѣдуетъ полученіемъ денежной наличности по сборамъ дороги, взносомъ этой наличности въ подлежащія кредитныя учрежденія и снабженіемъ станцій, въ установленныхъ случаяхъ, деньгами для выплаты наложенныхъ платежей и ссудъ; по суммамъ же, внесеннымъ въ расчетный фондъ, находящійся въ государственномъ банкѣ, всѣ расчеты, счетоводство и отчетность ведутся сл. сборовъ. При такихъ условіяхъ взаимныя отношенія между сл. сборовъ и главной бухгалтеріею заключаются, главнымъ образомъ, въ сообщеніи другъ другу свѣдѣній подробно перечисленныхъ въ представляемой Комиссіи справкѣ; по отдѣльнымъ же вопросамъ, въ случаѣ возникновенія ихъ, назначаются обыкновенно, совѣщанія или комиссіи.

По вопросу 16

16. Какими нормами опредѣляются смѣтныя назначенія; какими данными или соображеніями руководится управленіе ж. д. для опредѣленія въ смѣтахъ необходимаго числа и рода служащихъ въ сл. сборовъ, а также необходимаго размѣра ихъ вознагражденія?

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что кредиты по содержанію личнаго состава сл. сборовъ двоякаго рода: ненормированные и нормированные. Ненормированные кредиты отпускаются на содержаніе старшихъ агентовъ: начальника службы, его помощника, ревизоровъ станціоннаго счетоводства, начальниковъ и дѣлопроизводителей претензионнаго и статистическаго отдѣленій, а также на содержаніе завѣдывающихъ складами, канцеляріи и сторожей. Кромѣ того, къ разряду ненормированныхъ кредитовъ слѣдуетъ отнести прибавку къ содержанію младшихъ служащихъ, получающихъ оклады 900 руб. и менѣе, назначенную въ 1907 и 1908 годахъ означеннымъ служащимъ дороги и оставшуюся по сл. сборовъ въ опредѣленной фиксированной суммѣ 14.697 руб., за невозможностью слить ее съ кредитами нормированными, изъ которыхъ низшіе служащіе получаютъ свое содержаніе, такъ какъ въ случаѣ сліянія, которое возможно лишь посредствомъ увеличенія нормъ въ процентномъ отношеніи, размѣръ означенной прибавки постепенно увеличивался бы по мѣрѣ увеличенія количества отправокъ. Прочіе кредиты по сл.

сборовъ исчисляются по нормамъ, установленнымъ еще при учрежденіи сл. сборовъ и при томъ настолько низкимъ, что содержаніе личнаго состава на исчисленные по такимъ нормамъ кредиты встрѣчаетъ серьезныя затрудненія. Справка о нормахъ, по коимъ исчисляются кредиты, Комиссіи представляется.

Штатъ служащихъ составляется всегда минимальный, съ такимъ расчетомъ, чтобы онъ соотвѣтствовалъ работѣ дороги въ мѣсяцы минимальнаго движенія за истекшій годъ. При такихъ условіяхъ: 1) дѣйствительное количество служащихъ въ сл. сборовъ всегда болѣе, нежели положено по штату и 2) количество служащихъ постоянно колеблется, увеличиваясь при разработкѣ отчетности за мѣсяцы сильнаго движенія и уменьшаясь при разработкѣ отчетности за мѣсяцы слабого движенія. Въ то же время нормы даютъ возможность довольно широкаго развитія сдѣльныхъ работъ. Только благодаря этимъ условіямъ оказывается возможнымъ, несмотря на недостаточность кредитовъ, выдерживать сроки на разработку отчетности и доставленіе разнаго рода свѣдѣній. Независимо отъ сего нормы оказываются полезными и для устраненія перерасходовъ такъ какъ сл. сборовъ получаетъ кредитъ лишь съ отработанной отправки, а не съ предположенной по смѣтѣ.

На вопросъ члена Комиссіи Д. И. Герценвица о числѣ служащихъ въ сл. сборовъ Самаро-Златоустовской ж. д., начальникъ сл. сборовъ опредѣляетъ это число въ 240, замѣчая, что къ 1 января 1910 года число служащихъ равнялось 220.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что, такъ какъ при ассигнованіи кредитовъ по нормамъ сокращеніе перевозокъ должно въ суммѣ давать сокращеніе ассигнованія, то, казалось бы, въ 1907 и 1909 году, когда было паденіе отправокъ,—должны быть испрошены меньшіе кредиты; между тѣмъ фактически дорога испрашивала больше. Было бы желательно выяснить, придаетъ ли сл. сборовъ исключительное значеніе установленнымъ нормамъ или считаетъ необходимымъ рассмотреть данный вопросъ по существу.

Начальникъ сл. сборовъ объясняетъ, что со времени 1903—4 г.г. было приказано не увеличивать штатовъ, которые остались до 1909 г. неизмѣненными: но такъ какъ работа все увеличивалась, то приходилось брать наемныхъ служащихъ, число которыхъ также все растетъ.

Д. И. Герценвицъ считаетъ такую постановку дѣла совершенно неопредѣленной: на дорогѣ указывается на недостатокъ штатовъ въ то время, какъ Государственная Дума находитъ штаты слишкомъ большими, особенно по сравненію съ частными дорогами, съ чѣмъ согласился и представитель вѣдомства.

Начальникъ сл. сборовъ полагаетъ, что положеніе сл. сборовъ на казенныхъ и частныхъ дорогахъ не сравнимо:

частныя дороги получаютъ за всѣ свои работы, между тѣмъ какъ казенныя за транзитныя перевозки съ казенныхъ на казенныя дороги не получаютъ ничего и вмѣстѣ съ тѣмъ розыскъ грузовъ обязаны производить. Кромѣ того, и работа службы сборовъ частныхъ дорогъ меньше, такъ какъ казенныя дороги обязаны отчетностью предъ контролемъ.

Д. И. Герценвицъ сообщаетъ, что при разсмотрѣннн смѣты въ Государственной Думѣ представителемъ вѣдомства эти соображенія высказаны не были.

По вопросу 17

17. Какъ урегулировать остатки отъ прежнихъ лѣтъ, устранить позаимствованія изъ эксплуатационныхъ сборовъ и перерасходы противъ смѣты?

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что при разсмотрѣннн этого вопроса необходимо имѣть въ виду, главнымъ образомъ, остатки отъ прежнихъ лѣтъ по счету управленія дороги, какъ по суммамъ, подлежащимъ возмѣщенію сборамъ дороги, такъ и по суммамъ, подлежащимъ изъятію изъ сборовъ. Для урегулированія такихъ остатковъ на Самаро-Златоустовской ж. д. назначена была особая комиссія, съ участіемъ представителей мѣстнаго контроля, которая дала по этому дѣлу свое заключеніе, одобренное, затѣмъ, совѣтомъ управленія дороги (журн. постановл. отъ 28 августа—1909 г. № 1506) и Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ. Согласно этому заключенію почти всѣ остатки урегулированы при заключеннн годового отчета за 1909 годъ; такъ что изъ 5.357.068 руб. 28 коп., числившагося долга сборамъ по этому счету на 1-е января 1909 года, осталось долга на 1-е января 1910 года всего лишь 1.561.828 руб. 05 коп. Изъ этой послѣдней суммы подлежитъ дальнѣйшему урегулированію лишь сумма 205.609 руб. 7 коп. по акцептованнымъ уже счетамъ.

Позаимствованія изъ эксплуатационныхъ сборовъ вызываются, главнымъ образомъ, недостаточностью кредитовъ и непредвидѣнными обстоятельствами. При отсутствіи въ распоряженнн начальника дороги особыхъ ресурсовъ на удовлетвореннн указанныхъ потребностей и при затруднительности испрашиванія экстренныхъ кредитовъ, позаимствованія изъ сборовъ представляются въ исключительныхъ случаяхъ неизбѣжными. Въ такихъ случаяхъ важенъ не столько самый фактъ позаимствованія, сколько способъ, какимъ оно дѣлается. Если позаимствованн дѣлается посредствомъ недоплатъ сборамъ частично, безъ установленной точно суммы и по мѣрѣ надобности, то разбираться въ такихъ позаимствованнхъ чрезвычайно трудно. Позаимствованія изъ сборовъ возможны только по особому исключительному распоряженнн начальника дороги, вызванному непредвидѣнными обстоятельствами и сообщенному при самомъ позаимствованнн Управленнн желѣзныхъ дорогъ, мѣстному контролю и сл. сборовъ, въ точно опредѣленной суммѣ, подъ личною отвѣтственностью начальника дороги въ представленнн въ этой суммѣ особаго отчета.

Никакихъ другихъ способовъ позаимствованія изъ сборовъ не должно быть допускаемо. Всѣ уплаты сборамъ должны быть производимы безотлагательно въ установленномъ порядкѣ.

Главный бухгалтеръ указываетъ, что, какъ это видно изъ представляемаго Комиссiи журнала вышеупомянутаго засѣданія совѣта управленія дороги отъ 16-го октября 1909 г. за № 1807, было предположено задолженность сборамъ, возбѣжаніе необходимости испрошенія особыхъ ассигнованій, списать со счета доходовъ. Означенное постановленіе заслушано было въ числѣ другихъ дорогъ особой комиссiей при Министерствѣ Путей Сообщенія по разсмотрѣнiи свѣдѣній о непокрытыхъ перерасходахъ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ; этой комиссiей было постановлено задолженность сборамъ ликвидировать именно такимъ порядкомъ, т. е. списать со счета доходовъ дороги.

Устранить позаимствованія изъ сборовъ, по мнѣнію главнаго бухгалтера, вполне возможно, при непремѣнномъ однако условіи своевременнаго перевода на мѣстное казначейство дополнительныхъ кредитовъ въ томъ размѣрѣ, который признается необходимымъ мѣстнымъ совѣтомъ.

Что же касается устраненія перерасходовъ противъ смѣтъ, то для предотвращенія ихъ главный бухгалтеръ считаетъ необходимымъ принять слѣдующія мѣры:

1) смѣтныя назначенія должны быть опредѣлены съ возможной точностью и основаны, главнымъ образомъ, на дѣйствительныхъ расходахъ предшествующихъ трехъ лѣтъ;

2) сокращеніе необходимыхъ суммъ, испрашиваемыхъ по смѣтамъ, не должно быть допускаемо;

3) разассигнованіе смѣтныхъ кредитовъ должно происходить въ началѣ года, за исключеніемъ статей расходовъ, которые находятся внѣ зависимости отъ распорядителей кредитовъ (оч. №№ 37, 125 и 160), и въ случаяхъ, когда по тому или другому очередному № предвидится неизбежный перерасходъ, распорядителемъ кредита должно быть докладываемо заблаговременно объ этомъ въ совѣтъ для изысканія источника на покрытие ожидаемаго перерасхода и

4) о всѣхъ дѣйствительно произведенныхъ смѣтныхъ перерасходахъ должно быть доложено совѣту по прошествіи перваго полугодія отчетнаго года.

Переходя къ

вопросу 18,

18. Выяснить долги казенныхъ дорогъ и учреждений сборамъ; недостатки существующаго на этотъ предметъ порядка; начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что на 1-е января 1910 года имѣлось долговъ сборамъ дороги:

1. За казенными учрежденіями:

Военнаго вѣдомства	3.169.165 руб. 99 ¹ / ₂ коп.
Морского „	2.298 „ 20 „

выяснить претензіи и
судебные иски къ до-
рогѣ.

Финансовъ	752 руб. 71 коп.
Юстиціи	186.921 „ 71 „
Почтово-Телеграфн.	5.285 „ 04 „
Земскими управами (1.189,67+699,12).	1.888 „ 79 „
Губернаторами	376 „ 04 „
Д-та Общихъ Дѣлъ	8.809 „ 60 „
Переселенческаго Управленія	58 „ 24 „
Палестинскаго О-ва	1.889 „ 10 „
Учебными заведеніями	15 „ 37 „
Главнаго Тюремнаго Управленія	2 „ 63 „
Государств. банкомъ по лицевому счету дороги	61.678 „ 76 „
Итого	3.439.142 руб. 18½ коп.

За дорогами:

а) За управленіемъ Самаро-Златоустовской ж. д. по суммамъ, подлежащимъ возме- щенію	1.561.828 руб. 05 коп.
За главной кассой дороги	21.503 „ 80 „
За станціями Самаро-Злат. ж. д. на- личности	2.951 „ 18 „
По выправкамъ за станціями и служба- ми Сам.-Злат. ж. д. (счета книги оборотовъ №№ 23 и 32)	113.704 „ 23 „
Суммъ въ пути	110.942 „ 33 „
Нераспредѣл. уплатъ по судебнымъ ис- камъ о переборѣ и просрочкѣ	20.299 „ 11 „
Итого	1.831.228 руб. 70 коп.

б) За другими дорогами и обществами:

Восточно - Китайской по предъявлен- нымъ счетамъ	6.198 руб. 84 коп.
Пароходными обществами	7.451 „ 84 „
Заграничными дорогами	49.734 „ 33 „
Суммъ по переотправкамъ	7.899 „ 18 „
„ „ ссудамъ подъ грузы	1.902 „ 93 „
Итого	73.187 руб. 12 коп.

Кромѣ того имѣется разныхъ другихъ долговъ сборамъ	3.455 руб. 40 коп.
и нерѣшенныхъ статей, подлежащихъ выясненію путемъ переписки и справокъ	374.313 „ 82 „

Итого задолженности сборамъ на 1-е ян-
варя 1910 года:

а) по нефактурнымъ перевозкамъ (непоказаннымъ по своду оборотовъ)	3.372.188 руб.	20 ¹ / ₂ коп.
б) по суммамъ, числящимся по своду оборотовъ	2.349.139 „	02 „

Всего . . . 5.721.327 руб. 22¹/₂ коп.

Существующій порядокъ расчетовъ съ дорогой за перевозки разныхъ правительственныхъ учреждений, въ особенности осложненныхъ въ послѣднее время послѣ войны съ Японіей, ведетъ къ большимъ затрудненіямъ въ отношеніи опредѣленія дѣйствительной доходности дороги, приуроченной къ ея работѣ за данный мѣсяць или даже годъ. При перевозкахъ въ кредитъ, положительно невозможно установить каждый данный моментъ, въ какомъ отношеніи стоятъ расходы эксплуатаціи къ доходу дороги. Необходимо установить болѣе или менѣе соотвѣтствующую связь между моментомъ перевозки и моментомъ расчета за нее разныхъ вѣдомствъ.

Что касается недостатка существующаго порядка по взаимнымъ долгамъ между дорогами, главнымъ образомъ, по разнымъ расчетамъ за перевозки въ прямомъ сообщеніи, то недостатокъ этотъ можетъ разсматриваться какъ въ отношеніи самыхъ правилъ, на основаніи которыхъ дороги удерживаютъ извѣстныя суммы изъ сборовъ, такъ и въ отношеніи порядка ликвидаціи этой задолженности. Правила даютъ широкій просторъ къ оперированію со сборами дороги въ особенности при задержкѣ платежей въ концѣ года по недостаточности смѣтныхъ ассигнованій, а способъ ликвидаціи долговъ сборамъ изъ прямыхъ ассигнованій, по провѣркѣ соотвѣтствующими частями управленія расчетнаго матеріала, отдаляетъ болѣе, чѣмъ на полгода расчеты кредитовъ со сборами дороги. При недостаткѣ операціоннаго аванса и частичномъ отпускѣ смѣтныхъ ассигнованій (¹/₁₂ каждый мѣсяць) задолженность сборамъ дороги кредитовъ неустранима.

По вопросу 19

19. Расчеты по перевозкамъ грузовъ, льготные билеты для учащихся и бесплатные билеты; наложенные платежи.

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что расчеты по перевозкамъ грузовъ какъ между грузоотправителями и желѣзною дорогою; такъ и между самими дорогами весьма сложны, изъ-за многочисленности и условности тарифовъ и тарифныхъ ставокъ. Вслѣдствіе такихъ условій въ постановкѣ тарифнаго дѣла, со стороны грузоотправителей возникаетъ масса претензій, а между желѣзными дорогами вызывается лишняя переписка. Тарифы должны быть упрощены настолько, чтобы въ нихъ могъ разбираться всякій образованный человѣкъ и не возникало надобности обращаться къ посредничеству частныхъ тарифныхъ конторъ. Въ то же время необходимо ввести неизмѣняемость

расчетовъ, сдѣланныхъ на станціи отправленія. Это поведетъ къ болѣе правильному установленію номенклатуры товаровъ и устраненію споровъ о разрядахъ тарифа.

Въ отношеніи льготнаго проѣзда для учащихся необходимо замѣтить, что скидка въ 50 коп. и 1 руб. на разстояніяхъ отъ 70 до 900 верстъ слишкомъ незначительная и въ то же время, какъ показала практика, льготныя свидѣтельства, несмотря на отвѣтственность учебныхъ заведеній за правильность скидки, выдаются не всегда правильно. Въ подобнаго рода случаяхъ стоимость веденія съ учебнымъ заведеніемъ переписки о взысканіи 50 коп. или 1 руб. превышаетъ иногда взыскиваемую сумму. Желательно предоставить учащимся, по соотвѣтственнымъ удостовѣреніямъ учебныхъ заведеній, право проѣзда въ III кл. по IV кл. и во II кл. по тарифу III кл.

Проѣздъ служащихъ по бесплатнымъ билетамъ, совершаемый по личнымъ потребностямъ этихъ служащихъ, можетъ быть разсматриваемъ какъ пособіе, выдаваемое служащимъ по усмотрѣнію начальства за труды и заслуги, или же можетъ быть опредѣляемъ какъ добавочная плата къ ограниченному жалованью служащихъ съ цѣлью болѣе удобнаго привлеченія ихъ и удержанія на службѣ. Въ первомъ случаѣ онъ является какъ бы милостью, а во второмъ—правомъ. Отъ принципиальнаго рѣшенія, къ какому виду должна быть отнесена льгота по проѣзду, зависитъ и установленіе того или другого порядка выдачи служащимъ, по ихъ надобностямъ, служебныхъ билетовъ. Въ первомъ случаѣ существующая система выдачи бесплатныхъ билетовъ съ фотографическими карточками является довольно удачною; если же проѣздъ разсматривать какъ право служащаго, то необходимо предоставить служащему, въ зависимости отъ продолжительности его службы и другихъ условій, какъ напримѣръ, жизни на линіи и проч. право на бесплатный проѣздъ какъ лично ему, такъ и семейству, опредѣленнаго числа верстъ по казеннымъ дорогамъ въ соотвѣтствующемъ классѣ. Послѣдняя мѣра была бы, повидимому, менѣе убыточной для желѣзныхъ дорогъ и въ то же время, по отношенію къ служащимъ, была бы болѣе уравновѣшенной и правильной.

Что касается наложенныхъ платежей, то въ коммерческомъ дѣлѣ они имѣютъ громадное значеніе. Отмѣна ихъ при недостаточномъ развитіи въ Россіи не только банковскихъ, но и почтовыхъ учрежденій, причинила бы громадный вредъ торговлѣ. Желѣзнымъ дорогамъ операціи по наложеннымъ платежамъ убытка не приносятъ. Правда, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ желѣзнымъ дорогамъ, какъ показала практика, приходится пересылать деньги, для оплатъ наложенныхъ платежей, изъ управленія дороги на станціи, не имѣющія должной охраны, и такимъ образомъ рисковать утратой пересылаемыхъ денегъ вслѣдствіе

возможности грабежей (экспроприаций). Но такъ какъ исключительные случаи всегда возможны и выводить изъ нихъ общія основанія едва ли правильно, то указанное неудобство нельзя поставить основаніемъ къ отмѣнѣ наложенныхъ платежей. Въ практикѣ сл. сборовъ было нѣсколько случаевъ спора по вопросу о томъ, кому надлежитъ выплачивать деньги по уничтоженному наложенному платежу, который однако же внесенъ на станціи назначенія. Дѣйствующими правилами сдѣланная на свидѣтельствѣ о наложенномъ платежѣ надпись объ отмѣнѣ его признается какъ окончательный отказъ отъ права на получение денегъ, подтвержденный уничтоженіемъ документа по наложенному платежу. Между тѣмъ, въ случаѣ взноса денегъ на ст. назначенія, отправители, несмотря на свой отказъ, требовали уплаты имъ наложеннаго платежа, а при неуплатѣ обращались въ судъ, который удовлетворялъ эти просьбы. Сл. сборовъ держалась въ этомъ случаѣ того правила, что деньги по уничтоженному платежу, внесенному на ст. назначенія, подлежатъ возврату грузополучателю, въ порядкѣ установленномъ для возврата переборовъ. Вопросъ этотъ во избѣжаніе судебныхъ исковъ требуетъ урегулированія.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что, кромѣ указанныхъ обстоятельствъ, подлежитъ обсужденію и то обстоятельство, что отправитель, пользуясь правомъ распоряжаться опредѣленіемъ платежа, имѣетъ возможность, отправивъ, напримѣръ, мѣшокъ овса, наложить платежъ на нѣсколько тысячъ рублей.

Вопросъ 20.

20. Не слѣдуетъ ли отмѣнить гербовый сборъ съ квитанцій о наложенныхъ платежахъ?

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ, что квитанціи во взносѣ наложенныхъ платежей составляютъ излишній, неоправдываемый дѣйствительной надобностью, документъ, ибо взносъ наложеннаго платежа, одновременно съ прочими суммами по перевозкѣ, удостоверяется, съ одной стороны, грузополучателемъ посредствомъ отмѣтки его на дубликатѣ или дорожной вѣдомости, а, съ другой стороны, агентомъ дороги, принявшимъ деньги, посредствомъ расписки на выдаваемой грузополучателю накладной, а потому не только гербовый сборъ, но и самыя квитанціи слѣдовало бы отмѣнить.

По вопросу 21

21. Не слѣдуетъ ли отмѣнить требованіе, чтобы въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ указывались наименованія грузовъ?

Начальникъ сл. сборовъ полагаетъ, что въ отмѣнѣ указаній въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ наименованія груза практика дороги надобности не обнаруживаетъ. Необходимо при этомъ имѣть въ виду, что желѣзныя дороги не несутъ никакой отвѣтственности за соотвѣтствіе суммы наложеннаго платежа дѣйствительной стоимости груза, и до тѣхъ поръ, пока существуетъ это правило, для желѣзныхъ дорогъ, повиди-

тому, нѣтъ основаній возставать противъ наименованія груза. Для грузоотправителей же такія отмѣтки могутъ имѣть немаловажное значеніе.

Такъ какъ вопросы 24, 123, 124, 129 и 130 относятся преимущественно къ сл. сборовъ, то Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти къ ихъ обсужденію въ порядкѣ ихъ послѣдовательности.

По вопросу 24

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что станціонное счетоводство организовано на основаніи временнаго положенія о счетоводствѣ и отчетности станцій, изданнаго Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ 1901 г. Проектъ новаго положенія разрабатывается при Управленіи желѣзныхъ дорогъ; проектъ этотъ не вноситъ какихъ-либо рѣзкихъ измѣненій въ счетоводствѣ станцій, и имѣетъ главною цѣлью болѣе точное согласованіе съ положеніемъ о сл. сборовъ, утвержденнымъ 31 декабря 1907 года.

Что касается контроля станціонныхъ операцій, то таковой, независимо чиновъ мѣстнаго контроля, производится ревизорами счетоводства во всемъ, что касается сл. сборовъ, и ревизорами коммерческаго отдѣла во всемъ, что касается обрядностей по совершенію коммерческихъ операцій. Ревизоры станціоннаго счетоводства руководствуются въ своихъ дѣйствіяхъ представляемой въ Высшую Комиссію инструкціею, утвержденной 13 января 1910 г.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ выяснить, дѣйствительно ли благодаря изложенному порядку всѣ злоупотребленія и ошибки быстро обнаруживаются и уничтожаются.

Начальникъ сл. сборовъ полагаетъ, что если на этотъ вопросъ нельзя отвѣтить вполне утвердительно, то причина этому — не установленный порядокъ, а недостатокъ штата.

По вопросу 123

123. Какими способами устраняется бесплатная перевозка товаровъ, при отсутствіи провѣрки ихъ въ п. п. промежуточныхъ между станціями отправленія и назначенія?

доложено, что повѣрка товарныхъ поѣздовъ производится ревизорами станціоннаго счетоводства и назначаемыми въ помощь имъ, согласно § 85 положенія о сл. сборовъ, агентами сл. сборовъ. При ревизіи поѣздовъ соблюдается порядокъ, указанный въ инструкціи ревизорамъ станціоннаго счетоводства.

По вопросу 124

124. Какимъ образомъ осуществляется надзоръ за правильностью составленія документовъ грузо-

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что въ отношеніи соотвѣтствія документовъ натурѣ перевозимыхъ грузовъ надзоръ осуществляется при фактической повѣркѣ грузовъ во время ревизіи станцій и товарныхъ поѣздовъ, а также при от-

выхъ и денежных—
по операціямъ нало-
женныхъ платежей и
есудной?

грузкахъ въ пути. Правильность же составленія документовъ въ отношеніи дѣйствующихъ тарифовъ и установленныхъ правилами формъ повѣряется сл. сборовъ; общее наблюденіе надъ станціонными операціями лежитъ на ревизорахъ, которые не менѣе 2 разъ въ годъ дѣлають общую повѣрку.

Что касается просрочекъ, то относительно ихъ дорога можетъ установить лишь фактъ нарушенія интересовъ дороги.

Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ желательнымъ выяснить, не можетъ ли дорога не только констатировать, но и предупредить просрочки.

Предсѣдатель Восточнаго порайоннаго комитета считаетъ, что способъ веденія станціонной отчетности не даетъ возможности слѣдить за грузами своевременно: грузовая статистика учитываетъ грузы по моменту выдачи накладной, а не по тому моменту, когда они нагружены. Порайонные комитеты контролируютъ нагрузку вагоновъ и поѣздовъ, и этотъ контроль даетъ иногда невѣроятные результаты: если погрузка задержалась, то все же весь пробѣгъ будетъ уже высчитанъ, и часто за грузами числится исполненный пробѣгъ въ то время, когда они еще лежатъ на станціи отправленія. Для полученія средней нагрузки вагоновъ приходится дѣлить общее количество пудо-верствъ на общее количество вагоно-верствъ, т. е. данное, въ сущности, фиктивное на дѣйствительный пробѣгъ вагоновъ, учитываемый по вагоннымъ листкамъ. Съ этой точки зрѣнія желательно измѣнить статистику по учетамъ сл. сборовъ, пока же нѣтъ ариажныхъ книгъ на каждой станціи и учета нагрузки и отправленія, то услѣдить за грузами невозможно; если бы существовали такія книги, то можно было бы сносить отправленное на дебетъ, до полученія извѣщенія о прибытіи груза.

Далѣе Предсѣдатель порайоннаго комитета указываетъ, что комитетъ ограниченъ въ своихъ дѣлахъ вопросами о слѣдованіи грузовъ и требуетъ отъ дорогъ 100 точныхъ выборовъ по вагонамъ и по грузамъ, а именно 50 съ дорогъ района на другія дороги, 25—внутренняго сообщенія и 25 съ другихъ дорогъ на дорогу района; по этимъ выборкамъ и дѣлается заключеніе о скорости движенія, при чемъ нужно замѣтить, что вопросъ о скорости движенія грузовъ требуетъ значительнаго усовершенствованія.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что вопросъ о просрочкахъ очень озабочиваетъ дорогу, и сл. движенія внесла въ смѣту кредитъ на бюро, слѣдящія за прохождением грузовъ; совѣтъ управленія согласился дать кредитъ на 2 года, но Комитетъ Управленія ж. д. отказалъ, потому что опытъ въ этомъ отношеніи Сибирской ж. д. оказался отрицательнымъ; между тѣмъ съ введеніемъ этой организаціи можно было бы и слѣдить, и учитывать утилизацію подвижнаго состава.

Предсѣдатель порайоннаго комитета замѣчаетъ, что, наоборотъ, результатъ на Сибирской ж. д. получился положительный и было перевезено большее число грузовъ меньшимъ числомъ вагоновъ и паровозовъ; но необходимый расходъ былъ отнесенъ на статистику, а въ увеличеніи общаго расхода на статистику и усмотрѣли отрицательный результатъ.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что былъ запросъ о томъ, что слѣдуетъ сдѣлать, чтобы сл. сборовъ могла своевременно давать свѣдѣнія сл. движенія; послѣднее, конечно, необходимо. Кромѣ того, сл. движенія необходимы свѣдѣнія не только по общему грузообороту, но и по родамъ грузовъ и по станціямъ, чего сл. сборовъ не даетъ.

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ, что разъ какой-либо учетъ необходимъ, какъ, на примѣръ, учетъ грузовъ по моменту ихъ выдачи, а соотвѣтствующей организаціи не имѣется, то необходимо, очевидно, измѣнить систему.

По вопросу 129

129. Что можетъ быть сдѣлано для упрощенія формальностей по приему и выдачѣ грузовъ?

доложено, что всякаго рода формальности по приему и выдачѣ грузовъ установлены, исключительно, для опредѣленія и разграниченія правъ и обязанностей между желѣзными дорогами и грузохозяевами. Поэтому упрощеніе формальностей по приему и выдачѣ грузовъ, безъ всякаго измѣненія правъ и обязанностей договаривающихся сторонъ, представляется чрезвычайно труднымъ. По закону накладная есть договоръ и при томъ весьма сложный, такъ какъ, независимо отъ тарифныхъ условностей относительно самого груза, этимъ договоромъ предусматривается не одна перевозка, но масса различныхъ поименованныхъ въ накладной услугъ, изъ коихъ каждая даетъ право на взысканіе соотвѣтствующей платы при соблюденіи извѣстныхъ формальностей.

Такъ, первая формальность, которая должна быть выполнена при ввозѣ груза, заключается въ обязательномъ предъявленіи накладной вмѣстѣ съ грузомъ или вмѣстѣ съ первой ввозимой частью его. Казалось бы, удобнѣе было составить договоръ по выясненіи всѣхъ условій, при которыхъ предъявляемый грузъ можетъ перевозиться. Примѣромъ можетъ служить багажъ, принимаемый къ перевозкѣ безъ накладной. Между тѣмъ составленіе накладной ранѣе ввоза, при существующихъ законоположеніяхъ, неизбежно, такъ какъ: 1) есть грузы не только разрѣшенные къ перевозкѣ, но и грузы недозволенные къ перевозкѣ, или же дозволенные подъ извѣстными условіями, и 2) могутъ быть случаи отказа отправителей отъ обязательства подчиниться дѣйствующимъ условіямъ перевозки. При такихъ условіяхъ составленіе грузовыхъ документовъ, послѣ ввоза груза и осмотра его, возможно при огражденіи правъ желѣзной дороги отъ нарушенія ихъ грузоотправителями. Затѣмъ

пріемъ груза совершается по накладной, при чемъ дѣйствующія правила таковы, что на желѣзную дорогу возлагается обязанность или положиться на вѣрность данныхъ, помѣщенныхъ въ этой накладной, или же опровергать ихъ посредствомъ составленія жандармскихъ протоколовъ, иногда при участіи экспертовъ; вносить же въ договоръ свои замѣчанія и отмѣтки не полагается. Такъ, если отправитель ввезетъ подмоченную пшеницу и наименуетъ ее въ накладной просто пшеницей, то почему то предполагается, что это дѣйствительно пшеница, неимѣющая никакихъ недостатковъ, и что если желѣзная дорога не согласна съ наименованіемъ груза, то она можетъ потребовать составленія жандармскаго протокола съ точнымъ выясненіемъ состоянія груза, при участіи экспертовъ, но не можетъ не только измѣнить накладную или дѣлать въ ней соотвѣтственныя добавленія, но даже настаивать на измѣненіи накладной. Вообще составленіе накладной ранѣе предъявленія груза къ перевозкѣ является предрѣшеніемъ не только обязанностей, но и отвѣтственности желѣзной дороги. Если впрямь нужно, чтобы накладная была договоромъ, то во всякомъ случаѣ въ отношеніи выясненія и установленія объекта договора стороны должны быть равноправны, почему должно быть допущено составленіе накладной по осмотру груза и съ добавленіемъ свѣдѣній, необходимыхъ по мнѣнію желѣзной дороги.

Въ прежнее время массовые грузы и преимущественно хлѣбъ допускались къ приему примѣрнымъ вѣсомъ, по числу мѣстъ, при невзimanіи платы за взвѣшиваніе и сложеніи съ желѣзныхъ дорогъ отвѣтственности за вѣсъ груза. Въ особенности это практиковалось при перевозкѣ на короткихъ разстояніяхъ, а также при перевозкѣ грузовъ съ провожатыми. Въ настоящее время взвѣшиваніе для желѣзной дороги обязательно во всѣхъ случаяхъ, хотя бы отправитель и соглашался сложить съ нея отвѣтственность за вѣсъ. Послѣдствіемъ этого является излишняя работа при приѣмѣ груза, разсыпка нѣкоторыхъ грузовъ, а иногда излишній расходъ, такъ какъ плата за взвѣшиваніе въ нѣкоторыхъ случаяхъ не окупаетъ дѣйствительныхъ расходовъ дороги. Казалось бы, по желанію отправителя и при сложеніи отвѣтственности желѣзной дороги за вѣсъ, можно допустить приѣмъ и перевозку груза примѣрнымъ вѣсомъ, по числу мѣстъ.

Количество разныхъ сборовъ слѣдовало бы сократить. Какъ, на примѣръ, станціонный сборъ включить въ плату за перевозку. Взысканіе гербоваго сбора при отправленіи встрѣчаетъ нѣкоторыя затрудненія, а именно: такъ какъ полученіе на станціяхъ назначенія именныхъ грузовъ въ настоящее время возможно безъ дубликатовъ накладныхъ, то отправители, по сдачѣ груза, вовсе не являются за полученіемъ дубликатовъ, и станціямъ отправленія не съ кого взыскивать гербовый сборъ; задерживать

же перевозку изъ-за нѣсколькихъ копѣекъ едва ли правильно.

Что касается формальностей по выдачѣ груза, то наиболѣе существеннымъ недостаткомъ является перетаксировка груза, т. е. измѣненіе опредѣленнаго станціею отправленія размѣра сборовъ за перевозку и проч. услуги. Измѣненіе это ставитъ грузополучателей иногда въ большія затрудненія и влечетъ за собою массу недоразумѣній и претензій. Для грузохозяина весьма важно знать окончательную сумму платежей по перевозкѣ при самомъ отправленіи. Измѣненіе же этой суммы при выдачѣ груза вызываетъ неустойчивость въ торговыхъ расчетахъ и нареканія на желѣзныя дороги. Транспортныя конторы имѣютъ массу груза, перевозимаго при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ, благодаря, главнымъ образомъ, тому обстоятельству, что онѣ не измѣняютъ платы, назначенной ими за перевозку. Для желѣзныхъ дорогъ весьма важно ввести неизмѣняемость расчетовъ станцій отправленія; на станціяхъ же назначенія могутъ быть допущены доплаты лишь за услуги, произведенныя по требованію грузополучателя. Въ связи съ такой постановкой расчетовъ окажется возможнымъ сократить сроки на заявленіе претензій, вытекающихъ изъ расчетовъ, и уменьшить число претензій.

Переходя

къ вопросу 130

130. Какъ контролируется соответствие между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ? Установленъ ли контроль товарныхъ поѣздовъ?

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что всѣ грузы, принятые къ отправленію въ мѣстномъ сообщеніи повѣряются сл. сборовъ поотправочно моментомъ выдачи, а отправленные на прямое сообщеніе моментомъ расчета. Изъ числа транзитныхъ грузовъ поотправочная повѣрка установлена для грузовъ, идущихъ съ частной дороги, когда казенная дорога является первою транзитною. Поотправочнаго учета грузовъ, идущихъ съ казенныхъ и на казенныя дороги, транзитныя казенныя дороги не производятъ.

Контроль товарныхъ поѣздовъ, какъ уже сказано въ отвѣтѣ на вопросъ 123, производится ревизорами счетоводства и назначаемыми въ помощь имъ агентами сл. сборовъ. Изъ представленныхъ Комиссіи свѣдѣній видно, что въ теченіе 1909 г. обревизовано 480 товарныхъ поѣздовъ.

Б. По коммерческой службѣ.

По вопросу 22,

22. На основаніи обзора документовъ и опроса лицъ, соприкасающихся съ этою службою, особенно же изъ опроса

начальникъ коммерческой сл. М. Д. Морозовъ высказываетъ, что современную организацію коммерческой сл. и способъ дѣйствій этой службы, къ сожалѣнію, нельзя признать приспособленными для изученія коммерческихъ условій дѣятельности района, обслуживаемаго дорогою. Основною причиною къ

пораіоннаго комитета, выяснить, приспособлена ли организация коммерческой службы и способы дѣйствія этой службы для изученія коммерческихъ условій дѣятельности района, обслуживаемаго дорогою (на азіатскихъ дорогахъ, сверхъ того, содѣйствуетъ ли она колонизаціи).

этому служить недостаточность штата агентовъ вообще и спеціальныхъ агентовъ въ частности.

Предсѣдатель Восточнаго пораіоннаго комитета Г. І. Лесинскій сообщаетъ, что вопросъ объ обследованіи района задуманъ очень широко у пораіоннаго комитета, но центральный комитетъ очень осторожно относится къ этой задачѣ и ассигновалъ для выполненія ея только по 1.000 руб. на пораіонный комитетъ. Въ Восточномъ пораіонномъ комитетѣ были составлены и всѣмъ разосланы особые опросные листки; полученные отвѣты, представляющіе большой интересъ, обрабатываются въ настоящее время и послѣ обработки будутъ представлены въ центральный комитетъ.

По хлѣбной статистикѣ дѣло поставлено лучше и за нѣсколько лѣтъ (10) она разработана вполне, такъ что приведены въ извѣстность хлѣбныя площади, ихъ урожайность, своевременно получаютъ свѣдѣнія о предполагаемомъ урожаѣ и т. п.

По вопросу 23

23. Существуютъ ли какія-нибудь сношенія коммерческой сл. съ промышленными и торговыми учрежденіями: биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, крупными заводами или фабриками и т. д.

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что коммерческая сл. Самаро-Златоустовской ж. д. входитъ въ сношенія съ промышленными и торговыми учрежденіями въ тѣхъ случаяхъ, когда для разрѣшенія того или иного вопроса требуется слышать мнѣніе специалиста даннаго дѣла, или же въ тѣхъ случаяхъ, когда лишь при помощи только названныхъ учреждений возможно получить печатный или рукописный матеріаль, могущій такъ или иначе способствовать къ всестороннему изученію разрабатываемаго вопроса.

Замѣтивъ, что вопросъ 24 разсмотрѣнъ при обсужденіи вопросовъ сл. сборовъ, Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти

къ вопросу 25.

25. Выяснить, какими данными или соображеніями руководится дорога при опредѣленіи числа и качества лицъ, служащихъ въ коммерческомъ отдѣлѣ, и какими нормами опредѣляется вознагражденіе этихъ служащихъ.

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что при опредѣленіи на должности служащихъ коммерческая сл. руководствуется свѣдѣніями о томъ а) достаточенъ ли образовательный цензъ просителя, ходатайствующаго о предоставленіи ему вакансіи, б) каковы нравственные качества просителя, в) какова степень подготовленности даннаго лица къ исполненію служебныхъ обязанностей и пр.; что же касается числа лицъ служащихъ, то оно всегда опредѣляется по штатнымъ расписаніямъ; хотя характеръ работъ и ихъ количество указываютъ, какъ доказала практика, на недостаточность штата, но какъ мѣстный совѣтъ, такъ равно и спеціальныя комиссіи по разсмотрѣнію смѣтъ не утверждаютъ большинство тѣхъ увеличеній штата, которыя ежегодно намѣчаются коммерческою сл. Такимъ образомъ штатъ остается недостаточнымъ.

Послѣдствіемъ недостаточности штата и является невозможность для коммерческой сл. исполнять всѣ тѣ задачи и цѣли, которымъ она, въ интересахъ края и въ интересахъ дороги, должна удовлетворять.

Нормы вознагражденія установлены лишь для дѣлопроизводства стола претензій — по 2 руб. 12 коп. съ дѣла; во всѣхъ же остальныхъ дѣлопроизводствахъ нормировка работъ не принимается.

По вопросу 26

26. Какъ инструктируются служащіе на линіи по коммерческой части?

Есть ли курсы, издаются ли руководства и т. п.?

доложено, что инструктированіе линейныхъ агентовъ по коммерческой части производится какъ путемъ телеграфныхъ и письменныхъ разъясненій, такъ равно и въ формѣ приказовъ, циркуляровъ, а съ учрежденіемъ должностей коммерческихъ ревизоровъ — кромѣ того и черезъ ихъ посредство.

Курсы нѣтъ.

Какъ бы въ дополненіе тарифныхъ руководствъ и сборниковъ желѣзнодорожныхъ распоряженій, издаются систематическіе указатели циркулярныхъ распоряженій по коммерческой части и алфавитные списки пассажирскихъ станцій.

Никакихъ другихъ руководствъ не издается, опять таки, за ограниченностью какъ штата, такъ и кредита.

На обращенный Предсѣдателемъ Подкомиссіи къ начальнику сл. движенія вопросъ, довольна ли сл. движенія инструктированіемъ агентовъ коммерческой сл., начальникъ сл. движенія даетъ отрицательный отвѣтъ и поясняетъ, что главной причиной недостаточныхъ результатовъ инструктированія является совершенная неподготовленность контингента лицъ, изъ которыхъ приходится выбирать служащихъ; предполагалось устроить при управленіи курсы для болѣе основательной подготовки такихъ лицъ, но на это не были отпущены деньги.

Правда, и въ настоящее время каждый агентъ, желающій получить должность помощника начальника станціи, подвергается экзаменамъ въ особой комиссіи, но это слѣдуетъ признать недостаточнымъ и было бы лучше вызывать всѣхъ такихъ агентовъ въ управленіе и здѣсь ихъ экзаменовывать; точно также слѣдуетъ экзаменовывать и таксировщиковъ и кассировъ, возможно же будетъ это осуществить, когда коммерческая сл. будетъ расширена.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, производятся ли повѣрочные экзамены уже находящихся на службѣ агентовъ, начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ, что по коммерческой части такихъ экзаменовъ нѣтъ, по технической же части они производятся.

По вопросу 27

27. Какія мѣры принимаются къ розыску грузовъ и какъ обеспечивается цѣлость и сохранность грузовъ? Имѣются ли на линіи спеціальныя агенты для розыска грузовъ?

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что къ розыску грузовъ принимаются тѣ мѣры, которыя въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, сообразно съ совокупностью обстоятельствъ дѣла, коммерческою сл. признаются болѣе цѣлесоотвѣтственными. Такъ, напримѣръ, при розыскѣ станцію или управленіемъ дороги груза незначительной цѣнности, участіе коммерческой сл. въ розыскѣ выражается лишь въ формѣ телеграфной переписки, способствующей успѣшному закончанію дѣла. При этомъ, если по ходу дѣла возможно притти къ заключенію, что въ данномъ случаѣ имѣеть мѣсто злоупотребленіе или же недостаточно внимательное отношеніе станціонныхъ агентовъ къ исполненію своихъ обязанностей, то для разслѣдованія каждаго случая на линію командировается агентъ по розыску грузовъ, который, въ свою очередь, принимаетъ на мѣстѣ всѣ тѣ мѣры, кои, сообразно обстоятельствамъ дѣла, признаются имъ необходимыми.

При розыскѣ же грузовъ болѣе или менѣе цѣнныхъ, личное участіе агента по розыску грузовъ обязательно.

Кромѣ того, агенты по розыску грузовъ, вѣдствіе крайняго недостатка въ коммерческихъ ревизорахъ (2 должности) являются на Самаро-Златоустовской ж. д. и помощниками послѣднихъ. Поэтому коммерческая сл. лишена возможности принимать болѣе дѣятельное участіе въ розыскѣ грузовъ, чѣмъ то, которое указано выше.

Что же касается принятія мѣръ, обеспечивающихъ цѣлость и сохранность грузовъ, то для осуществленія этого коммерческая сл. Самаро-Златоустовской ж. д. не имѣеть средствъ, а потому участіе агентовъ по розыску грузовъ въ этомъ отношеніи выражается лишь въ общемъ наблюденіи за мѣрами, принимаемыми въ этихъ цѣляхъ сл. движенія.

На линіи спеціальныхъ агентовъ по розыску грузовъ коммерческая сл. Самаро-Златоустовской ж. д. не имѣеть.

Переходя къ

вопросу 28,

28. Существуютъ ли краткіе обзоры коммерческой дѣятельности дороги, на подобіе издаваемыхъ на Екатеринбургской ж. дор.?

начальникъ коммерческой сл. сообщаетъ, что послѣ учрежденія сл. сборовъ и послѣдовавшей, въ виду этого, передачи въ названную службу какъ коммерческой статистики, такъ равно и большей части личного состава, краткіе обзоры коммерческой дѣятельности перестали издаваться, такъ какъ занимать этой работой дѣлопроизводителя коммерческаго дѣлопроизводства или же тѣхъ двухъ ревизоровъ, которые установлены съ 1 января 1908 г., безъ ущерба для дѣла, нѣтъ возможности: эти лица, несмотря на самыя усиленныя занятія, далеко не въ состояніи выполнить всей той работы, которая выпадеть на ихъ долю въ настоящее время.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что такіе обзоры и разработка данныхъ по перевозкамъ необходимы и отъ неимѣнія ихъ очень страдаетъ сл. движенія.

По вопросу 29

29. Какъ организованы вспомогательныя предпріятія? Отчетность этихъ предпріятій и возможное ея упрощеніе?

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что въ настоящее время на Самаро-Златоустовской ж. д. существуютъ слѣдующія вспомогательныя предпріятія: ссудная операція, открытая 1 сентября 1893 года, и складочная операція, открытая 26 февраля 1896 г.

Операціи эти сосредоточены въ коммерческой сл. подъ непосредственнымъ наблюденіемъ и распоряженіемъ начальника коммерческой сл., безвозмездно завѣдывающаго операціями; веденіе же отчетности возложено на бухгалтера, счетовода и конторщика.

Коммерческой сл. по ссудо-складочнымъ операціямъ предоставлено:

1) составленіе смѣты доходовъ и расходовъ по вспомогательнымъ предпріятіямъ;

2) регистрація и исчисленіе доходовъ, согласно номенклатурѣ смѣты;

3) производство и регистрированіе расходовъ, въ предѣлахъ суммъ, ассигнованныхъ по этимъ смѣтамъ, утвержденнымъ установленнымъ порядкомъ;

4) представленіе докладовъ въ совѣтъ управленія дороги по вопросамъ о перерасходахъ по очереднымъ номерамъ смѣты;

5) направленіе общей дѣятельности къ развитію и улучшенію операцій;

6) обращеніе съ представленіемъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ о дополненіи существующихъ на Самаро-Златоустовской ж. д. привилъ и о разъясненіи встрѣчающихся въ практикѣ недоразумѣній;

7) завѣдываніе личнымъ столомъ по Самарскому элеватору;

8) предварительное обревизованіе отчетности за каждый операціонный день, какъ по поступленію и выдачѣ хлѣбныхъ грузовъ, такъ равно и исчисленію взысканныхъ сборовъ за произведенныя операціи по Самарскому элеватору и зернохранилищамъ при ст. Абдулино и Толкай;

9) разрѣшеніе выдачи ссудъ по запросамъ инспектора элеватора и начальниковъ станцій, учетъ ссудъ, наблюденіе за правильностью исчисленій процентовъ и единовременнаго сбора при выдачѣ ссудъ;

10) перечисленіе, при посредствѣ главной бухгалтеріи, на счетъ управленія другихъ желѣзныхъ дорогъ возмѣщенныхъ на станціяхъ Самаро-Златоустовской ж. д. ссудъ съ процентами по отправкамъ прямого сообщенія и объ изъятіи изъ сборовъ

дороги въ доходъ спеціальныхъ средствъ суммъ по вспомога-
тельнымъ предпріятіямъ;

11) группированіе свѣдѣній по ежедневнымъ отчетамъ по
ссудной и складочной операціямъ въ мѣсячные отчеты и доста-
вленіе ихъ на обревизованіе контроля;

12) доставленіе краткихъ ежемѣсячныхъ, а по истеченіи
отчетнаго года, и годовыхъ свѣдѣній въ Управление желѣзныхъ
дорогъ и Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, согласно цир-
кулярному распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ
23/28 поября 1900 г. за № 60045;

13) составленіе отчетовъ годовыхъ, инструктированіе станцій
по этимъ операціямъ, и

14) вся переписка и сношенія со службами и отдѣлами и
разными лицами и учрежденіями по вопросамъ, касающимся
операцій.

Завѣдываніе ссудной операціей на станціяхъ Самаро-Злато-
устовской ж. д. возложено на мѣстныхъ начальниковъ станцій,
полустанцій, получающихъ, согласно смѣтному назначенію, до-
бавочное вознагражденіе по 25 коп. съ вагоно-ссуды.

Завѣдываніе складочной операціей по зернохранилищамъ
при ст. Абдулино и Толкай ¹⁾ возлагается на начальниковъ
станцій, при которыхъ имѣются зернохранилища, а по Самар-
скому элеватору—на инспектора элеватора.

За веденіе складочной операціи по зернохранилищамъ на-
чальники станцій, а равно и ихъ ближайшіе помощники—кас-
сиры товарныхъ кассъ, конторщики и вѣсовщики окладныхъ
содержаній по смѣтѣ ссудо-складочныхъ операцій не получаютъ,
а по истеченіи отчетнаго года, имъ выдается добавочное вознагра-
жденіе, предусмотрѣнное очереднымъ № 24 смѣты, въ 0,2 коп.
съ пуда, принятаго за годъ груза пропорціонально полученному
каждымъ изъ нихъ окладному содержанію.

По Самарскому элеватору, кромѣ инспектора элеватора,
имѣется штатъ служащихъ, предусмотрѣнный смѣтою и полу-
чающій смѣтное содержаніе по вѣдомостямъ №№ 2 и 3.

Кромѣ полученія окладнаго содержанія, служащіе по эле-
ватору такъ же, какъ и лица, участвующія въ дѣлѣ веденія
складочной операціи по зернохранилищамъ, получаютъ добавоч-
ное вознагражденіе по очер. № 24 смѣты.

Практика цѣлаго ряда лѣтъ выяснила, что штатъ служа-
щихъ Самарскаго элеватора недостаточенъ для исполненія всѣхъ
предъявляемыхъ къ элеватору требованій, почему вызывается
настойчивая необходимость увеличенія штата служащихъ, хотя

¹⁾ Зданіе зернохранилища при ст. Давлеканово сдано въ арендное поль-
зованіе уфимскимъ купцамъ Костерину и Черникову на 3 года по 500 руб.
въ годъ.

бы на одного конторщика и одного подметальщика, каковое ходатайство и внесено въ смѣту ссудо-складочныхъ операцій на 1911 годъ.

Инспекторъ Самарскаго элеватора и начальники станцій принимаютъ мѣры къ тому, чтобы ссудная и складочная операціи производились согласно съ существующими на этотъ предметъ правилами и распоряженіями и являются, между прочимъ, отвѣтственными: 1) за правильное веденіе дѣла по этимъ операціямъ по приему и выдачѣ грузовъ, 2) по выдачѣ и возмѣщенію ссудъ съ $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ и единовременнымъ сборомъ, 3) по исчисленію сборовъ по складочнымъ операціямъ, 4) по поступленію ихъ въ главную кассу управленія дороги; кромѣ того, они несутъ полную денежную отвѣтственность по возмѣщенію недоборовъ, а равно и за понесенные дорогою по ихъ винѣ убытки на общемъ основаніи.

На обязанность этихъ же лицъ возложено веденіе всѣхъ непосредственныхъ сношеній съ товарохозяевами по отношенію къ помѣщенію хлѣба въ элеваторъ и зернохранилища, а также своевременное доставленіе свѣдѣній и отчетовъ за каждый операціонный день и мѣсяць въ коммерческой отдѣлъ и другія службы управленія дороги.

Кромѣ того, дѣйствія инспектора элеватора и начальниковъ станцій по ссудо-складочнымъ операціямъ подлежатъ надзору контроля Самаро-Златоустовской ж. д. на общемъ основаніи.

Ежедневная отчетность, поступающая со станцій и элеватора, по ссудно-складочнымъ операціямъ, группируется коммерческой сл. въ мѣсячную и, по предварительномъ обревизованіи, препровождается на обревизованіе контроля не позднѣе одного мѣсяца послѣ отчетнаго.

Вѣдомости же смѣтныхъ доходовъ за каждый мѣсяць коммерческимъ отдѣломъ препровождаются въ главную бухгалтерію.

Вопросы 30 и 31.

30. Считается ли полезнымъ производство самими управленіями дорогъ, или подчиненными имъ органами, операцій: ссудной, складочной и комиссіонной и по исполненію таможенныхъ обязанностей при посредствѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ?

Начальникъ коммерческой сл. полагаетъ, что, не считая того удобства, которое даютъ коммерческія операціи промышленности, онѣ являются выгодными для дороги; поэтому управленіе Самаро-Златоустовской ж. д. признаетъ производство ссудной и складочной операцій самымъ управленіемъ полезнымъ и желательнымъ. Что касается порядка производства ссудной операціи, то его слѣдуетъ оставить въ существующемъ положеніи, т. е. выдавать ссуды изъ станціонныхъ сборовъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица о прибыли отъ вспомогательныхъ предпріятій за 1909 годъ, начальникъ коммерческой сл.

31. Если ссудная операція будутъ признаны полезными, то изъ какихъ источниковъ слѣдуетъ дорогамъ получать необходимыя для того средства: должны ли онѣ кредитоваться въ государственномъ банкѣ, уплачивая процентъ по ссудѣ на общемъ основаніи, или могутъ пользоваться станціонными сборами?

Переходя къ
вопросу 32,

32. Допустимо ли устройство складовъ на казенныхъ дорогахъ за счетъ чистой выручки отъ складочной операціи, безъ испрошенія спеціальныхъ кредитовъ?

По вопросу 33

33. Не представляется ли полезнымъ сліяніе коммерческой службы со службою движенія?

начальникъ коммерческой сл. заявляетъ, что онъ не можетъ высказаться за полезность сліянія службъ; подтвержденіе своего мнѣнія начальникъ сл. видитъ въ сужденіяхъ весьма авторитетныхъ лицъ, спеціально изучившихъ коммерческія нужды желѣзныхъ дорогъ, каковымъ, на примѣръ, былъ директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Путей Сообщенія В. С. Сумароковъ; взглядъ В. С. Сумарокова выражается въ циркулярахъ отъ 6 и 7 іюля 1893 г. за №№ 9217 и 9259.

Результатомъ изученія нуждъ желѣзныхъ дорогъ въ указанномъ отношеніи было то, что въ 1893 г. Министерство Путей Сообщенія, въ цѣляхъ оживленія дѣятельности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ коммерческомъ отношеніи, признало необходимымъ выдѣлить коммерческую сл. изъ состава сл. движенія; этою мѣрою имѣлось въ виду дать возможность этимъ службамъ вести спеціальное ихъ дѣло вполне самостоятельно и отвѣтственно.

По самому существованію дѣла коммерческія службы должны быть органами болѣе или менѣе независимыми, чего, конечно, очень трудно будетъ достигнуть при объединеніи названныхъ службъ. А такъ какъ задачи коммерческой сл. въ данное время совершенно тождественны съ тѣми задачами, кои имѣлись

въ виду при отдѣленіи ихъ отъ сл. движенія, то несомнѣнно, что болѣе цѣлесоотвѣтственнымъ является сохраненіе этихъ службъ въ формѣ отдѣльныхъ и вполнѣ самостоятельныхъ органовъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ цѣляхъ же постановки коммерческой сл. на должную высоту необходимо расширить полномочія начальниковъ коммерческихъ сл., подчинивъ имъ, между прочимъ, всю коммерческую часть на линіи, нынѣ находящуюся въ вѣдѣніи начальниковъ сл. движеній, а вмѣстѣ съ тѣмъ, конечно, и расширить штатное расписаніе сообразно дѣйствительной въ томъ потребности.

Начальникъ сл. движенія, наоборотъ, полагаетъ, что службы должны быть объединены и что отъ отдѣленія сл. коммерческой сл. движенія очень страдаетъ.

На вопросъ 34

34. Разрабатывается ли на основаніи сношеній съ промышленными и торговыми учреждениями (биржевыми комитетами, сельскохозяйственными обществами, заводами, фабриками и т. д.) каніе-либо тарифные вопросы или условія перевозокъ?

начальникъ коммерческой сл. отвѣчаетъ утвердительно съ оговоркой, что за послѣднее время сношенія съ промышленными и торговыми учреждениями почти прекратились вслѣдствіе того, что при разработкѣ тарифныхъ вопросовъ или условій перевозки, какъ показала практика прежнихъ лѣтъ, сношенія съ означенными учреждениями не даютъ желаемыхъ результатовъ за отсутствіемъ у нихъ необходимыхъ данныхъ и чрезвычайно слабой освѣдомленностью; кромѣ того, нѣкоторые изъ вопросовъ, касающихся измѣненій условій перевозки, за послѣднее время стали проходить черезъ порайонные комитеты, гдѣ упомянутыя учреждения имѣютъ своихъ представителей и такимъ образомъ въ особыхъ предварительныхъ сношеніяхъ съ учреждениями нѣтъ надобности.

Далѣе начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что

по вопросу 35

35. Не можетъ ли быть упрощена система тарифовъ и связанная съ нею крайне сложная коммерческая статистика, пользование которою до крайности затрудняется ея излишнею детально-стью и объемомъ?

коммерческая сл. Самаро-Златоустовской ж. д., въ виду крайней его серьезности, можетъ высказать лишь пожеланія о возможно большемъ упрощеніи тарифной системы, но воздерживается отъ указаній на способъ такого упрощенія, такъ какъ предложенный вопросъ весьма сложенъ, почему и требуетъ детальной и всесторонней и послѣдовательной разработки, съ принятіемъ къ учету совокупности всѣхъ мѣстныхъ условій и особенностей каждой отдѣльной дороги.

Что же касается коммерческой статистики, то, не взирая на сложность ея и излишній объемъ, какъ это указано въ названномъ вопросѣ, тѣмъ не менѣе нельзя не замѣтить, что современная форма разработки ея является все-таки формой, далеко не удовлетворяющей тѣмъ требованіямъ, которыя должны предъявляться къ ней. Напримѣръ, изъ современной формы ста-

тистики нельзя въ каждый данный моментъ получить вполне точную цифру о количествѣ перевозокъ грузовъ по любому спеціальному тарифу (исключительному литерному и пр.), и для отысканія желаемой цифры придется затратить массу времени и труда на разнаго рода выкладки.

Коммерческая сл. въ настоящее время, вслѣдствіе передачи этой статистики въ вѣдѣніе сл. сборовъ, совершенно лишена возможности пользоваться статистикой въ такомъ широкомъ размѣрѣ, какъ это имѣло мѣсто ранѣе до учрежденія сл. сборовъ. Поэтому въ данное время коммерческая сл. не можетъ, на примѣръ, совсѣмъ выполнить одну изъ самыхъ серьезныхъ задачъ, возложенныхъ на нее инструкціей, а именно, не въ состояніи производить своевременно наблюдение за колебаніями въ перевозкахъ и принимать мѣры къ выясненію причинъ, вызывающихъ такія колебанія.

На основаніи изложеннаго коммерческая сл. Самаро-Златоустовской ж. д. видитъ себя обязанной высказаться за неотложность передачи коммерческой статистики обратно въ коммерческія службы.

По вопросу 36

36. Въ какой мѣрѣ удобнымъ представляется порядокъ дальнѣйшаго разрѣшенія дѣлъ въ тарифныхъ учрежденіяхъ и въ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія?

начальникъ коммерческой сл. сообщаетъ, что никакихъ неудобствъ, вытекающихъ изъ современнаго порядка дальнѣйшаго разрѣшенія дѣлъ въ тарифныхъ учрежденіяхъ и въ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія, Самаро-Златоустовской ж. д. не испытывала, почему и не имѣетъ достаточныхъ данныхъ высказаться за измѣненіе этого порядка.

В. По матеріальной службѣ.

Вопросъ 37.

37. Выяснить размѣръ и состояніе оборотныхъ капиталовъ ж. д.

Предлагая перейти къ обсужденію вопросовъ программы, относящихся къ матеріальной сл., Предсѣдатель Подкомиссіи отмѣчаетъ, что при осмотрѣ складовъ матеріальной сл. въ Самарѣ получило впечатлѣніе значительной переаготовки.

Начальникъ матеріальной сл. Я. И. Захарченко докладываетъ, что установленный 21 января 1909 г. для Самаро-Златоустовской ж. д. оборотный капиталъ составляетъ 4.800.000 руб. Согласно постановленію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 22 января 1910 г. за № 217 предположено увеличить этотъ капиталъ на 634.000 руб., что составляютъ: увеличеніе запаса топлива—600.000 руб. и потребность, зависящая отъ увеличенія движенія—34.000 руб.; кромѣ того, предположено приобрѣтать рельсы и скрѣпленія на счетъ другихъ источниковъ распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Наличіє матеріаловъ на 1 января 1908 г. составляло 9.539.773 руб.

”	”	”	1	”	1909	”	”	8.872.215	”
”	”	”	1	”	1910	”	”	8.274.831	”

Далѣе начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что имъ внесенъ въ совѣтъ управленія докладъ объ ограниченіи запаса частей подвижного состава годовой потребностью плюсъ 50% отъ нея; но начальникъ сл. тяги считаетъ, что вѣдомость требующихся частей можетъ быть составлена не точно и съ этой точки зрѣнія можно опасаться, что окажется недостатокъ, почему и 75% запаса не слѣдуетъ считать преувеличеннымъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ допустимымъ такіе большіе запасы только для лѣса и топлива; запасы же прочихъ матеріаловъ предполагаетъ возможнымъ понизить.

По вопросу 38

38. Какими правилами или нормами опредѣляется количество матеріаловъ, подлежащихъ приобрѣтенію? Затребовать установленныя на дорогѣ на сей предметъ правила и нормы.

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что количество матеріаловъ, подлежащее заготовкѣ на данный годъ, опредѣляется по среднему расходу за послѣднее трехлѣтіе.

Запасъ матеріаловъ въ складахъ содержится, по возможности, въ нормахъ, установленныхъ по журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 22 января 1909 г. за № 172.

По вопросу 39

39. Какимъ способомъ заготавливаются разные матеріалы и предметы? Практикуется ли хозяйственный способъ или договоры на поставку извѣстныхъ предметовъ по особымъ ордерамъ?

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что топливо на дорогѣ заготавливается трехъ родовъ: нефтяные остатки для паровозовъ, каменный уголь для водокачекъ и дрова для отопленія зданій, вагоновъ, отпуска служащимъ за наличный счетъ.

Заготовка нефтяныхъ остатковъ производится путемъ послышки запросовъ всѣмъ извѣстнымъ фирмамъ, заготовка дровъ—путемъ вызова конкуренціи и каменнаго угля черезъ управленіе Пермской ж. д., которое заготавливаетъ значительное количество угля для отопленія своихъ паровозовъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, приобрѣтаетъ ежегодно тысячъ 400—500 и для водокачекъ Самаро-Златоустовской ж. д.

Заготовка нефтяныхъ остатковъ производится съ доставкой воднымъ путемъ, средствами и за счетъ поставщиковъ до трехъ станцій дороги: Батраки, Самара (р. Волга) и Уфа (р. Бѣлая).

Условія судоходства по р. Бѣлой таковы, что она доступна для глубокосидящихъ баржей лишь 2—3 недѣли послѣ вскрытія до начала спада воды, послѣ коего даже разгруженныя баржи пройти по р. Бѣлой не могутъ.

При условіи, что р.р. Волга и Бѣлая вскрываются почти одновременно, указанный выше срокъ недостаточенъ для доставки баржей съ нефтью изъ Баку въ Уфу. Поэтому доставка эта, въ силу естественныхъ причинъ, занимаетъ два навигаціонныхъ періода: въ первомъ баржи доставляются въ устье р. Бѣлой

(затонъ Дербешки), а во второмъ уже въ Уфу. При такомъ положеніи заготовку для Уфы приходится по необходимости производить за годъ впередъ, т. е., напримѣръ, въ 1910 г. заготавливались нефтяные остатки для Самарскаго района съ поставкой по открытіи навигаціи 1910 г. и для Уфимскаго района по открытіи навигаціи въ 1911 году.

Нефтяные остатки законтрактуются до открытія навигаціи, такъ какъ, по положенію нефтяного рынка, всѣ сдѣлки на большія партіи товара заключаются въ это время, чтобы имѣть возможность заблаговременно зафрахтовать перевозочныя средства. Указать, въ какое именно время выгоднѣе для казны вызывать конкуренцію, довольно затруднительно: въ этомъ отношеніи приходится слѣдить за Бакинскимъ рынкомъ и приурочивать вызовъ конкуренціи ко времени установившейся тенденціи къ пониженію цѣнъ.

Практика показала, что изъ года въ годъ выступают на конкуренціи однѣ и тѣ же фирмы: т-во бр. Нобель, о-во Мазуть и Каспійское т-во, изрѣдка Шамси-Асадуллаевъ, Г. Демботъ и Восточное О-во; поэтому управленіе дороги обращается лишь къ названнымъ фирмамъ, имѣющимъ, кромѣ того, хранилища въ предѣлахъ дороги. За послѣдніе же два года Асадуллаевъ и Восточное О-во отвѣтовъ на запросы не давали.

По распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ, въ 1909 г. была созвана въ Баку особая коммиссія изъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, подъ предсѣдательствомъ начальника матеріальной сл. Самаро-Златоустовской ж. д., для обсужденія вопросовъ объ объединеніи и производствѣ заготовки нефтяного топлива въ Бакинскомъ районѣ. Работы коммиссіи изложены въ особомъ журналѣ, одинъ экземпляръ коего представляется Высшей Коммиссіи. Если предположенія коммиссіи осуществляются законодательнымъ путемъ, то порядокъ заготовки мазута существенно измѣнится и, надо полагать, въ соотвѣтствіи съ интересами казны.

Въ видахъ сокращенія перевозки хозяйственныхъ грузовъ, заготовка дровъ производится особо для трехъ участковъ: Батраки—Кинель, Кинель—Уфа, Уфа—Челябинскъ. Опыты привлеченія къ поставкамъ дровъ изъ районовъ, находящихся внѣ мѣстности, обслуживаемой Самаро-Златоустовской ж. д., не дали практическихъ результатовъ. Несмотря на разсылку до 200 объявленій, расклейку ихъ на станціяхъ сосѣднихъ дорогъ, и вообще, возможно широкое распространеніе, расширить рынокъ не удалось и заявленія поступаютъ, преимущественно, отъ поставщиковъ мѣстныхъ.

Конкуренція вызывается лѣтомъ и не позже начала осени съ тѣмъ, чтобы взяшіе поставку могли съ осени приступить къ разработкѣ лѣса.

Въ общемъ количество предлагаемыхъ дровъ бываетъ немногимъ болѣе годовой потребности, а иногда и меньше, почему управление дороги часто бываетъ лишено возможности воздѣйствовать на пониженіе цѣнъ.

Въ 1909 г. управление дороги получило черезъ Управление желѣзныхъ дорогъ предложеніе опекунскаго управленія надъ имуществомъ князя Бѣлосельскаго - Бѣлозерскаго принять на себя поставку дровъ, такъ какъ вслѣдствіе закрытія заводовъ, населеніе осталось безъ заработка. Цифра возможной выработки указывалась въ 40.000 куб. саж. ежегодно.

Управление дороги приобрѣло отъ Уфимскаго губернскаго присутствія въ потребность 1910 г.—19.500 куб. саж., выработанныхъ въ лѣсахъ князя Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго и, кромѣ того, имѣеть заключить договоръ съ Уфимскимъ губернскимъ присутвіемъ на поставку дровъ въ теченіе 3-хъ послѣдующихъ лѣтъ не свыше 60.000 куб. саж. и съ правомъ уменьшенія этого количества на 10⁰/о.

Что касается заготовки остальныхъ матеріаловъ, то она производится въ слѣдующемъ порядкѣ:

а) *Выясненіе количества предметовъ и матеріаловъ, подлежащихъ заготовкѣ.* Заготовка остальныхъ предметовъ и матеріаловъ, кромѣ камня, балласта, рельсъ, крестовинъ, стрѣлокъ и другихъ частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ для надобностей Самаро - Златоустовской ж. д., начинается, примѣрно, съ іюня—іюля мѣсяцевъ каждаго года, въ порядкѣ постепенности заготовки прошлаго года и въ зависимости отъ состоянія запасовъ въ складахъ дороги того или другого матеріала. Для составленія вѣдомости матеріала, подлежащаго заготовкѣ, управленіемъ матеріальной сл. посылаются письменные запросы всѣмъ матеріальнымъ складамъ на линіи съ требованіемъ указать наличіе въ натурѣ матеріала, предназначеннаго къ заготовкѣ на слѣдующій годъ, на ближайшее ко дню заготовки число. Одновременно по статистическимъ даннымъ счетоводство матеріальной сл. выясняетъ, какое количество этого матеріала было отпущено службамъ-потребительницамъ за послѣдніе три года; свѣдѣнія эти заносятся въ графы 3, 4 и 5-ю вѣдомости заготовокъ (форма представляется) и выводится средній годовой расходъ (графа 6-я). По полученіи свѣдѣній изъ складовъ о наличіи матеріала, таковыя суммируются и заносятся въ графу 7-ю вѣдомости и, вмѣстѣ съ тѣмъ, выясняется, какое количество этого матеріала ожидается на то же число отъ поставщиковъ по заключеннымъ договорамъ и заказамъ, каковое свѣдѣніе заносится въ графу 8-ю наличія матеріаловъ, сумма же графъ 7 и 8-й заносится въ графу 9-ю. Исходя изъ средняго годового расхода за послѣдніе три года, дѣлается выводъ, какое количество матеріаловъ, приблизительно, будетъ израсходовано

до 1 января будущаго года (гр. 10-я). Исключивъ предполагаемый расходъ изъ наличія съ ожидаемымъ (гр. 10 и 9-я), дѣлается выводъ, сколько матеріала имѣеть быть въ остаткѣ на 1-е января того года, въ потребность коего дѣлается заготовка (гр. 11-я). Въ графѣ 12-й показывается количество минимальнаго запаса матеріала, установленнаго для Самаро-Златоустовской ж. д. Въ графѣ 13-й показывается, какое количество матеріала по даннымъ матеріальной сл. теоретически подлежитъ заготовкѣ.

По составленіи вѣдомости, матеріальная сл. направляетъ таковую въ службы-потребительницы и проситъ указать въ графѣ 14-й, въ зависимости отъ предстоящихъ работъ, какое количество матеріала по ея даннымъ слѣдуетъ заказать, при чемъ проситъ сократить, гдѣ представляется возможнымъ, ассортиментъ заготавлиаемаго матеріала до возможнаго минимума, или замѣнить имѣющимися въ наличіи излишними сортами, дабы, заготавливая лишь ходовые матеріалы, возможно болѣе удешевить заготовку.

Служба-потребительница, указавъ означенное свѣдѣніе, возвращаетъ вѣдомость въ матеріальную сл. Въ большинствѣ случаевъ службы-потребительницы идутъ навстрѣчу просьбамъ матеріальной сл. о сокращеніи сортовъ и размѣровъ заготавливаемыхъ матеріаловъ, что можно усмотрѣть изъ представляемой вѣдомости.

Кромѣ того, управленіе дороги съ цѣлью освобожденія складовъ отъ излишнихъ запасовъ матеріаловъ, заготовленныхъ въ прежніе годы, отпустила и продолжаетъ отпускать сосѣднимъ дорогамъ разные матеріалы такъ:

Въ 1907 г.	отпущено на сумму	54.357 руб.
„ 1908	„ „ „ „	138 255 „
„ 1909	„ „ „ „	10.772 „
„ 1910	„ „ „ „	70.583 „

Сверхъ того, ведутся съ правленіемъ Ташкентской ж. д. переговоры объ отпускѣ имѣ дровъ для потребности участка Кинель—Казалинскъ.

б) *Представленіе докладовъ съ вѣдомостями заготовокъ матеріаловъ совѣту или начальнику дороги на разсмотрѣніе.* Согласованныя со службами-потребительницами вѣдомости матеріаловъ, подлежащихъ заготовкѣ, представляются при особыхъ докладахъ на разсмотрѣніе совѣта управленія или начальника дороги, по принадлежности, согласно перечню матеріаловъ, приложенному при предписаніи Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4-го февраля 1905 г. за № 5165/1688. Одновременно совѣтъ указываетъ способъ выясненія цѣнъ на поставку матеріаловъ, т. е. должны ли быть торги, или конкуренція, или собраны справочныя цѣны путемъ посылки запросныхъ листовъ, и назначаетъ день, на который

должны быть выяснены цѣны. Обычно цѣны выясняются послѣднимъ способомъ и лишь въ рѣдкихъ случаяхъ вызывается конкуренція. Торги же назначаются только для продажи металлическаго лома и стараго имущества.

в) *Вызовъ конкуренціи или собиранія справочныхъ цѣнъ посылкою запросныхъ листовъ.*

По постановленію совѣта матеріальная сл. приступаетъ къ выясненію цѣнъ на поставку матеріаловъ:

1) при конкуренціи печатаетъ объявленія въ Губернскихъ и Столичныхъ Вѣдомостяхъ, Вѣстникѣ М. П. С. и за послѣднее время въ Торгово-Промышленной газетѣ, кромѣ того, посылаетъ объявленія для вывѣски на станціяхъ, въ конторахъ участковъ сл. пути и тяги своей дороги, а также проситъ управленіе сосѣднихъ дорогъ вывѣситъ такія же объявленія. Посылаетъ въ значительномъ количествѣ объявленія съ приложеніемъ необходимыхъ документовъ всѣмъ извѣстнымъ заводамъ, фирмамъ и лицамъ. Напримѣръ: объявленія о вызовѣ конкуренціи на поставку лѣсныхъ матеріаловъ рассылаются 125 лицамъ, на поставку дровъ 84 лицамъ;

2) при собираніи цѣнъ—посылкою запросныхъ листовъ (форма представляется) послѣдніе рассылаются также весьма многимъ заводамъ, фирмамъ и лицамъ, кои извѣстны управленію дороги, какъ отличающіеся добросовѣстностью поставки матеріаловъ и исполняющіе въ сроки принимаемыя на себя обязательства, напримѣръ, на поставку желѣза разнаго запросы посылаются 30 фирмамъ, обтирочныхъ матеріаловъ—35 фирмамъ, кожъ, ремней кожаныхъ—45 фирмамъ и т. д.

г) *Вскрытіе пакетовъ съ заявленіемъ цѣнъ на поставку матеріаловъ.* Въ назначенный день и часъ всѣ поступившія отъ поставщиковъ заявленія на поставку матеріаловъ вскрываются, рассматриваются совѣтомъ или начальникомъ дороги, и рѣшеніе о сдачѣ поставки той или другой фирмѣ дѣлается въ тотъ же день. Если же по сложности дѣла нельзя въ тотъ же день выяснитъ, чье предложеніе является болѣе выгоднымъ, то поручается матеріальной сл., совместно съ представителемъ контроля, приготовить всѣ данныя къ слѣдующему засѣданію совѣта, когда и дѣлается постановленіе о сдачѣ поставки.

Изложенное относится къ случаямъ, когда заготовка матеріала производится по техническимъ условіямъ дороги, въ тѣхъ же случаяхъ, когда заготовка матеріала производится по образцамъ, то предварительнаго рѣшенія вопроса о сдачѣ поставки, всѣ полученные отъ поставщиковъ образцы, затребованные отъ нихъ при запросѣ о цѣнахъ, передаются въ особую комиссію, которая осматриваетъ ихъ въ качественномъ отношеніи; о результатѣ осмотра составляется актъ, который представляется въ матеріальную сл. Матеріальная сл. актъ комиссіи вмѣстѣ съ зая-

вленными цѣнами и прочими данными, относящимися къ этому дѣлу, докладываетъ совѣту или начальнику дороги, по принадлежности, которые, принявъ во вниманіе качество предложенныхъ матеріаловъ и заявленныя цѣны, рѣшаютъ вопросъ о сдачѣ поставки той или другой фирмѣ. Одобренные образцы свидѣтельствуются подписями предсѣдателя и членовъ совѣта и опечатываются печатью; затѣмъ, передаются въ приемочную комиссію для руководства при приемкѣ матеріаловъ.

д) *Заключеніе договоровъ или выдача заказовъ на поставку матеріаловъ.* На основаніи постановленія совѣта или разрѣшенія начальника дороги, матеріальная сл. заключаетъ договоры или выдаетъ заказы на поставку матеріала тѣмъ фирмамъ, предложеніе коихъ признано выгоднымъ. Въ договорахъ или заказахъ указывается: 1) предметъ поставки, 2) количество, 3) цѣна, 4) сумма, 5) мѣсто поставки, 6) сроки поставки, 7) техническія условія или образцы поставляемаго матеріала, 8) общія условія поставки матеріаловъ. (Формы договоровъ и заказовъ представляются въ Комиссію).

Копіи договоровъ посылаются: а) поставщику, съ которымъ заключенъ договоръ, б) въ матеріальные склады, въ коихъ должна производиться поставка матеріаловъ, в) въ мѣстный контроль, г) начальникамъ службъ и отдѣловъ. Подлинныя заказы посылаются поставщику, а копіи въ матеріальные склады и въ контроль. Подлинныя договоры сдаются на храненіе въ главную бухгалтерію дороги.

е) *Исполненіе договоровъ и заказовъ и приемка матеріаловъ.* Въ обусловленные договоромъ или заказомъ сроки поставщикъ долженъ доставить матеріалы въ тотъ пунктъ, который укажетъ управление дороги. Счета и документы на отправленный матеріалъ поставщикъ доставляетъ лицамъ, показаннымъ въ договорахъ и заказахъ. По доставкѣ матеріала въ склады дороги, смотритель склада или замѣняющее его лицо въ очередной назначенный день предъявляетъ таковой приемочной комиссіи для освидѣтельствованія.

Комиссія сличаетъ доставленный матеріалъ съ техническими условіями или образцами договора или заказа и опредѣляетъ, въ какой степени отвѣчаетъ матеріалъ договорнымъ условіямъ. Если матеріалъ вполнѣ отвѣчаетъ условіямъ поставки, то комиссія считаетъ его принятымъ; если же матеріалъ не вполнѣ отвѣчаетъ договорнымъ условіямъ, но для предназначенныхъ работъ все же годенъ, то комиссія одобряетъ его условно, оговаривая, что матеріалъ можно принять съ извѣстной скидкой. Матеріалы же, признанные неотвѣчающими условіямъ и негодными для работъ, комиссія бракуетъ. О результатахъ освидѣльствованія комиссія составляетъ акты, которые представляются въ матеріальную сл.

По полученіи актовъ со счетами матеріальная сл. приходуеть по своимъ книгамъ тѣ матеріалы, кои признаны комиссіей вполне годными, а счета посылаеть въ главную бухгалтерію для оплаты, по актамъ же о матеріалахъ, кои могутъ быть приняты со скидкой, или кои совсѣмъ забракованы, матеріальная сл. сообщаетъ поставщикамъ, предлагая въ первомъ случаѣ изъяснить согласіе на опредѣленную комиссіей скидку, во второмъ забракованные матеріалы убрать со склада и замѣнить другими, вполне отвѣчающими условіямъ поставки, въ обусловленные сроки. При согласіи поставщика на опредѣленную комиссіей скидку, о приѣмкѣ матеріала докладывается совѣту или начальнику дороги, по принадлежности, и, въ случаѣ согласія послѣднихъ, матеріаль приходуется какъ окончательно принятый.

Въ случаѣ, если поставщикъ не поставитъ въ обусловленные сроки матеріаль, то управленіе дороги поступаетъ согласно положенію о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ и указа Правительствующаго Сената отъ 9 февраля 1907 г. за № 1667, т. е. если матеріаль срочно нуженъ, то заготовка его производится за счетъ неисправнаго поставщика, если же въ заказанномъ матеріалѣ надобность миновала и управленіе дороги признаеть его излишнимъ или убыточнымъ, то отъ дальнѣйшаго исполненія договора заказа поставщику отказывается.

ж) *Приобрѣтеніе матеріаловъ наличною покупкою.* Изложенный выше порядокъ относится до заготовки годовыхъ партій матеріаловъ или частичныхъ, особенно срочнаго характера неимѣющихъ; но бываютъ случаи, когда матеріаль не былъ предусмотрѣнъ службою—потребительницей при годовыхъ заготовкахъ и требуется срочно, въ такихъ случаяхъ матеріальная сл. приобрѣтаетъ матеріаль наличною покупкою на сумму не свыше 200 руб. по каждому номенклатурному номеру и, если матеріаль будетъ комиссіей принятъ, докладываетъ впослѣдствіи совѣту управленія или начальнику дороги, по принадлежности; на сумму до 2.000 руб. по каждому номенклатурному номеру матеріальная сл. собираеть справочныя цѣны безъ предварительнаго доклада совѣту и, лишь по полученіи отвѣтовъ отъ запрошенныхъ фирмъ, докладываетъ совѣту на разрѣшеніе. Такой порядокъ заготовки разрѣшенъ совѣтомъ управленія дороги по докладу начальника матеріальной сл. отъ 7 декабря 1907 г. за № 2543 въ видѣ опыта и оказался весьма полезнымъ въ смыслѣ успѣшности исполненія требованій службы—потребительницы на матеріалы.

з) *Порядокъ приглашенія фирмъ и лицъ для поставки матеріаловъ.* Въ виду того, что въ управленіе дороги поступаетъ масса предложеній отъ лицъ и фирмъ о желаніи поставлять на дорогу разные предметы и матеріалы и дабы имѣть надежныхъ и добросовѣстныхъ поставщиковъ, въ особенности потому, что

Самаро - Златоустовская ж. д. находится вдали от рынковъ, установленъ слѣдующій порядокъ приглашенія ихъ для поставки матеріаловъ: 1) по полученіи заявленія отъ лица, желающаго поставлять извѣстные матеріалы, матеріальная сл. проситъ его указать, на какія дороги или какимъ казеннымъ или общественнымъ учрежденіямъ онъ поставлялъ матеріалы. По полученіи означенныхъ свѣдѣній матеріальная служба запрашиваетъ всѣ указанныя имъ дороги или учрежденія о томъ, дѣйствительно ли означенное лицо состоитъ поставщикомъ и желательно ли оно, какъ исправное и добросовѣстное въ поставкахъ. Если отзывы получатъ благопріятные для просителя, то онъ вносится въ особую книгу поставщиковъ и, при надобности въ матеріалъ, ему посылаются запросы, если же отзывы будутъ неудовлетворительные, то приглашенія не посылаются. Въ случаѣ если лица или фирмы, поставляющія уже матеріалъ, окажутся недобросовѣстными или особо неисправными, то о таковыхъ докладывается совѣту на предметъ исключенія изъ числа поставщиковъ дороги.

Заготовка предметовъ оборудованія для агентовъ дороги и сдача типографскихъ и переплетныхъ работъ производится по особымъ условіямъ, выработаннымъ и преподаннымъ къ руководству Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Выработанные управленіемъ дороги проекты: 1) о заготовкѣ матеріаловъ вообще и 2) о порядкѣ снабженія дороги книгами и бланками служебнаго употребленія и веденіе отчетности склада бланковъ представляются въ Высшую Комиссію.

Изъ вышеизложеннаго видно, что хозяйственный способъ заготовки дорогой совершенно не практикуется.

По вопросу 40.

40. Какими правилами или соображеніями опредѣляются наименьшія количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ, и по достиженіи какихъ размѣровъ запасовъ производятся новыя заготовки? Сколько иазъ въ годъ производится закупка и какъ разрѣшаются вопросы о закупкѣ? Не затягиваются ли эти разрѣшенія?

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что минимальный запасъ матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ матеріальныхъ складахъ дороги, установленъ по журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 22 января 1909 г. за № 172; но въ нѣкоторыхъ случаяхъ дѣлается отступленіе въ ту или другую сторону въ зависимости отъ того, изъ какого пункта получается матеріалъ, т. е. если матеріалъ получается отъ мѣстныхъ поставщиковъ, то запасъ его содержится ниже установленнаго минимальнаго, такъ какъ имѣется возможность быстро затребовать и получить; если же матеріалъ выписывается отъ иногороднихъ поставщиковъ и при томъ находящихъ въ далекихъ пунктахъ отъ дороги, то запасъ матеріала содержится болѣе установленнаго въ виду того, что полученіе его сопряжено съ большими затрудненіями. Возобновленіе запасовъ матеріаловъ производится, когда количество его въ складахъ остается, примѣрно, на три мѣсяца или нѣсколько болѣе

или менѣе, въ зависимости отъ того, изъ какого пункта, въ смыслѣ дальности разстоянія, получается матеріаль.

Всѣ главнѣйшіе матеріалы заготовляются одинъ разъ въ годъ; дополнительные же заготовки таковыхъ производятся съ согласія службы—потребительницы, лишь въ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ, какъ на примѣръ: усиленнаго движенія, усиленнаго и неожиданнаго ремонта подвижнаго состава, хлѣбныхъ кампаній и др.

Разрѣшеніе на заготовку матеріаловъ испрашивается отъ совѣтовъ управленія или начальника дороги, по принадлежности, при чемъ затыжекъ въ полученіи этихъ разрѣшеній не наблюдается.

По вопросамъ 41, 42, 43 и 44

41. Какое участие принимаютъ службы-потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять исчерпываемый запасъ магазина, или, въ виду ненужности данного матеріала, приостановить возобновленіе запаса?

Начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что въ отношеніи матеріаловъ и предметовъ постояннаго употребленія, должествующихъ находится въ постоянномъ запасѣ складовъ, службы-потребительницы не принимаютъ участія въ рѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнить исчерпываемый запасовъ складовъ; матеріальная сл. заботится объ этомъ сама. Заявленія службъ о ненужности даннаго матеріала и приостановкѣ поэтому возобновленія запаса такового всегда принимаются къ исполненію. Матеріалы же, не входящія въ категорію постоянно употребляемыхъ, наоборотъ, заготовляются вновь только по отдѣльнымъ каждый разъ требованіямъ службъ-потребительницъ и въ количествѣ, указанномъ въ каждомъ такомъ требованіи.

42. Какое участие службы-потребительницы принимаютъ въ истолкованіи тѣхъ техническихъ условій, по которымъ запасъ долженъ быть приобрѣтенъ?

Начальникъ сл. тяги замѣчаетъ, что управленіе службы получаетъ два раза въ недѣлю донесенія, какихъ матеріаловъ нѣтъ и какіе экстренно требуются. Начальнику Уфимскихъ мастерскихъ было даже разрѣшено приобрѣтать требующійся экстренно матеріаль на сумму не свыше 30 руб.

43. Какое участие принимаютъ службы—потребительницы въ выборѣ образцовъ, по которымъ производятся заказы матеріаловъ или предметовъ?

На указаніе Предсѣдателя Подкомиссіи, что именно въ Уфѣ имѣются склады матеріальной сл., начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что и при существованіи складовъ въ Уфѣ бываютъ случаи, что приходится самой службѣ экстренно приобрѣтать матеріаль для мастерскихъ.

Замѣтивъ, что отсутствіе своевременной освѣдомленности является недостаткомъ организаціи дѣла, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ выяснить, кѣмъ составляются техническія условія.

44. Какое участие принимаютъ службы—потребительницы при приемкахъ приобрѣтаемыхъ запасовъ или предметовъ? Есть ли приемыя комиссіи, на-

Замѣститель начальника сл. тяги заявляетъ, что техническія условія, относящіяся къ сл. тяги составляются имъ самимъ.

Замѣститель начальника сл. пути сообщаетъ, что въ сл. пути не существуетъ новыхъ техническихъ условій, относящихся къ матеріальной сл., лѣсной матеріаль и шпалы принимаются

кой ихъ составъ и по старымъ условіямъ, а остальное по образцамъ, выбираемымъ начальникомъ сл. пути.

Начальникъ сл. движенія объясняетъ, что самой службой движенія составляются техническія условія на брезенты и вѣсы и утверждаетъ ихъ начальникъ дороги.

Начальникъ матеріальной сл. продолжаетъ, что при заготовкѣ матеріаловъ и предметовъ, на кои не имѣется техническихъ условій, чертежей и проч., матеріальная сл. при посылкѣ запросовъ проситъ поставщиковъ заблаговременно, до дня подачи заявленій о цѣнахъ, прислать образцы предметовъ, которые передаются для выбора въ комиссію при Самарскомъ складѣ, состоящую изъ представителей главныхъ службъ дороги и Государственнаго Контроля. Комиссія, по выборѣ, составляетъ актъ и присылаетъ въ матеріальную сл. Актъ о выборѣ образцовъ, вмѣстѣ съ вѣдомостью заявленныхъ цѣнъ, докладывается совѣту или начальнику дороги, по принадлежности, на утвержденіе. Если начальникъ службы-потребительницы заявляетъ о своемъ желаніи лично осмотрѣть и выбрать образцы, то таковые ему и посылаются.

Порядокъ приѣмки и освидѣтельствованія комиссіями поступающихъ на дорогу предметовъ и матеріаловъ установленъ представляемымъ въ Высшую Комиссію постояннымъ приказомъ по дорогѣ отъ 21 августа 1904 г. за № 728.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, имѣется ли на Самаро-Златоустовской ж. д. испытательная лабораторія и въ чьемъ вѣдѣніи она находится, замѣститель начальника сл. тяги докладывается, что химическая лабораторія находится въ Самарѣ, въ вѣдѣніи сл. тяги.

Начальникъ матеріальной сл. указываетъ, что неимѣніе въ Самарѣ механической лабораторіи очень неудобно, почему желательно устроить ее и хорошо оборудовать.

По вопросу 45

45. Какими правилами руководствуются при опредѣленіи запасовъ или предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія и подлежащихъ устраненію изъ магазиновъ или складовъ, назначены особыя комиссіи изъ агентовъ сл. матеріальной и службъ-потребительницъ, при участіи представителей отъ контроля. Означеннымъ комиссіямъ поручено произвести одновременно повѣрку всѣхъ хранящихся въ матеріальныхъ складахъ инвентарныхъ предметовъ, запасныхъ частей подвижного состава и тяги и матеріаловъ. Повѣрка матеріаловъ и составленіе вѣдомостей имѣетъ быть произведена въ порядкѣ номенклатуры матеріаловъ, по каждой главѣ въ отдѣльности, начиная съ первой, при чемъ въ вѣдомости первоначально вписываются матеріалы, значащіеся въ номенклатурѣ и отпускаемые по номенклатурной цѣнѣ и затѣмъ уже относящіеся по сво-

собомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

ему роду къ данной же главѣ, но отпускаемые, за невключеніемъ въ номенклатуру, по дѣйствительной цѣнѣ. Подобныя коммисіи уже ранѣе были назначены для переосвидѣтельствванія запасныхъ частей паровозовъ и вагоновъ, работы коммисій въ настоящее время закончены, составлены вѣдомости предполагаемаго годового расхода и вѣдомости запасныхъ частей, подлежащихъ изъятію изъ числа запасовъ, кои матеріальной службой уже внесены въ совѣтъ на разсмотрѣніе. Для нуждъ эксплуатаціи дороги оставляется запасъ разныхъ матеріаловъ въ необходимомъ размѣрѣ.

Далѣе начальникъ матеріальной сл. въ видѣ справки приводитъ, что на 1 января 1910 г. запасныхъ частей имѣется на сумму 1.299.051 руб. 61 коп., въ томъ числѣ: а) употребляемыхъ въ дѣло и не превышающихъ 3-хъ лѣтняго расхода на сумму 814.995 руб. 95 коп., б) тоже, но имѣющихся въ излишкѣ противъ 3-хъ лѣтней потребности на сумму 448.176 руб. 41 коп., в) не употребляемыхъ на дорогѣ, но которыя могутъ быть пригодны для другихъ желѣзныхъ дорогъ на сумму 9.210 руб. 85 коп. г) вышедшихъ изъ употребленія, но входящихъ въ составъ новыхъ матеріаловъ, имущество негодное и непримѣнимое вообще на дорогѣ, а равно имущество, находящееся лишь на храненіи въ складахъ, но ненужное для эксплуатаціи дороги на сумму 15.405 руб. 55 коп., д) подлежащихъ по полной негодности перечисленію въ металлическій ломъ на сумму 4.012 руб. 92 коп. и е) подлежащихъ переливкѣ на сумму 7.249 руб. 73 коп.

Общая стоимость всѣхъ запасовъ выразилась—на 1 января 1910 г., за исключеніемъ топлива, на сумму 4.433.781 руб. 12 коп., изъ нихъ матеріаловъ, не превышающихъ трехлѣтній запасъ на сумму 3.838.895 руб. 77 коп. и кромѣ того:

а) употребляемыхъ въ дѣло, но имѣющихся на дорогѣ въ излишнемъ, противъ 3-хъ лѣтней потребности, количествѣ, на сумму 438.463 руб. 43 коп.

б) неупотребляемыхъ на дорогѣ, но которые могутъ быть пригодны для другихъ желѣзныхъ дорогъ, на сумму 19.023 руб. 87 коп.

и в) вышедшихъ изъ употребленія, но входящихъ въ составъ новыхъ матеріаловъ, имущество негодное и не примѣнимое вообще на дорогѣ, также числящееся на счетѣ оборотнаго капитала, на сумму 137.398 руб. 05 коп.

По заключенію же центральной коммисіи:

а) употребляемыхъ въ дѣло, но имѣющихся на дорогѣ въ излишнемъ, противъ 3-хъ лѣтней заготовки количествѣ на сумму 425.211 руб. 94 коп.

б) не употребляемыхъ на дорогѣ, но которые могутъ быть пригодны для другихъ желѣзныхъ дорогъ на сумму 21.880 руб. 53 коп.

и в) вышедшихъ изъ употребленія, но входящихъ въ составъ новыхъ матеріаловъ, имущество негодное и непримѣнимое вообще на дорогѣ, также числящееся на счетѣ оборотнаго капитала, на сумму 147.792 руб. 88 коп.

По вопросу 46

46. Какія мѣры принимаются въ случаяхъ, если, по высокой стоимости запасовъ или предметовъ, службы-потребительницы избѣгаютъ пользоваться ими? Въ какой мѣрѣ, вслѣдствіе сего, загромождены магазины и склады матеріальной службы дороги храненіемъ ненужныхъ предметовъ и запасовъ?

доложено, что въ случаяхъ, когда рыночныя цѣны на матеріалы и предметы понижаются, а потому имѣющіеся на складахъ дороги тѣ же матеріалы, числящіеся по болѣе высокимъ цѣнамъ, не берутся со складовъ дороги службами-потребительницами, то во избѣжаніе скопленія излишка запасовъ, въ теченіе года назначаются особыя комиссіи для переосвидѣтельствованія и переоцѣнки таковыхъ, послѣ чего результаты и цѣны, выясненныя послѣдними, представляются на разсмотрѣніе и утвержденіе совѣту управленія дороги. Большого загроможденія складовъ дороги въ этихъ случаяхъ не наблюдалось. Разность, получаемая до переоцѣнки, относится на отд. VIII смѣты, какъ убыль, происшедшая по обороту матеріаловъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о количествѣ расходовемыхъ на дорогѣ дровъ, начальникъ матеріальной сл. опредѣляетъ его въ 30.000 куб. саж.

По вопросу 47

47. Какимъ образомъ переводятся матеріалы изъ одной категоріи въ другую, (напримѣръ: цѣльные желѣзные листы—въ обрѣзки листовъ; старыя шпалы—въ топливо, разные металлическіе предметы—въ ломъ и т. д.)?

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что вопросъ о переводѣ матеріаловъ изъ одной категоріи въ другую разрешается спеціальной комиссіей при участіи представителя контроля.

По вопросу 48

48. Выяснить организацию складовъ. Имѣются ли распределенія складовъ на отдѣлы, по роду матеріаловъ и ихъ назначенію, по службамъ - потребительницамъ (матеріалы для службы тяги, для службы движенія, обмундированіе, бланки и канцелярскія принадлежности

доложено, что для удобства храненія и расходованія матеріаловъ, склады подраздѣляются на отдѣлы по роду матеріаловъ. Легко воспламеняющіеся матеріалы и матеріалы, требующіе особыхъ приспособленій для ихъ храненія, во избѣжаніе порчи, какъ, напримѣръ: обмундированіе, обойные, а также и цѣнные хранятся отдѣльно отъ прочихъ матеріаловъ; имѣется также отдѣльный складъ бланковъ. вмѣстѣ съ тѣмъ начальникъ матеріальной сл. отмѣчаетъ тѣсноту складовъ, помѣщеніе которыхъ далеко не соотвѣтствуетъ размѣрамъ существующаго нынѣ движенія по дорогѣ; вслѣдствіе этого получается извѣстный беспорядокъ, какъ напримѣръ, храненіе непринятаго матеріала вмѣстѣ съ принятымъ.

и т. д.)? Личный составъ складовъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, имѣются ли на складахъ запасы мебели, начальники службъ движенія и матеріальной даютъ отвѣтъ отрицательный, при чемъ начальникъ матеріальной сл. добавляетъ, что въ настоящее время къ производству мебели привлечена центральная Самарская тюрьма, которая и является поставщикомъ.

По вопросамъ 49 и 50

49. Какія мѣры принимаются для охраны и правильного расходванія магазиннаго имущества?

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что для охраны и правильного расходванія магазиннаго имущества въ Самарскомъ и Уфимскомъ главныхъ складахъ, а также складѣ разъѣзда Дема, приглашены особые отвѣтственные артельщики Ярославской артели, которой, въ обезпеченіе правильности расходванія матеріаловъ, въ кассу управленія внесень залогъ въ суммѣ, опредѣленной по заключенному съ ней договору. Что же касается храненія матеріаловъ въ участковыхъ складахъ, то завѣдываніе ими поручено агентамъ дороги—смотрителямъ складовъ, подъ ихъ отвѣтственность и наблюденіемъ ревизоровъ службы, обязанность коихъ производить періодически ревизіи матеріаловъ.

50. Какія правила примѣняются для провѣрки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества? Особенно должно выяснитъ мѣры къ охраненію запасовъ каменнаго угля такихъ сортовъ, которые при долгомъ лежаніи толстымъ слоемъ подвергаются самовозгаранію.

Для провѣрки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества дѣлаются ревизіи агентами матеріальной сл., ревизорами участковъ и смотрителями главныхъ складовъ, а также чинами контроля, въ каковыхъ случаяхъ лицами, производящими ревизію, составляются особые ревизіонные акты, которые представляются затѣмъ въ матеріальную сл. для провѣрки и выясненія результатовъ по даннымъ сортовыхъ книгъ счетоводства.

Запасовъ каменнаго угля на дорогѣ не имѣется, такъ какъ паровозы отапливаются нефтяными остатками, хранящимися въ металлическихъ бакахъ.

Главный контролеръ Самаро-Златоустовской ж. д. сообщаетъ, что контроль производитъ ревизіи, о чемъ могутъ быть доставлены подробныя свѣдѣнія. Ревизіи же, производимыя агентами дороги, по мнѣнію главнаго контролера, поставлены недостаточно широко. Кромѣ того, въ особой запискѣ главный контролеръ заявляетъ, что дѣйствительное наличіе предметовъ, хранящихся на складахъ дороги, обычно никогда не совпадаетъ съ документальнымъ (приходо-расходными книгами); такое явленіе зависитъ, главнымъ образомъ, какъ отъ неравномѣрности естественной убыли предметовъ при храненіи ихъ на складахъ (усыпка, утечка, бой предметовъ хрупкихъ и т. д.), такъ и отъ неправильнаго списанія въ расходъ количества матеріаловъ, отпускаемыхъ для ремонтныхъ и строительныхъ работъ; въ первомъ случаѣ регуляторомъ служатъ установленныя, на основаніи журнальнаго постановленія Комитета Управленія жел. дорогъ отъ 15 января 1906 г. за № 403, совѣтомъ каждой дороги нормы

убыли. Нормы эти, представляя собой предѣльный максимальный размѣръ, конечно, не могутъ дать точныхъ теоретическихъ данныхъ для опредѣленія долженствующаго быть на данный моментъ наличія предметовъ.

Второе обстоятельство, т. е. неправильное списываніе въ расходъ предметовъ, наблюдаемое по отчетности участковыхъ складовъ сл. пути, объясняется тѣмъ, что производители работъ, въ вѣдѣніи коихъ находятся и кладовыя, при составленіи отчетности о стоимости работъ, допускаютъ списываніе въ расходъ матеріаловъ не по дѣйствительному ихъ расходу, а по нормамъ Урочнаго Положенія, въ большинствѣ случаевъ превышающимъ размѣръ первыхъ. Въ цѣляхъ согласованія данныхъ платежей отчетности съ отчетностью кладовыхъ неправильность первыхъ отражается на послѣднихъ.

По приведеннымъ обстоятельствамъ представляется необходимымъ производить время отъ времени урегулированіе отчетности складовъ путемъ внезапной переписи наличія и сопоставленія такового съ остатками приходо-расходныхъ книгъ,—результатомъ таковыхъ провѣрокъ, произведенныхъ контролемъ Самаро-Златоустовской ж. д. въ 1909 г., явилось оприходованіе управленіемъ дороги образовавшихся на складахъ излишковъ (за покрывтіемъ стоимости недостающихъ однородныхъ предметовъ) на сумму 25.161 руб. 23 коп., а за первое полугодіе текущаго года на 22.370 руб. 81 коп.

Начальникъ матеріальной сл. объясняетъ, что на Самаро-Златоустовской ж. д. въ матеріальной сл. имѣется 4 ревизора, тогда какъ на другихъ дорогахъ есть еще и смотрители топлива; ревизоры имѣютъ слишкомъ много дѣла и этимъ объясняется недостатокъ ревизій, о которомъ было заявлено представителемъ Государственнаго Контроля.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какъ давно введено храненіе запасовъ артелью, начальникъ матеріальной сл. даетъ отвѣтъ, что артель приглашена около 5 лѣтъ тому назадъ.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что при охранѣ артелями, вѣроятно, приходится часто ревизовать склады, чтобы не получался избытокъ матеріаловъ, который артель можетъ продать, и чтобы этотъ избытокъ былъ своевременно заприходованъ.

Начальникъ матеріальной сл. вполне соглашается съ высказаннымъ Д. И. Герценвицемъ и считаетъ, что и охрану топлива желательно поручить артели, такъ какъ условія храненія на Самаро-Златоустовской ж. д. очень плохія.

Д. И. Герценвицъ проситъ сообщить, какая разница храненія въ смыслѣ стоимости между храненіемъ чрезъ артели и по прежнему порядку.

Начальникъ матеріальной сл. проситъ разрѣшенія представить эти свѣдѣнія дополнительно.

Д. И. Герценвицъ просить объяснить, существуютъ ли участковые склады и замѣчается ли на нихъ пропажа имущества.

Начальникъ матеріальной сл. выясняетъ, что участковыхъ складовъ имѣется 7 и воровства тамъ не замѣчается.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что въ такомъ случаѣ онъ не видитъ надобности въ привлеченіи къ дѣлу артели.

Начальникъ матеріальной сл. указываетъ, что небезопасно поручать безотвѣтственнымъ людямъ казенное имущество, а вѣдь при охранѣ агентами дороги такіе агенты, которымъ ввѣряется имущество на 500.000 руб. и болѣе, получаютъ по 240 руб. въ годъ. На дорогѣ были случаи, когда, напримѣръ, агенты выпустили 8.000 пуд. нефти.

На вопросъ Д. И. Герценвица, что же собственно служить привлеченіемъ для артели, начальникъ матеріальной сл. отвѣчаетъ, что артельщики получаютъ довольно большое жалованье—900 руб. въ годъ и квартиру, а между тѣмъ большинство изъ нихъ—простые крестьяне.

Предсѣдатель Подкомиссіи, находя, что вопросъ о преимуществахъ храненія артелями слѣдуетъ считать открытымъ, полагаетъ, однако, что заведенный порядокъ измѣнять не слѣдуетъ.

По вопросу 51

51. Какія принимаются мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ и, въ случаѣ доставки таковыхъ на своей дорогѣ, принимается ли въ расчетъ стоимость перевозки; причисляется ли къ стоимости заготовленій или покупокъ стоимость перевозки по чужимъ и по своей дорогамъ и фактурируется ли эта стоимость службамъ-потребительницамъ съ тѣмъ, чтобы эти послѣднія уплачивали расходъ по доставкѣ службъ сборовъ изъ кредитовъ, ассигнуемыхъ службамъ на соот-

доложено, что для возможнаго удешевленія заготавливаемыхъ для дороги предметовъ и матеріаловъ матеріальною службою примѣняются слѣдующія мѣры:

1) техническія условія на поставку матеріаловъ составляютъ въ такомъ видѣ, чтобы матеріаль по качеству отвѣчалъ своему назначенію, но въ то же время не составлялъ роскоши;

2) на поставку матеріаловъ и предметовъ созывается конкуренція или посылаются запросы путемъ наиболѣе широкаго привлеченія конкурентовъ;

3) принимаются мѣры къ тому, чтобы матеріалы приобретались отъ заводовъ и фабрикъ, какъ первоисточниковъ, а не отъ перекупщиковъ.

При заготовкѣ матеріаловъ внѣ пунктовъ своей дороги, стоимость провоза причисляется къ стоимости матеріаловъ слѣдующимъ порядкомъ:

а) когда перевозка производится прямымъ сообщеніемъ, то провозъ какъ по чужимъ дорогамъ, такъ и по своей до центрального склада или мѣста потребленія, исчисляется по коммерческому тарифу и

б) когда перевозка производится ломанымъ тарифомъ, то провозъ по чужимъ дорогамъ исчисляется также по коммерческому тарифу, а по своей дорогѣ производится перевозка без-

вѣтствующія надобности? Какой примѣняется на дорогѣ служебный тарифъ?

платно, какъ служебный грузъ, съ отнесеніемъ на IX отд. эксплуатаціонной смѣты.

При служебныхъ перевозкахъ матеріаловъ въ предѣлахъ своей дороги расходъ по перевозкѣ къ стоимости матеріаловъ не прибавляется, а относится на IX отд. эксплуатаціонной смѣты, какъ безденежный расходъ.

Ежемесячно главная бухгалтерія, по предъявленнымъ сл. сборовъ счетамъ, перечисляетъ въ доходъ дороги всѣ тѣ суммы, кои составляютъ провозъ матеріаловъ. При перевозкѣ служебныхъ грузовъ примѣняется тарифъ: при попутной перевозкѣ 1/140 коп. пудо-верста и при поѣздной—по 80 коп. поѣздо-верста.

По вопросу 52

52. Какими способами удовлетворяются требованія службъ-потребительницъ въ случаяхъ экстренной надобности въ предметахъ, не находящихся въ складахъ, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, когда наличная покупка, можетъ быть, обходится дороже, чѣмъ при нормальномъ заказѣ, но болѣе скорое удовлетвореніе потребности обѣщаетъ выгоды болѣе значительныя, чѣмъ потери при наличной покупкѣ.

доложено, что при поступленіи въ матеріальную сл. экстренныхъ неотложныхъ требованій на такіе матеріалы и предметы, кои въ наличіи складовъ не оказалось, матеріальная сл., во избѣжаніе задержки въ исполненіи этихъ требованій, приобретаетъ, согласно данному совѣтомъ разрѣшенію (журналъ отъ 7 декабря 1907 г.), матеріалы своимъ распоряженіемъ и у мѣстныхъ фирмъ, придерживаясь заготовительной цѣны съ надбавкою не свыше 10% и, лишь при крайности, не стѣсняясь послѣдней, такъ какъ болѣе скорое удовлетвореніе потребностей, безусловно, обѣщаетъ выгоды болѣе значительныя, чѣмъ потеря при наличной покупкѣ.

По вопросу 53

53. Какіе матеріалы и запасы заготавливаются и приобретаются службами-потребительницами помимо матеріальной службы? Способы этого приобретения.

доложено, что службами—потребительницами приобретены въ 1909 г. непосредственно помимо матеріальной сл. слѣдующіе предметы:

1. Вагончики путевые на сумму	1.625 руб.
2. Дрезины	276 „
3. Круги поворотные	13.113 „
4. Металлическія части мостовъ	6.957 „
5. Скрѣпленія къ рельсамъ типа легче 22,5 ф.	
въ пог. ф.	25.285 „
6. Алебастръ	2.475 „
7. Известь негашеная	8.662 „
8. Камень разныхъ породъ	2.008 „
9. Кирпичъ строительный	33.153 „

10. Станки разные	21.816 руб.
11. Котлы машинные	2.760 „
12. Краны подъемные	48 „
13. Оси съ колесами	1.191 „
14. Медикаменты и дезинфекціонныя средства .	21.060 „
15. Галеновые препараты	1.096 „
16. перевязочные матеріалы	4.159 „
17. Аптекарская и укупорочная посуда	3.696 „
18. Ящики для подачи первой помощи	90 „
19. Больничное бѣлье и разный матеріаль . .	6.438 „

ИТОГО . . . 155.908 руб.

Приобрѣтеніе матеріаловъ производится посредствомъ конкуренціи, собиранія цѣнъ, посылкою запросовъ, а также наличною покупкою.

На обращенный Предсѣдателемъ Подкомиссіи къ замѣстителю начальника сл. пути вопросъ о томъ, не вырабатываетъ ли сама сл. пути кирпичъ, данъ отрицательный отвѣтъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, въ чьемъ вѣдѣніи находятся каменные карьеры и балластьеры, замѣститель начальника сл. пути сообщаетъ, что они находятся въ вѣдѣніи сл. пути.

По вопросу 54

54. Не представляется ли желательнымъ упрощеніе номенклатуры и уменьшеніе числа типовъ различныхъ предметовъ заготовленія?

доложено, что упрощеніе номенклатуры путемъ уменьшенія числа типовъ различныхъ предметовъ заготовленія, какъ клонящееся къ сокращенію отчетности и одному изъ способовъ удешевленія самихъ матеріаловъ крайне желательно. Для осуществленія упрощенія номенклатуры, по ходатайству начальника матеріальной сл., уже разрѣшена необходимая сумма на пересоставленіе таковой и помимо этого, не ожидая пересоставленія номенклатуры, по соглашенію начальника матеріальной сл. со службами—потребительницами, часть ассортимента матеріаловъ (лѣсныхъ и металлическихъ издѣлій) уже сокращена при заготовкахъ матеріаловъ. Въ настоящее время номенклатура вырабатывается.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о числѣ номеровъ прежней номенклатуры, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что номенклатуру составляли 12.000 названій.

По вопросу 55

55. Номенклатурныя цѣны. Выгоды и невыгоды ихъ призмѣненія. Желательныя измѣненія. Число подраздѣленій но-

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что номенклатурныя цѣны устанавливаются управленіемъ матеріальной сл. какъ для новыхъ, такъ и для старыхъ, годныхъ къ употребленію матеріаловъ и утверждаются совѣтомъ управленія на каждый годъ и въ случаѣ надобности, по докладу начальника матеріальной.

менклатуръ по важ- сл., совѣтомъ же измѣняются въ теченіе того же срока.
дой службъ и отдѣлу. Основаніемъ для ихъ опредѣленія служатъ данныя о стоимости матеріаловъ на 1 января операціоннаго года, а также и рыночныя цѣны съ накладнымъ расходомъ, безъ включенія, однако, стоимости служебныхъ перевозокъ, выяснившіяся ко времени установленія номенклатурныхъ цѣнъ, при чемъ также принимается въ соображеніе счетъ прибыли и убытка отъ номенклатурныхъ цѣнъ предшествовавшаго года.

Выгоды примѣненія номенклатурныхъ цѣнъ состоятъ въ томъ, что всѣ вновь приобретаемые и прибывающіе на складъ матеріалы могутъ быть отпускаемы службамъ - потребителямъ въ самый день освидѣтельствованія и пріемки ихъ комиссіей при складѣ и въ тотъ же день или не далѣе какъ на 2-й складъ даютъ потребителямъ фактуры съ точнымъ опредѣленіемъ стоимости отпущеннаго.

При отсутствіи номенклатурныхъ цѣнъ дать фактуры въ самый день пріемки нельзя, такъ какъ при отпускѣ матеріаловъ на дорогѣ до 1898 года, отпущенные матеріалы могли фактуроваться лишь по выясненіи всѣхъ накладныхъ расходовъ (перевозка и случайные расходы), что иногда продолжалось нѣсколько лѣтъ; такъ, на примѣръ: провозная плата, относящаяся по условіямъ поставки на счетъ заказчика, т. е. дороги, относится на увеличеніе стоимости приобретаемыхъ матеріаловъ, которую приходится извлекать изъ желѣзнодорожныхъ документовъ, и такъ какъ таксировка во многихъ случаяхъ станціями производится ошибочно, то сл. сборовъ, а въ послѣдствіи и контролемъ, она исправлялась и приходилось давать или дополнительную фактуру на недофактурованную стоимость или требовать обратную на перефактурованную стоимость для урегулированія счетовъ, спустя годъ, а иногда и два и нерѣдко уже тогда, когда и дѣйствія кредитовъ, за счетъ которыхъ службами-потребителями затребовались матеріалы, закрыты. Это обстоятельство тормозило вообще отчетность дороги, что не имѣетъ мѣста при номенклатурной системѣ отчетности.

Невыгоды примѣненія номенклатурныхъ цѣнъ состоятъ въ томъ, что стоимость отпущенныхъ складами службамъ - потребителямъ матеріаловъ не представляетъ изъ себя точной дѣйствительной стоимости, а приблизительную. При всемъ желаніи установить номенклатурныя цѣны, отвѣчающія точнымъ заготовительнымъ (среднимъ въ теченіе года), достигнуть этого нельзя, главнымъ образомъ, вслѣдствіе неустойчивости рыночныхъ цѣнъ, почему, въ частности, иногда получается разность между заготовительными и рыночными цѣнами, доходящая до 10%. Въ общемъ же по Самаро-Златоустовской ж. д. за 11 лѣтъ съ 1 января 1899 г. разница выразилась въ размѣрѣ менѣе 1% (0,91%).

Вообще при оборотѣ матеріаловъ на Самаро-Златоустов-

ской ж. д. около 25 миллионъ рублей въ годъ (въ 1909 году приходъ 12.360.335 и расходъ 12.958.194), номенклатурныя цѣны на матеріалы представляются положительно необходимыми.

Дѣйствующая на Самаро-Златоустовской ж. д. номенклатура раздѣлена на 28 отдѣловъ по роду матеріаловъ, но безъ подраздѣленія по службамъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ начальниковъ заинтересованныхъ службъ высказаться по вопросу о томъ, не представляютъ ли для нихъ какихъ-нибудь неудобствъ номенклатурныя цѣны.

Замѣститель начальника сл. пути считаетъ, что, наоборотъ, безъ номенклатурныхъ цѣнъ было бы значительно менѣе удобно.

Присоединяясь къ этому мнѣнію, начальникъ службы движенія указываетъ, что установленіе той или другой цѣны на опредѣленный матеріалъ не всегда удовлетворяетъ службы, такъ какъ прибыль по примѣненію номенклатурныхъ цѣнъ, доходящая ежегодно до 300.000 руб. отражается на ихъ бюджетѣ.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

представлена въ Комиссію подробная вѣдомость, и, кромѣ того, начальникомъ матеріальной сл. доложено, что освобождающіяся вакансіи по матеріальной сл., въ особенности вакансіи линейныхъ агентовъ (смотрители складовъ, раздатчики топлива и т. п.), замѣщаются преимущественно агентами матеріальной сл., знакомыми уже съ дѣломъ этихъ должностей, или агентами, переводимыми съ ихъ согласія изъ управленія службы, и лишь за неимѣніемъ таковыхъ, принимаются новые, подавшіе ранѣе прошенія объ опредѣленіи на службу и занесенные въ списокъ кандидатовъ.

Кандидатами на должности бывають зачислены только лица, хорошо аттестованныя начальствомъ, гдѣ они служили ранѣе или рекомендуемая однимъ изъ агентовъ службы. На должности кандидатами зачисляются только тѣ изъ нихъ, которые имѣютъ образовательный цензъ не ниже полного курса шестикласснаго городского училища.

Вообще необходимо замѣтить, что матеріальная сл. Самаро-Златоустовской ж. д. по отношенію къ личному составу, какъ въ суммовомъ, въ смыслѣ содержанія, такъ и количественномъ по числу агентовъ, отношеніи поставлена въ неблагопріятныя, по сравненію съ другими дорогами, условія: по количеству выдаваемыхъ на версту дороги матеріаловъ она занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ, по затрачиваемой же на содержаніе агентовъ суммѣ—одно изъ послѣднихъ.

Главный контролеръ считаетъ, что организація управленія матеріальной службы недостаточно сильна и что между помощ-

никомъ начальника сл. и ревизоромъ должна быть промежуточная инстанція. Въ мѣстѣ съ тѣмъ, въ числѣ служащихъ есть лишніе люди, которые не состоятъ въ штатѣ.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что при разсмотрѣніи бюджета въ Государственной Думѣ было высказано пожеланіе, чтобы всѣ такіе необходимые агенты были введены въ штатъ; для этого, конечно, слѣдуетъ представить подробную мотивировку.

Начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что на 1911 г. это уже сдѣлано за исключеніемъ нѣкоторыхъ временныхъ служащихъ, которыхъ нельзя было внести.

По вопросу 57

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ содержать особую матеріальную службу. Заключение по этому вопросу у правленія дороги.

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что сохраненіе матеріальной сл. необходимо по слѣдующимъ соображеніямъ:

1) Заготовку, приѣмку, храненіе и расходование матеріаловъ и предметовъ слѣдуетъ считать дѣломъ чисто коммерческимъ, требующимъ большого вниманія и заботъ со стороны лицъ, соприкасающихся съ нимъ, а потому для успѣшнато веденія его необходимо, чтобы завѣдываніе этимъ дѣломъ было поручено лицамъ, спеціально для него предназначеннымъ и никакимъ другимъ дѣломъ не занятымъ. Возлагать дѣло заготовки матеріаловъ на начальниковъ отдѣльныхъ службъ значитъ отвлекать ихъ отъ ихъ прямыхъ обязанностей, что врядъ ли должно быть признано желательнымъ.

2) Помимо того, что завѣдываніе заготовкою матеріаловъ должно быть поручено спеціально предназначенному лицу—начальнику матеріальной сл., но весь составъ его сотрудниковъ (помощники его, ревизоры, дѣлопроизводители и др. агенты) также должны быть спеціально подготовлены: они должны быть хорошо знакомы съ рынкомъ и слѣдить, гдѣ бы можно приобрести тѣ или другіе матеріалы хорошаго качества и по болѣе выгодной цѣнѣ, знать время, наиболѣе благоприятное для заготовки того или другого матеріала и вообще быть знакомыми со всѣми способами наивыгоднѣйшей заготовки товара. Поэтому, если поручить дѣло заготовки матеріаловъ каждой службѣ въ отдѣльности и безъ того перегруженнымъ работой, то для успѣшнаго веденія его необходимо организовать въ управленіи каждой службы спеціальнй столъ заготовки матеріаловъ, что, несомнѣнно, вызоветъ излишній расходъ на содержаніе личнаго состава преимущественно высшаго служебнаго персонала.

3) Какъ извѣстно, заготовка и расходование матеріаловъ можетъ производиться болѣе успѣшно и выгодно: а) когда установленъ типъ и сортъ матеріаловъ болѣе однообразный и б) когда количество матеріаловъ заготавливается въ болѣе пропорціи (при этомъ условіи является большее число конкурентовъ).

При заготовкѣ же матеріаловъ каждою службою въ отдѣль-

ности для себя лично, несомненно, возрастет ассортиментъ заготавливаемыхъ матеріаловъ до невозможныхъ размѣровъ и % нерасходуемыхъ или мало расходуемыхъ матеріаловъ увеличится, явится непроизводительная затрата оборотнаго капитала, и безъ того уже недостаточнаго для заготовокъ наиболѣе необходимыхъ матеріаловъ. Затѣмъ, если самая заготовка матеріаловъ будетъ производиться отдѣльными службами и для себя лично меньшими количествами, то это, очевидно, вызоветъ повышение цѣнъ.

Что касается вопроса о томъ, какія вообще возможны преобразования по матеріальной сл., то можно сказать слѣдующее:

1) Въ виду того, что въ настоящее время особой комиссіей перерабатывается положеніе о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, каковое затѣмъ имѣетъ быть внесено въ Законодательныя Учрежденія, желательно, чтобы во вновь выработанномъ положеніи порядокъ заготовки матеріаловъ и исполненіе контрагентами договоровъ былъ по возможности упрощенъ и не стѣсненъ излишними формальностями, которыя могли бы тормозить срочность заготовокъ и вынуждать поставщиковъ повышать цѣны. Кромѣ того, желательно, чтобы при обсужденіи въ мѣстныхъ совѣтахъ управленія дорогъ вопросовъ о заготовкахъ матеріаловъ присутствовалъ съ правомъ голоса и представитель заинтересованной службы-потребительницы.

2) Для того, чтобы начальникъ матеріальной сл. имѣлъ полную возможность продуктивно слѣдить за общимъ ходомъ дѣлъ, установить правильную статистику и заниматься разработкой общихъ вопросовъ, ему необходимо имѣть не одного, а двухъ помощниковъ, изъ коихъ одинъ слѣдитъ за состояніемъ запаса топлива (нефть, дрова и уголь) и лѣсныхъ матеріаловъ, а другой всѣхъ остальныхъ матеріаловъ.

3) Въ настоящее время на участковыхъ ревизоровъ матеріальной сл. помимо ихъ прямыхъ обязанностей — повѣрка запасовъ участковыхъ складовъ и инструктированіе агентовъ складовъ—возложена еще и обязанность приѣмки и развозки по линіи топлива, лѣсныхъ и другихъ матеріаловъ. Необходимо для исполненія послѣднихъ функцій назначить особыхъ начальниковъ участковъ топлива, по примѣру того, какъ это введено уже на нѣкоторыхъ дорогахъ (Николаевская, Риго-Орловская, Московско-Брестская, Сѣверныя и др.). Съ введеніемъ начальниковъ участковъ топлива ревизоры будутъ имѣть возможность чаще дѣлать ревизіи и имѣть надзоръ за складами и не допускать случаевъ злоупотребленія агентовъ въ нихъ.

4) Завѣдываніе нѣкоторыми складами топлива на линіи, имѣющими запасы на десятки и сотни тысячъ рублей, поручено раздатчикамъ топлива и ихъ помощникамъ, съ окладами содержанія первымъ въ 35 руб. и вторымъ въ 25 руб. въ мѣсяць. Разу-

мѣется, на такое отвѣтственное дѣло и за такое вознагражденіе трудно прійскать лицъ, хотя бы съ образованіемъ не ниже городского училища или вообще, хоть нѣсколько интеллигентныхъ и могущихъ сознательно относиться къ порученному имъ дѣлу. Для того, чтобы привлечь лучшій контингентъ служащихъ, необходимо установить окладъ содержанія для раздатчиковъ топлива не ниже 75 руб. и ихъ помощниковъ—50 руб. въ мѣсяцъ; точно также необходимо улучшить матеріальное положеніе и другихъ низшихъ агентовъ, дабы дать имъ возможность всецѣло отдаться служебному дѣлу, не думая о постороннемъ заработкѣ.

5) Съ 1 апрѣля 1908 г. на Самаро-Златоустовской ж. д. введенъ хозяйственный способъ производства работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ матеріаловъ съ выдачею преміи агентамъ матеріальной сл. за сбереженіе противъ цѣнъ, утвержденныхъ совѣтомъ на эти работы. Какъ показала 2-хъ лѣтній опытъ, означенныя работы производятся на дорогѣ успѣшно и по цѣнамъ гораздо низшимъ противъ цѣнъ, по коимъ производились эти работы подряднымъ способомъ. Начальникъ матеріальной сл. полагалъ бы заинтересовать всѣхъ агентовъ матеріальной сл., для каковой цѣли ввести системы премій по другимъ отраслямъ работъ, какъ то: заготовкѣ, храненію, развозкѣ и расходованію матеріаловъ. Премія должна исчисляться отъ сбереженія въ расходахъ, а не отъ чистой прибыли. Полученіе/прибыли не зависитъ отъ энергіи и добросовѣстности служащихъ мѣстныхъ управленій, а отъ причинъ, отъ нихъ независящихъ: тарифы, грузы. Дороги стратегическія не рассчитываютъ на барыши, поэтому и служащіе на нихъ будутъ несправедливо лишены преміи, а слѣдовательно, не станутъ проявлять и надлежащей заботливости о сокращеніи расходовъ. Нѣкоторыя дороги везутъ выгодные для нихъ грузы (напримѣръ: Южныя, Московско-Курская, Юго-Западныя), другія же, какъ, напримѣръ, Самаро-Златоустовская, оперируютъ съ грузами невыгодными: переселенцы, войска, новобранцы, арестанты, грузы военнаго вѣдомства, Краснаго Креста и другихъ благотворительныхъ учрежденій и пр. и лишь въ урожайные годы—хлѣбъ. Служащіе дорогъ первой категоріи будутъ получать большія преміи, второй же категоріи или ничтожныя, или никакихъ. Помимо несправедливости такого распредѣленія премій при исчисленіи ихъ отъ чистаго дохода, является еще то неудобство, что дороги мало или вовсе недоходныя будутъ лишены возможности имѣть хорошій составъ служащихъ: всѣ будутъ стараться бѣжать на дороги доходныя, которыя и будутъ брать себѣ лучшихъ агентовъ.

Вполнѣ справедливо, чтобы экономія по каждой службѣ въ отдѣльности была выдаваема, какъ премія, лишь агентамъ этой службы. Это заставитъ всѣ службы работать интенсивно.

Замѣститель начальника сл. пути считаетъ, что матеріальная сл. должна быть сохранена.

Къ этому же мнѣнію присоединяется и замѣститель начальника сл. тяги съ той оговоркой, что нефтяное хозяйство и вообще топливо для паровозовъ слѣдуетъ передать въ сл. тяги.

Помощникъ начальника дороги замѣчаетъ, что въ одномъ изъ засѣданій общаго присутствія разсматривался данный вопросъ, но окончательное мнѣніе о немъ не было высказано до полученія подробнаго описанія постановки дѣла заготовки матеріаловъ на Владикавказской ж. д.

Вопросъ 63

63. Приобрѣтеніе шпаль.

отчасти разсмотрѣнъ при обсужденіи вопроса 39; на вопросъ же Предсѣдателя Подкомиссіи, гдѣ пропитываются шпалы, замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что пропитка шпаль производится на находящемся въ вѣдѣніи сл. пути заводѣ дороги на развѣздѣ Дема; пропитанныя шпалы передаются въ матеріальную сл. и на нее начисляется за пропитку по 25 к. за шпалу; затѣмъ уже, по мѣрѣ надобности, сл. пути получаетъ пропитанныя шпалы отъ матеріальной сл.; точно также цинковый растворъ для пропитки шпаль приобрѣтаетъ матеріальная сл. и отъ нея уже получаетъ сл. пути.

По вопросу 88,

88. Распредѣленіе и размѣры складовъ топлива на линіи; распредѣленіе мобилизаціонныхъ запасовъ топлива.

также относящемуся къ матеріальной сл., Комиссіи представлена особая вѣдомость.

Г. По службѣ пути.

По вопросу 58

58. Соответствуютъ ли скорости движенія: вѣсъ рельсъ, размѣръ шпаль, свойство и количество балласта? Распредѣленіе типовъ верхняго строенія по участкамъ дороги.

замѣститель начальника сл. пути Б. С. Бутаковъ докладываетъ, что скорость движенія поѣздовъ, въ зависимости отъ нагрузки на ось паровозовъ, типа рельсъ и числа шпаль подъ ними, регламентирована приказомъ Министра Путей Сообщенія 1903 г., № 14 и въ точности соблюдается на Самаро-Златоустовской ж. д.

Незначительное отступленіе (обращеніе нѣсколькихъ пассажирскихъ паровозовъ съ нагрузкой выше 15 тоннъ на ось по рельсамъ типа 22¹/₂ фунта въ пог. футъ съ уменьшенной скоростью), допущенное по указаніямъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, въ нынѣшнемъ году, за окончаніемъ смѣны рельсъ на участкѣ Кропачево-Челябинскъ, будетъ ликвидировано.

Помянутая регламентація скорости сдѣлана, повидимому, на

основаніи измѣненной формулы Циммермана, предложенной къ руководству утвержденными Инженернымъ Совѣтомъ техническими условіями проектированія магистралей. Такъ какъ въ формулу эту входятъ размѣры шпаль, а на дорогѣ примѣняются шпалы размѣрами не менѣе, чѣмъ утвержденныя гл. III свода распоряженій М. П. С. по сл. пути типы, то и размѣры шпаль надо признать соотвѣтствующими допускаемой скорости.

Практически разстройства пути или трудности его содержать, въ зависимости отъ несоотвѣтствія типа рельсъ или шпаль допускаемыхъ по нимъ скоростямъ, въ настоящее время не наблюдается.

Что касается до соотвѣтствія количества и качества балласта (ширина балласта по верху 1,50 саж., толщина подъ шпалой—0,13—0,11 саж.), то, не входя въ теоретическое разсмотрѣніе вопроса, нужно замѣтить, что при наличномъ количествѣ балласта содержать въ исправности путь очень трудно: въ насыпяхъ и выемкахъ, сооруженныхъ въ размокающемъ отъ дождя грунтѣ, балластъ быстро перемѣшивается съ грунтомъ полотна и быстро убываетъ въ количествѣ, превышающемъ естественную убыль отъ выдуванія и пр.

Качество балласта играетъ въ данномъ случаѣ весьма замѣтную роль: состояніе пути на участкѣ Батраки-Кинель, изстари снабжаемомъ балластомъ невысокаго качества, не смотря на сравнительно благопріятныя условія профиля, никогда не бываетъ вполне удовлетворительно.

Вообще, казалось бы, необходимо толщину балластнаго слоя увеличить хотя бы до нормъ, намѣченныхъ техническими условіями проектированія магистралей (0,25—0,27 с.) и признать, что минимумъ требованій, предъявляемыхъ къ балласту въ отношеніи его качества, долженъ быть повышенъ, примирившись съ тѣмъ, что отъ этого цѣна балласта въ нѣкоторыхъ мѣстахъ возрастетъ, можетъ быть, въ нѣсколько разъ.

Вѣдомость распредѣленія верхняго строенія по типамъ и планъ дороги со схематическимъ показаніемъ этого распредѣленія представляется въ Комиссію.

Д. И. Герценвицъ проситъ сообщить, были ли случаи на Самаро-Златоустовской ж. д., чтобы оказывались негодными цѣлыя версты рельсъ.

Замѣститель начальника сл. пути, не отвѣчая непосредственно на вопросъ, сообщаетъ, что онъ былъ командированъ на Сибирскую дорогу, гдѣ оказалось 200 верстъ негодныхъ рельсъ; негодность ихъ заключалась въ томъ, что они разбивались по концамъ, причиною какового явленія слѣдуетъ считать недостаточную упругость рельсъ, что въ свою очередь можетъ быть объяснено такъ: при приѣмкѣ рельсъ первенствующее значеніе

придается пробѣ на ударѣ; при этомъ послѣ двухъ ударовъ прогибъ долженъ быть отъ 30 до 70 мм.; такъ какъ изъ-за 4 не выдержавшихъ этого испытанія рельсъ можетъ быть не принята вся партія въ 1000 штукъ, то заводы доводятъ качество рельсъ до того, что они даютъ прогибъ въ 60 мм.; вмѣстѣ съ тѣмъ, такъ какъ объ износѣ рельсъ не требуется немедленнаго донесенія, о лопнувшемъ же рельсѣ всегда составляется актъ, то заводы предпочитаютъ выпускать рельсы болѣе мягкіе, не такъ легко лопающіеся.

На вопросъ Д. И. Герценвица о томъ, какъ производится замѣна рельсъ, замѣститель начальника сл. пути сообщаетъ, что рельсы перемѣняются изъ излишка смѣны, выставляются штабеля оказавшихся негодныхъ рельсъ и вызываются заводы, которые должны замѣнить эти рельсы новыми. На практикѣ, однако, полученіе новыхъ рельсъ очень затруднено и къ настоящему времени Самаро-Златоустовская ж. д. имѣетъ долгъ за заводами около 100.000 пуд., т. е. около 25 вер.; объ этомъ въ февралѣ 1910 г. было донесено въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу 59

59. Выясненіе способовъ пріобрѣтенія нижняго балласта и покрывающаго его верхняго. Распределеніе карьеровъ по линіи. Способъ производства работъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что Самаро-Златоустовская ж. д. проходитъ въ мѣстности, въ общемъ очень бѣдной балластомъ, такъ что всѣ почти карьеры, непосредственно прилегающіе къ линіи, уже истощены, частью при постройкѣ дороги, частью при ея эксплуатаціи. Въ настоящее время балластъ добывается въ 3 карьерахъ, а именно: карьеръ 87 верстѣ при развѣздѣ Жигули, карьеръ при ст. Уфа (606 верстѣ) и карьеръ при ст. Миассъ (966 верста). Подробное описаніе карьеровъ будетъ представлено дополнительно (см. описаніе объѣзда дороги). Всѣ карьеры дорога арендуетъ и, въ сущности, совершенно не обезпечена балластомъ; кромѣ того, дальность перевозки балласта при разстояніи между карьерами до 500 вер. и болѣе—очень значительна; все это указываетъ, что въ ближайшемъ будущемъ дорогѣ предстоятъ очень крупныя расходы на изысканіе, пріобрѣтеніе и оборудованіе новыхъ карьеровъ, почему вопросъ объ обезпеченіи дороги балластомъ является однимъ изъ существеннѣйшихъ для нея вопросовъ.

Стоимость перевозки балласта и пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта на Самаро-Златоустовской ж. д. не включается, но ежегодно включается 2.000 руб. на оборудованіе составовъ для балластной возки.

Что касается верхняго балласта, то его на Самаро-Златоустовской ж. д. очень мало вълѣдствіе того, что изъ-за усиленной перевозки грузовъ переселенцевъ и войны 1904—1906 г.г., была использована вся пропускная способность дороги и

не представлялось возможным перевозить верхній балластъ, который можетъ быть заготовленъ только на горномъ участкѣ. Поэтому на будущіе годы потребуется значительный кредитъ на заготовленіе и укрытіе пути верхнимъ балластомъ, такъ какъ нижній балластъ мелокъ и легко выдувается.

На вопросъ Д. И. Герценвица о способѣ производства учета верхняго балласта доложено, что учетъ производится повзгонно.

Д. И. Герценвицъ, считая этотъ способъ невыгоднымъ, проситъ выяснитъ, почему дорога не производитъ учета по профилямъ.

Замѣститель начальника сл. пути объясняетъ, что учетъ по профилямъ можетъ дать большую ошибку, чѣмъ по счету на подвижномъ составѣ: на платформахъ дѣлаются отмѣтки, указывающія, до какого предѣла долженъ быть насыпанъ балластъ для того, чтобы онъ былъ равенъ определенному объему, а начальнику станціи поручено слѣдить, чтобы это исполнялось; затѣмъ, уже на мѣстѣ пріемку производить дорожный мастеръ. Что пріемка дѣлается не кое-какъ, можно усмотрѣть изъ того, что у подрядчика было въ послѣднее время удержано 1.000 руб. изъ слѣдовавшихъ ему 9.000 руб. за недосыпку.

Д. И. Герценвицъ считаетъ, что все же при порядкѣ, установленномъ на Самаро-Златоустовской ж. д., учетъ ведутъ люди, мало къ этому приспособленные и, слѣдовательно, такой учетъ мало достовѣренъ.

Замѣститель начальника сл. пути проситъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что песчаные резервы не поддаются совершенно точному обмѣру и по профилямъ.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

доложено, что на главномъ пути лежатъ рельсы: нормальныхъ типовъ III и III-а (на главной линіи Батраки-Челябинскъ), типа 24 фунта въ пог. футѣ Сибирской дороги (главная линія), типа 22^{1/2} фун. въ погонномъ футѣ (главная линія и вѣтвь Вязовая-Катавъ-Ивановскій заводъ) и 20 фун. въ пог. футѣ (вѣтвь Бердяушь-Бакаль). Во всѣхъ типахъ стыкъ по вѣсу.

Въ нормальныхъ типахъ III и III-а рельсы соединяются между собою фасонными хвостовыми накладками, соединяемыми съ каждымъ рельсомъ тремя болтами.

На каждой шпалѣ трехдырныя ребордчатая подкладки. Въ прочихъ типахъ накладки фасонныя, на четыре болта.

Подкладки лишь на стыковыхъ шпалахъ и на кривыхъ до 300 саж.—черезъ одну шпалу, а менѣе 300 саж.—на каждой. Прикрѣпленіе рельсъ къ шпаламъ—костылями.

По вопросу 61

61. Стоимость под- держанія пути при рельсахъ легкихъ и болѣе тяжелыхъ; выгоды и невыгоды въ содержаніи пути, полученныя послѣ введенія тяжелыхъ рельсъ.

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что особыхъ испытаній, которыя могли бы прямо отвѣтить на данный вопросъ, на дорогѣ приведено не было. Однако, въ примѣненіи къ Самаро-Златоустовской ж. д. можно указать на слѣдующее: Самаро - Златоустовская ж. д. въ части ея (Батраки-Кинель 155 вер.), отошедшей отъ бывшей Оренбургской дороги при постройкѣ, была уложена рельсами типа 20 фун. въ пог. футѣ, далѣе въ части отъ Кинеля (165 вер.) до Миасса (966 вер.) рельсами типа 22¹/₂ фунта и наконецъ отъ Миасса (966 вер.) до Челябинска рельсами типа 18 фунт. въ пог. футѣ. Съ 1899 года началась смѣна этихъ рельсъ рельсами, такъ называемаго Сибирскаго типа, вѣсомъ 24 фун. въ пог. футѣ, а съ 1903 г. рельсами нормальнаго типа III, вѣсомъ 24¹/₃ фун. въ пог. футѣ и, наконецъ, въ 1909 г. видоизмѣненнымъ типомъ III, названнымъ типомъ III-а, вѣсомъ около 25 фун. въ погонномъ футѣ.

Одновременно съ увеличеніемъ вѣса рельсъ увеличивались допускаемая скорости движенія и вѣсь подвижнаго состава. Тотчасъ по укладкѣ какого-либо участка тяжелыми рельсами допускаемая скорости увеличивались съ 45 и 56 до 60 верстъ.

По этимъ причинамъ, а также въ виду значительнаго увеличенія движенія (съ 13 до 20 паръ поѣздовъ) очень трудно выяснитъ, какъ отразилось увеличеніе вѣса рельсъ на расходы по содержанію пути.

Существеннымъ недостаткомъ новыхъ рельсъ тяжелаго типа является мягкость ихъ металла, влекущая сплющиваніе концовъ. По существовавшимъ до 1910 года договорамъ заводы гарантировали 10-ти лѣтній срокъ службы рельсъ, по новымъ договорамъ они гарантируютъ проходъ 60.000 поѣздовъ, что при среднемъ движеніи, имѣющемъ нынѣ мѣсто на Самаро-Златоустовской ж. д., опредѣляетъ срокъ гарантіи въ 6—7 лѣтъ.

При той мягкости матеріала рельсъ, которая наблюдается нынѣ, рельсы едва ли будутъ служить много свыше срока гарантіи и дорогѣ, если только не мириться съ крайней изношенностью рельсъ и вытекающимъ отсюда неудовлетворительнымъ состояніемъ пути, придется ежегодно мѣнять значительное количество рельсъ.

По вопросамъ 62 и 63

62. Система смѣны шпаль.

63. Приобрѣтеніе шпаль.

доложено, что на Самаро-Златоустовской ж. д. примѣняется нынѣ и примѣнялась все время ея существованія сплошная поверстная система смѣны шпаль. Шпалы укладывались въ путь сосновые и еловые до 1905 года, а затѣмъ исключительно сосновые, при чемъ съ 1904 года началась укладка и пропитанныхъ сосновыхъ шпаль. Укладка листовенныхъ шпаль, указанная въ ко- сой таблицѣ отчета, имѣла мѣсто, когда Оренбургская вѣтвь при-

надлежала Самаро-Златоустовской ж. д. и листовныя шпалы получались изъ Оренбурга. Съ отходомъ Оренбургской вѣтви въ 1905 году укладка листовныхъ шпалъ была прекращена.

Дубовыя шпалы уложены въ путь въ видѣ испытанія въ 1909 году, благодаря случайной выгодной покупкѣ дубовыхъ шпалъ.

При смѣтномъ исчисленіи кредита на сплошную смѣну шпалъ на главномъ пути принимается срокъ службы шпалъ сосновыхъ непропитанныхъ—3,8 годамъ по слѣдующей схемѣ:

$$(0,85 \times 4) + (0,10 \times 3) + (0,05 \times 2) = 3,8.$$

Нѣкоторая часть шпалъ, конечно, можетъ служить дольше, почему при сплошной смѣнѣ шпалъ приходится наравнѣ со шпалами, которыя оставлять на годъ нельзя, вынимать шпалы, которыя могли бы еще годъ лежать въ пути. Изъ представленныхъ для примѣра выборокъ изъ актовъ, составляемыхъ начальниками участковъ съ представителями контроля, распредѣленія шпалъ по категоріямъ видно, однако, что % такихъ шпалъ (раньше срока вынимаемыхъ) не великъ и нѣсколько меньше того, на которое управленіе дороги рассчитываетъ при исчисленіи п. 4 оч. № 97. Приведенная выше отрицательная сторона сплошной смѣны шпалъ компенсируется употребленіемъ годныхъ еще шпалъ для станціонныхъ путей и поддержаніемъ одиночной смѣной шпалъ тѣхъ верстъ, на коихъ срокъ для сплошной смѣны шпалъ еще не наступилъ, при чемъ, какъ это видно, на примѣръ, по выборкѣ изъ актовъ за 1908 и 1909 г.г. компенсируется съ избыткомъ, что также видно и изъ отчета о расходѣ новыхъ шпалъ, въ которомъ указано, что приходится при одиночной смѣнѣ шпалъ на главномъ пути прибѣгать къ новымъ шпаламъ.

Съ будущаго года шпальное хозяйство на Самаро-Златоустовской ж. д. должно быть измѣнено, а именно, наряду со сплошной смѣной сосновыхъ непропитанныхъ шпалъ должна быть допущена одиночная смѣна пропитанныхъ шпалъ. Эти шпалы впервые уложены были въ 1904 году въ числѣ 17.849 шт. и, такимъ образомъ, къ настоящему году онѣ пролежали шесть лѣтъ. При составленіи смѣты на текущій годъ, смѣна этихъ шпалъ изъ осторожности была включена, такъ какъ для установленія болѣе долгаго срока службы пропитанныхъ на своемъ заводѣ шпалъ у Самаро-Златоустовской ж. д. не было еще опыта. Осмотръ этихъ 17 тысячъ штукъ шпалъ показалъ, однако, что около 13 тысячъ штукъ шпалъ могутъ быть оставлены до будущаго года.

Въ смѣту будущаго года внесена смѣна только лишь 25% пропитанныхъ шпалъ укладки 1905 года. Какой въ дальнѣйшемъ срокъ службы пропитанныхъ шпалъ можно будетъ установить, покажутъ дальнѣйшіе годы. Управленіе Самаро-Златоустовской

ж. д. предполагаетъ, что можно будетъ достигнуть срока службы въ 7,25 лѣтъ по слѣдующей схемѣ:

$$\frac{6 \times 25}{100} + \frac{(7 \times 25) + (8 \times 50)}{100} = 7,25.$$

Первое слагаемое числителя приведенной дроби оправдывается опытомъ (надъ небольшимъ числомъ шпаль) этого года и включено въ смѣту будущаго года.

Происходящій нынѣ переходъ отъ рельсъ типа 22½ фунта къ рельсамъ на подкладкахъ, несомнѣнно, будетъ способствовать доведенію срока службы шпаль до предполагаемой нормы. Смѣна шпаль на станціонныхъ путяхъ производится отчасти новыми шпалами (въ количествѣ около 13% среднее за 3 послѣдніе года отъ всего числа шпаль, нѣсколько болѣе смѣтнаго исчисленія) и, какъ указано выше, годными для одиночной смѣны, въ количествѣ около 10% (нѣсколько меньше, въ виду затрудненій въ перевозкѣ смѣненныхъ шпаль съ перегоновъ на другіе перегоны и участки).

Что касается пріобрѣтенія шпаль, то онѣ для Самаро-Златоустовской ж. д. пріобрѣтаются, какъ уже доложено, исключительно матеріальною сл. и сл. пути участвуетъ лишь при обсужденіи вопроса о количествѣ пріобрѣтаемыхъ шпаль. Подсчетъ количества подлежащихъ пріобрѣтенію шпаль сл. пути основывается на слѣдующихъ соображеніяхъ:

1) смѣна шпаль должна заканчиваться въ началѣ лѣта, иначе придется производить ее дорогими рабочими или же рисковать оставить ее до осени, чѣмъ задержать всѣ послѣдующія работы и не успѣть приготовить къ зимѣ путь;

2) для того, чтобы шпалы мѣнять весной года Н, необходимо развозку ихъ закончить до осени года Н-1, дабы развозка шпаль не совпала бы съ перевозкою хлѣба;

3) чтобы развезти шпалы до осени, необходимо ихъ получить отъ поставщиковъ въ теченіе лѣта, а такъ какъ шпалы изготовляются изъ лѣса зимней рубки, сплавляемаго раннею весной, необходимо заключить договоръ на поставку ихъ не позже осени Н-2 года;

4) пропитанныя шпалы, подлежащія укладкѣ въ Н году, должны быть развезены также осенью Н-1 года, а такъ какъ послѣ пропитки шпалы должны сохнуть 2—3 лѣтнихъ мѣсяца, то пропитаны онѣ должны быть до начала лѣта, а слѣдовательно, доставлены на заводъ въ Н-2 году и заказаны въ Н-3 году.

Этими соображеніями и данными косою таблицы опредѣляется количество подлежащихъ заготовкѣ шпаль.

По вопросу 64

64. Вліяніе качества, размѣровъ и доложено, что опытовъ, которые дали бы возможность представить данныя для разрѣшенія этого заданія, Самаро-Златоустов-

формы шпалъ на ская ж. д. не производила и по своимъ смѣтамъ не испраши-
стоимость содержа- вала на производство подобныхъ опытовъ кредита.
нія пути.

Поставщиками заказываются шпалы качества и формы, утвержденныя приказомъ М. П. С., при чемъ въ договоры съ подрядчиками не включается требованіе ставить или опредѣленной одной формы шпалы, или же при поставкѣ укладывать въ штабеля шпалы лишь одной формы, что несомнѣнно удорожило бы поставку.

При развозкѣ шпалъ по линіи матеріальная сл. не группируетъ ихъ по отдѣльнымъ формамъ (что вызвало бы накладной расходъ), а грузить ихъ такъ, какъ онѣ уложены въ штабеляхъ. Поэтому на одной верстѣ укладываются разной формы шпалы (стыковыя брусковыя, ихъ поставщикъ обязанъ поставить 20%), почему нѣтъ отдѣльныхъ сплошныхъ укладокъ какой-нибудь опредѣленной формы шпалъ. Почему и установленныя отчетныя данныя также не даютъ матеріала для рѣшенія заданнаго вопроса.

По вопросу 65

65. Пропитка шпалъ, способъ и матеріалъ пропитки, долговѣчность пропитанныхъ и не пропитанныхъ шпалъ.

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что на дорогѣ имѣется свой шпалопрпиточный заводъ на развѣздѣ Дема (описаніе его см. въ описаніи дороги). Пропитка шпалъ производится хлористымъ цинкомъ, при чемъ предварительно шпалы подвергаются пропариванію и вакууму.

Главный контролеръ высказываетъ соображеніе о томъ, не представлялось ли бы возможнымъ ограничиться болѣе легкими шпалами, какъ это было раньше; такое рѣшеніе могло бы уменьшить расходъ на шпалы.

Замѣститель начальника сл. пути указываетъ, что типы выработаны и утверждены Министерствомъ Путей Сообщенія, такъ что отступать отъ нихъ не представляется возможнымъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что по слухамъ частныя дороги укладываютъ болѣе легкія шпалы, въ чемъ якобы были изобличены Юго-Восточныя дороги.

Послѣ замѣчанія замѣстителя начальника сл. пути о незаконности такого рода дѣйствій дороги, начальникъ сл. движенія указываетъ, что болѣе тяжелыя шпалы не столько важны для скорости движенія, не ушедшей особенно далеко впередъ, сколько потому, что давленіе на нихъ стало значительно больше.

Д. И. Герценвицъ считаетъ, что при современныхъ условіяхъ движенія переходъ на болѣе легкія шпалы былъ бы опасенъ; къ этому же мнѣнію присоединяется Предсѣдатель Подкомиссіи.

По вопросу 66

66. Выяснение условий содержания пути, которые позволили бы, по возможности, реже ремонтировать путь. Заключение по этому вопросу управления дороги.

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что для того, чтобы по возможности рѣже и дешевле ремонтировать путь, на Самаро-Златоустовской ж. д. желательны слѣдующія мѣры: улучшить качество балласта и увеличить высоту его слоя, принимаемую нынѣ въ 0,20 саж. до 0,25 саж. по крайней мѣрѣ; закончить смѣну рельсъ типа 22¹/₂ фунта въ пог. ф. рельсами типа III-а съ подкладками на всѣхъ шпалахъ. Опытъ показалъ, что при переходѣ къ тяжелымъ рельсамъ съ подкладками на всѣхъ шпалахъ, число перешивокъ пути, даже на горныхъ участкахъ, гдѣ имѣется множество кривыхъ малыхъ радиусовъ (на дорогѣ кривыхъ $R=150$ с.—12913,58 саж. и $R=200$ с.—27519,84 саж.) уменьшилось.

Подкладки на всѣхъ шпалахъ представляютъ и другую выгоду. Тотъ же опытъ показалъ, что пропитанныя шпалы, лежащія подъ рельсами типа 22¹/₂ фунта безъ подкладокъ приходится мѣнять черезъ 6 лѣтъ только потому, что онѣ прорѣзаны подошвой рельса на 2—3 сотыхъ сажени, чего со шпалами подъ тяжелыми рельсами съ подкладками не наблюдается, почему срокъ службы этихъ шпалъ увеличивается. Въ тѣхъ же цѣляхъ уменьшенія ремонта пути желательно увеличеніе ассигнованій на замѣну грунта въ пучинистыхъ мѣстахъ.

По вопросу 67

67. Способы борьбы съ пучинами, применение ихъ на дорогѣ; протяженіе пучинистыхъ участковъ.

доложено, что на Самаро-Златоустовской ж. д. очень много пучинистыхъ мѣстъ. Изъ свѣдѣній, помѣщенныхъ, напримѣръ, въ смѣтѣ на 1909 г., видно, что въ зиму 1907—1908 г.г. общее протяженіе пучинистыхъ мѣстъ составляло 69.768 саж. или 140 в., т. е. около 12% ея эксплуатаціонной длины, равной 1.221 вер. Для исправленія этихъ пучинъ пришлось уложить 96.446 нашпальниковъ, 218.703 деревянныхъ карточки и 43.023 желѣзныхъ подкладокъ. Высота пучинъ достигаетъ 0,14 саж. Для борьбы съ пучинами применяются принятые на всѣхъ дорогахъ способы, т. е. укладка нашпальниковъ, карточекъ и подкладокъ. Кроме того, по VII отдѣлу главѣ 2-й вводятся суммы на замѣну пучинистаго грунта. Эта мѣра, конечно, самая рациональная, но при ея дороговизнѣ (въ среднемъ около 40 руб. на пог. сажень), незначительныхъ сравнительно съ этою цѣною ассигнованій въ 1903 г.—20.100 руб., въ 1908 г.—9.072 руб.) и огромномъ, указанномъ выше протяженіи пучинъ, она не скоро еще принесетъ ощутительные результаты и отразится на уменьшеніи эксплуатаціонныхъ расходовъ по № 128. Ассигнованія, даваемая по этому номеру, недостаточны, почему по нему ежегодно образуется перерасходъ, несмотря на то, что значительная часть расходовъ, вмѣсто отнесенія на прямой кредитъ относится на очередной № 125, т. е. на очистку пути отъ снѣга.

По смѣтамъ 1906, 1907, 1908 и 1909 г.г. при длинѣ дороги въ 1.221 вер. по № 128 были ассигнованы слѣдующія суммы:

1906 г.	11.000 руб.	или 9 руб. 01 коп.	на версту.
1907 „	11.900 „	„ 9 „ 75 „ „ „	
1908 „	11.900 „	„ 9 „ 75 „ „ „	
1909 „	15.000 „	„ 9 „ 65 „ „ „	

Расходъ, отнесенный на № былъ:

въ 1906 г.	18.134 руб.	или 14 руб. 85 коп.	на вер.
„ 1907 „	18.206 „	„ 14 „ 90 „ „	
„ 1908 „	16.465 „	„ 13 „ 47 „ „	
„ 1909 „	26.904 „	„ 23 „ 04 „ „	

Но если бы вовсе не относить расходы на пучины на № 125, что дѣлалось и въ эти годы, то расходъ по № 128 возросъ бы до 30.000 руб.

По возбужденіи этого вопроса въ совѣтѣ управленія было рѣшено (журн. постановл. 6 марта 1909 г. № 458) внести въ смѣту 1910 года по № 128—30.000 руб. и ходатайствовать передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ объ ассигнованіи этой суммы.

При разсмотрѣніи и утвержденіи смѣты это ассигнованіе было сокращено до 16.500 руб., между тѣмъ какъ въ дѣйствительности за первые мѣсяцы года январь—май уже израсходовано 15.600 руб. и предстоитъ въ послѣдніе октябрь—декабрь израсходовать еще отъ 13 до 14 тысячъ.

Вообще, если желательнѣе болѣе строго придерживаться номенклатуры Глушинскаго и не относить расходы на пучины на № 125, т. е. очистку снѣга, необходимо увеличить ассигнованіе по № 128 до 30.000 руб.

По вопросу 68

68. Способы охраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ. Выгода и невыгода снѣгоочистителей. Экономическія данныя о работѣ снѣгоочистителей разныхъ системъ, примѣнявшихся на дорогѣ.

доложено, что возложенное на сл. пути устраненіе препятствій, нарушающихъ правильное и безостановочное движеніе поѣздовъ и вызываемыхъ снѣжными заносами, достигается:

- 1) образованіемъ ограждающихъ колею снѣжныхъ валовъ путемъ постоянной перестановки переносныхъ щитовъ.
- 2) очисткою пути отъ снѣга въ ручную рабочими.
- 3) расчисткою заносовъ тремя паровыми ротативными снѣгоочистителями Лесли и двумя снѣгоочистителями-вагонами системы инженера Бурковскаго.

Въ концѣ прошлой зимы на Самаро-Златоустовскую ж. д. поступилъ рядъ новыхъ снѣгоочистителей, а именно: 2 системы Біорка, два типа Сызрано-Вяземской ж. д.—паровые плуги и плугъ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. Со всѣми этими снѣгоочистителями должны были быть произведены опыты по особой программѣ. Но вслѣдствіе, главнымъ образомъ, отсутствія мятелей и снѣгопадовъ въ концѣ зимы прошлаго года, опыты произведены не были.

Основнымъ средствомъ защиты дороги отъ снѣжныхъ заносовъ на Самаро-Златоустовской ж. д. служить огражденіе переносными щитами. Способъ этотъ, давшій прекрасные результаты на Оренбургской ж. д. (когда она была частною), принятъ былъ и для Самаро-Уфимской дороги и успѣшно примѣняется свыше 20 лѣтъ. Какъ извѣстно, способъ это состоитъ въ образованіи защитныхъ валовъ путемъ постоянной перестановки щитовъ и доведеніемъ валовъ до высоты (при соотвѣтствующемъ поперечномъ профилѣ), при которой снѣгъ переносится черезъ путь, не заноса его.

Относительно употребленія снѣгоочистителей, опытъ на Самаро-Златоустовской ж. д. убѣждаетъ, что снѣгоочистители Бурковского приносятъ несомнѣнную пользу какъ въ уменьшеніи расхода по очисткѣ снѣга съ главнаго пути, такъ и въ отношеніи скорости очистки.

Относительно снѣгоочистителей Лесли Самаро-Златоустовская ж. д. имѣла нѣсколько разъ возможность убѣдиться въ пользѣ этихъ машинъ при расчисткѣ большихъ заносовъ, образовавшихся при такихъ мятеляхъ, съ которыми бороться перестановкою щитовъ оказывалось невозможнымъ. При помощи этихъ могучихъ машинъ пріостановка движенія, неизбѣжная въ такихъ случаяхъ, значительно сокращалась.

Изъ представляемыхъ въ Высшую Комиссію приказа № 32 отъ 1903 г. и журнальнаго постановленія совѣта № 505 отъ 13 марта 1909 г. можно видѣть установленный по отношенію къ эксплуатаціи этихъ снѣгоочистителей на дорогѣ порядокъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, примѣняются ли на Самаро-Златоустовской ж. д. для борьбы со снѣгомъ посадки, замѣститель начальника сл. пути даетъ отрицательный отвѣтъ и поясняетъ, что этому препятствуютъ климатическія условія. На дорогѣ были сдѣланы опыты посадки ивняка, но такъ какъ дорога проходить по степному району, то въ первый же годъ 60% этихъ посадокъ пропали; хвойныя посадки также не растутъ вслѣдствіе отсутствія достаточнаго количества влаги и изъ-за сильныхъ вѣтровъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что вопросъ борьбы со снѣгомъ поставленъ неудовлетворительно, что и отражается на величинѣ расходовъ.

Замѣститель начальника сл. пути объясняетъ, что главный расходъ—до 70% падаетъ на расчистку станціонной территоріи, для чего снѣгоочистители не пригодны. Поэтому, несмотря на то, что наиболѣе заносимые участки перешли къ Ташкентской ж. д., расходы по очисткѣ снѣга, послѣ развитія всѣхъ станцій съ 3-хъ путныхъ въ 5-ти путныхъ, всего верстъ на 90,—увеличились; болѣе подробное объясненіе этого будетъ представлено въ Высшую Комиссію въ письменномъ изложеніи.

По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и подготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменные, плотничныя, столярныя, печныя, малярныя, стекольныя, кровельныя, слесарныя, трубчистныя, водопроводныя и работы по очисткѣ отъ мусора и снѣга, мощеніе и т. д. Выгода и невыгода этихъ способовъ и принятые на дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что на дорогѣ приняты слѣдующіе способы производства работъ:

1) производство работъ изъ матеріаловъ дороги рабочими, наняемыми и рассчитываемыми поденно;

2) производство работъ изъ матеріаловъ дороги рядчиками съ уплатой по единичнымъ цѣнамъ, обусловленнымъ договоромъ;

3) производство работъ черезъ подрядчиковъ съ ихъ матеріаломъ за оптовую или единичную цѣну;

4) производство работъ по нарядамъ.

1) Первый способъ, не требующій поясненія, имѣетъ самое широкое примѣненіе. Всѣ работы по ремонту пути, очисткѣ снѣга и мусора, а также часть (правда, незначительная) работъ по ремонту зданій (каменныхъ, плотничныхъ и т. п.) производятся этимъ способомъ.

2) Второй способъ таковъ:

Ежегодно передъ началомъ года вызывается конкуренція на ремонтныя работы по всѣмъ мастерствамъ для каждаго изъ участковъ пути (земляныя, дерновыя, фашичныя, мостовыя, каменные, плотничныя, столярныя, штукатурныя и печныя) и на основаніи результатовъ этой конкуренціи заключается договоръ съ подрядчиками, которые принимаютъ на себя обязательства на данномъ участкѣ пути за опредѣленную плату съ единицы произведенной работы производить въ теченіе года всѣ работы по извѣстному мастерству, которыя имъ будутъ поручены.

Этимъ способомъ производятся всѣ работы по текущему и капитальному ремонту зданій и мелкія новыя работы. Исключеніемъ служатъ только малярныя и асфальтовыя работы, которыя сдаются на всю линію крупнымъ подрядчикамъ съ ихъ матеріаломъ. Причина—необходимость гарантіи, вслѣдствіе трудности опредѣлить качество работы.

3) Третьимъ способомъ производятся отдѣльныя крупныя работы, преимущественно за счетъ новыхъ работъ, сбора въ $\frac{1}{5}$ и VII отдѣла.

Подряды сдаются съ конкуренціи, вызываемой, почти исключительно объявленіями, въ зависимости отъ суммы, совѣтомъ или начальникомъ дороги. Лишь въ рѣдкихъ случаяхъ экстренности начальникомъ пути непосредственно запрашиваются подрядчики, ему извѣстные, и результаты запроса докладываются совѣту или начальнику дороги.

4) Работы незначительныя — до 900 руб.—сдаются по нарядамъ, утвержденнымъ начальникомъ дороги по представленію начальника сл. пути безъ вызова конкуренціи. По такимъ нарядамъ производятся отдѣльныя мелкія работы преимущественно изъ матеріала дороги, а также такія работы, какъ, на примѣръ, водо-

проводныя, на которыя за незначительностью ихъ количества, ремонтные договоры не заключаются.

Въ этихъ случаяхъ конкуренція не вызывается, а предъявляется лишь требованіе, чтобы цѣна наряда не превосходила цѣны ранѣе утвержденной установленнымъ порядкомъ смѣты или единичныхъ договорныхъ цѣнъ.

Каждый изъ разсматриваемыхъ способовъ производства работъ имѣетъ свои общеизвѣстныя выгоды и невыгоды.

Поденная работа, гдѣ рабочій не заинтересованъ въ количествѣ выработаннаго, тамъ, гдѣ количество это зависитъ отъ рабочаго, требуетъ усиленнаго надзора, но необходима тамъ, гдѣ количество выработаннаго отъ рабочаго не зависитъ или зависитъ лишь отчасти.

Поэтому можно признать, что поденная рабочая сила по ремонту пути—гдѣ дорога располагаетъ спеціальною администраціей въ достаточномъ количествѣ—есть форма труда, вполне соответствующая обстоятельствамъ.

При очисткѣ снѣга, на что главнымъ образомъ расходуется поденная рабочая сила, нерѣдки случаи, когда надзоръ за поденными недостаточный и средняя производительность поденнаго очень не высока.

Поэтому, казалось бы желательнымъ во многихъ случаяхъ перейти на сдѣльныя работы. Но современный аппаратъ управленія и контроля недостаточно гибокъ, чтобы при той срочности, которую носитъ очистка снѣга, было возможно соблюсти всѣ установленныя формальности. Напримѣръ, расчищена станція и снѣгъ собранъ въ кучи, которыя надо вывезти. Ни одинъ хозяинъ не станетъ въ такихъ случаяхъ работать поденно, а обязательно сдѣльно. При настоящихъ правилахъ утвердить цѣну можетъ только начальникъ дороги, а снѣга, гдѣ онъ сложенъ, какъ возить, не видѣлъ даже начальникъ участка. Но если даже такъ или иначе начальникъ дороги эту цѣну съ воза утвердилъ, то является вопросъ, какъ удостовѣрить въ формѣ, приѣмлемой для контроля, количество вывезенныхъ возовъ.

Лучшіе дорожные мастера сознаютъ необходимость перехода во многихъ случаяхъ зимняго ремонта на сдѣльную работу и поэтому зачастую, работая поденными, даютъ имъ опредѣленную работу „на урокъ“. Но и этотъ способъ не получилъ оффиціального признанія и въ прежніе годы бывали случаи, что представители контроля, дѣлая въ концѣ дня провѣрку рабочихъ, не принимали во вниманіе то обстоятельство, что рабочіе, окончивъ урокъ, ушли и отсутствіе ихъ указывали, какъ злоупотребленіе.

Такимъ образомъ, примѣненіе поденной рабочей силы для очистки снѣга во многихъ случаяхъ невыгодно, но вызывается необходимостью.

О поденныхъ по ремонту зданій не приходится много говорить. Число ихъ весьма незначительно и они берутся почти исключительно въ помощь штатнымъ мастеровымъ, подъ постояннымъ надзоромъ коихъ и находятся.

Второй способъ производства работъ имѣеть цѣлью обезпечить участки соотвѣтствующею потребности рабочею силою для работъ по ремонту сооружений и зданій.

Потребность въ этой рабочей силѣ переменная. Сверхъ того, работа разбросана по мелочамъ на большомъ протяженіи. Поэтому прогулы, особо не оплачиваемые, неизбежны.

Въ зависимости отъ этого подрядчики, конечно, единичныя цѣны назначаютъ соотвѣтственно выше рыночныхъ. Кромѣ того, такъ какъ работы мелкія, то процентъ предпринимательскаго барыша — сравнительно высокій. Все это приходится переплачивать дорогѣ, такъ сказать, непроизводительно.

Но, съ другой стороны, подлежація исполненію этимъ способомъ работы носятъ такой характеръ, что распредѣлить ихъ равномерно на весь строительный сезонъ или часть его невозможно. Найти рабочихъ разныхъ специальностей можно лишь въ Самарѣ и, пожалуй, въ УФѣ и то не всегда; работать поденными работами въ виду ихъ разбросанности затруднительно для надзора.

Поэтому, можно признать, что указанный способъ соотвѣтствуетъ условіямъ работы и является неизбежнымъ.

Противъ третьяго способа, подряднаго, по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, обыкновенно ставятся слѣдующія возраженія.

Дорога непроизводительно переплачиваетъ подрядчику предпринимательскую прибыль; обладая многочисленною администраціей, заставляетъ подрядчика держать свою администрацію; имѣя возможность при массовой заготовкѣ матеріаловъ заготовить ихъ выгоднѣй, чѣмъ подрядчикъ — не используетъ этой выгоды. Къ этому въ настоящее время прибавляется то обстоятельство, что перевозка матеріаловъ и рабочихъ при хозяйственныхъ работахъ не требуетъ денежной затраты со стороны дороги, а при работахъ черезъ подрядчика требуетъ.

Но прежде всего, желѣзнодорожная администрація по сл. пути, особенно низшая (начиная съ дорожнаго мастера), настолько неотлучно привязана къ своей прямой обязанности — охраненію и содержанію пути, что о привлеченіи ихъ къ хозяйственнымъ работамъ не можетъ быть и рѣчи. Даже начальникъ участка, исполняя надлежащимъ образомъ все, что ему по инструкціи полагается, не можетъ располагать временемъ, чтобы вести хозяйственно сколько-нибудь крупное дѣло. Поэтому для хозяйственныхъ работъ администрація должна быть особая, а, какъ извѣстно, казнѣ администратія стоитъ дорожке, чѣмъ частному лицу.

Заготовка матеріаловъ обходится подрядчику зачастую дешевле, чѣмъ управленію съ его громоздкими способами заготовки матеріаловъ.

Что же касается самаго производства работъ, то соединить хозяйственность съ необходимостью выполнить всѣ обязательныя для подвѣдомственнаго контролю учрежденія формальности—дѣло почти невозможное.

Наконецъ, для подрядчика и его администраціи хозяйственная постановка дѣла, т. е. исполненіе работы съ наименьшими затратами—это цѣль. Вся полученная прибыль поступаетъ въ его пользу. Между тѣмъ представитель желѣзнодорожной администраціи, вѣдающій хозяйственной работой, не только лично не заинтересованъ въ экономіи, но сбереженныя имъ суммы не идутъ даже на другія нужды его же участка, а есть нѣчто отвлеченное для него—доходъ казны.

Изъ изложеннаго видно, что при настоящемъ положеніи дѣла хозяйственное производство строительныхъ работъ весьма затруднительно и потому подрядный способъ приходится признавать необходимымъ.

Четвертый способъ—работа по нарядамъ, выдаваемымъ на отдѣльныя мелкія работы, въ предѣлахъ до 900 руб., примѣнительно къ § 181 положенія о подрядахъ, способъ скорый, дающій возможность сообразоваться съ мѣстными условіями и имѣть дѣло съ самими мастеровыми и мелкими рядчиками, нужно считать вполне соответствующимъ своему назначенію.

Заготовка путевыхъ инструментовъ производится въ послѣдніе годы черезъ матеріальную сл. общимъ порядкомъ, при чемъ на конкуренцію по поставкѣ инструментовъ обязательно представляются образцы ихъ и выборъ дѣлается сл. пути, главнымъ образомъ, въ зависимости не отъ цѣны, а отъ качества. Благодаря этому, удалось снабдить линію болѣе или менѣе однотипнымъ и удовлетворительнымъ инструментомъ. вмѣстѣ съ тѣмъ, хотя стоимость заказываемыхъ, напримѣръ, лопатъ повысилась съ 30 коп. до 1 руб., ежегодный денежный расходъ на нихъ даже понизился.

Для предметовъ, требующихъ фабричнаго изготовленія, этотъ способъ заготовки предположено сохранить, инструменты же простѣйшаго типа (ключи, молотки, ломы) предположено изготовлять хозяйственно въ мастерской сл. пути.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, имѣются ли на дорогѣ достаточно солидные и свѣдущіе подрядчики, которые выступали бы на конкуренціи, замѣститель начальника сл. пути отвѣчаетъ утвердительно, что подтверждаетъ и главный контролеръ.

Предсѣдатель проситъ сообщить, успѣшно ли и по какой цѣнѣ сдается постройка паровозныхъ зданій.

Замѣститель начальника сл. пути сообщаетъ, что на ст. Абдулино предполагалась постройка 20 стойлъ; явилось нѣсколько конкурентовъ, но цѣна оказалась выше предполагаемой и стойло обойдется около 7.000 руб.; поэтому приходится строить вмѣсто 20 стойлъ—18.

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что это было бы совершенно неправильно: разъ кредитъ отпущенъ на 20 стойлъ, необходимо именно 20 и, если получится перерасходъ, то надо просить объ ассигнованіи особаго кредита на покрытие перерасхода.

Замѣститель начальника сл. пути объясняетъ, что прибѣгнуть къ вышеуказанной мѣрѣ приходилось потому, что всякіе перерасходы воспрещены. Разумѣется, можно было бы построить зданія за ассигнованную сумму, но они по качеству были бы совсѣмъ неудовлетворительны, особенно въ пожарномъ отношеніи; а такъ какъ нѣсколько паровозныхъ зданій на дорогѣ сгорѣло, то было рѣшено дѣлать зданія кирпичныя и непременно съ желѣзными стропилами, что раньше не предполагалось; не поступаясь же этимъ качествомъ—несгораемостью, нельзя было выстроить за предполагаемую цѣну; вотъ собственно причины, заставившія предпочесть 18 стойлъ, вполне удовлетворяющихъ, двадцати, удовлетворяющимъ дорогу не вполне.

Предсѣдатель Подкомиссіи, вполне соглашаясь съ приведенными соображеніями, находитъ, что все же необходимо строить 20 стойлъ, а затѣмъ объяснить приведенными соображеніями перерасходъ, что несомнѣнно, будетъ принято во вниманіе и кредитъ будетъ данъ.

Замѣститель начальника сл. пути продолжаетъ, что на предложеніе взять постройку зданій, обращенное къ желѣзобетоннымъ фирмамъ, послѣднія не отозвались; что же касается примѣненія хозяйственнаго способа, то сл. пути не могла бы примѣнить его потому, что подобныя работы организовать средствами эксплуатаціи слишкомъ трудно.

По вопросамъ 70, 71, 72 и 73

70. Способы заготовленія и приобрѣтенія сл. пути строительныхъ матеріаловъ въ крупныхъ и мелкихъ количествахъ.

71. Какія правила установлены для заготовки сл. пути крупныхъ количествъ матеріаловъ

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что изъ строительныхъ матеріаловъ сл. пути заготавливаются преимущественно только камень, обыкновенный кирпичъ, алебастръ, известь. Эти матеріалы приобрѣтаются посредствомъ конкуренціи черезъ совѣтъ управленія отъ мѣстныхъ поставщиковъ.

Въ единичныхъ случаяхъ, если требуется приобрѣсти спеціально какіе-либо другіе матеріалы, которыхъ не имѣется въ складахъ матеріальной сл., на поставку ихъ также вызывается конкуренція. Приобрѣтеніе матеріаловъ въ мелкихъ количествахъ дѣлается только въ случаяхъ экстренной въ нихъ

и для приобрѣтенія надобности покупкою на мѣстѣ съ разрѣшенія начальника сл. пути ихъ наличною покупкою? или начальника дороги.

72. Правила приѣмки матеріаловъ непосредственно сл. пути отъ поставщиковъ.

73. Правила приѣмки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной сл.

Ежегодно, по выясненіи потребности количества строительныхъ матеріаловъ на предстоящій строительный періодъ, сл. пути докладываетъ о такой потребности совѣту управленія дороги съ ходатайствомъ о назначеніи конкуренціи на поставку такихъ матеріаловъ. О назначенной совѣтомъ конкуренціи и днѣ ея публикуется въ газетахъ. Совѣтъ, по разсмотрѣннй заявленій конкурентовъ, постановляетъ, кому изъ конкурентовъ должна быть предоставлена поставка тѣхъ или другихъ матеріаловъ.

На основаніи этого постановленія совѣта съ поставщиками заключаются договоры на поставку сданнаго имъ количества матеріаловъ.

Совѣтъ управленія дороги, дѣлая постановленіе о сдачѣ поставки матеріаловъ, предоставляетъ управленію дороги право, въ случаѣ, если на постановку какого-либо матеріала конкуренція не состоится или въ случаѣ потребности большаго количества матеріаловъ, чѣмъ таковое сдано къ поставкѣ, приобрѣтать таковыя матеріалы покупкою на мѣстѣ или отъ другихъ поставщиковъ по цѣнамъ не выше выяснившихся на конкуренціи въ данномъ году, или по цѣнамъ предыдущаго года. Въ случаѣ невозможности приобрѣсти нужные матеріалы по этимъ цѣнамъ, вопросъ о приобрѣтеніи по высшимъ цѣнамъ докладывается на разрѣшеніе совѣта. Известъ на нѣкоторыхъ участкахъ пути заготавливается хозяйственно. Въ каждомъ же отдѣльномъ случаѣ приобрѣтеніе матеріаловъ по цѣнамъ, опредѣленнымъ совѣтомъ, дѣлается съ разрѣшенія дороги.

Что касается правилъ приѣмки матеріаловъ, заготавливаемыхъ сл. пути, то эти матеріалы сдаются къ поставкѣ на разныхъ пунктахъ дороги, обыкновенно въ пунктахъ ближайшихъ къ работамъ, для которыхъ они требуются, и приѣмка ихъ, въ зависимости отъ условій и мѣста поставки, производится мѣстнымъ начальникомъ участка совмѣстно съ представителемъ контроля дороги. Приѣмщики руководствуются въ отношеніи опредѣленія качества поставки и соответствія ея заказу техническими договорными условіями и одобренными образцами. Принятые матеріалы поступаютъ въ распоряженіе мѣстнаго начальника участка, а счета и приѣмочные документы пересылаются для оплаты черезъ матеріальную сл., которая приходитъ принятые матеріалы по своимъ книгамъ и фактурируетъ матеріалы подлежащему начальнику участка пути по номенклатурнымъ цѣнамъ, а если какихъ-либо матеріаловъ въ номенклатурѣ не имѣется, то по дѣйствительной стоимости.

Матеріалы же изъ магазиновъ матеріальной сл. поступаютъ на участки сл. пути или въ сборныхъ вагонахъ, сопровождаемыхъ раздатчиками, или въ отдѣльныхъ вагонахъ, или въ поѣздахъ (шпалы и рельсы).

Въ первомъ случаѣ пріемка ихъ дѣлается агентами сл. пути въ мѣстахъ назначенія отъ раздатчиковъ счетомъ или вѣсомъ, въ полученіи ихъ выдается раздатчику расписка отъ фактуры. При полученіи матеріаловъ въ отдѣльномъ вагонѣ, запломбированномъ отправителемъ, агентъ сл. пути въ присутствіи агента станціи назначенія провѣряетъ грузъ съ документами, его сопровождающими (дубликатъ накладной съ фактурой) и, въ случаѣ недостачи въ вѣсѣ или количествѣ, о таковой недостачѣ составляется коммерческій актъ, который и служитъ основаніемъ для уменьшенія фактуры склада до дѣйствительно полученнаго количества матеріала и расписка отъ фактуры выдается складу на дѣйствительно полученное количество матеріала. Коммерческій актъ вмѣстѣ съ распиской отсылается въ складъ.

Матеріалы, подлежащія разгрузкѣ на перегонахъ между станціями, сдаются окончательно уполномоченному на это агенту сл. пути на послѣдней станціи слѣдованія груза подъ подлежащую расписку въ документахъ, безъ чего вагоны не могутъ быть отправляемы на перегоны для разгрузки.

Матеріалы, адресуемые на разъѣзды, принимаются на послѣдней коммерческой станціи передъ мѣстомъ назначенія. Дальнѣйшее слѣдованіе груза, послѣ его пріемки, производится подъ охраной агента сл. пути. Каждый поѣздъ, съ которымъ назначена выгрузка матеріаловъ, на перегонѣ между станціями, отправляется съ послѣдней станціи на перегонъ въ сопровожденіи агента сл. пути (дорожнаго мастера), на обязанности котораго лежитъ наблюденіе за выгрузкой и забота о сохраненіи выгруженнаго на пути матеріала.

Начальники участковъ имѣютъ право браковки.

На вопросъ Д. И. Герценвица, какъ часто начальникамъ участковъ приходится пользоваться этимъ правомъ, замѣститель начальника сл. пути отвѣчаетъ, что рѣдко, и на замѣчаніе Предсѣдателя Подкомиссіи, что чаще всего, вѣроятно, по поводу цемента, поясняетъ, что цементъ заготавливается въ самомъ необходимомъ количествѣ, такъ что раза три приходится его докупать; кромѣ того, принимаемый цементъ проходитъ черезъ лабораторію.

По вопросу 74

74. Правила пріемки и сдачи излишнихъ матеріаловъ въ магазины матеріальной сл.

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что излишніе годные матеріалы съ участковъ сл. пути передаются по фактурамъ въ кладовыя матеріальной сл. на тѣхъ участкахъ, гдѣ таковыя кладовыя имѣются, съ участковъ же, на которыхъ кладовыхъ матеріальной сл. не имѣется, сдаваемые обратно излишніе матеріалы отправляются въ ближайшіе склады матеріальной сл. также при фактурахъ съ цѣной.

По выясненіи начальниками участковъ пути имѣющагося у нихъ ненужнаго или негоднаго для дальнѣйшаго употребленія имущества, таковое имущество предъявляется для освидѣтельствванія въ мѣстной комиссіи, состоящей изъ старшихъ агентовъ службъ и участковаго контролера.

Объ освидѣтельствваніи этого имущества составляется актъ, въ которомъ указывается количество сдаваемыхъ матеріаловъ и предметовъ по роду ихъ и вѣсъ металлическихъ предметовъ, при чемъ послѣдніе подраздѣляются по сортамъ на чугуны, желѣзо сортовое, кровельное, мѣдь и т. д.

Затѣмъ, въ этихъ актахъ указывается, въ какомъ состояніи находятся матеріалы и предметы, требуется ли ихъ исправленіе и пригодны ли они вообще для употребленія на дорогѣ.

Всѣ осматрѣнные въ изложенномъ порядкѣ матеріалы сдаются вмѣстѣ съ фактурою и актомъ въ мѣстную кладовую матеріальной сл.

Завѣдывающій этой кладовой кладовщикъ выдаетъ расписку отъ фактуры, а полученные предметы отправляетъ въ ближайшіе склады—Самарскій или Уфимскій.

Тѣ же участки пути, на которыхъ не имѣется кладовыхъ матеріальной сл., ненужное и негодное для дальнѣйшаго употребленія имущество и матеріалы свидѣтельствуютъ такимъ же порядкомъ и отсылаютъ въ ближайшіе склады матеріальной сл.—Уфимскій или Самарскій.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, большіе ли склады имѣются при участкахъ сл. пути, замѣститель начальника сл. пути отвѣчаетъ утвердительно.

Предсѣдатель проситъ выяснить, какъ и когда учитываются матеріалы.

Замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что отчетъ объ израсходованіи матеріаловъ обыкновенно запаздываетъ, такъ какъ при самой постройкѣ матеріаль списывается не полностью и, лишь по окончаніи и составленіи исполнительной смѣты, въ нее включается и матеріальный отчетъ.

Предсѣдатель проситъ выяснить также, куда поступаютъ излишки матеріаловъ.

Замѣститель начальника сл. пути объясняетъ, что излишки усчитываетъ контроль. Вслѣдствіе того, что на дорогѣ имѣются участковые склады, матеріалы требуются на пополненіе ихъ, а затѣмъ уже, какъ ранѣе объяснено, они сносятся правильно на работы.

Три года тому назадъ дорога предполагала перейти на порядокъ, установленный на Юго-Западныхъ ж. д., но для этого необходимо развитіе участковыхъ матеріальныхъ складовъ, которыхъ на дорогѣ не имѣется; вслѣдствіе этого начальникъ участка не имѣетъ возможности получать матеріаль на каждый раз-

рѣшенный кредитъ и хранить его обособленно отъ другого матеріала; отъ такого порядка, во всякомъ случаѣ, возрасли бы перевозки матеріала. Предполагалось передать кладовыя сл. пути въ матеріальную сл., но дорога была лишена возможности это сдѣлать, такъ какъ ей было отказано въ кредитахъ, необходимыхъ для этой передачи.

По вопросу 75

75. Правила от- пуска шпалъ и др. негодныхъ строи- тельныхъ лѣсныхъ матеріаловъ на отоп- ление.

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что полученныя отъ смѣны съ пути старыя шпалы и переводныя брусья сортируются на три категоріи: 1) годныя для одиночной смѣны, 2) годныя для отопленія и 3) совершенно негодныя.

Сложенные по категоріямъ шпалы и брусья свидѣтельству- ются начальникомъ участка совмѣстно съ представителемъ кон- троля. Въ актѣ этого свидѣтельствванія указывается общее ко- личество предъявленныхъ на данномъ окологдѣ къ освидѣтель- ствованію шпалъ и переводныхъ брусьевъ и количество год- ныхъ для одиночной смѣны, годныхъ для отопленія и совер- шенно негодныхъ, при чемъ количество это указывается отдѣльно для шпалъ и отдѣльно для переводныхъ брусьевъ. На основаніи этого акта составляется фактура, по которой фактуруются мате- ріальной сл. шпалы и переводные брусья, годныя для ото- пленія, въ кубическихъ саженьяхъ дровъ, принимая на одну ку- бическую сажень 90 штукъ шпалъ или 90 погонныхъ сажень брусьевъ, безъ цѣны со включеніемъ лишь въ фактуру наклад- ныхъ расходовъ по сборкѣ, подвозкѣ и укладкѣ въ штабеля, распиловкѣ и расколкѣ на дрова, считая по 3 коп. со шпалы или съ пог. сажени бруса, всего по 2 руб. 70 коп. на куб. саж.

Матеріальная сл., по проведеніи таковыхъ фактуръ по своимъ книгамъ, фактуруетъ то же количество дровъ соотвѣт- ствующимъ начальникамъ участковъ по цѣнѣ 7 руб. 20 коп. за куб. саж. Начальники участковъ пути на основаніи этихъ фак- туръ приходятъ по книгамъ и отчетамъ шпальныя дрова по цѣнѣ и на сумму. Затѣмъ расходуютъ ихъ на отопленіе линей- ныхъ зданій сл. пути, какъ обыкновенныя дрова, по нормамъ отопленія.

Шпальныя дрова, во избѣжаніе перевозки ихъ по линіи, весьма затруднительной при существующемъ движеніи на до- рогахъ, употребляются на отопленіе исключительно линейныхъ по- мѣщеній агентовъ сл. пути на перегонахъ, но въ будущемъ предполагается отапливать ими помѣщенія и другихъ службъ въ томъ, конечно, случаѣ, если ихъ окажется достаточное ко- личество.

Другіе лѣсные матеріалы, годныя лишь на отопленіе, также перефактуровываются матеріальной сл., но со стоимостью уже дѣйствительныхъ накладныхъ расходовъ по обращенію ихъ

въ дрова, при чемъ полученныя дрова расцѣниваются въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особою комиссіею и фактуруются начальниками участковъ по установленной комиссіею цѣнѣ, а даѣе, начальники участковъ, оприходовавъ ихъ по книгамъ и отчетамъ, расходуютъ ихъ, какъ обыкновенныя дрова.

Д. И. Герценвицъ обращаетъ вниманіе на то обстоятельство, что матеріальная сл., получая отъ сл. пути шпалы для отопленія по болѣе низкой цѣнѣ, фактуруетъ ихъ той же сл. пути по значительно болѣе высокой цѣнѣ, что, повидимому, не имѣетъ никакихъ объясненій.

По вопросу 76

76. Выяснить предѣльные размѣры участковъ пути (дистанцій), околodковъ и обходовъ, допустимые по мнѣнію управленія дороги; способъ опредѣленія этихъ предѣльныхъ размѣровъ.

доложено, что въ настоящее время протяженіе участковъ сл. пути Самаро-Златоустовской ж. д. не превосходитъ 120 вер., т. е. нормы, установленной министерскими правилами для дорогъ съ числомъ поѣздовъ въ сутки больше 12.

Протяженіе околodковъ дорожныхъ мастеровъ колеблется отъ 9 верстъ двойного пути до 12—18 вер. одиночного, при чемъ на Кротовской вѣтви допущено 19—23 вер.; рабочихъ отдѣленій отъ 3 вер. на двупутныхъ участкахъ до 6—7 вер. на вѣткахъ, сторожевыхъ обходовъ: на главномъ пути отъ 3 вер. при двойномъ пути до 4—5 при одиночномъ и до 6—7 на Кротовской вѣткѣ.

Какой-нибудь опредѣленной формулы, по которой исчислялась бы длина участковъ, околodковъ, отдѣленій и обходовъ въ распоряженіи сл. пути Самаро-Златоустовской ж. д. не имѣется и всѣ тѣ измѣненія, которыя постепенно вводились въ графикъ, основаны на практическомъ знакомствѣ начальника сл. пути со всѣми особенностями даннаго участка, околodka и пр., вліяющими на его длину.

Предѣльное протяженіе сторожевыхъ обходовъ, установленное правилами 83 г. въ $4\frac{1}{2}$ вер. одиночного пути, слѣдовало бы уменьшить до 4 вер.

Тогда предѣлъ, установленный § 61 правилъ технической эксплуатаціи 1898 г. въ 16 вер., больше путевой сторожъ не долженъ проходить въ сутки (идя обходомъ или возвращаясь домой), будетъ соответствовать протяженію обхода. За предѣлъ длины рабочаго отдѣленія можно принять установленный правилами 1883 г. предѣлъ въ 6 вер. одиночнаго пути при отсутствіи станціи или развѣзда съ тѣмъ, конечно, что въ случаѣ, если рабочее отдѣленіе заносимое, пучинистое, съ плохимъ балластомъ и пр., длина должна быть соответственнo уменьшена.

Въ случаѣ, если въ составъ рабочаго отдѣленія входятъ станціонныя пути, слѣдуетъ, конечно, въ 6 вер. включить и станціонныя пути, но не по нормѣ 1883 г. 1 вер. главнаго пути = 3—4 вер. станц., каковую норму слѣдуетъ признать недостаточной.

Если составители правил 1883 г. при исчислении этой нормы и приняли во внимание стрѣлки, то, по мнѣнію сл. пути Самаро-Златоустовской ж. д., не въ должной мѣрѣ. Уходъ за стрѣлками, необходимость частаго ихъ промѣра, постоянная смѣна мелкихъ частей отнимають у старшаго рабочаго много времени. Пользуясь нормой 1883 г., слѣдуетъ, напримѣръ, сказать, что для станціи, имѣющей станціонныхъ путей 18—24 вер., а, слѣдовательно, стрѣлокъ около 36—48, можно имѣть одного старшаго рабочаго, что несомнѣнно мало.

Слѣдуетъ еще считаться съ тѣмъ обстоятельствомъ, что на малыхъ станціяхъ, гдѣ нѣтъ особаго смотрителя зданій, обязанность сего послѣдняго исполняетъ дорожный мастеръ, и, конечно, старшій рабочій является его помощникомъ и непосредственно присматривающимъ за многими работами, къ содержанію пути не относящимися. При назначеніи предѣльной нормы для рабочаго отдѣленія слѣдуетъ это также учесть.

Подобными соображеніями слѣдуетъ руководствоваться также и при опредѣленіи предѣльной длины околка дорожнаго мастера, при чемъ станціи еще въ большей мѣрѣ должны уменьшать длину околка, такъ какъ для дорожнаго мастера каждая станція вызываетъ увеличеніе работы не потому только, что имѣются станціонные пути со стрѣлками, но и весьма существеннымъ образомъ потому, что имѣется цѣлый рядъ сооружений: водопроводная сѣть, поворотные круги, кочегарныя ямы въ депо и пр.

Наблюденіе надъ работою дорожныхъ мастеровъ на околкахъ, длина которыхъ близка къ 18 вер. главнаго пути, убѣждаетъ, что длина эта, даже какъ предѣльная, является преувеличенною и что слѣдовало бы ограничиться длиною не свыше 16 вер., что соотвѣтствовало бы четыремъ обходамъ путевымъ и 3—4 рабочимъ отдѣленіямъ.

Правилами 1883 года установлена предѣльная длина участковъ въ 120 вер. при чемъ безъ всякаго вычета станціонныхъ путей. Наблюденіе надъ участками длины, близкой къ указанной, приводитъ къ заключенію, что длина эта чрезмѣрна и Самаро-Златоустовской ж. д. пришлось штатъ подобнаго участка увеличить, т. е. сверхъ начальника участка и помощника начальника участка имѣть на участкѣ еще отбывающаго обязанность практиканта, окончившаго Московское техническое училище.

Надлежитъ имѣть въ виду, что столь значительная длина участка помимо того, что вызываетъ сомнѣніе въ достаточности надзора за безопасностью движенія, прямо не выгодна въ финансовомъ отношеніи, что особенно ясно видно, если участокъ заносимый. Несвоевременная перестановка щитовъ, несвоевременное увеличеніе рабочей силы или уменьшеніе ея могутъ вызвать каждый разъ одну—другую сотню рублей лишнихъ расходовъ

чего бы не было, если бы начальникъ участка могъ лишній разъ осмотрѣть участокъ. Вообще слѣдуетъ при опредѣленіи длины участка не упускать изъ виду, что бюджетъ средняго участка доходить до 200 тысячъ рублей. Изложенное доказываетъ, что при опредѣленіи длины участка необходимо весьма серьезно считаться съ мѣстными данными, исключительными и подчасъ мелкими, и выработка какого-нибудь шаблона для опредѣленія длины любого участка не представляется возможной.

Переходя къ вопросу 77,

77. Необходимый личный составъ участковъ пути (старшіе дорожные мастера или помощники начальника дистанціи).

замѣститель начальника сл. пути высказываетъ слѣдующія соображенія: за послѣднее десятилѣтіе сфера дѣятельности начальниковъ участковъ расширилась: помимо увеличенія ихъ письменныхъ занятій они должны участвовать обычно въ качествѣ председателей въ разныхъ комиссіяхъ, какъ то: врачебной, комиссіяхъ по приѣмкѣ матеріаловъ матеріальной сл., комиссіяхъ, расслѣдующихъ разныя происшествія на дорогахъ, и проч.; между тѣмъ служба начальниковъ участковъ не можетъ терпѣть перерывовъ вслѣдствіе необходимости постоянного надзора за путемъ, своевременныхъ уплатъ рабочимъ по табелямъ и проч.; поэтому и принимая также во вниманіе возможность болѣзней, отлучекъ и пр., помощники начальниковъ участковъ на правахъ полныхъ замѣстителей совершенно необходимы.

Самаро-Златоустовская дорога принадлежитъ къ числу сильно заносимыхъ и иногда во время бурановъ на участкѣ работаетъ по расчисткѣ заносовъ до 2000 пѣшихъ и 600—700 конныхъ рабочихъ, обычно же отъ 100 до 150 пѣшихъ и 40—50 конныхъ.

Очень важно имѣть постоянный надзоръ за дорожными мастерами и артельными старостами, непосредственно руководящими этими рабочими, что осуществимо при наличіи старшихъ дорожныхъ мастеровъ. Можно съ увѣренностью сказать, что расходы на ихъ содержаніе съ избыткомъ будутъ покрыты болѣе экономнымъ и правильнымъ расходомъ рабочей силы. Поэтому помимо помощниковъ начальниковъ участковъ крайне желательны и старшіе дорожные мастера.

На Самаро-Златоустовской ж. д. помощники имѣются на всѣхъ участкахъ, старшіе дорожные мастера только на двухъ, при ст. Самара и Уфа. На этихъ станціяхъ расположены главные склады матеріальной сл.; приѣмки матеріаловъ въ нихъ съ обязательнымъ участіемъ агента отъ сл. пути происходятъ въ среднемъ 3 раза въ недѣлю и въ нихъ, чередуясь съ помощниками начальниковъ участковъ, участвуютъ старшіе дорожные мастера.

По вопросу 78

78. Выяснить полезность или невыгодность специальных мастерских сл. пути.

замѣститель начальника сл. пути высказываетъ, что на Самаро-Златоустовской ж. д., проходящей по мѣстности съ весьма слабо развитой промышленностью, кузнечныя мастерскія при участкахъ положительно необходимы и потому при участкахъ имѣются кузницы со штатомъ: кузнецъ и молотобоецъ. На ихъ обязанности лежитъ исправленіе путевого инструмента, стрѣлочныхъ частей, изготовленіе кузнечныхъ петель для дверей и пр. Независимо отъ этого, при ст. Самара имѣется особая мастерская сл. пути, снабженная двигателемъ и станками, изготовляющая болѣе сложные предметы. Ею, на примѣръ, для второго пути Кропачево-Миассъ изготовлено около 10.000 пудовъ мостовъ по средней цѣнѣ, какъ видно изъ отчета, 2 руб. 97 коп. пудъ съ постановкой на мѣсто (заказанные заводомъ обошлись по 3 руб. 30 коп.). Эта мастерская весьма полезна, такъ какъ даже въ такомъ большомъ центрѣ, какъ Самара, ни въ одной частной мастерской не имѣется, на примѣръ, болторѣзнаго станка или порядочнаго сверлильнаго. Поэтому до устройства мастерской столь расходуемые предметы, какъ болты, нарѣзались въ частныхъ мастерскихъ отъ руки и обходились по 4 руб. 50 коп.—5 руб. пудъ, нынѣ же при работѣ ихъ въ мастерской они обходятся около 3 руб. пудъ.

Независимо отъ стоимости, большую роль играетъ и срочность изготовленія, такъ какъ частныя мастерскія исполняютъ заказы иногда съ большимъ опозданіемъ.

Кромѣ того, на ст. Златоустъ и Миассъ имѣются рельсообрѣзныя мастерскія.

По вопросу 79

79. Выяснить дѣятельность и необходимое развитіе техническихъ отдѣловъ сл. пути.

доложено, что техническое отдѣленіе сл. пути вѣдаетъ:

- 1) составленіемъ проектовъ, расцѣнокъ и смѣтъ новыхъ зданій и сооружений дороги и ихъ переустройствомъ;
- 2) провѣркой смѣтъ на работы по ремонту и мелкимъ переделкамъ зданій, составляемыхъ на участкахъ;
- 3) веденіемъ графиковъ и вѣдомостей: рельсъ, шпаль, брусевъ мостовыхъ и переводныхъ, окраски мостовъ и проч. и статистическихъ данныхъ о зданіяхъ, сооруженияхъ и пр. имуществѣ дороги;
- 4) составленіемъ расцѣночныхъ вѣдомостей (годовыхъ смѣтъ новыхъ работъ, VII отдѣла гл. 2-й, смѣты по сбору въ $\frac{1}{5}$ и цифровыхъ данныхъ для смѣты по очер. №№ 111—113, 122—124, 145—156);
- 5) производствомъ испытаній матеріаловъ;
- 6) перепиской по вопросамъ технического характера;
- 7) всѣми сколько-нибудь крупными съемками и изысканіями.

Въ настоящее время личный составъ технического отдѣленія таковъ:

а) по штату:

начальникъ отдѣленія,
старшій инженеръ,
младшій инженеръ и техники (2),
счетоводъ по технической отчетности;

б) за счетъ новыхъ работъ:

инженеръ,
техникъ.

Основною работою технического отдѣленія является та, которая указана въ пунктѣ 1.

Работа эта и вся работа технического отдѣленія, въ зависимости отъ предмета, на который она направлена, должна быть раздѣлена на спеціальности: по искусственнымъ сооруже́нїямъ, гражданскимъ сооруже́нїямъ, водоснабженію, станціямъ и ихъ принадлежностямъ и т. д.

Конечно, для дѣла было бы весьма полезно, чтобы каждая изъ этихъ крупныхъ спеціальностей находилась въ вѣдѣніи отдѣльнаго лица, которое было бы всегда освѣдомлено о томъ, что имѣется и дѣлается по данной спеціальности на дорогѣ. Въ настоящее время, при наличномъ штатѣ, сколько-нибудь систематическая спеціализація невозможна, тѣмъ болѣе, что въ зависимости отъ работы дороги ей приходится переживать то періодъ усиленнаго развитія станцій, то періодъ усиленія мостовъ, то массовой постройки складочныхъ помѣщеній.

Поэтому, игнорируя спеціализацію, приходится разсматривать весь личный составъ какъ рабочую силу, оставивъ освѣдомленность лишь за начальникомъ отдѣленія.

Само сабою разумѣется, что, независимо отъ спеціализаціи, личный составъ технического отдѣленія долженъ соответствовать той работѣ, которая на немъ лежитъ, и при дорогахъ такого объема, какъ Самаро-Златоустовская, едва ли можетъ быть доведенъ до размѣровъ, позволяющихъ спеціализацію. Но несомнѣнно, что и по существу работы настоящей штатъ недостаточенъ и долженъ быть увеличенъ по меньшей мѣрѣ на одного старшаго и одного младшаго инженера.

Къ этому надо добавить нижеслѣдующее. По существующимъ правиламъ, служба въ техническихъ отдѣлахъ не считается за цензъ для должности начальника участка; поэтому молодые инженеры будутъ стремиться на мѣста помощниковъ начальниковъ участкомъ, какъ на мѣста съ цензомъ, уходя изъ технического отдѣленія при первой возможности.

Лица, отбывшія обязательный цензъ, едва ли захотятъ возвратиться въ техническое отдѣленіе, такъ какъ линейная работа, несомнѣнно, прїятнѣе управленческой, а вознагражденіе почти

одинаковое. Частая смѣна и неопытность служащихъ, несомнѣнно, отразится на производительности и качествахъ работы.

Поэтому необходимо, при существованіи настоящихъ правилъ, имѣть въ техническомъ отдѣлѣ не одну сравнительно высоко (3.000 руб.) оплачиваемую должность, а нѣсколько, чтобы имѣть возможность держать въ техническомъ отдѣлѣ болѣе опытныхъ инженеровъ.

По вопросу 80

80. Не представляется ли возможнымъ упростить и сократить отчетность дорожныхъ мастеровъ и начальниковъ участковъ?

замѣститель начальника сл. пути полагаетъ, что отчетность дорожныхъ мастеровъ можетъ быть упрощена, если

1) отмѣнить составленіе и представленіе дорожными мастерами въ контору участка ежемѣсячныхъ отчетовъ объ оборотахъ матеріаловъ и инвентаря на околдкѣ (б. сер. с. п. № 1113/24), каковыя отчеты, не принося существенной пользы для дѣла, сильно обременяютъ не особенно грамотныхъ дорожныхъ мастеровъ и по объему своему и по формѣ составленія.

Отчеты эти могутъ быть съ успѣхомъ замѣнены книгой менѣе сложной формы.

Для удостовѣренія же правильности веденія этихъ книгъ дорожные мастера по истеченіи отчетнаго мѣсяца могутъ являться съ книгой въ контору участка, гдѣ эта книга и вывѣряется (на это потребуется незначительное время—часъ—полтора). Введеніемъ такой книги дорожные мастера будутъ избавлены отъ трудной для нихъ канцелярской работы по составленію и перепискѣ существующихъ отчетовъ по инвентарю и матеріаламъ;

2) упростить форму суточного рапорта дорожнаго мастера (бл. сер. с. п. № 12/1104)—а) исключивъ изъ него таблицу поденно-рабочихъ, такъ какъ эта таблица составляется изъ суточныхъ рапортчиковъ артельныхъ старостъ и представляетъ копию ихъ, между тѣмъ рапортчики эти представляются дорожнымъ мастеромъ при рапортѣ за каждое число и съ нихъ же онъ заноситъ рабочіе дни въ ведущуюся имъ ежедневно таблицу поденно-рабочихъ,

б) измѣнивъ графу прихода и расхода матеріаловъ и предметовъ верхняго строенія въ смыслѣ упрощенія формы составленія ея.

Въ отношеніи отчетности начальниковъ участковъ пути желательно измѣненіе отчетности по обороту матеріаловъ, а именно, введеніе требованій на матеріалы на кредитъ для каждой отдѣльной работы въ порядкѣ, преподанномъ въ § 4 и 5 п. Б общаго основанія учета матеріаловъ и инвентарнаго имущества.

По вопросу 81

81. Организация технического надзора по новым работам: в каких пределах возможно поручение линейным агентам сл. пути производства новых работ? Соотношение производителей новых работ и агентов сл. пути.

замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что администрація по новымъ работамъ въ управленіи (высшій надзоръ, техническое отдѣленіе, счетоводство), несомнѣнно, должны быть неразрывно связаны съ этими же органами по эксплуатаціи. При томъ объемъ новыхъ работъ, какъ это имѣло мѣсто на Самаро - Златоустовской ж. д. — 4.000.000 руб. въ годъ — это вполне возможно, конечно, при соответственномъ усиленіи штатовъ за счетъ суммъ, отпускаемыхъ на администрацію.

Что касается до линейнаго надзора, то въ этомъ случаѣ принята слѣдующая система:

Отдѣльныя зданія и сооруженія, не требующія бдительнаго и постояннаго надзора и указаній и сдаваемые обычно съ подряда и потому не дающія большой работы по отчетности, поручаются участкамъ на общемъ, какъ и эксплуатаціонныя работы, основаніи.

Работы, требующія неустаннаго технического надзора, но тѣсно связанныя съ эксплуатаціонной дѣятельностью, напримѣръ, развитіе большихъ станцій, поручается особымъ производителямъ работъ, подчиненнымъ начальникамъ участка (развитіе ст. Челябинскъ).

Работы, производимыя въ большихъ объемахъ, требующія усиленнаго надзора и большого числа приѣмокъ, но мало связанныя съ эксплуатаціонными работами (вторые пути) поручаются производителямъ работъ, независимымъ отъ начальниковъ участка, но обязаннымъ входить съ ними въ соглашеніе всякій разъ, когда затрагивается эксплуатація.

Указать предѣлы возможнаго порученія новыхъ работъ линейнымъ агентамъ, хотя суммой стоимости ихъ, невозможно. Каждый разъ этотъ вопросъ приходится обсуждать особо въ зависимости отъ обстоятельствъ дѣла; такъ, поручить начальнику участка наблюдать за постройкой, возводимой на мѣстѣ его жительства, паровознаго зданія въ 200.000 руб., вполне возможно, а поручить ему производство на ту же сумму земляныхъ работъ или каменныхъ по второму пути—весьма затруднительно, ибо потребуетъ отъ него массу времени на приѣмку работъ, снятіе профилей, освидѣтельствованія мелкихъ котловановъ и такъ далѣе.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о томъ, какой процентъ отпускается управленію дороги на администрацію по новымъ работамъ отъ общей суммы кредита на эти работы, замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что за послѣдніе годы на содержаніе администраціи и на составленіе проектовъ отпускались суммы согласно нижеслѣдующей таблицѣ.

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЪ.	Общая сумма, назначенная на работы по расцѣпной вѣдомости.	Сумма, оставленная въ распоряженіи Управленія желѣзн. дор.	Сумма, переведенная на производство работъ.	Сумма, переведенная на содержаніе администраціи.	Сумма, переведенная на составленіе проектовъ.
§ 32 ст. 1 см. 1906 г.	2.275.003	728.003	1.547.000	44.900	7.200
§ 32 ст. 1 см. 1907 г.	1.593.103	590.803	1.002.300	30.000	9.000
§ 7 ст. 1 см. 1908 г.	873.123	71.668,20	801.454,80	20.000	10.000
§ 8 ст. 1 см. 1909 г.	1.960.983	317.293,91	1.643.689,09	25.000	12.000

Такимъ образомъ на содержаніе администраціи въ отношеніи къ приведеннымъ суммамъ отпускался слѣдующій процентъ:

въ 1906 г.	$\frac{44.900}{1.547.000} = 2,9\%$
„ 1907 „	$\frac{30.000}{1.002.300} = 3\%$
„ 1908 „	$\frac{20.000}{801.455} = 2,5\%$
„ 1909 „	$\frac{25.000}{1.643.689} = 1,5\%$

По окончаніи разсмотрѣнія вопросовъ, относящихся къ сл. пути, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ выяснить вопросъ о квартирномъ довольствіи на Самаро-Златоустовской ж. д.

Помощникъ начальника дороги сообщаетъ, что опредѣленнаго положенія по поводу квартирнаго довольствія на дорогѣ не имѣется; была попытка разработать такое положеніе, но ее слѣдуетъ считать неудачной, такъ какъ представленный въ Министерство Путей Сообщенія въ 1902 году проектъ этого положенія остался безъ движенія. Въ настоящее время дорога руководствуется отчасти практикой, отчасти же старымъ положеніемъ Козлово-Саратовской ж. д.

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ на чрезвычайную важность этого вопроса и на желательность имѣть на дорогѣ подобное нормирующее вопросъ положеніе.

Замѣститель начальника сл. пути докладываетъ, что имъ дополнительно будутъ представлены въ Высшую Комиссію всѣ матеріалы по данному вопросу.

Д. По службѣ тяги.

По вопросу 82

82. Нормы и премии по расходу топлива паровозами; зависимость этих премий отъ состава и вѣса поѣздовъ и отъ исправности хода поѣздовъ.

замѣститель начальника сл. тяги, помощникъ его Ф. С. Поплавскій докладываетъ, что на Самаро-Златоустовской ж. д. нормы топлива для паровозовъ (нефтяныхъ остатковъ) объявляются по линіи приказами отъ четырехъ до шести разъ въ годъ (т. е. на время отъ трехъ до двухъ мѣсяцевъ). Для выработки ихъ въ статистикѣ сл. тяги дѣлаются выборки за соответствующее время прошедшаго года о пробѣгѣ, сдѣланномъ опредѣленной серіей паровоза на опредѣленномъ участкѣ, числѣ обслуженныхъ ими за это время вагоно-верстѣ, дѣйствительномъ расходѣ топлива и выданныхъ премій за сбереженіе его; въ случаѣ надобности справка о пробѣгахъ дѣлится на паровозо-версты большой и малой скорости. Къ дѣйствительному расходу топлива прибавляется такое факультативное количество его, чтобы паровозная бригада могла заработать не болѣе 6 руб. преміи на каждыя 1.000 верстѣ пробѣга (по смѣтѣ на № 247 ассигнуется 6 руб. 50 коп. на 1000 вер.). Полученное такимъ образомъ количество топлива, затѣмъ, распределяется на вагоны и паровозы. Конечно, при этомъ необходимо сообразоваться съ тѣмъ, какой былъ дѣйствительный расходъ по № 247 за предшествовавшіе мѣсяцы отчетнаго года; если было превышеніе смѣтной нормы, то необходимо выяснитъ его причину, чтобы не повторить ошибки и т. д. Вообще, при назначеніи нормъ топлива приходится быть очень осторожнымъ, такъ какъ расходы по № 247 (преміи за сбереженіе топлива) зависятъ не только отъ количества сбереженнаго топлива, а и отъ другихъ факторовъ. По этому поводу желательно коснуться одной особенности номенклатуры смѣтъ и отчетовъ Глушинскаго. Въ этой номенклатурѣ сказано, что „въ отчетахъ расходъ на выдачу премій за сбереженіе топлива (т. е. расходъ по № 247) показывается полностью съ указаніемъ въ объясненіяхъ суммы вычетовъ за перерасходъ, коими уменьшаются расходы по § 1 (т. е. по № 246)“. На основаніи этого всѣ удержанія, сдѣланныя съ машинистовъ и ихъ помощниковъ за перерасходъ топлива противъ объявленной нормы (а не смѣтной) идутъ на возстановленіе кредита по № 246, т. е. удешевляютъ, почему то израсходованную нефть, нисколько не уменьшая, конечно, ея количества, а въ расходъ по № 247 показывается только сумма, уплаченная за сбереженіе топлива объявленной нормы. Очевидно, что расходъ по № 247 будетъ зависѣть отъ продолжительности періода, за который рассчитывается сбереженіе. Если премія за сбереженіе топлива рассчитывается ежемѣсячно то, расходъ по № 247 будетъ одинъ, а если по третямъ, то онъ будетъ совсѣмъ другой. Предположимъ, что бригада въ

теченіе полугода расходовала топливо такъ, что ей приходилось при ежемѣсячномъ расчетѣ преміи получать то премію—то уплачивать за перерасходъ такъ $+20, -10, +20, -10, +20, -10$, руб. (Это вполнѣ возможно, такъ какъ топливо, которое машинистъ взялъ въ послѣдній день мѣсяца, будетъ засчитано расходомъ въ этомъ мѣсяцѣ, а будетъ дѣйствительно израсходовано только въ слѣдующемъ мѣсяцѣ, такъ что въ первомъ мѣсяцѣ получится перерасходъ, а во второмъ сбереженіе). При ежемѣсячномъ подсчетѣ преміи въ расходъ по № 247 будетъ записано 60 руб., а 30 руб. будетъ отнесено на возстановленіе кредита по № 246; если премія будетъ рассчитываться разъ въ три мѣсяца—то въ расходъ по № 247 будетъ записано только 30 руб., а на возстановленіе кредита по № 246 не окажется совсѣмъ вычетовъ; если премія будетъ рассчитываться за каждые два мѣсяца—то въ расходъ по № 247 попадетъ та же сумма 30 р., а на возстановленіе кредита опять также суммы не будетъ. Изъ этого примѣра ясно, что расходъ по № 247 зависитъ далеко не только отъ размѣра назначенныхъ нормъ, и отчетныя данныя о расходахъ по № 247 не даютъ яснаго понятія о дѣйствительно сбереженномъ машинистами топливѣ.

Возвращаясь къ вопросу объ установленіи нормъ топлива, нужно добавить, что зависимость нормъ отъ состава или вѣса поѣздовъ выражается тѣмъ, что топливо назначается не прямо на пробѣгъ паровоза, а отдѣльно для паровоза и отдѣльно для вагоновъ; съ августа 1910 г., когда будетъ введено составленіе большинства товарныхъ поѣздовъ по вѣсу, норма топлива будетъ назначаться на 1.000 паровозо-верстъ и на 1.000.000 пудо-верстъ брутто вѣса поѣзда.

Зависимости отъ исправности хода поѣздовъ въ нормахъ топлива для паровозовъ нѣтъ.

Въ дополненіе къ вышесказанному въ Комиссію представляются, какъ образцы, вѣдомости расхода топлива, служащія матеріаломъ для выработки нормъ и нѣскольکو приказовъ о нормахъ.

По вопросу 83

83. Нормы и преміи за пробѣгъ паровозовъ между капитальными ремонтами.

замѣститель начальника сл. тяги докладываетъ, что преміи за пробѣгъ паровозовъ между капитальными ремонтами определены въ представляемомъ „Положеніи о преміяхъ по малому ремонту паровозовъ и за пробѣгъ“,—съ измѣненіемъ распределенія преміи, въ виду увеличенія въ послѣднее время администраціи депо и мастерскихъ. Положеніе это значительно устарѣло. Главный его недостатокъ—это то, что размѣръ премій за пробѣгъ паровоза не имѣетъ никакой связи съ расходами на малый ремонтъ; по текущему и среднему ремонту могли быть сдѣланы громадныя перерасходы, ни это не вліяло на размѣръ

премій за пробѣгъ. Затѣмъ, второй ошибкой было то, что премія за пробѣгъ назначена за опредѣленные пробѣги: въ 80.000, 120.000, 150.000 и 200.000 верстъ; за промежуточный пробѣгъ, на примѣръ, за пробѣгъ между 150.000 и 200.000 никакой дополнительной преміи не выдается. Вслѣдствіе этого, если паровозъ сдѣлалъ, на примѣръ, 150.000 верстъ и администрація депо не рассчитывала, что онъ добѣжитъ до 200.000 верстъ, то, не смотря на иногда довольно удовлетворительное состояніе паровоза, которое ему давало бы возможность добѣжать лишнихъ 25.000—30.000 верстъ, такіе паровозы сдавались въ капитальный ремонтъ тотчасъ по окончаніи пробѣга въ 150.000 верстъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица, не наблюдалось ли, что паровозы, которые не пробѣжали какой-нибудь изъ нормъ и пришли въ негодность, ставятся въ поѣзда въ двойную тягу безъ всякой надобности съ единственной цѣлью достигнуть большую норму, замѣститель начальника сл. тяги заявляетъ, что такихъ случаевъ на дорогѣ не было; иногда подобные паровозы ставились на маневры, но теперь и это запрещено, хотя спеціально маневровыхъ паровозовъ на дорогѣ нѣтъ.

По вопросу 84

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

доложено, что управленіе дороги въ отношеніи предѣловъ износа бандажей паровозовъ и вагоновъ строго придерживается нормъ, опредѣленныхъ министерскими постановленіями.

По вопросу 85

85. Нормы и преміи расходовъ на смазочные матеріалы для паровозовъ и вагоновъ.

доложено, что нормы смазочныхъ матеріаловъ для паровозовъ опредѣляются для всякой серіи паровозовъ отдѣльно на каждыя 1.000 вер. пробѣга. Первоначально норма назначалась для каждаго матеріала—сала, минеральнаго масла и т. д. отдѣльно въ количественномъ отношеніи, при чемъ премія выдавалась также за каждый сбереженный матеріаль отдѣльно. Это оказалось неудобнымъ: бригады старались не употреблять совсѣмъ болѣе дорогихъ матеріаловъ и получать за нихъ премію, а мазали паровозы дешевыми (большей частью нефтью), что очень вредно отзывалось на состояніи паровозовъ. Послѣ примѣненія нѣкоторыхъ ограничительныхъ мѣръ (на примѣръ, премія не выдавалась совсѣмъ за такіе матеріалы, которыхъ машинистъ совсѣмъ не расходовалъ, хотя они полагались по нормѣ) управленіе дороги перешло на нормированіе суммы расхода на смазку для каждой серіи паровоза. Это сильно понизило расходы на смазку паровозовъ.

На смазку вагоновъ прежде назначалось сало и масло. Въ 1907 годѣ было запрещено смазчикамъ выдавать сало изъ складовъ дороги; въ случаѣ горѣнія буксъ смазчики должны были получать сало по особымъ требованіямъ у поѣздныхъ ма-

шинистовъ. Этой мѣрой было достигнуто уменьшеніе расхода сала на смазку вагоновъ болѣе чѣмъ на 80%.

Расходъ сала на смазку вагоновъ былъ:

въ 1906 г.	. . .	3.336 пуд.	при пробѣгѣ въ поѣздо-вер.	12.519.968
„ 1907 „	. . .	2.365 „	„ „ „ „ „ „	13.025.079
„ 1908 „	. . .	171 ³ / ₄ „	„ „ „ „ „ „	12.911.233
„ 1909 „	. . .	118 „	„ „ „ „ „ „	13.510.404

По вопросу 86

86. Какія еще, кромѣ перечисленныхъ въ п. п. 82—85, преміи установлены на дорогѣ? Положенія объ этихъ преміяхъ.

доложено, что на Самаро-Златоустовской ж. д. дѣйствуютъ еще:

1) премія за исправное движеніе поѣздовъ; поѣздъ считается исправно прошедшимъ по перегону (отъ депо до депо), если по винѣ осмотровиковъ или смазчиковъ онъ не имѣлъ остановки между станціями, въ немъ не было отцѣпки вагона по неисправности и т. д. Премія эта выдается артели смазчиковъ; размѣръ ея зависитъ отъ длины перегоновъ; и

2) премія за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ; премія эта выдается какъ агентамъ сл. тяги, такъ и агентамъ другихъ службъ, если они открыли поврежденіе.

Оба положенія объ этихъ преміяхъ помѣщены въ представляемомъ въ Высшую Комиссію приказѣ № 1143 отъ 9 ноября 1907 года.

По вопросу 87

87. Распредѣленіе водоснабженія полиніи; мощность источниковъ и машинъ. Не представляется ли выгоднымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи водоснабженія для достиженія наименьшей задержки поѣздовъ на станціяхъ и устраненія въ снабженіи паровозовъ водой въ депо?

Предсѣдатель Подкомиссіи просить представить полную вѣдомость о водоснабженіи съ указаніемъ годности воды для питья.

Помощникъ начальника сл. тяги докладываетъ, что въ Высшую Комиссію будетъ представлена вѣдомость, въ которой будутъ указаны: мощность машинъ, свѣдѣнія о достаточности или недостаточности источниковъ, степени жесткости воды и годности ея для питья, при чемъ послѣднія свѣдѣнія сдѣланы на основаніи заключеній санитарнаго врача.

Означенная вѣдомость представлена, при чемъ въ концѣ ея изложены слѣдующія соображенія:

„Для обезпеченія водоснабженія примѣнительно къ потребностямъ 1912 года было признано необходимымъ слѣдующее:

I. Станціи съ основными депо.

1. Самара. Полное переустройство водоснабженія съ перенесеніемъ водопроводныхъ сооружений на другое мѣсто и переустройствомъ разводящей сѣти.

2. Абдулино. Полное переустройство съ перенесеніемъ приемника на другой источникъ съ болѣе мягкой водой.

3. Уфа. Полное переустройство водоснабженія съ перене-

сеніемъ водоподъемнаго зданія изъ предѣловъ станціонныхъ путей.

4. Златоустъ. Усиленіе механическаго оборудованія.

II. Станціи съ оборотными депо.

1. Батраки. Поставить второй комплектъ механическаго оборудованія.

2. Обшаровка. Проложить вторыя линіи.

3. Кинель. Переустройство водоснабженія.

4. Похвистнево. Усиленіе механическаго оборудованія.

5. Раевка. Усиленіе механическаго оборудованія.

6. Кропачево. Увеличеніе емкости баковъ.

III. Промежуточныя станціи.

Для полнаго обезпеченія водоснабженія избраны слѣдующія станціи: Майтуга, Томылово, Кротовка, Толкай, Подбѣльская, Заглядино, Сарай-Гирь, Пріютово, Аксеново, Давлеканово, Чишмы, Юматово, Тавтиманово, Аша, Вязовая, Бердяушъ, Хребеть, Міассъ, Бишкиль, Полетаево.

Изъ нихъ на станціяхъ Майтуга и Томылово источники и оборудованія достаточны, на ст. Подбѣльская, С.-Гирь, Аша, Давлеканово, Вязовая, Міассъ и Бишкиль источники достаточные, требуется поставить достаточныхъ размѣровъ вторые комплекты оборудованія, проложить вторыя линіи и увеличить баки; на ст. Кротовка, Чишмы, Тавтиманово и Хребеть, гдѣ источники достаточны, поставить болѣе мощное оборудованіе; на ст. Толкай, Пріютово, Аксеново, Юматово, Бердяушъ и Полетаево недостаточны самыя источники, почему перенести водоснабженіе на другіе болѣе обильные источники и оборудовать ихъ двойнымъ комплектомъ оборудованія достаточной мощности. Изъ нихъ на ст. Бердяушъ есть возможность устроить водоснабженіе самотекомъ. На ст. Заглядино водоснабженія нѣтъ. Предположено устройство его вновь изъ р. Кинель. На остальныхъ 22 станціяхъ главной линіи можно оставить существующія устройства, сохранивъ за ними вспомогательное значеніе.

Изъ послѣднихъ семи пунктовъ: Безенчукъ, Липяги, Давлеканово, Улу-Телякъ, Ераль, Катавъ-Ивановскій заводъ и Уржумка закрыты для снабженія паровозовъ водой по слѣдующимъ соображеніямъ:

Эти пункты лежатъ между обезпеченными водоснабженіями, разстояніе которыхъ другъ отъ друга такъ незначительны, что при существующей емкости тендеровъ нѣтъ необходимости въ дополнительномъ наборѣ воды. Источники закрытыхъ пунктовъ водоснабженія настолько слабы и оборудованіе ихъ недостаточно,

что существенной пользы дѣлу они не оказываютъ, вызывая въ то же время значительные эксплуатаціонные расходы по своему содержанию и т. д.

Для обезпеченія водой служащихъ этихъ станцій производится періодическая качка личнымъ составомъ сосѣднихъ водокачекъ.

Для уменьшенія эксплуатаціонныхъ расходовъ предложено при устройствѣ новаго оборудованія ставить нефтяные двигатели.

Вопросъ 88

относится къ матеріальной службѣ, такъ какъ всѣ склады топлива на линіи находятся въ вѣдѣніи и распоряженіи матеріальной сл.

По вопросу 89

89. Условія и правила для очистки воды.

доложено, что до поступленія воды въ котлы очистка ея не производится, вслѣдствіе чего и правилъ въ этомъ отношеніи никакихъ не выработывалось; въ самомъ котлѣ, однако, прибавляется иногда ѣдкій натръ, сода и т. п., чѣмъ нейтрализуются вредныя составныя части мѣстной воды.

По вопросамъ 90 и 91

90. Условія опредѣленія запасовъ матеріаловъ для ремонтныхъ мастерскихъ и для депо и станцій; распределеніе запасовъ матеріаловъ по линіи.

91. Минимальная норма и распределеніе по линіи запасныхъ частей какъ ходовыхъ, такъ и требующихся не столь часто; въ частности:

а) разныхъ запасныхъ частей паровозовъ,

б) разныхъ запасныхъ частей вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,

в) колесныхъ скатовъ,

г) бандажей,

д) осей,

замѣститель начальника сл. тяги докладываетъ, что ежегодно Уфимскія и Самарскія мастерскія представляютъ въ сл. тяги бюджетную вѣдомость матеріаловъ и запасныхъ частей, потребныхъ для мастерскихъ на слѣдующій за отчетнымъ годъ; количество матеріаловъ опредѣляется въ зависимости отъ предполагаемаго къ поступленію въ ремонтъ подвижного состава. Въ сл. тяги эти вѣдомости провѣряются и къ количеству матеріаловъ, исчисленныхъ мастерскими прибавляется количество нужное для депо, водокачекъ и т. д. Затѣмъ, такъ обработанныя бюджетныя вѣдомости препровождаются въ матеріальную сл., которая ими руководствуется при заготовкѣ матеріаловъ. Такъ какъ матеріальная сл., прежде чѣмъ вызывать конкуренцію на поставку, сообщаетъ сл. тяги, какое имѣется наличіе, что ожидается къ поступленію, какой былъ расходъ даннаго матеріала за послѣдніе три года,—то служба, сопоставляя всѣ эти данныя, можетъ съ очень большой точностью опредѣлить дѣйствительную потребность каждаго матеріала. По поступленіи отъ поставщиковъ матеріалы распределяются почти поровну въ Уфимскій и Самарскій складъ и оттуда рассылаются по линейнымъ складамъ при депо по мѣрѣ поступленія требованій отъ начальниковъ участковъ тяги и депо.

Минимальныя нормы вообще запасныхъ частей паровозовъ и вагоновъ, а также распределеніе ихъ по линіи не установлены

е) инструментовъ,
 ж) рессоръ,
 з) пружинъ,
 и) паровозной ар-
 матуры,
 і) буферовъ,
 к) стяжныхъ цѣ-
 пей,
 л) стяжекъ,
 м) нормы запа-
 совъ разныхъ мате-
 ріаловъ.

и только въ настоящее время вырабатываются. Въ частности, количество запасныхъ колесныхъ скатовъ, бандажей, центровъ осей, заказываемыхъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, находится въ зависимости, съ одной стороны, отъ инвентаря паровозовъ и ихъ распредѣленія по депо (при распредѣленіи одной серіи паровозовъ въ трехъ депо число запасныхъ скатовъ должно быть больше, чѣмъ въ томъ случаѣ, когда вся серія паровозовъ сосредоточена въ одномъ или двухъ депо) съ другой—отъ годового расхода. Такъ какъ на Самаро-Златоустовской ж. д. инвентарь какъ паровозовъ, такъ и вагоновъ постоянно увеличивался, то и нормы запасовъ этихъ частей (бандажей, осей и центровъ) должны были постоянно увеличиваться. Въ среднемъ бандажей приходится имѣть полутора-годовой запасъ. Установить приблизительно вѣрныя нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ до настоящаго времени, въ виду постоянно усиливавшагося и развивавшагося движенія, было крайне трудно. Обыкновенно запасы ходкихъ матеріаловъ составляли отъ 30 до 125% годового расхода. Въ послѣднее время заказы поставщикамъ выдаются съ условіемъ, поставки матеріаловъ въ склады дороги по мѣрѣ надобности, по отдѣльнымъ нарядамъ.

По вопросу 92

92. Условія и пра-
 вила пріемки мате-
 ріаловъ для ремонта.

доложено, что всѣ матеріалы вообще отъ поставщиковъ принимаются или по техническимъ условіямъ, вырабатываемымъ въ службахъ и утверждаемымъ начальникомъ дороги, или по образцамъ одобреннымъ совѣтомъ управленія дороги. Соотвѣтствіе поставляемыхъ матеріаловъ техническимъ условіямъ или образцамъ, устанавливается пріемочной комиссіей, въ которой участвуютъ агенты службъ-потребительницъ. При отпускѣ матеріаловъ изъ складовъ дороги для ремонта никакой вторичной пріемки въ качественномъ отношеніи не дѣлается.

По вопросу 93

93. Существуетъ
 ли пріемка отремон-
 тированнаго въ глав-
 ныхъ мастерскихъ
 подвижнаго состава
 агентами тѣхъ депо,
 куда поступаетъ от-
 ремонтированный со-
 ставъ?

доложено, что при окончаніи ремонта паровоза въ мастерскихъ, начальникъ мастерскихъ запрашиваетъ паровозный отдѣлъ службы, въ какой участокъ тяги этотъ паровозъ долженъ быть сданъ; по полученіи отвѣта начальникъ мастерскихъ извѣщаетъ, по окончаніи ремонта, соотвѣтственно начальника участка тяги, который командировать въ мастерскія для пріемки паровозную бригаду и одного изъ своихъ помощниковъ, или ѣдетъ самъ. Паровозъ принимается только послѣ устраненія неисправностей, замѣченныхъ при пробной поѣздкѣ, а окончательно считается принятымъ послѣ окончанія пробѣга въ 3.000 вер. послѣ выхода изъ мастерскихъ. Неисправности въ паровозѣ, обнаруженныя въ теченіе этого пробѣга, исправляются за счетъ капитальнаго ремонта.

Вагоны, выходящіе изъ капитальнаго ремонта, принимаются

изъ мастерскихъ вагоннымъ мастеромъ при депо Самара или ревизоромъ вагоновъ. Впрочемъ, по отношенію къ товарнымъ вагонамъ это соблюдается только по мѣрѣ возможности, такъ какъ ревизоръ вагоновъ имѣетъ возможность принимать изъ ремонта только пассажирскіе вагоны.

По вопросу 94.

94. Средняя продолжительность пребывания паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ для большаго ремонта и для средняго ремонта.

замѣтивъ, что всѣ данныя за три года представляются Высшей Комиссіи, помощникъ начальника сл. тяги обращаетъ вниманіе на то обстоятельство, что на дорогѣ имѣются малосильные паровозы, предназначенные къ исключенію изъ инвентаря; но до исключенія они числятся въ ремонтѣ; такимъ образомъ, при опредѣленіи средняго числа дней простоя паровозовъ въ ремонтѣ присчитываются и эти паровозы, что, разумѣется, не даетъ возможности получить для сужденія результатъ вполне правильный.

Средній ремонтъ въ мастерскихъ почти не производится, а дѣлается въ депо; въ такомъ ремонтѣ паровозы простаиваютъ до 1½ мѣсяца, а если требуются и котельныя работы, до 2-хъ, мѣсяцевъ.

По вопросу 95

95. Способы комплектованія мастерскихъ, сообразно съ имѣющейся потребностью въ рабочей силѣ.

замѣститель начальника сл. тяги сообщаетъ, что такъ какъ Самаро - Златоустовская ж. д. въ большей половинѣ своего протяженія пролегаетъ по мѣстности съ большимъ количествомъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, то предложеніе рабочихъ рукъ всегда превышаетъ спросъ и эти предложенія исходили отъ специализировавшихся мастеровыхъ: слесарей, кузнецовъ литейщиковъ и т. д. Въ послѣднее время, съ сокращеніемъ дѣятельности Усть-Катавскаго завода строительнаго и многихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, желающихъ получить работу такъ много, что мастерскія дороги имѣютъ самый разнообразный выборъ, въ то же время въ мастерскихъ скорѣе есть лишніе рабочіе, такъ что дорога совсѣмъ не принимаетъ новыхъ.

На вопросъ Д. И. Герценвица о процентѣ дополнительнаго заработка, помощникъ начальника сл. тяги сообщаетъ, что самый предѣльный въ исключительныхъ случаяхъ заработокъ на 200% превышаетъ основную плату, обычно же онъ не превосходитъ 45—50%; въ настоящее время на дорогѣ пересматриваются расцѣнки.

По вопросу 96

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя и часовыя,

доложено, что при поступленіи мастероваго ему дается пробная работа; въ зависимости отъ умѣнія, проявленнаго рабочимъ при пробѣ, ему назначается большая или меньшая поденная плата, по которой и рассчитывается его поденная работа. Способъ рас-

праздничныя и, во-чета за праздничныя, вечернія и сверхурочныя работы опредѣ-
обще, сверхурочныя. лень правилами рабочей книжки, утвержденной Управленіемъ
желѣзныхъ дорогъ. Работы сдѣльныя отдаются отдѣльнымъ ра-
бочимъ или бригадѣ за опредѣленную плату; существующій
тарифъ на сдѣльныя работы въ настоящее время пересматри-
вается для упорядоченія и приведенія цѣнъ въ соотвѣтствіе съ
мѣстными условіями каждой мастерской и депо. Къ праздни-
чнымъ работамъ сл. тяги прибѣгаетъ въ настоящее время въ
исключительныхъ рѣдкихъ случаяхъ, чѣмъ достигнуты большія
сокращенія расходовъ по сравненію съ тѣмъ временемъ, когда
такія работы примѣнялись постоянно. Но, напримѣръ, промывку
паровозовъ, ремонтъ паровыхъ постоянныхъ машинъ въ мастер-
скихъ и т. п. работы приходится дѣлать и въ праздники.

По вопросу 97

97. Способы исполь- замѣститель начальника сл. тяги докладываетъ, что на Самаро-
зованія труда рабо- Златоустовской ж. д. прилагаются всѣ старанія, чтобы число
чихъ при умень- мастеровыхъ въ разныхъ цехахъ мастерскихъ и депо не превы-
шеніи работъ. шало средней дѣйствительной потребности; поэтому, при случай-
номъ временномъ усиленіи работъ какого-либо цеха, прибѣгаютъ
къ принятію новыхъ рабочихъ только въ крайнихъ случаяхъ, а
стараятся исполнить излишнюю работу въ сверхурочное время.
Такъ какъ большая часть работъ (до 90%) исполняется сдѣльно,
то это не отражается на стоимости работы, хотя по правиламъ
сверхурочные часы оплачиваются дороже урочныхъ. При умень-
шеніи работъ въ мастерскихъ, поэтому, бываетъ достаточнымъ
отмѣнить сверхурочныя работы. При еще большемъ уменьшеніи
работъ, что впрочемъ случается рѣдко, рабочіе раздѣляются на
опредѣленные количества бригадъ, которыя по очереди назна-
чаются на работы только на 5 дней въ недѣлю вмѣсто шести;
такимъ образомъ, недостатокъ работы отражается равномѣрно на
всѣхъ рабочихъ опредѣленнаго цеха. Но, какъ уже сказано, къ
этой мѣрѣ приходится прибѣгать чрезвычайно рѣдко.

Вопросъ 98

98. Условія и пра- относится къ матеріальной сл. и рассмотрѣнъ въ связи съ дру-
вила для выбора и гими вопросами этой сл.
пріемки топлива.

По вопросу 99

99. Условія и пра- доложено, что для смазки подвижнаго состава на Самаро-Зла-
вила выбора и прі- тоустовской ж. д. употребляются общепринятыя сало, олео-
емки смазочныхъ ма- нафтъ и мазутъ; для пріемки ихъ выработаны техническія усло-
теріаловъ. бія, которыми и руководствуются пріемочныя комиссіи. Только
въ послѣднее время, послѣ поступленія на дорогу паровозовъ
съ перегрѣвателями, пришлось пріобрѣтать спеціальныя смазоч-
ные масла и матеріалы, но, въ виду новизны дѣла и ограничен-
ности расхода, спеціальныхъ правилъ для выбора и пріемки ихъ,

пока не выработано, такъ какъ дорога имѣетъ слишкомъ малый опытъ въ этомъ отношеніи.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы приобрѣтаются непосредственно сл. тяги?

доложено, что всѣ матеріалы для ремонта подвижного состава приобрѣтаются, исключительно, матеріальной сл. по требованіямъ сл. тяги. Исключеніе составляютъ только: формовочный песокъ и глина и лошадиный пометъ, нужные для литейнаго цеха, такъ какъ и храненіе такихъ матеріаловъ въ складахъ дороги было бы затруднительнымъ.

По вопросу 101

101. Правила отсортировки негодныхъ или вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ отчужденія.

доложено, что специальныхъ правилъ по этому вопросу не существуетъ. Практически это дѣлается такъ: періодически назначаются комиссіи для провѣрки или всего наличія складовъ или только опредѣленной категоріи матеріаловъ или предметовъ. Комиссія опредѣляетъ при провѣркѣ, какіе матеріалы и предметы вышли изъ употребленія на дорогѣ, но годны вообще къ употребленію, и какіе должны быть перечислены въ категорію лома. Затѣмъ, дѣлаются запросы другимъ дорогамъ относительно того, не найдутъ ли онѣ выгоднымъ приобрѣсти годные вышедшіе изъ употребленія матеріалы. Въ большинствѣ случаевъ получаются отвѣты отрицательные и всѣ предметы, вышедшіе изъ употребленія, сдаются въ матеріальную сл. и продаются съ торговъ.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы сл. тяги?

замѣститель начальника сл. тяги докладываетъ, что въ техническомъ бюро службы разрабатываются вопросы, касающіеся развитія депо и мастерскихъ, усиленія ихъ оборудованія, устройства электрическаго освѣщенія, устройства парового отопленія, мелкихъ конструктивныхъ измѣненій въ подвижномъ составѣ, установки на паровозахъ новыхъ приспособленій, какъ напримѣръ, тормозовъ вестингауза, измѣрителей скорости, редуцированныхъ клапановъ давленія пара для форсунокъ, и т. д.; кромѣ того, бюро изготовляетъ всѣ чертежи, нужные для заказовъ запасныхъ частей на заводахъ; послѣднее требуетъ много механической работы, такъ какъ чертежи высылаются при вызовѣ конкуренціи всѣмъ приглашаемымъ на конкуренцію заводамъ.

Бюро по своему составу, въ который входятъ начальникъ бюро, его помощникъ и 7 чертежниковъ, слѣдуетъ признать несоотвѣтственно малымъ.

По вопросу 103

103. Распределеніе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

замѣститель начальника сл. тяги докладываетъ, что главныя мастерскія на Самаро-Златоустовской ж. д. имѣются въ Самарѣ и Уфѣ и въ обѣихъ мастерскихъ производится ремонтъ

какъ паровозовъ, такъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ. Въ Уфимскихъ мастерскихъ имѣется одинъ цехъ, котораго нѣтъ въ Самарскихъ, именно чугунно-литейный.

Кромѣ главныхъ мастерскихъ, имѣются при всѣхъ основныхъ депо (въ Самарѣ, Абдулинѣ, Уфѣ и Златоустѣ) малыя мастерскія, главнымъ образомъ, назначенныя для текущаго ремонта паровозовъ и для ихъ подъѣмки для смѣны осей. Въ мастерскихъ при депо Самара, кромѣ ремонта паровозовъ, производится въ широкихъ размѣрахъ и ремонтъ вагоновъ. При депо Кротовка имѣются небольшія мастерскія, производящія текущій ремонтъ всего подвижного состава узкоколейной Кротовской вѣтви. Наконецъ, въ Кинелѣ при депо имѣются небольшія мастерскія, главнымъ образомъ, назначенныя для ремонта вагоновъ, передаваемыхъ на Ташкентскую ж. д. Оборудование этой мастерской крайне слабо. Подробныя свѣдѣнія о средствахъ мастерскихъ и ихъ дѣятельности представляются Комиссіи особо.

По вопросу 104

104. Оборудование мастерскихъ новыми станками и орудіями.

доложено, что оборудование мастерскихъ новыми станками и орудіями врядъ ли можетъ быть произведено, главнымъ образомъ, потому, что по недостатку мѣста въ механическихъ цехахъ установка новыхъ станковъ почти невозможна. При всякомъ уширеніи существующихъ площадей какъ въ главныхъ мастерскихъ, такъ и въ малыхъ мастерскихъ при депо вопросъ объ использованіи новыхъ мѣстъ обсуждается сначала въ управленіи службы; станки болѣе старыхъ конструкцій, но годные къ употребленію, назначаются къ переноскѣ изъ главныхъ мастерскихъ въ малыя мастерскія при депо, а взаменъ ихъ пріобрѣтаются, послѣ зрѣлаго обсужденія вопроса совместно съ начальниками мастерскихъ, станки новѣйшихъ конструкцій большой производительности. По скудности отпускаемыхъ на дополнительное оборудование мастерскихъ кредитовъ болѣе серьезные вопросы, какъ примѣненіе электричества къ передачѣ силы, примѣненіе пневматическихъ приборовъ для сверленія, кленки, чеканки и т. п. работъ приходится откладывать до болѣе благопріятнаго времени, хотя эти вопросы разрабатываются и теперь безъ увѣренности, что они когда-нибудь будутъ осуществлены.

По вопросу 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки зрѣнія выгодно существующее расположение депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго расположения?

помощникъ начальника сл. тяги докладываетъ, что расположение депо на Самаро-Златоустовской ж. д. видно изъ представляемой въ Комиссію схемы. Утверждать, что существующее расположение выгодно съ хозяйственной точки зрѣнія, конечно, нельзя. Два первыхъ депо Батраки и Обшаровка, первое на 8 стойлъ и второе на 9, отстоятъ другъ отъ друга всего на разстояніи 16 верстъ. Третье оборотное депо Кинель, на 9 стойлъ, отстоитъ отъ Самары всего только на 40 верстъ. Содержание на

разстояніи 155 верстъ четырехъ депо, съ полной ихъ администраціей (начальниками депо, ихъ помощниками, конторой, хотя очень слабо обставленной, въ оборотныхъ депо, станціонными осмотрщиками вагоновъ и пр.), конечно, нельзя назвать хозяйственнымъ, но такое расположеніе депо вызвано необходимостью. По Александровскому мосту черезъ Волгу могутъ ходить только шестиколесные паровозы; восьмиколесные къ движенію по нему не допускаются. Но, съ другой стороны, при составахъ, допустимыхъ для шестиколесныхъ паровозовъ, невозможно пропустить даже по двухпутному участку всего числа вагоновъ, передаваемыхъ въ усиленное движеніе зимою въ Батракахъ на Сызрано-Вяземскую и Казанскую дороги; въ прошедшую зиму для этого пришлось часть поѣздовъ даже съ восьмиколесными паровозами отправлять двойною тягой до Обшаровки. Этимъ была вызвана постройка депо въ Обшаровкѣ. Всѣ поѣзда товарные доставляются въ Обшаровку изъ Самары восьмиколесными паровозами, а дальше до Батраковъ двойной тягой (безъ пересоставленія поѣзда) шестиколесными паровозами. Нехозяйственность въ расположеніи депо бросается еще больше въ глаза, если принять во вниманіе, что на Сызрано-Вяземской ж. д. въ разстояніи 13 верстъ отъ Батраковъ имѣется основное депо. Но, очевидно, что какъ существованіе депо Обшаровка вызвано слабостью Волжскаго моста, такъ и существованіе депо Батраки обусловлено тѣмъ, что Батраки составляютъ границу дорогъ Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской; если бы Сызрано-Вяземская дорога кончалась въ Сызрани, то передача вагоновъ на Сызранскую и Казанскую дороги могла бы быть сосредоточена на Сызрани и надобность въ депо Батракахъ отпала бы. Депо Обшаровка можетъ быть уничтожено только при перестройкѣ Александровскаго моста. Депо Кинель не можетъ быть уничтожено, такъ какъ отъ Кинеля начинается Ташкентская дорога; даже тогда, когда Оренбургская вѣтвь (отъ Кинели до Оренбурга) составляла часть Самаро-Златоустовской ж. д. существованіе депо Кинель было необходимымъ.

На бывшей Самаро-Уфимской дорогѣ (участокъ отъ Кинеля до Уфы) депо были расположены удобно для оборота паровозовъ; разстоянія между ними (111, 108, 126 и 108 верстъ) давали возможность соблюсти правила о продолжительности службы паровозныхъ бригадъ даже при нѣкоторомъ замѣшательствѣ въ движеніи. Не то было на остальномъ протяженіи линіи отъ Уфы до Челябинска: на этомъ участкѣ всѣ депо расположены на равномъ разстояніи—по 150 верстъ; но такъ какъ, начиная отъ Симской до Челябинска—это трудный, горный участокъ, то нормальное время нахождения въ пути поѣздовъ значительно превосходило—до постройки второго пути отъ Симской до Миасса—продолжительность предѣльнаго нахождения паровозныхъ бригадъ въ пути;

послѣ постройки вторыхъ путей положеніе нѣсколько улучшилось, но достаточно малѣйшаго замѣшательства въ движеніи поѣздовъ, чтобы время нахождения въ пути поѣзда отъ депо до депо дошло до 20 — 24 и болѣе часовъ, что вызываетъ переутомленіе бригадъ въ пути и всѣ связанныя съ этимъ неудобства. Въ подобномъ же положеніи находится со времени присоединенія къ дорогѣ Оренбургской линіи и участокъ Самара—Похвистнево (тоже протяженіемъ 150 верстъ и однопутный на разстояніи 110 в.).

Изъ всего вышеизложеннаго ясно, что депо на Самаро-Златоустовской ж. д. расположены и нехозяйственно и неудобно для оборота паровозныхъ бригадъ, но вопросъ о лучшемъ ихъ расположеніи связанъ съ остальными другими вопросами первостепеннаго значенія, какъ перестройка Александровскаго Вожскаго моста и измѣненіе границъ между Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской дорогами; поэтому какихъ-либо попытокъ къ его разрѣшенію дѣлаться не могло.

По вопросамъ 106 и 107

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должности кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, и смазчиковъ? должно, что на Самаро-Златоустовской ж. д. смазчики товарныхъ поѣздовъ во время слѣдованія поѣзда по перегону обязаны обслуживать одинъ изъ тормозовъ и наблюдать за поѣздомъ и сохранностью въ немъ груза; такимъ образомъ, должность кондукторовъ и смазчиковъ на Самаро-Златоустовской ж. д. совмѣщены.

107. Какой способъ смазыванія представляется наиболѣе удобнымъ: станціонными ли служащими, или поѣздными? Только на станціи смазчики освобождаются отъ обязанности кондукторовъ—наблюдать за сохранностью грузовъ, цѣлостію шлюбъ въ поѣздѣ и т. д., такъ какъ на станціи смазчикъ всецѣло долженъ посвящать все время на техническій осмотръ поѣзда и смазку буксѣ.

На Самаро-Златоустовской ж. д. со времени ея открытія принятъ способъ обслуживанія поѣздовъ поѣздными смазчиками: поѣздной смазчикъ на первыхъ перегонахъ своей поѣздки знакомится хорошо съ сопровождаемымъ имъ составомъ; поэтому ему, по прибытіи поѣзда на станцію, не приходится розыскивать подозрительныхъ по состоянію буксѣ; слѣдовательно, время стоянки поѣзда можетъ быть поѣзднымъ смазчикомъ употреблено болѣе производительно, чѣмъ станціоннымъ; не подлежитъ также сомнѣнію, что при обслуживаніи поѣздовъ поѣздными смазчиками должна получиться экономія въ расходѣ смазочныхъ матеріаловъ по сравненію съ расходомъ таковыхъ при станціонныхъ смазчикахъ. Такъ какъ на Самаро-Златоустовской ж. д. способъ облуживанія поѣздовъ станціонными смазчиками никогда не примѣнялся, то цифровыхъ данныхъ въ подтвержденіе выше изложеннаго мнѣнія дорога привести не можетъ.

По вопросу 108

108. Какія выгоды или неудобства представляетъ подчиненіе мастерскихъ начальникамъ сл. тяги?

замѣститель начальника сл. тяги докладываетъ, что отвѣтъ на этотъ вопросъ весьма труденъ; до настоящаго времени на Россійскихъ желѣзныхъ дорогахъ не было мастерскихъ, неподчиненныхъ начальнику сл. тяги; поэтому опытныхъ данныхъ по этому вопросу существовать не можетъ и приходится довольствоваться умозаключеніями. Вопросъ по необходимости долженъ распаться на два: мастерскія могутъ быть назначены только для обслуживанія одной дороги, или же при ихъ постройкѣ и оборудованіи имѣется въ виду обслуживаніе нѣсколькихъ дорогъ. Относительно мастерскихъ перваго типа не можетъ быть двухъ мнѣній: онѣ должны быть подчинены начальнику сл. тяги. Начальникъ сл. тяги отвѣтствененъ не только за исправность подвижного состава, за годность его для безопасности движенія, но и за исполненіе смѣты пятаго отдѣла. Стоимость капитальнаго ремонта подвижного состава составляетъ крупную часть расходовъ по сл. тяги. Если мастерскія не будутъ подчинены начальнику сл. тяги, то онъ будетъ лишенъ возможности руководить хозяйствомъ мастерскихъ; стоимость капитальнаго ремонта подвижного состава будетъ зависеть не отъ начальника службы и не отъ состоянія подвижного состава, а отъ того, насколько хозяйственно или нехозяйственно ведетъ дѣло начальникъ мастерскихъ. При существующей организаціи управленія мастерскими начальникъ сл. тяги всегда имѣетъ возможность при уменьшеніи работъ въ мастерскихъ передать имъ часть работъ по текущему и среднему ремонту подвижного состава, обыкновенно исполняемому на участкахъ тяги, и такимъ образомъ регулировать расходы въ мастерскихъ и участкахъ тяги; если главныя мастерскія не будутъ подчинены начальнику сл. тяги, то это будетъ сопряжено съ большими затрудненіями. Наконецъ, при существующей организаціи начальникъ сл. тяги имѣетъ возможность регулировать изготовленіе запасныхъ частей въ мастерскихъ и сообразовать изготовляемое количество съ потребностью; разъ начальникъ мастерскихъ будетъ независимъ, то такая регулировка для начальника сл. тяги станетъ невозможной. Вообще, отмѣна подчиненія мастерскихъ начальнику сл. тяги можетъ быть пріятна начальникамъ мастерскихъ, но выгоды для сл. тяги она не представляетъ никакихъ.

Другое дѣло, если будетъ рѣшено устраивать районныя мастерскія, которыя должны будутъ обслуживать нѣсколько дорогъ. Подчинить такія мастерскія начальнику сл. тяги одной изъ обслуживаемыхъ дорогъ будетъ неудобно, такъ какъ это вызоветъ пререканія между дорогами. Раздѣлить вліяніе на мастерскія между заинтересованными дорогами врядъ ли будетъ

возможно. Такимъ образомъ, такія районныя мастерскія поневолю должны быть вполне самостоятельными. Вопросъ, будетъ ли это выгодно для дорогъ. Однимъ изъ аргументовъ, выдвигаемыхъ въ пользу устройства такихъ районныхъ мастерскихъ, является то, что такія мастерскія, обеспеченныя массою работы, можно будетъ оборудовать болѣе совершенными станками и тѣмъ достигнуть и болѣе скорого, и болѣе дешеваго исполненія ремонта, однако это преимущество подлежитъ большому сомнѣнію: ремонтируемый подвижной составъ не есть объектъ для такихъ работъ, при которыхъ можно было бы примѣнять узко-спеціальныя станки, которые, исключительно, могутъ дать ощутительную экономію въ стоимости работъ; ремонтъ подвижного состава на столько разнообразенъ и своеобразенъ, что работу ремонтныхъ мастерскихъ нельзя приравнять работѣ паровозо или вагоно-строительныхъ заводовъ. Если же говорить о не узко-спеціальныхъ станкахъ, а общеупотребительныхъ — токарныхъ, колесныхъ, строгальныхъ, фрезерныхъ и т. д., то производительность станковъ новѣйшаго типа не уменьшится отъ того, что такой станокъ будетъ работать въ обыкновенныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, а не въ районныхъ: все заключается только въ томъ, чтобы имѣть кредитъ на приобретение такихъ станковъ.

Пора районныя мастерскія, если ихъ когда-нибудь построятъ, будутъ въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ играть ту же роль, какъ паровозо-строительныя заводы во время ремонта подвижного состава послѣ японской войны: на дорогахъ, кажется, двухъ мнѣній нѣтъ о томъ, что ремонтъ паровозовъ стоилъ чрезвычайно дорого, процентовъ на 75—80 дороже, чѣмъ въ мастерскихъ своей дороги, и паровозы выходили изъ ремонта въ гораздо худшемъ состояніи, чѣмъ изъ мастерскихъ своей дороги; это, хотя и въ меньшей степени, относится и къ паровозамъ, ремонтировавшимся въ мастерскихъ другихъ дорогъ. На Самаро-Златоустовской дорогѣ былъ случай, что одинъ паровозъ, ремонтировавшійся капитально въ мастерскихъ одной изъ крупнѣйшихъ дорогъ, по пути до Самары былъ поднятъ для осмотра буксъ два раза и по прибытіи въ Самару прямо поступилъ въ подъемку. При существованіи независимыхъ районныхъ мастерскихъ дѣло капитальнаго ремонта подвижного состава будетъ въ подобномъ положеніи, такъ какъ фактическій контроль надъ работами мастерскихъ для каждой изъ заинтересованныхъ дорогъ будетъ крайне затрудненъ.

При существованіи районныхъ мастерскихъ необходимо будетъ значительно увеличить оборудование и средства малыхъ мастерскихъ при депо: многія работы, которыя теперь исполняются въ мастерскихъ дороги, при существованіи районныхъ мастерскихъ нужно будетъ передать мастерскимъ при депо; на-примѣръ, насадка бандажей на колеса и колесъ на оси до сихъ

поръ исключительно производились въ главныхъ мастерскихъ дороги; при существованіи центральныхъ районныхъ мастерскихъ это надо будетъ дѣлать при депо, такъ какъ пересылать составъ въ двѣ стороны за нѣсколько тысячъ верстъ было бы и матеріально невыгодно и вызывало бы громадную потерю времени.

При существующей организаціи мастерскихъ, командировка мастеровыхъ отъ мастерскихъ на линію или въ депо не представляетъ никакихъ затрудненій и совершается быстро. Изъ независимыхъ районныхъ мастерскихъ такія командировки будутъ гораздо затруднительнѣе.

Вообще, неудобства районныхъ мастерскихъ сл. тяги бросаются въ глаза и ихъ очень много. Положительныя же стороны ихъ очень проблематичны.

Начальникъ дороги считаетъ, что ремонтъ паровозовъ долженъ производиться на особомъ заводѣ, не находящемся въ вѣдѣніи сл. тяги; этимъ начальникъ сл. тяги будетъ освобожденъ отъ отвѣтственности и заботы о мастерскихъ, и мастерскія будутъ дѣйствовать свободно.

На вопросъ Д. И. Герценвица, должны ли быть такія мастерскія все же подчинены управленію дороги, начальникъ дороги не даетъ опредѣленнаго отвѣта.

Начальникъ сл. движенія присоединяется къ мнѣнію начальника дороги, считая, что дорога должна имѣть своею главною цѣлью—возить грузы, все же остальное дорога можетъ дѣлать лишь въ предѣлахъ очевидной необходимости.

Помощникъ начальника дороги замѣчаетъ, что если подобныя мастерскія должны представлять собой отдѣльное коммерческое предпріятіе, то, слѣдовательно, доходъ ихъ, т. е. излишекъ противъ себѣ стоимости долженъ падать на лишній расходъ желѣзныхъ дорогъ, какъ это было при ремонтѣ паровозовъ послѣ японской войны.

Помощникъ начальника сл. тяги указываетъ, что при этомъ даже первоклассные заводы произвели ремонтъ по большей части плохо.

По вопросу 109

109. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ сл. тяги? Соотношеніе окладнаго содержанія и сдѣльныхъ платъ. Какъ регулируется заработокъ? Потребовать положенія и правила о вознагражденіи служащихъ.

доложено, что поденная плата поденнымъ служащимъ, какъ уже изложено, опредѣляется при принятіи ихъ на службу, въ зависимости отъ умѣнія мастерового, выказаннаго имъ при сдачѣ пробы. Нѣкоторые штатные служащіе, какъ паровозные машинисты и ихъ помощники, поѣздные смазчики, истопники и проводники, чистильщики пассажирскихъ вагоновъ получаютъ, кромѣ окладнаго содержанія, еще различнаго вида преміи, какъ-то: поверстную премію, за сбереженіе топлива и смазки, премію за исправное слѣдованіе поѣздовъ и т. д.; эти преміи могутъ быть названы платой за сдѣльныя работы; размѣръ такихъ платъ колеблется въ пре-

дѣлахъ отъ 80 % до 175 % отъ окладного содержанія. Сдѣльные работы въ мастерскихъ и главныхъ, и при депо расцѣниваются по тарифу и выгода мастеровыхъ на сдѣльныхъ работахъ чрезвычайно рѣдко спускается ниже 40 % отъ поденнаго заработка и поднимается въ исключительныхъ случаяхъ до 100% и болѣе. Какихъ-либо спеціальныхъ правилъ регулировки заработка штатныхъ и поденныхъ служащихъ нѣтъ; если поденныхъ, въ случаѣ чрезвычайнаго упадка дѣятельности мастерскихъ можно частью увольнять (съ выдачей пособія по правиламъ) и тѣмъ регулировать заработокъ остальныхъ поденныхъ, то прибѣгать къ такому же способу относительно штатныхъ служащихъ едва ли выгодно: на выдачу пособій за службу по увольненіи за сокращеніемъ штата пришлось бы расходовать слишкомъ большія суммы; къ тому же относительно паровозныхъ бригадъ и смазчиковъ, при измѣнчивости размѣровъ движенія по мѣсяцамъ, такую мѣру врядъ ли можно было бы считать рациональной.

Е. По службѣ движенія.

По вопросу 110

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использования подвижного состава, въ частности:

а) къ своевременной освѣдомленности о положеніи инвентаря на отдѣльныхъ участкахъ линіи;

б) къ выдѣленію излишнихъ для движенія товарныхъ вагоновъ въ особые парки;

в) къ спеціализаціи поѣздовъ вообще и къ перевозкѣ сборныхъ грузовъ въ частности;

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ?

д) какъ соразмѣряются среднія нагрузки поѣздовъ со скоростями движенія, принимая во вниманіе и допуска-

начальникъ сл. движенія В. Е. Ивановъ докладываетъ, что веденіе вагоннаго хозяйства на Самаро-Златоустовской ж. д. опредѣляется: 1) „Положеніемъ о пользованіи товарными вагонами, передвиженіи и снабженіи ими станцій“ изд. 1898 г. и 2) „Положеніемъ объ организаціи распорядительнаго отдѣла службы движенія“ изд. 1899 г.

Положенія эти, въ зависимости отъ текущихъ потребностей движенія, постепенно дополнялись и видоизмѣнялись соотвѣтствующими распоряженіями въ видѣ приказовъ, циркуляровъ и циркулярныхъ телеграфныхъ распоряженій. Въ настоящее время разрабатывается новое положеніе объ эксплуатаціи подвижного состава, которое охватитъ не только вагонное хозяйство, но и паровозное. Положеніе это предполагается издать осенью текущего года.

Переходя къ отдѣльнымъ пунктамъ вопроса, начальникъ сл. движенія объясняетъ слѣдующее:

а) Дорога раздѣляется на три отдѣленія по сл. движенія: Челябинскъ—Уфа—горный участокъ, Уфа—Похвистнево—степной хлѣбный участокъ и Похвистнево—Батраки съ вывозомъ хлѣба на участкѣ Похвистнево—Самара и транзитнымъ грузомъ на участкѣ Самара—Батраки.

При раздѣленіи отдѣленій, управление дороги лишено было возможности совмѣстить границы отдѣленій съ границами участковъ тяги. На дорогѣ 4 участка тяги и потому, сообразуясь съ пропускною способностью участковъ дороги, интенсивностью движенія, пришлось горное отдѣленіе (Уфа—Челябинскъ) сдѣлать

ему продолжительность службы паровозных и поездахных бригад и число тормазных вагонов? Потребовать всѣ положенія и правила.

болѣе большимъ и Уфимскій участокъ тяги раздѣлить между двумя отдѣленіями. Необходимо, впрочемъ, отмѣтить, что при раздѣленіи дороги на отдѣленія болѣе существеннымъ вопросомъ является удачное разрѣшеніе его въ отношеніи однохарактерности движенія и въ отношеніи соотвѣтствія пропускной способности раздѣленнаго пункта между отдѣленіями къ движенію на обоихъ участкахъ дороги, примыкающихъ къ данной раздѣленной станціи. Необходимо такое развитіе станціи, чтобы кратковременныя замѣшательства на одномъ отдѣленіи не отражались бы тотчасъ на сосѣдномъ отдѣленіи.

На начальниковъ отдѣленій возложено завѣдываніе вагоннымъ хозяйствомъ въ предѣлахъ своихъ отдѣленій; для выполненія сего подвижной составъ дороги распределенъ между отдѣленіями въ зависимости пробѣговъ, переходъ вагоновъ съ отдѣленія на отдѣленіе учитывается раздѣльными между отдѣленіями станціями ежедневно въ видѣ телеграфныхъ донесеній объ обмѣнѣ за истекшія сутки. Погашеніе долговъ между отдѣленіями производится по указаніямъ управленія сл. движенія, которое при этомъ руководствуется какъ характеромъ въ данное время грузового движенія, такъ и возможнымъ уменьшеніемъ пробѣга порожняго подвижного состава.

Для развитія болѣе инициативы у начальниковъ отдѣленій и установленія со стороны ихъ болѣе большого контроля за работою подвижного состава представляется необходимымъ въ управленіи службы вести болѣе детальный учетъ работы подвижного состава вагоно и грузооборота по каждому отдѣленію отдѣльно, что и предполагается выполнить одновременно съ введеніемъ новаго положенія объ утилизаціи подвижного состава.

б) При избыткѣ вагоновъ при уменьшеніи движенія на продолжительный періодъ или уменьшенія перевозокъ, требующихъ опредѣленнаго рода подвижного состава (теплушки, платформы, цистерны и т. п.), излишніе вагоны группируются и устанавливаются на отдѣльныхъ путяхъ и отдѣльныхъ станціяхъ по указаніямъ начальниковъ отдѣленій. Вагоны эти отдѣльно учитываются. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда уменьшеніе перевозки обнимаетъ періодъ нѣсколькихъ дней, излишніе вагоны показываются станціями въ своихъ свѣдѣніяхъ, какъ вагоны безъ назначенія.

в) Специализація поѣздовъ является основнымъ принципомъ при составленіи расписанія хода поѣздовъ. Специальное назначеніе всѣхъ вообще поѣздовъ всякій разъ указывается въ книжкахъ расписанія движенія поѣздовъ.

Перевозка сборныхъ грузовъ до настоящаго года на Самаро-Златоустовской ж. д. была поставлена въ особо тяжелья условія, такъ какъ не имѣлось нигдѣ соотвѣтственныхъ устройствъ для сортировки грузовъ. Въ виду ожидавшейся въ связи съ уро-

жаемъ 1909 г., усиленныхъ перевозокъ хлѣба и необходимости для успѣшнаго выполненія этой перевозки поднять коммерческую скорость поѣздовъ и вообще въ возможно широкихъ размѣрахъ использовать наличную пропускную способность линіи, управление дороги, путемъ отмѣны другихъ работъ по отд. VII, построило на ст. Батраки сортировочную платформу длиною въ 121,20 саж. При усиленныхъ хлѣбныхъ перевозкахъ этою платформою пользовались для перегрузки бракованныхъ вагоновъ, а съ ослабленіемъ передачи хлѣба на этой платформѣ была установлена въ широкихъ размѣрахъ сортировка сборныхъ грузовъ (до пятидесяти вагоновъ въ сутки).

Въ связи какъ съ постройкою указанной платформы, такъ и новаго пакгауза на ст. Уфа, явилась возможность установить правильную организацію перевозки и сортировки сборныхъ грузовъ по дорогѣ. Такъ какъ сборные грузы поступаютъ большею своею частью въ Батракахъ, Самарѣ и Уфѣ, то и массовая сортировка ихъ сосредоточена на этихъ станціяхъ и если въ отношеніи станцій Батраки и Уфа вопросъ объ устройствахъ для сортировки разрѣшенъ пока благопріятно, то ст. Самара продолжаетъ находиться въ тяжелыхъ условіяхъ и устройство здѣсь особой сортировочной платформы является вопросомъ насущнымъ, разрѣшеніе котораго, къ сожалѣнію, затруднительно, въ связи съ существующимъ путевымъ и складочнымъ развитіемъ станціи. Временно сортировка здѣсь производится въ пакгаузахъ и на платформѣ, предназначенныхъ для выгрузки грузовъ.

Порядокъ перевозки мелочныхъ грузовъ указанъ въ особомъ приказѣ по дорогѣ за № 64—1910 года.

г) На повышеніе средней нагрузки вагона должна оказать замѣтное вліяніе установленная на дорогѣ сортировка сборныхъ вагоновъ. Кромѣ того, крайне существенное значеніе въ этомъ направленіи имѣетъ установленіе сборныхъ поѣздовъ дальняго слѣдованія. Въ настоящее время проходятъ черезъ дорогу такъ называемые дальневосточные поѣзда изъ Москвы. Изъ представляемыхъ въ Высшую Комиссію свѣдѣній усматривается, что средняя нагрузка вагоновъ этихъ поѣздовъ значительно превышаетъ среднюю нагрузку вагона, слѣдующаго обычнымъ путемъ. Сл. движенія крайне ревниво относится къ этимъ поѣздамъ и принимаетъ всѣ мѣры къ своевременному слѣдованію этихъ поѣздовъ. Примѣненіе этого порядка и къ грузамъ другихъ дальнихъ назначеній безусловно въ интересахъ дѣла. По отношенію Самаро-Златоустовской ж. д. такимъ желательнымъ поѣздомъ является Средне-Азіатскій (до Андижана или Самарканда, напри- мѣръ). Что касается повышенія вѣса поѣзда, то для достиженія сего управленіе дороги вводитъ съ 15 августа 1910 года отправленіе поѣздовъ по вѣсу. Имѣя въ виду, что длина станціонныхъ путей на Самаро-Златоустовской ж. д. рассчитана лишь на 45

вагоновъ, использовать въ полномъ объемѣ тяговую силу паровоза при отправленіи порожнихъ вагоновъ не представляется возможнымъ. Чтобы поднять въ такихъ случаяхъ вѣсь поѣзда установленъ порядокъ отправленія поѣздовъ въ такихъ случаяхъ въ смѣшанныхъ составахъ, т. е. часть груженныхъ и часть порожнихъ вагоновъ съ такимъ расчетомъ, чтобы была использована и длина путей.

д) При расчетѣ скорости хода поѣздовъ опредѣляется сначала самая выгодная скорость хода поѣздовъ для использования всей паровой силы тяги на предѣльномъ уклонѣ, совпадающимъ съ минимальной допущенной на участкѣ кривой. Для этой скорости опредѣляется максимальный вѣсь товарнаго поѣзда по формулѣ проф. Н. П. Петрова; затѣмъ уже по этому вѣсу опредѣляются по той же формулѣ возможныя скорости на разныхъ подъемахъ и уклонахъ. Сообразно длинѣ подъемовъ, уклоновъ, площадокъ и пр. по этимъ даннымъ опредѣляется время хода, необходимое для прохода даннаго перегона.

При расчетѣ расписанія ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ, расчетъ такой же схемы, но тутъ сначала задаются опредѣленнымъ, приблизительно на 10—15⁰%, меньшимъ вѣсомъ противъ товарнаго поѣзда.

По вопросу III

III. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней; взимается ли плата за простой при невыгрузкѣ въ праздничные дни?

доложено, что работа по нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ въ воскресные и праздничные дни, въ которые товарныя операціи производятся въ сокращенные часы, по соглашенію съ рабочими, увеличивается противъ этихъ сокращенныхъ часовъ. Плата за храненіе и простой вагоновъ въ такіе дни берется на общемъ основаніи.

Работа по нагрузкѣ и выгрузкѣ въ праздничные дни, въ которые товарная контора товарныхъ операцій совсѣмъ не производитъ, не производится и плата за простой вагоновъ и храненіе грузовъ за такіе праздничные дни не взимается.

По вопросу II2

II2. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованию паровозовъ разной мощности и достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

доложено, что на Самаро-Златоустовской ж. д. товарные поѣзда обслуживаются, за исключеніемъ перегона Обшаровка—Батраки, восьмиколесными паровозами. Паровозы болѣе тяжелаго типа размѣщены на болѣе тяжелыхъ по профили пути участкахъ.

Въ общемъ, составъ поѣздовъ получается довольно однородный для всей линіи, исключая участокъ Похвистнево—Самара, гдѣ болѣе легкой профиль позволяетъ вести тѣмъ же паровозомъ составы въ нечетномъ направленіи, т. е. въ направленіи слѣдованія массоваго груза вѣсомъ на 3.000 пуд. болѣе, сравнительно съ предыдущимъ участкомъ Раевка-Похвистнево. Эта разница, по возможности, используется для поѣздовъ,

слѣдующихъ по участку Похвистнево-Самара съ вагонами по назначенію не далѣе Самары. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда поѣзда составлены исключительно изъ вагоновъ, слѣдующихъ за Самару черезъ Батраки на прямое сообщеніе, то, въ виду слабого путевого развитія станцій Кинель и Самара, такіе поѣзда идутъ съ вѣсомъ въ 37.000 пуд., установленномъ и для нечетныхъ поѣздовъ участка Самара-Обшаровка, что даетъ возможность проходить этимъ поѣздамъ станціи Кинель и Самара безъ маневровъ.

На участкѣ Обшаровка-Батраки, въ зависимости отъ Александровскаго моста, черезъ рѣку Волгу поѣзда могутъ слѣдовать лишь съ шестиколесными паровозами. Чтобы устранить пересоставленіе поѣздовъ на ст. Обшаровка, установлено сопровожденіе поѣздовъ на участкѣ Обшаровка-Батраки двойною тягою шестиколесныхъ паровозовъ въ составахъ, назначенныхъ для одиночной тяги восьмиколесными паровозами на участкѣ Самара-Обшаровка. Паровозы эти сцеплены между собою трубами въ разныя стороны, что даетъ возможность обслуживать поѣзда обоихъ направленій безъ поворачиванія паровозовъ на кругу.

Что касается пассажирскихъ паровозовъ, то въ виду необходимости отправлять пассажирскіе поѣзда въ значительныхъ составахъ, дорога въ послѣднее время снабжается паровозами, дающими возможность обслуживать поѣзда одиночною тягою при составахъ въ 48 осей. Въ зависимости отъ вѣса и состоянія рельсъ, обращеніе этихъ паровозовъ допущено только на участкѣ Кропачево-Челябинскъ, почему на остальныхъ участкахъ приходится отправлять пассажирскіе поѣзда двойною тягою. Чтобы уменьшить расходъ на сопровожденіе пассажирскихъ поѣздовъ двойною тягою, управленіе дороги, послѣ ряда опытныхъ поѣздовъ, признало возможнымъ съ лѣта этого года допустить слѣдованіе пассажирскихъ поѣздовъ одиночною тягою въ составахъ лѣтомъ до 44 осей и зимою до 40 осей. Необходимо отмѣтить, что съ лѣта 1909 г. движеніе пассажирскихъ поѣздовъ было ускорено. Соответственно этому предѣльному составу для одиночной тяги и возможной населенности поѣздовъ были опредѣлены составы пассажирскихъ и почтовыхъ поѣздовъ съ такимъ расчетомъ, чтобы ограничить сопровожденіе поѣздовъ двойною тягою опредѣленными участками дороги и только для поѣздовъ съ большою населенностью. Въ настоящее время дѣйствуетъ слѣдующая схема обслуживания пассажирскихъ поѣздовъ:

1) На участкѣ Батраки-Самара всѣ пассажирскіе поѣзда обслуживаются двойною тягою легкими паровозами, въ связи съ проходомъ черезъ Александровскій мостъ. Предполагается съ зимы текущаго года и на этомъ участкѣ пассажирскіе поѣзда до ст. Обшаровка обслуживать тяжелыми пассажирскими паро-

возами одиночною тягою и отъ Обшаровки до Батраковъ (черезъ мостъ) двойною тягою легкими паровозами.

2) На участкѣ Самара-Уфа поѣзда №№ 3 и 4 обслуживаются двойною тягою и остальные поѣзда, при слѣдованіи въ составахъ не свыше 44 осей, одною тягою.

3) На участкѣ Уфа-Кропачево всѣ поѣзда обслуживаются одною тягою, при слѣдованіи въ составахъ не свыше 44 осей. На этомъ участкѣ имѣется трудный перегонъ Симская-Кропачево, почему четнымъ поѣздамъ, слѣдующимъ на подъемъ, разрѣшается при сдѣланномъ машинистомъ заранѣе заявленіи, въ зависимости погоды, высылать на ст. Симская въ помощь второй паровозъ.

4) На участкѣ Кропачево-Челябинскъ всѣ поѣзда обслуживаются одною тягою, и такъ какъ этотъ участокъ снабженъ тяжелыми паровозами, то составы для одиночной тяги рассчитаны на 48 осей.

Въ зимній періодъ эту схему врядъ ли можно будетъ выполнить, такъ какъ съ 15 октября прекращаетъ движеніе на участкѣ Самара-Челябинскъ третья пара пассажирскихъ поѣздовъ №№ 7 и 8. Хотя перевозка пассажировъ растеть, но управленіе дороги для облегченія товарнаго движенія на однопутномъ участкѣ Кинель-Уфа въ зимній періодъ, періодъ наибольшей перевозки хлѣба, вынуждено сокращать эту пару поѣздовъ, отправляя ее лишь въ праздничное время, а въ остальное время увеличивая составы постоянныхъ пассажирскихъ поѣздовъ дополнительными вагонами и обслуживая при этомъ двойною тягою. Необходимость введенія болѣе тяжелыхъ паровозовъ какъ для пассажирскаго, такъ и для товарнаго движенія на участкѣ Кинель-Уфа надлежитъ считать уже вполне установленной и препятствіемъ къ этому служить, какъ указано выше, лишь вѣсъ и состояніе рельсъ на этомъ участкѣ. Этотъ участокъ обезпеченъ своимъ грузомъ, такъ какъ проходитъ по богатой земледѣльческой странѣ, гдѣ территория земельныхъ угодій еще далеко не использована и гдѣ обработка почвы производится самымъ примитивнымъ способомъ.

Вопросъ 113.

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ?

Въ устраненіе излишняго пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ, на основаніи того, что такое можетъ быть достигнуто лишь при условіи полнаго согласованія распоряженій со стороны начальниковъ отдѣленій сл. движенія и начальниковъ участковъ тяги, управленіемъ дороги приказомъ за № 949 отъ 9 іюня 1906 г. указанъ порядокъ, подлежащій выполненію въ отношеніи оборота паровозовъ.

Этимъ приказомъ предложено назначать къ постоянному слѣдованію, по возможности, тѣ поѣзда, которые даютъ возмож-

ность наилучше распределить простой паровозовъ въ коренныхъ и оборотныхъ депо. Графикъ оборота паровозовъ долженъ составляться начальниками участковъ тяги совместно съ начальниками отдѣленій сл. движенія. Посылка паровозовъ изъ коренного депо подъ поѣзда или возвратъ излишнихъ паровозовъ изъ оборотнаго депо единоличнымъ распоряженіемъ начальники участка тяги или депо воспрещенъ.

Если бы явилась надобность по техническимъ соображеніямъ въ посылкѣ, возвратѣ или обмѣнѣ какихъ-либо паровозовъ, то это должно дѣлаться по предварительнымъ сношеніямъ подлежащихъ начальниковъ участковъ тяги или депо съ начальниками отдѣленій.

Въ устраненіе ненужнаго также пробѣга паровозовъ двойною тягою, установленъ порядокъ отправленія паровозовъ резервомъ безъ расписанія съ наиболѣе допускаемою скоростью.

По вопросу 114

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ?

начальникомъ сл. движенія доложено, что для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ необходимо установленіе денежной преміи. Правила и размѣры выдачи премій должны быть выработаны на основаніи „Временнаго положенія о преміяхъ по утилизациі подвижнаго состава“, утвержденнаго Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналу отъ 29 октября 1908 года.

На основаніи этого положенія при управленіи дороги организована особая коммисія по выработкѣ нормъ и правилъ для выдачи премій. Въ первую очередь предполагено ввести преміи № 1 и 4.

Премія № 1, охватывающая дѣятельность значительнаго числа агентовъ, должна дать благопріятные результаты и при сравнительно небольшомъ улучшеніи дѣла, а разработать ее легче другихъ, такъ какъ для сего имѣется достаточный матеріаль за рядъ лѣтъ.

Что касается преміи № 4, то къ введенію ея также не встрѣчается затрудненій, такъ какъ отправленіе поѣздовъ дальняго слѣдованія на дорогѣ производится уже съ 1908 года и выдача премій можетъ быть введена установленіемъ опредѣленной платы за каждый составленный поѣздъ. Эта премія желательна какъ для служащихъ, потому что даетъ каждому изъ нихъ возможность учестъ свою собственную работу, такъ и для управленія дороги, такъ какъ она благопріятно отражается на сокращеніи маневровой работы на промежуточныхъ распорядительныхъ станціяхъ и на улучшеніи въ оборотѣ вагоновъ.

Преміи эти предполагено ввести уже съ 1 сентября текущаго 1910 года.

Что касается премій №№ 2 и 3, то таковыя предположено ввести. съ 1 января 1911 года.

Сл. движенія при принятіи такового рѣшенія имѣла въ виду, что результатъ воздѣйствія премій № 1 и 4 дастъ возможность установить болѣе правильныя нормы для премій №№ 2 и 3.

Въ отношеніи опредѣленія источника на оплату премій, управление дороги, имѣя въ виду, что улучшение работы подвижного состава, выражаясь въ уменьшеніи пробѣга вагоно-осе-верстъ и поѣздо-верстъ, должно, при выдачѣ премій, повысить опредѣленные смѣтными назначеніями измѣрители по очереднымъ №№, зависящимъ отъ движенія, полагало болѣе правильнымъ, по примѣру Южныхъ и Екатерининской дорогъ, испросить для сего особый кредитъ по отд. VII.

Такъ какъ размѣръ выдачи премій ограниченъ 6% отъ общаго годового содержанія участниковъ преміи, то для введенія премій №№ 1 и 4 въ послѣднюю треть года потребовалось бы 28.000 руб. Такъ какъ по даннымъ Южныхъ дорогъ, выдача преміи въ общей суммѣ не достигала 6%, то вышеуказанная сумма была понижена до 18.000 руб., т. е. до 4% отъ общаго содержанія служащихъ, имѣющихъ право на преміи №№ 1 и 4.

При разсмотрѣннн смѣты на 1911 г. въ комиссіи при Управленіи желѣзныхъ дорогъ, означенная сумма понижена до 5.000 руб.

Въ Высшую Комиссію представляется докладъ совѣта управленія дороги по вопросу объ установленіи премій.

Кромѣ установленія денежной преміи, надлежитъ признать также весьма полезнымъ вести учетъ работы отдѣльныхъ отвѣтственныхъ единицъ, какъ-то: результатъ работы подвижного состава по отдѣленіямъ, по обороту вагоновъ по станціямъ, по учету опозданій и сводъ этого учета періодически объявлять циркулярами, какъ это дѣлается теперь въ отношеніи переборовъ, коммерческихъ неисправностей.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда этотъ учетъ можетъ вестись и по отдѣльнымъ лицамъ, какъ, на примѣръ, при опозданіяхъ поѣздовъ, то степень постоянной неисправности даннаго агента должна быть учтена при повышеніи его по службѣ. Этотъ принципъ имѣетъ быть введенъ въ нынѣ разрабатываемое „Положеніе объ эксплуатаціи подвижного состава“.

По вопросу 115

115. Какія преміи установлены по сл. движенія? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что въ настоящее время на Самаро-Златоустовской ж. д. установлена премія лишь за товаро-станціонныя работы, согласно „Временному нормальному положенію о порядкѣ нагрузки, выгрузки, охраны грузовъ и т. п. работъ на казенныхъ дорогахъ хозяйственнымъ спосо-

бомъ“; вслѣдствіе вычета изъ этихъ премій части расхода по уплатѣ претензій за недостачу и т. д., премія эта фактически часто не выдавалась или выдавалась въ небольшомъ размѣрѣ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, общимъ ли для всѣхъ станцій является фондъ этой преміи, начальникъ сл. движенія объясняетъ, что учетъ ведется для каждой станціи, но прежде уплаты преміи выплачивается претензія за общій счетъ.

Д. И. Герценвицъ освѣдомляется, получаютъ ли и старшіе агенты премію или только младшіе.

Начальникъ сл. движенія объясняетъ, что на Самаро-Златоустовской ж. д. во главѣ учета товаро-станціонной работы стоитъ бухгалтеръ сл. движенія, получающій изъ фонда преміи 300 руб. добавочнаго вознагражденія; изъ остальныхъ же агентовъ выше начальника станціи никто преміи не получаетъ.

По вопросамъ 116 и 117

116. Какими соображеніями руководятся при опредѣленіи рода, числа и состава пассажирскихъ поѣздовъ?

117. Чѣмъ гарантируется правильная выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удовлетворяются мѣстные потребности пассажировъ?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что Самаро-Златоустовская ж. д. въ отношеніи перевозки пассажировъ находится въ исключительныхъ условіяхъ, служа транзитнымъ путемъ для пассажировъ, слѣдующихъ на Дальній Востокъ и въ Среднюю Азію; дорога поставлена въ необходимость пропускать поѣзда и вагоны безпересадочнаго сообщенія зачастую и невыгодные въ коммерческомъ отношеніи, но предоставляющіе большія удобства для пассажировъ дальняго слѣдованія. По указаннымъ соображеніямъ находятся въ обращеніи скорые сибирскіе поѣзда, а линіи Сызрано-Вяземская и Самаро-Златоустовская, въ отношеніи пассажирскаго движенія, представляютъ какъ бы одну дорогу, такъ какъ основные пассажирскіе поѣзда №№ 3 и 4, 5 и 6 въ полныхъ составахъ обращаются безъ пересадки, №№ 3 и 4 на всемъ протяженіи отъ Вязмы до Челябинска, а №№ 5 и 6 на всемъ протяженіи отъ Москвы черезъ Тулу до Челябинска. Кромѣ того, имѣются безпересадочные вагоны сообщенія Москва—Андижанъ, Москва—Рязань—Рязскъ—Челябинскъ и Тула—Уфа. Безпересадочное сообщеніе Тула—Уфа установлено специально для пассажировъ, слѣдующихъ на кумысо-лѣчебные пункты и курорты, расположенные преимущественно на участкѣ дороги отъ Самары до Уфы и на сѣрныя воды, находящіяся на Кротовско-Сергіевскомъ подъѣздномъ пути. На этой же узкоколейной вѣтви съ цѣлью облегченія проѣзда больныхъ на лѣтній періодъ назначается вторая пара пассажирскихъ поѣздовъ. Необходимо также отмѣтить и перевозку паломниковъ мусульманъ, совершающихъ свой переѣздъ до морскихъ портовъ безъ пересадки. Многіе изъ вагоновъ безпересадочнаго сообщенія съ плацкартными мѣстами.

Изъ изложеннаго можно усмотрѣть, что при опредѣленіи рода и числа пассажирскихъ поѣздовъ, управленіе дороги принимаетъ, главнымъ образомъ, во вниманіе характерныя особенности пассажирскаго движенія, а также считается съ необходимостью предоставленія большихъ удобствъ пассажирамъ дальняго слѣдованія.

При установленіи значительнаго количества вагоновъ безпересадочнаго сообщенія, разумѣется, увеличивается стоимость ремонта и обслуживанія вагоновъ, а также не можетъ быть использована въ полной мѣрѣ вмѣстимость вагоновъ, соотвѣтственно общей населенности поѣздовъ.

Также необходимо отмѣтить, что техническій надзоръ за пассажирскими вагонами крайне тяжелъ, такъ какъ конечный пунктъ Самаро-Златоустовской ж. д. Челябинскъ—станція общаго пользованія и находится въ вѣдѣніи Сибирской дороги и такимъ образомъ вагоны безпересадочнаго сообщенія въ предѣлахъ своей дороги не имѣютъ простоя.

Затѣмъ при опредѣленіи поѣздныхъ составовъ принимаются данныя о населенности поѣздовъ. Свѣдѣнія эти ведутся по днямъ и по участкамъ дороги и даютъ довольно наглядную картину. Кромѣ того, какъ это отмѣчено и въ отвѣтъ на вопросъ 113, при опредѣленіи составовъ пассажирскихъ поѣздовъ, учитывается настоятельная необходимость въ недопущеніи отправленія поѣздовъ двойною тягою, а при неизбѣжности въ томъ, по возможности обслуживаніе двойною тягою ограничивается опредѣленными участками и опредѣленными №№ поѣздовъ.

Остановливаясь на вопросѣ 117, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что тогда какъ пропускная способность участка Кинель—Челябинскъ опредѣлена въ 20 паръ, на графикъ требуется нанести 5 паръ пассажирскихъ поѣздовъ, 3 пары воинскихъ, 6 четныхъ и 3 нечетныхъ переселенческихъ, 1 четный, 2 нечетныхъ масляныхъ, 1 ускоренный для перевозки скота; слѣдовательно, всего требуется нанести 15 четныхъ и 14 нечетныхъ согласованныхъ поѣздовъ или 75% всего графика. Такія условія составленія графика должны неблагоприятно отражаться на чисто товарномъ движеніи. Для опредѣленія скоростей по перегонамъ, управленіе дороги пользуется не только расчетными данными, но и опытными поѣздками въ разныхъ опредѣленныхъ составахъ. Кромѣ того, при каждомъ измѣненіи расписанія требуется отъ линейныхъ агентовъ представленіе свѣдѣній о всѣхъ желательныхъ измѣненіяхъ, какъ въ отношеніи скоростей по перегонамъ, такъ и въ отношеніи стоянокъ по станціямъ.

Что касается удовлетворенія мѣстныхъ потребностей пассажировъ, то пока приходится довольствоваться транзитными поѣздами, которые, вслѣдствіе находженія на дорогѣ незначительнаго

числа пунктовъ съ большимъ оборотомъ пассажирскаго движенія (Самара, Уфа), удовлетворяютъ и мѣстнымъ потребностямъ движенія.

По вопросу 118

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

доложено: изъ приведеннаго въ отвѣтъ на вопросъ 117 количества поѣздовъ срочнаго сообщенія (75% всего графика) усматривается, что отправленіе поѣздовъ по подорожнымъ возможно лишь въ періоды значительнаго ослабленія людскаго движенія. Это затрудненіе въ значительной степени ослабляется установленнымъ на дорогѣ порядкомъ отправленія поѣздовъ ранѣе расписанія.

По вопросу 119

119. Организация статистики движенія. Способъ осведомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ отвѣтственности ихъ за результаты ихъ работы. Потребовать всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе 3 года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона.

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что организація и штатъ отдѣла статистики находятся въ прямой зависимости отъ пробѣговъ, устанавливаемыхъ ежегодно по смѣтамъ доходовъ.

До 1903 г. штатъ отдѣла состоялъ изъ 39 агентовъ, на 1904 г. былъ усиленъ однимъ агентомъ, въ слѣдующемъ же 1905 г. штатъ отдѣла за переходомъ Оренбургскаго участка къ Ташкентской дорогѣ уменьшенъ на 6 агентовъ (двухъ счетоводовъ и 4 конторщиковъ), т. е. доведенъ до 34 человекъ, не смотря на то, что въ то же время дѣло осложнилось установленіемъ новаго обмѣннаго пункта и переходомъ на другихъ пунктахъ дорогъ къ станціямъ общаго пользованія; при такихъ условіяхъ требовалось увеличеніе, а не уменьшеніе штата, который лишь по смѣтѣ 1909 г. увеличенъ на 72,5% и такимъ образомъ установленъ въ размѣрахъ, близкихъ къ дѣйствительной потребности; но этотъ штатъ могъ быть введенъ только во второй половинѣ 1909 г., т. е. послѣ утвержденія смѣты.

Отдѣлъ статистики по разнообразію входящихъ въ программу его исполняемости работъ раздѣленъ на слѣдующія пять составныхъ частей:

- 1) столъ по учету обмѣна и оборота подвижнаго состава (вагонное хозяйство);
- 2) расчетный столъ по всѣмъ видамъ денежныхъ расчетовъ и штрафовъ, вытекающихъ изъ общаго соглашенія о товарныхъ вагонахъ;
- 3) столъ учета пробѣга поѣздовъ и вагоно-осе-версть;
- 4) столъ учета кондукторской поверстной премии и суточного заработка и
- 5) общій столъ, вѣдающій всею перепискою по предметамъ, не входящимъ въ кругъ вѣдѣнія перечисленныхъ четырехъ группъ и, кромѣ того, учетомъ нанятаго и сданаго въ аренду подвижнаго состава, учетомъ прослѣдовавшихъ по дорогѣ на этихъ условіяхъ вагоновъ.

Кромѣ того, въ этомъ столѣ при непосредственномъ участіи завѣдывающаго отдѣломъ ведутся всѣ возникающіе спорные вопросы, вытекающіе изъ общаго соглашенія о вагонахъ и другихъ правилъ и постановленій, а также дѣла, возбуждаемыя въ техническихъ комиссіяхъ и общемъ сѣздѣ.

Изложенные въ краткихъ чертахъ штатъ, организація и программа работъ отдѣла статистики сл. движенія, въ болѣе подробномъ разсмотрѣніи его дѣятельности по вышеприведеннымъ составнымъ частямъ, описана въ представляемомъ въ Комиссію отдѣльнымъ приложеніи.

Въ связи съ разрабатываемымъ положеніемъ объ эксплуатаціи подвижного состава, нынѣ существующая организація статистики подлежитъ видоизмѣненію.

По вопросу 120

**120. Организація
обмѣна и способы
устраненія перехода
вагоновъ безъ запи-
си. Обмѣнъ казен-
ныхъ дорогъ съ ка-
зенными и казенныхъ
съ частными.**

доложено, что существующая на передаточныхъ станціяхъ Самаро-Златоустовской ж. д. организація обмѣна вагонами ведется во всемъ примѣнительно къ правиламъ, изложеннымъ въ общемъ соглашеніи о пользованіи товарными вагонами; но при этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что три передаточныхъ станціи: Батраки, Кинель и Челябинскъ, какъ принадлежащія казеннымъ дорогамъ, находятся въ общемъ пользованіи, Батраки и Кинель, соприкасающіяся, первая съ Сызрано-Вяземской, а послѣдняя съ Ташкентской, во владѣніи Самаро-Златоустовской, а Челябинскъ принадлежитъ Сибирской дорогѣ. На этихъ трехъ пунктахъ обрядности обмѣна вагонами нѣсколько видоизмѣняются въ виду примѣненія на этихъ станціяхъ одобренныхъ Министерствомъ частныхъ соглашеній, представляемыхъ въ Комиссію.

Кромѣ того, ст. Батраки примыкаетъ къ частной Московско-Казанской ж. д. и въ этомъ пунктѣ обмѣнъ вагонами производится по правиламъ общаго соглашенія безъ отступленій.

Бездокументный переходъ вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ не только на Самаро-Златоустовской ж. д., но и на всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ есть трудно искоренимое зло: явленіе такихъ переходовъ, какъ показываетъ практика, чаще всего наблюдается при усиленныхъ перевозкахъ, въ непогоду весною и осенью, во время снѣжныхъ заносовъ и вслѣдствіе многихъ другихъ обстоятельствъ.

Въ устраненіе перехода вагоновъ безъ записи, что на Самаро-Златоустовской ж. д. имѣетъ большое значеніе, такъ какъ всѣ передаточные пункты—станціи общаго пользованія, и переходъ вагоновъ безъ записи въ техническихъ вѣдомости наблюдался въ большихъ размѣрахъ, особенно на ст. Челябинскъ, установленъ порядокъ перенесенія съ поѣздныхъ вагонныхъ перечней №№ вагоновъ какъ прибывшихъ, такъ и отправленныхъ на особые карточки. Также выносятся на особые карточки

и №№ вагоновъ съ техническихъ передаточныхъ вѣдомостей. Кромѣ того, 1 и 15 числа каждаго мѣсяца производится перепись вагоновъ на передаточныхъ станціяхъ съ натуры. Сличеніе карточекъ прибыли и убыли вагоновъ даетъ возможность своевременно предупредить переходъ вагоновъ безъ записи. Кромѣ того, въ смѣтномъ порядкѣ, увеличенъ штатъ конторщиковъ на передаточныхъ станціяхъ. Принятая мѣра дала благопріятный результатъ. Данныя о результатахъ переписи вагоновъ представляются въ Комиссію, изъ нихъ можно усмотрѣть, что въ то время, когда въ 1907 г. и 1908 г. терялось до 1.793 вагоновъ, въ 1910 г. оказался избытокъ въ 22 вагона.

Долга частнымъ дорогамъ Самаро - Златоустовская ж. д. не имѣеть.

По вопросу 121

121. Какое участие принимает сл. движенія въ разработкѣ техническихъ потребностей и условій, касающихся пропускной и провозной способности дороги: не оставляются ли нѣкоторыя потребности движенія неудовлетворенными въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія дороги, ненужнаго для потребностей движенія?

начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что ежегодно ко времени составленія смѣты на предстоящій годъ сл. движенія составляетъ вѣдомость „по новымъ работамъ“. Въ эту вѣдомость входятъ все нужды сл. движенія, касающіяся увеличенія и улучшенія пропускной и провозной способности дороги, съ мотивировкой, чѣмъ собственно таковыя нужды вызываются. Независимо отъ этого, сл. движенія, при предъявляемыхъ жизнью требованіяхъ, въ теченіе даннаго года входитъ въ мѣстный совѣтъ управленія дороги съ ходатайствомъ объ удовлетвореніи тѣхъ или иныхъ потребностей, связанныхъ съ увеличеніемъ и улучшеніемъ пропускной и провозной способности дороги.

Всякаго рода переписка по такимъ вопросамъ ведется при участіи сл. движенія

Излишняго развитія дороги или ея участковъ на Самаро-Златоустовской ж. д. не было, чему доказательствомъ отчасти можетъ служить и то, что смѣты по отд. VII и § 9 такъ сокращаются, что врядъ ли по нимъ проходитъ даже все необходимое.

По вопросу 122

122. Обеспечивается ли въ необходимой мѣрѣ надзоръ за перевозимыми грузами и какія мѣры принимаются къ розыску засланныхъ грузовъ?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что сл. движенія всегда находила безусловно необходимымъ имѣть въ составѣ управленія службы такой органъ, который давалъ бы возможность слѣдить своевременно за движеніемъ грузовъ. Сл. движенія должна быть своевременно освѣдомлена о трехъ моментахъ въ жизни груза при перевозкѣ его по желѣзной дорогѣ: о днѣ ввоза, днѣ погрузки и днѣ выгрузки. При грузахъ прямого сообщенія вмѣсто дня ввоза—день приѣма и вмѣсто дня выгрузки—день передачи. Врядъ ли необходимость этого кѣмъ-либо и отрицается, такъ какъ отсчитаться въ своихъ обязательствахъ есть долгъ каждаго исправнаго возчика, всякой фирмы. Но при этомъ, какъ и всегда, играетъ роль кредитная сторона.

Имѣя въ виду значительные платежи по просрочкамъ, а также и то, что, при систематическомъ надзорѣ за слѣдованіемъ грузовъ, улучшится и оборотъ вагоновъ, сл. движенія по смѣтѣ 1910 г. испрашивается кредитъ на утверждение бюро.

Предполагалось, какъ уже было доложено, установить 4 бюро на линіи и центральное бюро при управленіи дороги; требовалось ассигновать 29.220 руб. Въ отпущеніе этого кредита было отказано, такъ какъ опытъ произведенный по сему Сибирскою ж. д. не далъ желательныхъ результатовъ. За невозможностью установить систематическій надзоръ за слѣдованіемъ, таковой производится лишь въ ревизіонномъ порядкѣ. Что касается надзора за сохранностью груза, то въ этомъ отношеніи управленію службою приходится считаться съ массою неблагоприятныхъ условій. Какъ въ предѣлахъ станцій, такъ и при слѣдованіи грузовъ въ поѣздахъ, надлежитъ имѣть усиленный надзоръ въ предупрежденіе кражъ, а при приѣмѣ и выдачѣ грузовъ постоянный строгій контроль не только за дѣйствіями агентовъ, но и за кліентами дороги.

Въ отношеніи огражденія станцій отъ кражъ, управленіе дороги озабочено постановкою заборовъ на станціяхъ городскихъ и примыкающихъ къ большимъ селеніямъ; работы эти выполняются въ зависимости ассигнованій и изъ станцій дороги только ст. Самара-городъ ограждена заборомъ. На станціяхъ большого прибытія грузовъ и большого притока груженыхъ вагоновъ, какъ то: Самара, Уфа, Батраки, Кинель и другихъ имѣется усиленный штатъ вооруженныхъ сторожей. Кромѣ того, въ предѣлахъ дороги имѣется особый штатъ стражниковъ. Необходимо, впрочемъ, отмѣтить, что и находящійся въ распоряженіи жандармской полиціи штатъ стражниковъ, значительно лучше оплачиваемый, далеко не отвѣчаетъ предъявляемымъ къ нему требованіямъ. Управленіемъ дороги зарегистрированы случаи увольненія стражниковъ за кражи. Тутъ, какъ и вездѣ теперь, наблюдаются значительныя затрудненія въ подборѣ надежныхъ людей. Цѣнные грузы перевозятся въ вагонахъ подъ замками, а въ тѣхъ вагонахъ, которые отправляются безъ замковъ, дверныя закладки закрѣпляются особою толстою проволокою. Порядокъ отправленія вагоновъ за замками объявленъ особымъ приказомъ.

Розыскъ грузовъ производится въ грузовомъ столѣ сл. движенія, содержимомъ за счетъ кредита по очередн. № 193.

Начальникъ коммерческой части добавляетъ, что на дорогѣ имѣется 2 агента по розыску грузовъ; эти агенты получаютъ копіи телеграммъ и, освѣдомляясь такимъ образомъ обо всякихъ недоразумѣніяхъ съ грузами, помогаютъ станціямъ въ розыскѣ грузовъ, производя предварительно лично разслѣдованіе дѣла.

Вопросы 123 и 124 разсмотрѣны при обсужденіи вопросовъ сл. сборовъ.

По вопросу 125

125. Какъ осуществляется надзоръ за сроками доставки для устраненія возможности предъявленія неправильныхъ исковъ за просрочку въ доставкѣ?

начальникомъ сл. движенія доложено, что надзоръ за сроками доставки, въ цѣляхъ предупрежденія неправильныхъ исковъ, осуществляется сл. движенія, которая о случаяхъ задержки въ движеніи, влекущихъ за собою сложеніе отвѣтственности, ежемѣсячно сообщаетъ сл. сборовъ копию вѣдомости, представляемой одновременно и въ Управление желѣзныхъ дорогъ. Вѣдомость эта, впредь до повѣрки ея управленіемъ дороги, на основаніи имѣющихся у него данныхъ о движеніи и до опубликованія ея въ сборникахъ тарифовъ, служитъ для сл. сборовъ основаніемъ къ опредѣленію правильности предъявляемыхъ претензій и исковъ за просрочку. Кромѣ того, по отношенію просрочки грузовъ международныхъ сообщеній, въ виду необходимости подтвержденія въ судѣ всѣхъ обстоятельствъ, слагающихъ съ дороги отвѣтственность за срочность доставки, сл. движенія собираетъ и сообщаетъ сл. сборовъ по ея требованіямъ данныя о мѣрахъ, принимавшихся дорогою къ устраненію затрудненій въ движеніи (при ливняхъ, снѣжныхъ заносахъ, поврежденіяхъ пути и т. п.), объ агентахъ, которые своими показаніями могутъ подтвердить причины сложенія отвѣтственности, о метеорологическихъ условіяхъ, существовавшихъ во время сложенія отвѣтственности и т. п. Всѣ упомянутыя свѣдѣнія и данныя служатъ для сл. сборовъ основаніями къ отклоненію неправильно предъявляемыхъ исковъ за просрочку.

По вопросу 126

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

доложено, что, въ виду установленія на дорогѣ отправки сборныхъ вагоновъ по участкамъ и особыхъ передаточныхъ вагоновъ съ участка на участокъ, наибольшая задержка сборныхъ грузовъ происходитъ на станціяхъ массовой сортировки, какъ то: Батраки, Самара и Уфа, особенно на ст. Самара, гдѣ, за неимѣніемъ спеціальной сортировочной платформы, подсортировкой вагоны задерживаются до трехъ сутокъ.

Статистика грузовъ по роду ихъ не ведется.

На вопросъ Д. И. Герценвица о наибольшемъ періодѣ исключительной продолжительности, начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что свѣдѣній по этому вопросу не имѣется, и обращаетъ вниманіе на необходимость платить за просрочки вслѣдствіе невозможности сложить отвѣтственность: дорога признаетъ необходимымъ это сдѣлать, а порайонный комитетъ и Управление желѣзныхъ дорогъ, исходя изъ „Правилъ о срокахъ доставки грузовъ“ не находятъ въ приводимыхъ дорогою доводахъ точнаго соотвѣтствія съ указаніями, данными въ поименованныхъ „Правилахъ“. Между тѣмъ Самаро-Златоустовская ж. д. третья по густотѣ движенія и уступаетъ въ этомъ отношеніи лишь доро-

гамъ Московско-Курской и Екатерининской; поэтому движеніе поѣздовъ происходитъ очень медленно и замѣчено, что какъ только движеніе слабѣетъ, просрочки уменьшаются; такимъ образомъ, причиной просрочекъ на Самаро-Златоустовской ж. д. является зачастую недостаточность пропускной способности въ такихъ размѣрахъ, чтобы испытываемая дорогою затрудненія и въ меньшихъ предѣлахъ, чѣмъ указано въ „Правилахъ о срокахъ доставки грузовъ“, иногда не вызывали бы необходимости въ кратковременномъ удлиненіи сроковъ доставки.

По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что на Самаро-Златоустовской ж. д. станціи достаточно снабжены складочными помѣщеніями, особенно съ 1909 года, когда, въ виду предстоящей усиленной перевозки хлѣба, было устроено облегченнаго типа складочныхъ помѣщеніе 5.661,50 кв. саж. Кромѣ станцій Самара, Уфа, имѣющихъ постоянную работу въ теченіе всего года по прибытію и отправленію разнообразныхъ грузовъ, складочныя помѣщенія остальныхъ станцій, въ большей своей части, заполняются только въ періодъ хлѣбныхъ перевозокъ. Ввозъ производится, независимо отъ размѣровъ погрузки данной станціи и независимо отъ выгрузочной способности станціи назначенія до тѣхъ поръ, пока позволяютъ размѣры складочныхъ помѣщеній; это необходимо для полученія дубликатовъ накладныхъ. Въ связи съ указанными условіями предьявленія къ отправленію грузовъ, станціонныя складочныя помѣщенія имѣютъ значеніе постоянныхъ складочныхъ помѣщеній долгосрочнаго храненія грузовъ. Послѣднему назначенію желѣзнодорожныя складочныя помѣщенія удовлетворяютъ лишь въ видѣ элеваторовъ и спеціальныхъ зернохранилищъ. При отдѣленіи складочныхъ операцій отъ перевозочныхъ Самаро-Златоустовскую ж. д. можно считать вполне обезпеченной складочными помѣщеніями для выполненія перевозокъ при приѣмѣ грузовъ на краткосрочное храненіе. Въ Комиссію представляется вѣдомость складочныхъ помѣщеній.

Главный контролеръ дѣлаетъ по данному вопросу нѣсколько замѣчаній, развитыхъ въ препровожденномъ впослѣдствіи въ Высшую Комиссію особомъ докладѣ слѣдующаго содержанія:

„Въ минувшую хлѣбную компанію залежи хлѣбныхъ грузовъ на Самаро-Златоустовской ж. д. выражались въ довольно значительныхъ размѣрахъ (на 1 ноября 1909 года на 37 станціяхъ было свыше 8000 вагоновъ непогруженнаго остатка), заставили контроль обратить особое вниманіе на хлѣбныя перевозки вообще и, въ частности, заняться вопросомъ о причинахъ образованія залежей грузовъ, вызывающихъ, при недостаточности

складочныхъ товарныхъ помѣщеній, подмочку и порчу принимаемыхъ къ отправленію хлѣбныхъ грузовъ.

Путемъ наблюденій и работъ на мѣстахъ наибольшаго скопленія грузовъ, контроль пришелъ къ выводу, что залежи хлѣбныхъ грузовъ на Самаро-Златоустовской ж. д. въ значительной степени являлись искусственно созданными мѣстными хлѣбопромышленниками, пользовавшимися, для извлеченія своихъ выгодъ, затруднительнымъ положеніемъ желѣзныхъ дорогъ въ періодъ усиленной перевозки хлѣбныхъ грузовъ.

Основаніемъ для такого вывода послужило слѣдующее.

Какъ извѣстно, въ каждую хлѣбную кампанію тѣ или другіе портовые пункты, обыкновенно, вслѣдствіе забитости, принимаютъ грузъ въ ограниченномъ количествѣ.

При такомъ положеніи на дорогахъ отправленія грузъ по назначенію въ портовые пункты лежитъ на складахъ, въ ожиданіи очереди погрузки, по нѣсколько мѣсяцевъ (2—3 мѣсяца и и болѣе). Въ минувшую хлѣбную кампанію одною изъ первыхъ была закрыта для приѣма хлѣбныхъ грузовъ ст. Виндава и Виндава—элеваторъ. Въ то же самое время на Самаро-Златоустовской ж. д. усилился ввозъ хлѣбныхъ грузовъ по назначенію, именно въ Виндаву и Виндаву—элеваторъ, каковой грузъ въ дѣйствительности, въ огромномъ большинствѣ случаевъ, являлся неимѣющимъ опредѣленнаго назначенія и возился на станціи не для отправленія въ Виндаву, а единственно въ цѣляхъ извлеченія владѣльцами его наибольшихъ для себя выгодъ за счетъ желѣзной дороги.

Выгоды эти заключаются: 1) въ полученіи дубликата накладной, который можно заложить въ банкъ или на биржѣ, а на полученную ссуду пріобрѣсти новый вагонъ хлѣба и съ нимъ продѣлать то же самое и 2) въ бесплатномъ храненіи груза въ станціонныхъ пакгаузахъ или на открытыхъ платформахъ, подъ прикрытіемъ брезентовъ, въ теченіе болѣе или менѣе продолжительнаго времени, до наступленія очереди погрузки.

При наступленіи же очереди погрузки въ Виндаву, держатели дубликатовъ, не имѣя на самомъ дѣлѣ ни малѣйшаго желанія отправлять свой хлѣбъ въ этотъ пунктъ, обыкновенно, будучи прекрасно освѣдомлены о движеніи очередей, прибѣгали къ слѣдующимъ комбинаціямъ.

Дня за два, за три до погрузки (а иногда и наканунѣ), если хлѣбъ къ тому времени уже запроданъ, держатели дубликатовъ, въ зависимости отъ предложенныхъ цѣнъ, переадресовывали грузъ на станціи, куда таковой имъ, дѣйствительно, было необходимо отправить. При этомъ плата за храненіе груза (если переадресовка совершена по истеченіи 15 сутокъ съ момента ввоза) не взыскивалась (ст. 52 Общ. Уст., изд. Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ № 4036, сборн. тар. № 809). Такъ по станціямъ

Шафраново, Толкай и Кротовка изъ всего заявленнаго въ Виндаву количества хлѣбнаго груза, а именно изъ 105, 208 и 59 вагоновъ, было переадресовано въ другомъ направленіи 81, 183 и 58 вагоновъ.

Если же къ моменту наступленія очереди погрузки въ Виндаву хлѣбъ, лежащій на складахъ станціи, еще не запроданъ, то держатели дубликатовъ, желая избавиться отъ уплаты сбора за храненіе (обыкновенно сотни рублей), а также другихъ сборовъ, взимаемыхъ при возвратѣ груза (ст. 78 Общ. Уст., циркуляры Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ № 5385—5401 отъ 13 іюля 1896 г.),—въ день отправленія заявляли о задержаніи груза на первой же по пути его слѣдованія станціи (пользуясь правомъ распоряженія грузомъ по ст. 78 Общ. Уст.), гдѣ и выкупали грузъ на общемъ основаніи. Ввозъ на станціи хлѣбнаго груза безъ опредѣленнаго въ дѣйствительности назначенія, обременяя складочныя помѣщенія, вызываетъ необходимость устройства шпальныхъ настиловъ, съ заготовкою соотвѣтствующаго количества брезентовъ. Въ то же время дорога не гарантирована отъ ущерба въ видѣ вознагражденія за утрату (похищеніе) или порчу груза въ періодъ храненія его въ ожиданіи очереди погрузки. По мнѣнію контроля, существенно необходимой является выработка положенія, при которомъ ввозить на склады станцій хлѣбные грузы для отправленія допускалось бы лишь по отношенію тѣхъ грузовъ, которые имѣютъ безусловно опредѣленное назначеніе.

Въ цѣляхъ достиженія сего, какъ полагаетъ контроль, было бы вполне отвѣчающимъ требованіямъ справедливости, при переадресовкѣ груза (въ какое бы время таковая не послѣдовала), обложить грузъ сборомъ за храненіе на общемъ основаніи, какъ при возвратѣ груза (ст. 78 Общ. Уст., циркуляръ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ № 5385 — 5401 отъ 13 іюля 1896 г.). вмѣсто этого можно было бы съ момента воспрещенія погрузки въ какой-либо пунктъ, впредь до наступленія очереди погрузки ввезеннаго ранѣе груза, совершенно воспретить приѣмъ груза, адресуемаго въ закрытый пунктъ.

Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 30 сентября—4 октября 1910 г. за № 25834, опубликованный въ сборникѣ тарифовъ отъ 4 ноября того же года за № 2153, по поводу представленія г.г. начальникамъ желѣзныхъ дорогъ права приступать къ закрытію заполненныхъ грузами станцій лишь послѣ исчерпанія въ предѣлахъ возможности перечисленныхъ въ этомъ циркулярѣ мѣропріятій, не разрѣшаетъ, конечно, затрагиваемаго настоящимъ докладомъ вопроса, такъ какъ, хотя къ числу указанныхъ въ циркулярѣ мѣропріятій и относится частичное закрытіе станцій для ввоза грузовъ, назначенныхъ въ затрудненные или переполненные грузами пункты назначенія, но таковое,

согласно циркулярному предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17 сентября 1909 г. за № 6053 (ст. 48 Общ. Уст.), допускается исключительно въ тѣхъ случаяхъ, когда заполненность извѣстной станціи отправленія грузами такого назначенія выразится, примѣрно, тремя четвертями общей вмѣстимости имѣющихся складочныхъ помѣщеній какъ постоянныхъ, такъ и временныхъ.

Прежде перенесенія приведенныхъ соображеній на разрѣшеніе высшей инстанціи, контролем, отношеніемъ отъ 1 іюня 1910 г. за № 2867, просилъ начальника управленія Самаро-Златоустовской ж. д. не отказать высказать свое мнѣніе по существу затрагиваемаго имъ настоящаго принципиальнаго вопроса.

Въ отвѣтъ на сдѣланный контролемъ запросъ, управленіе дороги, отзывомъ отъ 23 іюля 1910 г. за № 198498, сообщило, что, при введеніи постановленіями Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ правилъ принятія грузовъ къ отправленію съ обожданіемъ на складѣ станцій, имѣлись въ виду какъ особыя условія нашего сельскаго хозяйства (отсутствіе подъѣздныхъ путей, плохое состояніе грунтовыхъ дорогъ, продолжительная распутица и пр.), такъ равно и отсутствіе у дорогъ средствъ къ немедленному удовлетворенію всѣхъ предъявляемыхъ грузоохозяевами требованій о перевозкѣ, благодаря недостаточной пропускной способности дорогъ, недостатку подвижнаго состава и проч.

Какъ извѣстно, въ урожайные для хлѣба годы до $\frac{3}{4}$ общаго количества поступающаго въ оборотъ хлѣба направляется преимущественно въ первые же мѣсяцы по сборѣ его (августъ—ноябрь) на рынокъ и главнымъ образомъ черезъ желѣзныя дороги. Отсюда естественно проистекаетъ значительное скопленіе хлѣба въ портахъ и, какъ результатъ этого, временное закрытіе портовъ для приѣма грузовъ и пониженіе экспортныхъ цѣнъ на хлѣбъ, что, въ свою очередь, оказываетъ давленіе на цѣны внутренняго рынка.

На основаніи вышеизложеннаго и за отсутствіемъ въ отношеніи за № 2867 данныхъ, подтверждающихъ высказанное контролемъ предположеніе объ извлеченіи хлѣбовладѣльцами въ минувшую кампанію выгодъ отъ переадресовокъ за счетъ желѣзныхъ дорогъ, управленіе дороги не нашло возможнымъ согласиться съ такимъ предположеніемъ контроля, а также высказаться за желательность отмѣны тѣхъ льготъ по переадресованію, которыя нынѣ предоставлены грузовладѣльцамъ постановленіями Общаго Устава, тѣмъ болѣе, что такого рода мѣропріятіе, по мнѣнію управленія дороги, нанесло бы значительный ущербъ хлѣбной торговлѣ, что едва ли можно признать отвѣчающимъ какъ интересамъ сельскаго хозяйства, такъ равно и незатрагивающимъ интересы желѣзныхъ дорогъ.

Точно также управление дороги не раздѣлило мнѣнія контроля о необходимости выработки положенія, при которомъ ввозить на станціи хлѣбные грузы для отправления допускалось бы лишь по отношенію тѣхъ грузовъ, кои имѣютъ безусловно опредѣленное назначеніе въ виду того, что, по его мнѣнію, къ осуществленію такого положенія едва ли возможно подыскать способы.

Что касается проектируемаго контролемъ установленія взиманія сбора за храненіе, въ отмѣну льготнаго храненія, предусмотрѣннаго извѣщеніемъ Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ за № 4036 (сб. тар. № 809), то, не располагая данными, по коимъ возможно было бы судить о томъ, насколько проектируемое контролемъ мѣропріятіе будетъ отвѣчать интересамъ желѣзныхъ дорогъ, управление дороги признало означенную мѣру стѣснительною и нарушающею интересы хлѣбной торговли и сельскаго хозяйства, ибо платность храненія для производителя хлѣба является причиною замедленія реализаціи урожая, чѣмъ можетъ быть причиненъ ущербъ хлѣботорговлѣ и сельскому хозяйству.

Столь разнорѣчивое толкованіе затронутаго контролемъ принципіальнаго вопроса происходитъ, конечно, вслѣдствіе того обстоятельства, что таковой освѣщается контролемъ съ точки зрѣнія изысканія мѣръ къ соблюденію, въ подлежащихъ случаяхъ, казенныхъ интересовъ, коимъ причиняется ущербъ искусственно создаваемыми залежами хлѣбныхъ грузовъ, а управленіемъ дороги—съ точки зрѣнія соблюденія интересовъ сельскаго хозяйства.

Въ виду сего, а также принимая во вниманіе производящійся пересмотръ Общаго Устава Россійскій желѣзныхъ дорогъ, контроль имѣетъ честь довести о вышеизложенныхъ соображеніяхъ до свѣдѣнія Анкетной Комиссіи ¹⁾.

Къ сему контроль не лишнимъ считаетъ присовокупить, что аналогичный вопросъ по поводу закрытія, въ нѣкоторыхъ исключительныхъ случаяхъ, въ отступленіе отъ ст. 48 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, станцій для приѣма грузовъ отъ отправителей, хотя бы и не всѣ складочныя мѣста данной станціи были заполнены, входилъ въ программу засѣданій CVIII общаго съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ (вопросъ 9-й), при чемъ было постановлено просить г.г. юрисконсультовъ правленія Общества Владикавказской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ ж. д., а также Управление желѣзныхъ дорогъ, составить комиссію и дать свое заключеніе съ такимъ расчетомъ, чтобы дѣло это могло быть доложено осеннему съѣзду 1908 г.

¹⁾ По настоящему вопросу контролемъ сдѣланъ докладъ Департаменту Желѣзнодорожной Отчетности 1 сентября 1910 года за № 4431.

Однако, какъ это усматривается изъ протоколовъ СІХ, СХ и СХІІ (вопросы 31, 11 и 116), означенный вопросъ остался неразрѣшеннымъ до настоящаго времени за неполученіемъ соотвѣтствующаго заключенія отъ желѣзнодорожныхъ юрисконсультовъ, а также вслѣдствіе наступленія праздниковъ, прервавшихъ работы СХІІ общаго сѣзда.

Равнымъ образомъ, остался пока открытымъ вопросъ, обсуждавшійся въ пораіонныхъ комитетахъ, относительно отдѣленія складочныхъ операцій отъ операцій по перевозкѣ грузовъ, хотя, насколько это извѣстно контролю, такое отдѣленіе въ состоявшихся сессіяхъ было признано принципиально пріемлемымъ при условіи, чтобы желѣзная дорога принимала къ перевозкѣ лишь такое количество грузовъ, какое она можетъ отправить въ 48 часовъ срока.

Слѣдовательно, несмотря на несостоявшееся еще разрѣшеніе означеннаго вопроса, все-таки приведенное пожеланіе пораіонныхъ комитетовъ вполнѣ согласуется съ основною мыслью, на которой построены настоящія соображенія контроля Самаро-Златоустовской ж. д.“.

По вопросу 128

128. Стоимость работы низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ; желательно ли измѣненіе въ положеніяхъ?

доложено, что работа низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ и выгрузкѣ оплачивается по тѣмъ же цѣнамъ, что и работа постороннихъ лицъ. Измѣненіе положенія о товаро-станціонныхъ работахъ желательно въ отношеніи поднятія личной отвѣтственности каждой отдѣльной станціи, что должно послужить къ соревнованію между ними къ уменьшенію претензій. Подробный перечень желательныхъ измѣненій изложенъ въ особомъ докладѣ, представленномъ въ Комиссію.

Вопросы 129 и 130 разсмотрѣны въ числѣ вопросовъ сл. сборовъ.

По вопросу 131

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, под-разумѣвая всѣ операціи при погрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропавшѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

доложено, что контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и вообще по всѣмъ товаро-станціоннымъ работамъ сосредоточенъ въ особомъ столѣ по учету товаро-станціонныхъ работъ. Въ отношеніи обслѣдованія претензій по перевозкамъ грузовъ имѣется особый грузовой столъ, въ которомъ сосредоточенъ и розыскъ грузовъ. Крімъ того, для разслѣдованія болѣе серьезныхъ дѣлъ имѣется за счетъ очереднаго № 193 смѣты особый агентъ по разслѣдованію претензій.

По вопросу 132

132. Какой уставлен надзоръ для устраненія бесплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что неправильное пользование чужими билетами для провоза товаровъ подъ видомъ багажа провѣряется вмѣстѣ съ ревизіей поѣздовъ, и замѣчаетъ, что въ сущности право перевозить багажъ принадлежитъ не опредѣленному лицу, а лицу, предъявляющему опредѣленный билетъ.

По вопросу 133

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскіе поѣзда?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что вслѣдствіе тѣсноты станціонныхъ помѣщеній установить перронный сборъ не представляется возможнымъ, а потому приходится довольствоваться назначеніемъ резервныхъ кондукторскихъ бригадъ для контроля билетовъ при входѣ въ вагоны. Для устраненія перевозки безбилетныхъ пассажировъ надлежитъ признать цѣлесообразнымъ лишь сплошной контроль поѣздовъ, принятый на М.-Казанской и Р.-Уральской дорогахъ. Самаро-Златоустовская ж. д. пыталась испросить кредитъ на введеніе этой системы, но въ этомъ было отказано. Управление желѣзныхъ дорогъ согласилось внести лишь 10.000 руб. въ смѣту 1910 г. на организацію внезапной ревизіи, но и въ этомъ кредитъ было отказано при разсмотрѣннн смѣты въ Государственной Думѣ. Въ зависимости отъ сего контроль поѣздовъ производится ревизорами движенія, поѣздовъ и начальниками станцій. Какъ мѣра пресѣченія безплатнаго проѣзда также усилена отвѣтственность кондукторскихъ бригадъ. Увольненіе отъ службы—это обычное наказаніе за обнаруженныхъ безбилетныхъ пассажировъ.

Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что штатъ служащихъ рассчитывается въ зависимости отъ интенсивности движенія; работа служащихъ нормируется, согласно представляемому въ Комиссію циркуляру по сл. движенія, № 21 отъ 1908 г.

По вопросамъ 134, 135 и 136

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для:

а) огражденія безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій,

и б) производства необходимой отчетности?

Вслѣдствіе постоянныхъ перемѣнъ въ личномъ составѣ, составъ низшихъ агентовъ требуетъ значительнаго улучшенія.

При опредѣленнн нормы вознагражденія агентовъ сл. движенія управление дороги считается съ необходимостью обезпечить первыя потребности служащихъ; при этомъ въ смѣтномъ порядкѣ проводится повышеніе окладовъ менѣе оплачиваемыхъ

Степень удовлетворительности состава низших агентов сл. движения.

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ сл. движения?

136. Какъ достигается правильное распределеніе труда служащихъ?

и въ то же время болѣе отвѣтственныхъ агентовъ, какъ, напримеръ, вѣсовщиковъ. Вопросъ этотъ является общимъ, такъ какъ предѣлы окладовъ должностей устанавливаются смѣтными назначеніями по сравненію съ окладами остальныхъ дороговъ сѣти.

Что касается распределенія труда служащихъ, то въ отдѣлахъ управленія сл. движения трудъ служащихъ опредѣляется шестичасовыми занятіями, но въ виду сильнаго изъ года въ годъ роста работы, что, конечно, въ полной зависимости отъ увеличенія работы на линіи, служащимъ приходится посѣщать управленіе въ внѣурочное время и почти безвозмездно, вслѣдствіе ограниченности кредита, ассигнуемаго на уплату вознагражденія за внѣурочныя занятія, что, конечно, нельзя признать явленіемъ нормальнымъ.

Что же касается агентовъ линейныхъ, то сравнительно правильно выполняется трудъ только агентами техническими, несущими очередное дежурство по выработаннымъ согласно „Положенія о работѣ и отдыхѣ“ графикамъ. Агентамъ же по коммерческимъ операціямъ приходится нести службу не только въ часы дѣйствія операцій по приему и выдачѣ грузовъ, но и послѣ закрытія товарныхъ дворовъ для закончанія документовъ и отчетности за отчетный день.

Принимая во вниманіе изложенное, начальникъ сл. движения считаетъ, что существующее мнѣніе о томъ, что трехсмѣнное дежурство—лишнее, такъ какъ оно даетъ слишкомъ много свободнаго времени, неправильно.

Д. И. Герценвицъ высказываетъ, что, быть можетъ, за большее вознагражденіе служащіе охотно согласились бы на двойную смѣну.

Начальникъ сл. движения сообщаетъ, что имъ точно такъ же, какъ и на Сибирской ж. д. была произведена анкета по этому поводу, давшая отрицательный отвѣтъ.

Д. И. Герценвицъ указываетъ на примѣръ въ этомъ отношеніи швейцарскихъ желѣзныхъ дорогъ и кромѣ того на заявленіе съ Южныхъ ж. д., гдѣ служащіе заявляли, что за большую плату они согласны больше дежурить, ибо внѣ дежурства нечего дѣлать. Поэтому, если бы установить полуторное вознагражденіе, то можно было бы и трехсмѣнныя дежурства перевести на двухсмѣнныя.

Начальникъ сл. движения заявляетъ, что такое увеличеніе окладовъ не предусматривалось анкетой, и если задаться приблизительно имъ, то придется опросить еще разъ.

Ж. По службѣ телеграфа.

По вопросу 137

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе-либо коды или условные адреса и обозначенія? начальникъ сл. телеграфа А. З. Герасимовъ докладываетъ, что въ цѣляхъ сокращенія телеграфной корреспонденціи принимаются мѣры къ пресѣченію неправильнаго ея пользованія; такъ телеграммы не срочнаго характера и излишне многословныя такъ сируются за счетъ подавателя; кромѣ того, дорога стремится къ замѣнѣ телеграфныхъ сношеній телефонными и къ развитію сигнализациі. Примѣняется нормальный сводъ адресовъ и вырабатывается алфавитная система адресовъ по службамъ; коды не примѣняются.

По вопросу 138

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 г.г. на каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ? Комиссіи передана особая вѣдомость.

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-железнодорожныхъ аппаратовъ и электро-блокировки пути? начальникъ сл. телеграфа докладываетъ, что установка жезловыхъ и блокировочныхъ аппаратовъ даетъ сокращеніе штата телеграфистовъ, вслѣдствіе уменьшенія числа телеграфныхъ круговъ и уменьшаетъ расходы на бланки, книги и телеграфную ленту; главнымъ же образомъ установкой этихъ аппаратовъ достигается быстрота сношеній по отправленію поѣздовъ и безопасность движенія, а также болѣе быстрое прохожденіе телеграфной корреспонденціи по маленькимъ станціямъ, имѣющимъ только одинъ поѣздной проводъ.

Д. И. Герценвицъ, замѣчая, что всѣ однопутные участки оборудованы аппаратами, освѣдомляется, сколько телеграфистовъ имѣется на каждой станціи этихъ участковъ.

Начальникъ сл. телеграфа сообщаетъ, что на станціяхъ оставлено не болѣе двухъ телеграфистовъ и введено двухсмѣнное дежурство; подробная справка о числѣ телеграфистовъ по станціямъ, до введенія блокировки и послѣ, будетъ представлена въ Комиссію дополнительно.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что электро-железнодорожные аппараты имѣютъ большое значеніе для безопасности движенія и безусловно установка ихъ отражается сокращеніемъ числа несчастныхъ случаевъ; значительнаго же сокращенія числа телеграфистовъ эта мѣра можетъ и не достигнуть.

Начальникъ дороги подтверждаетъ мнѣніе начальника сл. движенія.

Начальникъ сл. движенія добавляетъ, что относительно работы телеграфа наблюдается даже обратное явленіе: вводятся жезловые аппараты, а работа растеть; но это обстоятельство объясняется тѣмъ, что, напримѣръ, телеграфныя сношенія съ Министерствомъ увеличились съ 1901 года въ 50 разъ; слѣдовательно необходимо принять во вниманіе и ростъ телеграфной корреспонденціи.

По вопросу 140

140. Чѣмъ опредѣляется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается въ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ и безъ блокировки?

начальникъ сл. телеграфа докладываетъ, что количество аппаратовъ опредѣляется слѣдующимъ образомъ:

1) всѣ станціи и остановочные пункты должны имѣть аппараты на поѣздномъ проводѣ;

2) въ зависимости отъ размѣра движенія поѣздовъ и способа ихъ отправленія (жезлы-блокировка) поѣздной проводъ раздѣленъ на круги; въ кругъ входитъ отъ 3 до 6 станцій;

3) циркулярные провода вводятся во всѣ распорядительныя станціи и кромѣ того, на нѣкоторыя промежуточныя, съ такимъ расчетомъ, чтобы депеши имѣли на дорогѣ не болѣе двухъ переприемовъ. Циркулярные провода дѣлятся на круги, по расчету не больше 6 станцій въ кругѣ;

4) количество проводовъ опредѣляется коэффициентомъ ихъ загруженности, въ зависимости отъ имѣющейся телеграфной корреспонденціи.

Число телеграфистовъ опредѣляется слѣдующимъ образомъ:

а) на разъѣздахъ, гдѣ не имѣется коммерческой дѣятельности, телеграфные аппараты обслуживаются агентами сл. движенія;

б) на станціяхъ телеграфисты рассчитываются такимъ образомъ, чтобы на каждаго приходилось не болѣе 300 депешъ въ сутки, при чемъ на тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣются жезловые аппараты или блокировочные и одинъ телеграфный аппаратъ, допускается 2-хъ смѣнное дежурство, на прочихъ станціяхъ 3-хъ смѣнное. При двухъ аппаратахъ съ общей сложностью болѣе 300 депешъ, назначается 4 телеграфиста. На станціяхъ съ 6-ю телеграфистами назначается старшій телеграфистъ, не несущій очередного дежурства, на большихъ же станціяхъ, кромѣ старшаго, имѣются еще старшіе по дежурству. На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ приходится снимать много копій съ телеграммъ, назначаются для этой цѣли отдѣльные телеграфисты съ расчетомъ, чтобы на каждаго приходилось отъ 500 до 600 десятисловныхъ телеграммъ.

При жезлахъ и блокировкѣ въ кругѣ допускается отъ 5

до 6 аппаратовъ, а при отправленіи поѣздовъ по телеграфному соглашенію—отъ 3 до 4 аппаратовъ въ кругѣ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что порядокъ сохраненія подлинниковъ депешъ и копій, который въ почтово-телеграфномъ вѣдомствѣ не примѣняется, даетъ лишнюю работу и отнимаетъ и время, и мѣсто, не принося никакой пользы.

III. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ.

29 іюня въ утреннемъ засѣданіи въ управленіи Самаро-Златоустовской ж. д. была рассмотрѣна слѣдующая программа вопросовъ, которые Особая Высшая Комиссія постановила предложить на мѣстахъ при обследованіи организациі желѣзныхъ дорогъ (приложеніе къ журналу 5 засѣданія Организационной Подкомиссіи):

По I вопросу программы Организационной Подкомиссіи:

- 1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?
- 2) Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и специальнымъ ихъ обязанностямъ?
- 3) Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? Характеръ, направленіе и обмѣнъ.
- 4) Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на ускореніе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ?
- 5) Получить графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціального назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія; опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемая имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

- 1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи управленія дороги:
 - а) по исполненію смѣты,
 - б) по договорамъ,
 - в) по заказамъ,
 - г) по техническимъ вопросамъ?
- 2) Нужна ли заводская инспекція и не слѣдуетъ ли замѣнить ее чѣмъ-либо инымъ? Описаніе случаевъ неправильной приемки заводской инспекціей.
- 3) Какой желателенъ порядокъ заказа и поставки подвижнаго состава?

4) Какія измѣненія и упрощенія желательны въ правилахъ технической эксплуатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующіе на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5) Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа приобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпаль, крестовинъ, стрѣлокъ и др., частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6) Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно) съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени приобрѣтенія долго лежащаго имущества,

б) негоднаго—съ показаніемъ предположеній о способѣ возможно выгодной и скорой его ликвидаціи.

7) Способы храненія на складахъ, ихъ учетъ; порядокъ требованія. Какіе предметы приобрѣтаются не матеріальной службой? Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и пріемки?

8) Какъ усчитываются служебныя перевозки при оцѣнкѣ инвентарной стоимости имущества?

9) Желательно ли сохраненіе матеріальной службы и не слѣдуетъ ли предоставить приобрѣтеніе службамъ—потребительницамъ?

По вопросу 3 программы:

1) Можетъ ли быть предоставлено приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

а) начальнику дороги—всѣхъ, кромѣ начальниковъ службъ и отдѣловъ,

б) начальникамъ службъ—кромѣ начальниковъ участковъ, дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ управленія службой,

в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

α) пути—кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,

β) тяги—кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,

γ) движенія—кромѣ ревизоровъ, начальниковъ станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ,

съ оставленіемъ за Министерствомъ права veto по этимъ назначеніямъ.

2) Затребовать всѣ дѣйствующія на 1 іюня на дорогѣ положенія о служащихъ.

По вопросу 5 программы:

1) Желательная организація и предѣлы власти начальниковъ отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2) Не слѣдуетъ ли присоединить сл. телеграфа къ сл. движенія, уничтоживъ вовсе сл. телеграфа, какъ таковую, или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ сл. телеграфа?

3) Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требования, которыя предъявляются округами.

По вопросу 6 программы:

1) Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижного состава.

2) Регистрація движенія и работы дороги (организація статистики); затребовать всѣ дѣйствующіе на дорогахъ на 1 іюня положенія и приказы о паровозномъ и вагонномъ хозяйствѣ.

3) Не слѣдуетъ ли часть статистики для лучшаго и быстрѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ его работъ передать въ отдѣленія по типу Привислинской ж. д.?

4) Организація смазки подвижного состава.

По вопросу 7 программы:

1) Кодификація всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ.

2) Какой существуетъ порядокъ ознакомленія агентовъ дороги съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями?

3) Упрощеніе отчетности (затребовать полный сводъ бланковъ отчетности по всѣмъ службамъ).

4) Въ какихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла желательна замѣна ручного труда механическимъ?

5) Квартирныя деньги и жилые дома; полоса отчужденія и лавочки.

По вопросу 8 программы:

1) Смѣняемость служащихъ.

2) Допущеніе на службу женщинъ.

3) Упрощеніе регистраціи и учета военнообязанныхъ.

По вопросу II программы:

1) Затребовать за 1908 годъ списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

2) Затребовать списокъ за 1908 годъ числа экстренныхъ служебныхъ поѣздовъ съ указаніемъ лицъ, ими пользовавшихся, и числа сдѣланныхъ поѣздо-верстъ.

3) Количество подрядческих нарядовъ и бесплатныхъ билетовъ.

Такъ какъ первые два пункта вопроса 1-го были отчасти выяснены при разсмотрѣннн программы хозяйственныхъ вопросовъ, отчасти же могутъ быть освѣщены представленными въ Комиссію данными и схемой административнаго дѣленія, Предсѣдатель Подкомиссіи просить перейти къ пунктамъ 3 и 4 вопроса 1-го и представить данныя, относящіяся къ этимъ пунктамъ и пункту 5-му.

Начальникъ сл. движенія В. Э. Ивановъ указываетъ, что характеръ движенія по Самаро-Златоустовской ж. д. измѣнился съ проведеніемъ Сѣверныхъ дорогъ, съ открытіемъ же линіи Тюмень - Омскъ слѣдуетъ ожидать полного ослабленія движенія на восточномъ участкѣ. Когда шелъ вопросъ о развитіи ст. Батраки, было обращено вниманіе на то обстоятельство, что Пенза—Кинель является участкомъ сплошнаго четнаго движенія, наиболѣе интенсивнаго; поэтому въ смыслѣ движенія Пенза является какъ бы головной станціей для этого участка, почему, казалось бы, не слѣдовало дѣлать искусственный перерывъ сплошнаго движенія на ст. Сызрань или Батраки, что неизбѣжно въ настоящее время при передачѣ грузовъ съ одной дороги на другую и чего бы не было, если бы присоединить къ Самаро-Златоустовской ж. д. линію Сызрано-Вяземской ж. д. отъ ст. Пенза. Кромѣ того, и въ отношеніи переселенческаго движенія это было бы удобно, такъ какъ именно въ Пензѣ будетъ устроены главный переселенческій пунктъ. Затѣмъ, слѣдовало бы и ст. Челябинскъ, отошедшую къ Сибирской ж. д., вернуть Самаро-Златоустовской, что, впрочемъ, быть можетъ и не соотвѣтствовало бы современной желѣзнодорожной политикѣ, направленной къ тому, чтобы Сибирь тяготѣла къ Петербургу и къ Бѣломорскому краю.

Начальникъ сл. пути А. Л. Чернай также считаетъ, что Челябинскій узелъ слѣдуетъ переустроить и присоединить къ Самаро-Златоустовской ж. д., къ каковому мнѣнію присоединяется и начальникъ дороги А. Г. Каянусъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ, что грузы всегда будутъ направляться въ зависимости отъ мѣстъ ихъ назначенія, т. е. если спросъ даннаго сибирскаго груза будетъ въ Италіи, то онъ пойдетъ по Самаро-Златоустовской ж. д., если же спросъ будетъ въ Германіи или Англій, то очевидно, что грузъ пойдетъ по Сѣвернымъ ж. д. и черезъ Петербургъ. Во всякомъ случаѣ вопросъ о присоединеніи Пензы Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ заслуживающимъ вниманія. Что же касается присоединенія ст. Челябинскъ, то будущее покажетъ, какъ распредѣлятся грузы послѣ постройки новыхъ линій и тогда лучше притти къ окончательному рѣшенію.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что при настоящемъ положеніи, когда происходитъ постоянное измѣненіе сѣти какъ разъ вблизи Самаро-Златоустовской ж. д., трудно опредѣлить, чѣмъ будетъ жить эта дорога, т. е. какіе грузы она получить и какіе, наоборотъ, будутъ отъ нея отняты.

Къ этому же мнѣнію присоединяется и начальникъ сл. пути.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ перейти къ обсужденію

пункта 1 вопроса 2,

при чемъ Д. И. Герценвицъ считаетъ желательнымъ выслушать мнѣніе начальника дороги относительно организациі совѣта управленія. Считая, что при существующемъ положеніи на дорогѣ не имѣется лицъ, дѣйствительно отвѣтственныхъ, Д. И. Герценвицъ находитъ нужнымъ выяснить, представляется ли желательнымъ сохраненіе совѣта въ существующемъ или иномъ видѣ, или же предпочтительнѣе предоставить всю власть начальнику дороги, возложивъ на него и всю за дорогу отвѣтственность. Если совѣтъ необходимо, то какія права слѣдуетъ ему предоставить: рѣшающаго или совѣщательнаго голоса, а въ послѣднемъ случаѣ долженъ ли онъ собираться въ установленные сроки или же по усмотрѣнію начальника дороги.

А. Г. Каянусъ считаетъ, что начальникъ дороги долженъ быть полнымъ хозяиномъ на дорогѣ, такъ что ограничивающей свободу его дѣйствій совѣтъ совершенно нежелателенъ. Если же совѣтъ будетъ признанъ необходимымъ, то онъ долженъ быть таковымъ, какимъ теперь является общее присутствіе; если же и такое его положеніе будетъ признано нежелательнымъ, то ему слѣдуетъ предоставить рѣшающій голосъ, безъ того однако, чтобы отдѣльные члены совѣта пользовались правомъ veto; здѣсь можетъ возникнуть еще вопросъ, предоставить ли представителямъ постороннихъ вѣдомствъ совѣщательный или рѣшающій голосъ.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что новымъ положеніемъ объ организациі мѣстныхъ управленій предусмтрѣно, что контроль по всѣмъ вопросамъ будетъ имѣть лишь совѣщательный голосъ, чтобы тѣмъ свободнѣе дѣйствовать при послѣдующей ревизіи. Изъ такого положенія, однако, вытекаетъ то, что представитель Государственнаго Контроля долженъ будетъ молчать, такъ какъ иначе впослѣдствіи онъ долженъ будетъ поддерживать свое высказанное мнѣніе изъ этическихъ соображеній, а между тѣмъ это мнѣніе можетъ оказаться на практикѣ ошибочнымъ.

Главный контролеръ считаетъ очень удобнымъ, что представителю контроля будетъ дана возможность высказаться, а затѣмъ въ порядкѣ послѣдующей ревизіи отстаивать свое мнѣніе.

Д. И. Герценвицъ полагаетъ, что разъ представитель кон-

троля выскажетъ свое опредѣленное мнѣніе на совѣтѣ, то будетъ почти то же, что и въ настоящее время, такъ какъ, выяснивъ точку зрѣнія контроля, которую этотъ послѣдній будетъ проводить въ послѣдующей ревизіи, начальникъ дороги обязательно будетъ съ этимъ считаться и, слѣдовательно, голосъ контроля будетъ „предварительно“ участвовать въ рѣшеніи вопроса.

А. Г. Каянусъ и А. Л. Чернай соглашаются съ Д. И. Герценвицемъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи полагаетъ, что если бы представители постороннихъ вѣдомствъ участвовали въ совѣтѣ съ совѣщательнымъ голосомъ и безъ права veto, и начальнику дороги было бы предоставлено право не только соглашаться съ меньшинствомъ, но и рѣшать вопросы самостоятельно съ отвѣтственностью за рѣшеніе, то врядъ ли начальникъ дороги не произвелъ бы лично того, что онъ считаетъ правильнымъ, даже если бы это шло въ разрѣзъ съ мнѣніями представителей постороннихъ вѣдомствъ.

На обращенный по этому поводу къ А. Г. Каянусу вопросъ, послѣдній отвѣчаетъ, что лично онъ не произвелъ бы, предвидя предстоящую отвѣтственность и не рассчитывая на возможность убѣдить кого бы то ни было изъ этихъ представителей въ своей правотѣ.

Предсѣдатель Подкомиссіи полагаетъ, что начальнику дороги не приходится бояться привести свое рѣшеніе въ исполненіе, разъ рѣшеніе свое онъ считаетъ правильнымъ, если же оно не соответствуетъ дѣйствительному положенію, то онъ долженъ считать себя отвѣтственнымъ за это. Обращаясь къ А. Л. Чернай, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ его высказаться по разбираемому вопросу.

А. Л. Чернай, указавъ, что данный вопросъ на Самаро-Златоустовской ж. д. обсуждался неоднократно частнымъ образомъ, присоединяется къ высказанному начальникомъ дороги. А. Л. Чернай считаетъ, что разъ начальника дороги заставляютъ выслушивать чье-либо мнѣніе, то онъ долженъ съ этимъ мнѣніемъ считаться; если же считаться съ этимъ мнѣніемъ не слѣдуетъ, то нѣтъ необходимости его и выслушивать, тѣмъ болѣе, что начальникъ дороги всегда больше въ курсѣ дѣла, чѣмъ представитель посторонняго вѣдомства.

Предсѣдатель Подкомиссіи высказываетъ, что, дѣйствительно, участіе въ управленіи дорогой представителей постороннихъ вѣдомствъ представляется ненужнымъ и проситъ высказаться о томъ, желательно ли, чтобы прежде принятія рѣшенія начальникъ дороги совѣщался съ начальниками службъ, а затѣмъ уже рѣшалъ по своему усмотрѣнію.

А. Л. Чернай считаетъ, что совѣщаніе съ начальниками

службъ для начальника дороги необходимо; къ этому мнѣнію присоединяется и А. Г. Каянусъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что и здѣсь возможны два рѣшенія: начальникъ дороги обязанъ выслушать начальниковъ службъ или можетъ, если пожелаетъ.

А. Г. Каянусъ полагаетъ, что въ этомъ случаѣ инициативу слѣдуетъ предоставить самому начальнику дороги: когда послѣдній найдетъ нужнымъ, онъ и созоветъ совѣщаніе; если же начальникъ дороги не найдетъ необходимымъ, онъ рѣшитъ вопросъ самъ.

Къ высказанному А. Г. Каянусомъ присоединяется и А. Л. Чернай.

Д. И. Герценвицъ указываетъ, что такимъ образомъ ст. 148 проекта новаго положенія совершенно не расширяетъ правъ начальника дороги, такъ какъ по смыслу этой статьи онъ долженъ предварительно постараться убѣдить членовъ совѣта въ правотѣ своего мнѣнія, а затѣмъ, приведя уже въ исполненіе то или другое рѣшеніе, немедленно доносить объ этомъ и ждать утвержденія Управленія желѣзныхъ дорогъ; такимъ образомъ, каждое такое примѣненіе ст. 148 является чѣмъ то исключительнымъ, въ обыденномъ же кругѣ дѣятельности начальникъ дороги лишень и такой самостоятельности. Изъ высказаннаго А. Г. Каянусомъ и А. Л. Чернаемъ Д. И. Герценвицъ выводитъ заключеніе, что совѣтъ признается этими лицами совершенно излишнимъ; если же совѣтъ все таки будетъ оставленъ, то начальнику дороги долженъ быть данъ рѣшающій голосъ; представитель отъ Министерства Финансовъ совершенно не нуженъ, участіе же въ совѣщаніяхъ представителя контроля допустимо лишь въ цѣляхъ ознакомленія контроля съ текущею жизнью дороги.

А. Л. Чернай замѣчаетъ, что въ настоящее время въ совѣтѣ рѣшаются даже техническіе вопросы и представители вѣдомствъ входятъ въ разсмотрѣніе этихъ вопросовъ, что по существу неправильно.

Главный контролеръ считаетъ желательнымъ выяснить, какимъ образомъ будетъ осуществлено наблюденіе за смѣтой, если представитель контроля не будетъ въ курсѣ потребностей и работъ дороги.

А. Г. Каянусъ считаетъ, что предварительный контроль оказывается страшнымъ тормозомъ; казалось бы, что начальника дороги можно признать достаточно компетентнымъ, чтобы рѣшить, на сколько необходима данная работа и какъ составить ту или другую смѣту; контроль же можетъ получать документы для ревизіи, и такой послѣдующей ревизіей ограничить свою дѣятельность.

Главный контролеръ И. И. Кулябко-Корецкій указываетъ, что и тамъ, гдѣ нѣтъ предварительнаго контроля, все же смѣта

разсматривается въ комиссіи, гдѣ даетъ свое заключеніе и контроль; слѣдовательно, обойтись безъ контроля нельзя и въ этомъ случаѣ лучше, когда вопросъ рѣшается на мѣстѣ, чѣмъ когда о немъ идетъ длинная переписка черезъ Петербургъ и когда представитель контроля высказываетъ свое скорѣе принципиальное мнѣніе, чѣмъ то, что можетъ быть имъ выведено изъ непосредственнаго знакомства съ дѣломъ.

А. Л. Чернай замѣчаетъ, что вѣдь по существу контроль и не долженъ входить въ детали, а обсуждать лишь общія смѣтныя суммы; утвержденная же смѣта должна быть выполнена и слѣдить за выполненіемъ контроль вполне можетъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ, что въ рѣшеніи техническихъ вопросовъ контроль, какъ учрежденіе по существу своему не компетентное, принимать участіе не долженъ.

Старшій контролеръ контроля Самаро-Златоустовской ж. д., И. А. Рубинъ, замѣчаетъ, что очень часто техническую сторону вопроса нельзя отдѣлить отъ коммерческой, ибо каждый техническій вопросъ вліяетъ и на хозяйственную сторону. Что касается вопроса объ участіи представителя контроля въ совѣтѣ, то этотъ вопросъ слѣдуетъ отдѣлить отъ вопроса объ участіи его въ разсмотрѣннн смѣты, принявъ во вниманіе прежнее время, когда смѣта, предварительно ея утвержденія, сообщалась контролю, и послѣдній давалъ по ней письменное заключеніе; потомъ уже перешли къ разсмотрѣнію смѣты въ совѣтахъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи высказываетъ мнѣніе, что контроль долженъ участвовать въ разсмотрѣннн смѣты, и, полагая, что общій вопросъ достаточно выясненъ, проситъ перейти къ обсужденію слѣдующаго пункта.

По пункту 2 вопроса 2 начальникъ сл. пути А. Л. Чернай, считая себя недостаточно подготовленнымъ, чтобы дать вполне опредѣленный отвѣтъ, тѣмъ не менѣе указываетъ, что положеніе заводской инспекціи не нормально: въ маѣ 1916 г. помощникъ начальника сл. пути Б. С. Бутаковъ ѣздилъ на Сибирскую дорогу по вопросу о браковкѣ рельсъ; оказалось, что отношеніе заводской инспекціи при приѣмкѣ было чисто формальное, что вызывало въ дальнѣйшемъ на дорогѣ много недоразумѣній; чѣмъ замѣнить заводскую инспекцію—вопросъ трудный, но во всякомъ случаѣ желательное, чтобы дорога сама участвовала въ приѣмкѣ.

Д. И. Герценвицъ высказываетъ, что, по его мнѣнію, дорога сама должна, если не заказывать, то во всякомъ случаѣ принимать заказанное для нея; тогда не было бы случаевъ, подобныхъ имѣвшему мѣсто въ Маріуполѣ, гдѣ заводской инспекціей были приняты недоброкачественные рельсы, уже забракованные приѣмщиками итальянскихъ желѣзныхъ дорогъ, которыми они были заказаны.

А. Л. Чернай, присоединяясь къ мнѣнію Д. И. Герценвица, замѣчаетъ, что осуществленіе пріемки отдѣльными дорогами довольно сложно; идя далѣе, А. Л. Чернай полагаетъ, что и заказчикомъ долженъ являться потребитель, такъ какъ въ противномъ случаѣ заводы относятся къ потребителямъ невнимательно. Кромѣ того, весьма неудобнымъ слѣдуетъ признать и то обстоятельство, что дороги зачастую получаютъ техническія условія на поставку послѣ самой поставки.

Считая, что указываемое начальникомъ сл. пути запаздываніе присылки техническихъ условій совершенно недопустимо, и находя дѣйствія заводской инспекціи по пріемкѣ не всегда правильными, Предсѣдатель Подкомиссіи обращаетъ вниманіе на то обстоятельство, что кромѣ пріемочной дѣятельности заводской инспекціи слѣдуетъ имѣть въ виду и вмѣняемое ей въ обязанность наблюденіе за самымъ производствомъ заказа. Далѣе Предсѣдатель Подкомиссіи останавливается на вопросѣ о томъ, кто долженъ дѣлать заказы, сама дорога или Центральное Управление, и высказывается въ томъ смыслѣ, что заказы общіе для всѣхъ или многихъ дорогъ предпочтительнѣе дѣлать изъ Управленія желѣзныхъ дорогъ; такіе оптовые заказы могутъ быть сдѣланы дешевле, хотя бы уже потому, что отдѣльныя дороги являлись бы конкурентами другъ съ другомъ; кромѣ того въ даномъ случаѣ имѣетъ значеніе и распредѣленіе заказовъ между заводами, что при заказахъ отдѣльныхъ дорогъ сдѣлать невозможно безъ уцѣрба для выгоды этого заказа. Обращаясь къ начальнику сл. пути, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, въ чемъ же выражается пріемка рельсъ дорогой.

Послѣ отвѣта А. Л. Черная, что дорога пріемки собственно и не производитъ, а если и бракуетъ рельсы при поступленіи на дорогу, то исключительно по наружному виду, Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что имъ были замѣчены негодныя крестовины, лежація въ пути менѣе года.

Подтверждая, что это явленіе въ послѣднее время наблюдается часто, А. Л. Чернай сообщаетъ, что измѣненіе десятилѣтняго гарантійнаго срока для рельсъ на срокъ, зависящій отъ движенія и выражающійся проходомъ по рельсу 60.000 поѣздовъ, отражается на Самаро-Златоустовской ж. д. въ смыслѣ уменьшенія его до 5—6 лѣтъ. Что же касается раздѣленія заказовъ между Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и мѣстными управленіями, то въ основаніе положенъ принципъ, что Управление желѣзныхъ дорогъ заказываетъ все, отъ чего зависитъ самое движеніе.

Начальникъ матеріальной сл. считаетъ необходимымъ установить, чтобы забракованные предметы и матеріалы отсылались назадъ поставщикамъ за ихъ счетъ по коммерческому тарифу.

По пункту 3 вопроса 2
заявлено, что желательно сохранить порядокъ существующій.

По пункту 4 того же вопроса
начальникъ сл. движенія заявляетъ, что по существу онъ не находитъ особыхъ возраженій противъ дѣйствующихъ правилъ технической эксплуатаціи; желательно однако измѣнить законъ объ отдыхѣ, такъ какъ въ жизни точно примѣнять его нѣтъ никакой возможности, а между тѣмъ приходится считаться съ отвѣтственностью за неисполненіе этихъ правилъ.

Пункты 4—7 вопроса 2
отчасти разсмотрѣны при обужденіи хозяйственныхъ вопросовъ, относящихся къ матеріальной сл., отчасти освѣщены въ представляемыхъ въ Комиссію вѣдомостяхъ и др. матеріалахъ.

По пункту 8
главный бухгалтеръ докладываетъ, что служебныя перевозки по своей дорогѣ не учитываются, по чужимъ же дорогамъ учитываются по коммерческому тарифу. Расходы же по служебнымъ перевозкамъ по своей дорогѣ относятся на IX отдѣлъ расходной смѣты.

По пункту 1 вопроса 3
начальникъ дороги считаетъ желательнымъ предоставленіе правъ, согласныхъ съ указанными въ программѣ.

По пункту 1-му вопроса 5
начальникъ службы движенія заявляетъ, что, по его мнѣнію, желательно совмѣстить въ лицѣ начальника участка движенія права и отвѣтственность по всѣмъ функціямъ дѣятельности начальника станціи; въ настоящее время начальникъ станціи подчиненъ 3 лицамъ: начальникамъ службъ движенія, сборовъ и коммерческой; желательно подчинить его одному лицу.

По пункту 2 вопроса 5
начальникъ сл. движенія заявляетъ, что на Самаро-Златоустовской ж. д. сл. телеграфа формально присоединена къ сл. движенія; однако вопросъ о присоединеніи или отдѣленіи этой службы не имѣетъ важнаго значенія и для сл. движенія болѣе нужно присоединеніе къ ней коммерческой части.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ объяснить, откуда, при отдѣленіи сл. телеграфа, сл. движенія будетъ брать агентовъ для занятія вакансій начальниковъ станцій и ихъ помощниковъ.

Начальникъ сл. движенія объясняетъ, что такъ же, какъ и въ настоящее время, ихъ можно брать изъ сл. телеграфа, тѣмъ болѣе, что и теперь безъ отзыва начальника телеграфа ни одинъ телеграфистъ не попадаетъ въ кандидатскіе списки и не командировается для замѣщенія свободной вакансіи по сл. движенія; переходъ изъ сл. телеграфа въ сл. движенія всегда считается повышеніемъ.

По пункту 3 вопроса 5 начальник сл. телеграфа докладывает, что отношение правительственной инспекции почтово-телеграфнаго округа къ желѣзнодорожному телеграфу опредѣлено особой инструкціей по надзору за телеграфами желѣзныхъ дорогъ.

Чаще всего такой надзоръ выражается въ контролѣ телеграфной корреспонденціи и участіи представителей почтово-телеграфнаго вѣдомства въ приѣмкѣ матеріаловъ, употребляемыхъ для ремонта телеграфныхъ линій.

Указавъ, что пунктъ 3 вопроса 5 и пункты 1 и 2 вопроса 6 частью разсмотрѣны, частью же должны быть подробно описаны дополнительно соотвѣтствующими службами, Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти къ

пункту 3 вопроса 6.

Начальникъ сл. движенія, не отвѣчая опредѣленно на поставленный Высшей Комиссіей вопросъ, указываетъ, что отдѣлъ статистики учитываетъ исключительно пробѣги и не учитываетъ простоя. Въ распорядительномъ же отдѣленіи товарнаго отдѣла учитываются тѣ же пробѣги, но по предварительнымъ даннымъ. Болѣе цѣлесообразнымъ казалось бы ту часть статистики, что учитываетъ отдѣлъ статистики по пробѣгамъ, передать туда же, гдѣ учитывается работа въ товарномъ отдѣлѣ, чтобы такимъ образомъ работу подвижнаго состава и учетъ ея сосредоточивать въ одномъ мѣстѣ.

4 пунктъ вопроса 6 разсмотрѣнъ.

По пункту 1 вопроса 7

начальникъ сл. движенія заявляетъ, что для кодификаціи всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ, образована особая комиссія, а для изданія сборниковъ распоряженій, свода инструкцій необходимые для сего кредиты частью испрошены, а частью испрашиваются.

Начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что все же часть правилъ кодифицирована.

По пункту 2 вопроса 7

начальникъ сл. движенія заявляетъ, что распоряженія объявляются по дорогѣ въ формѣ приказовъ и циркуляровъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что вопросъ подразумѣваетъ фактическое ознакомленіе агентовъ на линіи и организаціи этого ознакомленія.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что документальныхъ свѣдѣній и слѣдовъ объ ознакомленіи не остается.

Начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что кромѣ разсылаемыхъ приказовъ, посылаются еще и циркуляры о томъ, какъ освѣдомлять служащихъ; при этомъ всегда указывается, что старшіе агенты должны лично убѣждаться въ знаніи приказовъ низшими.

Начальникъ дороги заявляетъ, что данный вопросъ оставляетъ желать лучшаго, но дорога не имѣетъ для этого необходимыхъ средствъ и матеріальныхъ, и по личному составу.

Начальникъ сл. движенія высказываетъ мнѣніе, что только тогда приказъ можно считать вошедшимъ въ жизнь, когда всѣ его настолько хорошо знаютъ, что автоматически исполняютъ. Но для болѣе легкаго достиженія такого положенія необходимо, чтобы приказовъ было мало. Надо приказы по возможности упростить и объединить, и издавать ихъ возможно рѣже.

Начальникъ сл. пути высказываетъ, что положеніе даннаго вопроса указываетъ на недостаточность нѣкоторыхъ инстанцій личнаго состава на линіи;—такъ по сл. пути А. Л. Чернай считаетъ необходимымъ ввести начальниковъ отдѣленій, которыхъ на Самаро-Златоустовской ж. д. нѣтъ и провести пока не удалось.

Начальникъ сл. пути и его помощники, будучи обременены работами въ управленіи, къ сожалѣнію не въ состояніи постоянно быть на линіи, чтобы слѣдить за правильнымъ производствомъ работъ, а равно свидѣтельствовать котлованы вновь, строящихся сооружений и самыя работы, и начальники участковъ, являющіеся производителями работъ, оказываются вслѣдъ за тѣмъ большею частію и пріемщиками работъ.

По пункту 4 вопроса 7 начальникъ сл. пути сообщаетъ, что по мѣрѣ возможности ручной трудъ замѣняется механическимъ; но до настоящаго времени вопросъ этотъ на Самаро-Златоустовской ж. д. не является существеннымъ, и механической трудъ примѣняется въ незначительныхъ размѣрахъ.

По пункту 5 вопроса 7 Предсѣдатель Подкомиссіи, замѣтивъ, что вопросъ о квартирныхъ деньгахъ и жилыхъ домахъ разсмотрѣнъ при обсужденіи вопросовъ сл. пути, проситъ сообщить о пользованіи полосой отчужденія.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что, согласно существующему на дорогѣ приказу, свободные участки полосы отчужденія дѣлятся на три категоріи: а) станціонные, прилежащія къ станціоннымъ и разъѣзднымъ путямъ между семафорами или замѣняющими ихъ красными дисками; б) путевые на перегонахъ между станціями и в) водопроводные, прилежащія къ напорной линіи водопровода, водоподъемному зданію, прудамъ, плотинамъ и пр. Землею первой категоріи пользуются всѣ проживающіе на станціи штатные служащіе, кромѣ линейныхъ агентовъ сл. пути, которымъ выдѣляется только мѣсто подъ огородъ при квартирѣ. Послѣдніе пользуются участками земли второй категоріи. Земля третьей категоріи, гдѣ таковая имѣется, распределяется

между агентами, прикосновенными къ водопроводу, какъ машинистъ водокачки, кочегаръ, водоливъ и пр. Къ линейнымъ агентамъ сл. пути относятся: начальникъ участка, его помощникъ, старшій дорожный мастеръ, смотритель зданій, дорожные мастера, артельные старосты, ремонтные рабочіе, путевые, переѣздные и мостовые сторожа и скальные десятники. Этимъ же приказомъ ограничена и наибольшая величина участковъ, отводимыхъ агентамъ сл. пути.

По пункту 2 вопроса 8

начальникъ дороги сообщаетъ, что установленная министерскими правилами норма для приѣма женщинъ на желѣзныя дороги ограничена 10⁰/₀, а для сл. сборовъ и телеграфа—15⁰/₀.

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ, что женщины весьма полезны въ службѣ сборовъ для механической работы и въ этомъ отношеніи ⁰/₀ можно даже повысить.

Начальникъ сл. телеграфа считаетъ, что желательнo сохранить для приѣма женщинъ на службу по управленію телеграфомъ существующую норму 15⁰/₀ отъ общаго числа телеграфистовъ; на должности же телеграфистокъ женщинъ слѣдуетъ принимать безъ ограниченія ⁰/₀. Далѣе начальникъ сл. телеграфа сообщаетъ, что женщины принимаются исключительно съ гимназическимъ образованіемъ и только для дѣтей служащихъ дѣлается нѣкоторое исключеніе въ смыслѣ уменьшенія требуемаго образовательнаго ценза.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что въ отдѣлѣ статистики число женщинъ доходитъ до 30⁰/₀; также много женщинъ служатъ кассирами на станціяхъ; преимущественно принимаются жены и дочери желѣзнодорожныхъ служащихъ.

Начальникъ матеріальной сл. считаетъ, что допущеніе на службу женщинъ для исполненія конторскихъ занятій при управленіи дороги вообще желательнo въ виду наблюдаемаго добросовѣстнаго выполненія ими возлагаемыхъ на нихъ обязанностей.

По 3 пункту 8 вопроса

начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что учетъ сосредоточень въ управленіи дороги, при чемъ онъ особыхъ затрудненій не представляетъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *фонъ-Экснарре*.

Члены Подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. В. Синадино.

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.

II.

Журналъ засѣданія въ Восточномъ порайонномъ
комитетѣ.

UNIVERSITY OF MICHIGAN LIBRARY

Ж У Р Н А Л Ъ

засѣданія въ Восточномъ пораіонномъ комитетѣ.

25-го мая 1910 года въ 1 ч. 30 м. дня въ городѣ Самарѣ въ помѣщеніи Восточнаго пораіоннаго комитета состоялось засѣданіе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи членовъ Высшей Комиссіи Д. И. Герценвиць и П. В. Синадино, предсѣдателя Восточнаго пораіоннаго комитета Г. І. Лесинскаго, начальника Самаро-Златоустовской ж. д. и начальника сл. движенія той же дороги, нѣкоторыхъ членовъ Восточ. пораіоннаго комитета и лицъ приглашенныхъ, при дѣлопроизводителяхъ Высшей Комиссіи А. Д. Лаврентьевъ и С. М. Воищевъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи, указавъ на то значеніе, которое пріобрѣли въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ пораіонные комитеты, просить предсѣдателя Восточнаго пораіоннаго комитета охарактеризовать дѣятельность этого комитета и вмѣстѣ съ тѣмъ высказать пожеланія, какъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, такъ и представителей общественныхъ организацій о необходимыхъ улучшенияхъ въ области желѣзнодорожнаго дѣла.

Предсѣдатель комитета Г. І. Лесинскій въ краткихъ чертахъ изложилъ о назначеніи и функціяхъ Восточнаго пораіоннаго комитета, которыя въ общихъ чертахъ сводятся къ слѣдующему.

Дѣятельность пораіоннаго комитета регулируется закономъ, предусматривающимъ главныя задачи комитетовъ: выясненіе характера грузового оборота, выясненіе количества потребныхъ перевозокъ, регулированіе таковыхъ перевозокъ, изученіе условій перевозокъ, проведеніе въ жизнь тѣхъ измѣненій, которыя вызываются требованіями жизни, и изученіе экономическаго состоянія края.

Въ раіонъ Восточнаго комитета входят дороги: Самаро-Златоустовская, Ташкентская, Средне-Азіатская, Пермская, Сибирская и Богословская.

Такимъ образомъ эксплуатаціонная длина дорогъ Восточ. раіона—около 11.500 верстъ.

Перечисляя рядъ вопросовъ программы Восточнаго пораіоннаго комитета, Г. І. Лесинскій указываетъ, что однимъ изъ наиболее существенныхъ является вопросъ о выработкѣ общаго плана сооруженія элеваторовъ въ Россіи, который былъ на об-

сужденіи кромѣ Восточнаго пораіоннаго комитета и въ Центральномъ комитетѣ.

По этому вопросу Восточный комитетъ постановилъ:

1. постройку элеваторовъ и зернохранилищъ признать необходимою, при чемъ выборъ типовъ долженъ находиться въ зависимости отъ мѣстныхъ условій;

2. признать необходимымъ постройку элеваторовъ также въ зависимости отъ мѣстныхъ условій: при станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, на портовыхъ, рѣчныхъ станціяхъ и въ отдаленіи отъ желѣзнодорожныхъ станцій на мѣстахъ производства хлѣба;

3. элеваторы и зернохранилища должны оперировать не только, какъ ссудо-складочныя помѣщенія, но въ ихъ функціи должны входить и всѣ коммерческія операціи, не исключая купли и продажи хлѣба;

4. на основаніи опытовъ, обезличеніе хлѣба, вызываемое введеніемъ варрантной системы, признать вполне осуществимымъ;

5. при осуществленіи системы элеваторовъ въ Россіи, комитетъ полагаетъ, что слѣдовало бы руководствоваться примѣромъ американской элеваторной организаціи въ полномъ объемѣ, съ введеніемъ хлѣбной инспекціи, регистратуры и варрантной системы.

Постановленіе Центрального комитета почти аналогично съ постановленіемъ Восточнаго пораіоннаго комитета, имѣются лишь незначительныя поправки. Вопросъ этотъ внесенъ уже въ Законодательныя Учрежденія.

Далѣе, изъ числа болѣе важныхъ вопросовъ Г. І. Лесинскій отмѣчаетъ вопросъ объ усиленіи пропускной и провозной способности желѣз. дор. на пятилѣтіе, что по всей сѣти ж. д. выразилось въ необходимости ассигнованія 916 милл. на усиленіе желѣзныхъ дорогъ. Вопросъ этотъ былъ детально изученъ Восточнымъ пораіоннымъ комитетомъ и по этому вопросу въ комитетѣ имѣется большой разработанный трудъ.

Г. І. Лесинскій указалъ, что представители общественныхъ организацій своимъ знаніемъ дѣла и трудомъ весьма облегчаютъ работу, возложенную на комитетъ, въ сессіяхъ котораго разбираются коренные вопросы желѣзнодорожнаго дѣла.

Затѣмъ Г. І. Лесинскій доложилъ, что вслѣдствіе дальняго разстоянія, отдѣляющаго Восточный пораіонный комитетъ отъ нѣкоторыхъ пунктовъ его раіона, и, слѣдовательно, отъ мѣста нахожденія членовъ комитета, не представляется возможнымъ устраивать общія собранія болѣе двухъ разъ въ годъ, при чемъ и на этихъ сѣздахъ бываетъ лишь не болѣе 35% всего состава.

По вопросу объ усиленіи желѣзно-дорожнаго раіона подвижнымъ составомъ Г. І. Лесинскій докладываетъ, что ему, какъ предсѣдателю Восточнаго пораіоннаго комитета, приходится

командировать имѣющійся излишній подвижной составъ съ одной дороги на другую. Такъ въ прошлую хлѣбную кампанію, когда перевозки на Сибирской дорогѣ сократились съ 53 милл. пуд. вывоза до 33 милл. пуд., представилось возможнымъ взять съ Сибирской дороги 6.000 вагоновъ и распределить ихъ по другимъ нуждающимся дорогамъ. Паровозовъ съ Сибирской ж. д. не брали вслѣдствіе того, что паровозы эти отапливаются углемъ, а паровозы нуждающихся дорогъ Восточнаго района работали на нефти.

Засѣданія управленія дѣлами устраиваются ежемѣсячно и кромѣ текущихъ вопросовъ на нихъ разрѣшался рядъ весьма серьезныхъ вопросовъ общаго характера.

Въ теченіе 1908 года управленіе дѣлами комитета имѣло 11 засѣданій, при чемъ были рассмотрѣны слѣдующіе вопросы:

1. Объ ускореніи вообще перевозокъ и оборота подвижного состава:

а) обслуживаніе паровозовъ смѣнными бригадами съ цѣлью увеличенія оборота (пробѣла) паровозовъ на 24—30%;

б) организація поѣздовъ дальняго слѣдованія (премія);

в) составленіе поѣздовъ по максимальному вѣсу (премія);

г) способъ облегченія и ускоренія сортировки вагоновъ по назначеніямъ (конверты Звенигородскаго);

д) слѣдованіе сборныхъ поѣздовъ и вагоновъ съ наименьшими возможными и допустимыми задержками;

е) контроль за простоемъ вагоновъ подъ нагрузкой и выгрузкой на станціяхъ и на вѣтвяхъ общаго и частнаго пользования;

ж) контроль опозданія поѣздовъ пассажирскихъ и товарныхъ (премія за своевременное слѣдованіе поѣздовъ), и другіе вопросы.

Кромѣ того, однимъ изъ существенныхъ вопросовъ перевозки въ Восточномъ районѣ является вопросъ о перевозкѣ фруктовъ.

Для этой перевозки Ташкентской дорогой устраивались вагоны-ледники, но вслѣдствіе того, что опыта съ перевозкой грузовъ еще не было, перевозка ихъ въ такихъ вагонахъ оказалась вредной, ибо присутствіе льда образовало росу, которая портила фрукты, и дальнѣйшій опытъ указалъ, что нужна не низкая температура, а сильная вентиляція.

До сего времени большого опыта въ этомъ вопросѣ все же не имѣется, а вышеупомянутыя устройства дѣлаются по указанію фрукто-отправителей.

По вопросу объ утилизаціи подвижного состава бывшій начальникъ сл. тяги Ташкентской дороги дѣлалъ особый докладъ о наивыгоднѣйшемъ коэффициентѣ эксплуатаціи дорогъ;

докладъ этотъ, по мнѣнію Г. І. Лесинскаго, разъяснилъ много весьма существенныхъ и интересныхъ вопросовъ.

Далѣе Г. І. Лесинскій указалъ на разработку въ Восточномъ пораіонномъ комитетѣ статистики хлѣбныхъ перевозокъ за истекшее десятилѣтіе, по напечатаніи данныхъ этой статистики, она будетъ доставлена въ Высшую Комиссію.

Въ настоящее время Восточный пораіонный комитетъ собираетъ свѣдѣнія о видахъ на урожай, примѣняя для этого анкетный способъ, запрашивая волости, биржевые комитеты, земства и другихъ лицъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ разъяснить по вопросу объ элеваторахъ въ портахъ, какая функція, по мнѣнію управленія дороги, должна принадлежать мѣстной власти. Предсѣдатель добавляетъ, что въ настоящее время существуетъ мнѣніе о необходимости всѣ морскіе порты передать въ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія, такъ какъ порты эти являются собственно головными станціями желѣзныхъ дорогъ.

Г. І. Лесинскій замѣчаетъ, что подъ словомъ „портъ“ Восточный пораіонный комитетъ разумѣетъ рѣчной портъ, а вопросъ объ элеваторахъ касается лишь элеваторовъ сухопутныхъ. Въ районѣ Восточнаго комитета не имѣется морскихъ портовъ.

Типомъ зернохранилища служитъ зернохранилище въ селѣ Алексѣевскомъ, Бузулукскаго уѣзда. Элеваторъ этотъ принадлежитъ сельско-хозяйственному обществу и ломбардируетъ хлѣбъ, принимая таковой въ количествѣ отъ 10 пудовъ.

По вопросу объ обезличеніи хлѣба, затронутому въ вышеуказанномъ постановленіи Восточнаго пораіоннаго комитета, П. В. Синадино замѣчаетъ, что къ сожалѣнію въ Россіи хлѣбъ весьма рѣдко обезличивается.

А. В. Тейтель возражаетъ, что обезличеніе хлѣба предполагалось ввести, но крестьяне заявляютъ недовольство противъ такой манипуляціи съ хлѣбомъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ присутствующихъ сообщить о положеніи вопроса засоренности хлѣба въ Восточномъ районѣ.

И. В. Лосевъ сообщаетъ, что установить точный процентъ засоренности мѣстнаго хлѣба не представляется возможнымъ, но слѣдуетъ отмѣтить, что если и бываетъ засоренный хлѣбъ, отправляемый изъ Восточнаго района въ различныя мѣста, то засоренность эта не искусственная, а естественная. Если были единичные случаи, что мѣстный хлѣбъ отправляется искусственно засоренный, то это является исполненіемъ особыхъ требованій съ мѣста, куда хлѣбъ этотъ отправляется.

И. В. Лосевъ, между прочимъ, указываетъ, что отмѣтка на желѣзно-дорожномъ документѣ „безъ надлежащей очистки“ уже опорочиваетъ хлѣбъ и для грузозозяевъ создаетъ непріятное затрудненіе.

И. Г. Нѣмцевъ указываетъ, что точное опредѣленіе процента засоренности хлѣба, конечно, желательна, но установить этотъ процентъ едва ли возможно.

Подобныя опредѣленія ‰ примѣси должны быть производимы, по мнѣнію И. Г. Нѣмцова, желѣзными дорогами, такъ какъ дѣлать это грузохозяевамъ не представляется возможнымъ уже потому, что при покупкѣ хлѣба производится, собственно, покупка документа-дубликата.

Предсѣдатель Подкомиссіи отмѣчаетъ, что настоящій вопросъ требуетъ детальнаго изученія со стороны пораіоннаго комитета въ цѣляхъ необходимаго улучшенія хлѣбной торговли.

Предсѣдатель указываетъ, что отмѣтка на документѣ, о которой говорилось выше, является вполне правильной мѣрой для того, чтобы отличать хлѣбъ хорошаго качества отъ засореннаго.

И. Г. Нѣмцовъ указываетъ, что необходимъ анализъ, могущій точно опредѣлить ‰ посторонней примѣси къ хлѣбу, и затраты, необходимыя на этотъ предметъ, вполне окупались бы.

Затѣмъ Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ предсѣдателя Восточнаго пораіоннаго комитета сообщить Подкомиссіи, не имѣется ли со стороны предсѣдателя комитета или представителей общественныхъ организацій возраженій противъ новой редакціи о положеніи пораіонныхъ комитетовъ, представленной въ настоящее время на обсужденіе пораіонныхъ комитетовъ въ цѣляхъ замѣны стараго положенія.

Г. І. Лесинскій докладываетъ, что въ управленіи дѣлами Восточнаго пораіоннаго комитета участвуютъ 4 представителя отъ общественныхъ организацій согласно новому положенію о комитетахъ и несмотря на то, что лица эти имѣютъ лишь совѣщательный голосъ, а не рѣшающій, голоса ихъ принимаются всегда во вниманіе при рѣшеніи вопроса.

Вслѣдствіе такого заявленія Г. І. Лесинскаго, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, какъ поступаетъ предсѣдатель комитета въ томъ случаѣ, если въ управленіи дѣлами не достигнетъ согласія между мнѣніями представителей дорогъ и общественныхъ организацій: рѣшаетъ ли въ данномъ случаѣ вопросъ единолично предсѣдатель комитета или же этотъ вопросъ вносится на разрѣшеніе общаго собранія.

Г. І. Лесинскій докладываетъ, что рѣшающій голосъ предоставленъ только представителямъ желѣзныхъ дорогъ и при рассмотрѣніи вопроса въ Центральномъ комитетѣ о предоставленіи рѣшающаго голоса въ управленіи дѣлами членамъ отъ общественныхъ организацій, представители общественныхъ организацій отказались отъ рѣшающаго голоса и предпочли остаться лишь съ совѣщательнымъ, мотивируя такое желаніе тѣмъ, что при уравниеніи правъ членовъ общественныхъ организацій съ желѣзно-дорожными эти послѣдніе будутъ сваливать съ себя

отвѣтственность по техническимъ промахамъ на представителей общественныхъ организацій.

На это А. В. Тейтель замѣчаетъ, что постановленіе по настоящему вопросу Центрального комитета прошло именно въ разрѣзъ съ постановленіемъ Восточнаго пораіоннаго комитета.

А. В. Тейтель находитъ необходимымъ уравненіе правъ членовъ комитета отъ общественныхъ организацій съ членами отъ желѣзныхъ дорогъ.

Г. І. Лесинскій сообщаетъ, что, дѣйствительно, при разсмотрѣніи новаго положенія о комитетахъ, Восточный пораіонный комитетъ нашелъ необходимымъ права членовъ комитета уравнять, такъ какъ новымъ положеніемъ предусмотрѣно еще нѣкоторое суженіе правъ членовъ отъ общественныхъ организацій.

Д. И. Герценвицъ проситъ предсѣдателя Восточнаго пораіоннаго комитета сообщить, не было ли ходатайствъ со стороны комитета о предоставленіи ему права возбуждать ходатайства по разсмотрѣнію тарифныхъ вопросовъ, касающихся его раіона.

Г. І. Лесинскій докладываетъ, что въ Восточномъ пораіонномъ комитетѣ былъ случай, когда возбуждалось ходатайство о разрѣшеніи пересмотрѣть спеціальныи тарифъ на сѣменные травы, но вообще имѣть право на таковое разсмотрѣніе для пораіоннаго комитета весьма желательно.

Вслѣдствіе поднятаго Д. И. Герценвицемъ вопроса о тарифахъ, А. В. Тейтель считаетъ необходимымъ сообщить, что вопросъ о льготномъ тарифѣ № 22 на кормовыя сѣмена нуждается въ пересмотрѣ по слѣдующей причинѣ: въ перечнѣ сѣмянъ пропущены названія—„костеръ“ и „суперфосфатъ“. На этотъ пропускъ А. В. Тейтель обратилъ вниманіе предсѣдателя пораіоннаго комитета, дабы вышеуказанныя наименованія были занесены въ соотвѣтствующую рубрику.

А. В. Тейтель полагаетъ, что, вѣроятно, въ другихъ комитетахъ могли бы быть введены еще какіе-либо тарифные вопросы и слѣдовало бы предоставить пораіонному комитету разсматривать тарифные вопросы.

Д. И. Герценвицъ добавляетъ, что вопросъ о тарифахъ поднятъ былъ имъ ранѣе въ другомъ пораіонномъ комитетѣ, затѣмъ и въ Восточномъ вслѣдствіе того обстоятельства, что вопросъ этотъ въ настоящее время находится на разсмотрѣніи въ Министерствѣ Финансовъ и рѣшеніе его зависитъ всецѣло отъ Министра Финансовъ.

Было предположеніе среди членовъ Государственной Думы о томъ, чтобы разсмотрѣніе тарифовъ передать Законодательнымъ Учрежденіямъ, но, по мнѣнію Д. И. Герценвица, вопросъ этотъ настолько сложенъ и громоздокъ, что у Законодательнаго Учрежденія не имѣется достаточно времени для детальнаго разсмотрѣнія его.

Д. И. Герценвицъ полагаетъ, что разрѣшеніе тарифныхъ вопросовъ можно оставить въ вѣдѣніи Министерства Финансовъ, но такъ какъ это Министерство не можетъ быть всегда компетентно во всѣхъ обстоятельствахъ, то для разработки и изученія деталей тарифныхъ вопросовъ слѣдуетъ привлечь пораіонные комитеты.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что онъ не вполне раздѣляетъ взглядъ Д. И. Герценвица въ этомъ вопросѣ, такъ какъ, по мнѣнію Предсѣдателя, установленіе принциповъ должно быть предоставлено обязательно Законодательнымъ Учрежденіямъ, пораіонные же комитеты должны не рѣшать тарифные вопросы, а обсуждать.

Д. И. Герценвицъ разъясняетъ, что онъ вполне согласенъ съ Предсѣдателемъ въ томъ, что пораіонные комитеты должны обсуждать тарифные вопросы, но не рѣшать ихъ. Важно, что въ настоящее же время дѣло это стоитъ совершенно не нормально: оно представлено всецѣло Департаменту ж. д. дѣлъ Министерства Финансовъ и слѣдствіемъ такого положенія является рядъ жалобъ и недоразумѣній въ дѣлѣ тарифовъ.

И. В. Лосевъ заявляетъ, что однимъ изъ крупныхъ тарифныхъ вопросовъ является вопросъ о, такъ называемомъ, Челябинскомъ переломѣ и было бы интересно знать, не поднимался ли этотъ вопросъ въ пораіонныхъ комитетахъ. На это Г. І. Лесинскій сообщаетъ, что этотъ дѣйствительно весьма серьезный вопросъ былъ поднятъ въ комитетѣ, но не получилъ дальнѣйшаго движенія.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что въ рѣшеніи подобныхъ вопросовъ предсѣдатели комитетовъ вѣроятно связаны нынѣ дѣйствующимъ положеніемъ о пораіонныхъ комитетахъ.

Г. І. Лесинскій докладываетъ, что онъ, какъ предсѣдатель пораіоннаго комитета, связанъ дѣйствующимъ положеніемъ, но онъ вмѣстѣ съ тѣмъ не протестуетъ противъ высказыванія желаній и заявленій членовъ комитета, выходящихъ изъ рамокъ положенія. Такъ, къ журналамъ всегда прилагаются заявленія членовъ комитета и они вмѣстѣ съ объясненіями отправляются въ Петербургъ. Если же были случаи, что на нѣкоторыя заявленія имъ не было обращено достаточнаго вниманія, то только потому, что заявленія эти не были достаточно обоснованными.

Г. І. Лесинскій добавляетъ, что всѣ вопросы, вносимые въ программу сѣздовъ, предварительно посылаются въ Центральный комитетъ, гдѣ могутъ нѣкоторые вопросы и вычеркнуть.

Переходя къ вопросу объ урожаѣ, Г. І. Лесинскій сообщаетъ, что урожаи прошлаго года не весь вывезенъ, а по свѣдѣніямъ съ Самаро-Златоустовской ж. д. такихъ грузовъ можетъ быть до 15 мил. пудовъ, но точныхъ данныхъ въ комитетѣ не имѣется

Кромѣ того, нѣкоторые члены сообщаютъ, что урожай этого года можетъ оказаться и болѣе прошлогодняго; крупныхъ залежей въ Восточномъ районѣ не было.

А. В. Тейтель заявляетъ, что по имѣющимся у него свѣдѣніямъ 25 % прошлогодняго урожая осталось не вывезеннымъ и урожай настоящаго года выше прошлогодняго.

И. В. Лосевъ сообщаетъ, что хотя на югѣ урожай не высокій, но въ общемъ выше средняго и перевозки врядъ ли будутъ ниже прошлогоднихъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, на сколько приближаются къ дѣйствительности свѣдѣнія, получаемыя отъ волостей, на которыхъ пораіонный комитетъ основываетъ планъ будущей хлѣбной кампаніи, предсѣдатель Восточнаго пораіоннаго комитета докладываетъ, что свѣдѣнія эти мало отличаются отъ дѣйствительнаго урожая.

Затѣмъ Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ присутствующихъ указать на имѣющіяся, быть можетъ, шероховатости во взаимоотношеніяхъ грузохозьевъ и дорогъ.

И. В. Лосевъ указываетъ, что если и имѣли мѣсто недоразумѣнія у грузохозьевъ съ Самаро-Златоустовской ж. д., то таковыя быстро разрѣшались; что же касается Ташкентской дороги, то она требуетъ особаго къ себѣ вниманія, вслѣдствіе встрѣчающихся часто недоразумѣній. На всѣ жалобы, подаваемыя въ управленіе Ташкентской дороги, управленіе этой дороги не обращаетъ вниманія. Главный недостатокъ Ташкентской дороги—недостатокъ вѣсовъ.

На это замѣчаніе Г. І. Лесинскій сообщаетъ, что вопросъ о недостаткѣ вѣсовъ на Ташкентской дорогѣ, дѣйствительно, очень тяжелый: Ташкентская дорога очень нуждается въ вѣсахъ и управленіе ея просило 90 вѣсовъ, но сколько вѣсовъ дано на дорогу, пока еще неизвѣстно.

Далѣе И. В. Лосевъ возбуждаетъ ходатайство о проведеніи подъѣздныхъ путей, такъ какъ отсутствіе таковыхъ слишкомъ удорожаетъ накладные расходы по доставкѣ хлѣба гужемъ; кромѣ того желательна перешивка узкоколейной Кротовка-Сергіевской вѣтки на широкую колею.

Въ настоящее время до 18 мил. пудовъ хлѣба, тяготеющаго съ юга къ Самарѣ, идетъ гужемъ и за 100 вер. подвоза приходится платить по 20 коп. за пудъ.

Что же касается перешивки узкой колеи на широкую на Кротовка-Сергіевской линіи, то таковая необходима для избѣжанія перегрузки хлѣба въ Кротовкѣ на широкую колею, что удорожаетъ накладные расходы на хлѣбъ.

По мнѣнію И. В. Лосева вѣтку Кротовка-Сергіевскую слѣдуетъ продлить до Мелекесса, сдѣлавъ ее ширококолейной.

Г. І. Лесинскій докладываетъ, что по вопросу о подъѣздныхъ

путяхъ въ Восточномъ порайонномъ комитетѣ поднимался лишь вопросъ о постройкѣ линіи Николаевскъ-Безенчукъ, но никакихъ изысканій не было произведено, о другихъ же подъѣздныхъ путяхъ никакихъ предположеній пока не поступало. Во всякомъ случаѣ, по мнѣнію Г. І. Лесинскаго, при постройкѣ какой-либо линіи, примыкающей къ Самаро-Златоустовской ж. д., въ ближней къ Самарѣ части, долженъ быть поднятъ вопросъ о постройкѣ новаго моста черезъ Волгу, такъ какъ въ случаѣ постройки новыхъ линій, о которыхъ упоминалось на Самаро-Златоустовской ж. д., поступитъ масса новыхъ грузовъ, которые частью будутъ отвлечены и отъ частной Рязанско-Уральской дороги. Существующій же Александровскій мостъ и такъ тормозитъ пропускную способность уч. Батраки-Самара.

Что же касается перешивки узкоколейной Кротовской вѣтки, то вопросъ этотъ поднимался, но выполнить перешивку не представляется возможнымъ, такъ какъ легче построить новую дорогу.

Начальникъ Самаро-Златоустовской ж. д. сообщаетъ, что имъ представленъ подробный рапортъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ, что, въ силу особыхъ условій постройки узкоколейной Кротовской вѣтки, перешивка ея на ширококолейную не возможна (радіусъ закр. = 75 саж., отсутствіе полотна), а придется строить заново дорогу.

И. В. Лосевъ возражаетъ Г. І. Лесинскому, что при направленіи вѣтки отъ Николаевска къ Батракскому мосту постройка ея совершенно не нужна: дорога должна захватить тотъ районъ, откуда везется хлѣбъ гужемъ въ Самару.

Далѣе было указано на недостаточность складочныхъ помѣщеній, при чемъ было установлено, что Самаро-Златоустовская ж. д. является наиболѣе надѣленной такими помѣщеніями.

А. В. Тейтель проситъ отмѣтить недостаточность и несоответственность пассажирскихъ помѣщеній вокзала при городѣ Самарѣ.

Кромѣ того было указано, что пассажирское сообщеніе Самары съ центрами Россіи—Москвой и Петербургомъ чрезвычайно неудобно: такъ экспрессъ избираетъ болѣе длинное направленіе черезъ Тулу, пассажирскій же поѣздъ, идущій изъ Челябинска на сѣверъ, стоитъ въ Самарѣ 2 часа, теряя такимъ образомъ время на стоянки.

А. В. Тейтель рекомендуетъ пропускать экспрессъ черезъ Рязань, сокращая значительно такимъ образомъ путь.

И. Г. Нѣмцовъ указываетъ на желательность устройства не затопляемой вѣтки въ Самарѣ на берегу Волги.

Начальникъ дороги заявляетъ, что если будутъ даны средства со стороны биржевого комитета или города, то дорога пой-

детъ на встрѣчу настоящему заявленію. Въ данномъ вопросѣ главную роль будетъ играть отчужденіе городскихъ земель.

И. В. Лосевъ указываетъ, что возможно избрать направленіе почти безъ отчужденія, такъ какъ имѣется свободная полоса до 60 саж., по которой можно провести 3 пути.

Далѣе И. В. Лосевъ указываетъ на то обстоятельство, что уменьшеніе количества пассажирскихъ поѣздовъ въ направленіи на Ташкентъ съ 3-хъ паръ до 2-хъ принесло большое неудобство мѣстному населенію.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что пассажирскіе поѣзда, дѣйствительно, перенаселены и сообщеніе И. В. Лосевымъ соотвѣтствуетъ дѣйствительности: имѣвшійся ранѣе мѣстный поѣздъ былъ отмѣненъ.

А. В. Тейтель добавляетъ, что эти поѣзда въ большинствѣ заняты служащими Ташкентской ж. д. и часто пассажиру съ билетомъ I-го класса приходится стоять въ вагонѣ. Кромѣ того, служащіе въ высшей степени грубы.

Предсѣдатель Подкомиссіи, выяснивъ, что болѣе заявленій не имѣется и, поблагодаривъ участвовавшихъ за сообщенныя свѣдѣнія, объявилъ въ 3 ч. 45 м. засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *фонъ-Экспарре*.

Члены Подкомиссіи { *Д. И. Герценвицъ.*
П. В. Синадино.

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.

III.

Описаніе объѣзда дороги.

23-го іюня 1910 года въ 7 час. 40 мин. по-полуночи Подкомиссія отбыла со ст. Сызрань Сызрано-Вяземской ж. д. на ст. Батраки Самаро-Златоустовской ж. д. для облѣдованія Самаро-Златоустовской ж. д.

Ст. Батраки.

По прибытіи на ст. Батраки въ 8 час. 8 мин. утра ночи Подкомиссія была встрѣчена помощникомъ начальника дороги, начальниками службъ, главнымъ контролеромъ и другими высшими агентами Самаро-Златоустовской ж. д.

Осмотръ ст. Батраки Подкомиссія начала со станціонной территоріи, при чемъ при осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссіей было установлено, что помѣщенія, занимаемыя для служебныхъ надобностей, вполне достаточны. Штатъ станціи составляютъ: начальникъ ст., 7 его помощниковъ и 24 телеграфиста, такъ какъ работа ст. Батраки, какъ начальнаго пункта Самаро-Златоустовской ж. д. и мѣста пересѣченія Московско-Казанской ж. д., является чрезвычайно сложной.

Ст. Батраки по своей Самаро-Златоустовской ж. д. пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

По направленію	Въ среднемъ:			Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пассажирск.	Товарнаго.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
къ Сызрани . . .	перегонъ.	Батраки.	Сызрань.	Сызр.	р.-Вяземск.	
„ Самарѣ. . . .	5	18	23	5	22	27
Итого	5	18	23	5	22	27

При этомъ, размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. на ст. Батраки по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

Приемъ и отправленіе въ совокупности:

По направленію.	Въ среднемъ за годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
на Моск.-Казанскую дор. и обратно . .	537	765
„ Сызр.-Вяземскую дор. и обратно . .	691	938
къ Самарѣ и обратно	1.188	1.603
Итого	2.416	3.306

Для преодоленія этой работы на ст. Батраки служатъ пути числомъ 66 и протяженіемъ 33.854 вер. ¹⁾).

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Батраки выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

- 1) по обмѣну съ Московско-Казанской ж. д.
принято—96.176 ваг.
сдано —99.525 „
- 2) по обмѣну съ Сызрано-Вяземской ж. д.
принято—126.290 ваг.
сдано —126.103 „
- 3) отправлено по Самаро-Златоустовской ж. д. со станціи—
225.737 вагоновъ,
прибыло на станцію—226.287 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.:

поѣздами большой скорости— 81.035 вагоновъ.
„ малой „ —370.989 „

Итого . . . 452.024 вагоновъ.

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусматрѣно товарныхъ поѣздовъ въ слѣдующемъ количествѣ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Батраки и отъ ст. Батраки въ сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Батраковъ къ Сызрани	перег. Батраки	Сызрань С.-Вяз.
2) „ Сызрани къ Батракамъ	—	—
3) „ Батраковъ къ Самарѣ	33	1.011
4) „ Самары къ Батракамъ	33	1.026

Грузооборотъ за 1909 годъ былъ:

- 1) нагружено на станціи 9.705.520 пуд.
- 2) перегружено 3.436.706 „
- 3) выгружено 937.554 „

Итого . . . 14.079.780 пуд.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ, при чемъ по пути были осмотрѣны каменные жилые дома для служащихъ. Въ одномъ изъ такихъ домовъ помѣщается квартира начальника станціи, вполне достаточная и даже не лишенная комфорта; въ другой половинѣ этого дома отведены двѣ комнаты для пріѣзда запасныхъ агентовъ. При входѣ въ эту половину дома было отмѣчено, что площадка деревянныхъ ступенекъ совершенно прогнила, такъ что въ ночное

¹⁾ Цифра числа станціонныхъ путей здѣсь, какъ и въ дальнѣйшемъ изложеніи; показываетъ тѣ изъ нихъ, которые находятся исключительно въ распоряженіи сл. движенія, протяженіе же станціонныхъ путей показываетъ общую длину всѣхъ путей, включая тракціонные и прочіе.

время не безопасно по ней ходить, на что и было обращено внимание начальника сл. пути.

Здѣсь же находятся: пріемный покой, школа, баня, прачешная, дежурныя машинистовъ и кондукторовъ.

Вся территория станціи освѣщается керосино-калильными фонарями и послѣдніе 10 керосино-калильныхъ фонарей поставлены за счетъ кредита 1909 г. По сообщенію временно исполнявшаго обязанности начальника станціи, выяснилось, что большинство мелочного груза, проходящаго ст. Батраки, имѣетъ направленіе съ запада.

Ст. Батраки является одной изъ болѣе крупныхъ станцій Самаро-Златоустовской ж. д., гдѣ происходитъ большая перегрузка. Ст. Батраки не имѣетъ возможности сортировать грузы для Сызрано-Вяземской ж. д.: протяженіе станціонныхъ путей около 34 вер. и суточный максимальный обмѣнъ достигаетъ 1.600 вагоновъ.

Д е п о .

Имѣющееся на ст. Батраки депо хотя и носитъ характеръ оборотнаго, но въ дѣйствительности оно можетъ быть названо смѣшаннымъ, такъ какъ отчасти ему приходится исполнять функціи основнаго депо.

Депо занимаетъ два каменныхъ паровозныхъ зданія, каждое на 4 стойла; одно зданіе имѣетъ длину 16,75 пог. саж., ширину 5,64 п. с. и площадь 94,5 кв. саж. Второе зданіе, болѣе поздней постройки, имѣетъ длину 18,4 пог. саж., ширину 5,75 п. с. и площадь 105,8 кв. саж. Въ каждомъ депо имѣется по 6 вытяжныхъ трубъ (на двухъ стойлахъ по 2 трубы и на двухъ по одной) безъ опускныхъ колпаковъ. Въ каждомъ депо имѣется по два промывательныхъ крана; промывки дѣлаются напоромъ въ водопроводѣ, безъ насоса. Помѣщенія высокія вполнѣ достаточныя, потолки обшиты желѣзомъ. На станціи имѣется три поворотныхъ круга, діаметромъ въ 63', 42' и 36' 8'':—послѣдній кругъ служитъ только для поворачиванія вагоновъ. При депо имѣется каменная кузница, длиною въ 3,53 п. с., шириною въ 2,04 п. с. площадью въ 7,2 кв. саж., жестяницкая, длиною и шириною по 3,14 пог. саж., площадью въ 9,84 кв. саж. и подвалъ каменный для храненія смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ, длиною въ 3,3 п. с., шириною въ 1,54 п. с., площадью 5,08 кв. саж.

Оборудованіе депо состоитъ изъ одного токарнаго станка для металла, двухъ сверлильныхъ станковъ и дифференціальнаго блока на 1,5 тонны; горновъ постоянныхъ въ кузницѣ имѣется одинъ на два огня и одинъ переносный. Верстаковъ слесарныхъ имѣется 9,6 п. с., тисковъ слесарныхъ 6 штукъ. Въ депо исполняется текущій ремонтъ паровозовъ, обслуживающихъ перегонъ

Батраки-Обшаровка и маневровыхъ и, главнымъ образомъ, производится исправленіе вагоновъ при передачѣ ихъ на Сызрано-Вяземскую и Казанскую ж. д. Такихъ вагоновъ было исправлено въ 1909 году 47.807. Для обслуживания поѣздовъ на перегонѣ Батраки-Обшаровка (на которомъ вслѣдствіе слабости Волжскаго Александровскаго моста движеніе восьмиколесныхъ паровозовъ не допускается) и для маневровъ въ Батракахъ имѣется въ постоянной командировкѣ 21 шестиколесный паровозъ.

Отопленіе обоихъ зданій паровое, для чего имѣются два котла, поверхностью нагрѣва по 2 кв. метр. и два небольшихъ котла, поверхностью нагрѣва по 1,6 кв. метр. Освѣщеніе депо керосиновое, обыкновенными лампами.

Тракціонныхъ путей всего 501 саж.; въ томъ числѣ 437 саж. для ремонта вагоновъ.

Водоснабженіе ст. Батраки производится изъ р. Волги, жесткость воды 15,74°, вода для питья годна.

Въ виду большой разности горизонтовъ высокихъ и низкихъ водъ рѣки Волги, достигающей до 7 саж., необходимо было установить подвижную водокачку въ особо приспособленномъ вагонѣ на рельсахъ, доходящихъ до воды подъ угломъ 30°; передвиженіе вагона въ зависимости отъ уровня воды производится по рельсамъ посредствомъ ворота, при чемъ водоприемный резиновый рукавъ спускается въ одинъ изъ трехъ колодцевъ, устроенныхъ вдоль рельсоваго пути. Напорная линія при этомъ соотвѣтственно уменьшается.

Оборудованіе состоитъ изъ одного вертикальнаго котла сист. Шухова съ пов. нагрѣва въ 10,22 кв. метровъ и раб. давленіемъ 8 атм. и одного горизонтальнаго насоса системы Вортингтона размѣромъ 10 × 8 × 10" съ подачей до 6 куб. саж. въ часъ. Мощность оборудованія достаточная.

Изъ депо Подкомиссія перешла въ товарную контору и нашла помѣщеніе ея вполне достаточнымъ, при чемъ изъ доклада начальника сл. движенія выяснилось, что грузы, идущіе отсюда въ Москву, слѣдуютъ всѣ по Московско-Казанской ж. д.

Изъ товарной конторы Подкомиссія прошла къ пакгаузу, который былъ осмотрѣнъ; пакгаузъ представляетъ собой большой крытый сарай, высокій, площадью въ 336,70 кв. саж. и вмѣстимостью до 112 вагоновъ; недостатокъ, который былъ замѣченъ при осмотрѣ подобнаго пакгауза на ст. Сызрань Сызрано-Вяземской ж. д., имѣетъ мѣсто и здѣсь, т. е., ширина платформы длинной задней стороны этого пакгауза недостаточна (0,25 саж.), въ остальномъ же помѣщеніе не оставляетъ желать лучшаго.

Изъ пакгауза Подкомиссія перешла къ осмотру перегрузочной платформы, представляющей собой сарай, въ который входятъ два пути, раздѣленные высокой асфальтовой платформой;

на этихъ двухъ путяхъ помѣщаются вагоны и главнымъ удобствомъ такого рода сооруженія является то, что все пространство платформы и надъ вагонами покрыто крышей и обшито съ боковъ. Сарай имѣеть сквозной проходъ. Существующая на ст. Батраки перегрузочная платформа недостаточна, по мнѣнію управленія Самаро-Златоустовской ж. д., вслѣдствіе чего въ 1910 г. было отпущено 35.000 руб. на устройство перегрузочной платформы, длиною въ 100 п. саж. съ путями и навѣсомъ надъ ними для переработки до 80 вагоновъ въ сутки.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную кондукторскихъ бригадъ, старый каменный домъ, при чемъ начальникомъ сл. движенія было сообщено, что эта дежурная является старотипной и въ настоящее время дежурныя по этому типу не строятся; новыя же помѣщенія, предназначаемыя для этой цѣли, построены съ такимъ расчетомъ, чтобы были соблюдены всѣ необходимыя условія, которыя въ данномъ случаѣ должны имѣть мѣсто; такая новая кондукторская выстроена на ст. Самара.

При ст. Батраки имѣется складъ топлива, на которомъ находятся нефть и дрова; для храненія нефти устроенъ 1 бакъ емкостью въ 250.000 пуд. Наличіе нефтяныхъ остатковъ на 1 іюня 1910 года—44.698 пуд., дровъ—906 куб. саж.

Далѣе Подкомиссія перешла въ деревянный домъ, предназначенный для технической конторы и жилыхъ помѣщеній агентовъ сл. движенія. Помѣщенія эти вполне достаточны.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ другой длинной перегрузочной платформѣ, законченной постройкой лишь въ 1909 году и представляющей собой длинную, узкую, высокую деревянную платформу, имѣющую по бокамъ рельсовые пути. Длина этой платформы 120 саж. Стоимость ея постройки 10.000 руб., за кредитъ по VII отд.

Въ 1909 году по § 9 смѣты расходовъ Управленія желѣзныхъ дорогъ было отпущено на отчужденіе земли для развитія ст. Батраки 40.000 руб. По полученнымъ отъ представителей Самаро-Златоустовской ж. д. свѣдѣніямъ выяснилось, что за отчужденную землю у крестьянъ села Батраковъ и Старыхъ Костычей уплачено 16.424 руб. 55 коп., сумма же 23.575 руб. 45 коп. остается свободной.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо ряда другихъ жилыхъ домовъ для служащихъ, расположенныхъ въ саду, а также мимо подвижной водокачки и возвратилась къ пассажирскому зданію.

Къ этому времени съ поѣздомъ № 5 прибылъ членъ Высшей Комиссіи Д. И. Герценвицъ и Подкомиссія въ пополненномъ составѣ въ 9 час. 35 мин. пополуночи отбыла со ст. Батраки въ Самару

Слѣдую по первому участку сл. пути, протяженіемъ 109 верстѣ, Подкомиссія отмѣтила, что балластный слой въ этомъ участкѣ не имѣетъ достаточной высоты.

Балластъ для перваго участка берется изъ карьера 87 вер. (при разѣздѣ Жигули). Этотъ карьеръ расположенъ на участкѣ земли въ 34 десятины, арендованномъ у удѣльнаго вѣдомства по 1927 годъ за 9.700 руб. Вывозка балласта сдается съ подряда по 1 руб. 80 коп.—1 руб. 90 коп. съ кубической сажени, но при этомъ приходится вывозить по той же приблизительно цѣнѣ и сѣмъ, т. е., слой земли, прикрывающій балластъ, при чемъ на каждую кубическую сажень балласта нужно вывозить 0,60—0,70 куб. саж. сѣма, почему кубическая сажень балласта, не считая другихъ накладныхъ расходовъ (содержаніе карьера, постъ, телеграфъ) обходится около 3 руб. 20 коп., а съ накладными расходами, но не считая стоимости перевозки, до 4 руб.

Между тѣмъ, балластъ этого карьера настолько неудовлетворителенъ, что является настоятельно необходимымъ замѣнить его другимъ.

Этотъ карьеръ былъ арендованъ, главнымъ образомъ, для постройки второго пути участка Батраки-Кинель и въ настоящее время уже использованъ въ значительной части (около 40.000 куб. саж.).

Начальникъ сл. пути обратилъ вниманіе Подкомиссії на то обстоятельство, что выдувается балластъ въ большемъ количествѣ, чѣмъ дается по смѣтѣ на пополненіе (полагается 8 куб. саж. на версту при двухпутномъ участкѣ, выдувается же 10—12 куб. с.), вслѣдствіе чего управленію Самаро-Златоустовской ж. д. приходится обращать особое вниманіе на это явленіе и изыскивать средства борьбы съ нимъ.

Рельсы, лежащія на этомъ участкѣ, разнообразны: такъ, на участкѣ Батраки-Обшаровка лежатъ рельсы въ $22\frac{1}{2}$, 24 (сиб.) и $24\frac{1}{3}$ фунта въ погонномъ футѣ. Въ переданной въ Высшую Комиссію таблицѣ подробно указывается какъ имѣющійся типъ рельсъ, такъ и предполагаемая замѣна другими типами и количество такихъ рельсъ.

Шпалы на Самаро-Златоустовской ж. д. пропитанныя; пропитка производится на шпалопропиточномъ заводѣ на разѣздѣ Дема, о чемъ будетъ сказано ниже.

Шпалы приобрѣтаются исключительно матеріальной службой и сл. пути участвуетъ лишь при обсужденіи вопроса о количествѣ приобрѣтаемыхъ шпалъ и затѣмъ въ приемкѣ шпалъ.

Состояніе пути, въ общемъ, удовлетворительное. Профиль пути заставляеть обратить на себя особое вниманіе, и въ настоящее время управленіемъ Самаро-Златоустовской ж. д. выработанъ проектъ смягченія уклоновъ въ нѣкоторыхъ частяхъ этого участка отъ Батраковъ къ Александровскому мосту.

При слѣдованіи Подкомиссіи по Александровскому мосту черезъ Волгу, поѣздъ былъ остановленъ посреди моста для осмотра его. При обследованіи одного изъ устоевъ моста, представителями дороги были указаны трещины въ этомъ устоѣ, при чемъ особый установленный приборъ показываетъ стрѣлкой постоянно нѣкоторое отклоненіе.

Остановка на мосту и осмотръ его явились слѣдствіемъ доложенныхъ Подкомиссіи свѣдѣній объ Александровскомъ мостѣ: было сообщено, что для исполненія ожидаемыхъ въ 1912 году перевозокъ черезъ этотъ мостъ придется пропускать до 87 поѣздовъ въ сутки, въ дѣйствительности же мостъ не можетъ пропускать болѣе 70 поѣздовъ, считая въ этомъ числѣ 5 паръ пассажирскихъ со скоростью по мосту въ 15 верстъ въ часъ и принимая скорость для товарныхъ поѣздовъ 10 верстъ въ часъ.

Самъ по себѣ мостъ слишкомъ слабый, рассчитанъ по нормамъ 1876 года, чѣмъ и объясняется постоянная значительная смѣна заклепокъ. Содержаніе моста обходится чрезвычайно дорого, оно достигаетъ 7.500 руб. въ годъ, при чемъ количество смѣняемыхъ заклепокъ доходитъ до 20.000 шт. (необходимость смѣны заклепокъ опредѣляется выстукиваніемъ). На переклепку ежегодно ассигнуется 3.000 руб.

Вслѣдствіе вышеупомянутаго обстоятельства, поѣзда, ведомые на участкѣ Обшаровка-Самара восьмиколесными товарными паровозами, должны для слѣдованія по перегону Обшаровка-Батраки при шестиколесныхъ паровозахъ, единственно допустимыхъ на Волжскомъ мосту, или пересоставляться для слѣдованія одной тягой, или обслуживаться безъ пересоставленія поѣздовъ двойной тягой шестиколесными паровозами (послѣднее дѣлается въ дѣйствительности, для чего въ Батракахъ имѣется въ постоянной командировкѣ 12 паровозовъ, соединенныхъ въ постоянныя двойки). Какъ одинъ, такъ и другой способъ соединень съ неудобствами: для пересоставленія поѣздовъ потребовались бы въ Обшаровкѣ лишніе пути, маневровые паровозы, лишній штатъ сцѣпщиковъ, составителей и т. д. При обслуживаніи поѣздовъ на участкѣ Батраки-Обшаровка двойной тягой шестиколесными паровозами, излишне увеличивается процентъ пробѣга двойной тягой, неиспользовывается полностью силы двухъ шестиколесныхъ паровозовъ, а въ случаѣ обслуживанія поѣздовъ на участкѣ Обшаровка-Самара двойной тягой восьмиколесными паровозами для увеличенія пропускной способности этого участка, въ Обшаровкѣ все равно приходится пересоставлять поѣзда. Для избѣжанія всѣхъ этихъ неудобствъ необходимо, по мнѣнію управленія Самаро-Златоустовской ж. д., смягчить профиль перегона Батраки-Обшаровка такимъ образомъ, чтобы

составъ, ведомый по этому участку однимъ шестиколеснымъ паровозомъ, равнялся составу, ведомому на участкѣ Обшаровка-Самара однимъ восьмиколеснымъ паровозомъ.

Какъ какъ полногрузные груженные поѣзда по участку Самара-Обшаровка преимущественно двигаются въ направленіи съ востока на западъ, то предположено ограничиться смягченіемъ уклоновъ лишь въ этомъ направленіи, для чего придется передрѣлать профиль на 6, 7, 10, 11 и 12 верстахъ. На эту работу по расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ испрашивается 200.000 руб., и Подкомиссія признала отпускъ кредита необходимымъ.

Затѣмъ Подкомиссія, по осмотрѣ моста, отбыла далѣе.

Какъ характерное явленіе въ отношеніи движенія поѣздовъ, слѣдуетъ отмѣтить, что таковое производится отъ Батраковъ до Александровскаго моста по правому пути и отъ моста къ Самарѣ по лѣвому.

Затѣмъ была пройдена безъ осмотра ст. Обшаровка, причемъ по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ представителей Самаро-Златоустовской ж. д., ст. Обшаровка является вспомога-тельной станціей для Батраковъ и имѣетъ около 11 верстъ путей.

Работа ст. Обшаровка.

По свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д. за 1909 г. всего грузовъ малой скорости:

отправлено	290.080 пуд.
прибыло	52.057 „

Всего грузовъ большой и пассажир. скорости:

отправлено	11.526 „
прибыло	5.501 „

Работа станціи выразилась за 1909 г.:

поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

большой и средней скорости . . .	5.362 „
малой скорости	10.850 „

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	864 „
прибывшихъ на станцію	872 „

Количество товарныхъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	5.343 „
прибывшихъ на станцію	5.467 „

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

нагружено	291.322 „
перегружено	—
выгружено	67.325 „

Всего 358.647 пуд.

Въ 1909 году на укладку дополнительныхъ путей на ст. Обшаровка и Безенчукъ было отпущено 30.000 рублей, но къ работамъ до сего времени не было приступлено. Управленіемъ Самаро-Златоустовской ж. д. было сообщено, что работы эти связаны съ переустройствомъ профиля, поэтому приступъ къ нимъ былъ отложенъ до 1910 года, такъ какъ, начавъ ее въ половинѣ строительнаго періода, невозможно было бы окончить до зимы, а оставлять на зиму незаконченныя работы управленіе считало небезопаснымъ для движенія поѣздовъ.

При станціи Обшаровка имѣется складъ матеріальной сл., на которомъ находятся дрова и нефть, для храненія которой устроенъ I бакъ, емкостью въ 150.000 пудовъ; наличіе нефтяныхъ остатковъ на 1-е іюня 1910 года 105.623 пуда, дровъ—22 куб. саж.

На ст. Обшаровка имѣется складовъ и складочныхъ помѣщеній сл. движенія: пакгауз. 36,75 кв. саж. на 12,25 ваг.; открытыхъ платформъ 200 кв. саж. на 66,67 ваг.; площадь участковъ, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ 30 кв. саж. на 10 ваг.; площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ 3280 кв. саж. на 1093,33 ваг.; 3 приписныхъ склада, вмѣстимостью въ 46.800 пуд.

Д е п о.

Въ Обшаровкѣ оборотное депо для восьмиколесныхъ паровозовъ, обслуживающихъ участки Самара—Обшаровка, занимаетъ одно паровозное зданіе на девять стойлъ, на трехъ путяхъ; длина зданія—27,10 саж., ширина 8,20 саж., площадь—222,22 кв. саж. Въ депо потолка нѣтъ: желѣзныя стропила зданія имѣютъ двойную подшивку. Надъ каждымъ стойломъ — двѣ вытяжныя трубы безъ опускныхъ колпаковъ. Промывательныхъ крановъ въ депо четыре. Поворотный кругъ при депо—одинъ, діаметромъ въ 63'. Въ депо имѣется одинъ токарный станокъ, одинъ сверлильный, одно точило—всѣ ручного дѣйствія. При депо имѣется маленькая кузница, размѣрами 2,57×1,70=4,37 кв. саж. и въ ней одинъ постоянный горнъ на одинъ огонь. Верстаковъ слесарныхъ имѣется 3 п. с. и четверо тисковъ. Депо отапливается дровами посредствомъ девяти печей Тимоховича. Освѣщеніе депо керосиновое. Полезная длина тракціонныхъ путей—474 саж.

При осмотрѣ депо по возникшему вопросу о подвижномъ составѣ Самаро-Златоустовской ж. д., между прочимъ, было сообщено, что на всей сѣти Самаро-Златоустовской ж. д. имѣется около 75 паровозовъ и 5.000 вагоновъ лишнихъ; товарныя же платформы, которыя были въ излишкѣ (около 850 штукъ), Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ были сданы въ аренду на другія дороги.

Водоснабженіе ст. Обшаровка производится изъ р. Ерыкла, жесткость воды 20,56° нѣм., мощность источника достаточная вода, для питья негодна; поверхность нагрѣва котла 18,5 кв. м.; производительность насоса 6 куб. саж. въ часъ; мощность оборудованія достаточная.

На семь участкѣ слѣдованія путь не имѣетъ щебенчатого покрытія.

Ст. Мыльная также была пройдена безъ остановки.

Ст. Самара пропускала въ 1909 году въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

	Въ среднемъ за годъ въ сутки.			Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товарн.	Всего.	Пасс.	Товарн.	Всего.
По направленію къ Батракамъ	5	18	23	5	22	27
По направленію къ Кинелю	7	19	26	7	22	29
По направленію къ Самара-Пристань.	—	6	6	—	9	9
Итого	12	43	55	12	53	65

При этомъ размѣрѣ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году на ст. Самара по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

пріемъ и отправленіе въ совокупности:

По направленію.	Въ среднемъ за годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
къ Батракамъ и обратно	1.188	1.603 ваг.
„ Кинелю и обратно	1.392	1.531 „
„ Самаръ-Пристань и обратно	90	135 „
Итого	2.670	3.269 „

Для выполненія этой работы на ст. Самара служатъ пути числомъ 53, протяженіемъ 57,915 верстъ.

Въ 1909 году вагонооборотъ ст. Самара выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

- 1) отправлено со станціи—478949 вагоновъ.
прибыло на станцію —478330 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.:
 поѣздами большой скорости—100.139 вагон. и
 „ малой „ —857.140 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрено товарныхъ поѣздовъ со слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Самара и отъ ст. Самара въ сутки:

	Товар. поѣзд.	Съ числ. вагоновъ.
1) отъ Самары къ Батракамъ	33	1.026
2) „ Батраковъ къ Самарѣ	33	1011
3) „ Самары къ Кинелю	31	986
4) „ Кинеля къ Самарѣ	33	1.192
5) „ Самары къ Самарѣ-пристань .	15	225
6) „ Самары-пристань къ Самарѣ .	15	180

Грузооборотъ за 1909 г. былъ:

1) нагружено на станціи —34.656.520 пуд.,
2) перегружено „ „ — 2.660.220 „
3) выгружено „ „ —19.440.511 „

Итого—56.757.251 пуд.

Гор. Самара, будучи расположенъ на перекресткѣ двухъ великихъ путей сообщенія, какъ р. Волга, съ одной стороны и узелъ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ, съ другой,—является очень крупнымъ перевалочнымъ пунктомъ для товаровъ, идущихъ съ портовъ Каспійскаго моря и городовъ Поволжья на Самаро-Златоустовскую, Ташкентскую, Средне-Азіатскую и другія связанныя съ ними жел. дороги, и для товаровъ, идущихъ по сказаннымъ желѣзнымъ дорогамъ на воду.

Въ виду выраженнаго Подкомиссіей желанія осмотрѣть какую-либо казарму сл. пути на этомъ участкѣ, на разѣздѣ Майтуга была сдѣлана остановка въ 11 час. утра и Подкомиссія осматривала деревянную казарму, въ которой помещаются дорожный мастеръ, старшій рабочій и ремонтные рабочіе. Квартира дорожнаго мастера занимаетъ 3 комнаты съ кухней, вполне достаточныя для семейнаго дорожнаго мастера; старшій рабочій занимаетъ двѣ комнаты, при чемъ въ одной изъ нихъ устроена и кухня; для ремонтныхъ рабочихъ отведена одна, небольшихъ размѣровъ, комната. Слѣдуя отъ этого дома къ станціонному зданію, Подкомиссія прошла мимо другого дома, предназначеннаго для квартиръ служащихъ сл. движенія, и простого деревяннаго сарая, занятаго во время проѣзда Подкомиссіи для лѣтнихъ квартиръ служащихъ и рабочихъ.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла въ Самару, и въ 12 час. 55 мин. прибыла на ст. Самара, гдѣ была встрѣчена начальникомъ Самаро-Златоустовской ж. д. и предсѣдателемъ Восточнаго по-раіоннаго комитета.

Въ 1 час. 10 мин. пополудни Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Самара, начавъ его съ пассажирскаго вокзала.

Пассажирское зданіе является очень тѣснымъ и не отвѣчающимъ своему назначенію: для пассажировъ I и II классовъ имѣются собственно два зала: первый сравнительно небольшихъ размѣровъ, въ которомъ ютятся и пассажиры, и буфетъ, и второй вдвое больше перваго; послѣдній, гдѣ, между прочимъ, находится билетная касса, совершенно неприспособленъ для пассажировъ I и II классовъ: въ немъ лишь стоятъ длинныя скамейки и онъ служитъ для прохода съ перрона на улицу; оба эти помѣщенія соединены корридормъ, изъ котораго устроенъ выходъ на платформу. Помѣщеніе уборныхъ тѣсное и грязное. Залъ III класса совершенно не отвѣчаетъ своему назначенію и, чтобы иллюстрировать его недостаточность, достаточно указать, что въ дни пребыванія въ Самарѣ Подкомиссіи приходилось не разъ наблюдать въ теченіе дня, а также и ночью, пассажировъ III класса, лежавшихъ на полу и на мостовой, прилегающей къ вокзалу, а также на перронѣ и на всѣхъ прилегающихъ къ этому помѣщенію площадкахъ и ступенькахъ.

Помѣщеніе, занимаемое сл. движенія, также тѣсно; второй этажъ вокзальнаго помѣщенія отведенъ для телеграфа и агентовъ перваго отдѣленія сл. движенія. Единственно сносное помѣщеніе—это канцелярія перваго отдѣленія.

Поэтому необходимо отмѣтить, что если не представляется возможнымъ постройка новаго соотвѣтственнаго пассажирскаго зданія, то несомнѣнно необходимо вынести и пристроить рядомъ достаточное помѣщеніе для пассажировъ III класса.

Въ станціонномъ же зданіи, въ верхнихъ этажахъ, помѣщается канцелярія управленія дороги и нѣкоторыя службы; остальные службы, не помѣщающіяся за недостаткомъ мѣста въ зданіи вокзала, разбросаны по городу въ нѣсколькихъ специально арендуемыхъ дорогою домахъ.

По осмотру пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ, расположенный вблизи вокзала. Подкомиссія подробно не осматривала этотъ складъ, за исключеніемъ одного помѣщенія, которое представляетъ собой высокой обширный сарай, сплошь занятый различными матеріалами, причемъ начальникомъ матеріальной сл. было доложено, что въ матеріальномъ складѣ имѣется довольно значительное число предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія, но числящихся на счету дороги. Въ день посѣщенія Подкомиссіей вышепоименованнаго матеріальнаго сарая въ немъ находилось матеріаловъ на сумму до 614 тыс. руб. Сарай этотъ деревянный и представляетъ большую опасность въ пожарномъ отношеніи.

Отсюда Подкомиссія перешла въ контору главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ Самарскихъ мастерскихъ, занимающую хорошее достаточное помѣщеніе и соединенное непосредственно съ помѣщеніемъ паровозо-сборной.

По осмотрѣ конторы Подкомиссія прослѣдовала въ паровозо-сборную и приступила къ осмотру мастерскихъ.

Передъ осмотровъ мастерскихъ представителями Самаро-Златоустовской ж. д. были доложены общія свѣдѣнія о мастерскихъ Самаро-Златоустовской ж. д.

Самаро-Златоустовская ж. д. оборудована двумя главными мастерскими: въ Самарѣ и Уфѣ.

Обѣ мастерскія были выстроены тогда, когда численность подвижного состава и размѣры его были весьма ограничены; это въ особенности относится къ Самарскимъ мастерскимъ, выстроеннымъ для надобностей бывшей Оренбургской дороги, на которой не имѣлось ни одного восьмиколеснаго паровоза или вагона; при переходѣ Оренбургской дороги въ казну, когда стали по ней курсировать восьмиколесные паровозы и вагоны, недостаточность размѣровъ стойлъ сразу сказалась; дала себя также въ высокой степени почувствовать и недостаточность площади мастерскихъ, въ особенности при все увеличивающихся размѣрахъ движенія; между тѣмъ, территорія, занимаемая этими мастерскими, такъ стѣснена главнымъ путемъ дороги, кладбищами и вокзаломъ,—что уширить ея совершенно не представляется возможнымъ. Поэтому при устройствѣ крайне необходимыхъ добавочныхъ помѣщеній пришлось ограничиться постройками сообразно съ мѣстомъ, а не съ потребностью, отъ чего нерѣдко страдали прежнія помѣщенія и крайне были стѣснены дворъ и пути мастерской.

Уфимскія мастерскія находились въ нѣсколько лучшемъ положеніи, такъ какъ выстроены позже. Но по своему мѣстоположенію онѣ уже теперь не допускаютъ увеличенія площади, ими занимаемой, и постройка новыхъ корпусовъ и уширеніе существующихъ почти невозможно. Въ виду этого, на дорогѣ уже нѣсколько лѣтъ разрабатывается проектъ постройки новыхъ мастерскихъ вблизи ст. Самара, но вопросъ этотъ еще далекъ отъ окончательнаго разрѣшенія.

Самарскія мастерскія.

Самарскія смѣшанныя паровозныя и вагонныя мастерскія занимаютъ территорію общей площадью въ 10.000 кв. саж. Площадь крытыхъ помѣщеній равна 2.199 кв. саж. Всѣ станки и орудія мастерскихъ приводятся въ движеніе двумя паровыми машинами, размѣры которыхъ указаны въ нижеслѣдующей таблицѣ:

№№ по порядку.	Фирма, изготовившая машину, система и год поставки.	Мощность машинъ.	Парораспределение.	Диаметръ цилиндра.	Ходъ поршня.	Диаметръ маховика.	Число оборотовъ.	На какія мастерскія работаетъ.	Площадь машиннаго отдѣленія.
1	Заводъ Шнейдеръ и К ^о въ Крезе 1875 г.; горизонтальная одноцилиндровая.	50 л.с.	Золотники Мейера.	450 м/м.	1000 м/м.	3000	50	Токарный и кузнечный цехи.	7,8 кв.саж.
2	Заводъ Рихардъ Поле въ Ригѣ; вертикальная Компания, годъ постройки 1909 г.	100 л.с.	Цилиндрическіе золотники.	375 530	350	1900	200	Колесный цехъ и деревообдѣлочный.	16 кв.саж.

Для питанія этихъ машинъ паромъ имѣется въ котловыхъ шесть паровыхъ котловъ. Въ котловой при токарномъ цехѣ (площадью въ 28,8 кв. саж.) для питанія машины № 1 служитъ одинъ горизонтальный котелъ завода Шнейдера и К^о въ Крезе 1875 г.; трубчатый съ внутренней топкой, поверхностью нагрѣва въ 68 кв. метр., при рабочемъ давленіи въ 5 атмосферъ, и два старыхъ паровозныхъ котла (одинъ завода Русскаго Общества, другой завода Шнейдера въ Крезе), общей поверхностью нагрѣва въ 245 кв. метр., при рабочемъ давленіи въ 6,5 атмосферъ. Отопленіе котловъ нефтяное. Въ котловой при колесномъ цехѣ и деревообдѣлочной для питанія машины № 2 имѣются также три котла—одинъ водотрубный системы Бабкокъ и Вилькоккъ, завода Зиновьева въ Нарвѣ, поверхностью нагрѣва 50 кв. метровъ, при рабочемъ давленіи пара 10 атмосферъ, и два старыхъ паровозныхъ котла—постройки завода Русскаго Общества и завода Балдвина, общей поверхностью нагрѣва 225 кв. метр., при рабочемъ давленіи 6 атмосферъ; эти три котла отапливаются отчасти нефтью, но большей частью стружками отъ деревообдѣлочныхъ станковъ, обрубками и старымъ лѣснымъ матеріаломъ, остающимся отъ ремонта вагоновъ. При нефтяномъ отопленіи нефть подается къ форсункамъ въ котлы изъ баковъ, поставленныхъ на известной высотѣ, самотекомъ; въ баки нефть накачивается паровымъ насосомъ. Мятый паръ отъ машинъ расходуется на отопленіе зданій; во время сильныхъ морозовъ добавляется свѣжій паръ. Кромѣ паровыхъ двигателей, въ мастерской имѣется одинъ электромоторъ Общества Всеобщей Компаніи Электричества въ 10 лощ. силъ; діаметръ шкива—240 м/м., число оборотовъ 960; электромоторъ установленъ въ отдѣльно стоящей мастерской для ремонта дымогарныхъ трубъ и приводитъ въ движеніе 2 станка

для расточки дымогарныхъ трубъ, 1 станокъ для ихъ очистки и 1 ножницы для рѣзки желѣза. Токъ для электромотора получается отъ электрической станціи, установленной въ Самарскомъ депо.

Основные цеха.

Сборная паровозная.

Сборная мастерская (означенная на планѣ буквой А) прямоугольное каменное зданіе, длиной въ 22,35 саж., шириной въ 16,08 саж. и высотой отъ пола до карниза въ 2,92 саж. Площадь сборной 359 кв. саж. При сборной есть пристройка для заправочнаго стойла, длиной въ 9,75 саж., шириною въ 3,4 саж. площадью въ 33,15 кв.саж. Такимъ образомъ, вся площадь сборной равна 392,15 кв. саж. Въ сборной всего имѣется 16 стойлъ, изъ которыхъ одно занято для слесарныхъ работъ по отдѣлкѣ паровозныхъ частей, а остальные служатъ для подъема паровозовъ. Кромѣ того, имѣется 1 заправочное стойло, служащее вмѣстѣ съ тѣмъ и для въѣзда въ мастерскія. По серединѣ зданія, по его длинѣ, имѣется канава, шириною въ 4,38 саж., для телѣжки. Длина каждаго стойла—5,85 саж.

Стропила въ зданіи деревянные, поддерживаемыя деревянными же колоннами.

Для освѣщенія имѣется 94 лампочки накаливанія, 1 дуговой фонарь въ 8 амперъ и два дуговыхъ фонаря „Лилипутъ“.

Отопленіе мятымъ паромъ отъ машины № 1.

Оборудованіе сборной.

Въ сборной имѣется: 1) одна телѣжка съ ручнымъ приводомъ для передвиженія паровозовъ, 2) три комплекта подъемныхъ козелъ системы Беккера, подъемной силы въ 26 тоннъ, 17 тоннъ и 10 тоннъ; 3) 8 деревянныхъ домкратовъ, подъемной силы на 12 тоннъ; 4) 12 дифференциальныхъ блоковъ, подъемной силы отъ $\frac{1}{2}$ до 5 тоннъ; 5) два переносныхъ станка для расточки цилиндровъ, приводимыхъ въ движеніе отъ переносныхъ же моторовъ; 6) верстаковъ слесарныхъ 52 погон. саж.; при нихъ тисковъ слесарныхъ 108. Станковъ механическихъ въ сборной нѣтъ; переносные станки для расточки цилиндровъ и т. п., которыми пользуется сборный цехъ въ случаѣ надобности, приписаны къ инвентарю токарнаго цеха.

Слесарно-пригоночная занимаетъ часть вагоносборной, площадью въ 16,96 кв. саж., оборудованіе ея состоитъ изъ 1 шлифовальнаго станка, 6,6 пог. саж. верстаковъ и 15 шт. слесарныхъ тисковъ.

Тендерная мастерская.

Тендерная мастерская (В) прямоугольное деревянное зданіе, длиной въ 12,5 саж., шириною въ 5 саж., высотой въ 2,5 саж., всего занимаетъ площадь 62,5 кв. саж., это помѣщеніе временное—построенное въ 1907 году. Для постановки тендеровъ по длинѣ зданія уложено два пути, разстояніе между осями которыхъ

равно 2,3 пог. саж.; восьмиколесныхъ тендеровъ на одномъ пути можно помѣстить только одинъ, шестиколесныхъ—два. Стропила зданія деревянные, поддерживаемыя деревянными же колоннами; отопленіе производится четырьмя чугунными печами. Освѣщеніе электрическое—посредствомъ 18 лампъ накаливанія. Тендерная оборудована однимъ комплектомъ подъемныхъ козелъ Беккера, подъемной силы въ 12 тоннъ, 7,5 пог. саж. слесарныхъ верстаковъ и 13 тисками. Въ случаѣ нужды въ блокахъ, таковые берутся изъ сборной мастерской.

Котельная мастерская.

Котельная мастерская (Б) помѣщается въ деревянной пристройкѣ къ сборной мастерской (во время осмотра мастерскихъ Подкомиссіей мастерская возобновлялась, такъ какъ существовавшая пристройка пришла въ полную ветхость, грозила паденіемъ и потому была разобрана). Размѣры пристройки: длина—7,7 пог. саж., ширина—7,5 пог. саж. и высота—2,8 пог. саж. Площадь—57,7 кв. саж. Стропила деревянные, отопленіе—четырьмя печами; освѣщается шестью лампами накаливанія и однимъ дуговымъ фонаремъ. Въ котельной помѣщается четыре паровозныхъ котла. При котельной снаружи имѣется маталлическій навѣсъ, длиною въ 8,7 пог. саж., шириною въ 4,7 пог. саж. и высотой въ 2 саж. Площадь, покрытая навѣсомъ,—40,9 кв. саж.

При котельной имѣются 2 круглыхъ угольныхъ горна и печь для отжига котельныхъ листовъ, отопливаемая дровами и валцы для сгибанія котельныхъ листовъ. Подъемными приспособленіями пользуются изъ числа имѣющихся въ сборной.

Въ котельномъ отдѣленіи ремонтируются какъ паровозные котлы паровозовъ, ремонтируемыхъ въ мастерскихъ, такъ и котлы постоянныхъ машинъ, водокачальныхъ и пр., поступающіе съ линіи.

Производительность паровознаго отдѣла:

	Г о д ы	
	1908.	1909.
Выпущено паровозовъ изъ капит. ремонта	29	32
” ” ” малаго ”	12	7
” тендеровъ ” ” ”	1	3

Основные цеха вагоннаго отдѣла.

Сборная для пассажирскихъ вагоновъ.

Сборная для пассажирскихъ вагоновъ (отмѣченная на планахъ буквами И и К) помѣщается въ двухъ прямоугольныхъ сообщающихся между собою корпусахъ, расположенныхъ перпендикулярно другъ къ другу. Оба зданія каменные. Одно зданіе (И) занимаетъ въ длину 26 саж., въ ширину 7,76 саж. и въ высоту 2,6 саж., другое (К) имѣетъ въ длину 22,38 саж. и въ ширину 6,5 саж. Общая площадь помѣщенія—351,4 кв. саж., но такъ какъ

часть этой площади (означенная буквой Д) занята токарной мастерской и другая часть (означенная буквой а) слесарно-пригоночной, то для собственно вагоно-сборной остается площадь въ 314 кв. саж. Въ вагоно-сборной имѣется 3 длинныхъ пути и 6 короткихъ, на которыхъ могутъ помѣститься 4 восьмиколесныхъ вагона и 6 короткихъ пассажирскихъ вагоновъ двухосныхъ (IV класса стараго типа). Разстояніе между осями путей 1,7 саж. Стропила деревянныя поддерживаются деревянными колоннами. Помѣщеніе освѣщается 38 лампами накаливанія. Отопленіе мятымъ паромъ отъ машины № 1; въ сильные морозы температура повышается двумя чугунными печами.

Кромѣ описаннаго помѣщенія (И и К) имѣется еще для ремонта пассажирскихъ вагоновъ деревянный сарай на рельсовыхъ стойкахъ, обозначенный на планѣ буквою К. Длина его—19,4 саж., ширина—7,4 саж., высота—2,8 с., площадь—143,5 кв. саж. Въ помѣщеніи проложены три пути, на которыхъ можетъ помѣститься 6 восьмиколесныхъ вагоновъ. Разстояніе между осями путей—2,4 саж. Стропила деревянныя, отопленіе 4-мя чугунными печами. Освѣщается сарай 3-мя лампами накаливанія и двумя дуговыми фонарями.

Оборудованіе составляютъ:

телѣжка для передвиженія вагоновъ	1,
комплектовъ козелъ системы Беккера, подъемной силы отъ 4 до 10 тоннъ	4,
домкратовъ деревянныхъ, подъемной силы въ 12 тоннъ каждый	20

Для ремонта товарныхъ вагоновъ отдѣльнаго крытаго помѣщенія не имѣется и ремонтъ ихъ производится на дворѣ мастерской.

Малярная для вагоновъ (З)—общая съ малярной для паровозовъ.

Вспомогательные цехи вагоннаго отдѣла.

Деревообдѣлочная.

Деревообдѣлочная и столярная помѣщаются въ двухэтажномъ каменномъ зданіи (показ. на планѣ подъ буквой О). Деревообдѣлочная занимаетъ первый этажъ, второй занятъ столярной. Длина зданія—8,9 саж., ширина—8,5 саж., площадь—75,6 кв. саж., высота 1 этажа—2,5 саж., а второго—1,7 саж.

Помѣщеніе крыто желѣзомъ по деревяннымъ стропиламъ. Отопленіе производится мятымъ паромъ отъ машины № 2. Освѣщается помѣщеніе 59 лампами накаливанія.

Оборудованіе слѣдующее:

круглая пила	1,
ленточныхъ пиль	2,
токарный станокъ по дереву	1,

станокъ фальцовочный	1,
станковъ строгальныхъ	3,
„ долбежно-сверлильныхъ	2,
станокъ шипорѣзный	1,
„ для точки строгальныхъ ножей	1,
столярныхъ верстаковъ	46,

Слесарная.

Слесарная (указанная на планѣ буквой М) устроена въ крытомъ помѣщеніи, образовавшемся при перекрытіи бывшего двора мастерской между малярной и вагонной мастерскими. Всего: длина помѣщенія—16,9 саж., ширина—5,9 саж., площадь—99,7 кв. саж. Небольшая часть этой площади отведена подъ обойную (27,9 кв. саж.) и подъ контору вагоннаго цеха (15,8 кв. саж.); на долю слесарной приходится площадь въ 56 кв. саж. Стропила въ помѣщеніи деревянные на рельсовыхъ стойкахъ; вдоль крыши для освѣщенія устроенъ фонарь; отопленіе производится мятымъ паромъ отъ машины № 1. Освѣщается слесарная лампами накаливанія.

Оборудованіе состоитъ изъ:

станка для изгибанія трубъ	1,
верстаковъ слесарныхъ	12 п. с.,
тисковъ слесарныхъ	44 шт.,

Обойная.

Обойная (отмѣчена на планѣ буквой Л) занимаетъ часть помѣщенія слесарной; длина отдѣленія—9,3 саж., ширина—3 саж., площадь—27,9 кв. саж., высота помѣщенія 2,7 саж. Стропила и отопленіе такія же, какъ и въ слесарной. Для освѣщенія служатъ 9 лампъ накаливанія.

Оборудованіе обойной состоитъ изъ одной машины для трепанія волоса (помѣщается, въ виду того, что при трепаніи получается много пыли, въ старомъ кузовѣ вагона во дворѣ мастерскихъ) и двухъ швейныхъ машинъ.

Производительность вагоннаго отдѣла за 1908 и 1909 годы представляется въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Г о д ы.	
	1908.	1909.
Выпущено пассажирскихъ вагоновъ изъ капитальнаго ремонта	30	24
Выпущено пассажирскихъ вагоновъ изъ средняго ремонта	10	9
Выпущено пассажирскихъ вагоновъ малаго ремонта и періодическаго осмотра	31	39
Выпущено пассажирскихъ IV класса изъ большаго ремонта	33	13
Выпущено пассажирскихъ IV класса изъ средняго ремонта	16	12

	Г о д ы.	
	1908.	1909.
Выпущено пассажирских IV класса малаго ремонта и годичнаго осмотра	54	69
Выпущенно товарныхъ вагоновъ возобновлен-ныхъ и капитально отремонтированныхъ	105	105
Выпущено товарныхъ конвенціоннаго осмотра .	104	356
„ теплушекъ изъ годичнаго осмотра .	228	325
„ товарныхъ вагоновъ изъ малаго ре-монта	185	142
„ платформъ изъ большаго ремонта .	47	27
„ „ конвенціоннаго осмотра .	114	132
„ „ малаго ремонта	30	56
„ цистернъ изъ большаго ремонта . .	9	19
„ „ „ конвенціон. осмотра .	31	50
„ „ „ малаго ремонта	10	14

Вспомогательные цеха—общіе для паровознаго и вагоннаго отдѣловъ.

Малярная.

Малярная—общая для паровозовъ и вагоновъ—помѣщается въ каменномъ корпусѣ—длиною въ 20 пог. саж., шириною въ 7,9 пог. саж. и высотой въ 2,5 саж. (на планѣ отмѣчена буквою З). Площадь помѣщенія—158 кв. саж. Вдоль помѣщенія проложено три пути, длиною въ 18,2 саж. каждый; на каждомъ пути можетъ помѣститься два восьмиколесныхъ вагона; разстояніе между осями путей—2,4 пог. саж. Стропила деревянные на деревянныхъ колоннахъ. Освѣщается малярная 29-ю лампочками накаливанія. Отопленіе производится мятымъ паромъ отъ машины № 1.

Оборудована малярная—1 краскотеркой вальцевой и 4-мя плитами съ камнями для растиранія красокъ.

Токарно-механи- ческій цехъ.

Токарно-механическая мастерская въ каменномъ корпусѣ (отмѣченномъ на планѣ буквой Д). Длина корпуса—25 пог. саж., ширина—7,96 пог. саж., высота—2,85 пог. саж., общая площадь помѣщенія—199 кв. саж.; часть этого помѣщенія, площадью въ 15,37 кв. саж., занята инструментальной. Кромѣ этого, подъ токарную мастерскую занята часть помѣщенія вагонноборной (указана на планѣ буквой Дб), длиною въ 7,72 пог. саж., шириною въ 2,65 пог. саж., площадью въ 20,45 кв. саж. Покрытіе помѣщеній токарно-механической на желѣзныхъ стропилахъ; къ желѣзнымъ стропиламъ подвѣшены трансмиссіи станковъ. Освѣщеніе электрическое: лампъ накаливанія 122, дуговыхъ фонарей „Лилипутъ“ 2. Отопленіе-мятымъ паромъ отъ машины № 1.

Оборудованіе состоитъ изъ: 1) шести дифференціальныхъ блоковъ—силой отъ 1/2 до 3 тоннъ и 2) 102 станковъ именно:

токарно - винторѣзныхъ	45 шт.,
токарныхъ не винторѣзныхъ	4 „
„ револьверныхъ	3 „
сверлильныхъ горизонтальныхъ	2 „
„ стѣнныхъ	5 „
сверлильныхъ, свободно стоящихъ на колоннѣ, двойныхъ	2 „
то же ординарныхъ	4 „
сверлильныхъ радіальныхъ	3 „
станокъ для расточки цилиндровъ	1 „
станковъ фрезерныхъ	4 „
станокъ гайкорѣзный (съ 4-мя шпинделями). .	1 „
станковъ гайкодолбежныхъ	2 „
„ долбежныхъ	5 „
„ продольно - строгальныхъ	6 „
„ поперечно - строгальныхъ двойныхъ	2 „
„ „ „ ординарныхъ	6 „
станокъ карусельный (токарный)	1 „

Токарный цехъ до 1902 года имѣлъ, какъ и всѣ остальные помѣщенія мастерскихъ, деревянные стропила на деревянныхъ же колоннахъ. Въ 1903 году стѣны были надстроены, что дало возможность лучше освѣтить мастерскія и улучшить подвѣску трансмиссій, а также было выиграно мѣсто уборкой деревянныхъ колоннъ.

Инструментальная.

Инструментальная занимаетъ часть токарной мастерской (обозначена на планѣ буквой Д), длиною въ 5,8 саж., шириною въ 2,75 пог. саж., высотой въ 2 саж.; площадь помѣщенія—15,37 кв. саж. Освѣщается электричествомъ: 17 лампочекъ накаливанія; отопленіе мятымъ паромъ отъ машины № 1.

Оборудованіе:

токарныхъ винторѣзныхъ станковъ	3 шт.
фрезерный станокъ	1 „
наждачныхъ станковъ	4 „
станокъ для испытанія напильниковъ	1 „
верстаковъ слесарныхъ пог. сажень	4 „
тисковъ слесарныхъ	10 „

Колесно-токарный цехъ.

Колесно-токарный цехъ помѣщается въ каменномъ зданіи (означенномъ на планѣ буквой С), длиною въ 26,94 пог. саж., шириною въ 6,4 пог. саж. и высотой въ 2,7 пог. саж.; занимаемая площадь въ 172,4 кв. саж. Покрытіе—желѣзное на деревянныхъ стропилахъ. Освѣщеніе электрическое—41 лампой накаливанія. Отопленіе мятымъ паромъ отъ машины № 2. Оборудование мастерской состоитъ изъ:

- 1) подъемнаго крана на телѣжкѣ, подъемной силы въ 4 тонны;
 2) 22 дифференціальныхъ блоковъ, подъемной силы отъ 1/2 до 4 тоннъ и 3) 24 станка, именно:

лобовыхъ станковъ	3 шт.
станковъ для обточки и шлифовки шеекъ . . .	3 „
станокъ токарно-винторѣзный	1 „
станокъ двойной для обточки вагонныхъ осей .	1 „
станокъ для обточки пальцевъ кривошиповъ и вывѣрки ихъ гнѣздъ	1 „
станокъ сверлильно стѣнной	1 „
прессъ для надѣванія и сниманія центровъ на оси	1 „
колесныхъ станковъ для обточки вагонныхъ ко- лесныхъ паръ	5 „
колесныхъ станковъ для обточки паровозныхъ колесныхъ паръ	8 „

Изъ послѣднихъ 8 станковъ одинъ, для обточки бандажей пассажирскихъ паровозовъ, представляетъ новѣйшій типъ такого рода станковъ (постройки завода Фельзера въ Ригѣ).

Колесный цехъ исполняетъ колесныя работы какъ для ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ и вагоновъ, такъ и для линіи.

Къ колесно-токарному цеху примыкаетъ бандажная, помѣщающаяся подъ деревяннымъ навѣсомъ (означенная на планѣ буквой Р) на рельсовыхъ стойкахъ; длина навѣса—8,5 пог. саж., ширина—3 пог. саж.; площадь—25,5 кв. саж. Бандажная оборудована 1 подъемнымъ краномъ на 2 тонны и 2 горнами для нагрѣванія бандажей, отапливаемыми дровами.

Кузнечный цехъ.

Кузница (обозначена на планѣ буквой Е) помѣщается въ каменномъ корпусѣ, крытомъ желѣзомъ по желѣзнымъ стропиламъ; вдоль крыши устроенъ фонарь. Площадь помѣщенія—179 кв. саж. Освѣщается помѣщеніе двумя дуговыми фонарями и 13 лампами накаливанія.

Оборудованіе кузницы состоитъ изъ:

Горновъ нефтяныхъ	15 шт.
угольныхъ	10 „ на 15 огн.,
печей рессорныхъ	2 „
паровой молотъ въ 1 тонну	1 „
„ „ „ 1/2 тонны	1 „
„ „ „ 1/3 „	1 „
„ „ „ 1/4 „	1 „
молотовъ Оливера	2 „
вентиляторовъ	2 „
прессъ для испытанія рессоръ	1 „
„ „ упряжныхъ приборовъ	1 „
верстаковъ слесарныхъ	2,1 „ пог. саж.,
тисковъ слесарныхъ	4 шт.

**Мѣдницкая и мѣдно-
литейная.**

Мѣдницкая и мѣднолитейная (означенная на планѣ буквою Г) помѣщается въ каменномъ зданіи, длиною—8,8 саж., шириною въ 8,45 пог. с., высотой 2,8 саж. Площадь—74 кв. саж. Стропила желѣзныя; вдоль крыши имѣется фонарь. Отопленіе производится мятымъ паромъ отъ машины № 1. Освѣщается однимъ дуговымъ фонаремъ и 16 лампами накаливанія.

• **Оборудованіе:**

печь для наплавки подшипниковъ	1 шт.,
печь для напайки мѣдныхъ концовъ дымогарныхъ трубъ	1 „
круглыхъ горновъ (угольныхъ) для мѣдныхъ работъ	2 „
тигельныхъ горновъ для мѣдной плавки	2 „
печь для плавки мѣди	1 „
сушило (для формъ)	1 „
верстаковъ	3,5 п. с.
тисковъ	7 шт.

Жестяницкая.

Жестяницкая (на планѣ обозначена буквой Т) занимаетъ деревянное зданіе длиною—5,65 пог. саж., шириною въ 2,1 саж. Площадь—11,8 кв. саж. Освѣщается 9 лампами накаливанія, для отопленія имѣется одна чугунная печь.

Оборудованіе состоитъ изъ:

машинки для загибанія ступенекъ, краевъ и пр.	1 шт.
ножницы для вырѣзки изъ жести круговъ	1 „
зикъ-машина	1 „
машинокъ для загибанія и изготовленія трубъ	2 „
горновъ	2 „
верстаковъ	7 п. с.
тиски	1 шт.

При осмотрѣ зданій и оборудованія Самарскихъ главныхъ мастерскихъ было отмѣчено, что главнымъ недостаткомъ въ работѣ мастерскихъ служитъ отсутствіе подъемныхъ механизмовъ, и всю работу по подъемкѣ приходится производить въ ручную, что несомнѣнно задерживаетъ скорость работы и увеличиваетъ ея стоимость. Такъ, въ паровозосборной, особенно нуждающейся въ подъемныхъ сильныхъ кранахъ и быстрыхъ передвижныхъ телѣжкахъ, ни того ни другого нѣтъ. Помѣщеніе кузницы тѣсно; въ механической высота зданія увеличена (наложили стѣны, не прекращая работъ).

Вагонныя мастерскія особенно нуждаются въ расширеніи и улучшеніи помѣщеній: въ нихъ тѣсно, темно, нѣтъ сушилки.

При посѣщеніи сарая, въ которомъ производится ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, было отмѣчено, что печь, служащая для отопленія помѣщенія вмѣстѣ съ тѣмъ сильно нагрѣваетъ и

близко стоящіе вагоны, такъ какъ помѣщеніе тѣсно; ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится на дворѣ круглый годъ.

Начальникомъ мастерскихъ было отмѣчено, что въ настоящее время имѣется слишкомъ много работы надъ колесными скатами, такъ какъ, вслѣдствіе перехода съ 750 пудовой нагрузки на 900 пудовую, износъ бандажей ускорился и трудно справляться съ этой работой.

Изъ мастерскихъ Подкомиссія перешла въ депо.

1-й участокъ тяги.

На ст. Самара находятся: основное депо и мастерскія 1-го участка тяги.

На 1-е іюля 1910 года къ первому участку было приписано пассажирскихъ паровозовъ: типа 1-2-0—16 шт., типа 1-3-0—11; всего 27 пассажирскихъ паровозовъ; товарныхъ паровозовъ: типа 0-3-0—60, изъ нихъ 5 танковыхъ спеціально маневровыхъ, типа 0-4-0—114, изъ нихъ 79 нормального типа компаундъ; для обслуживания узкоколейной Кротовской вѣтви имѣется 5 танковыхъ паровозовъ Балдвина типа 1-3-1 и три паровоза съ тендерами Коломенскаго завода типа 0-4-0. Ширококолейные паровозы первого участка обслуживаютъ всѣ поѣзда на участкѣ Батраки—Похвистнево, протяженіемъ въ 265 верстъ, но восьмиколесные паровозы не допускаются на перегонъ Батраки—Обшаровка, на которомъ, какъ выше сказано, вслѣдствіе слабаго волжскаго Александровскаго моста, могутъ ходить только шестиколесные товарные паровозы и пассажирскіе типа 1-2-0.

Для стоянки и промывки паровозовъ въ Самарѣ имѣются два прямоугольныхъ зданія—одно на 24 стойла, на 12 путяхъ; длина зданія—31,20 пог. саж. и ширина—18,5 пог. саж., площадь—577,2 кв. саж. и второе на 16 стойлъ на 8 путяхъ, длина зданія—20,8 пог. саж., ширина 18,5, пог. саж., площадь—374,5 кв. саж.

Надъ каждымъ стойломъ устроены двѣ вытяжныя трубы безъ опускныхъ колпаковъ. Крановъ промывательныхъ имѣется по одному на каждыя 4 стойла, т. е., въ одномъ депо 6 и въ другомъ 4. Промывки производятся безъ насоса, напоромъ въ водопроводной сѣти. Круговъ поворотныхъ на путяхъ депо—два, діаметромъ по 63'. Кромѣ того, на станціонныхъ путяхъ для поворачиванія вагоновъ два круга: одинъ—діаметромъ въ 42,8" и другой—діаметромъ въ 36'.

Непосредственно къ паровозному зданію на 24 стойла примыкаетъ мастерская съ 4-мя подъемочными стойлами; въ зданіи этомъ помѣщается сборная на 4 стойла и механическая, длиною въ 10,4 пог. саж., шириною въ 13,125 пог. саж., площадью въ 136,5 кв. саж. Инструментальная, длиною въ 3,83 пог. саж. и шириною въ 4,935 пог. саж., площадью въ 18,88 кв. саж. Машинное отдѣленіе, длиною въ 4,14 пог. саж. и шириною въ 4,935 пог. саж., площадью въ 20,43 кв. саж., и контора паровознаго мастера—длинною въ 1,75 пог. саж., шириною въ 4,935 пог. саж., площадью

8,64 кв. саж. Въ особомъ каменномъ зданіи, длиною въ 6 саж., шириною въ 3 саж., площадью въ 18 саж., помѣщаются паровые котлы; кузница занимаетъ каменный корпусъ, длиною въ 17 саж. и шириною въ 5 саж., площадью въ 85 кв. саж. Къ кузницѣ примыкаетъ мѣдницкая, длиною въ 8 кв. саж. и шириною въ 5 саж., площадью въ 40 саж. Для ремонта дымогарныхъ трубъ имѣется деревянный сарай, длиною въ 3,3 и шириною въ 2,3 саж., площадью въ 7,50 кв. саж. Для осмотра и ремонта вагоновъ имѣется каменный сарай на шесть стойлъ, длиною въ 20 саж., шириною въ 7 саж., площадью въ 140 кв. саж., и при немъ деревянная столярная мастерская, длиною въ 10 саж., шириною въ 5 саж., площадью въ 50 саж., Неремонтныя помѣщенія: кладовыя, контора дежурныхъ по депо и вагоннаго мастера занимаютъ 39 кв. саж. крытыхъ помѣщеній.

Для ремонта паровозовъ, кромѣ 4-хъ подъемочныхъ стойлъ въ мастерской, занимаютъ въ депо съ 24-мя стойлами еще 6 стойлъ. Въ депо производится средній и текущій ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, ремонтъ водокачальныхъ машинъ и котловъ, годичный осмотръ пассажирскихъ вагоновъ и воинскихъ теплушекъ, конвенціонный осмотръ и текущій ремонтъ товарныхъ вагоновъ.

Оборудованіе мастерскихъ состоитъ изъ:

1) пяти паровыхъ котловъ—горизонтальныхъ водотрубныхъ; изъ нихъ три поверхностью нагрѣва: одинъ 27,4 кв. метр. и два по 50 кв. м. системы Шухова, постройки завода Бари; два котла системы Бабкокъ и Вилькоксъ по 50 кв. метр. поверхностью нагрѣва, постройки завода Зиновьева. Послѣдніе два котла пришли въ ветхость и замѣняются новыми, системы Шухова. Всѣ котлы имѣютъ рабочее давленіе 10 атм. и отапливаются нефтью;

2) для приведенія станковъ мастерской въ ходъ имѣется одна горизонтальная паровая машина завода Грегеръ и Криванекъ; діаметръ цилиндра—353 м/м., ходъ поршня—600 м/м., діаметръ махового колеса—9,9, парораспредѣленіе золотниками Мейера, мощность—30 НР.;

3) семи комплектовъ подъемныхъ козелъ системы Беккера, изъ нихъ одинъ комплектъ съ желѣзными остовами по 20 тоннъ и 6 съ деревянными—по 12 тоннъ каждый;

4) домкратовъ желѣзныхъ безъ бокового движенія (безъ салазокъ)—подъемной силы въ 20 тоннъ шесть штукъ и подъемной силы въ 15 тоннъ 6 штукъ. Домкратовъ желѣзныхъ съ боковымъ передвиженіемъ (на салазкахъ), подъемной силы 12 тоннъ,—15 штукъ. Вагонныхъ домкратовъ въ стальномъ остовѣ, подъемной силы 10 тоннъ каждый,—3 штуки, и въ деревянномъ корпусѣ, подъемной силы 12 тоннъ—32 шт.;

5) блоковъ дифференціальныхъ, подъемной силы отъ 1¹/₂ до 3 тоннъ,—7 штукъ;

6) двухъ передвижныхъ подъемныхъ крановъ на телѣжкахъ, подъемной силы по 4 тонны каждый; одинъ кранъ постройки завода Вечерека, другой Гейслера;

7) двухъ колесныхъ станковъ для обточки паровозныхъ и вагонныхъ скатовъ;

8) двадцати токарныхъ станковъ разныхъ размѣровъ;

9) шести сверлильныхъ станковъ;

10) одного продольно-строгального станка;

11) двухъ поперечно строгальныхъ станковъ;

12) одного долбежного станка;

13) одного болторѣзного станка;

14) одного фрезерного станка;

15) одного труборѣзного станка;

16) одного барабана для очистки дымогарныхъ трубъ;

17) парового молота въ 1/2 тонны.

— Въ кузницѣ котельной и мѣдницкой имѣется пять горновъ кузнечныхъ для каменнаго угля на 14 огней, четыре горна нефтяныхъ на четыре огня, три горна мѣдницкихъ, два горна для плавки мѣди въ тигляхъ и печь для калки рессоръ. Для кузницы работаетъ вентиляторъ Шиле. Слесарныхъ верстаковъ въ депо, мастерской съ инструментальной и въ вагонномъ сараѣ имѣется всего 43 пог. саж.; слесарныхъ тисковъ 72 шт.

Отапливается депо и мастерскія мятымъ паромъ отъ паровой машины-двигателя станковъ и динамо-машинъ (о нихъ ниже). Вагонный сарай отапливается свѣжимъ паромъ, для чего въ немъ установленъ небольшой вертикальный котелъ системы Ляшпель, поверхностью нагрѣва въ 5,6 кв. метр.; столярная мастерская отопливается обыкновенными голландскими печами.

Общая длина тракціонныхъ путей при депо Самара, въ томъ числѣ для ремонта вагоновъ, въ 720 саж.

Освѣщеніе всѣхъ зданій электрическое, для чего при депо имѣется электрическая станція съ тремя паро-динамо завода Сотеръ, Гарле и К-ія въ Парижѣ. Паровыя машины къ этимъ паро-динамо—вертикальныя, компаундъ, съ діаметрами цилиндровъ въ 206 и 311 м/м., ходомъ поршней 140 м/м.; число оборотовъ въ минуту 400, мощность каждой машины 40 силъ; динамо при каждой машинѣ на 124 вольтъ 200 амперъ, 25 килоуаттъ, токъ постоянный. Энергія, доставляемая этими машинами, питаетъ: въ депо 170 лампъ накаливанія, въ вагонномъ сараѣ 40, въ столярной 30, въ мѣдницкой и кузницѣ 70 лампъ; кромѣ того, токомъ пользуются для приведенія въ дѣйствіе моторовъ: двухъ по 120 вольтъ для пылевсасывателей въ вагонной мастерской, одного въ 4 силы для круглой пилы для распиловки мелкихъ дровъ для отопленія вагоновъ, одного въ 4 л. с. для станка для очистки дымогарныхъ трубъ отъ накипи. Кромѣ того, токъ расходуется на освѣщеніе станціи Самара, главныхъ мастерскихъ въ Самарѣ,

управленія, телеграфа и другихъ мѣсть внѣ территоріи депо; на такихъ мѣстахъ имѣется 1300 лампъ накаливанія и 50 дуговыхъ фонарей; въ главныхъ мастерскихъ въ Самарѣ, кромѣ того, имѣется моторъ въ 10 силъ для приведенія въ ходъ станковъ мастерской для ремонта дымогарныхъ трубъ и одинъ такой же моторъ въ механической мастерской телеграфа.

Къ 1-му участку принадлежать оборотныя депо: въ Батракахъ, Обшаровкѣ и Кинелѣ и депо для узкоколейной вѣтви въ Кротовкѣ и Сургутѣ.

Водоснабженіе ст. Самара-ближняя производится изъ колодезь, жесткость воды 22,89° нѣм., мощность источника недостаточна; поверхность нагрѣва котловъ 8,00+11,15 кв. метр.; производительность насоса 1,3 куб. саж. въ часъ; мощность оборудованія достаточна.

Водоснабженіе Самара-дальняя производится изъ р. Самары, жесткость воды 22,44° нѣм., вода для питья негодна, поверхность нагрѣва котла 50 кв. метр., производительность насоса 5,5 куб. саж. въ часъ.

Въ 1909 году управленію Самаро-Златоустовской ж. д. былъ отпущенъ кредитъ по § 9 смѣты расходовъ управленія ж. д. на приступъ къ переустройству водоснабженія ст. Самара—100.000 руб., но по свѣдѣніямъ управленія Самаро-Златоустовской дороги, представленнымъ Высшей Комиссіи, къ производству работы не приступлено потому, что утвержденіе проекта управленіемъ ж. д. до сего времени не послѣдовало и отпущенная сумма остается не израсходованной.

По осмотрѣ депо Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію и въ 2 час. 50 мин. перешла къ осмотру товарнаго двора, при чемъ, по пути слѣдованія отъ пассажирскаго вокзала къ товарнымъ пакгаузамъ, Подкомиссія обратила вниманіе на расположенный на площади между пакгаузомъ и пассажирскимъ вокзаломъ переселенческій пунктъ, единственный построенный за средства Переселенческаго Комитета. Рядомъ съ этимъ переселенческимъ пунктомъ находится старое помѣщеніе для кондукторскихъ бригадъ.

Первый пакгаузъ, который былъ осмотрѣнъ Подкомиссіей, предназначенъ въ настоящее время для отправки ягодъ; въ моментъ посѣщенія этого пакгауза Подкомиссіей онъ былъ сплошь занятъ корзинами съ ягодами.

Во второмъ—для мелочнаго груза—каждыя ворота его обслуживаютъ лишь грузъ извѣстнаго назначенія. Хотя и первое и второе помѣщенія обширны и хорошо устроены, тѣмъ не менѣе, однако, въ пожарномъ отношеніи они совершенно не обезпечены, такъ какъ зданія пакгаузовъ—деревянныя, не имѣютъ брандъ-мауеровъ, а также и противопожарныхъ приспособленій,

и по заявленію начальника службы движенія, въ случаѣ пожара, явилась бы необходимость тушить таковой при посредствѣ паровозовъ.

Противъ помѣщенія этихъ пакгаузовъ въ сторону, противоположную отъ путей, находится двухъ-этажный каменный домъ, выстроенный сравнительно недавно и предназначенный для дежурныхъ кондукторскихъ бригадъ. При входѣ въ это помѣщеніе Подкомиссія была встрѣчена завѣдующимъ кондукторскими бригадами, дававшимъ объясненія Подкомиссіи. Во всю длину дома по средней его линіи идетъ широкій просторный корридоръ, въ который выходятъ двери изъ дежурныхъ комнатъ. Дежурная построена по новому типу: въ каждой комнатѣ помѣщается по 5 коекъ; содержатся онѣ довольно опрятно, бѣлье, мѣняется два раза въ недѣлю; корридоръ пересѣкаетъ столовую. Освѣщеніе въ этомъ помѣщеніи электрическое, постройка его обошлась въ 28.000 руб. Подкомиссіи были показаны имѣющіяся при дежурной сушильня и умывальная; въ умывальной устроенъ посреди комнаты особый мѣдный большой тазъ, въ серединѣ котораго проведенъ водопроводъ, имѣющій нѣсколько крановъ.

По осмотрѣ кондукторскаго помѣщенія Подкомиссія снова возвратилась къ пакгаузамъ, перейдя широкій мощный дворъ, при чемъ вниманіе Подкомиссіи было обращено на ненормальное и крайне затруднительное положеніе въ смыслѣ движенія на приѣмочныхъ путяхъ, такъ какъ таковыя лежатъ на уклонѣ. Попутно съ этимъ были доложены нѣкоторыя соображенія по поводу развитія и устройства нижней станціи.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила слѣдующій деревянный старый пакгаузъ; рядомъ съ нимъ расположенъ поворотный кругъ, посредствомъ котораго вагоны подаются на спирто-очистительный заводъ.

Отсюда Подкомиссія перешла въ больницу, имѣющую 65 кроватей, при чемъ заразное отдѣленіе расположено въ отдѣльномъ домѣ.

Помѣщеніе больницы недостаточно свободно и въ настоящее время часть корридора приспособлена подъ столовую. Хирургическое отдѣленіе занимаетъ особый домъ, въ которомъ въ настоящее время производится ремонтъ, помѣщеніе это предназначалось подъ холерный баракъ. Дворъ при больницѣ небольшой и довольно грязный.

Отсюда Подкомиссія перешла къ открытымъ платформамъ, при чемъ начальникомъ службы движенія было доложено, что мѣстная погрузка товаровъ очень большая, въ чемъ и пришлось убѣдиться, такъ какъ платформа сплошь занята мѣстнымъ грузомъ.

Ссудно-складочныхъ помѣщеній здѣсь не имѣется. Съ этой платформы Подкомиссія перешла къ осмотру товарной конторы, расположенной противъ товарной платформы среди широкаго мощенаго двора и занимающей каменный довольно высокій домъ. По площади же помѣщеніе товарной конторы недостаточно и служащіе (конторщики), расположенные за перегородками, слишкомъ скучены; особая тѣснота замѣтна въ помѣщеніи таксировщиковъ.

При посѣщеніи товарной конторы Подкомиссіи пришлось убѣдиться въ недостаточномъ огражденіи грузополучателей отъ могущихъ быть непріятностей вслѣдствіе неаккуратнаго или недобросовѣстнаго отношенія желѣзнодорожныхъ агентовъ къ исполненію своихъ служебныхъ обязанностей, такъ, на примѣръ, однимъ изъ получателей груза было заявлено, что при полученіи такового нѣсколько дней тому назадъ ему было сообщено, что грузъ не прибылъ, тогда какъ въ настоящее время оказалось, что грузъ этотъ пришелъ уже двѣ недѣли, почему съ получателя и взыскивается плата за время его храненіе. Своевременно не было отмѣчено штемпелемъ о томъ, что груза при справкѣ не оказалось, такъ какъ получатель (солдатъ), не будучи знакомъ съ желѣзнодорожными порядками, не требовалъ наложенія штемпеля. Поэтому Предсѣдатель Подкомиссіи обратилъ вниманіе представителей Самаро-Златоустов. дороги на подобное явленіе для предупрежденія могущихъ повторяться подобныхъ случаевъ и просилъ начальника службы движенія вывѣсить соотвѣтствующія объявленія для свѣдѣнія публики, а также и сдѣлать внушеніе агентамъ.

При посѣщеніи помѣщенія, отведеннаго подъ архивъ товарной конторы, было отмѣчено, что помѣщеніе это кромѣ того, что оно недостаточно и все занято книгами, въ зимнее время совершенно не соотвѣтствуетъ тому, чтобы можно было въ немъ заниматься, вслѣдствіе отсутствія теплаго пола.

Отсюда Подкомиссія снова перешла къ осмотру слѣдующихъ пакгаузовъ прибытія и отправленія, при чемъ пакгаузы идутъ параллельно на нѣкоторомъ разстояніи въ три ряда.

Несмотря на то обстоятельство, что при ст. Самара имѣется довольно большое число товарныхъ помѣщеній, а именно: пакгаузовъ 960 кв. саж. на 320 ваг.; крытыхъ платформъ 920 кв. саж. на 306,66 ваг.; открытыхъ платформъ 465 кв. саж. на 155 ваг.; площадь участковъ, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ, 1.661,75 кв. саж. на 553,92 ваг.; площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ, 7500 кв. саж. на 2500 ваг. и 1 элеваторъ, вмѣстимостью въ 300.000 пуд., тѣмъ не менѣе, однако, начальникомъ сл. движенія было доложено, что количество таковыхъ помѣщеній является недостаточнымъ и приходится испытывать значительныя затрудненія съ сортировкой груза.

Начальникомъ сл. движенія было доложено о необходимости развитія и переустройства верхней ст. Самара. Развитие ст. Самара Подкомиссія признала необходимымъ, но не спѣшнымъ.

Въ 1909 г. на приступъ къ работамъ по развитію ст. Самара-Нижняя было отпущено по § 9—75.000 руб., но на эту работу въ дѣйствительности израсходовано 162 руб. 17 коп. и управленіемъ Самаро-Златоустовской ж. д. было сообщено, что къ работамъ будетъ приступлено въ текущемъ 1910 г., такъ какъ проектъ развитія ст. Самара—нижней получилъ окончательное утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ въ декабрѣ мѣсяцѣ 1909 года.

По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ начальника ст. Самара, постоянныхъ рабочихъ на товарномъ дворѣ ежедневно до 150 человекъ. Вагонныхъ вѣсовъ на станціи—5.

При ст. Самара имѣется особая мастерская сл. пути не приписанная ни къ одному изъ участковъ.

При ст. Самара находится складъ топлива, имѣется 10 баковъ нефтяныхъ емкостью въ 1.950.000 пуд., при чемъ нефтяныхъ остатковъ на 1 іюня 1910 г. было 1.204.053 пуда; дровъ на то же число имѣется 2.183 куб. саж.

24-го іюня въ теченіе времени съ 9 час. пополудни и до 12 час. ночи Подкомиссія имѣла 3 засѣданія въ помѣщеніи управленія Самаро-Златоустовской ж. д., 25-го такое засѣданіе было съ 9 час. до 11 час. 30 мин. утра; съ 2-хъ час. до 4 час. пополудни Подкомиссія имѣла совѣщаніе съ Восточнымъ порайоннымъ комитетомъ и въ 8 час. 15 мин. вечера отбыла со ст. Самара въ Челябинскъ.

Ст. Кинель.

Въ 9 час. 10 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Кинель, но за позднимъ временемъ осмотра станціи произведено не было.

Д е п о.

На ст. Кинель имѣются два паровозныхъ зданія, одно каменное на 9 стойлъ на трехъ путяхъ, имѣетъ длину 29,20 пог. саж., ширину 7,75 и площадь 226 кв. саж. Второе деревянное на 6 стойлъ на трехъ путяхъ, имѣетъ длину 18,3 пог. саж., ширину 7,67 пог. саж. и площадь 140,36 кв. саж.; это депо служило для стоянки паровозовъ Ташкентской дороги, пока Ташкентская дорога не устроила своей станціи Кинель-Сортировочная; во время осмотра дороги депо стояло безъ употребленія. Надъ каждымъ стойломъ имѣются двѣ вытяжныя трубы—всего въ обоихъ депо 30. Въ каждомъ депо имѣется по два промывательныхъ крана. Поворотный кругъ одинъ, діаметромъ въ 56'. При депо имѣется слесарная (каменная) для ремонта паровозовъ—размѣрами 5 саж. длины, 4,9 ширины, площадью 24,5 кв. саж., куз-

ница (каменная) размѣрами $4,9_e \times 2,9_e = 14,21$ кв. саж.; для ремонта вагоновъ имѣется отдѣльно въ деревянномъ зданіи помещеніе для слесарной, размѣрами $4,40_e \times 2,70_e = 11,88$ кв. саж. для и жестяницкая и плотничная размѣрами $4,48_e \times 2,80_e = 12,32$ кв. саж.

Оборудованіе депо и мастерской состоитъ изъ: 1) восьми желѣзныхъ домкратовъ на 16 тоннъ; 2) двухъ дифференціальныхъ блоковъ на $1\frac{1}{2}$ тонны каждый; 3) одного токарнаго станка; 4) двухъ сверлильныхъ станковъ; 5) двухъ переносныхъ станковъ для повѣрки и обточки шеекъ вагонныхъ осей; 6) двухъ постоянныхъ кузнечныхъ горновъ на 4 огня; 7) четырехъ переносныхъ горновъ; 8) верстаковъ слесарныхъ 14,17 погон. саж.; 9) тисковъ слесарныхъ 20 штукъ. Отопленіе депо производится Утермарковскими и Голландскими печами, которыхъ всего имѣется 24. Освѣщеніе керосиновое. Длина всѣхъ тракціонныхъ путей—1593 саж., изъ нихъ 440 назначено для ремонта вагоновъ.

Водоснабженіе ст. Кинель-пас. производится изъ колодца, мощность источника недостаточна, вода для питья годна, поверхность нагрѣва котла—19 кв. метр., производительность насоса—2 куб. саж. въ часъ. Оборудованія недостаточно. Водоснабженіе ст. Кинель-тов. производится изъ рѣки Кинель, мощность источника достаточная, вода для питья годна, поверхность нагрѣва котла—20 кв. метр., производительность насоса—2 куб. саж. въ часъ, мощность и оборудованіе недостаточны.

На ст. Кинель имѣется матеріальный складъ, на которомъ устроены также 2 бака для нефти, емкостью въ 300.000 пуд. Наличіе нефтяныхъ остатковъ на 1-ое іюня 1910 года, 276.475 п.—дровъ—434 кв. саж.

На ст. Кинель имѣется: пакгаузовъ 80,92 кв. саж. на 26,97 ваг., открытыхъ платформъ 45 кв. саж. на 15 ваг., площадь участковъ, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ, 225 кв. саж. на 75 ваг., площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ, 2836 в. саж. на 945,33 ваг., 2 приписныхъ склада, вмѣстимостью въ 31.500 пудовъ.

Ст. Кинель по своей Самаро-Златоустовской ж. д. пропускала въ 1909 году въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

По направле- нію.	Среднее за годъ.			Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
Къ Бузулуку	перегонъ	Кинель	Сортиро	вочная	Ташкент	ж. д.
Къ Самарѣ	7	19	26	7	22	29
Къ Похвистнево	5	13	18	5	15	20
Итого . . .	12	32	44	12	37	49

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году на ст. Кинель по отдѣльнымъ направле- ніямъ былъ въ среднемъ за сутки:

Приемъ и отправленіе въ совокупности:

	Въ среднемъ за годъ.	Въ періодъ усилен. движ.
По направленію къ Ташкент-ской д. и обратно	634	834
По направленію къ Самарѣ и обратно	1392	1531
По направленію къ Похвист-нево и обратно	858	990
Итого	2884	3355

Для исполненія этой работы на ст. Кинель служатъ пути числомъ 82 и протяженіемъ 31,942 верстъ.

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Кинель выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) По обмѣну съ Ташкентской дор. принято 114.676 вагон.

” ” ” ” сдано 116.071 ”

2) Отправлено со станціи 605.790 ”

прибыло на станцію 607.244 ”

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.

поѣздами большой скорости 237.636 ваг.

” малой ” 975.398 ”

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ со слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Кинель и отъ ст. Кинель въ сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Кинеля къ Бузулуку	Перегонъ Кинель-Сортировочная Ташкентской дороги.	
2) ” Бузулука къ Кинелю		
3) ” Кинеля къ Самарѣ	33	1.194
4) ” Самары къ Кинелю	31	986
5) ” Кинеля къ Похвистнево	17	601
6) ” Похвистнево къ Кинелю	16	528

Грузооборотъ за 1909 годъ былъ:

1) нагружено на станціи 786.272 пуд.,

2) перегружено 7.757.107 ”

3) выгружено 1.396.557 ”

Итого 9.940.936 пуд.

Ст. Раевка.

26-го іюня въ 6 час. 25 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Раевка.

Осмотръ станціи Подкомиссія начала съ пассажирскаго зданія.

Помѣщеніе I и II кл. достаточно, къ помѣщенію же III класса пристраивается новое зданіе, въ которомъ предполагается устроить залъ III класса и служебное помѣщеніе. Въ помѣщеніи, гдѣ находится сейчасъ багажная, въ особомъ закоулкѣ, поставлена перегородка и за этой перегородкой помѣщается контора начальника станціи.

На вышеупомянутую пристройку отпущено 7.000 руб. по VII отдѣлу. Въ день посѣщенія Подкомиссіи къ работѣ уже было приступлено.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла къ оборотному депо, при чемъ на станціонныхъ путяхъ былъ демонстрированъ снѣгоочиститель системы Біорке—одинъ изъ двухъ, поступившихъ на Самаро-Златоустовскую ж. д. въ мартѣ мѣсяцѣ с. г. изъ партіи купленныхъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Д е п о.

Въ Раевкѣ имѣется два прямоугольныхъ паровозныхъ зданія; одно старое на восемь стойлъ, длиною въ 36 саж., шириною въ 5.33 саж., площадь его—191,88 кв. саж.

Второе депо, болѣе поздней постройки, имѣетъ три пути на два стойла каждый, всего 6 стойлъ; размѣры зданія—длина 19,8 пог. саж., ширина 8,2 пог. саж., площадь 162,36 кв. саж. Потолки обоихъ зданій обиты желѣзомъ.

По свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д., за 1909 г. работа ст. Раевка опредѣляется:

всего грузовъ малой скорости:

отправлено	1.775.889 пуд.,
прибыло	233.182 „

Всего грузовъ большой и пассажир. скорости:

отправлено	180 „
прибыло	17.947 „

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

большой и средней скорости	4.829 „
малой скорости	6.945 „

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	55.768 „
прибывшихъ на станцію	55.785 „

Количество товарныхъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	251.308 „
------------------------------------	-----------

прибывшихъ на станцію	251.683	пуд.
Нагружено, перегружено и выгру- жено пудовъ грузовъ.		
нагружено	1.707.384	„
перегружено	68.324	„
выгружено	87.526	„

Всего 1,863.234 пуд.

Промывательныхъ крановъ въ зданіи на 8 стойлъ 2, и въ зданіи на 6 стойлъ—4. Надъ каждымъ стойломъ имѣются двѣ вытяжныя трубы безъ отпускныхъ колпаковъ.

Поворотныхъ круговъ два: старый системы Селлера на роликахъ, длина фермъ 55 футовъ; новый вмѣсто роликовъ имѣетъ шарики (что очень облегчаетъ поворачиваніе паровозовъ); длина его фермъ—70,5 фут. Въ депо имѣется всего 3,6 пог. саж. верстаковъ и 4 слесарныхъ тисковъ; въ депо дѣлается только самый мелкій, неотложный ремонтъ паровозовъ. Изъ оборудованій въ депо имѣется только свободно стоящій ручной сверлильный станокъ и ручное же точило. Отапливается депо большими Утермарковскими печами. Освѣщеніе керосиновое. Полезная длина тракціонныхъ путей—449 саж., въ томъ числѣ 43 саж. назначенныхъ для мелкаго ремонта вагоновъ.

Водоснабженіе ст. Раевка производится изъ р. Курсакъ: жесткость воды 10,30° нѣм., мощность источника достаточная, вода для питья негодна, поверхность нагрѣва котла—14,86 кв. метр., производительность насоса 2,5 куб. саж. въ часъ, оборудованіе недостаточно.

На ст. Раевка находится матеріальный складъ, въ которомъ хранится нефть и дрова, 2 бака, емкостью въ 300.000 пудовъ. Наличіе нефтяныхъ остатковъ на 1-е іюля 1910 года 270.923 пуда, дровъ—589 куб. саж.

Въ виду того, что на ст. Раевка были отпущены Законодательными Учрежденіями кредиты на приобрѣтеніе и установку вагонныхъ вѣсовъ и на постройку приѣмнаго покоя, но работы эти еще не были исполнены до проѣзда Подкомиссіи, то Предсѣдатель просилъ начальника Самаро-Златоустовской ж. д. указать причины, задержавшія эти работы, на что было сообщено, что кредитъ на вагонные вѣсы, въ суммѣ 3.000 руб., а также и 10.000 руб., отпущенные на постройку приѣмнаго покоя въ 1909 г. по § 9, еще не использованы по той причинѣ, что вагонныхъ вѣсовъ на Самаро-Златоустовскую ж. д. было отпущено недостаточно и сумма, ассигнованная на вѣсы при ст. Раевка, будетъ употреблена на постановку вѣсовъ въ другомъ мѣстѣ, болѣе нуждающемся; приѣмный покой не начать постройкой потому, что управленіе Самаро-Златоустовской ж. д. до сего времени не вы-

брало подходящаго мѣста для постройки, а также и не разработало нѣкоторыхъ деталей, работы же сданы подрядчику. Вѣрнѣе всего, что пріемный покой будетъ построенъ на площади, между пассажирской станціей и дежурной кондукторскихъ бригадъ.

Изъ депо Подкомиссія прошла къ леднику, устроенному по типу Николаевской ж. д.; ледникъ этотъ служитъ для храненія льда, предназначаемаго для вагоновъ-холодильниковъ, въ которыхъ совершается перевозка сибирскаго масла и имѣетъ эстакаду, съ которой набиваются вагоны льдомъ черезъ крышу. Рядомъ съ нимъ находится старый ледникъ, примитивнаго устройства, крытый соломой; въ настоящее время онъ разбирается.

Ст. Раевка является распорядительной станціей и въ 1905 и 1906 г.г. здѣсь построенъ паркъ путей; до того времени было 5 путей.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала въ кладовую 6-го участка сл. пути; контора этого участка занимаетъ небольшой деревянный домъ, противъ него маленькій сарай, въ которомъ хранятся болѣе дорогіе предметы, и затѣмъ,—длинный сарай, въ которомъ сложено желѣзо; подъ имѣющимся же навѣсомъ, а также и подъ открытымъ небомъ сложены скрѣпленія. По свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ участка, матеріаловъ имѣется въ кладовой приблизительно на 30.000 руб.; кладовая обнесена заборомъ изъ старыхъ шпаль. Отъ конторы Подкомиссія прошла къ дому, въ которомъ живетъ кладовщикъ и конторщикъ; въ этомъ домѣ двѣ комнаты и кухни, а во дворѣ устроены службы.

Далѣе Подкомиссія прошла къ квартирѣ начальника участка сл. пути, занимающей домъ изъ 6 комнатъ, 2 переднихъ, кладовой и кухни. Квартира свѣтлая, помѣстительная и соотвѣтственная.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала мимо новой каменной, одноэтажной дежурной для кондукторскихъ бригадъ, состоящей изъ 18 номеровъ и рассчитанной на 64 кровати, но въ дѣйствительности вмѣщающей бѣльшее количество, а затѣмъ, въ пріемный покой, занимающей одну маленькую комнату для медикаментовъ, помѣщеніе тѣсное и несоотвѣтственное; въ этомъ же домѣ помѣщаются помощникъ начальника станціи и сторожъ.

Далѣе Подкомиссія прослѣдовала къ товарнымъ платформамъ и пакгаузамъ, при чемъ въ день посѣщенія Подкомиссії былъ большой привозъ для отправки хлѣба на подводахъ.

Складочныя помѣщенія состоятъ изъ 2-хъ пакгаузовъ постоянныхъ и 2-хъ временнаго типа, при чемъ временные пакгаузы представляютъ собой простые, сбитые изъ досокъ сараи, покрытые желѣзомъ: складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 100,48 кв. саж. на 33,47 ваг., крытыхъ платформъ 17,70 кв. саж. на 5,90 ваг., площадь участковъ, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ—500,02 кв. саж. на 166,67 ваг.;

площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ— 250 кв. саж. на 83,33 ваг., 72 приписныхъ склада, вмѣстимостью въ 517.300 пудовъ.

На ст. Раевка выстроена церковь на средства, пожертвованныя служащими.

Кромѣ осмотровныхъ помѣщеній, на ст. Раевка имѣется: дежурная машинистовъ, осмотрщиковъ, казарма дорожнаго мастера, школа, нефтекачка и др.

Въ 6 час. 49 мин. пополудни Подкомиссія отбыла со ст. Раевка.

На перегонѣ Шафраново-Раевка производятся укладка второго пути и балластировка, а также и постройка полуказармъ. На эту работу вмѣстѣ съ работой по постройкѣ второго пути Алексѣево-Филиповка было отпущено въ 1909 году—500.000 руб.

Въ 7 час. 20 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Давлеканово.

Ст. Давлеканово.

Сначала было осмотрѣно пассажирское зданіе, которое не имѣетъ для службъ достаточныхъ помѣщеній, вслѣдствіе чего, на площади противъ вокзала построены новый деревянный домъ, въ которомъ помѣщается товарная контора. Внутри контора еще не отдѣлана и мебели въ настоящее время еще не имѣется въ достаточномъ количествѣ. На 1910 годъ испрашенъ кредитъ на этотъ предметъ по VII отдѣлу, глав. 2.

Служащихъ въ конторѣ 4 человекъ.

Отсюда Подкомиссія перешла къ пакгаузамъ. Пакгаузовъ 6, площадью въ 728,67 кв. саж. на 242,89 вагоновъ, крытыхъ платформъ 52,79 кв. саж. на 17,57 вагона, открытыхъ платформъ— 59,40 кв. саж. на 19,80 ваг., площадь участковъ, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ, 100 кв. саж. на 33,33 вагона, площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ, 320 кв. саж. на 106,66 вагоновъ, зернохранилище на 30.000 пудовъ, приписныхъ складовъ 139 на 2.450.600 пудовъ.

Въ виду того, что на ст. Давлеканово, вслѣдствіе недостаточнаго путевого устройства, маневры производить затруднительно, явилась необходимость развитія этой станціи. Проектъ развитія имѣется въ управленіи Самаро-Златоустовской ж. д.

Работа станціи, по свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д., за 1909 г. выразилась:

всего грузовъ малой скорости:

отправлено	5.006.151 пуд.
прибыло	1.159.816 „

всего грузовъ большой и пассажирской скорости:

отправлено	1.598 „
----------------------	---------

прибыло	57.526 пуд.
поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
большой и средней скорости	4.828
малой скорости	6.922
Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
отправленныхъ со станціи	15
прибывшихъ на станцію	15
Количество товарныхъ вагоновъ:	
отправленныхъ со станціи	8.713
прибывшихъ на станцію	8.771
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
нагружено	4.661.331 пуд.
перегружено	925 „
выгружено	545.486 „
Всего	
	5.207.742 „

За пакгаузами слѣдуетъ открытая платформа для земледѣльческихъ орудій, которая недостаточна. Находящійся въ концѣ станціонной территоріи элеваторъ сданъ въ аренду частному лицу.

Ст. Давлеканово относится къ 2-му отдѣленію сл. движенія и 6-му участку сл. пути. Балласть на этомъ участкѣ — лучшій балласть на всей линіи, довольно тяжелый, плотный и достаточной высоты; не прикрытъ щебнемъ.

По отбытіи со ст. Давлеканово по направленію къ Уфѣ Подкомиссія пожелала осмотрѣть одну изъ казармъ этого участка, вслѣдствіе чего, на 529 вер. была сдѣлана остановка для осмотра имѣющейся тамъ полуказармы изъ двухъ комнатъ, при чемъ живущими въ этой казармѣ было сообщено, что въ зимнее время жить въ казармѣ холодно, такъ какъ дуетъ черезъ не обитую войлокомъ дверь, а также и черезъ щели.

По поводу ремонта зданій (линейныхъ) сл. пути слѣдуетъ отмѣтить, что какъ вышеуказанная полуказарма, такъ и другія зданія на этомъ участкѣ, на которыя было обращено вниманіе Подкомиссіей, въ отношеніи ремонта находятся въ неудовлетворительномъ состояніи. Отчасти такое явленіе объясняется недостаточностью средствъ, отпускаемыхъ на этотъ предметъ: на весь участокъ сл. пути, по свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ сл. пути, отпускается лишь 1.000 руб. въ годъ на ремонтъ линейныхъ построекъ; кромѣ того, въ 1905 и 1906 г.г. нѣкоторыя зданія были заняты войсками и послѣ этого пришлось таковыя зданія приводить въ порядокъ, почему до сихъ поръ сл. пути не можетъ войти въ норму (свѣдѣнія о ремонтѣ зданій по №№ 145 и 156 будутъ доставлены Комиссіи дополнительно).

При проѣздѣ черезъ одинъ изъ разъѣздовъ Подкомиссией было обращено вниманіе на стоявшій товарный поѣздъ въ составѣ 30 вагоновъ груженныхъ. По свѣдѣніямъ начальника движенія, предѣльный вѣсъ товарнаго поѣзда въ этомъ участкѣ до 37.000 пуд.

Прослѣдовавъ рядъ станцій, незначительныхъ по работѣ, безъ осмотра, Подкомиссія прибыла на ст. Чишмы въ 9 час. утра.

Ст. Чишмы является пунктомъ, къ которому должна примкнуть строящаяся Волго-Бугульминская ж. д.

Помѣщенія пассажирскаго зданія Подкомиссія признала достаточными.

Предсѣдатель Подкомиссии, желая ознакомиться съ жалобами, заносимыми въ жалобную книгу, просилъ открыть имѣющуюся для этого конторку; ключа при ней не оказалось, но крышка конторки поднялась вмѣстѣ съ замкомъ, который остался прикрѣпленнымъ къ крышкѣ и не былъ закрѣпленъ въ гнѣздѣ. При обслѣдованіи жалобной книги оказалось, что на жалобахъ, занесенныхъ 31-го мая и 16 іюня сего года не имѣлось отмѣтокъ начальника станціи о времени отправленія этихъ жалобъ начальнику дороги для наложенія резолюцій.

На ст. Чишмы складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 98,98 кв. саж. на 32,99 ваг., площадь участка, могущаго быть временно приспособленнымъ для склада грузовъ 150 кв. саж. на 50 вагоновъ, площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ, 375 кв. саж. на 125 ваг. приписныхъ складовъ 12 на 233.000 пудовъ.

Работа станцій за 1909 годъ выразилась по свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д., такъ:

всего грузовъ малой скорости:

отправлено	1.183.666 пуд.
прибыло	231.226 „

Всего грузовъ большой и пассажирской скорости:

отправлено	122 „
прибыло	5.509 „

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

большой и средней скорости . . .	4.828
малой скорости	6.733

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	11
прибывшихъ на станцію	12

Количество товарныхъ вагоновъ:

отправляемыхъ со станціи	2.457
прибывшихъ на станцію	2.537

Нагружено, перегружено и выгружено
пудовъ груза:

нагружено	938.709 пуд.
перегружено	2.440 „
выгружено	120.161 „

Всего . . . 1.061.310 пуд.

Въ 9 час. 7 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Чишмы и, слѣдую по участку отъ 571 до 575 вер., отмѣтила, что толщина балласта совершенно недостаточна и шпалы въ верхней своей части имъ не закрыты. По свѣдѣніямъ начальника сл. пути, кредитъ на улучшеніе балласта не былъ вносимъ на 1910 годъ; въ 1909 же году онъ былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями. Между 581 и 582 верстами было отмѣчено, что крестовина и стрѣлка на развѣздѣ не въ порядкѣ.

При проѣздѣ черезъ ст. Юматово, на которой остановки не было, помощникомъ начальника сл. тяги было обращено вниманіе Подкомиссіи на устройство водоснабженія на этой станціи: вода здѣсь идетъ самотекомъ съ горы.

Раз. Дема.

Въ 9 час. 50 мин. Подкомиссія имѣла остановку на раз. Дема для осмотра шпалопропиточнаго завода.

Шпалопропиточный
заводъ.

Постройка шпалопропиточнаго завода закончена была въ концѣ 1903 года, пропитка шпалъ на немъ начала производиться съ 1904 года, при чемъ съ 1906 года заводъ началъ правильно функционировать послѣ затрудненій, вызванныхъ перевозкою войскъ.

Заводъ рассчитанъ на пропитку 360 тысячъ шпалъ въ годъ. При настоящемъ протяженіи Самаро-Златоустовской ж. д. онъ будетъ совершенно достаточенъ для обслуживанія этой дороги, когда окончательно дорога перейдетъ къ пропитаннымъ шпаламъ (черезъ пять лѣтъ).

Послѣ опытовъ съ приглашеніемъ рядчиковъ для производства различныхъ операцій на заводѣ, дорога окончательно перешла исключительно къ хозяйственному производству работъ безъ всякаго посредства рядчиковъ. Личныя качества настоящаго начальника участка сл. пути, въ районѣ коего находится заводъ (а также и предшественника его), позволяютъ обходиться совершенно безъ завѣдывающаго заводомъ.

Отвѣтственный надзоръ за заводомъ и общее руководство его работою возложено на начальника участка за вознагражденіе въ 25 руб. въ мѣсяць.

Пропитка шпалъ производится хлористымъ цинкомъ подъ давленіемъ до 6 атмосферъ, при чемъ предварительно шпалы подвергаются пропариванію и вакууму.

Растворъ употребляется 3°. Хлористый цинкъ приготовляется изъ цинка и соляной кислоты въ аппаратахъ Дормидонтова.

Стоимость рабочей силы по изготовленію хлористаго цинка ничтожна: работа ограничивается нагрузкою цинка въ бочки аппарата. Аппаратъ доставляетъ растворъ хлористаго цинка въ 40° Боме.

Предполагаемый срокъ службы пропитанныхъ шпаль—7,25 лѣтъ. Срокъ службы непропитанныхъ шпаль—3,8 года. Стоимость пропитки около 18 к., въ среднемъ, на шпалу, не считая нагрузки шпаль при отправленіи ихъ на заводъ, выгрузки на заводѣ, нагрузки пропитанныхъ шпаль для разсылки на мѣста, укладки шпаль. Приведенныя работы производятся распоряженіемъ матеріальной сл.

Въ 1909 году на заводѣ пропитано:

шпаль	402.859 шт.
переводн. брусевъ мостовыхъ . .	63.837 пог. саж.

Итого 466.696

Расходы по пропиткѣ приведены въ слѣдующей таблицѣ:

Статьи расхода:	Расходы на пропитку въ рубляхъ.	% отношение частныхъ расходовъ къ общему.	Стоимость пропитки 1 шпалы или 1 п. с. переводн. или мостов. бруса въ копѣйкахъ.	
			1908 г.	1909 г.
Содержаніе личнаго состава служ. . .	3.985,25	5,10	0,84	0,85
Ремонтъ заводскихъ зданій, отопленіе и освѣщеніе ихъ и прочіе хозяйственные расходы	1.954,98	2,50	0,32	0,42
Рабочая сила по пропиткѣ	11.272,85	14,42	2,30	4,42
Пропиточные матеріалы	51.082,44	65,34	11,52	10,94
Отопленіе и ремонтъ котловъ и машинъ	9.885,90	12,64	3,18	2,12
Итого	78.181,42	100,00	18,16	16,75

Въ 10 час. Подкомиссія отбыла въ Уфу.

При слѣдованіи Подкомиссіи въ предѣлахъ участка Дема-Уфа представителями Самаро-Златоустовской ж. д. было обращено вниманіе на слѣдующее:

На перегонахъ главной линіи Чишмы-Юматово-Уфа-Шакша приходится считаться съ геологическимъ явленіемъ, извѣстнымъ подъ именемъ „воронокъ“. Это—внезапные провалы дневной поверхности земли, получающіе форму воронки болѣе или менѣе значительныхъ размѣровъ. Такъ, въ этой мѣстности, а именно на 612 верстѣ, можно видѣть громадную воронку саженой въ 15 діаметромъ и около 10 глубиной. Воронки же малыхъ размѣровъ 0,40—0,50 саж. діаметр. и 0,75—1,00 саж. глубиной появляются весной и лѣтомъ ежегодно близъ пути и составляютъ какъ бы обычное явленіе, сопровождающее проходъ весеннихъ водъ и спадъ воды рѣкъ. Первыя образуются въ случаѣ, если растворимыя водою гипсовые породы глубоко залегаютъ отъ поверхности земли. Воронки малыя образуются, главнымъ образомъ, на косогорѣ берега р. Бѣлой, гдѣ гипсовыя породы частью обнажены, частью покрыты небольшимъ слоемъ (нѣсколько саженой) глины. Были случаи образованія воронокъ подъ путемъ дороги. Мѣры борьбы съ этимъ опаснымъ для движенія поѣздовъ явленіемъ намѣчены были комиссіей, образованной по распоряженію министра путей сообщенія, по ходатайству управленія Самаро-Златоустовской ж. д. въ 1894 г., и состоятъ главнымъ образомъ въ особомъ устройствѣ путей въ мѣстахъ, гдѣ были воронки, или гдѣ можно ожидать ихъ появленія (путь укладывается на ростверкѣ), въ особомъ надзорѣ (увеличенъ штатъ путевыхъ сторожей и имѣется штейгеръ) и въ уменьшеніи скорости хода поѣздовъ по перегону Уфа-Воронки до 15-ти верстъ вообще, а въ нѣсколькихъ мѣстахъ перегоновъ Уфа-Воронки-Черниковка и Уфа-Дема до 5-ти верстъ въ часъ.

Передъ ст. Уфа Подкомиссія прослѣдовала черезъ мостъ, построенный надъ рѣкой Бѣлой и имѣющій 6 пролетовъ по 50 саж.

Ст. У ф а.

Въ 10 час. 50 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Уфа и начала осмотръ съ продовольственнаго воинскаго пункта, расположеннаго вблизи полотна и занимающаго два большихъ каменныхъ соединенныхъ между собой зданія, въ которыхъ находятся двѣ обширныя столовыя и кухня. Одновременно могутъ готовить пищу на 4 эшалона; при продовольственномъ пунктѣ находится завѣдывающій. На этомъ же дворѣ находится домъ для завѣдывающаго пунктомъ и для команды, а также ледникъ, сарай и отхожее мѣсто.

По осмотрѣ продовольственнаго пункта Подкомиссія перешла на товарный дворъ, который имѣетъ загражденіе заборомъ лишь со стороны поля, со стороны же станціонныхъ путей не огражденъ.

Товарная контора занимаетъ хорошій каменный домъ внутри; производится ремонтъ и передѣлка. Помѣщеніе вполне достаточное.

Отсюда Подкомиссія перешла къ пакгаузамъ, при чемъ по дорогѣ было доложено начальникомъ сл. движенія, что по поводу развитія товарной ст. Уфа былъ выработанъ проектъ, но таковой утвержденія не получилъ; въ настоящее же время проектъ этотъ является несоотвѣтствующимъ настоящей работѣ станціи и его придется передѣлать.

На ст. Уфа складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 911,10 кв. саж. на 303,70 вагона, площадь участковъ, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ, 146,25 на 48,75 вагоновъ, площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ, 257 кв. саж. на 85,67 ваг., 53 приписанныхъ склада на 11.904.500 пуд.

Кромѣ нѣсколькихъ старыхъ пакгаузовъ, имѣется новый хорошій пакгаузъ, недавно построенный, площадью въ 310 кв. саж. обошедшійся при постройкѣ въ 70 руб. квадратная сажень.

Ст. Уфа по своей Самаро-Златоустовской ж. д. пропускала въ 1909 году въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

По направленію	Среднее за годъ.			Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
къ Раевкѣ	5	12	17	5	15	20
къ Кропачево	5	12	17	5	16	21
Итого	10	24	34	10	31	41

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году на ст. Уфа по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, въ сутки:

пріемъ и отправленіе въ совокупности:

По направленію	Въ среднемъ за годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
къ Раевкѣ и обратно	801	987
къ Кропачево и обратно	792	1.024
Итого	1.593	2.011

Для выполнения этой работы на ст. Уфа служат пути числом 36 и протяжением въ 40,086 верстъ.

Въ 1909 году вагонооборотъ ст. Уфа выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено на станціи 322.023 вагон.

прибыло на станцію 323.220 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.

поѣздами большой скорости 120.939 ваг. и

„ малой „ 524.304 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрено товарныхъ поѣздовъ со слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Уфа и отъ ст. Уфа въ сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) отъ Уфы до Раевкѣ	15	495
2) „ Раевки къ Уфѣ	16	520
3) „ Уфы къ Кропачево	17	544
4) „ Кропачова къ Уфѣ	16	512

Грузооборотъ за 1909 годъ былъ:

1) нагружено на станціи 14.691.175 пуд.

2) перегружено 1.248.187 „

3) выгружено 11.322.213 „

Итого . . 27.261.575 пуд.

Далѣе Подкомиссія перешла къ депо, при чемъ слѣдуетъ отмѣтить, что территорія депо вся обнесена заборомъ въ виду имѣвшихъ мѣсто кражъ. На этой же территоріи находится 4 бака для нефти, емкостью по 150.000 пудовъ, два по 200.000 и два по 250.000 пудовъ,—всего 8 баковъ, емкостью на 1.500.000 пуд. Нефтяныхъ остатковъ на 1 іюня 1910 года имѣлось 346.076 пуд., дровъ—3.721 куб. саж.

Основное депо этого участка находится на ст. Уфа.

III-й участокъ тяги.

На 1-е іюня 1910 года къ этому участку было приписано 22 пассажирскихъ паровоза, а именно: типа 2-3-0 13 и типа 1-3-0 9 штукъ, товарныхъ компаундъ нормального типа 93 и для маневровъ трехосныхъ сер. Г—6 штукъ, всего 121 паровозъ. Паровозы эти обслуживаютъ всѣ роды поѣздовъ въ предѣлахъ участка Уфа—Раевка, длиною въ 108 вер. и участка Уфа—Кропачево, длиною въ 151 вер.

Для стоянки и промывки паровозовъ въ Уфѣ имѣется два паровозныхъ зданія: одно прямоугольное на 3 пути и 12 стойлъ и одно вѣрное на 24 пути и 24 стойла; надъ каждымъ стойломъ

по 2 вытяжныя трубы безъ опускныхъ колпаковъ. Круговъ поворотныхъ — два; одинъ — старый, длиною въ $54\frac{1}{3}$ " , и болѣе новый — $63'$. Промывательныхъ крановъ имѣется въ прямоугольномъ зданіи 4 и въ вѣрномъ 6; промывка паровозовъ производится напоромъ изъ водоемнаго зданія, безъ насоса.

Для ремонта паровозовъ особой сборной нѣтъ; изъ числа 36 стойлъ выдѣлено 8 стойлъ въ вѣрномъ зданіи для средняго ремонта паровозовъ. Отдѣльно при депо имѣются: а) механическая—длинною въ 6,25 саж., шириною въ 5,25 саж., площадью въ 32,81 кв. саж.; б) кузница, длиною въ 5,25 саж. и шириною въ 4,60 пог. саж., площадью въ 24,15 кв. саж. и мѣдницкая, длиною въ 5,25 саж., шириною въ 4,35 саж., площадью въ 22,84 кв. саж.; всѣ эти мастерскія помѣщаются въ одномъ каменномъ зданіи; въ другомъ концѣ его имѣется помѣщеніе для двигателя и паровыхъ котловъ, площадью въ 9,61 кв. саж., рядомъ съ котловой помѣщается инструментальная, площадью въ 5,43 кв. саж.

Остальныя ремонтныя и неремонтныя помѣщенія, какъ-то: трубная, столярная, конторы участка кладовки, дежурная осмотровиковъ вагоновъ,—занимаютъ постоянныя или временныя деревянныя помѣщенія, общей площадью въ 116,75 кв. саж. Для ремонта вагоновъ спеціальнаго зданія не имѣется, вагоны ремонтируются на открытыхъ путяхъ.

Оборудованіе мастерской состоитъ изъ: 1) шести комплектовъ подъемныхъ козелъ системы Беккера подъемной силой въ 48 тоннъ каждый комплектъ, 2) 14 штукъ желѣзныхъ домкратовъ, подъемной силы 12 тоннъ каждый, 3) 10 штукъ деревянныхъ домкратовъ, подъемной силы 6 тоннъ, 4) 7 штукъ дифференціальныхъ блоковъ, подъемной силы отъ $1\frac{1}{2}$ до 3 тоннъ, 5) двухъ вертикальныхъ паровыхъ котловъ, одинъ завода Густава Листа, поверхностью нагрѣва 7,3 кв. м. системы Ляшапель съ тремя кипятильными трубами, предѣльное давленіе пара 5 атм., и одного системы Шухова, завода Бари, съ поверхностью нагрѣва 10,22 кв. м., предѣльное давленіе пара 8 атм. Отапливаются оба котла нефтью; 6) двухъ одноцилиндровыхъ паровыхъ машинъ: одна вертикальная; діам. цилиндра 9,5", ходъ поршня 18", число оборотовъ 145, діаметръ махового колеса 67", мощностью 18 л. с.; другая—горизонтальная съ діаметромъ цилиндра 6", ходомъ поршня 12"; число оборотовъ 140, діаметръ махового колеса 47,5", мощностью 8 л. с., 7) токарно-винторѣзныхъ станковъ разныхъ размѣровъ 10 шт., 8) сверлильныхъ стѣнныхъ станковъ 2, свободно стоящихъ 1, 9) продольно-строгальный станокъ 1, поперечно-строгальный (шепингъ) 1, 10) болторѣзный станокъ 1, 11) точиль—2: одно съ механическимъ приводомъ и одно съ ручнымъ, 12) передвижной кранъ, подъемной силы въ 4 тонны на телѣжкѣ (для нагрузки осей), 13) горновъ разныхъ постоянныхъ

кузнечныхъ, мѣдницкихъ и котельныхъ 10 шт. на 10 огней, 14) переносныхъ горновъ съ ручнымъ дутьемъ—3 шт., 15) вентиляторъ Шиле.

Мастерскія отопливаются паромъ отъ котловъ постоянныхъ паровыхъ машинъ. Прямоугольное паровозное зданіе отопливается паромъ отъ горячихъ паровозовъ; вѣрное паровозное зданіе отопливается отъ двухъ котловъ, специально установленныхъ для отопленія и заправки паровозовъ; размѣры котловъ слѣдующіе: одинъ вертикальный, системы Шухова, поверхностью нагрѣва въ 24 кв. метр., давленіе пара 7 атм.; другой системы Ляшапель, поверхностью нагрѣва въ 16 кв. метр., давленіе пара 5 атм. Оба котла отопливаются нефтью. Освѣщеніе керосиновое производится 5 фонарями системы Свѣточъ, 6-ю фонарями Галкина и, кромѣ того, обыкновенными керосиновыми фонарями.

Полезная длина тракціонныхъ путей, занятыхъ паровознымъ паркомъ, — 3 вер. 137 саж.; полезная длина путей, занятыхъ ремонтомъ вагоновъ, 190 саж.

При осмотрѣ Уфимскаго депо, на вопросъ Предсѣдателя о стоимости постройки паровозныхъ зданій, было доложено, что при постройкѣ стойлъ стоимость зданія обходится въ 7.000 руб. на стойло; Подкомиссіей, однако, было отмѣчено, что, несмотря на такую высокую сравнительно стоимость устройства паровозныхъ зданій, длина стойлъ для длинныхъ паровозовъ новаго типа, оказывается недостаточной.

Помѣщеніе мастерскихъ при депо было найдено несоотвѣтственнымъ: оно тѣсно и производство работы въ немъ затруднительно. На увеличеніе мастерскихъ имѣется кредитъ 1909 и 1910 г.г. въ суммѣ 73.200 руб.

Вся сумма, необходимая на эту работу, исчислена въ 101.305 руб. и на 1911 г. снова вносится кредитъ на окончаніе вышеуказанныхъ работъ.

Къ 3-му участку тяги причислены оборотныя депо въ Раевкѣ и Кропачевѣ.

Водоснабженіе ст. Уфа производится изъ рѣки Бѣлой, жесткость воды 15,09° нѣм.

Въ виду важнаго значенія водоснабженія ст. Уфа, гдѣ имѣются главныя мастерскія и паровозное депо, необходимо, по мнѣнію управленія Самаро-Златоустовской ж. д., перестроить разводящую сѣть. Въ 1909 году на эту работу было отпущено 16.000 руб., но, по свѣдѣніямъ управленія Самаро-Златоустовской ж. д., къ работамъ въ 1909 году приступить было невозможно, такъ какъ производство работъ возможно лишь при выполненіи общаго проекта расширенія водоснабженія.

Изъ депо Подкомиссія перешла къ осмотру пассажирскаго зданія, которое было признано недостаточнымъ. Помѣщеніе для служащихъ очень неудобно и тѣсно, залъ I и II класса малъ,

при продажѣ въ сутки, въ среднемъ, до 1400 билетовъ, включая и билеты IV класса; въ зимнее время пассажирское движеніе происходитъ въ меньшемъ размѣрѣ.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ, огражденный заборомъ и занимающій довольно обширный дворъ, на которомъ сложены: воинскій запасъ досокъ, древесный уголь въ куляхъ, желѣзный ломъ (продающійся одинъ разъ въ годъ) и другіе предметы. Затѣмъ, въ земляномъ откосѣ двора устроенъ подвалъ для легковоспламеняющихся предметовъ, а далѣе двухъэтажный каменный большой амбаръ для болѣе цѣнныхъ предметовъ. При обслѣдованіи ярлыковъ въ этомъ амбарѣ было отмѣчено не совсѣмъ правильное указаніе прихода и расхода матеріаловъ.

Изъ амбара Подкомиссія прослѣдовала мимо навѣса для извести и затѣмъ осмотрѣла особый амбаръ для пакли, войлока, бумажныхъ концовъ и другихъ подобныхъ предметовъ. Весь матеріальный складъ обнесенъ заборомъ.

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія перешла въ граничащія съ этимъ складомъ мастерскія.

Уфимскія главныя паровозныя и вагонныя мастерскія.

Уфимскія паровозныя и вагонныя мастерскія расположены на ст. Уфа и занимаютъ территорію, общей площадью въ 172,65 кв. саж. Площадь крытыхъ помѣщеній этихъ мастерскихъ равна 3877,77 кв. саж.

Двигатели.

Все станки оборудованія Уфимскихъ мастерскихъ приводятся въ движеніе паровыми машинами за исключеніемъ литейнаго цеха, который обслуживается нефтянымъ двигателемъ. Главныя данныя для паровыхъ машинъ приведены въ слѣдующей таблицѣ:

№ по ряду.	Фирма, изготовившая машину, система ея и годъ изготовленія.	Мощность.	Парораспре- дѣленіе.	Діам. ци- лindra.	Ходъ поршня.	Діамет. маховика.	Число обо- ротовъ.	На какія мастерскія работаетъ.	Площ. ма- шиннаго отд.
1	Заводъ Лесснера въ Петербургѣ, горизонтальная одноцилиндровая 1888 г.	40 л. с.	Золотникъ Мейера.	475 м/м.	914 м/м.	2873	52	Токарн. и колесн. цехъ.	13, к. с.
2	Бр. Бромлей въ Москвѣ, одноцилиндровая горизонтальная 1903 г.	12	Золотникъ Мейера.	355 м/м.	456 м/м.	1828	120	Для котельнаго цеха.	5,55 к. с.
3	Бр. Бромлей въ Москвѣ одноцилиндровая 1903 г.	8	Золотникъ простой.	203 м/м.	305 м/м.	1065	150	Для мѣдницкой и кузнеч. цеха.	7 к. с.
4	Зав. Лесснера горизонтальная одноцилиндровая 1888 г.	25	Золотникъ Мейера.	382 м/м.	763 м/м.	2740	65	Для деревообдѣл.	7,69 к. с.

Нефтяной двигатель для литейного цеха, завода Бр. Бромлей въ Москвѣ, одноцилиндровый, четырехтактный, имѣетъ цилиндръ діаметромъ въ 360 м/м.; ходъ поршня—450 м/м., число оборотовъ 220, діаметръ маховиковъ (2 шт.) 1830 м.м., мощность 16 л. с. Площадь машиннаго отдѣленія—7,42 кв. саж.

Для питанія паромъ этихъ машинъ имѣются котлы:

1) два горизонтальныхъ, съ двумя жаровыми трубами завода Лесснера, изготовлены въ 1888 году. Поверхность нагрѣва по 52 кв. метра cadaго, рабочее давленіе 6 атмосферъ; котлы отапливаются нефтью и обслуживаютъ по очереди паровую машину № 1 токарнаго и колеснаго цеха;

2) три вертикальныхъ водотрубныхъ котла системы Шухова завода Бари въ Москвѣ; поверхность нагрѣва cadaго—30,66 кв. метра, давленіе 8 атмосферъ; отапливаются котлы нефтью. Котлы установлены при котельномъ цехѣ, обслуживаютъ паровыя машины № 2 и 3 и паровые молота кузнечнаго цеха; всѣ три котла работаютъ одновременно; площадь котельной 11,09 кв. саж.;

3) горизонтальный котель корнвалійскій съ одной жаровой трубой, постройки завода Лесснера въ 1888 г. Поверхность нагрѣва—44,5 кв. метра, давленіе пара 6 атмосферъ, отопленіе по желанію—дровяное или нефтяное;

4) водотрубный горизонтальный котель завода Фицнеръ и Гамперъ изготовленъ въ 1899 году; поверхность нагрѣва—40,5 кв. метра, давленіе пара 8 атмосферъ; отопленіе по желанію дровяное или нефтяное.

Оба послѣдніе котла установлены при деревообдѣлочной и обслуживаютъ паровую машину № 4, лѣсосушилку и отчасти отопленіе вагонноборной, малярной и тендерной.

Нефть для отопленія котловъ подается къ котельнымъ помѣщеніямъ въ цистернахъ, изъ которыхъ сливается въ баки; изъ баковъ нефть накачивается паровыми насосами въ малые резервуары—мѣрники, находящіеся въ котельныхъ помѣщеніяхъ на опредѣленной высотѣ. Щепы и стружки къ котламъ доставляются вручную на носилкахъ.

Мятый паръ отъ машинъ расходуется на отопленіе цеховъ; въ сильныя морозы къ мятому пару добавляется свѣжій. Въ нерабочее время цеха отапливаются свѣжимъ паромъ.

Для освѣщенія деревообдѣлочной имѣется одна динамомашинна завода Эрликонъ въ Цюрихѣ; число вольтъ 110, амперъ 25, килоуаттъ 2,750. Токъ постоянный, число оборотовъ 1400. Работаетъ отъ паровой машины деревообдѣлочной.

Основные цеха.

Паровозная мастер-
скія.

Паровозо-сборная занимаетъ каменный корпусъ (означенный на планѣ буквой А) длиной въ 19 саж., шириной въ 18 саж., высота

стѣнь—3,34 саж., высота зданія до конька крыши—7,25 саж. Стойлъ паровозныхъ рабочихъ 14, изъ нихъ два заняты подь малярную паровозовъ; кромѣ того, имѣются два заправочныхъ стоила съ выѣздомъ въ одну сторону. Разстояніе между стоилами—2,5 саж., длина каждаго стоила—5,20 саж. Стропила и крыши корпуса желѣзныя; вдоль всей крыши около конька имѣется свѣтовой фонарь. Растопочныя стоила соединяются со сборнымъ цехомъ аркой, черезъ которую паровозы при посредствѣ телѣжки подаются въ цехъ и обратно. Ширина растопочной—3,64 саж., длина 18 саж. Освѣщеніе сборной и растопочной керосиновое: фонарей „Свѣточъ“ 8 штукъ, лампъ 30''' — 65 шт., 14''' — 8 шт. Отопленіе мятымъ паромъ отъ машины № 1. Сверхъ того, при растопочной имѣется деревянная пристройка Б для ремонта паровозовъ; длина ея—16,8 саж., ширина въ одномъ концѣ 4 саж., въ другомъ 3,46 саж., сообщеніе со сборной — черезъ дворъ. Въ этой пристройкѣ можно на козлахъ поднимать только одинъ паровозъ — въ широкомъ концѣ; въ узкомъ концѣ подъемныя козлы не помѣщаются и въ немъ можетъ только заканчиваться сборка паровоза уже опущеннаго на колеса.

Оборудованіе сборной состоитъ изъ а) телѣжки для передвиженія паровозовъ вдоль цеха; работаетъ вручную; длина телѣжки 3 саж.; б) десяти комплектовъ козелъ Беккера, подъемной силы отъ 15 до 20 тоннъ, изъ нихъ 7 комплектовъ имѣютъ желѣзный остовъ; в) трехъ сверлильныхъ станковъ; г) двухъ переносныхъ станковъ для расточки цилиндровъ; д) переноснаго станка для расточки люковыхъ отверстій паровыхъ котловъ; е) переноснаго станка для расточки круглыхъ золотниковыхъ коробокъ; ж) станка переноснаго для расточки шкворневыхъ подушекъ; з) верстаковъ слесарныхъ 74,95 пог. саж., и) тисковъ слесарныхъ — 114 штукъ.

**Тендерная мастер-
ская.**

Спеціального зданія для тендерной мастерской не имѣется; подь тендерную занята часть вагоно-сборной, отмѣченной на планѣ буквой В. Корпусъ этотъ каменный, длиною въ 29,4 саж., шириною въ 6,5 саж. и высотой въ 2,6 саж., но тендерной занимается только часть, длиною въ 17,5 саж., площадью въ 113,75 кв. саж. Въ этой части имѣется одна канава и одинъ путь; разстояніе между осями пути и канавы—2,5 саж.; на этихъ двухъ путяхъ устанавливается 6 восьмиколесныхъ тендеровъ или 10 шестиколесныхъ. Стропила и потолокъ зданія деревянные, крыша желѣзная, фонарей въ потолокъ и крышѣ для освѣщенія нѣтъ; отопленіе свѣжимъ паромъ отъ котла деревообдѣлочной.

Оборудованіе: верстаковъ слесарныхъ 17,6 пог. саж., тисковъ — 30 штукъ. Домкраты при надобности берутся изъ сборнаго цеха.

**Котельная мастер-
ская.**

Котельная мастерская занимает каменный корпус, отмѣченный буквой Г. Длина зданія—33 саж., ширина—8,37 саж., высота стѣнъ—4,20 саж., высота до конька крыши—5,8 саж.; площадь 276,21 кв. саж., стропила и крыши желѣзныя, фонарей въ крышѣ нѣтъ. Освѣщеніе керосиновое 4-мя фонарями „Свѣточъ“, 30-ю лампами въ 30''' и 2 лампами въ 14'''. Отапливается зданіе мятымъ паромъ отъ паровой машины № 2. По длинѣ зданія проложенъ одинъ путь; наибольшее число одновременно ремонтируемыхъ котловъ 12 шт. Оборудование: а) крановъ мостовыхъ, подъемной силы по 12 тоннъ 2 шт., б) станокъ для обстрагиванія кромокъ котельныхъ листовъ—1 шт., в) вальцы для изгибанія котельнаго желѣза 1 шт., г) дыропробивный прессъ и ножницы—1, д) вентиляторъ Шиле—1. Кромѣ того, для механической обработки котельныхъ листовъ и связей установлены слѣдующіе станки: а) токарно-винторѣзныхъ—4 шт., б) для просверливанія связей—1 шт., в) радіальныхъ сверлильныхъ станковъ—2 шт., г) стѣнныхъ сверлильныхъ станковъ—1 шт. Для нагрѣванія заклепокъ имѣется 4 нефтяныхъ горна; для нагрѣванія дымогарныхъ трубъ—1 горнъ; для нагрѣванія желѣза при котельныхъ работахъ имѣется 1 горнъ о шести соплахъ и 1 горнъ о 7 соплахъ.

**Малярная парово-
завъ.**

Спеціальной малярной для паровозовъ нѣтъ; окраска ихъ производится въ паровозосборной, для чего въ ней отдѣлены два стойла.

Основные цеха вагоннаго отдѣла.**Сборная пассажир-
скихъ вагоновъ.**

Сборная пассажирскихъ вагоновъ помѣщается въ каменномъ корпусѣ, отмѣченномъ на планѣ буквою Д. Длина—корпуса 29,4 саж., ширина—6,5 саж. и высота—2,6 саж., площадь 191,1—кв. саж. Крыша желѣзная, стропила и потолокъ деревянные; въ зданіи проложены два пути, разстояніе между которыми равно 2,6 саж. Освѣщается мастерская керосиновыми лампами (лампъ въ 30'''—31 шт.). Отопленіе свѣжимъ паромъ отъ котла деревообдѣлочной. Пассажирскихъ вагоновъ восьмиколесныхъ новѣйшаго типа помѣщается на двухъ путяхъ сборной—6 шт.

Оборудованіе состоитъ изъ: а) станка для изгибанія газовыхъ трубъ, б) переноснаго станка для обточки шеекъ вагонныхъ осей, в) переноснаго станка для пробивки дыръ, г) слесарныхъ верстаковъ для 97,39 пог. саж. и ж) тисковъ слесарныхъ—149 шт.

**Сборная товарныхъ
вагоновъ.**

Для ремонта товарныхъ вагоновъ спеціального крытаго помѣщенія нѣтъ, ремонтъ ихъ производится подъ навѣсомъ на деревянныхъ столбахъ (отмѣченъ на планѣ буквою Ж). Стро-

пила навѣса деревянная, крыша желѣзная; площадь покрытая навѣсомъ—964 кв. саж. Для ремонта товарныхъ вагоновъ пользуются оборудованіемъ сборной пассажирскихъ вагоновъ.

Малярная.

Малярная пассажирскихъ вагоновъ занимаетъ каменный корпусъ между сборной пассажирскихъ вагоновъ и тендерной (на планѣ обозначенъ буквой З); длина корпуса—14 саж., ширина—10 саж., высота 2,6 саж., площадь—140 кв. саж.; въ мастерской имѣется пять путей, длиною каждый въ 10 саж.; разстояніе между путями—2,5 саж. Стропила и потолокъ зданія деревянные, освѣщеніе производится 13-ю керосиновыми 30-ти линейными лампами; отопленіе производится свѣжимъ паромъ одного изъ котловъ деревообдѣлочной. Въ мастерской помѣщаются одновременно 5 восьмиколесныхъ пассажирскихъ вагоновъ.

Товарные вагоны красятся въ продолженіи зданія тендерной (обозначенномъ на планѣ буквой Е). Длина отдѣленія—12,6 саж., ширина—6,5 саж., высота—2,6 саж. Площадь помѣщенія—81,9 кв. саж. На двухъ путяхъ, проложенныхъ вдоль зданія, помѣщается шесть товарныхъ вагоновъ.

Вспомогательные цеха вагоннаго отдѣла.

Деревообдѣлочная.

Деревообдѣлочная помѣщается въ каменномъ зданіи, обозначенномъ на планѣ буквой И. Длина помѣщенія—20,5 саж., ширина—7,5 саж., высота стѣнь—2,52 саж., высота до конька крыши—3,85 саж., площадь помѣщенія—153,75 кв. саж. Крыши и стропила желѣзные, освѣщеніе электрическое—44 лампочки накаливанія въ 16 свѣчей. Отапливается помѣщеніе мятымъ паромъ отъ машины № 4. По срединѣ зданія проложенъ путь, по которому лѣсъ подается къ станкамъ на вагонеткахъ, которыхъ имѣется 8 штукъ. Цехъ оборудованъ слѣдующими станками:

станки строгальные по дереву	2 шт.,
„ долбежно-сверлильные по дереву	3 „
станокъ строгально-сверлильный	1 „
„ горизонтально-сверлильный	1 „
„ шипорѣзный	1 „
„ настѣнный сверлильный	1 „
станки токарные	3 „
пила ленточная	1 „
„ круглая	1 „
„ „ маятниковая	1 „
станокъ для пайки ленточныхъ пилъ	1 „
„ „ точки „ „	1 „
„ краскотерокъ вальцевыхъ	1 „
„ „ жерновыхъ	4 „

станки наждачные для точки инструментовъ	2 шт.
„ для дробленія мѣла	1 „
„ сверлильные по металлу	2 „
„ для расточки вагонныхъ подшипниковъ	1 „
„ токарный по металлу	1 „
„ для правки желѣзной обшивки ваго- новъ	1 „
„ для пробы тормозовъ Вестингауза	1 „
„ „ испытанія металловъ на разрывъ (помѣщенъ за неимѣніемъ мѣста въ другихъ цехахъ)	1 „
Верстаковъ слесарныхъ — 9,17 пог. саж.	
Тисковъ слесарныхъ	15 „

Столярная.

Столярная занимаетъ каменный корпусъ, рядомъ съ дерево-обдѣлочной, означена на планѣ буквой I. Длина помѣщенія—30,75 саж., ширина—7 саж., высота—2,25 саж., площадь—215,25 кв. саж. Стропила и потолокъ зданія деревянные; крыша желѣзная. Освѣщается 53-мя керосиновыми 30''' лампами; отопливается мятымъ паромъ отъ машины № 4. Оборудование состоитъ изъ 52 штукъ столярныхъ верстаковъ, одной паровой клееварки и одной паровой плиты для подогреванія склеиваемыхъ предметовъ.

Обойная.

Обойная занимаетъ каменное зданіе, длиною въ 4,1 саж., шириною въ 3,75 саж., высоту въ 2,25 саж., площадью въ 15,375 кв. саж.; отмѣчена буквой K.

Стропила зданія деревянные, крыша желѣзная; освѣщается девятью лампами керосиновыми въ 30'''. Отопление мятымъ паромъ отъ машины № 4. Оборудование состоитъ изъ двухъ швейныхъ машинъ съ одной чесально-трепальной машиной для волосъ.

Лѣсосушилка.

Лѣсосушилка помѣщается въ каменномъ зданіи (обозначенномъ на планѣ буквой M), длиною въ 6,57 саж., шириною въ 2,10 саж., высотой въ 2,37 саж. Площадь помѣщенія равна 13,79 кв. саж. Крыша желѣзная, стропила деревянные, потолокъ каменный сводчатый (13 сводиковъ на желѣзныхъ балкахъ, проложенныхъ поперекъ зданія), отопливается зданіе (а равно и сушка лѣса производится) свѣжимъ паромъ отъ котловъ при деревообдѣлочной. Лѣсъ въ сушилку подается на вагонеткахъ вручную, по пути вдоль сушилки. Вагонетокъ для лѣсосушилки имѣется 2 шт.

Кузница.

Для мелкихъ кузнечныхъ работъ при ремонтѣ вагоновъ, закалки и исправленія инструмента и т. п. при вагонномъ цехѣ

имѣется маленькая кузница въ каменномъ зданіи, длиною въ 3,5 саж., шириною въ 2,3 саж., вышиною въ 2,03 саж.; вся площадь этой кузницы 8,05 кв. саж.; оборудованіе состоитъ изъ трехъ горновъ на одно сопло каждый и трехъ ручныхъ мѣховъ; на планѣ помѣщеніе отмѣчено буквой Л.

Вспомогательные цеха мастерскихъ, общіе для паровознаго и вагоннаго отдѣловъ.

Токарно-механи-
ческій цехъ.

Токарно-механическій цехъ занимаетъ каменное зданіе, составляющее продолженіе паровозосборной; отъ него идетъ боковая пристройка (каменная), въ которой помѣщается колесно-токарный цехъ (эти зданія на планѣ отмѣчены буквами Н и О).

Собственно токарная мастерская занимаетъ зданіе, длиною въ 31,40 пог. саж., шириною въ 8 саж., высоту въ 3,20, а до конька крыши—5,5 саж. Общая площадь, занимаемая мастерской, равна 251,2 кв. саж. Стропила и крыша желѣзныя; вдоль крыши имѣется свѣтовой фонарь. Освѣщеніе мастерской—керосиновое: фонарей системы „Свѣточъ“—6 штукъ, лампъ въ 30^{'''}—85 штукъ; отопливается помѣщеніе мятымъ паромъ отъ машины № 1. Оборудованіе мастерской состоитъ изъ слѣдующихъ станковъ:

кранъ подъемный поворотный на 2 тонны	1 шт.,
станковъ токарно-винторѣзныхъ	63 „
„ „ не винторѣзныхъ	3 „
„ револьверныхъ	3 „
„ для обточки шпилекъ	1 „
„ „ болтовъ двойныхъ	3 „
станокъ для нарѣзки гаекъ большого калибра	1 „
„ лобовый токарный	1 „
„ карусельныхъ	2 „
„ горизонтально-сверлильныхъ	3 „
„ „ фрезерныхъ	5 „
„ вертикально „	1 „
„ дыропробивныхъ съ ножницами	1 „
„ долбежныхъ	4 „
„ гайкодолбежныхъ двойныхъ	2 „
„ болторѣзныхъ	5 „
„ гайкорѣзныхъ	2 „
„ продольно-строгальныхъ	5 „
„ поперечено „ двойныхъ	2 „
„ „ „ ординарныхъ	11 „
„ настѣнныхъ сверлильныхъ	6 „
„ сверлильныхъ двойныхъ свободно- стоящихъ	2 „
„ то же ординарныхъ	4 „
„ сверлильныхъ радіальныхъ	4 „

станковъ надждачныхъ	9 шт.
станокъ для распиловки металла въ холод-	
номъ состояніи	1 „
„ точильныхъ	4 „
„ для расточки цилиндровъ	1 „
печь для цементовки.	1 „
горнь для заправки инструментовъ	1 „

**Колесно-товарный
цехъ.**

Колесно-токарный цехъ занимаетъ корпусъ, примыкающій къ токарно-механическому цеху; на планѣ помѣщеніе это обозначено буквой О. Длина его—18,6 саж., ширина—8 саж. высота стѣнъ—2,52 саж., до конька крыши высота—4,60; площадь помѣщенія 148,8 кв. саж. Стропила и крыша корпуса желѣзныя; вдоль крыши имѣется свѣтовой фонарь. Освѣщеніе керосиновое: фонарей „Свѣточъ“ 2 шт. и лампъ въ 20'''—9 штукъ. Отопленіе мятымъ паромъ отъ машины № 1.

Вдоль цеха проложены два пути.

Оборудованіе:

станковъ колесно-токарныхъ паровозныхъ	8 шт.
(изъ нихъ одинъ новѣйшей конструкціи).	
станковъ колесно-товарныхъ вагонныхъ	5 „
„ для обточки пальцевъ кривошиповъ.	1 „
„ „ шлифовки шеекъ паровозныхъ и	
„ „ вагонныхъ осей	1 „
„ „ шлифовки вагонныхъ осей	2 „
„ токарно-винторѣзный	1 „
„ лобовыхъ токарныхъ	2 „
„ сверлильный	1 „
вентиляторъ Шиле, діаметр. выдув. отв. 8''	1 „
верстаковъ слесарныхъ	5,46 пог. саж.
тисковъ „	6 шт.

Для погрузки и выгрузки колесныхъ паръ во дворъ мастерскихъ имѣется передвижной поворотный кранъ, подъемной силы въ 4 тонны.

Колесныя пары съ путей цеха подаются на станки при помощи подвѣсныхъ подвижныхъ блоковъ подъемной, силы въ 3 тонны. Такихъ блоковъ—11 шт.

Инструментальная.

Инструментальная занимаетъ часть зданія токарно-механическаго цеха, обозначенную на планѣ буквою П; длина помѣщенія—4 саж., ширина—2,05 саж., площадь—8,20 кв. саж. Отопленіе паровое мятымъ паромъ отъ машины № 1. Освѣщеніе керосиновое тремя лампами въ 30'''.

Оборудованіе:

станокъ переносно-сверлильный	1 шт.,
дѣлительная машина	1 „
горновъ переносныхъ угольныхъ (для нуждъ сборнаго цеха)	26 „
верстаковъ слесарныхъ	2 „
тискóвъ „	3 „

Кузнечный цехъ.

Кузнечный цехъ занимаетъ отдѣльный каменный корпусъ, обозначенный на планѣ буквою Р. Длина его—18,1 саж., ширина—8,3 саж., высота стѣны—2,7 саж. высота до конька крыши—4,7 саж. Площадь помѣщенія—150,23 кв. саж. Стропила и крыша желѣзныя, Освѣщеніе керосиновое: фонарями „Свѣточъ“—1 шт., лампами въ 30'''—6 шт. и въ 14'''—1 шт.

Оборудованіе:

горновъ постоянныхъ нефтяныхъ на 2 огня	2 шт.
„ „ „ „ 1 „	11 „
„ „ угольныхъ „ 2 „	3 „
печь рессорная	1 „
паровой молотъ въ 1 тонну	1 „
„ „ „ 1/2 „	1 „
„ „ „ 0.30 „	1 „
„ „ „ 1/4 „	1 „
прессъ для болтовъ и заклепокъ (приводной).	1 „
вентиляторъ Шиле, выдувное отверстіе діам. 14''	1 „
прессъ для испытанія рессоръ	1 „
„ „ „ упряжныхъ крючьевъ	1 „
молотовъ Оливера	4 „
верстаковъ слесарныхъ	1,46 саж.
тисковъ „	2 шт.

Мѣдницкая и трубная.

Мѣдницкая мастерская и трубная (для ремонта дымогарныхъ трубъ) занимаетъ часть зданія, составляющаго продолженіе кузницы (обозначено на планѣ буквою С). Общая площадь—96,36 кв. саж. Отопленіе паровое мятымъ паромъ отъ машины № 3. Освѣщеніе керосиновое—лампами въ 30'''—12 штукъ.

Оборудованіе:

горновъ постоянныхъ на 2 огня нефтяныхъ	1 шт.
„ „ „ 1 „ „	7 „
„ „ „ 1 „ угольныхъ	1 „
плита чугунная для правки трубъ	1 „
„ „ „ заливки подшипниковъ.	1 „
приборъ „ „ „ „	1 „

станковъ для расточки и обточка концовъ дымогарныхъ трубъ	2 шт.
станокъ для обрѣзки и подкатки дымог. трубъ.	1 „
„ „ „ дымогарныхъ трубъ	1 „
„ „ очистки „ „	2 „
барabanъ „ „ „ „	1 „
прессовъ для испытанія трубъ гидр. давл.	4 „
прессъ для выгибанія трубъ	1 „
верстаковъ слесарныхъ	7,2 пог. саж.
тисковъ „	13 шт.

Бандажная.

Бандажная занимаетъ каменное зданіе, обозначенное на планѣ буквой Т, длиною—8 саж., высотой—2,33 саж., шириною 5 саж.; площадь—40 кв. саж. Стропила и крыша желѣзныя.

Въ бандажной имѣется четыре нефтяныхъ горна для нагрѣванія бандажей, 2 подъемныхъ поворотныхъ крана на 3 тонны каждый и прессъ гидравлическій для насадки колесъ.

Жестяницкая.

Жестяницкая занимаетъ деревянное зданіе (обозначенное на планѣ буквой У) длиною въ 8 саж., шириною въ 4 саж., высотой въ 1,9 саж. Площадь помѣщенія—32 кв. саж., стропила деревянные; освѣщеніе керосиновое 4 лампами въ 14^{'''}; оборудованіе состоитъ изъ двухъ печей для нагрѣванія паяльниковъ, которыя въ то же время служатъ и для отопленія цеха; станки ручные: зикъ машина, вальцы для изготовленія трубъ—2 шт., ножницы для вырѣзыванія круговъ изъ жести—1 шт., станокъ для отгибанія соед. замк. кровельнаго желѣза—1 шт., верстаковъ слесарныхъ 5,3 пог. саж., тисковъ 5 шт.

Литейный цехъ.

Чугунно-литейная помѣщается въ каменномъ зданіи (отмѣченномъ на планѣ буквой Ф), длиною въ 13,85 саж.; шириною въ 7,05 саж., высотой стѣнъ въ 3,20 саж.; высота зданія до конька крыши—5,00 саж. Площадь его—97,64 кв. саж. Стропила и крыша желѣзныя. Освѣщеніе керосиновое—3 штуки фонарей „Свѣточъ“ и 24 шт., лампъ въ 30^{'''}. Отопленіе мятымъ паромъ отъ паровой машины котельнаго цеха.

При чугуно-литейной имѣется сушилка для сушки опокъ, каменная, длиною въ 3,23 саж., шириною въ 2,95 саж. Площадь—9,53 кв. саж. Отопленіе ея производится дровами.

Оборудованіе чугуно-литейной состоитъ изъ: 1) одного подъемнаго мостового крана на 500 пуд., 2) 2 вагранокъ, 3) прибора для подачи колошъ на колошникъ, 4) барабана для дробленія угля, 5) глиномялки, 6) машины для смѣшиванія песка, 7) четырехъ формовочныхъ станковъ, 8) одного вентилятора Рута—діаметръ выдувнаго отверстія 10^{''}, 9) одного вентилятора Шиле съ діаметромъ выдувнаго отверстія въ 10^{''}; оба вентилятора

работаютъ по очереди, 10) 15,62 саж. формовочныхъ верстаковъ, 11) 7,66 саж. слесарныхъ верстаковъ и 12) 8 штукъ слесарныхъ тисковъ.

Мѣдно-литейная.

Мѣдно-литейная составляетъ продолженіе чугунно-литейной; длина помещенія—3 саж., ширина—7,05 саж. высота, стѣна—4,5 саж. Площадь—21,15 кв. саж. Стропила и крыша зданія желѣзныя. Освѣщеніе керосиновое: фонарь „Свѣточъ“ одинъ и 7 штукъ лампъ въ 30". Отопленіе паровое мятымъ паромъ отъ паровой машины котельнаго цеха. При мѣдно-литейной имѣется сушилка длиною въ 3,23 саж., шириною въ 1,6 саж. Площадь—5,17 кв. саж. Отапливается дровами.

Оборудованіе мѣдно-литейной состоитъ изъ: 1) трехъ мѣдно-плавильныхъ нефтяныхъ горновъ, 2) одного формовочнаго станка, 3) 9,16 саж. формовочныхъ верстаковъ, 4) 2,43 саж. слесарныхъ верстаковъ и 5) 5 штукъ слесарныхъ тисковъ.

По паровозному отдѣлу:

		1908 г.	1909 г.
Производительность Уфимскихъ мастер- скихъ.	отремонтировано капит. рем. паровозовъ	63	72,
	среднимъ ремонтомъ	4	3,
	малымъ „	21	12,

По вагонному отдѣлу:

отремонтировано капит. ремонтъ и возобновлено классныхъ вагоновъ (всѣхъ классовъ и родовъ до IV включ.)	90	43,	
тоже товар. вагоновъ и платформъ	43	50,	
среднимъ ремонтомъ отремонтировано вагоновъ пассаж. всѣхъ классовъ	36	59,	
произведенъ періодическій и конвенціонный осмотръ пассажирск. ваг.	176	142,	
тоже товарныхъ вагоновъ	1018	2138,	
малымъ ремонтомъ отремонтировано пассажирскихъ вагоновъ	72	67,	
тоже товарныхъ	1820	2192,	
Итого		3255	4691

Производительность литейнаго цеха.

	1908 г.	1909 г.
Чугуннаго литья выпущено	56788 п.	52248 п.,
мѣднаго литья	4555 „	3634 ..

При осмотрѣ мастерскихъ Подкомиссіей было отмѣчено, что чугунно и мѣдно-литейныя недостаточны какъ въ отношеніи

занимаемой ими площади, такъ и въ оборудованіи, въ виду той значительной работы, которая возлагается на Уфимскія мастерскія, литейная которыхъ должна обслуживать всю Самаро-Златоустовскую ж. д. литьемъ.

Помѣщеніе паровозосборной найдено тѣснымъ. Всюду отсутствуютъ механическія подъемныя приспособленія и работа по подъемкѣ производится вручную.

Содержаніе помѣщенія конторы совершенно недопустимое, очень тяжелый воздухъ, затрудняющій пребываніе въ ней.

Вагонная мастерская тѣсна, и при осмотрѣ лѣса въ вагонной мастерской было установлено, что качество лѣса оставляетъ желать лучшаго: лѣсъ сырой и сучковатый.

Въ 1909 году Законодательными Учрежденіями было отпущено на усиленіе оборудованія литейныхъ и главныхъ Уфимскихъ мастерскихъ станками, подъемниками, телѣжкой и инструментомъ—100.000 руб. и, по свѣдѣніямъ управленія Самаро-Златоустовской ж. д., работы эти въ производствѣ и уже израсходовано 60.471 руб. 36 коп.

Въ 1910 году на продолженіе расширенія тѣхъ же мастерскихъ отпущено 228.425 руб. и на 1911 годъ вносится кредитъ на тотъ же предметъ.

Осмотрѣвъ мастерскія, Подкомиссія возвратилась на станцію, при чемъ начальникъ сл. движенія обратилъ вниманіе Подкомиссіи на слѣдующее обстоятельство: во время голоднаго года, когда была образована комиссія подъ предсѣдательствомъ генерала Аненкова, въ числѣ общественныхъ работъ, произведенныхъ съ цѣлью поддержать неимущій классъ, былъ начатъ постройкой на станціонной территоріи элеваторъ, но недостроенъ. Впослѣдствіи это недостроенное зданіе было передано городу. Городъ-же со своей стороны сдалъ зданіе въ аренду и такое было передѣлано въ мельницу. Доходъ съ этой мельницы получаетъ городъ, и желѣзная дорога въ данномъ случаѣ ничѣмъ не пользуется. Такое ненормальное явленіе, казалось бы, должно быть урегулировано, такъ какъ времени съ постройки элеватора прошло достаточно для того, чтобы можно было закончить всѣ расчеты по постройкѣ.

При ст. Уфа расположенъ карьеръ на берегу р. Бѣлой, отлагающей здѣсь во время весеннихъ половодій песчанья отмели. Карьеръ расположенъ на землѣ, принадлежащей г. Уфѣ и за пользованіе имъ дорога до настоящаго времени уплачивала городу по 5 коп. съ вагона вывезеннаго балласта. Въ настоящее время заключается договоръ съ городомъ на пользованіе пристанскими вѣтвями и цѣна за балластъ опредѣляется по 50 коп. съ вагона (независимо отъ его подъемной силы). Балластъ этого карьера средняго качества, а самый карьеръ довольно удобенъ. Вывозка балласта изъ Уфимскаго карьера производится

хозяйственнымъ способомъ и обходится отъ 2 рублей 70 коп. до 3 рублей за кубическую сажень со всѣми накладными расходами, но не считая стоимости перевозки. Но на послѣдующіе годы, въ виду увеличенія цѣны за балластъ (стоимость 50 коп. вмѣсто 5 коп.) эта цѣна соответственно возрастетъ. Въ общемъ—это единственный надежный карьеръ на дорогѣ. Неудобства его заключаются въ томъ, что онъ не принадлежитъ дорогѣ, находящейся такимъ образомъ въ зависимости отъ города Уфы, а также въ томъ, что карьеръ заливается водами р. Бѣлой, почему работа въ немъ возможна, начиная только съ 1—15 іюня.

Отсюда Подкомиссія отбыла въ 11 часовъ 30 мин. на ст. Аша-Балашевская и при слѣдованіи по 8-му участку сл. пути мимо ст. Тавтиманово вниманіе Подкомиссіи было обращено на распорныя канавы 662 вер., устроенныя въ цѣляхъ борьбы съ пучинами. Протяженіе въ этомъ мѣстѣ пучинистаго участка достигаетъ $\frac{1}{2}$ версты. На 668 верстѣ для уничтоженія пучинъ предполагается сдѣлать замѣну пучинистаго грунта съ переводомъ движенія на обходный путь, на время работъ. Подготовительныя работы исполнены и часть рельсовыхъ путей уложена.

Въ виду того, что пучинистыхъ участковъ на Самаро-Златоустовской ж. д. довольно много и съ этимъ явленіемъ приходится сильно считаться, начальникъ сл. пути, по просьбѣ Предсѣдателя Подкомиссіи, доставилъ въ Высшую Комиссію особую по этому вопросу вѣдомость.

Кромѣ того, начальникомъ дороги было, между прочимъ, сообщено, что начиная со ст. Аша-Балашевская и до Челябинска на одиннадцати станціяхъ Самаро-Златоустовской ж. д. для охраны дороги помѣщаются солдаты, присланные по распоряженію военнаго вѣдомства; кромѣ солдатъ, имѣются еще и стражники. Солдаты занимаютъ для жилья вагоны.

Усиленная охрана станцій, а также и сопровожденіе почтовыхъ поѣздовъ солдатами явилось слѣдствіемъ ряда нападений и грабежей въ горныхъ участкахъ, на перегонахъ, гдѣ поѣзда идутъ тихо.

Отъ ст. Симская десяти тысячный подъемъ идетъ съ небольшими перерывами на протяженіи 22 вер.

Начальникъ дороги замѣтилъ при этомъ, что воинская охрана была назначена безъ вѣдома и согласія Управленія Самаро-Златоустовской ж. д.

Въ 2 час. 48 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Аша-Балашевская.

Ст. Аша-Балашев-
ская.

По прибытіи на станцію и осмотрѣ станціоннаго помѣщенія, Подкомиссіей было признано, что какъ помѣщеніе I и II классовъ, такъ и служебныя помѣщенія вполне достаточны.

Вслѣдствіе того, что въ моментъ прибытія Подкомиссіи на

ст. Аша-Балашевская здѣсь находился товарный масляный поѣздъ № 991, Предсѣдатель Подкомиссіи поручилъ начальнику сл. движенія провѣрить составъ его и сообщить вѣсь поѣзда; оказалось, что составъ его — 22 груженыхъ и I классный вагонъ (IV кл.), чистый же вѣсь поѣзда равенъ 14.056 пудовъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи обратился къ начальнику сл. телеграфа съ вопросомъ, сколько имѣется телеграфныхъ желѣзнодорожныхъ проводовъ въ этомъ участкѣ, на что начальникъ телеграфа доложилъ, что проводовъ имѣется: для телеграммъ 6 и седьмой для жезловыхъ передачъ, остальные же провода правительственные.

При обзорѣ кассовой отчетности было обнаружено, что въ кассѣ ведутся черновыя книги, непредусмотрѣнныя правилами объ отчетности.

Работа станціи по свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д., за 1909 г. выразилась такъ:

всего грузовъ малой скорости:	
отправлено	1.455.288 пуд.,
прибыло	2.118.156 „
всего грузовъ большой и пассажирской скорости:	
отправлено	10 „
прибыло	2,764 „

Работа станціи выразилась
за 1909 г.:

поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:	
большой и средней скорости	4.848,
малой скорости	6.870,
количество пассажирскихъ вагоновъ:	
отправленныхъ со станціи	3,
прибывшихъ на станцію	3,
количество товарныхъ вагоновъ:	
отправленныхъ со станціи	4.024 пуд.,
прибывшихъ на станцію	4.049 „
нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
нагружено	19.687 „
перегружено	7.862 „
выгружено	130.333 „
Всего 157.882 пуда	

Въ 2 часа 55 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Аша-Балашевская по направленію къ Челябинску, при чемъ станціи, лежащія до Кропачева, не осматривались.

Отъ ст. Симская начинается двухпутный участокъ, который оканчивается на ст. Миассъ.

Въ управленіи Самаро-Златоустовской ж. д. поднятъ въ настоящее время вопросъ о продленіи второго пути до ст. Кисегачъ и на 1911 годъ испрашивается на эту работу 200.000 рублей.

Пропускная способность перегона Миассъ-Кисегачъ доведена до 20 паръ поѣздовъ устройствомъ тупиковаго разъѣзда. Такъ какъ производить на разъѣздахъ такого типа скрещеніе людскихъ поѣздовъ въ видахъ обезпеченія безопасности движенія невозможно, то управленіе Самаро-Златоустовской ж. д. нашло необходимымъ устройство второго пути.

На ст. Вязовая стоятъ казаки и для нихъ были построены временныя конюшни на 36 лошадей.

Ст. Кропачево.

Въ 4 часа 55 минутъ Подкомиссія прибыла на ст. Кропачево и прослѣдовала въ депо мимо ряда жилыхъ домовъ, расположенныхъ въ большомъ тѣнистомъ саду, и предназначенныхъ для служащихъ.

Д е п о.

Въ Кропачевѣ имѣется два прямоугольныхъ зданія депо, одно на два пути и 8 стойлъ; длина зданія—38,57 саж., ширина 6,44 саж., площадь помѣщенія—248,39 кв. саж., второе депо имѣетъ три пути и 6 стойлъ; длина его—20,4 саж., ширина—9,00 саж., площадь помѣщенія—183,6 кв. саж. Промывательныхъ крановъ имѣется 5. Надъ каждымъ стойломъ—двѣ вытяжныя трубы безъ опускныхъ колпаковъ. Поворотный кругъ одинъ, длина его фермъ 64. При депо имѣется небольшая кузница, длиною въ 5,18 пог. саж., шириною въ 3,26 пог. саж., площадью въ 16,87 кв. саж. Въ депо имѣется всего 8 пог. саж. верстаковъ слесарныхъ съ 6-ю тисками, 8 желѣзныхъ паровозныхъ домкратовъ по 20 тоннъ подъемной силы, одинъ сверлильный свободно стоящій станокъ съ ручнымъ приводомъ, въ кузницѣ имѣется одинъ постоянный кузнечный горнъ на одно дутье (ручной мѣхъ) и три ручныхъ переносныхъ. Отапливаются депо обыкновенными Утермарковскими печами, освѣщаются обыкновенными керосиновыми лампами. Полезная длина—тракціонныхъ путей—766 саж.; сверхъ того, для ремонта вагоновъ имѣется 108 саж.

Водоснабженіе ст. Кропачево—стар. производится изъ пруда, жесткость воды 16,81° нѣм., мощность источника достаточна, вода для питья годна, поверхность нагрѣва котла—18,00 кв. метр., производительность насоса—4 куб. саж. въ часъ, оборудованіе достаточно; водоснабженіе ст. Кропачево—нов. производится также изъ пруда, поверхность нагрѣва котла—39,95 кв. метр., производительность насоса въ часъ—4 куб. саж., оборудованіе достаточно.

На ст. Кропачево имѣется матеріальный складъ, въ котормъ находятся дрова и нефть, 9 баковъ, емкостью въ 1,575,000 пуд. Наличіе нефтяныхъ остатковъ на 1 іюня 1910 года—1,134,201 пуд., дровъ—668 куб. саж.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала черезъ станціонные пути въ дежурную машинистовъ, занимающую хорошій каменный домъ, въ котормъ имѣется помѣщеніе на 62 кровати. Въ отношеніи содержанія, слѣдуетъ отмѣтить, что таковое оставляетъ желать лучшаго:— всюду грязь и запахъ отъ отхожихъ мѣсть.

По осмотрѣ дежурной машинистовъ Подкомиссія направилась къ каменному дому, въ котормъ расположена дежурная для кондукторовъ, имѣющая 32 кровати; при дежурной находится столовая и кухня.

Затѣмъ были пройдены безъ осмотра ледникъ съ эстакадой, домъ для кладовщика, квартира и контора начальника участка сл. пути, при которой имѣется оранжерея, и Подкомиссія, возвратясь къ станціонному зданію, приступила къ его осмотру.

Помѣщенія I, II и III классовъ тѣсны; багажная, а въ особенности жандармская комната, чрезвычайно малы и неудобны. По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ начальника станціи, пассажирскихъ билетовъ продается, въ среднемъ, въ сутки отъ 85 до 170, большая часть грузовъ проходящихъ—казенные. Помощниковъ у начальника станціи 4, телеграфистовъ 18, вѣсовщикъ 1, копторщиковъ 4, сторожей 5, сцѣпщиковъ 6, стрѣлочниковъ старшихъ 3, младшихъ 18, составителей 6, проводниковъ паровозовъ 3.

На ст. Кропачево складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 30 кв. саж. на 10 ваг., открытыхъ платформъ 62,63 кв. саж. на 20,88 ваг., площадь участка, могущаго быть временно приспособленнымъ для склада грузовъ, 149,50 кв. саж. на 49,83 ваг.

По свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д. за 1909 г., работы станціи выразилась:

Всего грузовъ малой скорости:

отправлено	256.321 пуд.
прибыло	411.596 „

всего грузовъ большой и пассажирской скорости:

отправлено	142
прибыло	4.698

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

большой и средней скорости . . .	4.851
малой скорости	7.351

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	87.599
прибывшихъ на станцію	87.608

Количество товарныхъ вагоновъ:	
отправленныхъ со станціи	231 718
прибывшихъ на станцію	232.024
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
нагружено	251.768
перегружено	105.288
выгружено	398.421
Всего	
	755.477

Въ управленіи Самаро-Златоустовской ж. д. разрабаты-
вается вопросъ о развитіи ст. Кропачево, и начальникъ сл.
пути подробно объяснилъ Подкомиссіи расположеніе станціо-
нныхъ путей, а также отмѣтилъ и то обстоятельство, что для
сдѣланія тупиковыхъ путей сквозными, необходимо исправить
профиль дороги, увеличивъ станціонную площадку.

Въ 1909 году Законодательными Учрежденіями были отпу-
щены 35.000 рублей на начало работъ по развитію ст. Кропа-
чево, но, по заявленію управленія Самаро-Златоустовской ж. д.,
приступъ къ работѣ былъ отложенъ до 1910 года въ виду
того, что работа эта связана съ переустройствомъ профиля и,
приступивъ къ ней въ половинѣ строительнаго періода, невоз-
можно было бы окончить ее до зимы, а оставлять на зиму не-
законченныя работы управленіе Самаро-Златоустовской ж. д.
считало небезопаснымъ для движенія поѣздовъ.

Въ 1910 году отпущено было на окончаніе той же работы
35.000 рублей.

Было отмѣчено, что на вышеупомянутыхъ тупиковыхъ пу-
тяхъ стоитъ очень большое количество пустыхъ товарныхъ ва-
гоновъ, такъ что тупиковые пути сплошь заняты этими ва-
гонами.

Имѣющійся при ст. Кропачево переселенческой пунктъ Под-
комиссія не осматривала.

Слѣдуя далѣе черезъ ст. Вязовая, Подкомиссія въ 7 час.
пополудни закончила осмотръ этого участка и дальнѣйшія стан-
ціи вплоть до Челябинска, за позднимъ временемъ, не были
осмотрѣны.

Отъ ст. Вязовая идетъ вѣтвь на Катавъ-Ивановскій заводъ,
длина вѣтви 35 верстъ.

Въ ночь съ 26 на 27 іюня Подкомиссія прибыла въ Челя-
бинскъ и 27 іюня въ 8 час. 30 м. приступила къ осмотру
ст. Челябинскъ и участка отъ Челябинска до Вязовой.

Ст. Челябинскъ.

Въ виду того, что ст. Челябинскъ находится въ вѣдѣ-
ніи Сибирской ж. д., и посѣщеніе этой станціи Подкомиссіей

было произведено лишь съ цѣлью опредѣленія взаимоотношеній Самаро-Златоустовской ж. д. съ Сибирской, а также и въ виду поднимаемаго вопроса о возвращеніи снова ст. Челябинскъ Самаро-Златоустовской ж. д. (прежде ст. Челябинскъ принадлежала Самаро-Златоустовской ж. д., но впоследствии была передана Сибирской ж. д. на томъ основаніи, что ст. Челябинскъ должна быть головной станціей для Сибирской ж. д.), Подкомиссія не производила подробнаго осмотра ст. Челябинскъ, а ограничилась лишь посѣщеніемъ и осмотромъ пассажирскаго зданія и товарнаго двора.

Вокзалъ, занимающій каменный домъ, въ настоящее время не соотвѣтствуетъ тому движенію, которое здѣсь имѣетъ мѣсто, и даже несмотря на то, что здѣсь выстроено особое зданіе для пассажировъ IV класса, все же вокзалъ тѣсенъ въ помѣщеніяхъ I, II и III классовъ. Служебныя помѣщенія совершенно недостаточны. При вокзалѣ помѣщается небольшое телеграфное отдѣленіе для приѣма телеграфной корреспонденціи, служебный же телеграфъ занимаетъ особый довольно большой домъ, деревянный, отнесенный на нѣкоторое разстояніе отъ вокзала; телеграфъ обслуживаетъ Сибирскую, Пермскую и Самаро-Златоустовскую дороги.

По осмотру телеграфнаго помѣщенія Подкомиссія прослѣдовала мимо конторы грузовъ пассажирской скорости къ сортировочной платформѣ, расположенной на довольно значительномъ разстояніи отъ пассажирскаго зданія. По дорогѣ были продемонстрированы Подкомиссіи ледники для сибирскаго масла.

Перегрузочная платформа, очень длинная, широкая, крытая, деревянная; при усиленномъ движеніи черезъ платформу проходитъ въ день до 150 вагоновъ, при чемъ сортировка полногрузныхъ вагоновъ идетъ на 5 участкѣ; длина платформы—204 саж.

Отсюда Подкомиссія отбыла на узель и въ 10 час. 10 мин. выѣхала обратно въ Самару.

Изъ полученныхъ отъ начальника ст. Челябинскъ свѣдѣній слѣдуетъ:

норма суточного обмѣна:

Съ Самаро-Златоустовской	350 вагоновъ
„ Пермской	250 „

Итого 600 вагоновъ

Станціонныхъ путей—115 верстъ.

Стрѣлокъ на нихъ 359.

Станціонныхъ пакгаузовъ 7, изъ нихъ:

№ 1	размѣръ	293 кв. саж.	для	выгрузки	и	выдачи	грузовъ
№ 2	„	287 „	„	„	„	„	„

№ 3	размѣръ	287 кв. саж.	въ вѣдѣніи	таможни
№ 4	»	287 „ „	для приѣма	къ отправ. мелк. груз.
№ 5	„	287 „ „	}	для навалочныхъ и хлѣбныхъ гру- зовъ.
№ 6	„	407 „ „		
№ 7	„	200 „ „		

Платформъ товарнаго двора 112 кв. саж. для сортировки грузовъ.

Сортировоч. платформъ на нижней станціи:

„	„	263 кв. саж.	для сортировки	на востокъ
„	„	443 „ „	„ „	„ „
„	„	пас. 56 „ „	„ „	„ больш. скорости
„	„	пер. 277 „ „	„ „	„ переселен. клади.

Заканчивается постройка новой сортировочной платформы 1.025 кв. саж. для сортировки грузовъ, слѣдующихъ на востокъ.

Въ виду того, что въ настоящее время поднять вопросъ о постройкѣ вѣтви отъ города Троицка до ст. Челябинскъ, Предсѣдатель Подкомиссіи просилъ дать свѣдѣнія, имѣющіяся въ управленіи Самаро-Златоустовской ж. д. по этому вопросу, при чемъ было сообщено, что проектируемая желѣзнодорожная линія отъ Троицка къ Челябинску имѣетъ длину 120 верстъ.

По поводу постройки этой линіи былъ сдѣланъ въ Восточномъ порайонномъ комитетѣ докладъ, при чемъ комитетъ большинствомъ 23 голосовъ, въ число которыхъ вошли всѣ представители вѣдомствъ при воздержавшемся отъ голосованія представителѣ Государственнаго Контроля, постановилъ, что, признавая приведенныя въ докладѣ цифры о размѣрѣ перевозокъ и дохода отъ нихъ вполне правдоподобными и могущими еще возрасти при увеличеніи населенія и площадей посѣва и находя постройку желѣзнодорожной вѣтки Троицкъ-Челябинскъ полезной и отвѣчающей назрѣвшимъ нуждамъ развивающейся сельско-хозяйственной промышленности края, полагалъ бы необходимымъ для окончательнаго рѣшенія этого вопроса просить Министерство Путей Сообщенія произвести въ ближайшемъ времени при посредствѣ правительственныхъ агентовъ подробное обслѣдованіе даннаго раіона въ экономическомъ отношеніи, а также произвести техническія изысканія по сооруженію и эксплуатаціи названной линіи.

Постановленіе это было сдѣлано 7-го апрѣля 1908 года.

Пояснительная записка по этому вопросу передана въ Высшую Комиссію.

Слѣдуя изъ Челябинска обратно въ Самару по XII участку сл. пути, было отмѣчено, что путь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ оставляетъ желать лучшаго, такъ какъ замѣчалась качка; нельзя однако не отмѣтить, что весь путь до перевала чрезвычайно труденъ, такъ какъ состоитъ сплошь изъ кривыхъ, при совер-

шенно неудовлетворительномъ балластѣ. На 973 верстѣ и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ балласть не имѣетъ ни правильныхъ очертаній, ни достаточной ширины бровки, расплывчатъ и мало соотвѣтствуетъ своему назначенію.

На 985 вер. была сдѣлана замѣна грунта для борьбы съ пучинами.

Въ 1 часъ пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Міассъ, гдѣ въ это время находился товарный поѣздъ съ погруженнымъ скотомъ, котораго отправляется изъ района ст. Міассъ очень много.

По свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д. работа ст. Міассъ за 1909 г. выразилась:

всего грузовъ малой скорости:

отправлено	1.860.833 пуд.,
прибыло	1.478.165 „

Всего грузовъ большой и пассажирской скорости:

отправлено	4.007 „
прибыло	12.525 „

Работа станціи выразилась за 1909 г.:

поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

большой и средней скорости . . .	4.820
малой скорости	6.257

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	244
прибывшихъ на станцію	250,

Количество товарныхъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	8.792
прибывшихъ на станцію	8.945

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:

нагружено	1.829.003
перегружено	—
выгружено	1.336.168

Всего 31.165.171

Пассажирское зданіе въ настоящее время находится въ ремонтѣ (побѣлка и окраска); помѣщеніе для пассажировъ очень тѣсное, комната для телеграфа—достаточной площади.

Изъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла въ пріемный покой, подъ который приспособлена полуказарма—деревянное зданіе; хотя пріемный покой и не имѣетъ комнаты для кроватей, тѣмъ не менѣе помѣщеніе его достаточно.

При ст. Міассъ находится 13 домовъ для служащихъ; складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 829 кв. саж. на 276,33 ваг., открытыхъ платформъ 170 кв. саж. на 56,67 ваг.,

площадь участка, могущаго быть временно приспособленнымъ для склада грузовъ, 463,41 кв. саж. на 154,47 ваг., площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ, 3.300 кв. саж. на 1.100 ваг., приписныхъ складовъ—14 на 200.000 пуд., что является болѣе чѣмъ достаточнымъ. Кромѣ того, здѣсь находится воинская платформа.

Карьеръ при ст. Миассъ представляетъ собою отвалы или, такъ называемые, эфеля, промытаго Миасскимъ золотопромышленнымъ обществомъ золотоноснаго песка. Карьеръ этотъ былъ открытъ при постройкѣ второго пути на участкѣ Кропачево-Миассъ, изъ него вывезено свыше 30.000 куб. саж. и въ настоящее время онъ совершенно истощенъ, такъ что съ будущаго 1911 года его придется закрыть.

По отбытіи со ст. Миассъ Подкомиссія слѣдовала по XI участку, весьма оригинальному и интересному въ отношеніи профиля пути; путь здѣсь идетъ террасами, все время поднимаясь и образуя рядъ петель.

При перевалѣ черезъ Уралъ на границѣ Европы и Азіи Подкомиссія имѣла краткую остановку у пограничнаго столба, а затѣмъ безъ остановки прослѣдовала до ст. Златоустъ, куда прибыла въ 3 час. 10 мин. пополудни.

Ст. Златоустъ.

Поѣздъ былъ остановленъ около основного Златоустовскаго депо и Подкомиссія направилась къ его осмотру.

На 1 іюня 1910 года инвентарныхъ паровозовъ было на участкѣ: пассажирскихъ типа 2—3—0—32, изъ нихъ 17 съ пароперегрѣвателями Шмита, товарныхъ нормальнаго типа 0—4—0—115 шт. и типа 0—3—0 шесть штукъ; всего 153 паровоза. Паровозы обслуживаютъ поѣзда всѣхъ родовъ на участкѣ отъ Кропачево до Челябинска, протяженіемъ въ 299 верстъ, на Бакальской вѣтви отъ ст. Бердяушъ до ст. Бакаль, длиною въ 49 верстъ, и на Катавской вѣтви отъ ст. Вязовая до ст. Катавъ-Ивановскій заводъ длиною въ 35 верстъ.

Паровозныхъ зданій въ Златоустѣ имѣется четыре: два прямоугольныхъ на три пути и 6 стойлъ каждое; размѣры ихъ: длина по 17,5 саж., ширина 7,60, площадь по 133 кв. саж.; одно прямоугольное зданіе на 3 пути и 12 стойлъ; длина зданія—36,7 саж., ширина—8,25 саж., площадь—30,3 кв. саж., и одно вѣрное—съ 24 путями и 24 стойлами, общая площадь зданія—675,83 кв. саж. Всего стойлъ во всѣхъ 4-хъ зданіяхъ 48. Надъ каждымъ стойломъ имѣются двѣ вытяжныя трубы безъ опускныхъ колпаковъ. Промывательныхъ крановъ имѣется въ первомъ депо на 6 стойлъ 2 шт., во второмъ такомъ же депо—4 шт., въ депо на 12 стойлъ—8 шт. и въ вѣрномъ депо—12 шт. Промывка производится безъ насоса,—напоромъ водопровода. Изъ общаго числа 48 стойлъ—6 (въ паровозномъ зданіи № 1) занимаются для подъема ремонтни-

рующихся паровозовъ. Поворотныхъ круговъ при депо одинъ— діаметромъ въ 64'.

При депо имѣется мастерская—каменная, состоящая изъ механической, длиною въ 7 саж., шириною въ 4,95 саж., площадью въ 34,65 кв. саж., кузницы и мѣдницкой, длиною въ 5,9 саж. и шириною въ 4,95 саж., площадью въ 29,20 кв. саж., и жестяницкой, столярной, колесной и слесарной—длинною въ 8 саж., шириною въ 7,05 саж., площадью въ 56,4 кв. саж. Паровая машина и котлы помѣщаются въ каменномъ отдѣленіи, длиною въ 3,45 саж., шириною въ 3,11 саж., площадью въ 10,73 кв. саж. Инструментальная занимаетъ помѣщеніе каменное въ 5,11 кв. саж. и кладовая—помѣщеніе 9 кв. саж.

Оборудованіе депо и мастерской состоитъ изъ: 1) четырехъ паровыхъ котловъ: одного въ 3,26 кв. м. поверхностью нагрѣва, вертикальный, системы Галлоуея съ 3 атм. давленія, служить для отопленія депо и заправки паровозовъ; одного вертикальнаго, системы Лашапель, поверхностью нагрѣва въ 7,05 кв. м. съ давленіемъ пара въ 5 атм., одного вертикальнаго системы Лашапель, поверхностью нагрѣва въ 16 кв. м. и давленіемъ пара въ 5 атм.; эти три котла отапливаются углемъ; паромъ отъ котла въ 16 кв. м. приводится въ движеніе паровой двигатель. Наконецъ, для отопленія большого вѣрнаго депо и заправки стоящихъ въ немъ паровозовъ имѣется одинъ котель вертикальный, трубчатый, системы Шухова, поверхностью нагрѣва въ 24 кв. м.; 2) одной паровой горизонтальной машины постройки завода Рихарда Поле въ Ригѣ; главные ея размѣры: діаметръ цилиндра—252 m/m, ходъ поршня 448 m/m., діаметръ махового колеса—4,226 метра, число оборотовъ 60, парораспредѣленіе золотниками Мейера, мощность машины 12 л. с., 3) подъемныхъ козелъ Беккера 4 комплекта съ деревянными станинами и 2 комплекта съ желѣзными станинами, 4) 11 штукъ дифференціальныхъ блоковъ, подъемной силы отъ $\frac{1}{4}$ до 2 тоннъ, 5) одного передвижнаго подъемнаго крана на телѣжкѣ для погрузки паровозныхъ и вагонныхъ осей—подъемной силы въ 4 тонны, 6) токарно-колеснаго станка для обточки паровозныхъ скатовъ, 7) токарно-колеснаго станка для обточки тендерныхъ и вагонныхъ скатовъ, 8) 13 токарно-винторѣзныхъ станковъ, 9) трехъ стѣнныхъ сверлильныхъ станковъ, 10) одного продольно-строгальнаго станка, 11) двухъ поперечно-строгальныхъ станковъ (шепингъ), 12) одного долбежнаго станка, 13) одного болторѣзнаго станка, 14) одного точильнаго наждачнаго станка, 15) приводнаго точила, 16) одного шеечнаго станка для обточки шеекъ вагонныхъ и тендерныхъ осей; станокъ за недостаткомъ мѣста еще не поставленъ (въ настоящее время производится значительное уширеніе мастерскихъ при депо), 17) шести кузнечныхъ горновъ, 18) двухъ горновъ для мѣдниковъ (постоянныхъ), 19) четырехъ переносныхъ горновъ для котельщиковъ, 20) одного вентилятора Шиле на 8 огней, 21) вер-

стаковъ слесарныхъ имѣется всего 79,94 пог. саж., 22) тисковъ слесарныхъ 75 шт.

Въ депо и мастерскихъ производится подъемка паровозовъ для смѣны осей, текущій ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, текущій ремонтъ вагоновъ, водокачальныхъ машинъ, котловъ и пр.

Отопление паровозныхъ зданій и мастерскихъ производится отчасти мятымъ паромъ, а большею частью свѣжимъ паромъ; освѣщеніе—обыкновенными керосиновыми лампами.

Полная длина тракціонныхъ путей равна 4 верстамъ, въ томъ числѣ 340 саж. назначено для ремонта вагоновъ.

Для паровозовъ, обслуживающихъ вѣтви Бакальскую и Юрезанскую, имѣются депо на станціяхъ Бердяушъ и Вязовая.

Водоснабженіе ст. Златоустъ двойного оборудованія производится изъ р. Тесьма, жесткость воды 2,49° нѣм., мощность источника достаточная, поверхность нагрѣва котловъ по 30,66 кв. метр., производительность насоса въ часъ—4 куб. саж., мощность и оборудованіе недостаточны.

Вѣрное паровозное зданіе было осмотрѣно и обратило на себя особое вниманіе потому, что вслѣдствіе пучинистой почвы, несмотря на глубокой фундаментъ (0,90 саж.) стѣны этого зданія поднимаются, при чемъ образуется разрывъ кладки. Для борьбы съ такого рода явленіемъ управленіе Самаро-Златоустовской дороги рѣшило дренажировать въ этомъ мѣстѣ площадь и работы въ этомъ направленіи уже начаты. Второе зданіе, прямоугольное, находится въ настоящее время въ передѣлкѣ, такъ какъ здѣсь устанавливаются желѣзныя стропила; это зданіе соединяется съ мастерской и по окончаніи работъ будетъ принадлежать мастерской. Въ настоящее время производится расширеніе помѣщеній механической и машинной за счетъ отпущеннаго въ 1909 году кредита. Въ помѣщеніи мастерской тѣсно и темно, съ открытіемъ же новаго помѣщенія эти недостатки будутъ устранены.

Въ 1909 году на постройку паровозныхъ зданій на ст. Златоустъ былъ отпущенъ кредитъ въ 65.000 руб. и на поворотный кругъ—12.000 руб.; въ виду того, что работъ этихъ не оказалось въ производствѣ, Предсѣдатель Подкомиссіи просилъ сообщить, отчего до сего времени вышеуказанный кредитъ не былъ использованъ и если онъ употребленъ на другую работу, то на какую именно.

Начальникомъ Самаро-Златоустовской ж. д. было сообщено, что постройка поворотнаго круга отмѣнена и кредитъ 12.000 руб. предположено, согласно журнальному постановленію совѣта управленія дороги отъ 7-го августа 1909 г. за № 1367 обратить на покрытіе перерасхода по развитію ст. Батраки. На 1911 годъ

внесенъ снова кредитъ на поворотный кругъ на ст. Златоустъ, но уже не 12.000 руб., а 13.200 руб.

Что касается кредита на постройку паровозныхъ стойлъ, то таковой кредитъ испрашивался въ 130.000 руб. на 20 стойлъ для ст. Златоустъ (10 ст.), и для ст. Абдулино (10 ст.), но, желая избѣжать перерасхода, управленіе Самаро-Златоустовской ж. д. рѣшило строить вмѣсто 20 стойлъ только 18 и всѣ на ст. Абдулино (см. далѣе).

Изъ мастерскихъ Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ, занимающій небольшой, сравнительно, дворъ, на которомъ расположены два сарая, отведенныхъ подъ дерево, сарай для пакли и каменный амбаръ для болѣе цѣнныхъ предметовъ. Матеріала въ складѣ имѣется на сумму около 60.000 руб., желѣзные и чугунныя части находятся на дворѣ подъ открытымъ небомъ.

На ст. Златоустъ имѣется складъ топлива, въ которомъ находятся дрова и нефть; 2 бака, емкостью въ 450.000 пуд. Наличіе нефтяныхъ остатковъ на 1 іюня 1910 г.—216.525 пуд., дровъ—911 куб. саж.

При станціи находится рядъ жилыхъ домовъ для служащихъ, которые Подкомиссія не осматривала, а изъ матеріальнаго склада прошла въ контору матеріальнаго склада, гдѣ Предсѣдатель просматривалъ веденіе отчетности по приходу и расходу матеріаловъ.

Далѣе Подкомиссія прослѣдовала мимо строящейся дежурной для кондукторскихъ бригадъ къ пассажирскому зданію, которое также сильно страдаетъ отъ пучинистаго грунта; каменная широкая лѣстница съ площадкой въ средней своей части осѣла,

Пассажирское зданіе—каменное. Помѣщенія какъ для пассажировъ, такъ и служебныя недостаточны, за исключеніемъ помѣщенія для телеграфа.

На ст. Златоустъ имѣется пакгаузовъ 92,38 кв. саж. на 30,79 ваг. и открытыхъ платформъ 273,42 кв. саж. на 91,14 вагоновъ.

Работа ст. Златоустъ по свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д., за 1909 г. выразилась:

всего грузовъ малой скорости:

отправлено	952.031 пуд.
прибыло	3.197.527 „

Всего грузовъ большой и пассажирской скорости:

отправлено	10.289 „
прибыло	12.527 „

Работа станціи выразилась за 1900 г.:

поѣздовъ мѣстныхъ и свозныхъ:

большой и средней скорости . . .	4.851
малой скорости	7.715

Количество пассажирскихъ вагоновъ:	
отправленныхъ со станціи	74.942
прибывшихъ на станцію	74.968
Количество товарныхъ вагоновъ:	
отправленныхъ со станціи	235.479
прибывшихъ на станцію	236.103
Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ груза:	
нагружено	264.521 пуд.
перегружено	—
выгружено	935.816
Всего	
	1.200.337

Въ 3 час. 40 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Златоустъ и имѣла кратковременную остановку для набора воды на ст. Бердяушъ.

Слѣдую отъ ст. Бердяушъ къ ст. Мурсалимкино, Подкомиссія остановилась на 851 верстѣ для осмотра каменной подпорной стѣнки насыпи, 25 саж. высоты, спускающейся къ берегу рѣки Садки.

Въ 6 час. пополудни Подкомиссія прекратила осмотръ линіи за позднимъ временемъ.

Ст. Белебей-Аксаково

28-го іюня въ 7 час. 20 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Белебей-Аксаково и, осмотрѣвши пассажирское зданіе, перешла къ осмотру новостроющейся товарной конторы.

Ст. Аксаково никакихъ развитій не требуетъ; эта станція находится при курортѣ для слабогрудыхъ, пользующихся кумысомъ.

Въ 7 час. 30 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Белебей—Аксаково.

Слѣдую отъ ст. Аксаково въ сторону Самары, Подкомиссія отмѣтила, что балласть въ этой части по своему свойству хорошій, но толщина слоя его не вездѣ достаточна. При слѣдованіи поѣзда съ быстротой отъ 50 до 60 вер., послѣдній вагонъ качало, особенно это было замѣтно на 417 и 418-й вер.

По проѣздѣ развѣзда Мелеузъ было замѣчено, что послѣдняя крестовина этого развѣзда въ сторону Самары была въ неисправности. Начиная съ этого развѣзда было отмѣчено, что балласть въ этой части хуже, чѣмъ на предыдущихъ участкахъ.

Въ 8 час. 50 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Абдулино и прослѣдовала прямо къ депо.

Работа ст. Абдулино по свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д., за 1909 г. выразилась:

всего грузовъ малой скорости:	
отправлено	7.345.872 пуд.
прибыло	2.781.670 „

Всего грузовъ большой и пассажир. скорости:

отправлено	13.120
прибыло	25.944

Работа станціи выразилась за 1909 г.:

поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

большей и средней скорости	4.829
малой скорости	7.182

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	97.435
прибывшихъ на станцію	97.459

Количество товарныхъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	162.168
прибывшихъ на станцію	162.621

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ грузовъ.

нагружено	6.363.001 пуд.
перегружено	58.897 „
выгружено	1.809.736 „

Всего: 8.231.634

Продано пассажирскихъ билетовъ	33.662
Выдано багажныхъ квитанцій	1.324
Количество товарн. отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	14.335
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	19.814

Передано телеграммъ:

служебныхъ	249.976
частныхъ	4.401
Общее поступленіе въ кассу станціи:	901.383 руб. 91 коп.

Количество маневровъ:

часовъ	20.427
верстъ	102.135

Ст. Абдулино.

Главное депо второго участка тяги находится на ст. Абдулино.

Къ участку причислено 15 пассажирскихъ паровозовъ типа 1-3-0, 10 пассажирскихъ типа 2-3-0, 93 паровоза товарныхъ нормального типа 0-4-0 и 6 паровозовъ типа 0-3-0 для маневровъ; всего въ инвентарѣ участка имѣется 124 паровоза.

Паровозы участка обслуживают всякаго рода поѣзда на протяженіи отъ Похвистнева до Раевки на разстояніи 233 вер.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣются два депо; одно—прямоугольное на 9 стойлъ на трехъ путяхъ; длина его—25,69 саж.—ширина 7,8 саж., площадь—200,38 кв. саж., второе также прямоугольное на 12 стойлъ, на трехъ путяхъ, длиною въ 35,7 саж., шириною въ 7,8 саж., площадь—278,46 кв. саж. Надъ каждымъ стойломъ имѣются двѣ вытяжныя трубы безъ опускныхъ колпаковъ, всего 42 трубы. Крановъ промывательныхъ имѣется 8, по четыре въ каждомъ депо. Промывки дѣлаются рукавами напоромъ изъ водоемныхъ баковъ; спеціального насоса для промывки нѣтъ. Поворотный кругъ одинъ; длина его фермъ 54'.

При депо имѣется мастерская для ремонта паровозовъ со сборной на два стойла. Сверхъ того, для подъемки паровозовъ, смѣны дымогарныхъ трубъ и т. д. въ депо на 12 стойлъ выдѣленъ одинъ путь съ 4-мя стойлами.

Сборная помѣщается въ каменномъ зданіи, длиною въ 13,15 саж., шириною въ 7,00 саж., площадью въ 92,05 кв. саж. Она непосредственно соединяется съ механической, помѣщающейся въ каменномъ зданіи, длиною въ 7 саж., шириною въ 4,9 саж., площадью въ 34,3 кв. саж. Къ механической съ одной сторонѣ примыкаетъ кузница и медницкая, длиною въ 2,27 саж., шириною въ 4,9 саж., площадью въ 11,12 кв. саж., съ другой—инструментальная, длиною въ 3,42 пог. с., шириною въ 1,56 пог. саж., площадью въ 5,34 кв. саж., и помѣщеніе для паровыхъ котловъ, длиною въ 3,42 пог. саж., шириною въ 3,01 пог. саж. площадью въ 10,29 кв. саж.

Мастерскія при депо Абдулино выполняютъ малый и средній ремонтъ паровозовъ; текущій ремонтъ всѣхъ вагоновъ; производятъ конвенціонный осмотръ товарныхъ вагоновъ, ремонтъ водокачальныхъ котловъ и машинъ и пр..

Оборудованіе мастерской состоитъ изъ: 1) одного вертикальнаго парового котла система Лашапель постройки завода Доброва и Набгольць; поверхность нагрѣва—14 кв. м., рабочее давленіе—5 атмосферъ, и одного вертикальнаго трубчатого котла системы Шухова постройки завода Бари; поверхность нагрѣва его—14,86 кв. м., рабочее давленіе—8 атмосферъ; оба котла отапливаются нефтью; 2) паровой машины горизонтальной, простаго дѣйствія, завода Лесснера въ Петербургѣ; діаметръ цилиндра 282 м/м., ходъ поршня—471 м/м., число оборотовъ—60 въ минуту. Діаметръ махового колеса—1230 м/м. Мощность—12 л. с. Рабочее давленіе пара—6,5 атм., 3) трехъ комплектовъ подъемныхъ блоковъ системы Беккера, 4) пяти штукъ желѣзныхъ домкратовъ и четырехъ штукъ деревянныхъ, 5) трехъ дифференціальныхъ блоковъ на три тонны каждый, 6) одиннадцати токарныхъ станковъ разныхъ размѣровъ, 7) трехъ сверлильныхъ станковъ,

8) одного продольнаго строгальнаго, 9) одного поперечно-строгальнаго (шепингъ), 10) одного болторѣзнаго, 11) одного переноснаго станка для расточки паровозныхъ цилиндровъ, 12) одного переноснаго станка для обточки шеекъ вагонныхъ осей, 13) одного приводнаго наждачнаго станка, 14) одного приводнаго точила, 15) въ кузницѣ двухъ постоянныхъ кузнечныхъ горновъ на 4 огня и одного горна для мѣдницкихъ работъ, 16) одного вентилятора Шиле, 17) одного подъемнаго подвижнаго крана на телѣжкѣ, подъемной силы въ 4 тонны, 18) двадцати шести саженъ слесарныхъ верстаковъ, 19) шестидесяти четырехъ тисковъ.

Отопленіе паровозныхъ зданій и мастерскихъ производится мятымъ паромъ, а въ сильные холода и свѣжимъ паромъ отъ котловъ, упомянутыхъ въ числѣ оборудованія мастерской. Освѣщеніе керосиновое.

Полезная длина тракціонныхъ путей равна 2450 саж., въ томъ числѣ 75 саж. для ремонта вагоновъ.

Въ 1909 г. на постройку паровозныхъ зданій на 20 стойлъ былъ отпущенъ Законодательными Учрежденіями кредитъ въ 130.000 рублей, при чемъ, какъ выше указано, 10 стойлъ должны быть выстроены на ст. Абдулино и 10—на ст. Златоустъ. Но при осмотрѣ какъ ст. Златоустъ, такъ и Абдулино работы эти не были еще произведены, и изъ объясненій, данныхъ управленіемъ Самаро-Златоустовской ж. д., слѣдуетъ, что на постройку паровознаго зданія на ст. Абдулино вызвана конкуренція 18 іюня 1910 г., при чемъ весь кредитъ 130.000 руб. отнесенъ къ ст. Абдулино.

Кромѣ того, начальникъ дороги сообщилъ, что въ виду того, что кредитъ на постройку паровозныхъ зданій сокращенъ Законодательными Учрежденіями съ 150.000 до 130.000 руб., а количество стойлъ оставлено то же, то, желая избѣжать перерасхода, управленіе Самаро-Златоустовской ж. д. предполагаетъ вмѣсто 20 ¹⁾ стойлъ выстроить только 18.

¹⁾ Въ ноябрѣ 1910 года отъ начальника Самаро-Златоустовской ж. д. поступило на имя Товарища Предсѣдателя Высшей Комиссіи слѣд. объясненіе:

На запросъ Вашего Превосходительства о постройкѣ паровозныхъ зданій по смѣтѣ 1909 г. имѣю честь доложить:

Въ смѣту дополнительныхъ работъ 1909 г. была внесена сумма 150.000 р. на постройку 20 паровозныхъ стойлъ.

Въ объясненіяхъ къ этой смѣтѣ, исходя изъ нужды въ паровозныхъ зданіяхъ для всей дороги, было указано, что, при числѣ паровозовъ на дорогѣ, равномъ 630, требуется имѣть для нихъ 315 стойлъ, что число существующихъ стойлъ—219 и слѣдовательно недостаетъ 96.

Въ счетъ этихъ 96 стойлъ на 1909 г. испрашивалась постройка 20, при чемъ предполагалось устроить 10 стойлъ на ст. Абдулино и 10 на ст. Златоустъ.

Постройка 20 стойлъ была разрѣшена съ уменьшеніемъ общей стоимости ихъ съ 150.000 до 130.000 руб.

По полученіи ассигнованія управленіе обсудило нужду въ паровозныхъ зданіяхъ не для всей дороги вообще, какъ это была сдѣлано для смѣты, а

На это заявленіе Предсѣдатель Подкоммисіи замѣтилъ, что Законодательныя Учрежденія потому и сократили кредитъ, что находили расцѣнку Управленія ж. д. на постройку паровозныхъ зданій высокой и за эту сумму должны быть построены именно 20 стойлъ, уменьшеніе же числа стойлъ является недопустимымъ.

Начальникъ дороги сообщилъ, что, можетъ быть, по конкуренціи удастся выстроить и всѣ 20 стойлъ.

На отпущенный кредитъ на 1911 годъ внесена сумма 14.750 руб. на удлиненіе прямоугольныхъ зданій на ст. Абдулино.

Что касается работъ по расширенію и улучшенію мастерскихъ на ст. Абдулино, то изъ отпущеннаго въ 1909 году на постройку главныхъ и литейныхъ мастерскихъ 347.000 руб.—6.950 руб. израсходованы на постройку котельнаго и машиннаго отдѣленій въ мастерскихъ Абдулинскаго депо и производятся работы по постройкѣ сборнаго отдѣленія при тѣхъ же мастерскихъ на 30.200 руб.

для каждой станціи отдѣльно, при чемъ выяснилось, что на ст. Златоустъ, при 146 приписанныхъ къ ней паровогахъ, имѣется 48 стойлъ или около 33% отъ числа паровозовъ, на ст. Абдулино, при 124 паровогахъ, 21 стойло или около 11 %. Поэтому нужда въ паровозныхъ зданіяхъ на ст. Абдулино гораздо сильнѣе и если на ней поставить всѣ разрѣшенныя 20 стойлъ, то число ихъ 41 по процентному отношенію къ числу паровозовъ только что достигнетъ того, которое уже имѣется на ст. Златоустъ.

Поэтому было предположено всѣ разрѣшенныя 20 стойлъ устроить на ст. Абдулино. Предположеніе это по разсмотрѣніи его въ совѣтѣ управленія (засѣданіе 24 апрѣля 1909 г. журн. постановленіе № 724) было представлено въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ и утверждено Комитетомъ этого послѣдняго по журналу 23 марта 1910 г. № 612.

Такъ какъ за послѣдніе годы на Самаро-Златоустовской ж. д. было нѣсколько случаевъ пожаровъ депо, даже съ желѣзными стропилами, но съ деревянными подъ желѣзную кровлю балками и опалубкою, то было также предположено устроить новое депо съ несгораемой желѣзо-бетонной крышей, удобной еще и въ томъ отношеніи, что обычныя желѣзныя кровли у депо скоро, года въ 3-4, развѣдаются дымомъ и требуютъ полной смѣны. Но эти перекрытія болѣе дороги и за ассигнованныя 130.000 р. съ ними можно было устроить не 20, а только 18 стойлъ. Предположеніе объ уменьшеніи съ этою цѣлью числа стойлъ съ 20 до 18 было доложено Управленію желѣзныхъ дорогъ рапортомъ 1 мая 1909 г. за № 39873 и утверждено Комитетомъ этого Управленія по журналу отъ 22 февраля 1910 г. № 36.

Въ зависимости отъ времени, потребовавшася для разрѣшенія этихъ вопросовъ къ работамъ по устройству паровознаго зданія на ст. Абдулино было приступлено въ 1910 г. и теперь всѣ каменныя работы закончены, а желѣзо-бетонное перекрытіе будетъ сдѣлано къ августу 1911 г.

Въ настоящее время изъ всего ассигнованнаго кредита въ 130.000 р. израсходовано около 60.000 р. а остальная сумма (на устройство крыши, путей къ зданію и въ немъ парового отопленія и водопровода) будетъ израсходована тоже къ августу 1911 г.

Здѣсь же начаты земляныя работы по установкѣ поворотнаго круга.

Водоснабженіе ст. Абдулино, двойного оборудованія, производится изъ р. Тирисъ, жесткость воды 39,00⁰ нѣм., мощность источника достаточная, вода для питья негодна, поверхность нагрѣва котловъ 16,00 и 8,4 кв метр., производительность насоса 4 куб. саж. въ часъ, и оборудованіе недостаточно.

На ст. Абдулино имѣется матеріальный складъ; въ складѣ топлива устроены 4 бака емкостью въ 700.000 пудовъ; наличие нефтяныхъ остатковъ на 1 іюня 1910 года—655.274 пуда, дровъ—785 куб. саж.

При слѣдованіи изъ депо къ пассажирскому зданію начальникомъ участка сл. тяги было доложено Предсѣдателю Подкомиссіи, что на ст. Абдулино для участка тяги необходимо имѣть одну комнату для помощника начальника участка тяги во время его дежурства; въ настоящее время недостатокъ этого помѣщенія даетъ себя сильно чувствовать, такъ какъ помощнику начальника участка дежурить приходится въ особо отведенномъ для этого вагонѣ.

Пассажирское зданіе каменное и второй этажъ его занимаетъ сл. движенія; помѣщеніе для телеграфистовъ при томъ составѣ ихъ, который въ настоящее время имѣется,—33 человекъ при 7 аппаратахъ—тѣсно и если считать вышеуказанное количество телеграфистовъ необходимымъ, такъ какъ, по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ начальника сл. телеграфа, въ мѣсяць проходитъ до 120.000 депешъ при 3-хъ смѣнномъ дежурствѣ, то слѣдуетъ помѣщеніе это расширить. Для пассажировъ помѣщеніе достаточно.

Отсюда Подкомиссія перешла въ дежурную для кондукторовъ, построенную по старому типу, занимающую каменный домъ. Въ дежурной имѣется 34 кровати.

Изъ кондукторской Подкомиссія прослѣдовала мимо ряда жилыхъ домовъ въ пріемный покой, который, въ общемъ, удовлетворяетъ потребностямъ; пріемная комната немного тѣсновата, что сказывалось и въ день посѣщенія Подкомиссіи, когда вся пріемная была занята больными.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія перешла въ школу и посѣтила только одно каменное зданіе—свѣтлое, большое, очень хорошее, въ настоящее время ремонтируемое внутри. Всего домовъ подъ школой три, при чемъ третій, частный, за который платится 450 рублей аренды. Въ школѣ помѣщается 487 учениковъ, школа двухклассная и принимаются дѣти только служащихъ.

Изъ школы Подкомиссія прослѣдовала въ переселенческой пунктъ и посѣтила столовую этого пункта. Помѣщеніе чистое и въ кухнѣ былъ приготовленъ обѣдъ на 200 человекъ, при чемъ при пробѣ щей онѣ оказались хорошо приготовленными и свѣжими. Щи отпускаются по 4 коп. порція безъ хлѣба.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Абдулино имѣется: пакгаузовъ 915,84 кв. саж. на 305,28 ваг., крытыхъ платформъ 114,00 кв. саж. на 38 ваг., площадь участковъ, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ, 601 кв. саж. на 200,33 ваг., площадь земли, могущая быть отведенной для склада грузовъ, 960 кв. саж. на 320 ваг., 1 зернохранилище на 140.000 п. и 120 приписныхъ складовъ на 5.214.300 п.

Въ 9 час. 30 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Абдулино; отъ ст. Филипповки до ст. Асикѣево участокъ двупутный на протяженіи около 22-хъ верстъ. Работы по устройству второго пути только что закончены; кредитъ на эту работу былъ отпущенъ въ 1909 году.

Въ 12 час. 30 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Бугурусланъ и приступила къ осмотру товарнаго двора.

Ст. Бугурусланъ по свѣдѣніямъ, даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д., исполнила за 1909 г. слѣдующую работу:

всего грузовъ малой скорости:

отправлено 6.510.006 пуд.

прибыло 1.465.741 „

Всего грузовъ большой и пассажир. скорости:

отправлено 12.348,10 „

прибыло 39.063,00 „

Работа станціи выразилась за 1909 годъ:

Поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

большой и средней скорости 4.829—

малой скорости 7.448—

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи 80—

прибывшихъ на станцію 81—

Количество товарныхъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи 13.594—

прибывшихъ на станцію 13.702—

Нагружено, перегружено и выгружено

пудовъ грузовъ:

нагружено 6.362.345—

перегружено —

выгружено 1.183.223—

Всего . . 7.545.568— пуд.

На ст. Бугурусланъ складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 1.668,77 кв. саж. на 556,26 ваг., крытыхъ платформъ 151,76 кв. саж. на 50,58 ваг., открытыхъ платформъ 37,37 кв. саж. на 12,46 ваг. площадь участковъ, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ,

1.580 кв. саж. на 526,66 ваг., площадь земли, могущей быть отведенной для склада грузовъ, 2.238 кв. саж. на 746 вагоновъ, и 78 приписныхъ складовъ на 2.113.700 пудовъ.

При обходѣ пакгаузовъ мѣстные возчики (биндюжники) обратились къ Предсѣдателю Подкомиссіи съ жалобой на то, что ихъ слишкомъ долго задерживаютъ при погрузкѣ, что происходитъ, какъ объяснилъ начальникъ сл. движенія Самаро-Златоустовской ж. д., вслѣдствіе недостатка вѣсовыхъ приспособленій и невозможности таковыя приобрести за неимѣніемъ соотвѣтствующаго кредита.

Отсюда Подкомиссія перешла къ пассажирскому зданію, при чемъ было установлено, что помѣщеніе для пассажировъ I и II классовъ достаточно, III-й же классъ тѣсенъ.

При осмотрѣ книгъ кассы оказалось, что кассиры ведутъ вспомогательныя книги, такъ называемыя, памятныя, не установленныя правилами.

Въ 12 час. 50 мин. Подкомиссія отбыла.

Слѣдуя по 4-му участку сл. пути, Подкомиссія усмотрѣла, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ этого участка, а въ особенности на разъѣздѣ 235 вер. не только вспомогательные пути, но и отчасти и главный содержатся не въ должномъ порядкѣ: заросли травой.

Вообще, по вопросу о пути Самаро-Златоустовской ж. д. на основаніи видѣннаго за все это время Подкомиссіей, слѣдуетъ отмѣтить, что хотя высота балластнаго слоя въ нѣкоторыхъ мѣстахъ и достаточна, но недостаточно ровна и концы шпаль остаются непокрытыми. Въ остальномъ путь, вообще, содержится удовлетворительно.

При слѣдованіи черезъ ст. Похвистнево, на которой остановки не было, Подкомиссіи было доложено, что ко второму участку тяги причислено обратное депо въ Похвистневѣ. Оно имѣетъ два паровозныхъ прямоугольныхъ зданія: одно на 9 стойлъ на трехъ путяхъ; длиною въ 28,57 саж. шириною въ 7,72 саж., площадью въ 220,56 кв. саж. и другое на 6 стойлъ на 3 путяхъ; размѣры этого зданія: длина—19,8 саж., ширина—8,2 саж., площадь—162,36 кв. саж. Надъ каждымъ стойломъ имѣются двѣ вытяжныя трубы безъ опускающихъ колпаковъ. Въ каждомъ депо имѣется по 4 промывательныхъ крана. Поворотный кругъ одинъ, длина его фермъ—56'. Въ депо — три желѣзныхъ домкрата. Отдѣльно отъ депо имѣется каменная кузница, длиною въ 4,5 саж., шириною—2,47 саж., площадью—11,12 кв. саж. и въ ней одинъ постоянный горнъ. Въ депо имѣется одинъ сверлильный ручной станокъ, одинъ переносный станокъ для обточки шеекъ вагонныхъ осей

и одно точило. Верстаковъ слесарныхъ имѣется 8 погонныхъ сажень и тисковъ слесарныхъ 5 штукъ.

Отапливаются депо обыкновенными унтермарковскими печами; освѣщеніе керосиновое.

Длина всѣхъ тракціонныхъ путей—889 саж., въ томъ числѣ путей для починки вагоновъ 131 саж.

Водоснабженіе ст. Похвистнево производится изъ р. Кинель, жесткость воды 29,06° нѣм., мощность источника достаточная, вода для питья негодна, поверхность нагрѣва котла=14 кв. метр., производительность насоса—3 куб. саж. въ часъ, оборудованіе недостаточно.

Выстроенная здѣсь въ 1900 г. дежурная кондукторскихъ бригадъ новаго типа (номерная), расширена въ 1906 г.

При проѣздѣ черезъ мостъ на 248 вер. Подкомиссія осматривала свалившіеся съ этого моста и разбитые 4 товарныхъ вагона и опрокинутый вверхъ колесами паровозъ отъ происшедшаго 22-го іюня сего года крушенія, въ которомъ былъ убитъ машинистъ этого поѣзда. Къ разслѣдованію происшествія уже приступлено какъ управленіемъ дороги, такъ и судебными властями. Паровозъ и вагоны съ 22 числа по день проѣзда Подкомиссіи (28 іюня) не были подняты и убраны.

Въ 4 час. 25 м. Подкомиссія прибыла на ст. Кротовка.

Къ ст. Кротовка примыкаетъ узкоколейная вѣтвь Кротовка-Сургутъ, длиною въ 81 вер.

По прибытіи на станцію Подкомиссія прослѣдовала въ депо узкоколейнаго пути.

Депо Кротовка играетъ роль основного депо для узкоколейной вѣтви Кротовки-Сургутъ. На перегонѣ Кротовка-Тимашево (7 верстъ) путь уложенъ въ три рельса, такъ что получаютъ два пути—одинъ для подвижного состава широкой колеи и другой—узкоколейный. Вѣтка обслуживается на всемъ протяженіи отъ Кротовки до Сургута узкоколейными паровозами, которыхъ имѣется 8, изъ нихъ 5 танковыхъ, типа 1—3—1 и три восьмиколесныхъ типа 0—4—0 съ шестиколесными тендерами. Мѣстные поѣзда между Кротовкой и Тимашево, на разстояніи семи верстъ, обслуживаются ширококолейными паровозами и вагонами. Поэтому въ Кротовкѣ имѣется два прямоугольныхъ паровозныхъ зданія: одно для узкоколейныхъ паровозовъ въ два пути, на два стойла; длина зданія—6,51 саж., ширина—4,95 саж., площадь—32,22 кв. саж., и другое ширококолейное на одинъ путь и одно стойло; длина его—9,88 саж., ширина 3,46 саж., площадь 33,96 кв. саж. Вытяжныхъ трубъ имѣется въ узкоколейномъ депо—три и въ ширококолейномъ 2, всѣ безъ опускныхъ клапановъ. Промывательныхъ крановъ два—по одному въ каждомъ депо. Поворотный кругъ одинъ, діаметромъ въ 42'.

При депо имѣется небольшая мастерская — каменная, для ремонта и подъема узкоколейныхъ паровозовъ; размѣры мастерской: 7,66 саж. — длина, 4,95 саж. — ширина, площадь — 48,23 кв. саж.; въ отдѣльномъ каменномъ зданіи, длиною въ 3,50 и шириною въ 2,34 саж., площадь — 8,19 кв. саж. помѣщается кузница; для мѣдницкой имѣется деревянная постройка, длиною въ 1,45 саж., шириною въ 2,34 пог. саж., площадь въ 3,39 кв. саж. Оборудование мастерской состоитъ изъ: 1) одного вертикальнаго парового котла системы Лашапель, поверхность нагрѣва — 8 кв. м., давленіе пара — 6 атмосферъ, отопленіе нефтяное, 2) одной паровой горизонтальной машины; діаметръ цилиндра — 158 м/м., ходъ поршня 300 м/м., діаметръ махового колеса 1.110 м/м., число оборотовъ — 60 въ минуту, мощность — 4 л. с., 3) двухъ токарно-винторѣзныхъ станковъ, 4) одного поперечно-строгальнаго станка, 5) одного свободно стоящаго станка, 6) одного ручного сверлильнаго станка, 7) одного комплекта козелъ подъемныхъ системы Беккера, подъемной силы въ 30 тоннъ, 8) шести штукъ желѣзныхъ домкратовъ подъемной силы въ 10 тоннъ, 9) семи штукъ деревянныхъ домкратовъ, подъемной силы въ 10 и 6 тоннъ, 10) двухъ дифференціальныхъ блоковъ системы Вестона подъемной силы въ 11/2 и три тонны, 11) слесарныхъ верстаковъ четыре пог. саж., 12) тисковъ слесарныхъ 8 штукъ. Въ кузницѣ имѣются два постоянныхъ кузнечныхъ горна и три переносныхъ; дутье въ кузницѣ отъ небольшого вентилятора Шиле. Въ депо производится весь ремонтъ узкоколейнаго подвижнаго состава, кромѣ капитальнаго. Отапливаются — депо узкоколейное и мастерская мятымъ паромъ отъ машины мастерской, а въ нерабочее время — свѣжимъ; ширококолейное депо отапливается печами. Освѣщеніе керосиновое. Длина всѣхъ тракціонныхъ путей узкой колеи — 451 саж., въ томъ числѣ назначенныхъ для ремонта вагоновъ — 133 саж. Длина тракціонныхъ путей широкой колеи — 48 саж.

Первыя семь верстъ до Тимашево были уложены при постройкѣ старыми рельсами типа 20 фунтовъ, остальные 74 легкими рельсами типа 8,33 фунта. Эти легкіе рельсы постепенно замѣняются снятыми съ главнаго пути Самаро-Златоустовской ж. д. рельсами типа 22¹/₂ фунта. Въ виду большихъ подъемовъ свыше 0,015 и крутыхъ кривыхъ, 75 саж. и малосильности паровозовъ пропускная способность вѣтви незначительна, а максимальный составъ поѣзда — шесть вагоновъ — 24 оси.

Водоснабженіе ст. Кротовка двойнаго оборудованія, производится изъ рѣки Кутулукъ, жесткость воды 20,50⁰ нѣм., мощность источника достаточная, вода для питья годна, поверхность нагрѣва котловъ 15,23 и 5,6 кв. метр., производительность насоса — 2,75 куб. саж. въ часъ, оборудованіе недостаточно.

На ст. Кротовка имѣется матеріальный складъ; въ складѣ топлива 2 бака, емкостью въ 75.000 пудовъ; наличие нефтяныхъ остатковъ на 1 іюня 1910 г. — 66.557 пудовъ, дровъ 157 куб. саж.

При ст. Кротовка имѣется рядъ жилыхъ домовъ, изъ которыхъ Подкомиссія посѣтила лишь квартиру помощника начальника станціи и кассира, а затѣмъ, пройдя мимо школы, перешла къ пассажирскому зданію.

Внутри зданія производится ремонтъ и, кромѣ того, къ самому зданію пристраивается довольно большое каменное помѣщеніе въ виду того, что въ настоящее время служебныя помѣщенія слишкомъ тѣсны. Постройка эта производится за счетъ VII отдѣла главы 2-й.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Кротовка имѣется: пакгаузовъ 168,40 кв. саж. на 56,13 ваг., площадь участка, могущаго быть временно приспособленнымъ для склада грузовъ, 500 кв. саж.—на 166,67 ваг.

Работа ст. Кротовка, по свѣдѣніямъ, данвымъ Самаро-Златоустовской ж. д., за 1909 г. выразилась:

всего грузовъ малой скорости:

отправлено	168.480 пуд.,
прибыло	113.422 „

Всего грузовъ большой и пассажир. скорости:

отправлено	2330,
прибыло	7.73420,

Работа станціи выразилась за 1909 г.:

поѣздовъ мѣстныхъ и сквозныхъ:

большой и средней скорости . . .	5.768,
малой скорости	10.784,

Количество пассажирскихъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	4.012,
прибывшихъ на станцію	4.023,

Количество товарныхъ вагоновъ:

отправленныхъ со станціи	24.897,
прибывшихъ на станцію	25.046,

Нагружено, перегружено и выгружено пудовъ грузовъ:

нагружено	262.350 пуд.
перегружено	4.808.732 „
выгружено	125.803 „

Всего 5.196.885 пуд.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала по 3-му участку сл. пути безъ осмотра до ст. Самара, куда и прибыла 28 іюня въ 6 час. вечера, закончивши осмотръ Самаро-Златоустовской ж. д.

Въ 2 часа 25 мин. по-полуночи съ 28 на 29 іюня Подкомиссія отбыла изъ Самары съ поѣздомъ № 1 на ст. Бахмачъ Либаво-Роменской ж. д.

Предсѣдатель Подкомиссіи *фонъ-Экспаппе*.

Члены Подкомиссіи { *Д. И. Герцензицъ.*
П. В. Синадино.

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.

IV.

П р и л о ж е н і я.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

- № 1. Схема административнаго дѣленія.
- № 2. Таблица результатовъ эксплуатаціи.
- № 3. Правила перевозки служебныхъ грузовъ (къ вопр. 2).
- № 4. Списокъ неоплаченныхъ счетовъ за матеріалы и топливо на 15 іюня 1910 г. (къ вопр. 4).
- № 5. Справка главной бухгалтеріи отъ 22 іюня 1910 г. о времени доставленія службами въ главную бухгалтерію ежемѣсячной отчетности за 1909 годъ (къ вопр. 14).
- № 6. Справка о томъ, какими свѣдѣніями и въ какіе сроки обмѣниваются между собой сл. сборовъ и главная бухгалтерія (къ вопр. 15).
- № 7. Справка о нормахъ, по которымъ исчисляются кредиты на содержаніе личнаго состава сл. сборовъ (къ вопросу 16).
- № 8. Справка о количествѣ отправокъ багажа и грузовъ за 1909 г., по коимъ никакихъ нормъ установлено не было и кредитъ по сл. сборовъ не исчисляется (къ вопр. 16).
- № 9. Расходы по вознагражденію изъ средствъ эксплуатаціи за личный вредъ, ущербы и убытки.
- № 10. Записка главнаго контролера о желательности объединенія въ общей службѣ эксплуатаціи отдѣльныхъ службъ: движенія, телеграфа, коммерческой и сборовъ (къ вопросу 33).
- № 11. По вопросу о наивыгоднѣйшемъ родѣ минеральнаго топлива для Самаро-Златоустовской желѣзной дороги (къ вопросу 39).
- № 12. Бланкъ заготовительной вѣдомости матеріальной службы (къ вопр. 39).
- № 13. Вѣдомость о количествѣ ассортиментовъ разныхъ матеріаловъ при заготовкѣ на 1907 и 1910 г.г. (къ вопр. 39).
- № 14. Вѣдомость матеріаловъ, запасныхъ частей подвижнаго состава и тяги, инвентарныхъ предметовъ и предметовъ топлива, находящихся въ наличіи на складахъ матеріальной службы на 1-ое іюня 1910 г. (къ вопросу 39).
- № 15. Докладъ начальника матеріальной службы о необходимости установить правила порядка производства заготовокъ различныхъ матеріаловъ для нуждъ дороги (къ вопросу 39).

- № 16. Вѣдомость распредѣленія рельсъ на Самаро-Златоустовской ж. д. (къ вопр. 58).
- № 17. Выборки изъ актовъ о количествахъ оказавшихся при смѣнѣ годными шпаль за 1908 и 1909 г.г. (къ вопр. 62).
- № 18. О нормахъ казенныхъ квартиръ, принятыхъ на Самаро-Златоустовской ж. д.
- № 19. Объ исполненіи смѣтъ новыхъ и дополнительныхъ работъ за 1906—1909 г.г.
- № 20. Приказъ № 1143 по сл. тяги о преміяхъ (къ вопр. 86).
- № 21. Справка о продолжительности большого и средняго ремонта подвижного состава въ мастерскихъ за 1907—1909 г.г. (къ вопр. 94).
- № 22. Свѣдѣнія объ использованіи подвижного состава.
- № 23. Данныя Государственнаго Контроля по вопросу о вагонномъ и паровозномъ хозяйствахъ.
- № 24. Правила перевозки мелочныхъ грузовъ (къ вопр. 110 в).
- № 25. Справка о Дальневосточномъ поѣздѣ № 998, прослѣдовавшемъ по Самаро-Златоустовской ж. д. въ періодъ съ 24 февраля по 16 іюня 1910 г. (къ вопр. 110г).
- № 26. Докладъ совѣту управленія дороги о введеніи на Самаро-Златоустовской ж. д. премій по утилизаціи подвижного состава и объ испрошеніи для сего по смѣтѣ 1911 года необходимаго кредита (къ вопр. 114).
- № 27. Соглашеніе между Сибирской, Самаро-Златоустовской и Пермской ж. д. о передачѣ Челябинскаго узла въ вѣдѣніе Сибирской ж. д. (къ вопр. 120).
- № 28. Результаты переписи вагоновъ 1 мая съ 1905 по 1910 г.г. (къ вопросу 120).
- № 29. По вопросу о желательныхъ измѣненіяхъ въ существующемъ „Временномъ нормальномъ положеніи о товаростанціонныхъ работахъ“ (къ вопр. 128).
- № 30. Средній годовой пробѣгъ инвентарнаго и рабочаго товарнаго вагона за 3 года (1907—1909 г.г.).
- № 31. Сравнительная вѣдомость переселенческаго движенія за 1907—1910 г.г.
- № 32. Циркуляръ № 13 отъ 19 марта 1909 г. по сл. движенія о личномъ составѣ отдѣленій.
- № 33. Приказъ № 201 отъ 23 декабря 1909 г. объ опредѣленіи качества предъявляемаго къ перевозкѣ хлѣба.
- № 34. Докладъ Восточнаго порайоннаго комитета о положеніи работъ по статистикѣ перевозки хлѣбныхъ грузовъ за 1900—1908 г.г.
- № 35. Планъ Самарскихъ мастерскихъ.
- № 36. Планъ Уфимскихъ мастерскихъ.

СХЕМА

РАЗДЕЛЕНИЯ ЛИНИИ САМАРО-ЗЛАТОУСТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ВЪ АДМИНИСТРАТИВНОМЪ ОТНОШЕНИИ.

Распределение на районы, подвѣдомств. заведывающимъ передвиженіемъ войскъ и комендантамъ железнодорожныхъ станцій.

ЗАВЕДЫВАЮЩЕ ПЕРЕДВИЖЕНІЕМЪ ВОЙСКЪ.

№№ по району	Наименованіе отѣльныхъ группъ жел. дор.	Наименованіе линий дорогъ, подлежащихъ админ. заведывающ.	Мѣста жительства заведывающ.
		Батраки—Челябинскъ. Кротова—Сургутъ. Вязовая—Катавск. зав. и Бердяуш—Бакаль.	Ст. Самара

КОМЕНДАНТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХЪ СТАНЦІЙ.

№№ районовъ.	Названія районовъ.	Наименованіе участковъ, подлежащихъ админ. комендант.	Мѣста жительства комендантовъ.
1.	Самарскій.	Отъ ст. Батраки до ст. Кропачево включительно съ вѣтвями Кротова—Сургутъ.	Ст. Самара.
2.	Челябинскій.	Отъ ст. Кропачево до ст. Челябинскъ съ Катавской и Бакальской вѣтвями.	Ст. Челябинскъ.

РАСПРЕДЕЛЕНІЕ СТАНЦІЙ ПО ДЕПО.

Относит. вызова ремонта для вагоновъ и водоснабдит. приборовъ.

Названія депо.	Станціи, обращающіяся въ депо за ремонтомъ.
Батраки	Батраки до раз. Правая Волга включительно.
Обшарова	Отъ Пр. Волги до ст. Безенчукъ
Самара	р. Ершикъ вѣд. до П. Шахова
Кинель	с. Кинель до р. Георгиевка
Кротова	с. Кротова до Тулузъ и Кротова вѣтви.
Похвистнево	р. Чувакскъ до Загладино.
Абдулино	с. Асеево до р. Кайракъ.
Раевка	с. Асеево до Далеканова.
Уфа	р. Казангуль до Аш-Балашевскій.
Кропачево	р. Гремучій Ключъ до Юрловъ.
Златоустъ	с. Вязовая до Шерши.

Распределение линий на участки по надзору за всѣми и пожарными инструментами.

№№ участковъ.	РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ.	Мѣсто жительства участковъ вѣд. мастеръ и ревизоръ.
1.	Батраки—Похвистнево включительно и Кротова вѣтвь.	Самара.
2.	Отъ Похвистнево до Аш-Балашевскія вѣтви.	Уфа.
3.	Отъ Аш-Балашевскій до Челябинскія Бакальскія и Катавскія вѣтви.	Миассъ.
	Кромѣ вѣтви мастеровъ имеются ревизоръ для всей линии и вѣтви.	Самара.

Границы участковъ по ст. счетоводству и мѣста жительства ревизоровъ.

№№ участковъ.	РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ.	Мѣсто жительства ревизоровъ.
1.	Отъ ст. Батраки до ст. Толкай включительно съ Кротова вѣтвью.	Самара.
2.	Отъ ст. Подольская до Шафранова включительно	Самара.
3.	Отъ ст. Шафранова до Кропачево включительно	Уфа.
4.	Отъ ст. Кропачево до Челябинскія съ Катавской и Бакальской вѣтвями	Златоустъ.

Мѣсто жительства мѣстныхъ начальствующихъ службы пути и зданій.

Начальникъ службы пути въ Самарѣ.

Начальниковъ участковъ.

- въ Батракахъ.
- Самарѣ.
- Кротова.
- Похвистнево.
- Абдулино.
- Раевскі.
- въ Уфѣ.
- Миняевъ.
- Кропачевъ.
- Бердяушъ.
- Златоустъ.
- Челябинскі.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ.

- Оборотное депо (депо на ст. Безенчукъ закрыто).
- Основное депо.
- Главный складъ Матеріальной службы.
- Склады матеріаловъ и расходн. складъ топлива Матер. Сл.
- Расходные склады топлива Матер. Сл.
- Склады кондукторской обмундировки.
- Пріемные ложи врачбно-санитарныхъ участковъ.
- Комнаты для пріѣзжихъ служащихъ.
- Больницы.

ЗНАЧЕНІЕ ГРАНИЦЪ ПОДРАЗДѢЛЕНІЙ.

- Граница участка, по Сл. Пути.
- отдѣл. по Движенію и Телеграфу.
- участ. по Сл. Тяги.
- Губерній.

Мѣсто жительства.

Ревизоровъ движенія. РЕВИЗОРОВЪ.

ГРАНИЦЫ РАЙОНОВЪ. ПАСАЖИРСКИХЪ ПОЕЗДОВЪ.

- | | |
|---|----------------|
| 1 уч. Батраки—Самара—въ Самарѣ. | 1. Самара. |
| 2 " Самара—Похвистнево съ Кротова вѣтвью—въ Кинель. | 2. Уфа. |
| 3 " Похвистнево—Бел.-Аксаково—въ Абдулино. | 3. Челябинскъ. |
| 4 " Бел.-Аксаково—Уфа—въ Уфѣ. | |
| 5 " Уфа—Кропачево—въ Уфѣ. | |
| 6 " Кропачево—Тундушъ, Катавская и Бакальская вѣтви—въ Кропачевѣ. | |
| 7 уч. Тундушъ—Челябинскъ—въ Челябинскѣ. | |

Названія станцій и разъѣздовъ въ алфавитномъ порядкѣ.

Названія станцій.	Уч. Сл. Пути.	Уч. Сл. Тяги.	Уч. Сл. Телегр.	Названія станцій.	Уч. Сл. Пути.	Уч. Сл. Тяги.	Уч. Сл. Телегр.	Названія станцій.	Уч. Сл. Пути.	Уч. Сл. Тяги.	Уч. Сл. Телегр.	Названія станцій.	Уч. Сл. Пути.	Уч. Сл. Тяги.	Уч. Сл. Телегр.
А.				А.				А.				А.			
Абдулино	III	5		Абдулино	III	5		Абдулино	III	5		Абдулино	III	5	
Аксай	III	7		Аксаково	III	7		Аксаково	III	7		Аксаково	III	7	
Александровъ	III	4		Александровъ	III	4		Александровъ	III	4		Александровъ	III	4	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ	III	12	
Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11		Александровъ	III	11	
Александровъ	III	12		Александровъ	III	12		Александровъ							

ТАБЛИЦА

результаты эксплуатации Самаро-Златоустовской жел. дор.

№№ графъ.	Название графъ.	Г О Д Ы.														
		1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
1	Отдѣлъ I. Центральное Управление, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы . . .	3,36	3,68	2,64	2,77	4,02	3,15	3,34	4,73	4,38	5,48	3,05	6,52	7,06	8,99	6,74
2	Глава I. Управление желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	0,76	0,75	0,67	0,64	0,73	0,73	0,47	0,77	0,69	0,83	0,46	0,69	0,72	0,76	0,44
3	Глава II. Служба сборовъ	—	—	—	—	—	—	0,73	0,55	0,54	0,63	0,34	0,52	0,47	0,55	0,50
4	Глава III. Общіе расходы	2,60	2,93	1,97	2,13	3,29	2,42	2,14	3,41	3,15	4,02	2,25	5,31	5,87	7,68	5,80
5	Отдѣлъ II. Управление дорогой, врачебная и матеріальная части	3,86	3,75	3,08	2,78	3,23	2,91	2,69	2,94	2,67	3,08	1,78	2,81	2,74	3,05	2,92
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управления	1,86	1,74	1,34	1,24	1,54	1,37	1,24	1,39	1,23	1,43	0,83	1,24	1,19	1,39	1,36
7	Глава II. Содержаніе врачебной части	0,79	0,79	0,65	0,59	0,66	0,58	0,55	0,61	0,56	0,68	0,34	0,62	0,68	0,74	0,72
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части	0,90	0,82	0,67	0,54	0,58	0,51	0,46	0,54	0,49	0,55	0,32	0,46	0,48	0,52	0,49
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія	0,31	0,40	0,42	0,41	0,45	0,45	0,44	0,40	0,39	0,42	0,29	0,49	0,39	0,40	0,35
10	Отдѣлъ III. Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	22,43	19,96	16,67	14,61	18,43	14,77	15,03	17,51	16,71	18,53	8,84	14,56	13,53	14,03	12,50
11	Глава I. Содержаніе управленія службою	1,45	1,32	0,99	0,84	0,89	0,79	0,72	0,81	0,73	0,85	0,43	0,57	0,55	0,58	0,55
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооружениями, содержаніе и ремонтъ ихъ	17,14	15,19	13,22	11,28	14,58	11,56	12,11	14,28	13,79	15,23	7,13	12,05	11,30	11,69	10,32
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	3,84	3,45	2,46	2,49	2,96	2,42	2,20	2,42	2,19	2,45	1,28	1,94	1,68	1,76	1,63
14	Отдѣлъ IV. Движеніе, телеграфъ и телефоны	11,86	11,90	10,69	11,14	12,04	11,53	11,28	12,47	11,15	13,63	7,68	54,43	13,89	14,90	15,51
15	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,74	0,73	0,62	0,64	0,71	0,61	0,55	0,64	0,56	0,69	0,36	0,57	0,51	0,62	0,55
16	Глава II. Станціонная служба	6,59	6,37	5,58	6,04	6,35	6,23	6,21	6,61	5,85	7,08	3,81	47,99	7,82	8,38	9,51
17	Глава III. Служба поѣздовъ	2,85	3,10	2,83	2,76	2,86	2,95	2,80	3,31	3,09	3,92	2,46	3,86	3,68	3,97	3,66
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны	1,68	1,70	1,66	1,70	2,12	1,74	1,72	1,91	1,65	1,94	1,05	2,01	1,88	1,93	1,79
19	Отдѣлъ V. Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижнаго состава	28,51	31,01	34,97	37,89	30,79	30,52	30,55	35,91	31,02	38,24	31,44	51,63	67,28	53,77	42,45
20	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,98	0,87	0,67	0,62	0,69	0,63	0,55	0,63	0,56	0,64	0,34	0,48	0,50	0,56	0,53
21	Глава II. Тяга поѣздовъ	12,17	13,59	14,84	15,75	16,09	16,85	17,85	19,18	16,25	20,49	15,36	23,20	25,82	29,77	23,67
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ	1,36	1,54	1,46	1,47	1,63	1,59	1,53	1,86	1,76	2,39	1,11	1,95	2,20	2,33	1,96
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижнаго состава	1,86	1,79	1,34	1,48	1,66	1,59	1,54	1,77	1,57	1,82	1,19	2,18	2,24	2,22	2,20
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	4,86	4,23	3,68	4,21	4,44	3,87	3,82	5,24	4,74	5,91	4,52	7,96	8,12	7,09	5,81
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	5,23	5,03	3,81	3,58	3,87	3,65	3,57	5,10	5,29	5,53	3,60	8,51	8,20	5,50	5,16
26	Глава VII. Наемъ подвижнаго состава	2,05	3,96	9,17	10,78	2,41	2,34	1,69	2,13	0,85	1,46	5,32	7,35	20,20	6,30	3,12
27	Отдѣлъ VI. Особые обязательные расходы	0,89	0,60	0,48	0,39	0,40	0,37	0,29	0,29	0,25	0,28	0,13	0,19	0,18	0,19	0,11
28	Отдѣлъ VII. Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	1,69	1,07	0,87	0,77	0,69	0,95	0,69	0,82	0,99	0,75	0,75	1,33	1,67	1,58	2,00
29	Отдѣлъ VIII. Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предприятиямъ и оборотамъ	0,05	—	0,26	0,03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,05
30	Отдѣлъ IX. Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	1,56	1,87	1,58	2,43	2,64	2,82	2,85	1,03	4,90	3,04	2,25	2,73	2,16	2,02	2,18
31	Эксплуатационный коэффициентъ	74,21	73,84	71,24	72,81	72,24	67,02	66,72	75,70	72,07	83,03	55,92	134,20	108,51	98,53	86,46
32	Валовой доходъ (въ тысячахъ рублей)	7748	8892	11996	14729	14165	16670	18306	17268	19907	17999	30575	23032	25131	24200	25850
33	Расходъ (въ тысячахъ рублей)	5750	6566	8546	10724	10232	11173	12213	13073	14347	14946	17097	30908	27270	23847	22350
34	Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи (въ тысячахъ рублей)	—	—	4745	4729	4636	4663	4880	4969	5406	6439	4801	5110	—	—	—
35	Эксплуатационная длина дороги (средняя за годъ, вер.)	1410	1410	1410	1430	1491	1539	1539	1539	1539	1539	1221	1222	1221	1221	1221
36	Количество паровозо-верстъ на версту дороги	5745	5620	7039	8264	7608	8703	9002	9702	10363	12266	14472	15138	15509	15731	16307
37	Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу	20,61	23,70	19,39	15,90	16,87	16,68	17,44	17,30	16,94	16,79	16,84	19,14	17,79	18,56	18,08
38	Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги (тысячъ осеверствъ)	161,63	190,76	270,57	331,89	284,53	390,99	340,55	352,66	334,49	399,31	561,13	588,17	624,86	641,56	654,55
39	Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей	67,58	68,00	70,00	72,00	74,00	74,24	72,10	66,92	77,00	79,00	81,16	82,00	80,09	68,85	69,09
40	Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги	3270	3694	4849	5998	1784	2141	1752	1625	2054	2054	9421	10277	10659	10566	11056
41	Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги	87	110	101	121	159	100	116	88	133	125	103	122	155	105	224
42	Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ	56	56	59	59	58	59	59	60	61	62	62	59	63	64	64
43	Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товарно-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ	44	49	47	46	39	42	40	38	40	41	45	48	51	54	51
44	Пробѣгъ валового груза на версту дороги (тысячи пудоверствъ)	67782	81735	118823	147346	130406	299180	379192	174374	192473	292821	360114	278646	306475	324449	329198
45	Количество тысячъ пудо-верствъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось	3909	4094	5277	5070	3511	3738	3550	3175	3328	4140	3187	3708	3813	3315	3509
46	Среднее число тысячъ пудо-верствъ на версту дороги	18485	22317	36295	45329	30541	44830	45116	50671	54966	70552	88020	86826	88554	80936	86446
47	Средній пробѣгъ одного пуда груза (верствъ)	319,76	341,04	432,68	476,08	429,89	432,46	422,04	459,43	449,00	518,21	473,14	461,64	467,89	412,53	358,34
48	Среднее число пуд. грузовъ на ось товарнаго вагона	147,28	156,25	169,06	172,80	174,62	183,33	172,12	174,46	182,25	187,89	180,10	166,65	169,53	174,25	161,30
49	Среднее число пассажиро-верствъ на версту дороги	178988	254316	227139	323589	332709	372865	307812	322032	354582	687041	898014	755416	941256	937732	980707
50	Средній пробѣгъ одного пассажира (верствъ)	260,10	323,86	294,53	333,70	325,99	346,80	281,44	293,78	317,04	476,78	644,07	558,61	625,54	531,09	434,88
51	Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона	4,63	5,06	4,44	6,70	5,00	4,90	4,31	4,39	3,90	7,50	7,60	7,09	9,00	5,28	9,03
52	Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги (рублей)	4060	4496	6807	8424	7664	8814	9706	7958	8630	7850	8455	12307	13980	14232	14982
53	Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза (копѣекъ)	0,022	0,020	0,018	0,019	0,021	0,020	0,022	0,021	0,021	0,018	0,019	0,020	0,020	0,021	0,020
54	Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги (рублей)	968	1298	1141	1371	1374	1410	1387	1523	1649	1540	1627	2141	2413	2773	3290
55	Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту (копѣекъ)	0,54	0,51	0,50	0,43	0,41	0,40	0,45	0,53	0,55	0,68	0,63	0,53	0,30	0,38	0,34
56	Инвентарное число паровозовъ	176	195	237	280	343	371	415	476	503	525	516	509	530	585	606
57	Движущихъ осей въ нихъ	554	630	793	955	1207	1319	1480	1740	1788	1866	1861	1834	1900	2154	2219
58	Инвентарное число осей товарнаго парка	6654	7666	9698	12758	15774	18397	19493	22974	24104	24343	29933	28483	28273	29705	29989
59	Инвентарное число осей пассажирскаго парка	623	659	703	1010	1219	1845	1983	2095	2299	2347	2226	2127	2100	2151	3473

Въ тѣхъ графахъ, гдѣ помѣщены двойныя данныя,—нижнія данныя относятся къ Кротовко-Сергѣевской узкоколейной линіи (эксп. дл. 80 вер.).

Утверждены совѣтомъ управленія по журн. пост. отъ 15 декабря 1907 г. за № 2585.

Начальникъ дороги
инженеръ (подпись).

П РА В И Л А

перевозки служебныхъ грузовъ.

(Введены приказомъ № 1172 отъ 24 января 1908 года).

§ 1.

Служебными перевозками называются перевозки, совершаемыя для потребностей и за счетъ управленія дороги какъ въ очередныхъ, такъ и въ особо назначаемыхъ для этой цѣли хозяйственныхъ поѣздахъ.

Хозяйственными поѣздами называются такіе поѣзда, въ которыхъ перевозятся полными составами принадлежащіе дорогѣ грузы, какъ-то: балластъ, шпалы, разные строительные матеріалы, топливо и т. п.

§ 2.

Рабочіе поѣзда назначаются для перевозокъ, требующихъ частыхъ и продолжительныхъ остановокъ, какъ-то: для сборки матеріаловъ на пути, для развозки ихъ съ разгрузкою между станціями и т. п.

§ 3.

Назначеніе въ движеніе рабочихъ поѣздовъ производится по соглашенію начальниковъ подлежащихъ службъ съ начальникомъ сл. движенія или начальника участка пути съ начальникомъ мѣстнаго отдѣленія сл. движенія. Требованія рабочихъ поѣздовъ доставляются начальнику сл. движенія и начальнику отдѣленія заблаговременно, сообразно характеру требуемой перевозки, при чемъ въ требованіяхъ должны быть точно обозначены всѣ условія предстоящей перевозки, а именно: станціи или версты нагрузки и выгрузки, время, потребное для каждой изъ этихъ работъ, составъ поѣзда и родъ подвижного состава, періодъ времени, на который испрашивается рабочій поѣздъ, и прочія свѣдѣнія, какія начальникъ службы или участка пути найдетъ полезными сообщить для составленія плана перевозокъ.

§ 4.

При требованіяхъ на массовую перевозку казенныхъ грузовъ очередными товарными поѣздами, начальники службъ доставляютъ начальнику сл. движенія свѣдѣнія о предстоящей развозкѣ, въ которыхъ должны быть обозначены: станціи или версты нагрузки и выгрузки, родъ подвижного состава и потребное количество такового въ сутки, время, необходимое для нагрузки и выгрузки, и продолжительность періода работы, или вообще число подлежащихъ развозкѣ матеріаловъ. По полученіи такого требованія, служба движенія составляетъ планъ съ указаніемъ поѣздовъ и дней и, въ зависимости отъ свободной наличности подвижного состава и спѣшности перевозки, подаетъ къ пунктамъ нагрузки надлежащее количество вагоновъ.

§ 5.

Нагрузка въ вагоны тяжеловѣсныхъ служебныхъ и прочихъ грузовъ, при массовыхъ перевозкахъ таковыхъ, производится средствами службы-отправительницы, при чемъ работа по нагрузкѣ должна быть исполнена, примѣнительно къ § 14 ст. 77. Общ. Устава Россійскихъ жел. дорогъ правилъ о нагрузкѣ или выгрузкѣ грузовъ, въ теченіе 6 часовъ свѣтлаго времени. Въ исключительныхъ случаяхъ начальнику заинтересованной службы предоставляется, по мѣрѣ надобности, входить въ сношеніе съ начальникомъ сл. движенія о продленіи этого срока.

§ 6.

Нагрузка въ сборные и багажные вагоны отдѣльныхъ мелкихъ отправокъ и поштучныхъ предметовъ должна производиться средствами сл. движенія, для чего подобные грузы со всѣми подлежащими документами должны доставляться на станцію заблаговременно и во время, назначенное для открытія товарныхъ конторъ и багажныхъ кассъ.

§ 7.

По окончаніи нагрузки вагоны запираются замками по типу таможенныхъ, запломбировываются службою-отправительницей или же обезпечиваются однѣми пломбами службы-отправительницы, сообразно надписи въ нарядѣ. Ключемъ отъ замковъ должны быть снабжены, кромѣ отправителей, и получатели грузовъ. Отправителю груза, въ случаѣ предъявленія имъ къ перевозкѣ партіи разнородныхъ предметовъ или сложныхъ комплектовъ, принимаемыхъ къ перевозкѣ счетомъ мѣсть, вмѣняется въ обязанность приложить къ накладнымъ специальную опись, удо-

стовѣренную отправителемъ. Опись эта отмѣчается въ дубликатѣ накладной сопровождающаго грузъ при накладной, и по этой описи грузъ выдается и провѣряется получателемъ на станціи назначенія. При составленіи коммерческихъ актовъ о недостаткѣ грузовъ, свѣдѣнія, помѣщенные въ описи, должны приниматься какъ безспорныя для опредѣленія сданнаго къ отправленію количества груза. На открытомъ подвижномъ составѣ служебные грузы перевозятся во всемъ согласно инструкціи о перевозкѣ на открытомъ подвижномъ составѣ и приложенію № 6 къ ст. 51 Общаго Устава Россійскихъ жел. дорогъ.

Для сопровожденія отправляемыхъ въ навалку грузовъ, за исключеніемъ балласта и земли, нанимаются особые артельщики раздатчики съ отнесеніемъ расхода на увеличеніе стоимости матеріаловъ.

§ 8.

Погруженные и запломбированные отправителемъ вагоны, вмѣстѣ съ нарядами на ихъ отправку, передаются сл. движенія для составленія грузовыхъ документовъ и отправленія по назначенію.

§ 9.

Объ отправленіи экстренныхъ хозяйственныхъ грузовъ начальникомъ станціи посылается увѣдомленіе агенту, выдавшему нарядъ на отправку, съ указаніемъ числа, мѣсяца и № поѣзда, съ которымъ грузъ отправленъ по назначенію. Бланкъ для этого извѣщенія отрѣзывается начальникомъ станціи отъ наряда и посылается агенту, выдавшему нарядъ.

§ 10.

Перевозка служебныхъ грузовъ совершается по общимъ документамъ, установленнымъ для коммерческихъ перевозокъ, выдаваемые же на таковыя перевозки наряды должны быть прилагаемы къ дорожнымъ документамъ, въ качествѣ оправдательныхъ.

При погрузкѣ матеріаловъ на перегонѣ между станціями, если перевозка совершается не спеціальнымъ рабочимъ поѣздомъ (см. § 2), нарядъ на перевозку выдается начальнику ближайшей станціи по направленію слѣдованія груза.

§ 11.

Безъ установленнаго наряда никакой хозяйственный грузъ, кромѣ грузовъ рабочихъ поѣздовъ, перевозиться не долженъ. Въ экстренныхъ случаяхъ, не терпящихъ отлагательства, нарядъ на отправку можетъ быть данъ депешей съ указаніемъ въ текстѣ, что таковая замѣняетъ нарядъ. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ извѣщеніе объ отправкѣ дается также по телеграфу.

§ 12.

При перевозкахъ въ открытыхъ вагонахъ отвѣтственность за вѣрность вѣса или числа мѣстъ, обозначенныхъ въ грузовыхъ документахъ, падаетъ на службу, наложившую на вагонъ свою пломбу, при утерѣ же или порчѣ пломбъ или поврежденіи тары, при перевозкахъ отдѣльныхъ мѣстъ, составляется надлежащій коммерческій актъ, каковой сопровождаетъ данный грузъ вмѣстѣ съ прочими документами до станціи назначенія и выдается получателю груза подъ расписку. При перевозкахъ служебнаго груза въ сопровожденіи проводниковъ отъ службы-отправительницы, отвѣтственными за грузъ являются проводники, а при сопровожденіи служебныхъ грузовъ артельщиками отвѣтственна артель.

§ 13.

Всѣ служебные грузы, подлежащіе разгрузкѣ на перегонахъ между станціями, должны окончательно сдаваться уполномоченному на это агенту службы-получательницы на послѣдней станціи слѣдованія груза, подъ надлежащую расписку въ документахъ, безъ чего вагоны не могутъ быть отправлены на перегонъ для разгрузки.

Грузы, адресуемые на разѣзды, должны приниматься получателемъ на послѣдней коммерческой станціи передъ мѣстомъ назначенія, дальнѣйшее слѣдованіе груза послѣ его приѣмки получателемъ производится уже подъ охраной агента службы-получательницы. Выкупъ груза долженъ производиться настолько заблаговременно, чтобы не задерживать поѣзда, съ коимъ грузъ долженъ быть доставленъ на мѣсто назначенія.

§ 14.

Каждый поѣздъ, съ которымъ назначена нагрузка или выгрузка служебныхъ грузовъ на перегонѣ между станціями, отправляется съ послѣдней станціи на перегонъ не иначе, какъ въ сопровожденіи агента подлежащей службы, на обязанности котораго лежитъ какъ наблюденіе за работой по выгрузкѣ и нагрузкѣ, такъ равно и забота о сохранности выгруженныхъ въ пути матеріаловъ.

§ 15.

Начальникъ станціи обязанъ немедленно по предъявленіи служебныхъ грузовъ и нарядовъ къ нимъ составить, согласно Положенію, грузовые документы и дубликаты накладныхъ выдать на руки предъявителю наряда.

§ 16.

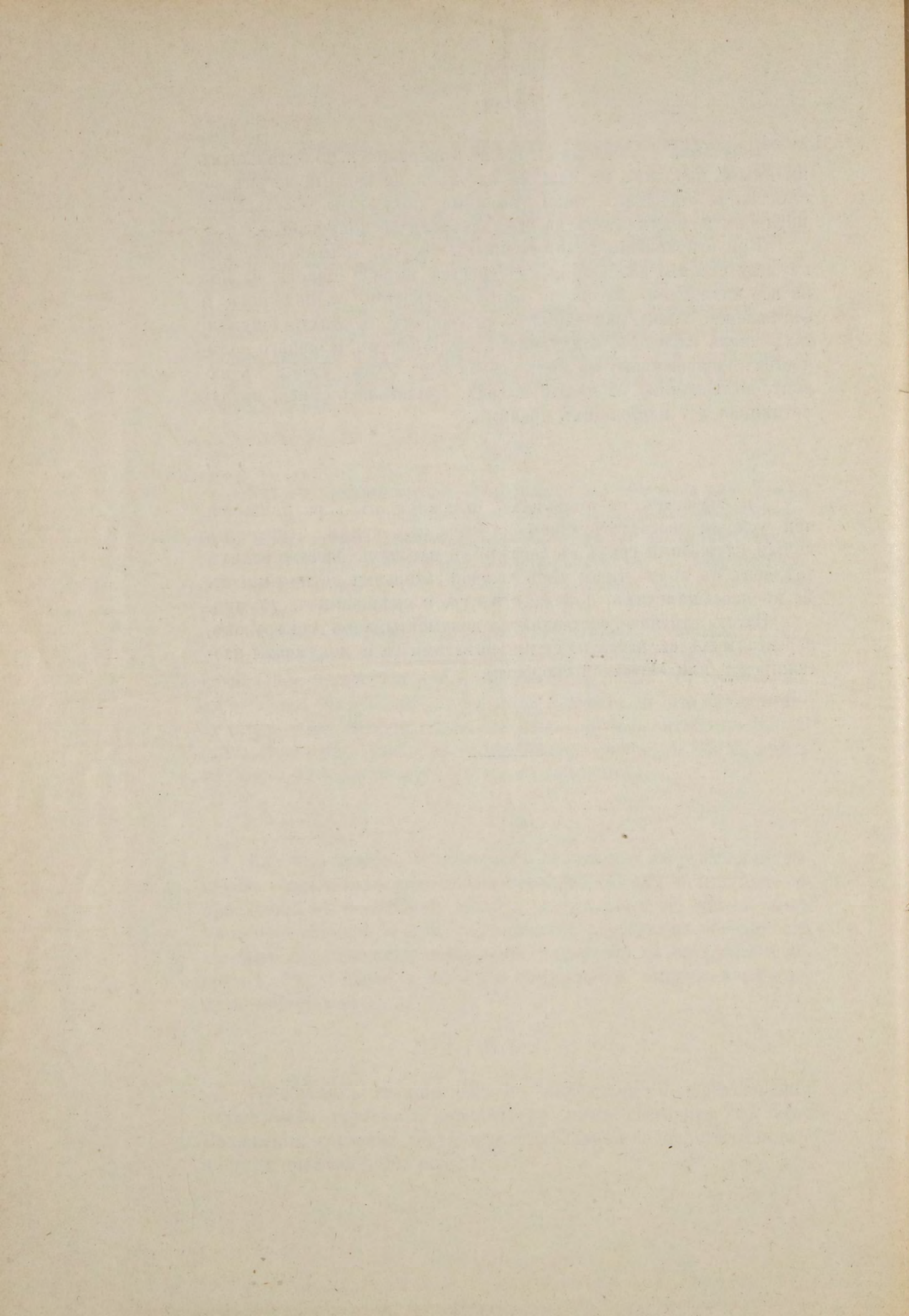
Перевозка служебныхъ грузовъ совершается по отдѣльнымъ именнымъ нарядамъ на каждый вагонъ и на каждый вагонъ составляются отдѣльные, также именные, документы. Составленіе нарядовъ и документовъ на предъявителя не допускается.

При отправленіи хозяйственныхъ грузовъ цѣлыми поѣздами на одну станцію назначенія допускается выдача одного наряда на все количество вагоновъ, которое слѣдуетъ съ поѣздомъ, и составленіе одной накладной съ указаніемъ въ этихъ документахъ числа вагоновъ, слѣдующихъ съ поѣздомъ, и общаго количества погруженнаго въ нихъ груза и съ тѣмъ, чтобы къ наряду, выдаваемому на цѣлый поѣздъ, прилагалась опись, предусмотрѣнная § 7 настоящихъ правилъ.

§ 17.

Въ случаяхъ, не терпящихъ отлагательствъ, разрѣшается при условіи соотвѣтствующей надписи въ нарядѣ, отправлять мелкій служебный грузъ въ багажныхъ вагонахъ пассажирскихъ поѣздовъ съ тѣмъ, чтобы вѣсъ каждой отправки не превышалъ бы въ пассажирскихъ поѣздахъ 3 пуд. и смѣшанныхъ 25 пуд.

На эти отправки составляются документы, какъ для грузовъ, перевозимыхъ съ пассажирскими поѣздами (т. е. документы пассажирской или багажной скорости).



С П И С О К Ъ

**неоплаченныхъ счетовъ за матеріалы и топливо на 15 іюня 1910 г.
(по имѣющимся счетамъ въ главной бухгалтеріи).**

Время поступления къ оплатѣ счетовъ.	№№ ассигновокъ.	Кому и за что.	Частная сумма.	Общая сумма.	Примѣчания.
1910 г.		За нефтяные остатки.			
2/vi	4661	Т-ву Бр. Нобель	5.476,68		
3/vi	4732	„ „ „	172.467,79		
11/vi	5025	„ „ „	735,01	178.679,48	
28/iv	3531	О-ву Мазуть	56.314,05		
20/v	4300	„ „	191.428,57		
3/vi	4731	„ „	17.072,27	264.814,89	
12/vi	5023	Каспійскому Т-ву	149.276,87	149.276,87	
		Итого за нефтяные остатки .	—	592.771,24	
		За матеріалы разные.			
11/vi	4783	Графу Орлову-Давыдову за дрова .	10.851,91	10.851,91	
8/vi	4806	А. А. Олекевичъ за домкраты стал. зубчат.	25	25	18/vi
„	4807	Заводу Перенудъ за шуруны . . .	57	57	„
„	4809	Т-ву Свѣтъ за шары стекл. „свѣточъ“ сѣтки и штифты	128,90	128,90	„
3/vi	4749	Л. Ф, Пло за камни точильные . .	182	182	
„	4748	Заводу „Робертъ Кругъ“ за кипячильники и холодильники . . .	1.390	1.390	
„	4747	Русскому электрич. о-ву Вестингаузъ за вентиляторъ	31,60	31,60	
11/vi	4961	Н. А. Шатину за уголь древесн. .	740,82	740,82	
„	4995	О-ву Коломенскихъ заводовъ за бандажі паровозн.	4.015,91	4.015,91	

Время поступления къ оплатѣ счетовъ.	№№ ассигновокъ.	Кому и за что.	Частная сумма.	Общая сумма.	Примѣчанія.
1910 г.					
11/vi	4960	О-ву Комаровскихъ зав. за доски сосновыя	1.635,40	1.635,40	18/vi
12/vi	5020	М. Л. Варгановой за кирпичъ . . .	87	87	
"	5021	Н. Ф. Гуськову за изразцы	98,28	98,28	
"	5022	Л. Л. Зелихманъ за умывальники, пробки, краны и трубы свинц. .	41,25	41,25	
"	4024	М. Е. Лукьянову за клей малярный .	2,40	2,40	
"	5026	И. М. Шахову за напильники . . .	40	40	
"	5019	Сборы дороги за проданный съ торговъ коксъ	165,30	165,30	
		Итого за матеріалы разные .	—	612.264,01	
		Чужимъ дорогамъ:			
1908 г. 5/vш	6575	Сибирской ж. д. за отпущенную нефть	75.159,82		
1909 г. 5/п	12861	Ей же за дрова и нефть	87.118,66		
7/xп	11452	Ей же за нефть, свѣчи и керосинъ .	48.062,85		
"	13010	Ей же за нефть, дрова и каменный уголь	45.210,17	255.551,50	
		Неутвержденныя контролемъ.			
1910 г. 1/vi	4621	Торговому дому Бр. Клодтъ за ванну, колонку, кранъ, трапъ и ватеръ-клозетъ	149,55	149,55	
8/vi 1908 г. 5/xп	4800 12015	С. Ш. Аппель за кирпичъ Акц. о-ву Брянскаго завода за части поворотнаго круга . . .	1.386 160	1.386 160	
3/xi 1909 г. 30/xi	10202 11119	Ф. В. Федоровой за фонари Екатеринославскому арматурному заводу за механическія принадлежности	21,42 174	21,42 174	
2/xп	11265	Ф. Швабе за хирургическіе инструменты	1.557,15	1.557,15	
15/xп	11918	Заводу Лангензипень и К ^о за замки стрѣлочн.	180,40	180,40	

Время поступления къ оплатѣ счетовъ.	№№ ассигновокъ.	Кому и за что.	Частная сумма.	Общая сумма.	Примѣчания.
1909 г. 18/ш	2661	К. П. Головкину за бумагу индиговую	47,50	47,50	
1910 г. 30/ш	2778	М. Е. Лукьянову за масло вареное	32,50	32,50	
Итого неоплаченныхъ ассигновокъ на 15/VI о. г.			—	871.524,03	
По ассигновкамъ, отосланнымъ казначейству 12 и 27 апрѣля с. г., но не исполненнымъ казначействомъ и до сего времени вслѣдствіе возбужденнаго контролемъ протеста.					
1906 г.	10495	Пермской ж. д. за провозъ шпаль	78.646,68	78.646,68	
	6027	Московско-Курской ж. д. въ возмѣщеніе уплаченныхъ Т-ву Бр. Нобель за нефть	62.736,76	62.736,76	
	11218	Пермской жел. дор. за отпущенныя шпалы	10.897,84		
	11214	Тоже	6.918,68	17.816,52	
	5536	Сибирской ж. д. за уголь каменный	15.953,71	15.953,71	
1908 г.	4415	Ташкентской ж. д. въ возмѣщеніе неправильно удержанныхъ за инвентарн. имущество	68.555,32	68.555,32	
	6932	Сибирской ж. д. за уголь каменный	12.768,65		
	7168	Тоже за перевозку грузовъ	11.807,18		
	7663	Тоже	13.435,63		
	7668	Тоже	20.845,05		
	10377	Тоже	12.506,22	71.362,63	
	4067	Пермской ж. д. тоже	8.025,39	8.025,39	
	11935	Д-ту Неокладныхъ Сборовъ за счетъ Каспійскаго Т-ва	209.000	290.000	
Итого			—	532.097,01	
ВСЕГО			—	1.403,521,04	

Главный бухгалтеръ (подпись).

С П Р А В К А

**главной бухгалтерии Самаро-Златоустовской жел. дор. 22 июня 1910 года
о времени доставления службами в главную бухгалтерию ежемесячной отчет-
ности за 1909 годъ.**

ЗА КАКОЙ МѢСЯЦЪ.	Когда доставлена отчетность.				Слѣдовало доставить въ сроки.
	Службою пути.	Службою движенія.	Службою тяги.	Службою матеріаль- ной.	
Январь	8 мая.	17 апрѣля.	22 апрѣля.	4 июня.	1 апрѣля.
Февраль	22 мая.	16 мая.	8 мая.	26 июня.	1 мая.
Мартъ	9 июня.	1 июня.	9 июня.	30 июня.	1 июня.
Апрѣль	2 июля.	2 июля.	3 июля.	7 июля.	1 июля.
Май	24 июля.	17 июля.	1 августа.	27 июля.	1 августа.
Июнь	24 августа.	24 августа.	1 сентября.	24 августа.	1 сентября.
Июль	21 сентября.	28 сентября.	3 октября.	28 сентября.	1 октября.
Августъ	16 октября.	26 октября.	31 октября.	24 октября.	1 ноября.
Сентябрь	20 ноября.	28 ноября.	30 ноября.	25 ноября.	1 декабря.
Октябрь	18 декабря.	29 декабря.	28 декабря.	22 декабря.	1 янв. 1910 г.
Ноябрь	13 янв. 1910 г.	20 янв. 1910 г.	29 янв. 1910 г.	21 янв. 1910 г.	1 февр. 1910 г.
Декабрь	31 марта 1910 г.	1 марта 1910 г.	2 марта 1910 г.	25 февр. 1910 г.	1 мар. 1910 г. ¹⁾

**О времени доставления службами в главную бухгалтерию ежемесячной
отчетности за 1910 годъ.**

Январь	6 апрѣля.	20 марта.	2 апрѣля.	10 апрѣля.	1 апрѣля.
Февраль	28 апрѣля.	1 мая.	8 мая.	5 мая.	1 мая.
Мартъ	19 мая.	21 мая.	31 мая.	20 мая.	1 июня.

¹⁾ Отчетность за декабрь со включеніемъ кредиторскихъ списковъ доставляется особо (дополнительно).

Главный бухгалтеръ (подпись).

Справка о томъ, какими свѣдѣніями и въ какіе сроки обмѣниваются между собою служба сборовъ и главная бухгалтерія.

А. Служба сборовъ посылаетъ главной бухгалтеріи ежемесячно свѣдѣнія:

1) выписку изъ расчетнаго матеріала дорогъ по III кат. и сводъ суммъ, удерживаемыхъ ими, — чрезъ 2 недѣли по полученіи расчетнаго листа госуд. банка (т. е. чрезъ 4^{1/2} мѣсяца);

2) подробный перечень постороннихъ поступленій въ сборы дороги на предметъ изыятія ихъ изъ сборовъ, — чрезъ 2 мѣсяца послѣ отчетнаго (напр. за январь — 1 апрѣля);

3) о суммахъ, поступившихъ въ разныя (иногороднія) отдѣленія С.П.Б. конторы госуд. банка и подлежащихъ изыятію изъ сборовъ на пополненіе кредитовъ, — непосредственно по полученіи отъ С.П.Б. конторы государственнаго банка выписки изъ лицевого счета эксплуатац. сборовъ дороги;

4) о суммахъ, выплачиваемыхъ станціями за счетъ кредитовъ по приказамъ ком. отд. и сл. сборовъ, — ежедневно по мѣрѣ провѣрки расходныхъ документовъ, согласно суточнымъ кассовымъ отчетамъ станцій;

5) общія за отчетный мѣсяцъ разъяснительныя вѣдомости по счету управленія дороги № 13-а и б, — по заключеніи книги оборотовъ, т. е. чрезъ 5 мѣсяцевъ послѣ отчетнаго.

Б. Отъ главной бухгалтеріи служба сборовъ получаетъ ежемесячно:

1) матеріаль (расчетныя вѣдомости) для уплаты дорогамъ по III кат. разныхъ суммъ, — чрезъ 1 мѣсяцъ послѣ внесенія этихъ суммъ въ Самарское отдѣленіе госуд. банка;

2) увѣдомленія Самарскаго отд. госуд. банка съ разъяснительными къ нимъ справками о суммахъ, внесенныхъ въ банкъ, — чрезъ мѣсяцъ послѣ внесенія этихъ суммъ въ отдѣленіе банка (т. е. въ январѣ—за декабрь и т. д.);

3) увѣдомленія иногороднихъ отдѣленій госуд. банка — высылаются сл. сборовъ ежедневно, т. е. по мѣрѣ полученія ихъ отъ банковъ.

Начальникъ сл. сборовъ (подпись).

Справка о нормахъ, по которымъ исчисляются кредиты на содержаніе личного состава службы сборовъ.

I. По отдѣленію претензій.

По 27 коп. съ каждой претензіонной накладной.

II. По отдѣленію статистики.

- а) По 0,1 коп. съ пассажира.
- б) „ 1,24 „ съ багажной отправки.
- в) „ 2,00 „ съ грузовой отправки.

Примѣч. Независимо отъ этихъ нормъ, на составленіе годового статистическаго отчета (такъ называемый 13-й мѣсяць) полагается $\frac{1}{12}$ годового оклада содержанія служащихъ въ отдѣленіи статистики, не включая въ нее содержанія начальника отдѣленія и дѣлопроизводителя.

III. По пассажирскому отдѣленію.

- а) Съ проданнаго билета мѣстнаго сообщенія 0,15 коп.
- б) „ „ „ на прямое сообщ. 1,40 „
- в) „ выданной баг. квит. мѣстнаго сообщенія 2,00 „
- г) „ „ „ на прямое „ 8,00 „

Примѣч. На разработку билетной и багажной отчетности по прибытію и транзиту кредитовъ не отпускается.

IV. По грузовому учетно-расчетному отдѣленію.

- а) Съ грузовой отправки мѣстнаго сообщенія 4,00 коп.,
- б) съ прибывшихъ отправокъ прямого русск. сообщ. съ участіемъ частныхъ дорогъ 10,00 „
безъ участія 8,50 „
- в) съ служебной отправки мѣстн. сообщ. . 5,00 „
- г) съ приб. служеб. отправки прям. сообщ. 15,00 „
- д) съ воин. отправки мѣстн. сообщ. 7,00 „
- е) съ прибыв. воин. отправки прям. сообщ. 13,00 „
- ж) съ отправки международ. сообщенія . . 15,00 „

V. По грузовому акцептаціонному отдѣленію.

- а) Съ грузовой отправки на частную дорогу назнач. 6,00 коп.,
- б) съ грузовой отправки на казенную дорогу назнач. 1,00 „

- в) съ транзитной отправки, идущей съ частной дороги на частную, когда казенная дорога является первою казенною транзитною дорогою 6,00 коп.
- г) съ транзитной отправки, идущей съ частной дороги на казенную, когда дорога является первою казенною транзитною дорогою 1,00 „

Примѣч. 1. Со всѣхъ транзитныхъ отправокъ, прослѣдовавшихъ съ казенной дороги на казенную, никакихъ кредитовъ не отпускается.

Примѣч. 2 При семъ прилагается списокъ отправокъ билетныхъ, багажныхъ и грузовыхъ за 1909 г., по коимъ кредитовъ не отпущено. — Списокъ этотъ приложенъ къ проекту смѣты на 1911 г.

VI. По разнымъ сборамъ, налогамъ, платежамъ и кассовой повѣркѣ.

- | | | |
|----|--|-----------|
| а) | Съ квитанціи разнаго сбора | 4,00 коп. |
| б) | съ одного наложен. платежа | 4,00 „ |
| в) | со станціи съ годов. оборотомъ до 250.000 р. | 50 р. |
| г) | „ „ „ „ „ „ 250.000—350.000 „ | 75 „ |
| д) | „ „ „ „ „ „ 350.000—450.000 „ | 100 „ |
| е) | „ „ „ „ „ „ 450.000—500.000 „ | 125 „ |
| ж) | „ „ „ „ „ „ свыше 500.000 „ | 150 „ |

VII. По счетоводству.

Съ общей суммы дохода за послѣдній годъ . 0,0723%

VIII. По приему, регистраціи и храненію отчетности.

Съ каждаго поступающаго со станціи документа и отчета 0,1 коп.

IX. На канцелярскіе расходы.

Со штатнаго агента (на сверхштатныхъ не полагается) въ годъ 10 руб.

Примѣчаніе. Количество билетныхъ, багажныхъ и грузовыхъ отправокъ, при составленіи смѣты, принимается въ цифрѣ, опредѣлившейся за послѣдній законченный годъ.— Такъ, напр., по смѣтѣ на 1910 годъ количество опредѣлено по даннымъ за 1908 годъ, а на 1911 годъ по даннымъ за 1909 годъ.—При этомъ однако же принимаются во вниманіе данныя, установленныя при исчисленіи доходной смѣты на тотъ же годъ, и если эти данныя противъ послѣдняго законченнаго года показываютъ уменьшеніе или увеличеніе перевозокъ въ извѣстномъ процентѣ, то и количество отправокъ, принимаемыхъ по расходной смѣтѣ службы сбо-

ровъ, увеличивается или уменьшается въ томъ же процентѣ. — Такія основанія приняты въ первый разъ при составленіи смѣты на 1911 годъ. Въ предыдущіе же годы данныя отчета за истекшій годъ составляли въ то же время и смѣту на предстоящій годъ, такъ какъ допускалось, что для сл. сборовъ первенствующее значеніе имѣетъ дѣйствительно отработанное количество отправокъ, а не предположенное по смѣтѣ.

Начальникъ сл. сборовъ (подпись).

С П Р А В К А

о количествѣ отправокъ багажа и грузовъ за 1909 г., по коимъ никакихъ нормъ установлено не было и кредитъ по сл. сборовъ не исчисляется.

НАИМЕНОВАНИЕ ОТПРАВОКЪ.	Количество.
Пассажировъ по прибытію съ русскихъ жел. дорогъ	157.728
" транзитомъ " " "	353.243
Воинскихъ чиновъ по прибытію съ русскихъ жел. дор.	44.636
" " транзитомъ " " "	141.143
Пассажировъ по прибытію съ заграничныхъ дорогъ	8
" транзитомъ " " "	2.324
Багажа по прибытію съ русскихъ жел. дор.	42.852
" транзитомъ " " "	131.783
" по прибытію съ заграничныхъ жел. дор.	2
" транзитомъ " " "	609
Грузовъ частныхъ, транзитомъ съ частныхъ жел. дор. на частную ж. д., когда Самаро-Злат. ж. д. не 1-я изъ транзитныхъ	7.742
Грузовъ частныхъ, транзитомъ, съ частной дороги на казенную дор. назначенія, когда Самаро-Злат. не 1-я изъ транзитныхъ	130.142
Грузовъ частныхъ, транзитомъ, съ казенной на частную дорогу на- значенія	102.904
Грузовъ частныхъ, транзитомъ, съ казенной на казенную дорогу на- значенія	150.031
Грузовъ воинскихъ транзитомъ, съ частной на казенную дор., когда Самаро-Злат. ж. дор. не 1-я транзитная и съ казенной на казен- ныя и на частныя	35.933

Начальникъ сл. сборовъ (подпись).

RESEARCH REPORT ON THE EFFECTS OF ...

Date	Description of Observations
1951-01-15	Initial setup of the experiment...
1951-01-20	First trial results...
1951-01-25	Second trial results...
1951-02-01	Third trial results...
1951-02-05	Fourth trial results...
1951-02-10	Fifth trial results...
1951-02-15	Sixth trial results...
1951-02-20	Seventh trial results...
1951-02-25	Eighth trial results...
1951-03-01	Ninth trial results...
1951-03-05	Tenth trial results...
1951-03-10	Eleventh trial results...
1951-03-15	Twelfth trial results...
1951-03-20	Thirteenth trial results...

RESEARCH REPORT ON THE EFFECTS OF ...

Расходы по вознаграждению изъ средствъ эксплуатаціи за личный вредъ, ущербы и убытки (очередной № 37).

Назначено по смѣтѣ на 1909 годъ 400.000,00
Израсходовано 1.176.155,17

НАИМЕНОВАНИЕ РАСХОДОВЪ.	Произведено расходовъ въ отчетномъ 1909 г.		Итого.	Дѣйствительный расходъ по очередному № 37.		
	Управленіемъ жел. дор.	мѣстн. управл. дор.		1908 г.	1907 г.	1906 г.
1. Уплаты по переборамъ, за просрочку, недостачу, порчу и утрату грузовъ, присужденныхъ по рѣшенію суда и по добровольному соглашенію, включая проценты и судебныя издержки, съ распределеніемъ по годамъ, къ коимъ относится возникновеніе самой претензіи:						
за 1906 г.	—	3.585,37	3.585,37			
" 1907 "	34,89	162.762,73	162.797,62			
" 1908 "	547,98	107.359,97	107.907,95			
" 1909 "	4.758,49	335.288,53	340.047,02			
Итого	5.341,36	608.996,60	614.337,96	217.261,26	356.729,33	261.955,32
2. Уплата постоянныхъ пенсій	—	10.777,41	10.777,41	8.637,65	7.365,61	7.036,03
3. Уплаты вознагражденій за причиненныя постороннимъ лицамъ и служащимъ дороги увѣчья, поврежденія здоровья и смерть, а также проценты по уплатамъ и судебныя издержки съ распределеніемъ по годамъ, къ коимъ относится возникновеніе самихъ претензій:						
за 1900 г.	—	1.000,00	1.000,00			
" 1901 "	—	397,00	397,00			
" 1902 "	1.953,66	1.035,00	2.988,66			
" 1903 "	1.324,13	2.857,00	4.181,13			
" 1904 "	8.038,88	13.840,02	21.878,90			
" 1905 "	32.322,45	5.973,00	38.295,45			
" 1906 "	155.689,40	15.338,05	171.027,45			
" 1907 "	79.724,98	45.648,02	125.373,00			
" 1908 "	1.949,23	98.156,16	100.105,39			
" 1909 "	—	39.308,12	39.308,12			
Итого	281.002,73	223.552,37	504.555,10	872.678,76	736.378,95	614.877,96
4. Уплаты дорогамъ за задержку паровозовъ и проч.	—	46.484,70	46.484,70	63.779,18	9.003,10	6.149,05
Всего	286.344,09	889.811,08	1.176.155,17	1.462.356,85	1.109.486,99	890.018,36

Главный бухгалтеръ (подпись).

1917
 REPORT OF THE
 COMMISSIONER OF THE
 GENERAL LAND OFFICE
 OF THE STATE OF CALIFORNIA
 FOR THE YEAR 1917

Name of the Landowner	Address	Description of the Land	Acreage
John A.
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...

Записка главнаго контролера о желательности объединенія въ общей службѣ эксплуатаціи отдѣльныхъ службъ: движенія, телеграфа, коммерческой и сборовъ.

Цѣлью настоящей замѣтки является спеціальнѣйшій вопросъ о желательной организаціи коммерческой части, но такъ какъ вопросъ этотъ тѣсно связанъ съ другимъ — о соединеніи службъ: движенія, телеграфа, коммерческой и сборовъ, въ одну—службу эксплуатаціи, то Государственный Контроль Самаро-Златоустовской желѣзной дороги попытается, въ самомъ краткомъ видѣ, отвѣтить сначала на послѣдній, а затѣмъ обратится уже къ первому.

Едва ли можно ошибиться, высказавъ утвержденіе, что къ числу общепризнанныхъ недостатковъ существующей эксплуатаціи казенной сѣти желѣзныхъ дорогъ должно отнести слѣдующіе главнѣйшіе изъ нихъ: централизацію въ широкомъ смыслѣ этого слова, сложность и громоздкость эксплуатаціи и безотвѣтственность администраціи, возрастающую отъ низшихъ исполнителей къ высшимъ руководителямъ.

Поступательное развитіе экономической жизни страны, на ряду съ запросами торговли и промышленности, вызываетъ и у желѣзныхъ дорогъ необходимость многообразныхъ техническихъ, хозяйственныхъ и административныхъ усовершенствованій. Эти обстоятельства, внося въ свою очередь усложненія въ каждую отрасль эксплуатаціи, повелительно требуютъ не соединенія, а расчлененія правъ и обязанностей отдѣльныхъ руководителей въ смыслѣ децентрализаціи.

Считаясь далѣе съ тѣмъ, что желѣзныя дороги обслуживаются, за нѣкоторыми исключеніями въ ту и другую сторону, персоналомъ, представляющимъ среднія способности и энергію, само собою напрашивается выводъ о нежелательности создавать сл. эксплуатаціи, руководитель коей уже въ моментъ начала своей дѣятельности справедливо считалъ бы себя перегруженнымъ разнообразными и сложными обязанностями, не имѣющими между собой внутренней связи и лишь механически приуроченными одна къ другой.

Справка о выдѣленіи въ особыя учрежденія коммерческихъ отдѣловъ.

Въ 1893 году какъ въ центральныхъ органахъ Министерства Путей Сообщенія, такъ и на линияхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ послѣдовало выдѣленіе коммерческихъ частей въ особыя учрежденія, въ цѣляхъ возможно лучшаго обслуживания экономическихъ и торгово-промышленныхъ нуждъ населенія. Если дѣятельность коммерческихъ отдѣловъ справедливо признается

не вполне удовлетворительно, то неужели это может дать повод, при усложнившейся работѣ желѣзныхъ дорогъ вообще, къ установленію порядка, опороченнаго 17 лѣтъ назадъ.

Заключение.

На основаніи изложеннаго, по мнѣнію Контроля, представляется безспорнымъ, что объединеніе службъ: движенія, телеграфа, коммерческой и сборовъ лишь усугубило бы существующіе недостатки, безъ всякой пользы для дѣла.

Объ организациі коммерческой части.

Прежде нежели перейти къ вопросу о желательной организациі коммерческой части, Контроль считаетъ долгомъ предположить нѣсколько общихъ соображеній по этому поводу.

О государственномъ или коммерческомъ значеніи желѣзныхъ дорогъ.

Не входя въ разборъ существующихъ въ литературѣ теченій о томъ, представляютъ ли желѣзныя дороги, въ ихъ цѣломъ, предпріятія исключительно государственнаго или коммерческаго значенія, Контроль считаетъ долгомъ высказать, что если сооруженіе нѣкоторыхъ линій или участковъ ихъ вызвано требованіями обороны страны, колонизациі и пр. причинами, то за этими сравнительно небольшими исключеніями, вся остальная сѣтъ сооружена въ цѣляхъ обслуживанія нуждъ сельскаго хозяйства, торговли и промышленности.

Эксплоатація же какъ казенныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ должна во всякомъ случаѣ выполняться при условіяхъ наиболѣе приближающихся къ коммерческимъ предпріятіямъ, то есть, не только отвѣчать себѣ стоимости, или требовать приплатъ казны, но и давать доходъ.

О неблагоприятномъ положеніи желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи роста доходовъ.

Посмотримъ, какъ въ этомъ отношеніи, то есть, въ полученіи дохода, обслужены казенныя желѣзныя дороги.

Прежде всего надо замѣтить, что при руководствѣ всѣмъ тарифнымъ дѣломъ въ Министерствѣ Финансовъ, Министерство Путей Сообщенія и желѣзныя дороги могутъ лишь путемъ представительства въ тарифныхъ учрежденіяхъ и громоздкой процедуры вообще достигать улучшенія тарифнаго дѣла. Инициативы при такихъ условіяхъ, а тѣмъ болѣе живой, дѣятельной, чуткой, ожидать нельзя, что и подтверждается дѣйствительнымъ положеніемъ дѣла ¹⁾. Вслѣдствіе этого для Министерства Путей Сообщенія и желѣзныхъ дорогъ создалось одностороннее положеніе возчика, обязаннаго всемѣрно озабочиваться

¹⁾ Въ августѣ 1910 г. коммерческою частью Самаро - Златоустовской желѣзной дороги былъ возбужденъ вопросъ объ установленіи льготнаго тарифа на перевозку лѣсныхъ матеріаловъ для служащихъ Самаро - Златоустовской желѣзной дороги во вновь образованный близъ Самары поселокъ.

За 1908 и 1909 г.г. никакихъ ходатайствъ объ установленіи новыхъ или примѣненіи старыхъ тарифовъ не по инициативѣ коммерческой службы не возбуждалось.

только содержаніемъ въ исправности всѣхъ устройствъ для перевозки, а финансовыя результаты перевозокъ и отвѣтственность о доходахъ отнесены къ вѣдѣнію Министерства Финансовъ, или другими словами, ни къ кому ¹⁾.

Всестороннее разсмотрѣніе этого важнаго вопроса не составляетъ предмета настоящей замѣтки, но коснуться его пришлось для выясненія вышеуказаннаго положенія о доходности желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, хотя по инструкціямъ на начальниковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ лицѣ коммерческихъ службъ, и возложена обязанность заботиться объ увеличеніи доходовъ, но фактически это не идетъ дальше пожеланій, по причинамъ, изложеннымъ выше.

Современное по-
ложеніе коммерче-
скихъ частей.

Естественно, что коммерческія части казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, у которыхъ отнята отвѣтственная инициатива въ тарифныхъ вопросахъ, а впослѣдствіи и коммерческая статистика, потерявъ всѣ признаки, характеризующіе ихъ съ коммерческой стороны, обратились въ канцеляріи, сосредоточивающія у себя въ подавляющемъ числѣ только вопросы, относящіеся къ изнанкамъ эксплуатаціи, а именно къ разбору претензій за недостачу, порчу и засылку грузовъ.

При этомъ ни качество личнаго состава, ни его численность не позволяютъ коммерческой службѣ хотя бы отчасти отдать свои силы на творческую дѣятельность по разработкѣ чисто коммерческихъ вопросовъ.

Подходя къ выводамъ, Контроль обязывается доложить, что укоренившееся въ широкихъ сферахъ мнѣніе о томъ, что пассажиры и грузы, тяготящіе къ данной желѣзной дорогѣ, такъ или иначе на нее попадутъ, помимо усилій и заботъ объ этомъ агентовъ дороги, глубоко не вѣрно. Созданіе условій, при коихъ кліенты дороги были бы широко освѣдомлены объ условіяхъ всѣхъ перевозокъ, простота взаимныхъ отношеній, мѣры къ уменьшенію накладныхъ расходовъ при конкурирующихъ направленіяхъ, удобства пользованія желѣзными дорогами, все это и многое другое, способствуя развитію перевозокъ, несомнѣнно создастъ новыхъ кліентовъ дороги и въ конечномъ результатѣ приведетъ къ росту выручки. Огромныя затраты торгово-промышленныхъ фирмъ на рекламы, проспекты, комиссіонеровъ, помимо требованій конкуренціи, безспорно, создавая новыхъ по-

¹⁾ Нѣсколько въ лучшемъ положеніи находятся частныя желѣзныя дороги, въ силу необходимости обязанныя проявлять болѣе энергіи въ работахъ о доходности, но и тамъ, по соображенію съ бывшими уже громадными жертвами казны по безнадежнымъ ссудамъ на покрытіе дефицитовъ, приплатъ по гарантіи и пр., едва ли можно признать результаты, достигнутые частными желѣзными дорогами, удовлетворительными.

требителей и оправдывая расходы руководителей дѣла, представляютъ жизненное подтвержденіе высказаннаго положенія.

Заключеніе о желательности особой коммерческой части.

Отсюда слѣдуетъ, что установленіе на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ особой коммерческой части безусловно необходимо и остается сказать лишь о желательной ея организаціи.

Организація коммерческой части, на основаніи прусской организаціи.

Въ этомъ отношеніи Министерство Путей Сообщенія, озабоченное устраненіемъ недочетовъ по постановкѣ коммерческаго дѣла на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, предприняло послѣднее время весьма важную мѣру обслѣдованія организаціи коммерческой части на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ, славящихся продуманной, стройной и практичной постановкой желѣзнодорожнаго дѣла вообще среди Западно-Европейскихъ государствъ. Результаты этой анкеты Контролю не извѣстны, но Контроль освѣдомленъ съ донесеніемъ по этому поводу начальника коммерческой части Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ Ф. А. Гуче, эрудиція коего въ трактуемомъ дѣлѣ, опытность и преданность дѣлу достаточно гарантируютъ солидность его заключеній ¹⁾.

Въ этомъ донесеніи, изложивъ сравнительныя данныя объ организаціи дѣла въ Пруссіи и у насъ, указавъ на трудность широкаго позаимствованія прусскихъ порядковъ и останавливаясь на тѣхъ изъ нихъ, которые могли бы найти мѣсто на нашей казенной сѣти, почтенный докладчикъ высказалъ рядъ положеній, которыя надлежало бы принять въ основаніе къ организаціи коммерческой части съ тѣмъ, чтобы, по указаніямъ опыта, переходить послѣдовательно къ болѣе и болѣе совершеннымъ формамъ этой организаціи. Положенія эти заключаются въ слѣдующемъ.

На прусскихъ дорогахъ работы, обозначенныя одною звѣздочкою *), исполняются на станціяхъ (основная работа по статистикѣ) или въ другихъ конторахъ дирекціи, а не въ коммерческой, работы же, обозначенныя двумя звѣздочками **), вовсе не существуютъ.

1. Въ видахъ возможнаго выдѣленія, а впослѣдствіи постепеннаго по возможности объединенія всѣхъ однородныхъ по характеру функцій въ мѣстномъ управленіи и на линіи, отнести къ группѣ коммерческихъ такія работы:

а) по вопросамъ, касающимся установленія, введенія въ дѣйствіе, примѣненія на практикѣ, разъясненія и отмѣны всякаго рода тарифовъ, дополнительныхъ и иныхъ сборовъ, законоположеній и правилъ, условій перевозки, положеній, инструкцій, конвенцій и соглашеній, по перевозкамъ пассажировъ, багажа и грузовъ:

¹⁾ Рапортъ управленія Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ 19 мая 1909 года за № 9433/8870.

б) по вопросамъ, касающимся открытія, закрытія, преобразованія и усовершенствованія станцій, полустанцій и остановочныхъ пунктовъ, для пассажирскихъ, багажныхъ и грузовыхъ операций, по припискѣ **) складовъ къ станціямъ и по подачѣ **) вагоновъ для нагрузки или выгрузки на перегонахъ между станціями;

в) по вопросамъ, касающимся заготовки пассажирскихъ билетовъ, а также по составленію **), измѣненію **) и дополненію **) алфавитныхъ списковъ пассажирскихъ станцій;

г) по вопросамъ, касающимся приѣма къ отправленію, взвѣшивания, нагрузки, перегрузки, выгрузки, храненія, выдачи, оформленія убытковъ по перевозкамъ, ограниченія ввоза или вывоза, задержки въ пути, возврата, замѣны, засылки, розыска и продажи съ аукціоновъ багажа и грузовъ;

д) по вопросамъ, касающимся разсмотрѣнія актовъ, жандармскихъ протоколовъ **) и всякаго рода заявленій, жалобъ, претензій и исковъ, по недостаткамъ, утратѣ, поврежденіямъ неправильному наименованію, излишкамъ вѣса, таможеннымъ штрафамъ, переборамъ, просрочкамъ въ доставкѣ и другимъ неисправностямъ при перевозкѣ багажа и грузовъ, съ принятіемъ мѣръ къ устраненію замѣченныхъ при этой работѣ, или обнаруженныхъ, путемъ разслѣдованія, неправильностей, упущеній и злоупотребленій;

е) по вопросамъ, касающимся веденія *) статистики перевозокъ пассажировъ, багажа и грузовъ, составленія обзоровъ и отчетовъ, а также наблюденія за колебаніемъ перевозокъ, изслѣдованія его причинъ и принятія соответственныхъ мѣръ;

ж) по вопросамъ, касающимся отдачи въ наемъ *) участковъ земли и разработки *) договоровъ, объ устройствѣ и эксплуатации въ полосѣ отчужденія подъѣздныхъ путей и другихъ разнаго рода частныхъ коммерческихъ предпріятій;

з) по вопросамъ, касающимся снабженія подлежащихъ служебныхъ органовъ пособиями, руководствами, книгами *) и бланками *), по коммерческой части, канцелярскими и другими матеріалами *), перевозочными приспособленіями *) и предметами инвентарнаго имущества;

и) по вопросамъ, касающимся смѣтъ, отчетовъ и завѣдыванія личнымъ составомъ по коммерческой части;

і) по вопросамъ, касающимся открытія **), закрытія **) и административнаго (безъ учета доходовъ и переходящихъ суммъ), завѣдыванія **) вспомогательными предпріятіями желѣзной дороги, по ссудной, складочной, комиссіонной, таможеннымъ и экспедиторскимъ операціямъ, а также по административному завѣдыванію **) конторами таксировщиковъ на пограничныхъ станціяхъ;

к) по приему, распределению и высылке служебной корреспонденции, ведению *) журналовъ и справочныхъ реестровъ, переписыванию *) бумагъ и содержанию *) архивовъ;

л) по исполнению на линии всѣхъ коммерческаго характера обязанностей по перевозкамъ, а въ зависимости отъ этого, работы по административному завѣдыванию билетными, багажными и товарными кассами, товарными конторами, пакгаузами, погрузочными дворами и вѣсовыми приборами.

2. Въ видахъ возможнаго усовершенствованія, впоследствии же постепеннаго по возможности расширенія круга коммерческихъ работъ на линии, составляющихъ центръ тяжести усильнаго хода дѣла, а въ зависимости отъ этого, въ видахъ возможнаго уменьшенія количества непроизводительныхъ работъ въ мѣстномъ управленіи, для осуществленія въ будущемъ болѣе усовершенствованной организациі, принять, между прочимъ, соотвѣтственныя мѣры къ постепенной подготовкѣ для этого рода работъ компетентнаго, солиднаго и соотвѣтственно оплачиваемаго личнаго состава станціонныхъ служащихъ, могущихъ впоследствии исполнять самостоятельно данную работу, съ личною за свои дѣйствія отвѣтственностью. Съ этою цѣлью:

а) выдѣлить по возможности служебные органы по коммерческимъ работамъ на линии въ одно органическое цѣлое, по примѣру прусскихъ дорогъ;

б) установить для вновь поступающихъ на службу лицъ особый, болѣе усовершенствованный порядокъ коммерческой служебной практики, испытаній и назначеній;

в) раздѣлить линію на коммерческіе, сравнительно меньшіе, чѣмъ на прусскихъ дорогахъ, участки, руководствуясь преимущественно количествомъ перевозокъ;

г) установить на этихъ участкахъ, въ видахъ необходимой живой связи между линіею и управленіемъ, особые отвѣтственные служебные органы, въ родѣ прусскихъ инспекцій, для надлежащаго выполненія коммерческой службы на линіи, а равно для ближайшаго руководства и наблюденія за общимъ ходомъ дѣла и дѣйствіями подлежащихъ служащихъ;

д) въ составѣ указанныхъ служебныхъ органовъ назначить, для упомянутой выше подготовки служащихъ по коммерческой части, особыхъ ознакомленныхъ съ дѣломъ инструкторовъ (въ родѣ замѣстителей прусскихъ инспекторовъ), которые, пребывая постоянно на станціяхъ, ознакомляясь съ недостатками и качествами служащихъ, съ успѣшностью ихъ занятій при данныхъ коммерческихъ условіяхъ станціи, и вникая подробно во всѣ служебныя ихъ дѣйствія по коммерческой части, съ отвѣтственностью за постепенный успѣхъ своей работы, — подготовили бы наконецъ личный составъ, вполне отвѣчающій своему назначенію:

е) производить подготовку служащихъ съ такимъ расчетомъ, чтобы, во избѣжаніе пріостановки данной коммерческой работы или затрудненій при ея исполненіи, станціонные служащіе по коммерческимъ работамъ имѣли своихъ замѣстителей,

и ж) относиться за симъ къ перемѣщеніямъ подготовляемыхъ уже къ данной коммерческой работѣ служащихъ съ надлежащею осторожностью.

3. Для устраненія нынѣшняго ненормальнаго положенія дѣла по коммерческой части въ мѣстномъ управленіи и въ видахъ достиженія успѣха и лучшихъ вообще результатовъ коммерческой дѣятельности путемъ децентрализаціи труда, съ усиленіемъ соотвѣтственнаго руководительства и надзора надъ выдѣленными также по коммерческой части служебными органами, — всѣ перечисленные выше въ п. 1-омъ работы раздѣлить въ управленіи на отдѣльныя и самостоятельныя въ допускаемыхъ предѣлахъ части, въ зависимости отъ характера и количества работъ каждой категоріи, назначить особаго по каждой части самостоятельнаго въ предѣлахъ предоставленныхъ правъ и отвѣтственнаго въ этихъ предѣлахъ за свои дѣйствія руководителя и его замѣстителей, допустить на такихъ же началахъ меньшія подраздѣленія по роду работъ и принять также надлежащія мѣры къ постепенной подготовкѣ служащихъ по коммерческой части къ самостоятельному, отвѣтственному и надлежаще оплачиваемому труду, съ соотвѣтственнымъ примѣненіемъ порядка, указаннаго выше въ п. 2 и съ такимъ расчетомъ, чтобы каждый изъ служащихъ, во избѣжаніе пріостановки въ работахъ, имѣлъ двухъ, или по крайней мѣрѣ одного замѣстителя.

4. Что касается вопроса объ объединеніи работъ по коммерческой части въ мѣстномъ управленіи, то при предполагаемой нынѣ организаціи и значительномъ количествѣ этого рода работъ, остановиться на томъ, чтобы, по аналогіи съ коммерческими децернентами прусскихъ дорогъ, всѣ работы, относящіяся къ управленію линіей въ коммерческомъ отношеніи и завѣдыванію перевозками по пассажирскому и товарному движенію, сосредоточить въ особой службѣ перевозокъ, остальные же работы сосредоточить въ нынѣшней коммерческой сл. и, въ зависимости отъ этого, передать въ сл. перевозокъ часть работъ распределительнаго характера, исполняемыхъ нынѣ коммерческою сл., и присоединить къ сей послѣдней подходящую часть такихъ работъ коммерческаго характера, которыхъ она нынѣ не исполняетъ.

5. Для своевременнаго и правильнаго исполненія работъ по коммерческой части устанавливать періодически по именнымъ спискамъ какъ въ мѣстномъ управленіи, такъ и на станціяхъ, планъ занятій и, кромѣ того, по мѣрѣ надобности, измѣнять таковой, въ зависимости отъ количества работъ и обстоятельствъ,

въ видахъ равномернаго, по возможности, распредѣленія работъ между служащими и подготовки ихъ замѣстителей.

6. Предусмотрѣнный организаціею 1893 г., въ видахъ упрощенія дѣлопроизводства, порядокъ разсмотрѣнія претензій, въ особыхъ совѣщаніяхъ, сохранить впредь до дальнѣйшихъ указаній практики, при чемъ однако всякіе расчеты между казенными дорогами по претензіямъ отмѣнить, для замѣны связанныхъ съ этими расчетами работъ другими болѣе производительными работами.

7. Въ видахъ возможно успешной защиты на судѣ исковыхъ дѣлъ по перевозкамъ, а также въ видахъ возможнаго принятія мѣръ къ устраненію такихъ случаевъ, по которымъ исковыя дѣла, въ зависимости отъ взглядовъ судебныхъ учреждений, рѣшаются не въ пользу дороги, установить, по мѣрѣ уменьшенія работъ, болѣе усовершенствованный порядокъ сношеній между разсматривающими подобныя дѣла органами мѣстнаго управленія относительно подготовки дѣлъ для защиты, съ другой же стороны, относительно сообщенія коммерческой части и послѣдовавшихъ рѣшеній.

8. Вопросъ о производствѣ станціями, по примѣру прусскихъ дорогъ, нѣкоторыхъ основныхъ работъ по веденію коммерческой статистики, оставить пока открытымъ, въ виду предполагаемой выработки новыхъ статистическихъ формъ особою комиссіею, по инициативѣ Центральнаго Комитета по урегулированію массовыхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

9. Въ видахъ уменьшенія переписки стремиться постепенно къ возможному упрощенію внутреннихъ письменныхъ сношеній по коммерческой части и сократить вообще переписку, насколько это, при существующихъ условіяхъ, окажется возможнымъ.

10. Въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, по сравненію съ прусскими дорогами, и при данной постановкѣ вопроса относительно реорганизаціи, оставить безъ измѣненія существующій нынѣ порядокъ по завѣдыванію каждой отдѣльною частью мѣстнаго управленія своимъ личнымъ составомъ, а также по приему, распредѣленію и высылкѣ служебной корреспонденціи, по веденію журналовъ и справочныхъ реестровъ, по переписыванію бумагъ и содержанію архивовъ и наконецъ по продажѣ съ аукціона не востребованныхъ багажа и грузовъ и найденныхъ предметовъ.

11. Если бы примѣненіе, въ видѣ предварительной мѣры, предполагаемыхъ выше основаній организаціи коммерческой части эксплуатаціи казенныхъ дорогъ не было признано удобоприемлемымъ, по болѣе убѣдительнымъ заключеніямъ другихъ, мѣстныхъ управленій, или по какимъ-либо инымъ соображеніямъ, то во всякомъ случаѣ, съ точки зрѣнія Привислинскихъ дорогъ, желательно было бы принять мѣры къ устраненію на названныхъ

дорогахъ представленныхъ въ настоящемъ рапортѣ недостатковъ и къ усовершенствованію такимъ образомъ нынѣшняго положенія дѣла, въ предѣлахъ тѣхъ работъ, которыя нынѣ исполняются въ коммерческой сл.

Признавая и съ своей стороны, что надлежащая постановка коммерческаго дѣла не замедлитъ отразиться самымъ благоприятнымъ образомъ на конечныхъ финансовыхъ результатахъ эксплуатаціи, контроль Самаро-Златоустовской желѣзной дороги вполнѣ присоединяется къ заключеніямъ почтеннаго докладчика.

Главный контролеръ (подпись).

Старшій контролеръ (подпись).

М. П. С.

УПРАВЛЕНИЕ
САМАРО - ЗЛАТОУСТОВСКОЙ
желѣзной дороги.

**По вопросу о наивыгоднѣйшемъ родѣ минеральнаго топлива для
Самаро-Златоустовской желѣзной дороги.**

Матеріальная служба.

Ноября 30/1/ХІІІ дня 1910 г.

№ 133152.

При отношеніи, отъ 9 іюля с. г., за № 67952, мною посланы въ Высочайше учрежденную Особую Высшую Комиссію для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи разнаго рода свѣдѣнія и документальныя данныя по возбужденнымъ означенной Комиссіей вопросамъ, касающимся матеріальной службы ввѣренной мнѣ дороги.

Помимо посланныхъ данныхъ г. управляющій дѣлами означенной Комиссіи письмомъ отъ 4 іюня с. г., за № 1843, между прочимъ, просить доставить соображенія о наивыгоднѣйшемъ для ввѣренной мнѣ дороги родѣ минеральнаго топлива паровозовъ (уголь или нефть).

Означенныя соображенія, касающіяся Сѣвернаго участка дороги (отъ ст. Кропачево до ст. Челябинскъ), уже были выработаны управленіемъ дороги ранѣе, рассмотрѣны совѣтомъ управленія дороги и постановленіе послѣдняго представлено въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ, отъ 27 октября 1909 года, за № 2592/12.

Комитетъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, ознакомившись съ приведенными въ докладѣ данными, согласился съ заключеніемъ совѣта дороги о невыгодности перехода съ нефтянаго на угольное или дровяное отопленіе паровозовъ означеннаго участка.

Прилагая при семъ копіи: 1) отношенія хозяйственнаго отдѣла Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 28 іюля 1910 года, за № 9022, съ постановленіемъ Комитета отъ 15 Іюля 1910 г., за № 1368, и 2) постановленія совѣта управленія дороги, отъ 23 октября 1909 года, за № 1878, имѣю честь просить увѣдомить меня, слѣдуетъ ли производить разработку данныхъ по означенному вопросу, такъ какъ, принимая во вниманіе то обстоятельство, что цѣна на нефтяные остатки за послѣднее время значительно понизилась, по сравненію съ цѣною, которая была принята въ расчетъ по журналу совѣта отъ 23 октября 1909 года, за № 1878, то выгодность нефтянаго отопленія еще болѣе стала очевидной, а потому новая разработка этого вопроса не дастъ иныхъ результатовъ.

Начальникъ дороги,

Инженеръ (подпись).

Начальникъ матеріальной службы (подпись).

М. П. С.
УПРАВЛЕНІЕ
желѣзныхъ дорогъ.
Хозяйственный Отдѣлъ.

28 Іюля 1910 года.

№ 9022.

Петербургъ.

Г. Начальнику Самаро-Златоустовской желѣзной дороги.

Въ отвѣтъ на рапортъ отъ 27 октября 1909 г. за № 2592/12 хозяйственный отдѣлъ имѣетъ честь увѣдомить, что Комитетъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, принимая во вниманіе, что хотя, согласно приведенному въ докладѣ хозяйственнаго отдѣла подсчету, наиболѣе выгоднымъ на участкѣ Кропачево-Челябинскъ оказывается угольное отопленіе, но, имѣя въ виду, что разница въ стоимости угольнаго и нефтянаго отопленія сравнительно незначительна и что переводъ на угольное отопленіе вызоветъ единовременный расходъ въ суммѣ 400.000 руб., а также принимая въ соображеніе тѣ связанныя съ угольнымъ отопленіемъ неудобства, которыя указаны въ постановленіи совѣта управленія дороги по настоящему дѣлу,—по журналу отъ 15 Іюля с. г. за № 1368 постановилъ: журналъ совѣта управленія ввѣренной Вамъ дороги о томъ, что совѣтъ не видитъ основаній къ переходу на вышеозначенномъ участкѣ отопленія на другой родъ топлива—утвердить.

О такомъ постановленіи Комитета хозяйственный отдѣлъ имѣетъ честь увѣдомить Ваше Превосходительство для свѣдѣнія.

Подписалъ: За управляющаго отдѣломъ Коковцевъ. Скрѣпилъ: дѣлопроизводитель Криновидовъ.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Начальникъ матеріальной службы (подпись).

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

(журн. пост. отъ 23 окт. 1909 г. за № 1878).

Докладъ начальника матеріальной службы по вопросу о замѣнѣ на Сѣверномъ участкѣ дороги (Кропачево-Челяб.) нефтяного отопленія паровозовъ дровянымъ и угольнымъ.

Хозяйственный отдѣлъ Управления желѣзныхъ дорогъ 5 января с/г. за № 101 предписалъ внести на обсужденіе совѣта управленія дороги вопросъ о переводѣ паровозовъ „Сѣвернаго“ участка дороги съ нефтяного на дровяное отопленіе и журналъ совѣта представить на усмотрѣніе Управленія желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ: 1) сравнительной стоимости отопленія паровозовъ означеннаго участка нефтью, углемъ и дровами, 2) единовременныхъ расходовъ, необходимыхъ для замѣны существующаго на этомъ участкѣ отопленія дровянымъ и угольнымъ.

Нефтяное отопленіе паровозовъ на Сѣверномъ участкѣ дороги, считая таковымъ участокъ Кропачево-Челябинскъ, установлено для всѣхъ паровозовъ съ 1904 года, какъ наиболѣе удобное и выгодное; до этого времени нефтяными остатками отапливались паровозы на участкѣ дороги отъ Батраковъ до Уфы и пассажирскіе на участкѣ Уфа-Кропачево.

Средній годовой расходъ (по трехлѣтней сложности 1906, 1907 и 1908 г.г.) нефти для паровозовъ, обслуживающихъ участокъ Кропачево-Челябинскъ, выразился въ 3.751.129 п., округленно— 4.000.000 пудовъ.

Въ 1899 году на этомъ участкѣ дороги отопленіе паровозовъ было дровяное, угольное и частью нефтяное (пассажирскіе поѣзда). Изъ статистическихъ данныхъ за указанный годъ, по сообщенію начальника сл. тяги, усматривается, что средній расходъ топлива на 100 паровозо-верстъ составлялъ на паровозахъ:

съ нефтянымъ отопленіемъ . . .	54,24 п. нефти
„ дровянымъ „ . . .	0,807 к. с.
„ угольнымъ „ . . .	121,42 п. угля

изъ этого видно, что эквивалентность къ 1 к. с. дровъ опредѣляется:

Принимая во вниманіе:

1) что общая стоимость нефтяного отопленія на участкѣ Кропачево-Челябинскъ выражается въ годъ расходомъ въ 1.510.786 руб.,

2) что замѣна существующаго на этомъ участкѣ нефтяного отопленія дровянымъ потребуеть:

а) единовременныхъ затратъ на:

передѣлку паровозовъ	54.000 р.
устройство подъѣздныхъ путей . . .	40.000 „
снабженіе складовъ инвентаремъ для подачи дровъ .	5.600 „
устройство баракковъ для дровоскладовъ	17.000 „
постройку зданій для дежурныхъ комнатъ для отдыха кочегаровъ на 42 кров. 42×475=	19.950 „
оборудованіе этихъ комнатъ 42 кроватями съ принадлежностями 42×50 =	2.100 „

Всего . . 138.650 р.,

не считая необходимаго отчужденія или аренды земельныхъ участковъ вели-

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

для каменнаго угля въ 150,46 пуд.

„ нефти 67,21 пуд.

Дрова и каменный уголь для паровозовъ въ 1899 году приобрѣтались въ тѣхъ же районахъ, гдѣ ихъ пришлось бы приобрѣтать и теперь, въ случаѣ замѣны нефтянаго отопленія дровянымъ или угольнымъ и гдѣ эти роды топлива нынѣ приобрѣтаются для отопленія зданій и водокачакъ, а именно: дрова въ предѣлахъ дороги, съ поставкою на ближайшія къ лѣсонахожденіямъ станціи, а уголь отъ владѣльцевъ копей, расположенныхъ на прилегающихъ къ Пермской и Сибирской ж. д. На Сибирской ж. д. уголь до настоящаго времени не приобрѣтался и опытныхъ данныхъ о немъ не имѣется; теоретически слѣдуетъ предположить, что, какъ болѣе молодого происхожденія „лигнитъ“, онъ не высокаго качества съ пониженной теплоемкостью.

Опредѣливъ выше годовую потребность нефти для участка Кропачево-Челябинскъ въ 4.000.000 пуд., получимъ, что для замѣны нефти каменнымъ углемъ или дровами потребовалось бы приобрѣтеніе:

угля до 8.955.000 пуд.

дровъ до 60.000 куб. саж.

Условія приобрѣтенія, перевозки и храненія, а также стоимость матеріаловъ отопленія по заготовительной цѣнѣ и расходы по снабженію паровозовъ тѣмъ или другимъ топливомъ—таковы:

Н е ф т ь.

Приобрѣтаемая на дорогу нефть для „Сѣвернаго“ участка доставляется поставщиками водою въ баржахъ до ст. Уфа, откуда разсылается на склады: Кропачево, Бердяушъ, Вязовая, Златоустъ и Челябинскъ въ цистернахъ, изъ которыхъ сливается путемъ перекачки въ принадлежащія дорогѣ нефтяные баки.

Перевозка нефти производится въ болѣе свободный отъ коммерческаго движенія періодъ времени, преимущественно въ лѣтніе мѣсяцы, причемъ для перевозки приведеннаго выше количе-

чиною въ 23 десятины для склада дровъ;

б) постоянныхъ расходовъ на:

содержаніе кочегаровъ	53.700 р.
содержаніе дежурныхъ комнатъ .	1.000 „
содержаніе дровоскладовъ	30.600 „
содержаніе штата служащихъ на складахъ вблизи ст. Вязовая, Бердяушъ и Златоустъ	5.400 „
расходы по нагрузкѣ на мѣстахъ поставки и выгрузки на складахъ подачи дровъ	18.250 „
расходы по подвозкѣ дровъ со складовъ дровъ къ мѣстамъ подачи ихъ на паровозы на промежуточныхъ станціонныхъ складахъ .	28.000 „
наемъ 146 сторожей для охраны дровъ на складахъ $146 \times \times 180 =$	26.280 „
приобрѣтеніе потребныхъ для годового расхода дровъ $73.000 \text{ к. с. др.} \times 20 =$	1.460.000 „
и, что такимъ образомъ, общая стоимость постояннаго расхода при дровяномъ отопленіи паровозовъ, не включая единовременныхъ затратъ въ 138.650 р. и от-	

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

ства средняго расхода 4.000.000 пудовъ при емкости цистернъ въ 840 пудовъ, нужно 4.762 цистерны или 191 поѣздъ. Такимъ образомъ, перевозкой этого рода топлива дорога бываетъ занята одной парой (возвращеніе порожнихъ) въ теченіе 6—7 м-цевъ, т. е. въ навигаціонный періодъ и передъ открытіемъ навигаціи, когда запасы въ наполненныхъ съ осени бакахъ истощаются.

Стоимость снабженія паровозовъ нефтянымъ отопленіемъ при существующей уже организаціи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

1) Приобрѣтеніе нефти, потребной для годового расхода, какъ исчислено выше: $37,56 \text{ коп.} \times 4.000.000 \text{ пуд.} = 1.502.400 \text{ руб.}$ Слѣдуетъ сказать, что повысившаяся въ 1906 году неожиданнымъ скачкомъ цѣна на нефтяные остатки все понижается: такъ приобрѣтено съ поставкой въ Уфѣ:

въ 1907 г. на 1908 г. по 45 коп.
 „ 1908 г. на 1909 г. по 39 коп.
 „ 1909 г. на 1910 г. по 37,56 коп.¹⁾

Поэтому нужно думать, что съ дальнѣйшимъ успокоеніемъ въ странѣ и съ вступленіемъ жизни въ нормальныя рамки цѣна еще понизится. Но чтобы стоять на фактической почвѣ, принимается къ расчету существующая уже цѣна послѣдней заготовки.

2) Годовое содержаніе штата служащихъ при нефтяномъ отопленіи на складахъ топлива уч. Кропачево-Челябинскъ 2.954 руб. 88 коп.

3) Расходы по перекачкѣ нефти изъ цистернъ въ баки, а затѣмъ изъ баковъ въ мѣрникъ для отпуска паровозамъ, именно: ремонтъ машинъ нефтекачекъ и отопленіе паровыхъ котловъ нефтекачекъ: ремонтъ 1.000 руб. и на отопленіе котловъ 11.000 п. нефти или 4.131 руб., а всего 5.131 руб.

Общая стоимость нефтяного отопленія паровозовъ въ годъ 1.510.486 руб.

¹⁾ Для 1910 г. нефтяные остатки приобрѣтены 3.000 000 п. по 37,5 коп., 1.800.000 пуд. по 37 ⁵/₈ к., 1.500.000 п. по 37,6 к.; средняя цѣна приобрѣтенія 37,56 коп. принята къ расчету.

чужденія земли 23 дес., выразится суммою въ 1.787.480 рубл. При чемъ въ первый годъ необходимо заготовить 100% обязательнаго запаса, т. е. 146.000 к. с.; запасъ этотъ необходимъ, такъ какъ для отопленія паровозовъ идутъ дрова исключительно выдержанныя, сухія, въ виду чего общій расходъ въ первый годъ выразится $1.787.480 + (73.000 \times 20) + 1.787.480 + 1.460.000 = 3.247.480 \text{ руб.}$;

3) что замѣна нефтяного отопленія угольнымъ потребуетъ:

а) единовременныхъ затратъ на:
 передѣлку паровозовъ 49.500 р.,
 устройство угольныхъ путей . . . 20.000 „
 устройство приспособленій для подачи угля . . . 29.000 „
 постройку дежурныхъ комнатъ для кочегаровъ на 42 кровати и оборудованіе послѣднихъ принадлежностями (см. выше п. 2) $19.950 + 2.100 = 22.050 \text{ „}$

Всего . . 130.550 р.,
 не считая, что для склада угля необходимо отчужденіе или аренда земельныхъ участковъ до 7 десятинъ.

б) постоянныхъ расходовъ на:
 содержаніе кочегаровъ 53.700 р.

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

Д р о в а.

При переходѣ на дровяное отопленіе паровозовъ, какъ исчислено выше, дровъ потребовалось бы въ годъ до 60.000 куб. саж.; добавивъ количество дровъ, потребное для уч. Кропачево-Челябинскъ для отопленія жилыхъ помѣщеній, пассажирскихъ и людскихъ вагоновъ—13.000 кубовъ, всего для годового расхода только этого участка потребовалось бы дровъ 73.000 куб. саж.

Къ этому количеству необходимо прибавить 100% обязательнаго запаса, который въ данномъ случаѣ существенно необходимъ, такъ какъ для топковъ паровозовъ идутъ дрова исключительно выдержанныя, сухія и запасъ таковыхъ всегда долженъ быть на лицо. Такой размѣръ запаса установленъ секр. циркуляромъ Управленія ж. д. отъ 31 марта 1904 г. за № 308. Такимъ образомъ въ первый годъ требовалась-бы заготовка 146.000 куб. саж.

Хотя колея пути Сѣвернаго участка и пролегаетъ по лѣсистымъ мѣстностямъ и на первый взглядъ дровяное отопленіе могло казаться вполне обеспеченнымъ, но при всестороннемъ разсмотрѣніи вопроса о желательности, выгоды и возможной обеспеченности участка этого рода топливомъ, предположеніе это измѣняется; причиною тому:

1) ближайшія къ полосѣ отчужденія лѣсныя дачи частныхъ владѣльцевъ и башкиръ сильно вырублены и дровяной лѣсъ находится уже отъ полотна дороги отъ 12 до 25 верствъ.

2) Лѣсныя дачи, по которымъ пролегаетъ колея участка, въ большинствѣ казенно и частно-заводскія. Лѣсничества казенныхъ заводовъ лѣсныхъ угодій для вырубки дровъ не продаютъ и продажи дровъ не производятъ, такъ какъ сами отапливаютъ свои печи дровами. Заводоуправленія частныхъ желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ Балашева и князя Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго до настоящаго времени разработки лѣса на дрова для продажи не производили. Закрывъ въ прошломъ году заводы, опекуновское управленіе въ цѣляхъ предоставленія заработка населенію, не имѣющему земельныхъ

содержаніе дежурныхъ комнатъ	1.000 р.
содержаніе рабочихъ для подачи угля	18.000 „
выгрузку угля изъ вагоновъ съ укладкою въ штабеля и подвозку	52.500 „
наемъ сторожей для угольныхъ складовъ	3.960 „
приобрѣтеніе потребнаго для годового расхода угля $9.000.000 \times 15$ к. =	1.350.000 р.

и что такимъ образомъ общая стоимость постояннаго расхода при угольномъ отопленіи, не включая единовременныхъ затратъ въ 130.550 руб. и отчужденія 7 десятинъ земли, выразится суммою въ 1.479.160 руб.

При чемъ въ первый годъ необходимо заготовить обязательнаго запаса угля на 60 сутокъ, т. е. $\frac{1}{6}$ часть годового расхода, въ виду чего общій расходъ въ первый годъ выразится: $1.479.160 + 1.500.000 \times 15 = 1.479.160 + 225.000 = 1.704.160$ р.

4) что порча паровозовъ при угольномъ отопленіи значительно бѣльшая, чѣмъ при нефтяномъ;

5) что срокъ службы паровозовъ между двумя послѣдовательными большими ремонтами уменьшится на 20—25%;

6) что стоимость текущаго

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

надѣловъ, приступило къ выработкѣ дровъ въ своихъ лѣсахъ.

Результатомъ годовой выработки оказалось 40.000 к. с., при чемъ неизвѣстно, такъ какъ эти дрова никѣмъ изъ персонала дороги не осматривались, сколько въ этомъ количествѣ такихъ дровъ, которыя бы удовлетворяли требованіямъ дороги.

Изъ опыта послѣдней конкуренціи (7 августа с. г.) извѣстно, что изъ выработаннаго количества заявлены къ поставкѣ только сосновыя дрова. Но предполагая даже, что всѣ 40.000 к. с. могли бы быть потреблены дорогою, допуская далѣе, что помимо цѣлей филантропическихъ, могла бы быть увеличена производительность вырубki путемъ привлеченія пришлыхъ рабочихъ еще на 50%, все-таки здѣсь можно было бы получить всего 60.000 к. с. Съ оговоркой, конечно, что сл. тяги признаеть возможнымъ отапливать паровозы исключительно сосновыми дровами; по отношенію къ отопленію вагоновъ сл. тяги высказалась за нежелательность примѣненія этой породы дровъ.

Кромѣ того имѣется заявленіе лѣсничества г. г. Балашевыхъ, что оно можетъ при надобности поставить дрова на дорогу въ теченіе трехъ лѣтъ всего 22.500 куб. саж., именно—ежегодно до 7.500 к. с.

По собраннымъ свѣдѣніямъ отъ владѣльцевъ частныхъ лѣсныхъ дачъ и поставщиковъ на дорогу, можетъ быть ими доставлено въ годъ не болѣе 30.000 к. с.

Итого, при самомъ широкомъ предположеніи, можно было бы рассчитывать лишь на (60.000 + 30.000 + 7.500), т. е. до 70% потребнаго количества, при чемъ если вся выработка изъ дачъ Бѣлосельскаго - Бѣлозерскаго будетъ сосновыхъ породъ, а половина остальнаго количества мягкихъ породъ, то дровъ дѣйствительно годныхъ для отопленія паровозовъ можно будетъ получить до 20.000 к. с.

Слѣдуетъ отмѣтить, что прилегающій районъ Кинель-Уфа съ трудомъ доставляетъ для пролегающей здѣсь линіи 9—10.000 к. с. въ годъ, а Сибирская дорога, на протяженіи близъ лежащихъ

и большого ремонта паровозовъ увеличится значительно;

7) что ежегодный расходъ при нефтяномъ отопленіи въ настоящее время дешевле угольнаго и дровянаго, не смотря на цѣну нефти сравнительно очень высокую. Вьгода эта должна быть въ будущемъ еще болѣе въ виду замѣчаемой тенденціи къ пониженію цѣны на нефть;

8) что при замѣнѣ нефти другимъ родомъ топлива оказалось бы непроизводительной затрата на существующія нефтехранилища:

9 въ Кропачевѣ

емкостью . . .	1.575.000 п.
1 въ Бердяушѣ емк.	50.000 „
2 „ Златоустѣ „	450.000 „
1 „ Челябинскѣ „	150.000 „

и на часть парка цистернъ (до 200 шт.);

9) что въ виду неравномернаго движенія грузовъ по С.-Златоустовской ж. д. часто приходится перебрасывать паровозы съ одного участка дороги на другой, что будетъ крайне затруднительно при различномъ родѣ топлива и повлечетъ за собой затраты на передѣлку топокъ и временное изъятіе передѣлываемыхъ паровозовъ изъ службы;

10) что съ введеніемъ дровянаго или угольнаго отопленія графикъ оказался бы перегруженнымъ перевозкой топлива и

11) что при угольномъ отопленіи исправная доставка

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

къ Самаро-Златоустовской ж. д. 1.000 версть, настолько бѣдна дровами, что находила выгоднымъ для себя брать дрова у насъ. Такимъ образомъ, дровяное отопленіе прежде всего не можетъ быть обеспечено матеріаломъ. Далѣе, вопросъ о перевозочныхъ средствахъ: какъ выше показано, для годового расхода потребовалось бы 73.000 куб. саж., считая погрузку въ $2\frac{1}{2}$ к. с. на вагонъ, для этого количества потребуется 29.200 вагоновъ или 1.172 поѣзда (для нефти 191), т. е. почти 3 пары поѣздовъ въ ежедневномъ годовомъ обращеніи. Такое занятіе графика только для перевозки топлива—второе существенное затрудненіе.

Дровяное отопленіе паровозовъ при замѣнѣ существующаго нынѣ нефтяного, вызоветъ расходы:

На единовременныя затраты:

1) Передѣлка 150 паровозовъ, обслуживающихъ Кропачево - Челябинскъ, сл. тяги исчисляется на каждый паровозъ по 360 руб. или 54.000 руб.

2) Отчужденіе или аренда земельныхъ участковъ для расширенія складочныхъ площадей на расходныхъ складахъ (имѣющіяся нынѣ крайне ограничены и могутъ вмѣстить дровъ не болѣе 1.000—1.500 к. с., т. е. исключительно количество, потребное для другихъ нуждъ, кромѣ паровозовъ).

Считая необходимымъ имѣть запасъ на складахъ дороги хотя бы въ размѣрѣ полугодического расхода съ тѣмъ, что остальное будетъ храниться на запасныхъ складахъ и, принимая во вниманіе, что для 1 к. с. требуется не менѣе 1,5 кв. саж., необходимы площади для дровъ, предназначенныхъ къ подачѣ на паровозы:

Въ Кропачевѣ . . .	8.000 к. с.	12.000 кв. с.	5 дес.
„ Вязовой . . .	4.000 „ „	6.000 „ „	$2\frac{1}{2}$ „
„ Бердяушѣ . . .	4.000 „ „	6.000 „ „	$2\frac{1}{2}$ „
„ Златоустѣ . . .	8.000 „ „	12.000 „ „	5 „
„ Бишкилѣ . . .	3.500 „ „	5.250 „ „	$2\frac{1}{4}$ „
„ Міассѣ . . .	3.500 „ „	5.250 „ „	$2\frac{1}{4}$ „
„ Челябинскѣ . . .	6.000 „ „	9.000 „ „	$3\frac{3}{4}$ „
Итого . . .	37.000 к. с.	—	к. с. $23\frac{1}{4}$ дес.

находилась бы въ зависимости отъ другихъ дорогъ,

совѣтъ управленія дороги, соглашаясь съ докладомъ начальника матеріальной сл. и выслушавъ заключеніе начальника сл. тяги, находить нефтяное отопленіе паровозовъ самымъ выгоднымъ и для сѣвернаго участка дороги и не видитъ оснований къ переходу отопленія на другой родъ топлива.

Подлин. подписали:

Предсѣдатель (подпись).

Члены: { (подписи).

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

Ни на ст. Вязовая, ни въ Бердяушѣ, ни въ Златоустѣ такихъ площадей нѣтъ, а поэтому подачу дровъ на паровозы придется перенести на ближайшія станціи и разъѣзды. Такое перенесеніе вызоветъ необходимость увеличенія стоянокъ, слѣдовательно, ломку графика и продлить нахождение поѣздовъ въ пути, кромѣ того потребуется организація 3 новыхъ складовъ и личный составъ (въ Бишкылѣ, Миассѣ и Челябинскѣ).

3) Устройство подъѣздныхъ путей на складахъ, считая для выгрузки дровъ, что на каждомъ нужно имѣть по 2 пути (одинъ постоянно занятъ выгруженнымъ составомъ), что при общей площади складовъ въ 72.000 кв. с. потребуется не менѣе 4.000 пог. саж. путей, что цѣна за пог. саж. пути до 10 руб., на устройство ихъ потребуется 40.000 руб.

4) Снабженіе складовъ инвентаремъ для подачи дровъ: именно тачками, катальными досками, рамами для выкладки дровъ, считая оборудованіе склада въ среднемъ 800 руб.—5.600 руб.

Примѣчаніе:

20 рамъ по 15 руб.	300 руб.
50 тачекъ съ колесами	150 „
200 штукъ досокъ	300 „
сажени, рулетки, топоры и проч. .	50 „
	800 руб.

5) Устройство бараконъ для дровокладовъ (см. ниже пунктъ 2) всего до 170 кв. саж. на сумму 17.000 руб.

Такимъ образомъ, сумма единовременной затраты опредѣляется въ 116.600 руб., не считая стоимости отчужденія $23\frac{1}{4}$ дес. земли, каковая вблизи большихъ станцій имѣетъ значительную цѣнность.

Постоянные расходы:

1) Для обслуживанія паровозовъ дровянымъ отопленіемъ, по заявленію начальника сл. тяги, необходимо имѣть на каждомъ паровозѣ, кромѣ машиниста и помощника (достаточныхъ при нефтяномъ отопленіи), одного кочегара съ жалованіемъ

240 руб. въ годъ и поперстныя около 118 руб., что составляетъ расходъ на всѣ паровозы 53.700 руб.

2) Для подачи дровъ на паровозы необходимы дровоклады по станціоннымъ складамъ:

Вязовая, Бердяушъ, Миассъ, Бишкиль, по 20 человѣкъ на каждомъ—Кропачево, Златоустъ, Челябинскъ по 30 человѣкъ, а всего 170 человѣкъ, по 180 руб. въ годъ—30.600 руб.

3) Содержаніе штата служащихъ на тѣхъ же складахъ, кои должны будутъ открытыя вблизи Вязовой, Бердяуша, Златоуста (имѣющіеся здѣсь должны остаться для общихъ нуждъ), по 1-му раздатчику и по два помощника на каждомъ складѣ и для новыхъ складовъ въ Бишкиль и Миассъ 5.400 руб. съ квартирными.

4) Приобрѣтеніе годовой потребности должно обойтись управленію, по даннымъ послѣдней конкуренціи, около 20 руб. за куб. саж., т. е. 2.920.000 руб. въ первый годъ и 1.460.000 руб. въ послѣдующіе.

5) Расходы по нагрузкѣ на мѣстахъ поставки и выгрузки на складахъ подачи дровъ, не считая стоимости подвозки дровъ къ мѣсту подачи ихъ на паровозы на складахъ Кропачево, Златоустъ, Челябинскъ и въ виду предполагаемаго устройства подъѣзжныхъ путей, обойдутся при существующихъ цѣнахъ въ среднемъ 2 р. 50 к. съ куб. саж., а всего расходнаго количества $73.000 \times 2 \text{ р. } 50 \text{ к.} = 182.500 \text{ руб.}$

6) Расходы по подвозкѣ дровъ со складовъ топлива къ мѣстамъ подачи на паровозы на промежуточныхъ станціонныхъ складахъ Вязовая, Бердяушъ, Миассъ, Бишкиль, въ среднемъ по 1 р. 40 к. съ куб. саж., считая приблизительный расходъ на этихъ складахъ 20.000 к. с.—28.000 руб. (наборъ дровъ на площадяхъ складовъ этихъ вызоветъ отцѣпку и прицѣпку паровозовъ отъ поѣздовъ, а съ тѣмъ увеличеніе стоянокъ и замедленіе движенія).

7) Охрана дровъ на складахъ, считая по 2 сторожа на 1.000 к. с., 146 сторожей по 180 руб. 26.280 руб.

Общая стоимость постоянного расхода при отоплении паровозовъ дровами, не включая показанныхъ выше единовременныхъ затратъ (116.600 и стоимости отчужденія земли $23\frac{1}{4}$ дес.) выразится въ 3.246.480 руб. въ первый годъ и 1.786.480 руб. въ послѣдующіе.

Каменный уголь.

Въ прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностяхъ каменный уголь не разрабатывается и для замѣны нефтяного отопленія паровозовъ угольнымъ — уголь можетъ быть пріобрѣтенъ или изъ копей Донецкаго бассейна, или изъ копей, расположенныхъ на сосѣднихъ дорогахъ Пермской и Сибирской.

Потребность угля исчислена выше въ 8.955.000 п. или округленно 9.000.000 п. обязательный запасъ на 60 сутокъ, т. е. $\frac{1}{6}$ часть годового расхода, итого 10.500.000 п.

Каменный уголь пріобрѣтается дорогой нынѣ для водокачекъ изъ копей Пермской дороги, изъ этихъ же копей пріобрѣтался и ранѣе для отопленія нѣкоторыхъ паровозовъ.

Послѣдняя цѣна на уголь каменный изъ копей близъ Кизель, Губаха, Усѣва Пермской желѣзной дороги франко эти станціи съ погрузкою въ вагоны 8,2 коп. за пудъ.

Каменный уголь изъ копей близъ станцій и разъѣздовъ Сибирской жел. дороги, по сообщенію начальника матеріальной сл. Сибирской жел. дороги, пріобрѣтается этой дорогою по 9 коп. за пудъ франко ст. Сибирской жел. дороги съ погрузкою въ вагоны.

Провозная плата каменнаго угля до станціи Челябинскъ:

а) изъ копей Пермской жел. дороги до ст. Челябинскъ въ среднемъ 7 коп.;

б) изъ копей Сибирской ж. д. до ст. Челябинскъ въ среднемъ 6 коп.

Средняя стоимость каменнаго угля съ доставкой на участокъ дороги обойдется приблизительно для угля Пермской дороги и Сибирской ж. д. въ 15 коп съ пуда.

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

Допустивъ, что наличность подвижного состава и провозная способность Сибирской и Пермской ж. д. обезпечать исправную и своевременную доставку каменнаго угля на Самаро-Златоустовскую ж. д., угольное отопленіе паровозовъ „Сѣвернаго“ участка при переходѣ съ нефтянаго отопленія вызоветъ приблизительно:

единовременныя затраты:

1) На передѣлку топокъ паровоза, обслуживающихъ участокъ, что по сообщенію начальника сл. тяги, вызоветъ расходъ 150×330 р. = 49.500 руб.

2) Отчужденіе или аренда земли для расширенія складочныхъ площадей (чтобы имѣть по крайней мѣрѣ 3-хъ мѣсячный запасъ на каждомъ складѣ) на складахъ Кропачево (1.000.000), Златоустъ (1 000.000) и Челябинскъ (500.000), Бердяушъ (300.000), Вязовая (200.000) пудовъ, считая по 200 пуд. угля на квадратн. саж., потребуются площади:

Въ Кропачево . .	5000 кв. с.	2 ¹ / ₄ дес.
„ Златоустъ . .	5000 кв. с.	2 ¹ / ₄ „
„ Челябинскъ . .	2500 кв. с.	1 ¹ / ₄ „
„ Бердяушъ . .	1500 кв. с.	до ³ / ₄ „
„ Вязовой . . .	1000 кв. с.	¹ / ₂ „

По мотивамъ, указаннымъ относительно дровъ, потребуется организація новыхъ складовъ возлѣ Златоуста, Бердяуша и Вязовая.

3) Устройство угольныхъ путей на складахъ Уфа, Кропачево, Златоустъ и Челябинскъ всего 2000 пог. саж., считая по 10 р. за пог. сажень 20.000 руб.

4) Устройство приспособленій (краны, эстакады и проч.) для подачи угля на паровозы и заготовку инвентаря для складовъ, считая по 7.000 руб. на складъ Кропачево, Златоустъ, Челябинскъ и 4.000 руб. Бердяушъ и Вязовая—29.000 руб.

Такимъ образомъ сумма единовременной затраты опредѣлится въ 98.500 руб., не считая стоимости отчужденія до 7 дес. земли.

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

Постоянные расходы:

1) Для обслуживания паровозовъ угольнымъ отопленіемъ на каждомъ паровозѣ, кромѣ машиниста и помощника, по сообщенію н-ка сл. тяги, необходимо имѣть кочегара съ жалованіемъ 240 руб. въ годъ и поверстными около 118 руб. въ годъ, что составитъ на всѣ паровозы 53.700 руб.

2) Для обслуживания складовъ топлива, при угольномъ отопленіи паровозовъ, необходимо имѣть рабочихъ по подачѣ топлива на ст. Кропачево 30 человекъ, на станц. Вязовая 10 чел. и на ст. Бердяушъ 10 чел., на ст. Златоустъ 30 человекъ, на ст. Челябинскъ 20 чел. при жалованіи 180 руб. въ годъ, на содержаніе всего штата 18.000 руб.

3) Приобрѣтеніе потребнаго для годового расхода количества угля, считая стоимость такового съ провозомъ до складовъ участка въ среднемъ по 15 к. съ пуда 1.575.000 руб. для перваго года и 1.350.000 р. въ послѣдующіе.

4) Выгрузка угля изъ вагоновъ съ укладкою въ призмы и подвозкою обойдется по существующимъ цѣнамъ не дешевле $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда—52.500 руб.

5) Охрана угля, считая по 6 человекъ сторожей въ Кропачевѣ, Златоустѣ и Челябинскѣ и по 2 человека въ Бердяушѣ и Вязовой—3.960 руб.

Общая стоимость постояннаго годового расхода при отопленіи паровозовъ углемъ, не включая единовременныхъ затратъ въ суммѣ 98.500 руб. и стоимость аренды 7 дес. земли, выразится въ 1.703.160 руб. въ первый годъ и 1.479.160 руб. въ послѣдующіе.

Изъ приведенныхъ выше исчисленій видно, что кромѣ единовременныхъ довольно значительныхъ затратъ, а именно:

При введеніи дровяного топлива 116.600 руб. и отчужденіе 30 десят. земли.

При введеніи угольнаго топлива 98.500 руб. и отчужденіе 7 десят. земли—при замѣнѣ нефтяного отопленія паровозовъ дровянымъ или угольнымъ,

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

ежегодный постоянный расходъ на отопленіе паровозовъ, который при нефтяномъ отопленіи выражается въ суммѣ 1.510.186 руб. при замѣнѣ дровами выразится въ суммѣ 3.246.480 руб. въ первый годъ и 1.786.480 руб. въ послѣдующіе. Углемъ выразится въ суммѣ 1.703.160 руб. въ первый годъ и 1.479.160 въ послѣдующіе.

Принимая во вниманіе:

1) что для замѣны нынѣ существующаго нефтяного отопленія паровозовъ дровянымъ или угольнымъ потребуются единовременныя довольно значительныя затраты,

2) что порча паровозовъ при угольномъ отопленіи значительно бѣльшая, чѣмъ при нефтяномъ,

3) что ежегодный расходъ при нефтяномъ отопленіи въ настоящее время дешевле угольнаго и дровянаго, когда цѣну на нефть нужно считать еще очень высокою, между тѣмъ въ послѣднее время замѣчаются тенденціи къ пониженію цѣнъ на нефть,

4) что при введеніи другого рода топлива непроизводительна оказалась бы затрата на существующія нефтехранилища:

9 въ Кропачевѣ емкостью 1.575.000 пуд.

1 въ Бердяушѣ „ 50.000 „

2 въ Златоустѣ „ 450.000 „

1 въ Челябинскѣ „ 150.000 „

и часть парка цистернъ (до 200 шт.),

5) что съ введеніемъ дровянаго отопленія графикъ оказался бы перегруженнымъ перевозкой топлива,

6) что при угольномъ отопленіи исправная доставка находилась бы въ зависимости отъ другихъ дорогъ, начальникъ матеріальной сл. находитъ нефтяное отопленіе паровозовъ самымъ выгоднымъ и для сѣвернаго участка дороги и не видитъ оснований къ переходу на другой родъ топлива.

Къ изложенному начальнкъ матеріальной сл. имѣетъ честь добавить, что при рапортѣ 1 апрѣля 1902 г. за № 4885 была представлена на утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ копія жур-

С Л У Ш А Л И:

ПОСТАНОВИЛИ:

нальнаго постановленія отъ 29 марта 1902 г. за № 23/1 по вопросу о переходѣ на участкѣ Кропачево-Челябинскѣ съ дровяного отопленія паровозовъ на нефтяное. Въ докладной части, между прочимъ, изложено:

„Если принять во вниманіе, что по мѣстнымъ условіямъ Самаро-Златоустовская ж. д. можетъ пользоваться только углемъ Уральскаго бассейна, углемъ неудовлетворительныхъ качествъ, содержащимъ значительное количество сѣры, что ремонтъ паровозовъ, особенно котловъ, значительно увеличится, отчего возрастетъ стоимость его и увеличится простой въ ремонтѣ, а стало быть и % паровозовъ изъ изъятыхъ изъ движенія, что въ смыслѣ удобствъ нефть является лучшимъ топливомъ, особенно на тяжеломъ горномъ участкѣ (парообразование увеличивается, вслѣдствіе чего скорость на подъемахъ тоже можетъ быть увеличена, отцѣпка вагоновъ по тяжести составовъ уменьшается, задержка поѣздовъ наборомъ топлива совершенно устраняется), что хранение и отпускъ нефти сильно упрощается, что въ смыслѣ безопасности въ пожарномъ отношеніи нефть лучшее топливо и, что въ смыслѣ сохраненія здоровья паровозныхъ бригадъ и станціонныхъ служащихъ нефть стоитъ неизмѣримо выше угля съ значительнымъ содержаніемъ сѣры“.

Подлинный за надлежащимъ подписомъ.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Начальникъ матеріальной сл. (подпись).

The history of the...
The first part of the...
The second part of the...
The third part of the...
The fourth part of the...
The fifth part of the...
The sixth part of the...
The seventh part of the...
The eighth part of the...
The ninth part of the...
The tenth part of the...
The eleventh part of the...
The twelfth part of the...
The thirteenth part of the...
The fourteenth part of the...
The fifteenth part of the...
The sixteenth part of the...
The seventeenth part of the...
The eighteenth part of the...
The nineteenth part of the...
The twentieth part of the...

The twentieth part of the...
The twenty-first part of the...
The twenty-second part of the...
The twenty-third part of the...
The twenty-fourth part of the...
The twenty-fifth part of the...
The twenty-sixth part of the...
The twenty-seventh part of the...
The twenty-eighth part of the...
The twenty-ninth part of the...
The thirtieth part of the...

Бланкъ заготовительной вѣдомости матеріальной службы.

№№ по по- ряд- ку.	НА И М Е Н О В А Н І Е.	Р а с х о д ъ.				Остатокъ на	Ожидается къ поступ- ленію по договорамъ и заказамъ.	Итого наличія съ ожида- емымъ.	Предпола- гаемый расходъ до	Предпола- гаемый остатокъ на	Постоян- ный мини- мальный запасъ къ среднему годовому расходу.	Слѣдуетъ заказать.		Преж- няя цѣна.	Примѣчаніе.
		190 г.	190 г.	190 г.	Сред- ній.	190 года въ скла- дахъ мате- ріальной службы.			190 г.	190 г.		По даннымъ матеріаль- ной служ- бы.	По даннымъ службъ- потреби- тельницъ.		

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о количествахъ ассортиментовъ разныхъ матеріаловъ при заготовкѣ на 1907 и 1910 г.г.

№№ по порядку.	НА И М Е Н О В А Н І Е.	До 1907 г. количество размѣровъ заготовляемаго матеріала было слѣдующее:	Въ періодъ времени съ 1907 по 1910 г. достигнуто сокращеніе числа сортовъ и размѣровъ до:
1	Винты	162	108
2	Болты	159	70
3	Гайки и шайбы	31	22
4	Гвозди	49	31
5	Дверные и оконные приборы	26	7
6	Желѣзо	177	113
7	Заклепки	165	47
8	Запасн. части паровоз. и вагон.	338	115
9	Кисти	68	23
10	Кожа	14	5
11	Лаки	16	15
12	Лѣсные матеріалы	233	185
13	Мѣдь листовая и круглая	44	17
14	Напильники	128	53
15	Обтирочные матеріалы	4	3
16	Печные приборы	65	26
17	Предметы освѣщенія	21	17
18	Проволока стальн. и желѣзн.	24	7
19	Резиновые издѣлія	23	11
20	Ремни приводные	25	10
21	Рукава пенъковые	7	6
22	Сталь рессорная	21	8
23	Сталь инструментальная	54	26
24	Стекло бемское и простое	12	7
25	Стекла водомѣрные	14	9
26	Стрѣлочныя части	103	Изготовл. мастерскими сл. пути.
27	Сѣтка мѣдная и желѣзная	12	2
28	Трубы газовыя и принадлежности	71	15
29	„ красной мѣди	19	10
30	„ водопроводныя	89	11
31	„ дымогарныя	8	7
32	Фонари	11	3

В Ъ Д О М О С Т Ъ

материаловъ, запасныхъ частей подвижного состава и тяги, инвентарныхъ предметовъ и предметовъ топлива, находящихся въ наличіи на складахъ матеріальной службы Самаро-Златоустовской желѣзной дороги на 1-е іюня 1910 года.

НАИМЕНОВАНИЕ СКЛАДОВЪ.	Материаловъ. Сумма.	Запасныхъ частей. Сумма.	Инвентарныхъ предметовъ. Сумма.	П Р Е Д М Е Т О В Ъ Т О П Л И В А.												ВСЕГО НА СУММУ.
				Д р о в њ.			Нефтяныхъ остатковъ.			Угля камен. паровоза.			А н т р а ц и т а.			
				Количество.	Цѣна.	Сумма.	Количество.	Цѣна.	Сумма.	Количество.	Цѣна.	Сумма.	Количество.	Цѣна.	Сумма.	
Ст. Батраки	48.315,43	—	—	905,16	24 р.	21.747,84	44.698	0,35	15.644,30	—	—	—	—	—	—	85.707,57
Р. Прав. Волга	—	—	—	2.602,06	—	62.449,44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62.449,44
Ст. Обшаровка	—	—	—	22,358	—	536,59	105.623	—	36.968,05	—	—	—	—	—	—	37.504,64
Р. Жигули	—	—	—	460,96	—	11.063,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.063,04
Ст. Самара	1.279.883,16	614.123,32	75.436,54	2.183,114	—	52.394,74	1.204.053	—	421.418,55	—	—	—	—	—	—	2.443.256,31
„ Кинель	11.560,34	3.770,33	87,24	434,404	—	10.425,70	276.475	—	96.766,25	—	—	—	—	—	—	122.609,86
„ Кротовка	1.793,37	—	—	157,505	—	3.780,12	66.557	—	23.294,95	—	—	—	—	—	—	28.868,44
„ Похвистнево	—	—	—	875,264	—	21.006,34	776.485	—	271.769,75	—	—	—	—	—	—	292.776,09
„ Асекѣево	—	—	—	46,691	—	1.120,58	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.120,58
„ Абдулино	33.443,93	11.225,60	752,48	785,349	—	18.848,38	655.274	—	229.346,90	1.160	0,15	174,00	—	—	—	293.790,29
„ Бел. Аксаково	—	—	—	25,301	—	607,22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	607,22
„ Максютново	—	—	—	1.010,40	—	24.249,60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24.249,60
„ Раевка	—	—	—	589,10	—	14.138,40	270.923	—	94.823,05	—	—	—	—	—	—	108.961,45
„ Чишмы	—	—	—	757,42	—	18.178,08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.178,08
„ Ключарево	—	—	—	649,92	—	15.598,08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.598,08
Р. Дема	686.832,39	—	—	3.125,935	—	75.022,44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	761.854,83
Ст. Уфа	645.455,98	511.163,37	48.528,80	3.721,874	—	89.324,98	346.076	—	121.126,60	6.570	0,15	985,50	2.233	0,25	558,25	1.417.148,48
„ Иглино	—	—	—	711,00	—	17.064,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.064,00
„ Чуваши	—	—	—	87,08	—	2.089,92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.089,92
„ Кудѣвка	—	—	—	6,718	—	161,23	—	—	—	—	—	—	—	—	—	161,23
„ Уду-Телякъ	—	—	—	1.359,585	—	32.630,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32.630,04
„ Казаякъ	—	—	—	936,669	—	22.480,06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.480,06
„ Кропачево	—	—	—	668,602	—	16.046,45	1.134.201	—	396.970,35	4.500	0,15	675,00	—	—	—	413.691,80
„ Вязовая	14.010,14	—	—	160,00	—	3.840,00	3.255	—	1.139,25	—	—	—	—	—	—	18.989,39
„ Бердяушъ	—	—	—	142,924	—	3.430,18	43.946	—	15.381,10	—	—	—	—	—	—	18.811,28
„ Златоустъ	47.853,18	4.975,17	—	911,446	—	21.874,70	216.525	—	75.783,75	10.800	0,15	1.620,00	—	—	—	152.434,49
„ Челябинскъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.561	0,15	5.634,15	—	—	—	5.634,15
И Т О Г О	2.769.147,92	1.145.262,79	125.132,75	23.337,839	—	560.108,15	5.144.091	—	1.800.431,85	60.591	—	9.088,65	2.233	—	558,25	6.409.730,36

ДОКЛАДЪ

начальника матеріальной службы о необходимости установить правила порядка производства заготовокъ различныхъ предметовъ и матеріаловъ для нуждъ дороги.

Въ цѣляхъ правильнаго регулированія оборотныхъ средствъ дороги путемъ заготовки лишь дѣйствительно расходуемыхъ матеріаловъ, во избѣжаніе накопленія въ складахъ дороги имущества не расходуемаго, а лишь обременяющаго оборотный капиталъ, и имѣя въ виду вообще достигнуть упорядоченія дѣла заготовокъ и полученія возможности пріобрѣтать матеріалы лучшаго качества и по возможно низкой цѣнѣ, начальникомъ матеріальной службы выработанъ нижепомѣщаемый проектъ „Временнаго положенія о заготовкахъ различныхъ предметовъ и матеріаловъ для потребности Самаро-Златоустовской жел. дороги“.

Представляя этотъ проектъ на одобреніе совѣта управленія, начальникъ матеріальной службы имѣетъ честь доложить: 1) что это „Временное положеніе“ должно дѣйствовать лишь до введенія на дорогѣ общаго „Положенія о матеріальной службѣ и ея отчетности“, каковое „Положеніе“ предполагается въ ближайшемъ будущемъ выработать и доложить совѣту и 2) что, при составленіи настоящаго проекта, были приняты во вниманіе:

а) порядокъ, существующій на бывшей Балтійской и Псково-Рижской линіи Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и на Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а также мѣстныя условія Самаро-Златоустовской жел. дор. и

б) инструкція 22 мая 1898 г. мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, циркулярныя распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ и проектъ Положенія о матеріальной службѣ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, выработанный Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ по соглашенію съ мѣстными управленіями, но пока еще не введенный въ жизнь.

Временное положеніе о заготовкахъ различныхъ предметовъ и матеріаловъ для потребности Самаро-Златоустовской ж. д.

§ 1. Пріобрѣтеніе и заготовка всего потребнаго для дороги матеріальнаго имущества производится матеріальною службою, за исключеніями, приведенными въ § 2-мъ сего Положенія.

§ 2. Матеріальною службою не заготавлиются: а) предметы, на изготовленіе коихъ заключаются договоры непосредственно Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Примѣчаніе. Предметы, заказываемые непосредственно Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, указаны въ инструкціи

бывшему Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ исключеніями, приведенными въ § 51-мъ Временной Инструкціи мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, объявленной приказомъ министра путей сообщенія отъ 22-го мая 1898 г. за № 62, а также и въ приказѣ министра путей сообщенія отъ 14-го марта 1906 г. за № 32;

и б) матеріалы и предметы, которые должны заготовляться непосредственно службами-потребительницами за счетъ имѣющихся въ ихъ распоряженіи кредитовъ, а именно:

I. *Врачебной частью*: а) медикаменты, галеновые препараты, патентованныя средства, матеріалы для дезинфекціи, вино; б) перевязочныя средства; в) рецептурная посуда и пробки; г) врачебныя инструменты и аппараты всякаго рода.

II. *Службою пути и зданій*: а) камень булыжный, бутовый и строительный всякій, каменные издѣлія, какъ-то: ступени, плиты—столбы и проч., б) кирпичъ печной и строительный, в) щебень, гравій, известь, песокъ и глина обыкновенная и огнеупорная, г) изразцы печные всякіе, трубы гончарныя и бетонныя и прочія бетонныя издѣлія; д) указательные столбы и надписи всякія, перила и рѣшетки металлическія; е) металлическія части мостовъ, желѣзныя ворота, оконныя переплеты и другія металлическія части строеній; ж) поворотные круги и принадлежности ихъ; з) запасныя части централизаціи стрѣлокъ и сигнализаціи; и) пожарныя инструменты и принадлежности; і) обои бумажныя, бордюры къ нимъ, бумага и папка для оклейки стѣнъ подъ обои; к) сѣно, солома, мохъ, навозъ, растенія для разсадки и сѣмена цвѣточныя и для обсѣвки откосовъ, колья для растеній, горшки цвѣточные и земля для нихъ, садовые инструменты; л) дрань штукатурная.

III. *Службою движенія и телеграфа*: а) телеграфныя и телефонныя аппараты и электрическіе сигнальные и освѣтительныя приборы; б) предметы для починки и содержанія въ исправности означенныхъ выше аппаратовъ и приборовъ; в) вѣсовые приборы, телефонныя принадлежности и инструменты и г) телеграфная краска и лента.

IV. *Службою подвижного состава и тяги*: а) предметы оборудованія мастерскихъ (за исключеніемъ лишь тѣхъ случаевъ, когда приобрѣтенію будутъ подлежать предметы заграничнаго происхожденія и производства или вывозимые изъ Финляндіи. Всѣ безъ исключенія заказы послѣдняго рода должны представляться на разрѣшеніе Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ); б) паровозныя и тендерныя колесныя пары и составныя части ихъ, паровозные котлы для трехъ-осныхъ паровозовъ пассажирскихъ и товарныхъ и для всѣхъ товарныхъ системы не Компанундъ, а также вагонныя полускаты ненормальныхъ типовъ; в) матеріалы и предметы для внутренней отдѣлки Император-

скихъ вагоновъ; г) ленты, круги и всѣ принадлежности для контрольныхъ аппаратовъ; д) иголки, нитки, части для швейныхъ машинъ и т. п.; е) мука разная и ж) земля формовочная, песокъ рѣчной и навозъ для закалки.

и V. *Всѣми службами и частями управленія*: а) рекламируемые предметы и матеріалы въ небольшихъ количествахъ для испытанія; б) насосы разные, в) спеціальные приборы и реактивы для лабораторій; г) фотографическіе аппараты и принадлежности къ нимъ, бинокли; геодезическіе, метеорологическіе и другіе научные инструменты и приборы; д) канцелярскія и чертежныя принадлежности и матеріалы, кромѣ бланковъ и конвертовъ съ печатными адресами, пишущія машины, папирографы, ариометры, копировальныя прессы и принадлежности къ нимъ, портфеля и папки разныя, канцелярскіе счеты и корзины для бумагъ, компостеры разные, перфораторы, штемпеля, печати, подушки и краска для нихъ; е) лѣстницы, ж) оружіе всякое и патроны къ нему, з) лошади, экипажи и сбруя, и) приспособленія для подвозки и подноски дровъ и товаровъ, і) иконы, к) термометры разные (кромѣ вагонныхъ и станціонныхъ), л) чай, сахаръ, пищевые продукты, спиртъ винный обыкновенный и денатурированный, бензинъ, м) спички, подсвѣчники, пепельницы, плевательницы, каминные приборы, кухонная утварь, кухонная, чайная и столовая посуда, ножи, ложки и вилки, н) воскъ бѣлый и желтый, о) простая мебель и иные предметы и матеріалы при стоимости каждой отдѣльной покупки не свыше трехъ рублей и общаго годового расхода по каждому отдѣльному номенклатурному номеру тридцати рублей.

Примѣчаніе 1. Покупки перечисленныхъ выше матеріаловъ, совершаемая службами-потребительницами, производятся на основаніи правилъ, устанавливаемыхъ послѣдующими параграфами сего Положенія.

Примѣчаніе 2. При заготовкахъ распоряженіемъ службъ-потребительницъ дальнѣйшее исполненіе (выдача заказовъ и наблюденіе за своевременнымъ поступленіемъ отъ поставщиковъ) остается на обязанности службъ-потребительницъ.

§ 3. Кромѣ перечисленныхъ выше, всѣ безъ исключенія матеріалы и предметы могутъ быть приобрѣтаемы, помимо матеріальной службы, службами-потребительницами или ихъ отвѣтственными агентами лишь: а) въ экстренныхъ, не терпящихъ никакого отлагательства, случаяхъ, какъ на примѣръ: при снѣжныхъ заносахъ, размывахъ пути, крушеніяхъ поѣздовъ, или иныхъ перерывахъ движенія, когда немедленное приобрѣтеніе будетъ необходимо для устраненія остановки движенія поѣздовъ, для возстановленія правильности движенія или для предотвращенія несчастія. Такія экстренныя приобрѣтенія производятся

или по предварительнымъ разрѣшеніямъ начальника дороги, или безъ таковыхъ, въ случаяхъ особой спѣшности, но подъ личной отвѣтственностью агента, распорядившагося пріобрѣтеніемъ, и б) если, при неимѣніи въ складахъ дороги ходовыхъ матеріаловъ, грозитъ пріостановка работъ на линіи. Такія покупки могутъ быть совершаемы не свыше, какъ на 30 рублей (ст. 133 Кассов. правилъ) въ каждомъ случаѣ и не иначе, какъ съ разрѣшенія начальника подлежащей службы. Въ предупрежденіе возможности излишней заготовки тѣхъ же матеріаловъ начальникомъ матеріальной службы, послѣдній поставляется въ извѣстность о всякой такой покупке.

О всѣхъ этихъ пріобрѣтеніяхъ докладывается разъ въ мѣсяць начальникомъ матеріальной службы для свѣдѣнія совѣту управленія (если заготовка подлежала его компетенціи) съ указаніемъ, по возможности, причинъ неимѣнія пріобрѣтеннаго въ матеріальныхъ складахъ.

§ 4. Всѣ предметы, пріобрѣтенные службами-потребителями, поступаютъ, по прибытіи на дорогу непосредственно въ распоряженіе подлежащихъ службъ, помимо матеріальной службы.

§ 5. Матеріалы и предметы, пріобрѣтенные другими службами, должны быть проводимы по книгамъ матеріальной службы чрезъ ея отчетность и расходъ ихъ учитывается обыкновеннымъ, установленнымъ на дорогѣ, порядкомъ, въ виду чего всѣ счета съ надписью на нихъ агента-получателя и представителя Государственнаго Контроля о годности матеріаловъ или предметовъ и поступленіи ихъ на дорогу, а также соотвѣтствующія разрѣшенія на покупку препровождаются начальнику матеріальной службы чрезъ начальника той службы, которая произвела покупку. Получивъ счета со всѣми указанными выше приложениями, начальникъ матеріальной службы дѣлаетъ распоряженіе счетоводству службы о заприходованіи по книгамъ пріобрѣтенныхъ матеріаловъ и, если счета поставщиковъ не оплачены, то о представленіи таковыхъ для оплаты въ главную бухгалтерію, если же оплачены изъ авансовыхъ суммъ той службы, распоряженіемъ коей сдѣлано пріобрѣтеніе, то возвращаетъ послѣдней для приложенія къ авансовымъ отчетамъ. Въ особыхъ случаяхъ, одновременно съ оприходованіемъ матеріаловъ, таковые фактуруются безъ остатка подлежащей службѣ или отдѣлу. Стоимость мха, навоза, соломы, песка, балласта, глины и т. п. можетъ прямо списываться въ расходъ на извѣстныя работы безъ проведенія по книгамъ матеріальной службы.

§ 6. При производствѣ заготовокъ могутъ служить слѣдующіе пять способовъ: а) торги, б) конкуренція, в) покупка по предварительномъ выясненіи цѣнъ путемъ запросовъ, г) наличная покупка, д) сдача поставки какому-либо избранному безъ конкуренціи лицу. Подробныя разъясненія примѣненія того или

иного способа заготовки изложены въ циркулярѣ бывшаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 20-го іюля 1898 года за № 30404/115. Выборъ того или другого изъ упомянутыхъ выше первыхъ трехъ способовъ предоставляется по принадлежности совѣту управленія дороги или начальнику дороги въ предѣлахъ полномочій, предоставленныхъ имъ инструкціей 22 мая 1898 года. По отношенію тѣхъ сдѣлокъ, кои по правиламъ подлежатъ предварительному утвержденію Управленія желѣзныхъ дорогъ, долженъ быть примѣненъ способъ конкуренціи или способъ собиранія цѣнъ путемъ запросовъ, если не послѣдуетъ особаго въ каждомъ случаѣ указанія Управленія желѣзныхъ дорогъ.

§ 7. При опредѣленіи порядка производства заготовокъ, въ зависимости отъ стоимости годовой потребности, принимается за основаніе средній годовой расходъ по групповому перечню, установленному циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4 февраля 1905 года за № 5165/1688.

§ 8. Заготовки бываютъ: А) общія на періодъ времени не менѣе одного года и на нѣсколько лѣтъ и лишь предметовъ, поименованныхъ въ дѣйствующей на дорогѣ номенклатурѣ и частныя, въ теченіе года, предметовъ, не предусмотрѣнныхъ при общихъ заготовкахъ, или хотя и предусмотрѣнныхъ, но въ меньшемъ, чѣмъ то требовалось, количествѣ, а также не упомянутыхъ въ номенклатурѣ.

А. Общія заготовки.

§ 9. Съ введеніемъ въ дѣйствіе настоящаго Положенія, составленіе службами-потребительницами ежегодно составлявшихся ими бюджетныхъ вѣдомостей отмѣняется, за исключеніемъ случаевъ, указываемыхъ въ примѣчаніи къ сему параграфу.

Примѣчаніе. Бюджетныя вѣдомости составляются и направляются въ матеріальную сл. для руководства при заготовкахъ слѣдующихъ матеріаловъ: а) шпаль, переводныхъ и мостовыхъ брусевъ и снѣговыхъ щитовъ съ кольями, запасныхъ стрѣлочныхъ частей, б) запасныхъ частей паровозныхъ и вагонныхъ, имѣющихъ различный срокъ сужбы, и в) телеграфныхъ столбовъ. Составляя бюджетныя вѣдомости на эти предметы, службы-потребительницы указываютъ въ нихъ годовую потребность и наличіе запасовъ въ собственныхъ складахъ. Бюджетныя вѣдомости должны быть доставлены въ матеріальную службу не позже 1-го марта каждаго года.

§ 10. Тотчасъ же по заключеніи сортовыхъ книгъ предшествующаго заготовкѣ года, но во всякомъ случаѣ не позже 1-го іюля, матеріальная служба приступаетъ къ производству заготовокъ на слѣдующій годъ, съ тѣмъ расчетомъ, чтобы закон-

трактованные материалы могли поступить къ 15-му декабря и быть разосланными по пунктамъ потребления частью или полностью, по возможности, къ началу года, для нуждъ котораго заготавливаются.

§ 11. Материалы, получаемые воднымъ путемъ, заготавливаются въ періодъ навигаціи, предшествующей году потребления, при чемъ при вызовѣ конкуренціи или посылкѣ запросовъ о цѣнахъ управленіе дороги указываетъ поставщикамъ, что деньги за поставленные материалы могутъ быть уплачены имъ лишь въ январѣ слѣдующаго года, по переводѣ въ распоряженіе управленія дороги надлежащихъ кредитовъ. Если материалы, заготавливаемые въ навигаціонный періодъ, могутъ подвергаться порчѣ или утерѣ при долговременномъ нахожденіи въ складахъ дороги и могутъ потребоваться лишь къ началу строительнаго періода, то въ заказахъ, выдаваемыхъ поставщикамъ, должно быть включено условіе (о чемъ они заблаговременно ставятся въ извѣстность при посылкѣ имъ запросовъ о цѣнахъ), что контрактованные у нихъ материалы должны прибыть въ установленный пунктъ поставки съ первыми рейсами пароходовъ, весною того года, въ потребность котораго произведена заготовка, но во всякомъ случаѣ не позже двухнедѣльнаго срока со дня, когда навигація оффиціально считается открытой. Оффиціальнымъ днемъ открытія навигаціи считается день, указываемый инспекторами судоходства Казанскаго округа путей сообщенія.

Примѣчаніе. Условія, указанныя въ § 8 сего Положенія, не относятся къ нефтянымъ остаткамъ, керосину, дровамъ, лѣснымъ материаламъ, обмундированію, бланкамъ, сроки поставки коихъ указываются въ договорахъ, заключаемыхъ съ поставщиками.

§ 12. Приступая къ заготовкѣ даннаго предмета или матеріала, матеріальная служба выясняетъ: расходъ заготавливаемаго въ предшествующіе три года (за каждый годъ отдѣльно), средній расходъ за этотъ періодъ времени, послѣднія заготовительныя цѣны, наличіе въ матеріальныхъ складахъ дороги на 1-ое число мѣсяца, предшествующаго заготовкѣ, количество, ожидаемое къ поступленію по заключеннымъ договорамъ и выданнымъ заказамъ по 1-ое января того года, въ потребность котораго производится заготовка, а также необходимый установленный запасъ и вноситъ эти свѣдѣнія въ вѣдомость (форма № 1015), указавъ въ графѣ 13-й этой вѣдомости свои соображенія о количествѣ, потребномъ къ заготовкѣ по указаннымъ выше даннымъ.

§ 13. По составленіи этой вѣдомости и подписаніи ея начальникомъ матеріальной службы и лицами, ее составлявшими, таковая препровождается службамъ-потребительницамъ (съ копіей въ контроль дороги), которыя, руководствуясь данными объ имѣющихся въ ихъ распоряженіи запасахъ и имѣя въ виду ра-

боты, которыя предполагается произвести, а также сообразуясь со свѣдѣніями, изложенными въ вѣдомости, проставляютъ въ графахъ 14, 15, 16 и 17-й этой вѣдомости количество потребныхъ для нихъ матеріаловъ. Затѣмъ по подписаніи вѣдомости начальникомъ сл. потребительницы таковая возвращается въ матеріальную службу въ 10-ти дневный срокъ со дня полученія. Если потребуется получить свѣдѣнія о запасѣ матеріаловъ отъ линейныхъ агентовъ, то свѣдѣнія эти, для соблюденія указаннаго выше срока, запрашиваются телеграммами.

§ 14. Если службы-потребительницы признаютъ необходимымъ заготовить матеріалы въ количествѣ большемъ или меньшемъ, чѣмъ это обозначено въ графѣ 13-й вѣдомости („по даннымъ матеріальной службы“), то необходимость таковой заготовки онѣ должны подробно мотивировать.

§ 15. Службы-потребительницы должны всемѣрно заботиться, въ цѣляхъ меньшаго обремененія оборотныхъ средствъ дороги, о возможномъ сокращеніи ассортиментовъ заготавливаемыхъ матеріаловъ, объединяя однородные по сортамъ и размѣрамъ и исключая вовсе изъ заготовокъ тѣ изъ нихъ, которые расходовались въ предыдущіе три года въ ничтожныхъ количествахъ или же расходовались не ежегодно.

Примѣчаніе 1. Исключенные службами-потребительницами матеріалы, по израсходованіи приобрѣтенныхъ ранѣе, исключаются и изъ номенклатуры, о чемъ объявляется приказами по линіи. Такіе матеріалы въ слѣдующую заготовительную вѣдомость матеріальной службой не вносятся.

Примѣчаніе 2. Заготовка предметовъ и матеріаловъ, не упомянутыхъ въ номенклатурѣ, можетъ быть произведена не иначе, какъ по испрошеніи службою-потребительницею въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разрѣшенія совѣта управленія или начальника дороги, по принадлежности. О предметахъ и матеріалахъ, вновь внесенныхъ въ номенклатуру, объявляется по линіи приказами начальника дороги.

Примѣчаніе 3. При составленіи заготовительной вѣдомости на такіе матеріалы, исчисленіе потребности въ коихъ можетъ быть произведено на основаніи данныхъ, имѣющихся въ матеріальной службѣ (какъ напримѣръ: топливо, смазочные и освѣтительные матеріалы и предметы, типографскія работы и т. п.) заключеніе службъ-потребительницъ не требуется.

§ 16. По полученіи обратно заготовительныхъ вѣдомостей отъ службъ-потребительницъ, матеріальная сл. суммируетъ ихъ требованія въ графѣ 18-й вѣдомости и представляетъ совѣту, по возможности, въ ближайшее его засѣданіе или же начальнику дороги, по принадлежности, съ своимъ заключеніемъ какъ о количествѣ, подлежащемъ заготовкѣ, такъ и о самомъ способѣ

таковой. При докладахъ представляются также проекты договоровъ, запросовъ о цѣнахъ (форма № 915а) и техническія условія, если таковыя не были утверждены ранѣе, или же подлежатъ измѣненіямъ и дополненіямъ. Въ докладахъ приводятся свѣдѣнія объ образцахъ, если по нимъ предположена заготовка или представляются самые образцы для выбора, въ случаѣ неимѣнія въ обращеніи или необходимой замѣны ранѣе установленныхъ на дорогѣ образцовъ. Указываются желательные сроки и пункты поставокъ, а также слѣдуетъ ли обезпечить поставку залогомъ и въ какомъ размѣрѣ и прилагается списокъ фирмъ или лицъ, коимъ предполагается послать запросы о цѣнахъ. Въ списокъ этотъ помѣщаются наиболѣе надежныя фирмы, преимущественно сами производители.

Примѣчаніе 1. Техническія условія должны быть составлены самою службою-потребительницею по сношеніи съ начальникомъ матеріальной сл. и утверждены порядкомъ, указаннымъ въ инструкціи 22 мая 1898 года. Изложеніе техническихъ условій должно быть краткое, вполне ясное и безъ включенія въ нихъ такихъ требованій, которыя впослѣдствіи могутъ быть измѣнены или совершенно исключены безъ ущерба для качества даннаго предмета или матеріала.

Примѣчаніе 2. Образцы должны быть выбраны матеріальною сл. по соглашенію со службами-потребительницами изъ матеріаловъ, хранящихся въ матеріальныхъ складахъ, и заблаговременно представлены на утвержденіе совѣта или начальника дороги, по принадлежности; образцы могутъ также избираться и пріемочными комиссіями, спеціально для этой цѣли назначенными. Мнѣніе комиссіи должно быть подтверждено заключеніемъ начальника службы-потребительницы. Образцы заготавливаются въ трехъ экземплярахъ, изъ коихъ одинъ передается поставщику для руководства при исполненіи поставки, второй сохраняется въ матеріальномъ складѣ для предьявленія комиссіи при пріемкахъ, а третій хранится въ матеріальной службѣ. Къ избраннымъ образцамъ прикладывается печать комиссіи и они скрѣпляются подписями какъ членовъ комиссіи, ихъ одобрившей, такъ и начальника подлежащей службы. Когда, по обстоятельствамъ дѣла, признано будетъ необходимымъ затребовать образцы отъ поставщиковъ до обсужденія вопроса о заказѣ, то, получивъ таковыя, начальникъ матеріальной сл. передаетъ ихъ, указаннымъ выше порядкомъ, въ комиссію для испытанія и предварительнаго выбора. Одобренные комиссіей образцы начальникъ матеріальной сл. представляетъ на утвержденіе совѣта управленія или начальника дороги, по принадлежности, вмѣстѣ съ актами

осмотра и испытанія. Начальникъ матеріальной сл. скрѣпляетъ своею подписью образцы, если будетъ на то уполномоченъ начальникомъ дороги, въ случаяхъ, когда заготовка даннаго предмета или матеріала относится къ компетенціи послѣдняго.

§ 17. По утвержденіи вѣдомости заготовокъ матеріальная сл. вызываетъ конкуренцію или посылаетъ запросы о цѣнахъ по утвержденному списку (§ 13) и одновременно ставитъ въ извѣстность службы-потребительницы о количествѣ разрѣшеннаго къ заготовкѣ и о времени, когда таковая состоится. Получивъ такое увѣдомленіе, службы-потребительницы сообщаютъ матеріальной сл., до дня, назначеннаго для вскрытія пакетовъ съ заявленіями, свѣдѣнія о томъ, въ какой пропорціи предположено отпустить заготавливаемые матеріалы въ теченіе года каждому начальнику участка пути и начальнику мастерскихъ и депо. Этими указаніями руководствуется матеріальная сл., давая свое заключеніе совѣту или начальнику дороги о степени выгоды заготовокъ въ тѣхъ случаяхъ, когда пункты поставки указываются самими заявителями цѣнъ.

§ 18. Въ назначенный день и часъ вскрытія пакетовъ съ заявленіями на поставку матеріаловъ, таковыя вскрываются и удостовѣряются предсѣдателемъ совѣта, если заготовка производится распоряженіемъ совѣта. Если заготовка подлежитъ компетенціи начальника дороги, то пакеты вскрываются симъ послѣднимъ или по его полномочію начальникомъ матеріальной сл.

§ 19. Заявленія изъ вскрытыхъ въ засѣданіи совѣта пакетовъ или разсматриваются въ томъ же засѣданіи, или въ запечатанномъ пакетѣ передаются начальнику подлежащей службы для составленія агентами этой службы, при участіи особо командидуемаго представителя контроля, сводной вѣдомости полученнымъ заявленіямъ. Составленная такимъ образомъ вѣдомость за подписями лицъ, ее составляющихъ, предъясняется начальнику подлежащей службы, который, принявъ во вниманіе стоимость провоза заготавливаемыхъ матеріаловъ, докладываетъ совѣту или начальнику дороги, по принадлежности, о томъ, кому предполагается сдать поставку въ зависимости отъ выгоды для дороги заявленныхъ цѣнъ и условій. Если при разсмотрѣніи сводной вѣдомости цѣнъ въ матеріальной сл., послѣдняя встрѣтитъ техническія затрудненія опредѣлить степень выгоды предложеній того или другого заявителя, то предварительно доклада о сдачѣ поставки, сводная вѣдомость препровождается вмѣстѣ съ образцами на заключеніе службы-потребительницы.

Примѣчаніе 1. За вѣрность помѣщенныхъ въ указанную въ настоящемъ параграфѣ вѣдомость свѣдѣній и тождественность ихъ съ заявленіями, въ нее вписанными, отвѣт-

ствують лица, ее составлявшія и удостовѣрившія своими подписями.

Примѣчаніе 2. По дѣламъ, подлежащимъ компетенціи совѣта, коммерческая сл. даетъ справки въ день полученія запроса, а служба-потребительница свое заключеніе въ теченіе ближайшихъ сутокъ, съ тѣмъ расчетомъ, чтобы вопросъ о сдачѣ поставки могъ быть рѣшенъ въ ближайшемъ засѣданіи, какъ то требуется циркуляромъ б. Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 20 іюля 1898 г. за № 30404/115.

§ 20. При сложныхъ заготовкахъ и разнообразіи заявленныхъ условій (напримѣръ: при заготовкахъ обмундированія, лѣсныхъ матеріаловъ, сдачи подряда на типографскія работы и т. п.), могутъ быть назначаемы совѣтомъ для разсмотрѣнія заявленій и образцовъ и составленія сравнительныхъ вѣдомостей особыя комиссіи, въ числѣ не менѣе трехъ лицъ, изъ высшихъ агентовъ службъ-потребительницъ и представителя Государственнаго Контроля. Заключенія такихъ комиссій, изложенныя въ формѣ протоколовъ, докладываются начальникомъ матеріальной сл. Въ случаяхъ, когда потребуется, по срочности дѣла, вопросъ о сдачѣ поставки рѣшить въ день вскрытія пакетовъ съ заявленіями и когда встрѣтятся какія—либо затрудненія, то совѣтъ приглашаетъ въ засѣданіе заинтересованнаго начальника службы для дачи заключенія, о чемъ и упоминается въ постановленіи совѣта.

§ 21. Послѣ состоявшагося разрѣшенія на заготовку, начальникъ матеріальной сл. дѣлаетъ немедленно распоряженіе о возвратѣ залоговъ лицамъ, за которыми поставка не осталась, и приглашаетъ лицъ, за которыми осталась поставка или часть ея, къ пополненію залоговъ, долженствующихъ служить обезпеченіемъ исполненія сдаваемой поставки, если внесенные залоговъ менѣе требовавшихся.

§ 22. Начальники службъ имѣютъ наблюденіе за тѣмъ, чтобы заказы (форма № 916) выдавались, а договоры заключались, по возможности, въ недѣльный срокъ послѣ состоявшагося разрѣшенія на заготовку.

§ 23. Договоры и заказы, заключенные съ поставщиками, должны быть вполнѣ согласны съ утвержденными проектами таковыхъ, предъявленными заявителямъ цѣнъ до дня конкуренціи или подачи заявленій съ цѣнами. Въ договорахъ или заказахъ могутъ быть допускаемы какія-либо отступленія отъ указанныхъ выше проектовъ только по постановленіямъ совѣта.

§ 24. Послѣ подписанія подлинныхъ договоровъ поставщиками и начальникомъ дороги, матеріальная служба препровождаетъ таковыя на храненіе въ главную бухгалтерію, а копіи ихъ: поставщику, начальникамъ службъ, заинтересованныхъ въ заго-

товляемомъ предметѣ или матеріалѣ, въ главную бухгалтерію, въ мѣстное контрольное учрежденіе и тѣмъ агентамъ дороги, которые обязаны слѣдить за поставкой и принимать поставляемые матеріалы. Этимъ же агентамъ и въ мѣстный Государственный Контроль передаются копии заказовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда таковыя выдаются поставщикамъ, взамѣнъ заключенія съ ними договоровъ.

§ 25. Всѣ заключаемые договоры заносятся въ особый журналъ договоровъ, послѣ чего послѣдніе получаютъ порядковый номеръ этого журнала, подъ которымъ ведутся въ книгахъ всѣ записи по приходу поставляемыхъ по данному договору предметовъ и матеріаловъ и подъ этимъ же номеромъ ведется расчетъ поставки.

§ 26. Сдача поставки лицу, избранному внѣ всякой конкуренціи, допускается въ тѣхъ случаяхъ, когда заготовкѣ подлежатъ какія-либо спеціальныя издѣлія сложной конструкціи, предметы, требующіе чрезвычайно тщательной работы, или спеціальныя матеріалы, какъ напримѣръ: ферроаллюминій, ферросилицій и др. или, наконецъ, предметы и матеріалы, выписываемые для испытанія, а равно привилегированныя и патентованныя издѣлія и средства.

§ 27. Заказы мастерскимъ дороги на изготовленіе предметовъ, матеріаловъ и запасныхъ частей, выдѣльваемыхъ самими мастерскими, и на ремонтъ ихъ выдаются начальникомъ матеріальной сл. по предварительномъ выясненіи необходимости въ нихъ указаннымъ выше порядкомъ. Копіи таковыхъ заказовъ сообщаются завѣдывающимъ подлежащими складами для руководства при приѣмкѣ.

Безъ заказа матеріальной сл. склады не должны принимать таковыхъ издѣлій мастерскихъ.

§ 28. Заказы предметовъ и матеріаловъ казеннымъ техническимъ учрежденіямъ и заводамъ могутъ быть выдаваемы на основаніи особо выработанныхъ письменныхъ соглашеній между ними и управленіемъ дороги.

§ 29. Въ случаѣ, если заявленныя на конкуренціи или собранныя путемъ запросовъ цѣны и заявленныя условія будутъ признаны совѣтомъ или начальникомъ дороги (по принадлежности) высокими, или для казны неприемлемыми, а также если имѣется основаніе предполагать возможность приобрести требуемые предметы и матеріалы по болѣе низкимъ цѣнамъ, то совѣтъ управленія или начальникъ дороги признаютъ конкуренцію или заготовку по запросамъ полностью или въ части ея не состоявшейся и въ дальнѣйшемъ поступаютъ согласно указаніямъ циркуляра отъ 20 іюля 1898 года за № 30404/1115.

Б. Дополнительные заготовки:

§ 30. На предметы и материалы, не предусмотренные при общих годовых заготовках, вследствие назначения новых работ, непредвиденных сметой текущего года, подлежащими службами составляются заготовительные сметы и, через материальную сл., представляются на утверждение совета или начальника дороги, по принадлежности. О таком непредвиденном ранее заготовлении начальники служб-потребительниц извещают начальника материальной сл. заблаговременно, по возможности за три месяца до потребности в материалах, с той целью, чтобы ввиду отдаленности рынков приобретения и сложности работы по исполнению заготовок, возможно было бы своевременно снабдить потребителей необходимыми ей материалами.

§ 31. Дополнительные заготовки производятся тем же порядком, как и общие годовые. В случаях же, когда приобретение материалов требуется экстренно, или же вызывает незначительный расход, не свыше 300 руб., то сдача поставки может быть произведена одним из следующих двух способов: а) на основании цен, выясненных ранее путем конкуренции или запросов с надбавкою, в крайнем случае, не свыше 10% и б) путем наличных покупок.

§ 32. При производствѣ заготовок, на основании ранее выясненных цен, начальник материальной сл. или начальник службы-потребительницы, в случаях, предусмотренных § 2-м сего Положения, сносится с фирмой, исправно исполнявшей ранее поставку данного предмета и материала, предлагая ей взять поставку на условиях, указанных в § 31 сего Положения и, по получении согласия этой фирмы, выдает заказы, о чем и докладывает совету или начальнику дороги, по принадлежности, для сведения. Если начальник сл. был на это уполномочен заблаговременно, то он сдает поставку избранной фирме собственной властью.

§ 33. Наличные покупки производятся командированным для сего агентом материальной сл. при участии заинтересованной службы и по возможности представителя Государственного Контроля. Командированные агенты выбирают на склад поставщика потребные материалы, уговариваются о ценах и указывают место, куда выбранный ими материал должен быть доставлен. Качество выбранного материала удостоверяет агент службы потребительницы, послѣ чего поставщик доставляет выбранный материал в обусловленный пункт, а счет и копию такового препровождает лицу, распоряженіемъ котораго совершена покупка. Уплата за таковыя приобретения можетъ быть произведена изъ аванса начальника материальной сл., смотрителя склада или начальника службы-потребительницы, если покупаются предметы,

указанные въ § 2-мъ сего Положенія. При этихъ послѣднихъ покупкахъ присутствіе представителя матеріальной сл. не требуется. При согласіи поставщика, счетъ за наличную покупку можетъ быть оплаченъ установленнымъ въ управленіи дороги порядкомъ.

§ 34. Въ случаяхъ, когда совѣтъ или начальникъ дороги уполномочить начальника матеріальной сл. или службы-потребительницы на производство извѣстныхъ заготовокъ, послѣдній при производствѣ таковыхъ пользуется всѣми способами заготовокъ, указываемыми въ семъ Положеніи, за исключеніемъ вызова торговъ и производства конкуренціи.

§ 35. Съ цѣлью удешевленія стоимости матеріаловъ, таковые, при приобрѣтеніи отъ иногороднихъ поставщиковъ, перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ въ поѣздахъ малой скорости. Начальникъ матеріальной службы имѣетъ право требовать отправки товара большой скоростью или багажемъ лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда получить отъ начальника службы-потребительницы соотвѣтствующее на то разрѣшеніе начальника дороги.

§ 36. При несоблюденіи службами-потребительницами касающихся ихъ правилъ сего Положенія, начальникъ матеріальной сл. не отвѣтствуетъ за своевременность заготовокъ и могущихъ быть остановокъ движенія поѣздовъ и работъ за отсутствіемъ необходимыхъ для того матеріаловъ. Равнымъ образомъ на него не можетъ быть возложена отвѣтственность за несвоевременное поступленіе матеріаловъ на дорогу, если обстоятельство это произошло по винѣ поставщиковъ или дорогъ слѣдованія грузовъ и если начальникъ матеріальной сл. своевременно доложилъ о томъ совѣту или начальнику дороги съ доказательствомъ того, что имъ были приняты всѣ зависящія отъ него мѣры (посланы побужденія поставщикамъ, сдѣланы сношенія съ начальникомъ сл. движенія объ оказаніи содѣйствія къ безпрепятственному слѣдованію грузовъ или сношеніе съ управленіями сосѣднихъ дорогъ о заимообразномъ отпускѣ неполученныхъ въ срокъ матеріаловъ).

§ 37. Во всѣхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ настоящимъ Положеніемъ, надлежитъ руководствоваться: а) положеніемъ о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ и б) подлежащими правилами, инструкціями, постановленіями и распоряженіями правительственныхъ центральныхъ учреждений, министерства путей сообщенія, мѣстнаго совѣта и начальника дороги.

Начальникъ матеріальной службы (подпись).

Выборки изъ актовъ о количествѣ оказавшихся при смѣнѣ годными шпаль за 1908 и 1909 г.г.

Участки.	Общее число смѣненныхъ шпаль.	Получено годныхъ для одиночной смѣны.	Участки.	Общее число смѣненныхъ шпаль.	Получено годныхъ для одиночной смѣны.
	1908 годъ.			1909 годъ.	
1	41.881	7.510	1	113.138	16.322
2	35.831	3.968	2	79.122	24.357
3	26.015	2.072	3	28.433	2.454
4	18.571	5.951	4	16.989	5.510
5	51.762	14.162	5	21.695	9.800
6	48.062	12.357	6	5.137	700
7	38.787	4.760	7	6.230	1.800
8	40.080	14.830	8	51.804	10.276
9	37.669	2.827	9	53.848	7.862
10	46.163	13.269	10	59.593	14.735
11	43.602	5.734	11	43.704	6.555
12	54.177	7.411	12	32.853	12.395
Итого	482.600	94.731		512.546	112.766

О нормахъ казенныхъ квартиръ, принятыхъ на Самаро-Златоустовской желѣзной дорогѣ.

Нормы площадей квартиръ, отводимыхъ служащимъ и нижнимъ чинамъ жандармской полиціи, въ казенныхъ зданіяхъ Самаро-Златоустовской жел. дор. и порядокъ, установленный на дорогѣ для отвода казенныхъ квартиръ.

На Самаро-Златоустовской жел. дорогѣ, при отводѣ казенныхъ квартиръ, порядокъ, установленный приказомъ № 529 отъ 3 іюня 1903 г., слѣдующаго содержанія:

1) Всѣ вопросы, касающіеся измѣненія въ размѣщеніи служащихъ въ казенныхъ квартирахъ, должны предварительно разсматриваться въ участковыхъ квартирныхъ комиссіяхъ, которыя собираются по вызову предсѣдателя комиссіи и состоятъ изъ предсѣдателя комиссіи—мѣстнаго начальника участка сл. пути, и членовъ: ревизора движенія, участковаго механика телеграфа, начальника участка тяги и, въ подлежащихъ случаяхъ, начальника мастерскихъ, смотрителя склада и участковаго врача.

Заключенія квартирной комиссіи съ приложеніемъ соотвѣствующихъ плановъ и обмѣровъ представляются предсѣдателемъ участковой комиссіи предсѣдателю главной квартирной комиссіи. Главная квартирная комиссія при управленіи дороги состоитъ подъ предсѣдательствомъ помощника начальника дороги, изъ помощниковъ начальниковъ службъ: пути, движенія, тяги, матеріальной и старшаго врача.

Заключеніе главной квартирной комиссіи представляется на утвержденіе начальника дороги и, по утвержденіи, приводится въ исполненіе начальникомъ уч. сл. пути.

2) Всѣ безъ исключенія квартиры отводятся служащимъ начальниками участковъ сл. пути или лично или черезъ смотрителей зданій и дорожныхъ мастеровъ, но не иначе, какъ на основаніи утвержденнаго начальникомъ дороги плана квартиръ, присланнаго начальнику участка, начальникомъ сл. пути для точнаго руководства, съ указаніемъ должностей, коимъ эти квартиры присвоены.

3) Какъ вновь отводимыя квартиры, такъ и тѣ, которыми служащіе пользуются уже въ настоящее время,—послѣднія послѣ ихъ отремонтированія сдаются имъ по актамъ установленной формы, подписываемымъ лицомъ, сдающимъ квартиру и занимающимъ квартиру служащимъ дороги. Акты эти хранятся въ конторахъ начальниковъ участковъ сл. пути.

4) Обратная передача агенту сл. пути квартиры служащимъ, освобождающимъ квартиру по случаю его увольнения отъ службы или перевода въ другое помѣщеніе, совершается тоже по акту, подписываемому агентомъ сл. пути и служащимъ, оставляющимъ квартиру. Въ этихъ актахъ подробно описываются всѣ поврежденія помѣщенія, вызванныя небрежнымъ или явно неосторожнымъ обращеніемъ служащаго, напр., недостача оконныхъ, дверныхъ и печныхъ приборовъ, порча половъ, поломка принадлежностей квартиры и службъ при нихъ, какъ то: крылецъ, входныхъ дверей, лѣстницъ и т. п. Исправленіе такихъ поврежденій производится за счетъ виновнаго служащаго.

5) Служащій, занимавшій казенную квартиру и оставляющій службу на дорогѣ, обязанъ по начальству представить увѣдомленіе отъ мѣстнаго начальника участка объ осмотрѣ агентомъ сл. пути оставляемой имъ квартиры. Объ уходѣ служащаго агенту, принимающему квартиру, сообщаетъ лично служащій или его ближайшее начальство. Въ этомъ увѣдомленіи начальникъ участка обязанъ, съ случаѣ обнаруженія упомянутыхъ въ § 4 поврежденій, расцѣнить ихъ, принимая во вниманіе продолжительность существованія исправляемаго, для удержанія изъ причитающагося служащему жалованія стоимости исправленія. Безъ этого увѣдомленія окончательный расчетъ не выдается.

Если уволившійся служащій находитъ, что произведенный по увѣдомленію начальника дороги вычетъ неправиленъ, то приноситъ жалобу начальнику дороги, которымъ этотъ вопросъ окончательно и рѣшается.

6) Стоимость исправленія поврежденій, указанныхъ въ п. 4, обнаруженныхъ при сдачѣ квартиры служащимъ, не оставляющимъ службу, или при періодическихъ осмотрахъ начальникомъ участка квартиръ, удерживается изъ содержанія служащаго, при чемъ, въ случаѣ протеста служащаго на правильность расцѣнки и удержанія, удержаніе производится по утвержденіи его начальникомъ дороги.

7) Квартира, освобожденная служащимъ, предоставляется начальникомъ участка пути вновь назначенному на ту же должность другому служащему по увѣдомленіямъ, получаемымъ начальникомъ участка отъ подлежащихъ старшихъ линейныхъ агентовъ о состоявшемся назначеніи.

8) Никакія перемѣщенія служащихъ изъ одного помѣщенія въ другое не допускаются, безъ исполненія §§ 2, 3 и 7 сего приказа.

9) Въ случаѣ уничтоженія зданій пожаромъ или внезапной порчи зданія по другимъ причинамъ, начальнику участка предоставляется право переселять служащихъ въ свободныя помѣщенія, если это требуется для непрерывности или безопасности

движенія. При отсутствіи такихъ помѣщеній, на начальникѣ участка лежитъ обязанность озаботиться экстреннымъ затребованіемъ вагоновъ для жилья (§ 24 п. 1 пр. тех. эк. ж. д.) и размѣщеніемъ служащихъ въ этихъ вагонахъ.

10) Воспрещается производить какой бы то ни было ремонтъ и передѣлки казенныхъ помѣщеній (какъ жилыхъ, такъ и имѣющихъ другое специальное назначеніе, напр. паровозныхъ сараевъ, пакгаузовъ, мастерскихъ и пр.), а равно и постройки новыхъ зданій въ предѣлахъ отчужденія безъ вѣдома подлежащаго начальника участка сл. пути, который въ допущеніи къ производству указанныхъ работъ, (если онѣ производятся не сл. пути, по утвержденному начальникомъ дороги порядку), руководствуется указаніями и разрѣшеніями начальника сл. пути.

11) Съ изданіемъ сего приказа отмѣняются: „правила для живущихъ въ зданіяхъ Самаро-Уфимской жел. дороги утвержденныя 1 іюня 1888 г. и приказъ по Самаро-Уфимской ж. д. № 23 отъ 28 іюля 1890 г.

Квартирныя комиссіи при распредѣленіи квартиръ руководствуются нормами выработанными управленіемъ дороги и одобренными совѣтомъ управленія. Журнальное постановленіе совѣта, коимъ эти нормы одобрены, представлено въ Управление желѣзныхъ дорогъ за № 83710 отъ 9 сентября 1902 г.

Нормы размѣровъ квартиръ.

I. Казарменнаго типа:

а) Для всѣхъ штатныхъ ремонтныхъ рабочихъ въ 2,50 к. с. на человѣка.

б) Для холостыхъ мл. телеграфистовъ 2 кв. саж. на человѣка.

II. Пригодныхъ для проживанія съ семействами:

а) основныя должности:

1) начальникамъ гл. мастерскихъ, начальнику отдѣленій 36 к. с.,

2) начальникамъ участка тяги и пути . 32 „ „

3) нач. депо . . 20 „ „

4) „ ст. I кл. . 28 „ „

II „ . 20 „ „

III „ . 20 „ „

IV „ . 16 „ „

Примѣчаніе 1. Въ счетъ полагающагося размѣра квартиры не включаются сѣни, корридоры, лѣсницы, клозеты, холодныя, темныя и т. п. помѣщенія, входящія въ площадь квартиры.

Примѣчаніе 2. Отопленіе казенныхъ квартиръ полагается отъ казны; освѣщеніе же отъ казны полагается только общихъ лѣстницъ, корридоровъ и дворовъ.

Примѣчаніе 3. Если управленіе дороги признаетъ полезнымъ и возможнымъ назначить казенную квартиру агенту, не имѣющему на то право, то удерживаетъ изъ его содержа-

5) нач. полустанцій и разъѣздовъ . . . 12 к. с.,

6) дорожнымъ мастерамъ и смотрителямъ зданій 12 „ „
и комната при казармѣ или квартирѣ для занятій 3,50 „ „

б) Прочія должности:

1) Получающимъ содержаніе до 220 р. назначить одну комнату 4 кв. саж. съ кухонной печью.

2) Получающимъ отъ 221р. до 420 р. назначить 1 ком. 4 кв. саж. и кухню 3½ кв. саж.

3) Получающимъ болѣе 420 р. къ 8-ми кв. саж. прибавлять на каждые 100 руб. жалованья (сверхъ 400) по 1 кв. саж., напр., получающему 1.200 руб. надо отвести квартиру въ 16 кв. саж. (въ томъ числѣ и кухня).

в) Жандармскимъ унтеръ-офицерамъ 1 комната 4 кв. саж. и кухня 3½ кв. саж.

нія квартирную плату въ размѣрѣ:

Въ завѣс. отъ того, входятъ ли въ составъ держан. агентомъ разъѣдн. деньги.	1/4 или 1/5 сод. наст. 1 кл.
	1/5 „ 1/6 „ „ „ 2 „
	1/6 „ 1/7 „ „ „ 3 „
	1/7 „ 1/8 „ „ „ 4 „

Въ томъ числѣ кухня.

при условіи, чтобы квартиры имѣли установленные размѣры; въ противномъ случаѣ квартирная плата повышается или понижается на разницу въ размѣрѣ квартиры, умноженную на стоимость кв. саж. нормальной квартиры, напр., если агенту получающему 1.200 р. (безъ разъѣздныхъ) отведена квартира на ст. 3 кл. размѣромъ 20 кв. саж., то съ него нужно взыскивать плату $200 + 4 \times \frac{200}{16} =$

$$200 + 50 = 250 \text{ руб.}$$

Примѣчаніе 4. Если семейный ремонтный рабочій помѣщенъ въ свободной линейной будкѣ, съ него не взыскивается какой бы то ни было платы за лишнюю площадь квартиры.

Примѣчаніе 5. Взыскиваемая квартирная плата обращается на возстановленіе кредита по соответственному № и отдѣлу.

Квартиры отводятся агентамъ, включеннымъ въ нижеслѣдующій перечень должностей, утвержденный Управленіемъ ж. д., коимъ предоставляется право на занятіе казенныхъ квартиръ.

О Т Д Ѣ Л Ъ П.

- 1) *Канцелярія.* Сторожа и рассыльные по всеѣмъ службамъ.
- 2) *Касса.* Артельщики—кассиры управленія (по сбору и уплатѣ).

3) *Врачебная часть.* Старшій врачъ при условіи завѣдыванія участкомъ, участковые и больничные врачи, провизоры, фельдшера (кромѣ запасныхъ) акушерки, экономки, кастелянши и больничная прислуга.

4) *Матеріальная часть.* Смотрителя складовъ матеріальной сл. и ихъ помощники при отсутствіи кладовщиковъ изъ отвѣтственной артели, кладовщики (или замѣняющіе ихъ артельщики) конторщики, безотлучное присутствіе коихъ необходимо въ складахъ, раздатчики и ихъ помощники (кромѣ поѣздныхъ), приказчики складовъ топлива и всѣ сторожа.

О Т Д Ъ Л Ъ Ш.

1) *Участки дороги.* Начальники участковъ и ихъ помощники (кромѣ запасныхъ), старшіе дорожные мастера.

2) *Конторы начальниковъ участковъ.* Письмоводители (счетоводы), кладовщики, сторожа при конторахъ (разсылные).

3) *Надзоръ за путемъ.* Дорожные и тоннельные мастера (кромѣ запасныхъ), переѣздные сторожа и сторожихи, линейные сторожа, артельные старосты (старшіе рабочіе), ремонтные рабочіе, мостовые: мастера, слесаря и сторожа; кузнецы и молотобойцы.

4) *Надзоръ за зданіями.* Смотрители зданій, дворники, истопники центрального отопленія и бань, смотрители водопроводовъ и водопроводчики.

Примѣчаніе. Штатнымъ: столярамъ, малярамъ, плотникамъ, печникамъ, трубочистамъ, садовникамъ не предоставляется права на полученіе квартиръ натурою, но при наличіи на дорогѣ соотвѣтственныхъ свободныхъ помѣщеній названнымъ служащимъ дается преимущество передъ другими на занятіе этихъ помѣщеній.

О Т Д Ъ Л Ъ ІV.

1) *Управленіе службою.* Ревизоры движенія, конторщики при нихъ, нарядчики кондукторскихъ бригадъ, конторщики и сторожа при нихъ.

2) *Служба станціонная.* Начальники станцій и ихъ помощники (кромѣ запасныхъ, если послѣдніе не причислены къ какой-нибудь станціи), агенты по передачѣ грузовъ между желѣзными дорогами, конторщики распорядительнаго движенія, швейцары, ламповщики, горничныя при дамскихъ комнатахъ, сторожа станціонные и при дежурныхъ кондукторскихъ комнатахъ, кассиры: билетные, багажные, и товаровъ большой скорости, кассиры на мостахъ, вѣсовщики и кладовщики багажные и товаровъ большой скорости, смотрители товарныхъ дворовъ и

магазиновъ, кладовщики и вѣсовщики товарные и сторожа при товарныхъ дворахъ и магазинахъ, пломбировщики вагоновъ, смотрители, сторожа и водоливы и матросы при нефтяныхъ складахъ (баржахъ), конторщики при цистернахъ и сторожа при трубопроводахъ.

3) *Составители поѣздовъ*. Составители поѣздовъ и сцѣпщики въ томъ случаѣ, когда не установлено смѣннаго дежурства; въ противномъ же случаѣ только старшіе составители.

4) *Стрѣлочники*. Когда не установлено смѣннаго дежурства, то всѣ стрѣлочники; если же такое дежурство установлено, то только старшіе стрѣлочники.

5) *Телеграфъ и телефоны*. Старшіе механики при условіи завѣдыванія участкомъ, участковые механики, надсмотрщики, старшіе телеграфисты, старшіе дежурные по аппаратамъ на станціяхъ (гдѣ кончаются круги), разсылные телеграфа.

О Т Д Ъ Л Ъ V.

1) *Контора сл. тяги и поѣздовъ*. Ревизоры тяги (наставники-машинисты, оберъ-машинисты), начальники вѣхъ депо и ихъ помощники (кромѣ запасныхъ), нарядчики, счетоводы при депо, кладовщики и конторщики при депо, кочегары и сторожа при депо (кромѣ сторожей по охранѣ вагоновъ), сторожа при дежурныхъ комнатахъ, ламповщики, машинисты и кочегары при паровыхъ телѣжкахъ.

2) *Снабженіе паровозовъ водою или нефтью*. Машинисты и кочегары при водокачкахъ, сторожа при резервуарахъ (водоливы), машинисты и сторожа при нефтекачкахъ.

3) *Содержаніе вагоновъ*. Технические агенты и конторщики при нихъ осматриваютъ вагоновъ въ томъ случаѣ, когда не установлено смѣннаго дежурства и ревизіонные слесаря.

4) *Содержаніе особыхъ складовъ запасныхъ частей*. Завѣдывающіе складами.

5) *Смазка вагоновъ*. Станціонные смазчики.

6) *Управленіе мастерскими*. Начальники мастерскихъ и ихъ помощники, мастера и монтеры цеховъ и ихъ помощники, табельщики (отмѣтчики), кладовщики, ламповщики, сторожа, машинисты и кочегары при постоянныхъ машинахъ въ большихъ и среднихъ мастерскихъ и въ мастерскихъ при депо, смазчики приводовъ, техникъ при мастерскихъ, при условіи исполненія обязанностей помощника или замѣстителя начальника мастерскихъ.

О Т Д Ъ Л Ъ VI.

Мастера и сторожа при мачтоподъемныхъ кранахъ.

Кромѣ того, по журналу Комитета Управленія жел. дор. отъ 24 декабря 1905 г. за № 77, утвержденному министромъ путей сообщенія, получили право на отводъ квартиръ натурою еще слѣдующіе агенты: младшіе телеграфисты, составители, сцѣпщики, стрѣлочники, сигналисты и проводники паровозовъ.

Объ исполненіи смѣтъ новыхъ и дополнительныхъ работъ за 1906, 1907, 1908 и 1909 г.г.

Истрачены ли ассигнованныя по этимъ смѣтамъ суммы. Если истрачены, то по прямому ли назначенію, а если нѣтъ, то почему.

Изъ исполнительныхъ смѣтъ по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ новыхъ и дополнительныхъ работъ за 1906, 1907, 1908 и 1909 годы видно, что:

1) По смѣтѣ 1906 г. кредиты, ассигнованные въ общей суммѣ 2.275.893 р. на новыя и дополнительныя работы, израсходованы по прежнему ассигнованію въ суммѣ 2.304.862 р. 59 к., и обращено на покрытіе расхода по приспособленію жилого дома на ст. Челябинскъ подъ квартиру начальника 2 отдѣленія службы движенія—895 р. 41 к.

2) По смѣтѣ 1907 г. кредиты, ассигнованные въ общей суммѣ 1.593.103 р. на новыя и дополнительныя работы, израсходованы по прямому назначенію въ суммѣ 1.560.989 р. 22 к. и обращено на расходы, не предвидѣнные смѣтой, въ суммѣ 106.560 р. 01 к., а всего израсходовано 1.667.549 р. 23 к.

Сумма 106.560 р. 01 к. обращена на покрытіе расходовъ, не предвидѣнныхъ смѣтой новыхъ работъ 1907 г., по слѣдующимъ причинамъ:

а) 29.550 р. 42 к. по № 4 расцѣпочной вѣдомости, согласно журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 1 мая 1907 г. за № 963, обращены на работы по развитію Челябинскаго узла.

б) 68.009 р. 59 к. по № 13 расцѣпочной вѣдомости и 9.000 р. по № 24 расцѣпочной вѣдомости обращены, согласно журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23/ХІІ—1908 г. за № 2977, на покрытіе перерасхода, образовавшагося по смѣтѣ развитія пропускной способности дороги до 20 паръ поѣздовъ въ сутки. Эта послѣдняя работа, т. е. развитіе пропускной способности 20 паръ въ сутки была начата въ 1905 г. въ зависимости отъ военныхъ дѣйствій въ Манчжуріи.

На нее было ассигновано по особой расцѣпкѣ и изъ особыхъ кредитовъ (въ смѣтѣ дополнительныхъ работъ) 2.715.000 р. На этой работѣ образовался перерасходъ въ 101.842 р. Для покрытія, хотя бы частью, этого перерасхода, какъ выше указано, изъ смѣты дополнительныхъ работъ, путемъ сокращенія и отмѣны нѣкоторыхъ изъ нихъ, взята сумма 68.009 р. 59 к.—9.000—77.009 р. 59 к.

3) По смѣтѣ 1908 г., кредитъ, ассигнованный въ общей суммѣ 873.123 р. на новыя и дополнительныя работы, израсходо-

ванъ по прямому назначенію въ суммѣ 743.916 р. 39 к. и обращено на расходы, непредвидѣнные смѣтою 233.198 р. 50 к., а всего израсходовано 977.114 р. 89 к.

Сумма 233.198 р. 50 к. на покрытіе расходовъ не предусматриваемыхъ смѣтою новыхъ работъ 1908 г. по слѣдующимъ причинамъ:

а) 24.494 р. 66 к. по № 5 расцѣночной вѣдомости обращены, согласно журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ, на покрытіе перерасхода по смѣтѣ развитія пропускной способности дороги до 20 паръ поѣздовъ въ сутки.

б) 27.206 р. 24 к. по тому же № 5 расцѣночной вѣдомости обращены, согласно журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 20/X 1909 г. за № 2260, на уплаты за стрѣлочные переводы, поставленные для смѣны на Самаро-Златоустовской ж. д. Этотъ перерасходъ на стрѣлки произошелъ по слѣдующимъ причинамъ: до 1907 г. на дорогѣ употреблялись исключительно переводы изъ рельсъ типа 22¹/₂ фунта стоимостью 350 р. комплектъ. Въ 1907 г. Управленіе желѣзныхъ дорогъ увѣдомило, что имъ выработанъ проектъ перевода изъ рельсъ типа 24¹/₃ фунта и что на Самаро-Златоустовскую дорогу, какъ дорогу укладываемую съ 1904 г. рельсами этого типа, и переводы будутъ высылаемы такіе же. При составленіи и разсмотрѣніи смѣты цѣны на рельсы, переводы и вообще всѣ предметы, заказываемые распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, опредѣляются этимъ послѣднимъ.

Въ смѣтѣ по III отдѣлу на 1907 и 1908 г. цѣну на переводы Управленіе желѣзныхъ дорогъ оставило прежнюю, т.е. 350 р. за комплектъ и въ смѣту на 1909 г. ввело новую 630 р. Управленіе желѣзныхъ дорогъ въ 1907, 1908 и 1909 г.г. заказывало для Самаро-Златоустовской дороги переводы уже типа 24¹/₃ фунта, но они вслѣдствіе неустановившагося производства новыхъ переводовъ на заводахъ и другихъ причинъ заводами не выпускались. Въ началѣ 1909 г. дорога получила сразу переводы заказовъ 1907, 1908 и 1909 г.г. въ числѣ 105 комплектовъ и при этомъ оказалось, что дѣйствительная стоимость ихъ около 800 р. за комплектъ. Очевидно, что ассигнованныхъ въ 1907, 1908 и 1909 г.г. на переводы суммъ не хватило и за покрытіемъ части недостающей суммы (всего 36.023 р.) изъ остатковъ по III отдѣлу смѣты 27.206 р. 24 к. было предположено получить путемъ отмены части работъ по смѣтѣ дополнительныхъ работъ на 1908 г. Это предположеніе, сдѣланное совѣтомъ дороги, было утверждено Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 20 октября 1909 г. за № 2760.

в) 8.000 р. по № 9, 10.000 р. по № 10, 4.200 р. по № 11, 87,247 р. 60 к. по № 12, 38.530 р. по № 14, 24.970 р. по № 21 и 8.550 р. по № 23, а всего 181.497 р. 60 к. обращены на уплаты

за работы и поставки по постройкѣ 2-го пути на перегонѣ Алексѣево - Филипповка и Шафраново - Раевка. Это позаимствованіе изъ смѣты дополнительныхъ работъ на 1908 г. для оплаты второго пути Алексѣево-Филипповка и Шафраново-Раевка пришлось сдѣлать по слѣдующимъ причинамъ.

Еще въ 1907 году особой комиссіей при Управленіи желѣзныхъ дорогъ были окончательно утверждены расцѣнки на устройство второго пути на упомянутыхъ выше перегонахъ въ суммѣ 800.500 р. Въ смѣту дополнительныхъ работъ 1908 г. на приступъ къ работамъ была внесена сумма 250.000 р. и оставлена въ смѣтѣ при разсмотрѣніи ея въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ. Руководствуясь этимъ и указаніемъ бывшаго министра путей сообщенія Шауфуса о необходимости возможно скорѣе закончить эту постройку, была вызвана конкуренція на устройство полотна и уширеніе опоръ искусственныхъ сооружений. На основаніи этой конкуренціи работы были сданы съ подряда въ засѣданіи совѣта 15 февраля 1908 г. и съ подрядчикомъ заключенъ договоръ. Между тѣмъ при разсмотрѣніи смѣты въ законодательныхъ учрежденіяхъ кредитъ на устройство второго пути былъ вычеркнутъ. Такъ какъ дорога уже вошла въ обязательства по отношенію къ подрядчику, то Управленіе желѣзныхъ дорогъ (см. предписаніе 5—6 іюня 1908 г. № 14.469 и журналъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ 7—14 іюля 1909 г. № 1582) предписало продолжать сданныя работы, оплачивая ихъ изъ смѣты дополнительныхъ работъ на 1908 г. путемъ временной до 1909 г. отмѣны части ихъ. Всего въ 1908 г. работъ по устройству вторыхъ путей сдѣлано было на сумму 181.497 р. 60 к. и эта сумма и позаимствована изъ смѣты дополнительныхъ работъ 1908 г. Эту сумму управленіе дороги хотѣло внести въ смѣту 1909 г. для производства работъ, отложенныхъ въ 1908 г., но Управленіе желѣзныхъ дорогъ предписаніемъ отъ 13 февраля 1910 г. за № 4346 это отклонило.

4) Кредиты по смѣтѣ 1909 г. еще дѣйствуютъ и потому изложенное ниже является предположеніемъ о расходахъ, а не окончательнымъ результатомъ.

По смѣтѣ 1909 г. на новыя и дополнительныя работы ассигновано 1.960.983 р., изъ этой суммы предположено израсходовать по прямому назначенію 1.801.421 р. 26 к., обратить на покрытіе расходовъ, не предусмотрѣнныхъ смѣтой 1909 г., 155.561 р. 74 к. и отмѣнить работъ на сумму 4.000 р. по слѣдующимъ причинамъ:

а) 12.000 р. по № 7, 33.000 р. по № 10 и 85.536 р. по № 15, а всего 130.536 р. предположено, на основаніи постановленія совѣта управленія дороги отъ 7 августа 1909 г. за № 1367, представленнаго на утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ отъ 16 сентября 1909 г. за № 84693, обратить на по-

крытіе перерасхода по развитію ст. Батраки. Ст. Батраки развивалась по смѣтамъ дополнительныхъ работъ 1902, 1903, 1905, 1906 и 1909 г.г.

Смѣта на нее была утверждена Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ суммѣ 453.300 р., каковая сумма и была ассигнована по смѣтамъ указанныхъ лѣтъ. При производствѣ работъ образовался перерасходъ въ суммѣ 130.536 р.

Онъ былъ признанъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ неизбежнымъ, вслѣдствіе сокращеній, сдѣланныхъ въ смѣтѣ при ея утвержденіи, а главное вслѣдствіе производства работъ во время войны, когда ст. Батраки была крайне загружена, что вызывало частые перерывы въ работѣ и большіе прогулы. На покрытіе этого перерасхода Управление желѣзныхъ дорогъ не нашло возможнымъ отпустить дополнительнаго ассигнованія и предписаніемъ 10 марта 1909 года № 6241 предложило покрыть его позаимствованіемъ изъ смѣты дополнительныхъ работъ 1909 г. путемъ сокращенія или отмѣны части работъ, предусмотрѣнныхъ этой смѣтой.

б) 13.025 р. 74 к. по № 15 обращены на покрытіе расходовъ по приобрѣтенію 2-хъ снѣгоочистителей системы Біорке и 8 паровозныхъ плуговъ снѣгоочистителей и 4 вагонныхъ — согласно предписанію за № 34686 и журнальному постановленію совѣта управленія дороги отъ 4/VI—1910 г. за № 895, представленнаго на утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ отъ 11/VI—1910 г. за № 52683.

в) 12.000 р. по тому же № 15 расцѣпной вѣдомости обращены на приобрѣтеніе 40 шт. вѣсовъ подъемной силой по 125 пудовъ, согласно телеграммѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 8 января 1910 г. за № 134,

и г) 4.000 р. по № 13 расцѣпной вѣдомости. Работу по устройству моста на 47 вер. вѣтви Бердяушъ-Бакаль по детальному нынѣ изслѣдованію вопроса по устройству этого моста — признано не подлежащей производству.

Изъ изложеннаго выше видно, что кредиты по смѣтамъ 1906, 1907, 1908 г.г. использованы не только полностью, но съ перерасходами. Вопросъ о покрытіи этихъ перерасходовъ согласно предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24/25 февраля сего года за № 5560-2444, вносится въ особую комиссію, имѣющую цѣлью урегулировать эти перерасходы.

Самаро-Златоустовская желѣзная дорога.

Приказъ № 1143.

7 ноября 1907 года.

По службѣ тяги.

О преміяхъ, выдаваемыхъ поѣзднымъ смазчикамъ, вагоннымъ осмотрщикамъ и ревизіоннымъ слесарямъ.

Преміи, выдаваемыя смазчикамъ, вагоннымъ осмотрщикамъ и ревизіоннымъ слесарямъ, дѣлятся на четыре разряда: а) премія поверстная, б) премія за сбереженіе смазки, в) премія за исправное движеніе поѣздовъ и г) премія за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ.

По этимъ категоріямъ устанавливаются слѣдующія нормы.

А) Премія поверстная.

За сопровожденіе пассажирскихъ и смѣшанныхъ и ускоренныхъ поѣздовъ (№№ 3, 4, 5, 6, 11, 12, 21, 22, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 991, 992, 993, 31, 33 и 35 главной линіи, №№ 15 и 16 Кротовской вѣтви, №№ 603, 604, 605 и 606 Катавской и Бакальской вѣтви), уплачивается смазчикамъ за 1000 верстъ пробѣга 3 руб. 50 коп.

За сопровожденіе товарныхъ поѣздовъ уплачивается смазчикамъ 3 руб. 80 коп. за 1.000 вер. пробѣга.

За сопровожденіе рабочихъ, баластныхъ и снѣговыхъ поѣздовъ, пробѣгъ которыхъ незначителенъ, а работа продолжительна, вмѣсто поверстныхъ смазчикамъ будутъ выдаваться суточные въ размѣрѣ 30 коп. въ сутки.

При назначеніи смазчиковъ пассажирами для принятія поѣзда изъ оборотнаго депо или промежуточной станціи смазчику за пробѣгъ пассажиромъ будетъ уплачиваться 2 рубля съ 1000 верстъ.

За дежурство смазчиковъ на станціяхъ съ главными депо для замѣщенія неявившихся или заболѣвшихъ будетъ уплачиваться за часъ дежурства по одной копѣйкѣ.

Въ Самарѣ будетъ приниматься къ учету и оплачиваться не болѣе 72 часовъ дежурства въ сутки (три смазчика), а въ

Абдулинъ, Уфъ и Златоустъ не болѣе чѣмъ по 48 часовъ въ сутки (по 2 смазчика на дежурство).

Дежурство смазчиковъ въ оборотныхъ депо производится и оплачивается не должно.

Документами, на основаніи которыхъ дѣлается въ статистикѣ службы тяги подсчетъ причитающейся смазчикамъ поверстной преміи служатъ рапорта смазчиковъ на бланкахъ Сер. Тр. № 110. Смазчики обязаны въ заголовкѣ маршрута проставлять № маршрута, свою фамилію, депо, къ которому они приписаны, № поѣзда, станціи отправленія и назначенія поѣзда. Въ графахъ самаго маршрута въ графѣ „станціи“ проставляются: станція отправленія, станціи измѣненія составовъ и станція назначенія поѣзда. Противъ каждаго названія станціи въ графахъ „число вагоновъ“ смазчикомъ проставляется число вагоновъ 4-хъ, 3-хъ и 2-хъ осныхъ, которое въ поѣздѣ было при отправленіи со станціи, а противъ послѣдняго названія—станціи назначенія поѣзда—число вагоновъ при прибытіи поѣзда. Графы „число пройденныхъ верстъ“ и „число пройденныхъ вагоно-осе-верстъ“ смазчиками не заполняются. Въ графѣ „№№ отцѣпленныхъ вагоновъ вслѣдствіе поврежденій“ проставляются номера вагоновъ отцѣпленныхъ по станціямъ по болѣзни, а родъ поврежденія (лопнувшая рессора, горѣніе буксы, ослабшій бандажъ и т. д.) долженъ быть указанъ въ слѣдующей графѣ „причина отцѣпки“; болѣе подробныя объясненія причины отцѣпки должны быть изложены на оборотной сторонѣ маршрута. Если поѣздъ сопровождается двумя дѣйствующими смазчиками, то они оба составляютъ одинаковые рапорта и въ каждомъ изъ нихъ они обязаны отмѣтить фамилію обоихъ смазчиковъ.

Рапортъ на сопровожденіе рабочихъ снѣговыхъ и балластныхъ поѣздовъ долженъ составляться одинъ за сутки; если такой поѣздъ назначается отъ станціи или карьера до опредѣленной версты дороги, то это должно быть указано въ графѣ „Станціи“; на оборотѣ маршрута должно быть отмѣчено время начала работы и окончанія ея.

Такъ составленные маршруты смазчики обязаны по прибытіи на станцію назначенія поѣзда или по окончаніи суточной работы на рабочемъ поѣздѣ передать машинисту, сопровождавшему поѣздъ, который обязанъ представить рапортъ смазчика вмѣстѣ съ своимъ рапортомъ начальнику того депо, въ которое паровозъ прибылъ. Смазчики нечетныхъ поѣздовъ на участкѣ Самара—Батраки, гдѣ паровозы мѣняются въ Обшаровкѣ, должны сдавать свои рапорта въ Батракахъ машинисту передняго паровоза, приведшаго поѣздъ въ Батраки.

Если въ Кинелѣ по какой-либо причинѣ у товарнаго поѣзда, идущаго изъ Самары въ Похвистнево или наоборотъ, будетъ смѣненъ паровозъ, то смазчики этихъ поѣздовъ должны сдавать

свои рапорта тѣмъ машинистамъ, которые приведутъ поѣздъ въ Самару или Похвистнево.

Рапортъ о поѣздкѣ пассажиромъ для принятія поѣзда смазчикъ обязанъ представить на томъ же бланкѣ Сер. Тр. № 110, записывая въ немъ только „назначенъ ѣхать пассажиромъ „отъ—до“ для принятія очередного поѣзда“. Такой рапортъ долженъ быть на станціи отправленія удостовѣренъ старшимъ вагоннымъ осматрщикомъ (въ графѣ подпись машиниста) и на станціи прибытія—начальникомъ депо, которому такой рапортъ смазчикъ подаетъ непосредственно помимо машиниста поѣзда.

Рапорта о дежурствѣ подаются смазчиками тоже на бланкѣ Тр. № 110; рапорта эти должны быть удостовѣрены старшимъ осматрщикомъ станціи и начальникомъ депо.

Б) Норма на смазку вагоновъ и премія за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ.

Для смазки вагоновъ и подбивки ихъ буксъ разрѣшается употреблять только слѣдующіе матеріалы:

мазуть фильтрованный и нефилтрованный,
сало говяжье или баранье,
пряжа бумажная или шерстяная,
пенька,
концы бумажные цвѣтные,
проволока вязальная.

Пряжа должна изъ складовъ выдаваться смазчикамъ не иначе, какъ разрѣзанной на куски длиною фитиля.

Сало по требованіямъ смазчиковъ изъ складовъ матеріальной службы и запасовъ депо или мастерскихъ **выдавать воспрещается.**

Если при слѣдованіи съ поѣздомъ для заправки загорѣвшейся буксы потребуется сало, то такое смазчикъ можетъ получить въ самомъ ограниченномъ количествѣ отъ поѣздного машиниста; при этомъ машинисту рекомендуется лично убѣждаться въ томъ, горитъ ли букса и требуется ли для ея заправки сало или нѣтъ. На полученное сало смазчикъ обязанъ выдать машинисту квитанцію, которую послѣдній прилагаетъ къ своему рапорту о поѣздкѣ для снятія съ его счета отпущеннаго имъ сала.

Расходовать или выписывать на смазку вагоновъ другіе матеріалы, какъ кошму, тряпку, сукно и т. п., воспрещается.

На каждыя 10000 вагоно-осе-версть широкой колеи полагается 16 фунтовъ мазута, а на 10000 вагоно-осе-версть узкой колеи Кротовской вѣтви 12 фунтовъ. Сало, взятое смазчиками отъ машинистовъ, присчитывается при расчетѣ преміи къ мазуту, приравнивая одинъ фунтъ сала пяти фунтамъ мазута.

За каждый сбереженный фунтъ мазута выдается $\frac{3}{4}$ коп. преміи, за перерасходъ смазки будетъ производиться вычетъ въ томъ же размѣрѣ. При расчетѣ преміи за сбереженіе смазки—всѣ смазчики каждаго основнаго депо принимаются за одну артель и сумма премій, причитающаяся на данный участокъ, распредѣляется между смазчиками пропорціонально сдѣланному ими вагоно-осе-верстамъ. Смазчики депо Кротовка разсматриваются, какъ особая артель.

В) Премія за исправное движеніе поѣздовъ.

Премія эта выдается на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Поѣздъ считается исправно прошедшимъ по перегону отъ одного депо до другого ближайшаго, если въ немъ не случилось по винѣ осмотрщиковъ или смазчиковъ какихъ-либо поврежденій въ вагонахъ, имѣвшихъ послѣдствіемъ остановку поѣзда въ пути, задержку его на станціи противъ положенной по расписанію стоянки для исправленія вагона, или отцѣпки вагона до прибытія его на станцію назначенія на данномъ перегонѣ. Если испорченный вагонъ будетъ смазчикомъ доведенъ до станціи назначенія или до оконечнаго депо перегона, то поѣздъ считается исправно прошедшимъ по перегону.

2) Въ зависимости отъ длины перегоновъ выдается артели смазчиковъ за каждый исправно прошедшій поѣздъ премія въ нижеслѣдующемъ размѣрѣ:

За поѣздъ по перегону	Батраки—Самара . . .	14	коп.
”	”	”	”
”	Самара—Кинель. . .	5	”
”	”	”	”
”	Кинель—Похвистн. . .	13	”
”	”	”	”
”	Самара—Похвистн. . .	18	”
”	”	”	”
”	Похвист.—Абдулино . .	13	”
”	”	”	”
”	Абдулино—Раевка . .	15	”
”	”	”	”
”	Раевка—Уфа	13	”
”	”	”	”
”	Уфа—Кропачево . . .	18	”
”	”	”	”
”	Кропач.—Златоустъ . .	18	”
”	”	”	”
”	Златоустъ—Челяб. . .	18	”
”	”	”	”
”	Бердяушъ—Бакаль . .	6	”
”	”	”	”
”	Вязовая—Кат.-Ив. зав.	4	”
”	”	”	”
”	Кротовка—Сургутъ . .	9	”

Если исправно прошедшій поѣздъ продвинулся не по всей длинѣ перегона вслѣдствіе даннаго ему назначенія, то премія выдается по числу пройденныхъ поѣздомъ верстъ, считая по 0,12 коп. за версту.

3) За всякій неисправно прошедшій по перегону поѣздъ производится съ артели смазчиковъ вычетъ изъ преміи въ размѣрѣ въ два раза большемъ той преміи, которая причиталась бы къ выдачѣ за исправно прошедшій поѣздъ.

4) Кромѣ вычета, упомянутого въ пунктѣ третьемъ, изъ преміи, причитающейся артели, производятся вычеты:

а) за расплавленный вагонный подшипникъ безъ порчи осевой шейки 1 руб.

б) за расплавленный осевой подшипникъ съ порчей осевой шейки 2 руб.

в) за утерю нижней части буксы, тормозной колодки (чугунной), башмака, тормозной тяги 50 коп.

Вычеты эти производятся безразлично обнаружено ли поврежденіе вагона въ поѣздѣ, прошедшемъ перегонъ исправно или неисправно.

5) Премія за исправное движеніе поѣздовъ рассчитывается на основаніи рапортовъ поѣздныхъ смазчиковъ на бланкахъ Тр. № 110 и депешъ начальниковъ станцій по формѣ Сер. Дв. Тел. № 79 объ отцѣпкѣ вагоновъ вслѣдствіе поврежденій. Поэтому смазчики обязаны въ своихъ маршрутахъ доносить о всѣхъ случаяхъ отцѣпки вагоновъ по поврежденіямъ, указаннымъ въ пунктахъ 3 и 4-мъ; за недонесеніе въ маршрутѣ о происшествіи съ поѣздомъ, влекущемъ за собою взысканіе по этимъ пунктамъ, съ артели смазчиковъ вычеты по пунктамъ 3 и 4, будутъ производиться въ двойномъ противъ опредѣленнаго этими пунктами размѣрѣ. Статистика службы тяги обязана сортировать получаемыя ими телеграммы Сер. Дв. Тел. № 79 по участкамъ тяги и при подсчетѣ преміи смазчикамъ сравнивать свѣдѣнія, получаемыя изъ рапортовъ смазчиковъ и этихъ депешъ.

6) Взысканія по пункту 4 могутъ быть сложены съ артели смазчиковъ, если 1) поврежденія будутъ замѣчены на перегонѣ отъ депо до ближайшей промежуточной станціи, въ такомъ случаѣ признается виновнымъ осматрщикъ, производившій осмотръ поѣзда на станціи отправленія, и изъ причитающихся ему другихъ премій производится вычетъ въ размѣрѣ половинномъ противъ опредѣленнаго въ пунктѣ 4.

Для того, чтобы взысканіе было сложено съ артели—смазчикъ въ своемъ маршрутѣ обязанъ въ такихъ случаяхъ указать фамилію осматрщика, сдававшего ему поѣздъ, а начальникъ участка тяги или депо долженъ представить въ контору службы тяги относящуюся къ случаю депешу по формѣ Сер. Дв. Тел. № 79 съ ходатайствомъ о сложеніи взысканія съ артели смазчиковъ и указаніемъ виновнаго осматрщика (или слесаря, если поврежденіе зависѣло отъ плохо исполненнаго ремонта). Если поврежденіе произошло не по винѣ смазчика или осматрщика, а вслѣдствіе постороннихъ причинъ (напримѣръ вслѣдствіе перегруза вагона) или недоброкачества матеріала, то вычетъ по пункту 4 можетъ быть совсѣмъ сложенъ по ходатайству начальника участка тяги или депо по соотвѣтствующей случаю депешѣ Сер. Дв. Тел. № 79.

7) Сумма премій за исправное движеніе поѣздовъ, причитающаяся артели смазчиковъ каждаго участка тяги дѣлится между ними пропорціонально сдѣланному ими пробѣгу.

Г) Преміи за открытіе поврежденій въ вагонахъ.

Лица, открывшія нижеперечисленныя поврежденія въ вагонахъ, получаютъ за это нижеслѣдующія преміи:

а) За открытіе поврежденія въ осяхъ, именно: трещины поперечной или продольной въ оси или ея шейкѣ уплачивается 2 рубля. Очевидно, что трещина должна быть обнаружена раньше, чѣмъ ось или шейка лопнутъ совершенно.

б) За открытіе сдвига колеса на оси, трещины въ ступицѣ, излома спицы, двухъ трещинъ въ ободѣ колеса въ одномъ промежуткѣ между спицами, лопнувшего или ослабшаго бандажа— 1 руб. Если лопнувшій или ослабшій бандажъ свалится съ обода, то премія не уплачивается, хотя бы и не послѣдовало схода вагона.

в) За открытіе трещинъ въ упряжномъ приборѣ, отъ которыхъ могъ бы получиться разрывъ поѣзда, и трещины въ хомутѣ рессоры или въ мѣстахъ листовъ закрытыхъ хомутомъ— 50 коп.

Очевидно, что за поврежденія, происшедшія при разрывахъ поѣздовъ, сходѣ вагоновъ съ рельсъ, столкновеніяхъ и тому подобныхъ случаевъ, вызывающихъ ненормальную порчу запасныхъ частей, премія выдаваться не должна. Такъ—не должна выдаваться премія за срѣзанную чеку, оборванный крюкъ, разорванную серьгу или винтъ упряжного прибора, такъ какъ премія можетъ быть выдана только въ томъ случаѣ, если внимательность смазчика или осмотрщика предупредила случай съ вагономъ, но не за то, что смазчикъ или осмотрщикъ только констатируютъ фактъ поврежденія.

Для составленія списковъ на уплату преміи за поврежденія устанавливается слѣдующій порядокъ:

Вагонные осмотрщики и ревизіонные слесаря о всякомъ открытомъ ими поврежденіи въ вагонахъ должны доносить въ своемъ суточномъ рапортѣ Сер. Тр. № 33, а смазчики на отдѣльномъ (не поѣздномъ) бланкѣ рапорта Сер. Тр. № 110. На станціяхъ, гдѣ имѣются депо, поврежденные части должны въ определенное время дня быть осмотрѣны начальникомъ депо, или дежурнымъ по депо, или техническимъ агентомъ или монтеромъ по ремонту вагоновъ и фактъ открытія поврежденія долженъ быть на рапортѣ удостовѣренъ однимъ изъ этихъ лицъ.

При открытіи поврежденія на промежуточной станціи, удостовѣреніе объ открытіи поврежденія дѣлается на рапортѣ смазчика или осмотрщика начальникомъ станціи, или дежурнымъ по станціи, или поѣзднымъ машинистомъ, и на рапортѣ дѣлается

отмѣтка, отцѣпленъ ли вагонъ или нѣтъ. Въ рапортахъ обязательно должно быть проставлено время открытія поврежденія, № поѣзда, № вагона, и если поврежденіе обнаружено у оси, обода или бандажа, то и № оси, а равно и свѣдѣнія о томъ, былъ ли вагонъ тормозной или нетормозной. Рапорта эти осматриваются и смазчиками сдаются начальникомъ депо, къ которымъ они приписаны или въ которые они прибыли съ поѣздомъ.

Начальники оборотныхъ депо обязаны **ежедневно** посылать полученные такимъ образомъ рапорта начальнику участка тяги, которому они подчинены.

Въ конторѣ участка тяги рапорта объ открытыхъ поврежденіяхъ подбираются по суткамъ, къ нимъ присоединяются свѣдѣнія въ двухъ экземплярахъ по формамъ Тр. №№ 396, 397 и 398 объ осяхъ, бандажахъ и упряжныхъ приборахъ: **не позже, чѣмъ на четвертыя сутки послѣ отчетныхъ**, въ конторѣ участка должна быть составлена вѣдомость рапортамъ, полученнымъ за опредѣленные сутки, въ ней должны быть отмѣчены фамиліи смазчиковъ или осматривщиковъ, открывшихъ поврежденіе, и причитающуюся за открытіе премію. Вѣдомости эти вмѣстѣ съ рапортами представляются ежедневно въ статистику службы тяги; на основаніи ихъ статистика составляетъ платежные списки.

Всѣ преміи, упомянутыя въ настоящемъ приказѣ, высчитываются ежемѣсячно и уплачиваются черезъ 1^{1/2}—2 мѣсяца за отчетнымъ.

Настоящимъ приказомъ отмѣняются всѣ приказы, касающіеся премій; уплачиваемыхъ смазчикамъ и осматривщикамъ, изданные до настоящаго времени, именно: постоянные приказы № 214 отъ 10 октября 1901 г., № 538 отъ 3 іюля 1903 г., № 920 отъ 29 марта 1906 г. и временный приказъ № 89 отъ 9 августа 1907 г.

Настоящій приказъ входить въ силу съ 1 ноября с. г.

Начальникъ дороги,
инженеръ (подпись).

За начальника сл. тяги,
инженеръ (подпись).

Самаро-Златоустовская желѣзная дорога.

С П Р А В К А

о продолжительности большого и средняго ремонта подвижного состава въ мастерскихъ Самаро-Златоустовской дороги за 1907—1909 г.г.

	Въ 1907 г.		Въ 1908 г.		Въ 1909 г.		
	Кол. пар.	Чис. дней.	Кол. пар.	Чис. дней.	Кол. пар.	Чис. дней.	
А. ПАРОВОЗЫ.							
Средняя продолжительность							
большого ремонта							
одного паровоза Сер. А.	7	258	4	187	3	218	
Ап.	—	—	1	112	4	150	
Авк.	14	131	2	125	—	—	
Анк.	1	132	4	129	10	152	
Б.	1	331	—	—	3	265	
Бк.	32	135	55	138	69	148	
В.	6	218	6	202	7	216	
Г.	10	217	6	181	4	182	
Е.	—	—	2	165	—	—	
Д.	—	—	1	245	2	203	
Узкоколейн.	1	225	2	170	1	162	
Общая. {	Пассажирек.	22	171	11	148	17	163
	Тов. 8-ми кол.	33	140	55	138	72	153
	Тов. 6-ти кол.	16	218	14	188	11	203
	Танков.	—	—	1	245	2	203
	Узкоколейн.	1	225	2	170	1	162
а всѣхъ паровозовъ	72	168	83	143	103	161	
Кромѣ того паровозовъ Ташкент. дор.	2	159	9	222	1	158	
<hr/>							
Средняя продолжительность							
средняго ремонта							
одного паровоза Сер. Анк.	1	100	—	—	—	—	
Бк.	11	81	3	100	4	124	
Е.	4	91	1	105	—	—	
Ап.	—	—	1	49	—	—	
Кромѣ того чужихъ дорогъ	2	—	—	—	—	—	

Количество паровозовъ, бывшихъ въ подъемкѣ.

НАИМЕНОВАНИЕ МАСТЕРСКИХЪ.	Въ теченіе.		
	1907 г.	1908 г.	1909 г.
I Самарскій участокъ	83	82	84
II Абдулинскій "	37	57	61
III Уфимскій "	49	50	56
IV Златоустовскій уч.	63	71	59
Депо Кротовка	6	5	11
Самарскія мастерскія	12	12	4
Уфимскія "	11	21	12
Итого	261	298	287

Б. Средняя продолжительность ремонта одного пассажирскаго вагона.

	1907 г.		1908 г.		1909 г.	
	Бол. рем.	Сред. рем.	Бол. рем.	Сред. рем.	Бол. рем.	Сред. рем.
	Число ваг.	Число дн.	Число ваг.	Число дн.	Число ваг.	Число дн.
Служебныхъ	2 257	2 126	2 66	2 48	10 216	4 99
I класса	6 183	3 162	4 95	3 128	3 118	2 217
I/II классовъ	2 137	1 180	5 133	4 157	1 90	2 104
II "	17 210	4 148	11 122	6 112	9 89	3 104
II/III "	2 125	—	2 127	—	2 123	4 143
III "	24 185	7 128	31 142	24 100	14 152	12 114
III кв. съ почт. отд.	1 121	—	1 65	—	—	—
Арестантскихъ	4 132	2 121	3 88	4 74	2 106	3 53
Почтовыхъ	2 342	—	3 105	—	2 70	1 77
Багажныхъ	4 250	4 121	6 63	4 84	—	4 50
Телегр. мастер.	—	—	—	—	2 176	—
IV класса	103 85	—	79 110	20 73	33 100	45 80
Санитарныхъ	—	—	1 109	—	2 244	—
Съ мягкой обивкой	27 202	10 151	22 115	15 119	23 148	11 131
Общая безъ мягкой обив.	140 112	13 124	126 116	52 86	57 119	69 86
В. Средняя продолжительность большого ремонта	167	23	148	67	80	80
одного товар. вагона	354 101	—	205 100	—	201 76	—

Самаро-Златоустовская желѣзная дорога.

Свѣдѣнія объ использованіи подвижного состава.

ГОДЫ.	Число товарныхъ паровозовъ.	Число товарныхъ вагоновъ.	Средняя нагрузка ка вагонной оси вообще груженой.	Перевезено 1.000 пуд. груза.	Перевезено 1.000.000 пудо-верстъ.	Среднее число осей въ поѣздахъ.	Средняя нагрузка поѣзда пудовъ.	На 1 наличный вагонъ.		На 1 ось паровоза.	
								Число пудовъ.	Число 1.000 пудо-верстъ.	Число пудовъ.	Число пудо-верстъ.
1894 .	3 × 95; 4 × 36	3,169	$\frac{156,25}{228,85}$	50,997	16,941	54,49	8,514	16,092	5,345	118,874	39,489
1898 .	3 × 95; 4 × 140	4,359	$\frac{171,00}{245,00}$	93,182	43,895	59,52	10,178	21,376	10,070	110,270	51,930
1902 .	3 × 107; 4 × 286	10,278	$\frac{185,62}{279,00}$	112,987	59,132	60,65	11,258	10,990	5,750	77,120	40,360
1903 .	3 × 122; 4 × 316	10,720	$\frac{186,17}{266,00}$	126,790	63,107	61,96	11,535	11,820	5,880	77,780	38,710
1904 .	3 × 105; 4 × 334	10,738	$\frac{196,00}{248,00}$	133,468	65,733	62,72	12,293	12,430	6,121	80,840	39,814
1906 .	3 × 97; 4 × 332	12,621	$\frac{179,00}{218,00}$	150,761	76,734	59,60	10,668	11,945	6,080	93,690	47,390
1907 .	3 × 83; 4 × 366	12,585	$\frac{168,36}{211,08}$	225,337	103,233	62,68	12,225	17,905	8,203	131,546	60,265
1908 .	3 × 80; 4 × 410	13,243	$\frac{173,63}{252,21}$	234,654	94,843	63,04	11,641	17,719	7,162	124,816	50,449
1909 .	3 × 76; 4 × 417	13,232	$\frac{187,17}{264,94}$	289,140	101,491	61,94	12,374	21,096	7,670	152,500	53,529

Данныя Государственнаго Контроля по вопросу о вагонномъ и паровозномъ хозяйствахъ.

Эксплоатаціонныя смѣты исчисляются на основаніи предположительныхъ смѣтныхъ заданій по перевозкѣ грузовъ и работъ подвижнаго состава (пудо-версты, пассажиро-версты, вагоно-осеверсты, поѣздо-версты и паровозо-версты).

Теоретически вполне возможно опредѣлить, какое количество подвижнаго состава, при предполагаемыхъ для даннаго года условіяхъ движенія, а также условіяхъ теченія грузовъ, необходимо для данной дороги, а, слѣдовательно, и выяснить, будетъ ли эта дорога въ смѣтномъ году вынуждена прибѣгнуть къ арендѣ чужого подвижнаго состава и въ какой мѣрѣ и установить размѣры кредита, потребнаго на это (очер. № 305).

Теоретически же предполагается, что при нормальныхъ для даннаго смѣтнаго года условіяхъ техники движенія и теченія грузовъ (по направленіямъ), а также при соотвѣтствіи собственнаго парка усиленнаго, въ опредѣленныхъ размѣрахъ, арендой чужихъ вагоновъ, работъ дороги, обмѣнъ вагоновъ съ сосѣдними дорогами долженъ выполняться безпрепятственно и конвенціонныя штрафы по обмѣну вагонами явятся результатомъ лишь мелкихъ, трудно предвидимыхъ случайностей и неправильностей, почему въ особомъ смѣтномъ исчисленіи кредитовъ на этотъ предметъ (очер. № 199) надобности какъ будто дѣйствительно не встрѣчается.

По эксплуатационнымъ смѣтамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ ассигнованій не только на уплату конвенціонныхъ штрафовъ за невыполненіе обмѣна вагоновъ, но и на аренду подвижнаго состава, не назначается, т. е., какъ бы признается, что каждая казенная желѣзная дорога имѣетъ въ своемъ распоряженіи подвижной составъ, вполне соотвѣтствующій опредѣленнымъ въ смѣтѣ заданіямъ, и въ арендѣ дополнительнаго не нуждается (а также не имѣетъ свободнаго для отдачи въ аренду), а при обмѣнѣ вагонами съ другими дорогами препятствій къ выполненію его не встрѣтитъ.

Въ дѣйствительности ежегодно дороги выплачиваютъ колоссальныя суммы и по арендѣ подвижнаго состава и по конвенціон-

нымъ штрафамъ за невыполненіе обмѣна вагоновъ *). Отсутствіе смѣтныхъ ассигнованій на эти статьи расхода, освѣщенныхъ соотвѣтствующими расчетами, съ одной стороны, создаетъ неограниченность расходованія, съ другой,—лишаетъ контроль отправнаго основанія для повѣрки затратъ на этотъ предметъ, производимыхъ желѣзными дорогами.

При ревизіи уплатъ за аренду подвижного состава другимъ дорогамъ, контроль желѣзной дороги имѣетъ дѣло уже съ совершившимся фактомъ найма и использованія вагоновъ и свое сужденіе по существу вынужденъ откладывать до полученія отчетныхъ свѣдѣній о работѣ дороги за данный годъ. Но и отчетныя статистическія данныя дорогъ о работѣ подвижного состава не даютъ точныхъ основаній для сужденія по вопросу о степени полноты использованія дорогою собственнаго парка и арендованныхъ вагоновъ, слѣдовательно, и о степени практической вынужденности неисправности по обмѣну вагонами. Это осложняется еще и разными приѣмами чтенія статистическихъ данныхъ, дающими просторъ для различныхъ по характеру обобщающихъ комбинацій, въ результатъ чего возникаетъ на однородныя явленія разница во взглядахъ контроля и распорядительнаго управленія, ведущая къ сложной и продолжительной перепискѣ.

Переписка, въ которой контроль обычно стремится получить разъясненіе причинъ, вызвавшихъ значительную аренду чужихъ вагоновъ или уплату крупныхъ конвенціонныхъ штрафовъ по обмѣну, а распорядительное управленіе, естественно, все оправдываетъ настоятельными требованіями момента, возникаетъ уже спустя значительное время по окончаніи каждаго даннаго эксплуатационнаго года, по отпечатаніи статистическихъ приложеній къ эксплуатационнымъ отчетамъ. Въ виду односторонности и малой обоснованности отчетныхъ данныхъ и практической трудности обсужденія фактовъ общаго характера, не освѣщенныхъ детальными отчетными свѣдѣніями и имѣвшихъ мѣсто въ прошлыхъ

*) Данныя по Самаро-Златоустовской дорогѣ за 1907—1909 гг.

Очер. № 199. Конвенціонные штрафы по обмѣну и пользованію подвижнымъ составомъ:

Въ 1907 г. Сальдо въ пользу другихъ желѣз. дорогъ	320.220 р.
„ 1908 „ „ „ Самаро-Златоустов. ж. д.	687.856 „
„ 1909 „ „ „ другихъ желѣз. дорогъ	325.104 „

Очер. № 305. Наемъ подвижного состава:

1907 г.—аренда вагоновъ . . .	1.282.094 р. 80 к.	
провозъ вагоновъ . . .	127.449 „ 39 „	1.409.544 р.
1908 г.—аренда вагоновъ . . .	1.079.861 „ — „	
провозъ вагоновъ . . .	75.463 „ — „	1.155.324 „
1909 г.—аренда вагоновъ . . .	625.690 „ 40 „	
провозъ вагоновъ . . .	95.468 „ 60 „	721.159 „

годахъ, такая переписка до сего времени оставалась безрезультатной.

Между тѣмъ, дѣйствительность, поскольку она отражается статистическими данными эксплуатационныхъ отчетовъ, представляетъ иногда весьма серьезные моменты. Для иллюстраціи ниже приводятся нѣсколько отчетныхъ цифръ изъ области товарнаго вагоннаго хозяйства Самаро-Златоустовской желѣзной дороги.

Т А Б Л И Ц А I.

Г О Д Ы.	Находилось на дорогѣ вагоновъ въ среднемъ въ мѣсяць.				Было использовано.		Не было использовано и находилось.						Пробѣгъ.	
	Собственныхъ.	Долгомъ по обмѣну.	Наятыхъ.	И т о г о.	Службою движенія.	Для хозяйствен. движенія.	На чужихъ дорогахъ.		Въ ремонтѣ или въ ожиданіи ремонта.	Подѣ жильемъ и складами.	Негодныхъ.	Въ избыткѣ.	Общій въ мѣсяць (въ тысячахъ).	Одного вагона въ сутки.
							Въ арендѣ.	Долгомъ по обмѣну.						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1907	13.759	632	3.689	18.080	10.092	1.184	1.536	414	1.513	184	60	3.097	25.945	85
1908	14.119	203	2.421	16.743	9.029	1.084	1.203	785	893	87	78	3.584	26.295	95
1909	14.546	281	1.813	16.640	10.027	834	1.015	492	853	70	133	3.216	25.612	89

Для коммерческаго движенія изъ общаго числа вагоновъ, находившихся на дорогѣ (т. е., за исключеніемъ вагоновъ, сданныхъ въ аренду и числившихся за другими дорогами долгомъ по обмѣну), утилизировались:

Т А Б Л И Ц А II.

Г О Д Ы.	Число вагоновъ на дорогѣ.	Число вагоновъ коммерческаго движенія.	Въ %% отъ общаго числа.
	гр.—5 (8—9) таб. I.	гр. 6 таб. I.	
1907 . . .	16.130	10.092	62,5
1908 . . .	14.755	9.029	61,2
1909 . . .	15.133	15.027	66,3

Избытокъ вагоновъ по отношенію къ общему числу вагоновъ, находившихся въ распоряженіи сл. движенія, составлялъ:

Т А Б Л И Ц А Ш.

Г О Д Ы.	Число вагоновъ коммерческаго движенія.	Избытокъ.	В с е г о.	%% избытка.
	Таб. I, гр. 6.	Таб. I, гр. 13.		
1907 . . .	10.092	3.097	13.189	23,5
1908 . . .	9.029	3.584	12.613	28,4
1909 . . .	10.027	3.216	13.243	24,3

Вмѣстѣ съ тѣмъ Самаро-Златоустовская дорога пользовалась вагонами чужихъ дорогъ, арендуя ихъ и задерживая обмѣнъ, что составляло среднимъ числомъ:

Т А Б Л И Ц А ІV.

Г О Д Ы.	Число вагоновъ, задержан. обмѣномъ.	Число вагоновъ, арендо- ванныхъ.	В с е г о.	Число вагоновъ, бывшихъ въ распоряжен. сл. движенія.	%% отно- шеніе чи- сель графъ 4 и 5.
	Таб. I, гр. 3.	Таб. I, гр. 4.		Таб. I, гр. 6—13.	
1907 .	632	3.689	4.321	13.189	32,8
1908 .	203	2.421	2.624	12.613	20,8
1909 .	281	1.813	2.094	13.243	15,8

Изъ приведенныхъ цифръ видно, что число вагоновъ, употреблявшихся на дорогѣ для коммерческаго движенія, ниже двухъ третей всѣхъ наличныхъ вагоновъ и избытокъ ихъ колеблется въ размѣрахъ отъ 23,5% до 28,4% всего числа вагоновъ, находившихся въ распоряженіи сл. движенія, вмѣстѣ съ тѣмъ дорогою ежегодно арендуются и задерживаются обмѣномъ отъ 15,8 до 32,8% отъ того же числа вагоновъ.

Сколько-нибудь исчерпывающаго объясненія этихъ явленій вагоннаго хозяйства въ отчетахъ дороги не имѣется и при современномъ положеніи дѣла не можетъ быть дано, почему переписка контроля съ управленіемъ дороги по этому предмету обычно остается безрезультатной и контроль не въ состояніи сдѣлать твердое, обоснованное на отчетныхъ данныхъ, заключеніе о важнѣйшей отрасли желѣзнодорожнаго хозяйства.

Не касаясь вопросов о рациональности и целесообразности практикуемых на желѣзныхъ дорогахъ приѣмовъ техники движенія, нельзя не принять во вниманіе, что главнѣйшимъ моментомъ, неблагопріятно отражающимся на всемъ процессѣ оборота вагоновъ, является простой вагоновъ на станціяхъ внѣ графика движенія поѣздовъ. На Самаро-Златоустовской дорогѣ, на примѣръ, въ 1909 году получились такіе результаты: средняя теоретическая скорость движенія одиннадцати товарныхъ и четырехъ ускоренныхъ поѣздовъ съ остановками по графику равнялась 12,67 верстъ въ часъ, какъ это видно изъ таблицы 5-й.

Т А Б Л И Ц А V.

№№ по порядку.	Наименованіе поѣздовъ.	№№ поѣздовъ.	Часовая скорость съ остановками.
1	Ускоренный.	991	17,60
2	„	992	14,97
3	„	31	14,73
4	„	998	13,31
5	Товарный.	41	12,39
6	„	42	11,41
7	„	43	11,91
8	„	44	10,93
9	„	45	12,09
10	„	46	11,84
11	„	47	11,88
12	„	49	12,57
13	„	51	12,11
14	„	53	11,50
15	„	55	10,88
		Въ среднемъ.	12,67

Между тѣмъ, средній суточный пробѣгъ товарнаго вагона достигъ только 89 вер. (какъ это видно изъ таблицы 1), т. е. вагоны при движеніи по графику должны были находиться въ поѣздахъ лишь $\frac{89}{12,67} = 7$ часовъ въ сутки, а остальные 17

часовъ поглощаются ихъ простоемъ на станціяхъ подъ нагрузкой, выгрузкой и въ ожиданіи.

За отсутствіемъ на російскихъ желѣзныхъ дорогахъ точнаго учета такого простоя вагоновъ, не должно казаться страннымъ, что ни желѣзнодорожный контроль, ни администрація дорогъ во многихъ случаяхъ не имѣютъ въ своемъ распоряженіи обоснованныхъ, на точныхъ цифрахъ, данныхъ для сужденій о многообразныхъ явленіяхъ въ сферѣ работы товарнаго состава на дорогахъ.

При современномъ положеніи успѣшность наилучшаго использованія товарнаго парка всецѣло зависитъ отъ степени талантливости, освѣдомленности и служебной добросовѣстности многочисленныхъ исполнителей, при отсутствіи гарантій, создаваемыхъ порядкомъ, при которомъ вполне осуществимъ ежечасный надзоръ распорядителя за дѣятельностью каждаго изъ исполнителей.

По отношенію къ простоямъ вагоновъ на станціяхъ гарантія создается только примѣненіемъ такого порядка учета простоя вагоновъ (груженыхъ и порожнихъ отдѣльно), при которомъ, безъ особыхъ затрудненій было бы возможно судить о дѣятельности каждой станціи въ каждый данный моментъ, по отправленію каждаго поѣзда, въ любомъ направленіи *). Только такой учетъ (но отнюдь не суточный учетъ, общій для массы вагоновъ всѣхъ направленій), послѣдовательно примѣняемый, дастъ матеріалы, необходимые какъ распорядителямъ для рациональнаго руководства движеніемъ на основаніяхъ неоспоримыхъ и достаточно рельефныхъ данныхъ, такъ и контролю для возможности составленія обоснованныхъ на математическихъ величинахъ ревизіонныхъ сужденій.

Изложенное, по мнѣнію контроля, даетъ достаточныя основанія къ пожеланіямъ:

- 1) ассигнованія кредитовъ по оч. № 305 расходныхъ смѣтъ каз. жел. дорогъ на наемъ подвижнаго состава, въ соотвѣтствіи съ заданіями, принимаемыми при утвержденіи доходныхъ смѣтъ,
- и 2) въ особенности, установленія на дорогахъ такого порядка учета простоя товарнаго состава, при которомъ возможно было бы судить о ежедневной дѣятельности станцій по отправленію отдѣльно груженаго и порожняго состава, по каждому изъ дѣйствующихъ направленій съ каждымъ изъ отправляемыхъ поѣздовъ.

Главный контролеръ (подпись).

Старшій Контролеръ (подпись).

*) Потребность такого учета уже давно признана специалистами желѣзнодорожнаго дѣла и въ послѣдніе годы сдѣланы серьезные шаги по выработкѣ методовъ этого учета, какъ на примѣръ, предложенный начальникомъ сл. движенія Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ инженеромъ Щегловитовымъ графическій способъ контроля простоя вагоновъ по направленіямъ.

Правила перевозки мелочныхъ грузовъ.

(Введены приказомъ № 64 отъ 14 апрѣля 1910 г.).

1. Мелочные грузы могутъ нагружаться въ отдѣльные вагоны лишь при условіи слѣдованія всѣхъ отправокъ, помѣщенныхъ въ вагонъ на одну и ту же станцію назначенія и при условіи заполненія свыше половины общей вмѣстимости вагона, въ противномъ случаѣ такіе грузы могутъ помѣщаться только въ сборные вагоны.

Примѣчаніе. Исключеніе изъ этого правила составляютъ грузы, которые по своимъ свойствамъ не могутъ быть погружаемы вмѣстѣ съ другими грузами, какъ напримѣръ: взрывчатые, легковоспламеняющіяся и опасныя вещества, зловонныя и вообще грузы, которые при совмѣстной погрузкѣ могутъ причинить порчу другихъ грузовъ (напримѣръ, нельзя грузить жидкость съ мануфактурою).

2. Сборные вагоны составляются станціями: Батраки, Самара, Кинель, Похвистнево, Абдулино, Раевка, Уфа, Кропачево, Златоустъ и Челябинскъ. Мелочные грузы помѣщаются въ тотъ или другой сборный вагонъ въ зависимости отъ его назначенія. Каждому сборному вагону присвоивается особый №.

Перечень сборныхъ вагоновъ, составляемыхъ перечисленными станціями, ихъ нумерація и раіонъ обращенія указанъ въ прилагаемой къ правиламъ таблицѣ.

3. Когда сборные вагоны поступаютъ съ чужихъ дорогъ (М.-Казанской, С.-Вяземской и Ташкентской) для слѣдованія транзитомъ на ст. Челябинскъ и на дороги за нею лежащія безъ отгрузки на какой-либо станціи Самаро-Златоустовской дороги, то такіе вагоны пропускаются безъ подсортировки съ транзитными поѣздами.

Въ тѣхъ же случаяхъ, когда сборные вагоны поступаютъ съ чужихъ дорогъ съ отгрузкою на какой-либо станціи Самаро-Златоустовской дороги или съ грузами по назначенію на разныя дороги, какъ напримѣръ съ Ташкентской по назначенію на М.-Казанскую, С.-Вяземскую или Сибирскую дорогу, то такіе сборные вагоны подлежатъ передѣлкѣ въ порядкѣ, указанномъ въ таблицѣ.

4. Главными станціями для сортировки грузовъ являются Батраки, Самара, Уфа и Кинель.

Чтобы уменьшить простой сборныхъ вагоновъ изъ-за переработки въ нѣсколькихъ пунктахъ, а также, чтобы болѣе равномерно распредѣлить эту работу между указанными главными станціями сортировки мелочныхъ грузовъ, устанавливается слѣдующій порядокъ:

А. Для четнаго направленія:

а) станція Батраки въ тѣхъ случаяхъ, когда въ принимаемыхъ ею сборныхъ вагонахъ имѣется отгрузка на станціи Самара, или далѣе на какой-либо станціи участка Самара-Юматово, пропускаетъ такіе вагоны безъ подсортировки до станціи Самара, а когда въ сборныхъ вагонахъ имѣются грузы по назначенію въ Уфу или на станціи участка Черниковка-Полетаево, пропускаетъ до станціи Уфа и полная подсортировка такихъ вагоновъ уже лежитъ на обязанности этихъ станцій;

б) станція Кинель при приѣмѣ съ Ташкентской мелочныхъ грузовъ, слѣдующихъ въ Уфу или далѣе съ отгрузкою на станціяхъ участка Уфа-Полетаево, пропускаетъ такіе вагоны до станціи Уфа.

Б. Для нечетнаго направленія:

а) станція Златоустъ—сборные вагоны, поступающіе съ Сибирской дороги съ первою отгрузкою на станціи Уфа, или далѣе до Смышляевки, пропускаетъ такіе вагоны до станціи Уфа;

б) станція Уфа—сборные вагоны съ первою отгрузкою въ Кинель на Ташкентскую пропускаетъ безъ подсортировки до станціи Кинель;

в) станція Кинель—сборные вагоны, поступающіе съ Ташкентской дороги съ отгрузкою въ Самарѣ пропускаетъ безъ сортировки до станціи Самара.

5. Изъ таблицы усматривается, что для доставленія мелочныхъ грузовъ на станціи своей дороги, составляются особые сборные вагоны для слѣдующихъ участковъ дороги:

Батраки—Самара,
Самара—Похвистнево,
Похвистнево—Абдулино,
Абдулино—Раевка,
Раевка—Уфа,
Уфа—Кропачево,
Кропачево—Златоустъ,
Златоустъ—Челябинскъ.

Эти сборные вагоны именуется участковыми сборными вагонами.

6. Участковые сборные вагоны слѣдуютъ въ предѣлахъ участковъ ихъ обращенія съ опредѣленными поѣздами, №№ коихъ указываются въ книжкахъ расписанія движенія поѣздовъ.

Поѣзда, предназначенные для перевозки сборныхъ грузовъ сопровождаютъ одними и тѣми же особо назначаемыми для обслуживанія этихъ поѣздовъ кондукторскими бригадами изъ

лицъ болѣе опытныхъ и заслуженныхъ. Бригады эти обслуживаютъ поѣзда по особымъ расписаніямъ, составляемымъ завѣдывающимъ кондукторскими бригадами.

7. Сборные вагоны принимаются главными кондукторами съ провѣркою натурою всего груза и вагоны эти по участку слѣдуютъ за замками главнаго кондуктора.

8. Перевозка мелочныхъ отправокъ съ товарными поѣздами для выгрузки по станціямъ, помимо сборныхъ вагоновъ, въ вагонахъ за пломбами, строго воспрещается и о каждомъ такомъ случаѣ станція, получившая неправильно грузъ, должна немедленно телеграфировать начальнику распорядительной станціи, отправившей на участокъ такой вагонъ, мѣстнымъ ревизору движенія и начальнику отдѣленія, а также начальнику конторы движенія.

9. Въ эти же участковые сборные вагоны всѣ промежуточные станціи грузятъ всѣ свои мелочные грузы, какъ по назначенію на станціи своего участка, такъ и на станціи другихъ участковъ и чужихъ дорогъ. Такіе грузы на конечной станціи движенія участковаго сборнаго вагона перегружаются, смотря по назначенію груза, или въ сборный вагонъ сосѣдняго участка, или въ передаточный сборный вагонъ.

10. Для сортировки и доставки мелочныхъ грузовъ, слѣдующихъ съ промежуточныхъ станцій на станціи другихъ участковъ, или на чужія дороги устанавливается слѣдующій порядокъ:

А. Для четнаго направленія:

а) мелочные грузы съ участка Обшаровка—Кряжъ подсортировываются станціею Самара,

б) съ участковъ между Самарой и Уфой передаются станціями Кинель, Похвистнево, Абдулино и Раевка въ передаточный сборный вагонъ,

в) съ участка Уфа—Кропачево на участокъ Златоустъ—Челябинскъ станція Кропачево посылаетъ съ участковымъ сборнымъ поѣздомъ въ отдѣльномъ вагонѣ на станцію Златоустъ.

Б. Для нечетнаго направленія:

а) мелочные грузы съ участка Челябинскъ—Уржумка на участокъ Кропачево—Уфа станція Златоустъ посылаетъ въ отдѣльномъ вагонѣ по назначенію въ Кропачево съ участковымъ сборнымъ поѣздомъ,

б) съ участка Кропачево—Уфа мелочные грузы подсортировываются станціею Уфа,

в) съ участковъ между Уфою и Самарою передаются станціями Раевка—Абдулино, Похвистнево, Кинель въ передаточный сборный вагонъ.

11. Перевозка мелочныхъ грузовъ со станцій одного участка на другой, а также мелочныхъ грузовъ, слѣдующихъ съ промежуточныхъ маленькихъ станцій на чужія дороги, совершается, какъ указано въ §§ 9 и 10 настоящихъ „правиль“, при посредствѣ передаточныхъ сборныхъ вагоновъ.

Передаточные сборные вагоны обращаются между станціями Самара и Уфа въ поѣздахъ, указываемыхъ въ книжкахъ распisanія движенія поѣздовъ.

Передаточный сборный вагонъ обслуживается особымъ раздатчикомъ, который сдаетъ и принимаетъ мелочные грузы на станціяхъ: Самара, Кинель, Похвистнево, Абдулино, Раевка и Уфа. На промежуточныхъ станціяхъ пріема и выдачи грузовъ изъ передаточнаго сборнаго вагона не производится.

Прибывъ на станцію Абдулино, раздатчикъ сдаетъ на этой станціи мелочные грузы, слѣдующіе съ участка Смышляевка—Похвистнево на участокъ Абдулино—Шафраново, и принимаетъ грузы, слѣдующіе на участокъ Раевка—Юматово, а равно и на другіе участки своей дороги и на станціи чужихъ дорогъ, на востокъ отъ Абдулино лежащихъ. Прибывъ на станцію Раевка, раздатчикъ сдаетъ мелочные грузы, полученные имъ на станціяхъ Кинель, Похвистнево, Абдулино для участка Раевка—Юматово, и принимаетъ грузы, слѣдующіе съ участка Т.-Булакъ—Раевка на участки отъ Уфы до Челябинска и на станціи чужихъ дорогъ, за Челябинскомъ лежащія.

Соотвѣтственной передачей черезъ раздатчика передаточнаго сборнаго вагона обезпечивается перевозка мелочныхъ грузовъ съ промежуточныхъ станцій и въ нечетномъ направленіи отъ Уфы къ Самарѣ.

12. Съ поѣздомъ, назначеннымъ для передаточнаго сборнаго вагона, производится и пересылка участковыхъ сборныхъ вагоновъ, слѣдующихъ до начальной станціи соотвѣтственнаго участка.

13. Участковые сборные вагоны вскрываются на начальной станціи участка и передаются главному кондуктору участковаго сборнаго поѣзда съ провѣркою мѣсть натурою.

По прибытіи участковаго сборнаго вагона на конечную станцію участка, главный кондукторъ сдаетъ этотъ вагонъ станціи съ провѣркою мѣсть натурою.

14. Для помѣщенія главнаго кондуктора и раздатчика, въ участковые сборные поѣзда и въ поѣздъ съ передаточнымъ сборнымъ вагономъ надлежитъ помѣщать по одному вагону IV класса стараго типа (изъ числа красныхъ), преимущественно тормозные.

Какъ сборные вагоны, такъ и вагоны IV класса помѣщаются въ серединѣ поѣзда.

При недостаткѣ участковаго или передаточнаго сборнаго вагона для помѣщенія всѣхъ мелочныхъ грузовъ въ поѣздъ надлежитъ ставить дополнительный порожній крытый.

15. При погрузкѣ сборныхъ вагоновъ надлежитъ слѣдить за исполненіемъ слѣдующихъ условій:

чтобы нагружаемые товары, въ отношеніи ихъ тяжести, распредѣлялись равномерно по всей площади вагона.

При нагрузкѣ тяжеловѣсныхъ предметовъ съ легкими въ одинъ вагонъ, первые укладываются внизу, а послѣдніе наверху.

Грузы, слѣдующіе на ближайшія станціи, не должны быть закладываемы грузами для дальнѣйшихъ станцій, при чемъ нужно по возможности имѣть въ виду, какая дверь будетъ вскрыта для выгрузки на извѣстной промежуточной станціи.

Укладка мѣстъ въ сборныхъ вагонахъ должна производиться марками и наклейками наружу.

Хотя между грузами долженъ оставаться проходъ, тѣмъ не менѣе нагрузка должна быть самая устойчивая, въ предупрежденіе паденія и порчи мѣстъ при движеніи вагона въ пути или на маневрахъ.

Каждое мѣсто, загружаемое въ сборный вагонъ, должно быть безусловно четко замаркировано и уложено въ вагонъ такимъ образомъ, чтобы станціи отгрузки или выгрузки не встрѣчали никакихъ препятствій къ правильной и быстрой работѣ по выгрузкѣ или повѣркѣ находящихся въ вагонѣ мѣстъ.

Соблюденіе послѣдняго условія особенно важно при нагрузкѣ участковыхъ и общихъ сборныхъ вагоновъ, для чего рекомендуется производить нагрузку сборныхъ грузовъ не къ лобовымъ стѣнкамъ вагона, а къ боковымъ, при чемъ такимъ образомъ, чтобы вдоль вагона и между дверьми получался подлѣ грузовъ крестообразный проходъ, а также укладывать мѣста марками наружу.

16. Работа по сортировкѣ вагоновъ на станціяхъ Батраки, Самара, Кинель и Уфа должна быть поручена опытнымъ вѣсовщикамъ.

Весь грузъ долженъ быть перевзвѣшиваемъ и должно обращать самое строгое вниманіе на состояніе тары и о всякомъ случаѣ, хотя бы даже незначительнаго поврежденія тары или упаковки, если даже таковыя имѣютъ только слѣды поврежденія, немедленно сообщать жандармской полиціи и составлять акты.

Рабочіе по сортировкѣ грузовъ должны назначаться изъ числа заслуживающихъ наибольшаго довѣрія, переводя ихъ, по возможности, въ разрядъ постоянныхъ съ оплатою содержанія помѣсячно.

Сортировочныя платформы и сортировочныя пакгаузы, а также сортируемые вагоны должны находиться подъ постоянною охраною.

Наблюденіе за работами по сортировкѣ должно быть возложено на отвѣтственнаго смотрителя товарнаго двора или помощника начальника станціи.

Вагоны, предназначенные для погрузки мелочныхъ грузовъ, тщательно осматриваются въ отношеніи исправности отъ подмочки, исправности люковъ и дверныхъ запоровъ. Для облегченія работы грузчиковъ по размѣщенію отправокъ и въ предупрежденіе засылки грузовъ на вагонахъ дѣлаются надписи или наклейки съ указаніемъ назначенія сборныхъ вагоновъ.

На прочихъ станціяхъ руководство работами по сортировкѣ и наблюденіе за точнымъ выполненіемъ настоящихъ правилъ возлагается на начальниковъ станцій, а обязанности станціонныхъ служащихъ по сортировкѣ (помощниковъ, кассировъ, вѣсовщиковъ) должны быть указаны въ особыхъ расписаніяхъ, утвержденныхъ участковымъ ревизоромъ движенія.

17. Во избѣжаніе просрочки въ доставкѣ грузовъ, мелочные грузы не должны задерживаться на станціяхъ Батраки, Самара, Кинель и Уфа сортировкой свыше восьми часовъ дневного времени, а на остальныхъ распорядительныхъ станціяхъ должны отправляться съ первымъ участковымъ или передаточнымъ сборнымъ вагономъ.

На промежуточныхъ станціяхъ отцѣпка сборныхъ вагоновъ воспрещается и къ приходу участковаго сборнаго поѣзда должно быть достаточное количество рабочихъ для выгрузки и нагрузки.

Также надо поступать распорядительнымъ станціямъ въ отношеніи слѣдованія безъ задержки передаточнаго сборнаго вагона.

Въ случаяхъ значительной выгрузки распорядительная станція, отправляя отъ себя поѣздъ, должна тотчасъ телеграфировать станціи значительной выгрузки.

18. При сортировкѣ надлежитъ обратить особое вниманіе на большую нагрузку вагона. Станціи сортировки мелочныхъ грузовъ ежедневно представляютъ въ контору движенія отчетныя свѣдѣнія о произведенной сортировкѣ на установленныхъ для сего бланкахъ.

19. Указанный въ §§ 1—17 порядокъ отправки мелочныхъ грузовъ относится къ грузамъ малой скорости. Что же касается грузовъ большой скорости, то имѣя въ виду, что на доставку этихъ грузовъ полагается болѣе сокращенный срокъ, перевозка ихъ должна производиться исключительно въ поѣздахъ №№ 7, 8, 11 и 12, а также въ тѣхъ поѣздахъ, о коихъ будетъ дано особое указаніе въ книжкѣ расписанія хода поѣздовъ, или о коихъ будетъ сдѣлано особое распоряженіе начальникомъ службы движенія.

Начальникъ сл. движенія (подпись).

Т А Б Л И Ц А

съ указаніемъ станціи составленія, назначенія и участковъ обращенія сборныхъ вагоновъ.

Для четнаго направленія.

Станціи назначенія и участки обращенія сборныхъ вагоновъ.	Станціи составленія сборныхъ вагоновъ.									
	Батраки.	Самара.	Кинель.	Похвистнево.	Абдулино.	Раевка.	Уфа.	Кропачево.	Златоустъ.	Челябинскъ.
	№№, присвоенные сборнымъ вагонамъ.									
Станціи:										
С.-Азіатской дор.	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ташкентской дор.	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Челябинскъ	6	22	—	—	—	—	60	—	—	—
Пермской дор.	8	24	—	—	—	—	62	—	—	—
Сибирской дор.	10	26 ⁴⁾	—	—	—	—	64 ⁴⁾	—	—	—
Самара	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кротовка съ вѣтвью.	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—
Бугурусланъ	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—
Уфа	14	32	90 ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—
Станціи участковъ:										
Обшаровка—Кряжъ	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Смышляевка—Подбѣл.	—	34	—	—	—	—	—	—	—	—
Похвистнево—С.-Гирь	—	36	—	36 ¹⁾	—	—	—	—	—	—
Абдулино—Шафраново	—	38	—	—	38 ¹⁾	—	—	—	—	—
Раевка—Юматово	—	40	—	—	—	40 ¹⁾	—	—	—	—
Черниковка—Симская	—	—	—	—	—	—	66	—	—	—
Кропачево—Кусин. пл.	—	—	—	—	—	—	68	68 ¹⁾	—	—
Златоустъ—Челябинскъ	—	—	—	—	—	—	70	80 ²⁾	70 ¹⁾	—
Смышляевка—Юматово	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Шакша—Полетаево	20	42	—	—	—	—	—	—	—	—
Бузулукъ	—	44	—	—	—	—	—	—	—	—
Оренбургъ	—	46	—	—	—	—	—	—	—	—
Ташкентъ и за Ташкентъ	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—
Станціи Ташкентской дороги, кромѣ Бузулука и Оренбурга	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—
Передат. сборный вагонъ участка Самара—Уфа	—	102 ³⁾	—	—	—	—	—	—	—	—

Примѣчанія: Сборнымъ вагонамъ четнаго направленія присвоена четная нумерація.

1) Сборные вагоны №№ 36, 38, 40, 68 и 70 станціями Похвистнево, Абдулино, Раевка, Кропачево и Златоустъ только пополняются какъ своими грузами, такъ и полученными съ передаточныхъ сборныхъ вагоновъ.

2) Въ сборномъ вагонѣ № 80 слѣдуютъ мелочные грузы съ участка Уфа—Кропачево на участокъ Златоустъ—Челябинскъ.

3) Съ передаточнымъ сборнымъ вагономъ № 102 разрѣшается станціи Самара посылать грузы по назначенію на станціи Похвистнево, Абдулино, Раевка и Уфа.

4) При наличіи мелочнаго груза на станціи Забайкальской и Китайской таковой грузъ выдѣляется въ отдѣльный сборный вагонъ № 104 и отправляется изъ Самары одновременно съ передаточнымъ поѣздомъ до Уфы, гдѣ пополняется Уфой и отправляется транзитнымъ поѣздомъ въ Челябинскъ.

5) Станція Кинель составляетъ сборный вагонъ № 90 только тогда, когда въ получаемыхъ ею сборныхъ вагонахъ съ Ташкентской дороги имѣется грузъ по станціямъ отъ Тургеневки до Юматово включительно. Взявъ этотъ грузъ для помѣщенія въ вагонъ № 34 или для передачи въ вагонъ № 102, остальной грузъ восточнаго направленія станція Кинель помѣщаетъ въ сборный вагонъ № 90 и на обязанности станціи Уфа лежитъ уже разсортировка его по остальнымъ направленіямъ, указаннымъ въ таблицѣ.

Т А Б Л И Ц А

съ указаніемъ станціи составленія, назначенія и участковъ обращенія сборныхъ вагоновъ.

Для нечетнаго направленія.

Станціи назначенія и участки обращенія сборныхъ вагоновъ.	Станціи составленія сборныхъ вагоновъ.									
	Челябинскъ	Златоустъ.	Кропачево.	Уфа.	Раевка.	Абдулино.	Похвистнево.	Кинель.	Самара.	Батраки.
	№№, присвоенные сборнымъ вагонамъ.									
Станціи:										
С.-Вяземской д. и за нею лежащ. д.	7	—	—	—	—	—	—	35 ³⁾	27	31
М.-Казанской д. и за нею лежащ. д.	5	—	—	—	—	—	—	37 ³⁾	29	33
Ташкентской и С.-Азіатской дор.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Станціи участковъ:										
Полетаево—Уржумка	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кусин. пл.—У.-Катавъ . . .	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—
Кропачево—Уфа	—	13 ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—	—
Симская—Уфа	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—
Уматово—Давлекан.	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—
Раевка—Т.-Буланъ	—	—	—	19	19 ²⁾	—	—	—	—	—
Абдулино—Бугуруславъ . . .	—	—	—	21	—	21 ²⁾	—	—	—	—
Похвистнево—Смышл.	—	—	—	23	—	—	23 ²⁾	—	—	—
Самара	—	—	—	25	—	—	—	39 ³⁾	—	—
Кряжъ—Батраки	—	—	—	—	—	—	—	41 ³⁾	25	—
Станціи Самаро-Златоуст. дороги	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Передаточный сборный вагонъ.										
Уч. Уфа—Самара	—	—	—	101	—	—	—	—	—	—

Примѣчанія: Сборнымъ вагонамъ присвоена нечетная нумерація въ соотвѣтствіи съ нумераціей, присвоенной поѣздамъ этого же направленія.

¹⁾ Въ сборномъ вагонѣ № 13 слѣдуютъ мелочные грузы съ участка Челябинскъ—Уржумка на участокъ Кропачево—Уфа.

²⁾ Сборные вагоны №№ 19, 21 и 23 станціями Раевка, Абдулино, Похвистнево только пополняются какъ своими грузами, такъ и полученными съ передаточныхъ сборныхъ вагоновъ.

³⁾ Станція Кинель производитъ означенную сортировку при полученіи отъ Ташкентской д. сборныхъ вагоновъ съ выгрузкою въ Кинель или съ грузами по назначенію на востокъ.

СПРАВКА

о Дальне-Восточномъ поѣздѣ № 998, прослѣдовавшемъ по Самаро-Златоустовской жел. дор. въ періодъ времени съ 24-го февраля по 16 іюня 1910 г. включительно.

Количество поѣздовъ.	Количество вагоновъ.	Общее количество вѣса груза.	Среднее количество вагоновъ на поѣздъ.	Средняя нагрузка на вагонъ.
30	895	443.957,06 пуд.	30	496 пуд.

Докладъ Совѣту Управленія дороги о введеніи на Самаро-Златоустовской дорогѣ премій по утилизаціи подвижнаго состава и объ испрошеніи для сего по смѣтѣ 1911 г. необходимаго кредита.

Постановленіе совѣта отъ 2 апр. 1910 г. за № 608.

Предписаніемъ № 3578/38 отъ 16/17 февраля 1909 г., Управление жел. дор., по приказанію Его Высокопревосходительства Господина Министра Путей Сообщенія, предложило принять мѣры къ введенію на дорогахъ утвержденного Комитетомъ Управленія ж. д. по журналу отъ 29 октября 1908 г. „Временнаго положенія о преміяхъ по утилизаціи подвижнаго состава“.

Внести въ смѣту 1911 г. по отд. VII, Гл. I необходимую сумму для оплаты преміи по преміямъ №№ 1 и 4 въ размѣрѣ 18.000 р.

Означенное Временное Положеніе предусматриваетъ четыре случая премированія:

- 1) за улучшеніе работы товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ,
- 2) за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ,
- 3) за улучшеніе маневровой работы постоянныхъ станціонныхъ паровозовъ и
- 4) за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода.

За Предсѣдат.
(подпись).

Согласно этому „Временному положенію“ единичныя расцѣпочныя ставки и нормы для премій по утилизаціи подвижнаго состава опредѣляются совѣтомъ управленія дороги. Предварительная разработка ставокъ и нормъ производится въ особой комиссіи, въ составъ коей входятъ члены управленія дороги и представитель мѣстнаго контроля. Кромѣ того, при желаніи, въ комиссіи можетъ принимать участіе и членъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ.

Члены:

(подписи).

При разработкѣ нормъ комиссія руководствуется результатами утилизаціи подвижнаго состава, достигнутыми вслѣдствіе примѣненія премій въ предыдущіе періоды. Первоначально же нормы устанавливаются по данымъ о результатахъ утилизаціи дорогою подвижнаго состава за прежнее время.

Расходъ на уплату премій по утилизаціи подвижнаго состава относится на кредиты, ассигнуемые по соотвѣтствующимъ очереднымъ номерамъ эксплуатаціонной смѣты.

Объявленіе результатовъ премированія и выдача премій производится въ сроки, установленные совѣтомъ мѣстнаго управленія, но не позже 1 сентября слѣдующаго за отчетнымъ года.

Къ этимъ основнымъ правиламъ, кои должны быть соблюдаемы при введеніи премированія, надлежитъ добавить, что, согласно вышеуказанному предписанію Управленія ж. д. за № 3578/38 отъ 16/17 февраля 1909 г., впредь до выясненія опытнымъ путемъ

необходимыхъ данныхъ для правильнаго опредѣленія нормъ работы подвижнаго состава, наибольшій размѣръ отчисленія для уплаты премій служащимъ, заработавшимъ таковую, долженъ быть ограниченъ въ теченіе перваго опытнаго года дѣйствія на данной дорогѣ, премій по утилизаціи подвижнаго состава, по каждой изъ нихъ въ отдѣльности суммою, равною 6% отъ общаго содержанія сихъ служащихъ за опытный періодъ первоначальнаго примѣненія премій. Прежде чѣмъ приступить къ разработкѣ данныхъ по введенію премій на Самаро-Златоустовской дорогѣ, представилось необходимымъ, для всесторонняго освѣщенія этого вопроса, ознакомиться съ положеніемъ этого дѣла на другихъ дорогахъ, а равно и матеріаломъ, имѣющимся въ распоряженіи Самаро-Златоустовской дороги.

Нѣкоторыя изъ этихъ премій уже введены на Юго-Западныхъ, Южныхъ и Екатерининской жел. дор.

По Южнымъ дорогамъ уже имѣется и матеріаль о результатахъ введенія этой преміи.

Надлежитъ обратить особое вниманіе, что какъ Южныя, такъ и Екатерининскія дороги для введенія премій испрашивали особое ассигнованіе по отд. VII, гл. 1, Екатерининская дорога въ докладѣ совѣту отмѣчаетъ, „что это сдѣлано въ виду того, что ассигнованія по подлежащимъ №№ смѣты испрошены по выяснившимся даннымъ за прежніе годы безъ принятія во вниманіе отчисленной для выдачи преміи. Кромѣ того, всѣ очередные №№, по которымъ при дѣйствіи преміи получается экономія, имѣютъ ассигнованіе, измѣняющееся въ зависимости отъ измѣненія пробѣговъ, при дѣйствіи же преміи достигается сокращеніе пробѣговъ, слѣдовательно и смѣтныхъ ассигнованій.

Комитетомъ Управленія жел. дор. для выдачи премій за послѣдніе четыре мѣсяца 1909 г. согласована внесенная въ смѣту Екатерининской дороги на 1910 г. по отд. VII, гл. 1 сумма въ размѣрѣ 60.000 р.

Переходя къ вопросу объ установленіи премій на Самаро-Златоустовской дорогѣ, надлежитъ отмѣтить, что, для введенія преміи № 1, охватывающей дѣятельность значительнаго числа агентовъ и благопріятные результаты коей должны тотчасъ дать улучшеніе въ использованіи пропускной способности дороги, имѣется достаточный матеріаль за 1909 г., къ разработкѣ коего въ особой комиссіи, какъ это предусмотрено § 2 „Временнаго положенія о преміяхъ“, можетъ быть приступлено теперь же.

Также не встрѣчается затрудненій къ введенію преміи № 4 за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода, такъ какъ отправленіе этихъ поѣздовъ производится уже съ конца 1908 г. и выдача премій можетъ быть введена установленіемъ опредѣленной платы за каждый составленный поѣздъ.

Что касается премій №№ 2 и 3, то введеніе ихъ надлежитъ поставить во вторую очередь, по полученіи и разработкѣ необходимаго матеріала.

Имѣя въ виду, что болѣе затруднительное и интенсивное движеніе начинается съ осенней кампаніи, представляется крайне желательнымъ введеніе премій №№ 1 и 4 уже съ 1 сентября текущаго 1910 г.

Что касается премій №№ 2 и 3, то таковыя ввести съ 1 января 1911 г. Результатъ воздѣйствія премій №№ 1 и 4 уже дастъ возможность ввести болѣе правильныя нормы для премій №№ 2 и 3.

Переходя къ разсмотрѣнію кредитнаго вопроса, принимая во вниманіе, что, согласно указанію Управленія ж. д., въ первый опытный годъ размѣръ выдачи премій не долженъ превышать 6% отъ общаго содержанія служащихъ по каждой преміи отдѣльно, для премированія служащихъ за сентябрь—декабрь по преміи № 1 потребовалась бы сумма въ размѣрѣ, не превышающемъ округленно 20.000 р. и по преміи № 4 округленно 8.000 р., всего 28.000 р.

По даннымъ Южныхъ дорогъ выдача преміи въ общей суммѣ не достигла 6%, почему указанную сумму изъ осторожности можно понизить до 18.000 р., т. е. до 4% отъ общаго содержанія служащихъ, имѣющихъ право на преміи №№ 1 и 4.

Означенную сумму надлежитъ внести въ смѣту 1911 г. по отд. VII, гл. 1-й.

Примѣчаніе. Расчетъ этой суммы сдѣланъ на основаніи слѣдующихъ данныхъ.

По преміи № 1 годовое содержаніе агентовъ сл. движенія 573.424 р., агентовъ сл. тяги 399.618 р., всего 973.042 р., отъ этой суммы 6% составитъ 59.382 р., а треть этой суммы (за четыре мѣсяца сентябрь—декабрь) дастъ округленно 20.000 р.

По преміи № 4 годовое содержаніе агентовъ сл. движенія 231.224 р. и агентовъ сл. тяги 176.508 р., всего 407.732 р., отъ этой суммы 6% составитъ 24.463 р., а треть этой суммы (за четыре мѣсяца сентябрь—декабрь) дастъ округленно 8.000 р.

По обѣимъ преміямъ №№ 1 и 4 общая выдача за треть года при 6% будетъ 28.000 р., а при 4% — $\frac{28.000 \times 4}{6} = 18.666$ р. или округленно 18.000 р.

Подписали: Начальникъ сл. тяги, инженеръ (подпись).

Начальникъ сл. движенія (подпись).

СОГЛАШЕНІЕ

между Сибирской, С.-Златоустовской и Пермской дорогами о передачѣ Челябинскаго узла въ вѣдѣніе Сибирской дороги.

(Введено приказомъ № 1237 отъ 30 іюня 1908 г.).

§ 1.

Цѣль соглашенія.

Настоящее соглашеніе имѣетъ цѣлью возможно болѣе объединить работу ст. Челябинскъ для достиженія а) большей простоты и скорости въ прохожденіи черезъ узелъ грузовъ и вагоновъ, б) уменьшенія станц. работы и в) сокращенія общаго числа служащихъ и общихъ расходовъ по содержанію этой станціи.

§ 2.

Граница дорогъ.

Съ введеніемъ въ дѣйствіе настоящаго соглашенія, границами между территоріями Сибирской, С.-Златоустовской и Пермской дор. служатъ входные семафоры С.-Златоустовской и Пермской дорогъ.

Всѣ зданія, кромѣ зданій и складовъ, состоящихъ въ распоряженіи участка сл. пути Сам.-Злат. дор., съ соотвѣтствующимъ вполне исправнымъ оборудованіемъ сооруженія пути, а также вся территорія въ предѣлахъ этой границы передается С.-Злат. и Пермскою дор. въ вѣдѣніе управленія Сибирской дороги.

Управленія С.-Злат. и Пермской жел. дор. устанавливаютъ, какіе изъ агентовъ должны находиться временно и постоянно на ст. Челябинскъ и высылаютъ списки ихъ въ управленіе Сибирской ж. д., по полученіи каковыхъ списковъ организуется мѣстная квартирная комиссія съ участіемъ представителей С.-Злат. и Пермской ж. д. Квартирная комиссія выдѣляетъ часть жилыхъ домовъ въ пользованіе агентовъ Сам.-Злат. и Пермской жел. дорогъ.

§ 3.

Личный составъ.

Одновременно съ передачей ст. Челябинскъ въ вѣдѣніе Сибирской дороги послѣдняя принимаетъ также всѣхъ постоянныхъ станціонныхъ техническихъ и коммерческихъ агентовъ сл. движенія Сам.-Злат. ж. д. и Пермской, находящихся на ст. Челя-

бинскъ, равно всѣхъ постоянныхъ агентовъ тяги, телеграфа и агентовъ околотка сл. пути, а равно и всѣхъ агентовъ, коихъ обязанности заключаются въ обслуживаніи путей, зданій и сооружений самой ст. Челябинскъ. Въ вѣдѣніе Сибирской дор. переходятъ также и тѣ агенты врачебной и матеріальной сл., кои до передачи предназначались, исключительно, для обслуживанія нуждъ станц. Челябинскъ. При чемъ тѣмъ изъ агентовъ упомянутыхъ дорогъ, которые переходятъ въ вѣдѣніе Сибирской ж. д., служба на Сибирской дор. должна считаться не со времени перехода, а непрерывно отъ поступления ихъ на Сам.-Златоустовскую и Пермскую дороги.

Примѣчаніе: С.-Златоустовской и Пермской дорогамъ предоставляется имѣть на ст. Челябинскъ по одному техническому агенту, которые, не пользуясь никакими распорядительными правами, могутъ присутствовать при осмотрѣ, сдачѣ и приѣмѣ составовъ прибывающихъ съ этихъ дорогъ и отправляемыхъ на нихъ поѣздовъ.

§ 4.

Обязанность по движению агентовъ ст. Челябинскъ Сибирской ж. д.

Всѣ функціи по движению поѣздовъ С.-Злат. и Пермской дор. на ст. Челябинскъ, какъ-то: приѣмъ, отправленіе поѣздовъ, и всѣ маневры съ ними, учетъ переходящихъ на ту или другую дорогу вагоновъ или вагонныхъ приспособленій (щитовъ, скотскихъ рѣшетокъ, колець и пр.), а также всѣ товарныя операціи, какъ-то: приѣмъ, отправленіе, полученіе, выдача, погрузка, сортировка и учетъ всякаго рода грузовъ и багажа, переселенцевъ и ихъ клади, проходящихъ черезъ Челябинскъ и прибывающихъ или отправляющихся съ этой станціи и, наконецъ, продажа всякаго рода пассаж. билетовъ принимаетъ на себя цѣликомъ Сибирская ж. д., при чемъ, однако, Сам.-Злат. и Пермская дороги оставляютъ за собой право назначать своихъ агентовъ на эту станцію, согласно § 10 соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Ст. Челябинскъ въ отношеніи технической части движенія поѣздовъ С.-Злат. и Пермской дор. должна исполнять распоряженія мѣстныхъ начальниковъ отд. сл. дв. С.-Злат. и Пермской ж. д., также руководствоваться приказами, наказами и др. распоряженіями, дѣйствующими на этихъ дорогахъ и могущихъ быть изданными впредь, каковыя посылаются на ст. Челябинскъ, равно и управленію Сиб. дор. управленіями С.-Злат. и Пермской дороги.

§ 5.

Передача товарныхъ вагоновъ.

Всѣ вагоны, прибывающіе на ст. Челябинскъ съ поѣздами С.-Злат. и Пермской дор., за исключеніемъ классныхъ и вагон. внутренняго сообщенія данной дор., считаются перешедшими на

Сиб. дор. въ предѣлахъ обмѣнныхъ обязательствъ съ момента сдачи ихъ главному кондуктору вмѣстѣ съ грузовыми документами подъ расписку агента Сиб. дор. по раздаточному списку.

Остающіеся при этомъ излишними отъ обмѣна вагоны засчитываются авансомъ въ счетъ обмѣна слѣдующихъ сутокъ и считаются перешедшими на Сибирскую дорогу, при чемъ на такіе вагоны передаточные документы составляются по формѣ № 1 общаго соглашенія.

§ 6.

**Порядокъ приѣма
и передача товарн.
вагоновъ и грузовъ.**

Всѣ вагоны и грузы, прибывающіе съ С.-Златоуст. и Пермской жел. дор. на ст. Челябинскъ, считаются переданными на Сибирскую дор. съ момента расписки дежурнаго по станціи въ путевомъ журналѣ главн. кондуктора, приведшаго поѣздъ и въ корешкѣ раздаточнаго списка. А вагоны и грузы, слѣдующіе съ Сибирской на С.-Злат. и Пермскую дор., считаются переданными въ Челябин. узлѣ съ момента расписки главн. кондук. и багажн. раздатчиковъ этихъ дорогъ въ книгѣ сдачи документовъ и грузовъ на поѣздъ въ принятіи поѣзда и багажа.

Полный приѣмъ и сдача поѣздовъ должны быть закончены въ теченіе одного часа по предъявленіи документовъ.

Срокъ этотъ увеличивается до двухъ часовъ, если въ поѣздахъ имѣются грузенія платформы.

По прибытіи на ст. Челябинскъ тов. поѣздовъ С.-Злат. и Пермской дор., главные кондуктора этихъ дорогъ, сопровождающіе поѣзда, предъявляютъ дежурному по ст. Челябинскъ раздаточныя тетради со всѣми приложеніями и поѣздные журналы. Дежурный по ст. удостовѣряетъ своей подписью въ поѣздныхъ журналахъ и перечняхъ, съ наложеніемъ штемпеля станцій, времени прибытія, числа и номеровъ вагоновъ, перешедшихъ съ этимъ поѣздомъ на Сибирскую жел. дорогу.

Кромѣ того, дежурный по станціи расписывается въ корешкахъ раздаточныхъ тетрадей въ полученіи всѣхъ грузовыхъ документовъ и удостовѣряетъ штемпелемъ время прибытія и исправность пломбъ по вагоннымъ листамъ, при чемъ съ этого момента составы поѣздовъ и грузы въ нихъ считаются переданными Сибирской жел. дорогѣ.

Если расписка не будетъ дана по истеченіи установленнаго срока, то поѣздъ считается принятымъ Сибирской дорогой.

Принятые за отчетныя сутки поѣздные журналы представляются начальникомъ ст. Челябинскъ по принадлежности начальникамъ движенія С.-Злат. и Пермской жел. дор. со всѣми приложеніями, раздаточныя же тетради, заполненныя расписками агентовъ, принявшихъ грузовые документы и грузеные вагоны, представляются въ подлежащія службы, а именно: въ сл. сборовъ

Сиб. и Пермской дор. и въ коммерческій отдѣлъ С.-Златоустовской дор.

Брезенты, снятые съ груза, прибывающаго съ С.-Злат. и Пермской дор., за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ § 46 соглашенія о прямомъ сообщеніи, возвращаются изъ Челябинска на ст. отправленія; остальные приспособленія какъ-то: рѣшетки и пр. идутъ въ обмѣнъ на общемъ основаніи.

Въ случаѣ же техническаго брака таковой вагонъ перегружается Сиб. ж. д. за счетъ С.-Злат. или Пермской ж. д., смотря по тому, съ какой изъ этихъ дорогъ прибылъ таковой.

При отправленіи поѣздовъ на С.-Злат. или Пермскую дор. агентъ Сибирской ж. д. на сформированные и готовые къ отправленію, осмотрѣнные въ техн. и коммерч. отношеніяхъ, поѣзда сдаетъ раздаточные списки со всеми относящимися къ нимъ грузовыми документами подъ расписку въ книгѣ сдачи документовъ на поѣзда принимающимъ поѣзда главнымъ кондукторамъ Сам.-Злат. или Пермской дор., обязаннымъ принимать поѣзда съ провѣркою пломбъ.

Въ коммерческомъ отношеніи передача вагоновъ и грузовъ производится по установленнымъ передаточнымъ вѣдомостямъ агентами Сиб. жел. дор. (безъ участія агентовъ Пермской и С.-Злат. дорогъ).

Суточные свѣдѣнія о переходѣ вагоновъ съ одной дороги на другую, съ указаніемъ номеровъ ихъ, баланса къ концу сутокъ, а также данныя по обороту щитовъ, рѣшетокъ, колець и пр. принадлежностей заносятся нач-омъ станціи ежедневно, за истекшія сутки, въ передаточныя вѣдомости и акты обмѣна (формы № 1 и 2 общ. согл.), которые составляются въ двухъ экземплярахъ и представляются въ тотъ же день начальникамъ сл. движенія и сборовъ Сиб., Пермской и С.-Злат. ж. д.

§ 7.

Технич. передача вагоновъ.

Обмѣнъ вагонами производится на ст. Челябинскъ на основаніи общаго соглашенія о пользованіи вагонами съ тѣмъ лишь отступленіемъ, что пріемка и сдача подвижного состава въ техн. отношеніи исполняется технич. агентами Сиб. дор., которые считаются въ то же время и техническими агентами Сам.-Злат. и Пермской ж. д. при чемъ въ протоколахъ передачи вагоновъ (форма № 6) никакихъ записей о неисправности вагоновъ и расцѣпки таковыхъ не дѣлается, а равно актовъ о браковкѣ вагоновъ не составляется, за исключеніемъ случаевъ, когда перегрузка вагоновъ подлежитъ отнесенію за счетъ Сам.-Злат. или Пермской ж. д., что должно быть удостовѣрено актомъ. Всѣ товарные вагоны, исключая требующихъ большаго ремонта и представляющихъ опасность для движенія, прибывшіе на ст. Челя-

бинскъ, въ технич. отношеніи считаются принятыми, ремонтъ прибывающихъ въ Челябинскъ вагоновъ производится распоряженіемъ и средствами Сиб. дор., при чемъ малый ремонтъ производится согласно пункту б § 11 настоящаго соглашенія, крупный же ремонтъ вагоновъ, поврежденныхъ въ предѣлахъ Сам.-Злат. и Пермской дор., за счетъ этихъ послѣднихъ, о чемъ составляется общая суточная вѣдомость на вагоны, прибывшіе съ С.-Злат. и Пермской дор., по каждой дорогѣ особо по прилагаемому образцу.

Суточная вѣдомость

о крупномъ ремонтѣ, подлежащемъ исполненію средствами Сиб. дор. въ товарныхъ вагонахъ, прибывшихъ съ.....
дороги.

За.....число.....мѣсяца.....года.

Серія и № вагон.	Фирма дороги.	№№ поѣздовъ.	Обозначеніе поврежденій.	Стоимость исправ.		Примѣчаніе.
				Руб.	К.	

Въ отношеніи вагоновъ, требующихъ исправленія крышъ вагоновъ ветхихъ Сиб. дор. поступаетъ по правиламъ общаго соглашенія

Примѣчаніе: Въ отношеніи вагоновъ съ просроченнымъ осмотромъ колесъ Манзеля надлежитъ поступать на точномъ основаніи циркуляра Управленія жел. дор. отъ 25 апрѣля 1906 г. за № 17558 и приложенныхъ къ нему временныхъ правилъ для срочнаго осмотра товарныхъ вагоновъ и исправленія колесныхъ паръ.

Подробная характеристика „вагоновъ, опасныхъ для движенія“, „крупный“ и „мелкій“ ремонтъ—должна быть составлена по взаимному соглашенію управл. заинтересованныхъ дорогъ.

Акты о браковкѣ вагоновъ по технической или коммерческой неисправности, подписанные нач-омъ уч. тяги или его замѣстителемъ и дежурнымъ по ст. Челябинскъ Сиб. дор., при расчетахъ за перегрузку, а также очистку порожнихъ вагоновъ принимаются безспорно Сам.-Злат. и Пермской дор. При чемъ эти послѣднія могутъ установить контроль за правильностью браковки вагоновъ Сиб. дор. (примѣнительно къ § 10 соглашенія о прямомъ сообщеніи). При обнаруженіи коммерч. неисправностей въ груженыхъ вагонахъ какъ наприм.: неисправность или отсутствіе пломбъ, открытіе люковъ и т. п. составляются акты на общемъ основаніи (§ 35 соглаш. о прям. сообщеніи), при участіи главнаго кондуктора С.-Злат. и Пермской дор., приведшаго поѣздъ.

Всѣ вагоны, отправляемые съ поѣздами въ предѣлы С.-Злат. и Пермской дор., считаются какъ въ коммерч., такъ и въ техническомъ отношеніяхъ, при чемъ степень неисправности ихъ должна быть не ниже обусловленной общ. соглаш. о взаимномъ пользованіи вагонами, при чемъ осмотрички Сиб. дор. при отправленіи поѣздовъ въ предѣлы С.-Злат. или Пермской дор. руководствуются порядкомъ, установленнымъ на означенныхъ дорогахъ по принадлежности.

§ 8.

По отношенію вагон. внутренняго сообщенія каждой изъ дорогъ вагоновъ классн., матеріальныхъ и специальныхъ, а также вагоновъ, приспособленныхъ для перевозки рабочихъ и для воинскихъ перевозокъ, начальникъ ст. Челябинскъ отсчитывается передъ упр. С.-Злат. и Пермской дор. по особо установлен. на сей предметъ на этихъ дорогахъ правиламъ. Всѣ специальные вагоны при слѣдованіи ихъ порожними должны быть запломбированы. Если С.-Злат. или Пермской дор. понадобится приспособлять или разоружить вагоны для перевозки войскъ въ Челябинскъ, то упр. этихъ дорогъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ обращаются съ требованіемъ объ исполненіи этой работы къ управ. Сиб. дор. и нужныя для сего приспособленія и матеріалы высылаютъ въ Челябинскъ. Въ случаѣ неимѣнія приспособленій на С.-Злат. или Пермской, эти послѣднія могутъ пользоваться приспособленіями Сиб. дор. входя на этотъ предметъ въ особое соглашеніе съ Сиб. дор. Всѣ эти работы выполняются Сиб. дор. за счетъ С.-Злат. или Пермской по дѣйствительной стоимости ихъ.

§ 9.

Объ обмѣнѣ вагонами.

Суточный обмѣнъ вагонами опредѣляется нормами, установленными по соглашенію начальниковъ договаривающихся дорогъ, на основаніи § 30 общ. сог. о взаимномъ пользованіи товарными вагонами. При возникновеніи кратковременныхъ затрудненій въ узлѣ по невозможности принятія всѣхъ прибывающихъ вагоновъ или отправленія таковыхъ со ст. Челябинскъ по причинѣ ограниченія или перерыва движенія на Сиб. или С.-Злат. и Пермской дор. размѣръ суточного притока вагоновъ на ст. Челябинскъ регулируется начальникомъ отд. сл. движенія Сибирской дор. по соглашенію съ начальниками отд. сл. движенія примыкающихъ дорогъ по возможности не позже, какъ за 24 ч., съ донесеніемъ о семъ начальникамъ сл. движ. всѣхъ трехъ дор. При возникновеніи же въ узлѣ или на одной изъ договаривающихся дорогъ затрудненій движенія, обуславливающихъ необходимость ограниченія установленныхъ нормъ обмѣна на срокъ

свыше трехъ сутокъ, надлежитъ въ точности руководствоваться §§ 41 и 42 общ. согл. о взаимномъ пользованіи тов. вагонами.

Расчеты по долгамъ вагонами и приспособленіями между Сиб., С.-Злат. и Пермской дорогами, равно порядокъ розыска и требованія ошибочно перешедшихъ вагоновъ и денежные расчеты по несвоевременному возмѣщенію такихъ вагоновъ производится на основаніяхъ, установленныхъ общ. соглаш. о взаимномъ пользованіи товарными вагонами.

§ 10.

**Отчетность по
учетамъ подвиж-
ного состава.**

Суточная техническая отчетность для сл. движенія С.-Злат. и Пермской дор. на ст. Челябинскъ, какъ-то: вѣдомость движенія поѣздовъ и вѣдомость прибытія и отправленія вагоновъ съ запада и на западъ отъ ст. Челябинскъ, равно другія свѣдѣнія, которыя могутъ потребоваться агентами Сиб. жел. дор. ст. Челябинскъ на бланкахъ, установленныхъ на С.-Злат. и Пермской жел. дор., ими представляются черезъ начальниковъ отд. сл. движенія названныхъ жел. дорогъ начальникамъ сл. движенія С.-Злат. и Пермской дор. по принадлежности.

Суточные свѣдѣнія о переходѣ вагоновъ съ одной дороги на другую съ указаніемъ №№ ихъ и баланса къ концу сутокъ, а также данныя по оборотамъ щитовъ, рѣшетокъ колець и пр. принадлежностей заносятся начальникомъ ст. Челябинскъ за истекшія сутки въ передаточныя вѣдомости и акты обмѣна по установленнымъ формамъ, которыя составляются въ 2-хъ экземплярахъ и представляются въ тотъ же день начальникамъ сл. движенія Сиб., С.-Злат. и Пермской жел. дор.

Кромѣ того, начальникъ названной станціи ежедневно не позже 6-ти часовъ утра телеграфируетъ по установленной формѣ начальникамъ сл. движенія и отдѣленій Сиб. дор., С.-Злат. и Пермской дор. о количественномъ за истекшія календарныя сутки переходѣ вагоновъ и приспособленій съ дороги на дорогу, съ подраздѣленіемъ ихъ, согласно установленнымъ формамъ и указываетъ разницу въ пользу той или другой дороги.

§ 11.

**Обязанности де-
по по техн. осмотру
и ремонту.**

Всѣ функціи депо ст. Челябинскъ Сиб. дор., какъ-то: осмотръ, ремонтъ, содержаніе прибывающихъ въ Челябинскъ паровозовъ, снабженіе ихъ матеріалами, водой и топливомъ, текущій ремонтъ товарн., вагоновъ (согласно § 7), чистка и текущій ремонтъ пас. вагон. содержаніе депо, водоснабженіе дежурныхъ комнатъ и пр. лежитъ на обязанности сл. тяги Сиб. дор. С.-Златоустовская и Пермская дороги возмѣщаютъ Сибир. дорогѣ только такіе расходы, которые зависятъ отъ пробѣга подвижного состава и

которые, слѣдовательно, не могутъ быть предусмотрѣны экспл. смѣтой Сиб. дор., а именно: ремонтъ паровозовъ и вагоновъ, какъ пассаж., такъ и товарныхъ, чистка пассажирскихъ вагоновъ и стоимость отпущенныхъ матеріаловъ.

Расчеты производятся на слѣдующихъ основаніяхъ:

а) Мелкій ремонтъ паровозовъ производится по записямъ машинистовъ въ ремонтной книгѣ за счетъ С.-Злат. и Пермской дор. и возмѣщаются по мѣсячнымъ счетамъ, препровождаемымъ начал. Челяб. уч. тяги нач. Злат. и Уфалейскаго участка тяги по формамъ и въ порядкѣ отчетности соотвѣтственно принятымъ на С.-Златоуст. и Пермской дор.

б) Управление Сиб. дор. ведетъ учетъ расходовъ по мелкому ремонту ея средствами товарн. вагоновъ, переходящихъ на ст. Челябинскъ въ сторону С.-Злат. и Пермской дор. и въ обратномъ направленіи. Итогъ этихъ расходовъ за каждый мѣсяць распределяется между Сибирской, Пермской и С.-Злат. дорогами, пропорціонально числу фактическихъ перешедшихъ товарныхъ вагоновъ въ каждую сторону. Примѣчаніе: Въ учетъ расходовъ по мелкому ремонту не входятъ расходы по ремонту, предвидѣнному циркуляромъ Упр. жел. дор. отъ 25 апрѣля 1906 г. за № 17558.

в) По текущему ремонту пассаж. вагоновъ управление С.-Злат. и Пермской дор. уплачиваетъ Сиб. по дѣйствительной стоимости по счетамъ этой послѣдней дор., при чемъ пріемка и сдача пассаж. вагон. С.-Злат. и Пермской дор. главн. кондукторамъ или старшимъ проводникамъ этихъ дорогъ производится по особымъ вѣдомостямъ, установленнымъ на этихъ дорогахъ.

г) За выданные матеріалы машинистамъ, истопникамъ и смазчикамъ, топливо, смазочный, освѣтительный и др. матеріалы представляется ежемѣсячно счетъ, удостовѣряемый квитанціями.

д) С.-Злат. и Пермская дор. уплачиваютъ Сибирской за чистку пассаж. вагоновъ по дѣйствительной стоимости израсходованныхъ рабочей силы и матеріаловъ, при чемъ всѣмъ дорогамъ предоставляется установить постоянную плату за очистку пассаж. вагоновъ по прошествіи шести мѣсяцевъ, на основаніи отчетныхъ данныхъ.

Примѣчаніе 1. Вагоны, слѣдующіе изъ Челябинска и отцѣпленные по горѣнію буксъ на первой отъ Челябинска станціи (Есаульская—Полетаево), исправляются средствами и за счетъ Сиб. дор.

Примѣчаніе 2. Всѣ счета составляются безъ начисленія 60% на рабочую силу. Вся переписка по взаимнымъ расчетамъ должна быть заключаема въ сроки, соотвѣтственно установленные на каждой изъ входящихъ въ настоящее соглашеніе дорогъ.

§ 12.

Маневры.

Необходимые по ст. Челябинскъ маневры выполняются Сибирской дор. Работавшіе на ст. Челябинскъ С.-Златоуст. дор. маневровые паровозы передачъ на Сибирскую не подлежатъ.

§ 13.

Техническая исправность поѣздовъ.

Заботы и технич. исправности отправляющихся изъ Челябинска поѣздовъ, а равно и устраненіе неисправностей въ вагонахъ, препятствующихъ безопасному движенію, лежатъ на обязанности агентовъ сл. тяги Сиб. дор., которые въ этомъ отношеніи должны руководствоваться правилами, дѣйствующими на этой дорогѣ, но не ниже требованія общ. соглашенія.

§ 14.

Бригады.

Кондукторскія и паровозныя бригады, а также истопники и чистильщики С.-Злат. и Пермской дор. во время нахождения ихъ на ст. Челябинскъ подчиняются начальнику и дежурному по станціи Челябинскъ и начальнику уч. Сиб. дор.

§ 15.

Кредиты.

Въ виду перехода ст. Челябинскъ въ вѣдѣніе Сибирской жел. дор., со дня фактическаго перехода этой станціи и до времени включенія кредитовъ по содержанию ст. Челябинскъ въ смѣту Сиб. дор., передаются, по соглашенію мѣстныхъ совѣтовъ С.-Златоустовской, Пермской и Сиб. дор., въ распоряженіе послѣдней всѣ кредиты въ предѣлахъ дѣйствующихъ смѣтъ, которые падаютъ на содержаніе путей, зданій и личнаго штата депо, водоснабженіе, содержаніе и ремонтъ подвижного состава, матеріал. складовъ, переданныхъ Сиб. дорогѣ.

§ 16.

Порядокъ и время передачи.

Ко дню перехода ст. Челябинскъ въ вѣдѣніе Сибирской жел. дор. агентамъ всѣхъ службъ ст. Челябинскъ, при ближайшемъ участіи и содѣйствіи ревиз. движ., ревиз. станц. счетов., представителей сл. пути, тяги, матеріальной, врачебной и телеграфа Сиб., С.-Злат. и Пермской дор., въ присутствіи представителей Государственнаго Контроля, составляется полная ситуація всего переданнаго, при чемъ всѣ описи пишутся въ 2-хъ экзempl., удостоверяемыхъ какъ агентами, ответственными за цѣлость передаваемого имущества, денегъ, багажа, грузовъ, пассаж. билетовъ, бланковъ строгой отчетности и пр., такъ и присутствовавшими при передачѣ лицами.

Одинъ экземпляръ каждой описи поступаетъ въ вѣдѣніе Сиб. дор., а другой передается по принадлежности Сам.-Злат. или Пермской дор., въ зависимости отъ того, которая изъ нихъ является сдающею.

Наличность желѣзнодорожныхъ грузовъ, находящихся въ вѣдѣніи таможеннаго вѣдомства, выясняется при содѣйствіи чиновъ мѣстной Челябинской таможни.

О положеніи на день передачи текущихъ счетовъ грузо-хозяевъ, размѣннаго фонда, авансовъ гл. кассы, бланковаго фонда и оборотовъ желѣзнодорожнаго отдѣленія государственной сберегат. кассы составляются ревизорами счетоводства и движенія отдѣльные акты также въ 2-хъ экземплярахъ, предназначенныхъ для сдающей и принимающей дорогъ.

Невостребованный и бездокументный багажъ и грузы съ истекшимъ законнымъ срокомъ, а равно найденные предметы Сам.-Злат. и Пермской дор. обязаны со ст. Челябинскъ убрать и отправить на свои центральные склады. Что же касается архивовъ С.-Злат. и Пермской дор., то въ виду необходимости постоянного полученія справокъ, они остаются при ст. Челябинскъ и съ переходомъ ея въ вѣдѣніе Сиб. дор.

Имѣющіеся въ управленіи С.-Злат. жел. дор. запасы пассаж. билетовъ и бланковъ строгой отчетности, заготовленные для ст. Челябинскъ, имѣютъ быть пересланы въ управленіе Сиб. дор. по особой описи, съ отнесеніемъ стоимости означенныхъ запасовъ на счетъ Сиб. дор.

§ 17.

**Сдача выручки
и представленіе от-
четности.**

Ст. Челябинскъ со дня передачи будетъ функционировать по коммерч. движенію, какъ станція Сиб. дор., считаясь въ отношеніи С.-Злат. и Перм. дор. станціей прямого сообщенія.

Независимо отъ сего она должна нести всю, установленную соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи между русскими дорогами, отчетность по передачѣ и представлять одинъ экземпляръ составленныхъ ею передаточныхъ вѣдомостей и передаточныхъ листовъ въ сл. сборовъ сдающей дор., а другой въ сл. сборовъ, принимающей дор.

Выручка и отчетность за время до дня передачи будетъ представлена станціей въ управленіе С.-Злат. дор., а за время со дня передачи будетъ представляться въ управленіе Сиб. дор.

Прибывшіе на ст. Челябинскъ съ Сам.-Злат. и Пермской дор., но не выданные до передачи и занесенные въ описи, грузы мѣстнаго и прямого сообщенія будутъ разматриваться, какъ грузы прямого сообщенія, прибывшіе послѣ перехода этой станціи въ вѣдѣніе Сиб. дор., почему эта дорога должна произвести по нимъ расчетъ съ участвовавшими въ перевозкѣ дорогами.

Такъ какъ ст., какъ тарифный пунктъ, остается безъ измѣненій, то при производствѣ расчетовъ за грузы, какъ прибывающіе въ Челябинскъ съ С.-Злат. и Пермской дор., такъ и отправляемые на нихъ изъ Челябинска, въ пользу Сиб. дор. поступаютъ установленные дѣйствующими тарифами и правилами дополнительные сборы, изъ провозной же платы въ пользу Сиб. дор. не отчисляется никакихъ долей.

Выплачиваемые ст. Челябинскъ наложенные платежи по грузамъ, не вошедшіе въ расчетныя вѣдомости, залогов по перевозкамъ, а равно переборы, выданные по реестрамъ сл. сборовъ С.-Злат. ж. д. и т. п. будутъ регулироваться Сиб. дор. по счетамъ 3-й категоріи.

Въ видахъ выясненія расчетовъ по выправкамъ, начетамъ, переданнымъ грузамъ и вообще по отчетности и перевозкѣ грузовъ С.-Злат. ж. д., агенты ст. Челябинскъ обязываются давать рев. счетов. и агентамъ управленія означенной дороги непосредственно всѣ необходимыя объясненія и справки. Отнесенныя на означенныхъ агентовъ выправки имѣютъ быть удерживаемы съ нихъ распорядкомъ Сиб. дор. по сообщеніямъ С.-Злат. дор.

§ 18.

Передача багажа и груза пассаж. скорости.

Пріемъ и передача багажа и грузовъ пассаж. скорости производятся натурою на ст. Челябинскъ агентами этой станціи и багажными раздатчиками С.-Злат. и Пермской дорогъ. Составленные агентами Сиб. ж. д. раздаточные списки на сдаваемые С.-Злат. и Пермской дор. багажъ и грузъ пассаж. скорости передаются багажн. раздатчикамъ. Принятіе багажа и грузовъ пассаж. скорости завѣряется порядкомъ, указаннымъ выше при принятіи грузовъ (§ 6 настоящаго соглашенія).

§ 19.

Служебная корреспонденція.

Вся служебная корреспонденція передается на ст. Челябинскъ на общ. основаніи и вмѣстѣ съ багажомъ и грузами пассаж. скорости по передаточнымъ вѣдомостямъ.

§ 20.

Вспомогательные поѣзда.

С.-Злат. ж. д. передаетъ свой вспомогательный поѣздъ, находящійся на ст. Челябинскъ, со всѣмъ его оборудованіемъ въ вѣдѣніе Сиб. дор., Сиб. ж. д. обязывается въ случаѣ происшествій съ поѣздами или порчи въ пути на уч. Челябинскъ—Златоустъ и Челябинскъ—Уфалей по требованію подлежащихъ агентовъ С.-Злат. или Пермской ж. д. высылать вспомогат. поѣзда съ рабочими и инструментомъ, при чемъ всѣ расходы, вызы-

ваемые высылкой вспомогат. поѣздовъ, относятся за счетъ С.-Злат. или Пермской дор. по принадлежности.

§ 21.

**Подача служеб-
ныхъ депешъ.**

Агенты, имѣющіе право на подачу служебныхъ телеграммъ на С.-Злат. и Пермской дор., пользуются такимъ же правомъ на ст. Челябинскъ Сиб. дор. для передачи своихъ телеграммъ на соответствующія дороги.

Агенты Сиб. дор. ст. Челябинскъ (общ. польз.) пользуются правомъ подачи служебныхъ телеграммъ въ адресъ станцій и упр. С.-Злат. и Пермской дорогъ.

§ 22.

**Ремонтъ теле-
графной линіи.**

Въ случаѣ поврежденія телеграфной линіи на первыхъ перегонахъ Челябинскъ — Полетаево и Челябинскъ — Есаульская, при отсутствіи агентовъ телеграфа С.-Злат. или Пермской дор. (соответственно), Сиб. дор. высылаетъ для исправленія поврежденій своихъ агентовъ телеграфа съ вознагражденіемъ за счетъ С.-Злат. или Пермской дор. по полож. Сиб. дор., а равно также Сиб. дор. дѣлаетъ изслѣдованія о поврежденіяхъ прямыхъ проводовъ между ст. Челябинскъ—Миассъ и Челябинскъ—Уфалей.

§ 23.

Телеграфн. корреспонденція, поступившая на ст. Челябинскъ по прямымъ проводамъ съ С.-Злат. и Пермской дор. и подлежащая къ передачѣ по вторымъ проводамъ на станціи и разъѣзды С.-Злат. и Пермской дороги, должна передаваться ст. Челябинскъ Сиб. дор. до станцій первыхъ дѣлений круговъ второго провода.

На подлинномъ написано:

Настоящій проектъ соглашенія утвержденъ Комитетомъ Управленія жел. дорогъ по журналу отъ 2 мая 1908 г. за № 947, съ измѣненіями согласно сему журналу. За начальника Управленія *Пресняковъ*. За управляющаго эксплуатационнымъ отдѣленіемъ *Н. Дукельскій*.

Съ подлиннымъ вѣрно:

Дѣлопроизводитель (подпись).

Вѣрно:

Завѣдывающій канцеляріей (подпись).

Результаты переписи вагоновъ 1 мая съ 1905 года по 1910 годъ.

Въ 1905 году оказалась недостача 1434 вагоновъ,
изъ нихъ:

платформъ 1192,
полувагоновъ 200,
крытыхъ 42.

Пороховыхъ оказался избытокъ 10

Въ 1906 году оказалось избытка 338 вагоновъ,
изъ коихъ:

крытыхъ 175,
платформъ 7,
полувагоновъ 110,
пороховыхъ 13,
фруктовыхъ 33.

Въ 1907 году оказалась недостача 1513 вагоновъ,
изъ коихъ:

крытыхъ 996,
платформъ 517.
Полувагоновъ оказался избытокъ 38
Пороховыхъ " " 4
Фруктовыхъ " " 11

Въ 1908 году оказалась недостача 1793 вагона,
изъ коихъ:

крытыхъ 1719,
платформъ 29,
полувагоновъ 45.
Пороховыхъ оказался избытокъ 6
Фруктовыхъ " " 9

Въ 1909 году оказалась недостача 412 вагоновъ,
изъ коихъ:

крытыхъ 227,
платформъ 146,
полувагоновъ 37,
пороховыхъ 2.
Фруктовыхъ оказался избытокъ 14

Въ 1910 году по предварительному подсчету оказалось
избытка 22 вагона.

По вопросу о желательныхъ измѣненіяхъ въ существующемъ „Временномъ нормальномъ положеніи о товаростанціонныхъ работахъ“.

§§ 1—4—безъ измѣненія, исключивъ лишь примѣчаніе къ § 4, относя содержаніе штата по столу товаростанціонныхъ работъ не на общій счетъ товаростанціонныхъ операций, а по отдѣльному счету по № 193.

§§ 5—8—безъ измѣненія.

§ 9 измѣнить въ томъ смыслѣ, что при невозможности своевременно нанять рабочихъ, во избѣжаніе проста вагоновъ, работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ могутъ сдаваться младшимъ станціоннымъ служащимъ въ свободное отъ дежурства время и не въ ущербъ ихъ прямому дѣлу, за сдѣльную плату.

Работы по нагрузкѣ на станціяхъ, отстоящихъ далеко отъ населенныхъ мѣстъ или вслѣдствіе неблагоприятныхъ условій погоды, и въ настоящее время по необходимости производятся младшими станціонными служащими, а потому признаніе за ними права на товаростанціонныя работы за особое вознагражденіе путемъ соотвѣтствующаго измѣненія Временнаго нормальнаго положенія является крайне желательнымъ.

§§ 10—12—безъ измѣненій.

§§ 13 и 14. Въ этихъ параграфахъ полагалъ бы сдѣлать слѣдующія измѣненія:

Кредитъ по товаростанціоннымъ операциямъ раздѣлить на двѣ самостоятельныя группы, а именно:

1) на содержаніе личнаго состава при управленіи и сторожей по охранѣ грузовъ на линіи по утвержденіи штатовъ совѣтомъ управленія, при чемъ кредитъ по этой группѣ полагалъ бы не подчинять общей нормировкѣ на 1000 пуд. перевезеннаго груза и

2) на товаростанціонныя работы, на уплату претензій и выдачу преміи.

Кредитъ по этой группѣ опредѣлять въ зависимости отъ количества перевезеннаго транзитнаго груза и отъ количества переработанныхъ станціями грузовъ по особымъ нормамъ, назначаемымъ ежегодно совѣтомъ управленія дороги и по отдѣльности, какъ для транзитныхъ грузовъ, такъ равно и для переработанныхъ.

Кредитъ, исчисляемый за перевезенный транзитный грузъ, идетъ на выдачу преміи передаточнымъ станціямъ, кондукторскимъ бригадамъ въ запасный фондъ и въ станціонный фондъ.

Премію передаточнымъ станціямъ полагалъ бы дѣлать изъ общей суммы этого кредита не менѣе 25⁰/₀, распредѣляя назначенную сумму между этими станціями пропорціонально числу переданныхъ и принятыхъ ими груженыхъ вагоновъ.

Въ премію фонда Б (кондукторскихъ бригадъ), полагалъ бы отчислять не менѣе 15⁰/₀ отъ общей суммы. Остатокъ же отъ отчисления зачислить полностью на запасный фондъ.

При перевозкѣ транзитнаго груза свыше 70.000.000 пудовъ сумма отчисления за транзитные грузы при существующей нормѣ отчисления за эти грузы (50 к.) достигла бы 35.000 рублей (70.000.000 × 50). Такимъ образомъ на выдачу премій передаточнымъ и узловымъ станціямъ было бы отчислено 8.750 руб., въ премію кондукторскихъ бригадъ 5.250 р. и въ запасный фондъ 17.500 р., и въ фондъ станціи 3.500 р.

Кредитъ, исчисляемый по нормамъ, назначеннымъ за переработанные грузы, расходуется только на производство товаростанціонныхъ работъ, на уплату претензій, отнесенныхъ на станцію и на выдачу премій.

По существующему нынѣ Временному нормальному положенію товаростанціонная премія выдается каждой станціи въ зависимости отъ общей работы станціи, почему на многихъ станціяхъ агенты, не смотря на всѣ старанія къ удешевленію стоимости товаростанціонныхъ работъ, не получаютъ премій лишь потому, что сбереженіе, сдѣланное ими по своей станціи, поглощается переплатой, сдѣланной другими станціями, или вслѣдствіе большой задолженности другихъ станцій по претензіямъ, почему станціонные агенты не заинтересованы въ сбереженіи расходовъ.

Чтобы заинтересовать ихъ въ этомъ, необходимо, чтобы премія исчислялась по каждой станціи отдѣльно въ зависимости отъ ея дѣйствительной работы и произведеннаго ею расхода.

При такомъ порядкѣ исчисления преміи фондъ товаростанціонныхъ работъ будетъ состоять изъ частныхъ фондовъ каждой отдѣльной станціи, исчисляемыхъ по нормѣ, назначенной для каждой станціи, что составитъ ихъ кредитъ.

Примѣчаніе. Кредитъ станцій внутреннихъ, узловыхъ (какъ то Бердяушъ, Вязовая, Кротовка) увеличивается за грузы, слѣдующіе съ вѣтвей и обратно по нормамъ, опредѣляемымъ совѣтомъ.

Къ суммѣ кредита будутъ прибавляться суммы, вырученныя отъ продажи груза, если претензія была отнесена на счетъ станціи.

На дебетъ каждой станціи будутъ относиться суммы, израсходованныя ею на производство товаростанціонныхъ операций отчетнаго періода.

Изъ полученнаго по каждой станціи остатка по исключеніи изъ кредита суммы дебета должны быть покрыты претензіи, отнесенныя на станцію и по погашеніи послѣднихъ чистое сальдо пойдетъ полностью въ премію агентамъ, за исключеніемъ 5% въ запасный фондъ и 5% въ фондъ Б.

Агенты, замѣченные въ небрежномъ отношеніи къ своимъ обязанностямъ, въ случаѣ, вызвавшемъ уплату претензіи за счетъ станціи, лишаются преміи и кромѣ того могутъ быть смѣщены на низшій окладъ или должность, или, какъ неисправные служащіе, уволены отъ службы, а также привлечены къ имущественной отвѣтственности, какъ это предусмотрено ст. 5 Общ. Уст., фондъ Б., по удержаніи изъ него суммъ, отнесенныхъ на уплату претензій, идетъ на раздачу въ премію кондукторскимъ бригадамъ, который распределяется пропорціонально поверстнымъ, полученнымъ каждымъ участникомъ.

Суммы запаснаго фонда идутъ на покрытіе расходовъ, отнесенныхъ на дебетъ какой-либо станціи, на примѣръ, за перегрузку грузовъ на другихъ дорогахъ, за розыскъ похищенныхъ грузовъ и т. п.

2) Всѣхъ претензій, которыя по характеру своему должны быть удовлетворены изъ кредита на операцію, но кои не могутъ быть отнесены на премію извѣстной станціи за невозможностью установить виновность ея.

3) Суммы по каждой станціи отдѣльно, которыя за недостаточностью сдѣланнаго по станціи отчисленія остались непокрытыми, и

4) суммы претензій, оставшейся за отчетный періодъ не покрытой фондомъ Б.

Если же въ отчетномъ періодѣ запаснаго фонда для покрытія суммъ, перечисленныхъ въ вышеизложенныхъ четырехъ пунктахъ, окажется недостаточно, то, чтобы за фондомъ не оставалось долга, по постановленію совѣта непокрытая сумма относится на очередной № 37.

§§ 15 и 16—оставить безъ измѣненія.

§ 17 исключить.

§ 18—объявленіе результатовъ рассчитанныхъ премій и уплату ихъ производить разъ въ годъ.

§§ 19 и 20—безъ измѣненій.

Начальникъ сл. движенія (подпись).

Средній годово́й пробѣ́гъ инвентарнаго и рабочаго товарнаго вагона
за послѣдніе три года (1907—1909).

Г О Д Ы.	Инвентарн.	Рабочаго.
	Вагоно-версты.	
1907 г.	19.544	27.955
1908 г.	21.541	31.425
1909 г.	21.286	29.659

Account of the ...
... (1807-1830)

Date	Description	Amount
1807
1808
1809

С Р А В Н И Т Е Л Ь Н А Я В Ъ Д О М О С Т Ъ

Приложение № 31.

переселенческого движения за 1907—1910 г.г.

М Ъ С Я Ц Ы.	Количество переселенческих поѣздовъ.				Количество вагоновъ, занятыхъ переселенцами.				Количество переселенцевъ.								Количество клади.								Количество вагоновъ съ переселенцами и кладью.				Всего взрослыхъ и малолѣтнихъ.						
									Взрослыхъ.				Малолѣтнихъ.				Вагоновъ.				П у д о в ъ.														
	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909	1910	1907	1908	1909
Январь	75	91	123	138	1.304	1.115	888	638	18.719	13.772	15.647	12.212	1.765	2.411	3.507	2.531	156	311	482	376	10.237	32.701	54.668	46.689	1.461	1.426	1.370	1.014	20.484	16.183	19.154	14.743			
Февраль	97	142	149	140	2.142	2.065	1.501	1.261	32.822	29.412	26.505	24.615	5.596	9.713	9.995	8.106	468	1.133	1.151	1.508	54.927	141.144	163.935	238.890	2.610	3.198	2.652	2.769	38.418	39.125	36.500	33.721			
Мартъ	185	268	354	311	4.184	4.900	5.617	4.014	86.544	87.788	100.850	76.427	23.238	28.481	48.017	38.170	1.703	3.530	4.850	5.121	281.088	571.811	815.260	919.987	5.887	8.430	10.467	9.135	109.782	116.269	148.867	114.597			
Апрѣль	233	219	293	226	4.624	3.919	4.839	2.767	88.102	70.130	93.568	57.111	26.843	33.466	43.785	24.561	1.879	2.414	2.860	2.702	279.910	397.892	549.850	536.226	6.503	6.333	7.699	5.487	114.945	103.596	137.353	81.672			
Май	393	389	356	232	7.956	7.370	6.076	2.980	152.465	125.536	111.923	61.733	57.953	70.294	53.345	25.249	4.253	4.798	4.343	2.610	645.863	911.690	829.806	458.733	12.209	12.168	10.419	5.590	210.418	195.830	165.268	86.982			
Іюнь (за 18 дней) . . .	236	219	240	91	3.423	2.999	3.935	1.081	56.917	51.683	64.892	21.539	18.656	23.650	28.536	9.098	1.429	1.853	2.523	871	172.155	247.683	411.940	135.769	4.852	4.852	6.458	1.952	75.573	75.333	93.427	30.637			
Іюль	186	135	154	—	3.095	1.700	1.568	—	30.534	28.104	27.689	—	11.392	12.937	10.151	—	1.351	781	529	—	156.006	92.828	68.348	—	4.446	2.481	2.097	—	41.926	41.041	37.840	—			
Августъ	160	144	148	—	1.753	1.841	1.463	—	23.284	24.204	55.546	—	8.686	10.643	8.781	—	932	590	633	—	110.154	71.914	81.753	—	2.685	2.431	2.096	—	31.970	34.847	31.327	—			
Сентябрь	164	176	180	—	2.399	2.828	2.253	—	32.265	50.628	38.658	—	11.360	21.449	16.822	—	994	1.461	1.465	—	112.824	202.261	216.782	—	3.305	4.289	3.718	—	43.625	72.077	55.480	—			
Октябрь	142	148	169	—	2.334	1.741	1.768	—	26.293	29.710	31.493	—	9.447	10.207	20.578	—	813	864	996	—	90.095	105.284	137.226	—	3.147	2.605	2.764	—	35.740	39.917	42.071	—			
Ноябрь	101	129	129	—	1.556	1.077	854	—	20.901	20.358	15.875	—	3.884	5.596	3.984	—	435	519	448	—	43.268	63.725	71.551	—	1.971	1.596	1.302	—	24.785	25.954	19.859	—			
Декабрь	85	131	123	—	1.198	1.033	827	—	16.891	16.424	15.460	—	2.773	3.842	3.407	—	297	480	551	—	13.089	58.658	71.252	—	1.495	1.513	1.378	—	19.664	20.266	18.867	—			
ИТОГО	2.057	2.191	2.418	—	35.948	32.588	31.589	—	585.737	547.749	565.106	—	181.593	232.689	240.907	—	14.710	18.734	20.831	—	1.969.616	2.897.591	3.472.371	—	50.571	51.322	52.420	—	767.330	780.437	806.013	—			

САМАРО-ЗЛАТОУСТОВСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

ЦИРКУЛЯРЪ № 13.

19 марта 1909 года.

По службѣ движенія.

О порученіи начальникамъ отдѣленій службы движенія завѣдыванія личнымъ составомъ линейныхъ агентовъ.

Начиная съ 1 апрѣля 1909 года въ отдѣленіяхъ сл. движенія сосредоточивается дѣлопроизводство по личному составу линейныхъ агентовъ.

Начальникамъ отдѣленій въ отношеніи линейныхъ агентовъ предоставляется собственной властью опредѣлять, перемѣщать, увольнять отъ службы по прошеніямъ, налагать взысканія включительно до объявленія строгаго выговора съ предупрежденіемъ объ увольненіи отъ службы и увольнять въ отпуски.

Это право начальниковъ отдѣленій распространяется на слѣдующихъ агентовъ: кипятильщиковъ, сторожей, привратниковъ, ламповщиковъ, стрѣлочниковъ младшихъ и старшихъ, сигналистовъ при центральныхъ рычагахъ, пилотовъ, сцѣпщиковъ, составителей младшихъ, конторщиковъ товарныхъ и передаточныхъ конторъ, пломбирщиковъ, вѣсовщиковъ и всѣхъ временныхъ и поденныхъ агентовъ, состоящихъ сверхъ штата.

При опредѣленіи вновь поступающихъ на службу выполняются всѣ формальности по нынѣ существующему порядку.

Начальники отдѣленій, по полученіи отъ начальниковъ станцій послужныхъ списковъ, съ приложеніемъ къ нимъ подлежащихъ документовъ, провѣряютъ ихъ, послѣ чего составляютъ для конторы отдѣленія карточки о службѣ, а послужные списки (вмѣстѣ съ документами) немедленно препровождаютъ въ канцелярію службы на утвержденіе начальника сл. движенія.

Къ послужнымъ спискамъ лицъ изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ прикладываются увольнительные билеты, прописанные

въ мѣстныхъ полицейскихъ учрежденіяхъ или волостныхъ правленіяхъ. Зачисленіе на учетъ комендантовъ лицъ, изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ, остается на обязанности личнаго стола канцеляріи службы.

При перемѣщеніяхъ агентовъ съ повышеніемъ по службѣ, надлежитъ руководствоваться продолжительностью службы, служебными и нравственными качествами агентовъ и, конечно, по возможности соблюдать очередь на повышение.

Перемѣщенія агентовъ изъ одного отдѣленія въ другое производятся по соглашенію начальниковъ отдѣленій.

Свѣдѣнія о перемѣщеніяхъ представляются въ канцелярію службы не позднѣе 3-хъ дней послѣ того, какъ состоится фактически перемѣщеніе.

При увольненіи отъ службы прошенія агентовъ немедленно препровождаются въ канцелярію службы съ подписью начальника отдѣленія о согласіи на увольненіе, а агенту, увольняющемуся отъ службы, выдается на руки удостовѣреніе, подписанное начальникомъ станціи о неимѣніи препятствій къ выдачѣ расчета.

Расчетъ выдается или въ управленіи (въ Самарѣ), или, по желанію агента, высылается на станцію.

Въ случаяхъ обнаруженія проступковъ агентовъ, или такихъ дѣйствій, по роду которыхъ виновные, по соображеніямъ начальниковъ отдѣленій, не могутъ быть оставлены на службѣ, они немедленно отстраняются отъ должности, а о дѣйствіяхъ виновныхъ производятся подробныя разслѣдованія, которыя начальниками отдѣленій, съ своими заключеніями, представляются начальнику сл. движенія.

За упущенія по службѣ виновные агенты, въ зависимости отъ рода вины, подвергаются начальниками отдѣленій взысканіямъ, какъ-то: замѣчаніямъ, выговорамъ, просто строгимъ выговорамъ и строгимъ выговорамъ съ предупрежденіемъ о смѣщеніи на низшую должность или увольненіи отъ службы. Въ этомъ отношеніи право начальниковъ отдѣленій распространяется на всѣхъ линейныхъ агентовъ включительно до начальниковъ станцій.

О взысканіяхъ, наложенныхъ на агентовъ начальниками отдѣленій, послѣдніе два раза въ мѣсяць представляютъ на утвержденіе начальника сл. движенія списки по прилагаемой при семъ формѣ. Къ спискамъ надлежитъ прикладывать всѣ переписки, по которымъ наложены взысканія.

Отпуски могутъ быть разрѣшаемы начальниками отдѣленій всѣмъ агентамъ (исключая лицъ, состоящихъ на государственной службѣ) до 2-хъ недѣль, при условіи, если не требуется особыхъ платныхъ замѣстителей, и до 3-хъ дней—если требуются замѣстители.

Всѣ свѣдѣнія о перемѣнахъ въ личномъ составѣ, о наложеніи взысканій, о выдачѣ наградъ, или объявленіи благодар-

ностей, объ отпускахъ и о болѣзни должны аккуратно и своевременно заноситься въ карточки о службѣ.

Кромѣ карточекъ, въ конторахъ отдѣленій ведутся алфавитныя книги агентовъ отдѣленій.

Въ случаѣ возникновенія какихъ-либо сомнѣній, начальники отдѣленій имѣютъ обращаться за разъясненіемъ въ управленіе сл. движенія.

Начальникъ сл. движенія (подпись).

Завѣдывающій канцеляріей (подпись).

№№ по по- рядку.	Фамилія, имя и отчество.	Должность.	Проступокъ.	Взысканіе.	Резолюція начальника движенія.	Резолюція начальника дороги.

Самаро - Златоустовская желѣзная дорога.

Приказъ № 201.

23 декабря 1909 года.

По службамъ движенія сборовъ, и коммерческому
отдѣлу.

**Объ опредѣленіи качества предъявляемыхъ къ перевозкѣ хлѣбныхъ
грузовъ и объ устраненіи нѣкоторыхъ неправильностей, допускае-
мыхъ при приѣмѣ хлѣба въ международныхъ сообщеніяхъ.**

Въ настоящую хлѣбную кампанію на многихъ станціяхъ
Россійскихъ жел. дорогъ въ особенности на пограничныхъ состав-
ляются акты о томъ, что въ хлѣбѣ, прибывающемъ со станціи
Самаро-Златоустовской дороги, оказывается разная посторонняя
примѣсь сорныхъ травъ, земли и другихъ злаковъ.

Хотя по смыслу ст. 57 и предложеннаго къ руководству
кассационнаго рѣшенія Сената, отъ 8 мая 1901 г., за № 38, явствуетъ,
что дорога можетъ не входить въ разсмотрѣніе качества груза
и не дѣлать о томъ отмѣтокъ въ накладныхъ, тѣмъ не менѣе
то же кассационное рѣшеніе допускаетъ возможность отвѣтствен-
ности дорогъ за качество груза въ то время, когда грузохозяйинъ
докажетъ, что сданные имъ грузы были иного качества.

Принимая во вниманіе все вышеизложенное и озабочиваясь
сохраненіемъ интересовъ казны отъ притязаній грузовладель-
цевъ за качество груза, предлагаю къ руководству нижеслѣ-
дующее:

При ввозѣ на станцію хлѣбнаго груза, начальникъ станціи
или лицо, завѣдывающее приѣмомъ грузовъ, должно осмотрѣть
грузъ путемъ отобранія изъ мѣшковъ пробы и убѣдиться въ его
доброкачественности.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда въ хлѣбѣ окажется какая-либо
примѣсь въ видѣ постороннихъ злаковъ, земли, песку, сорныхъ
травъ и др., отнюдь не дѣлая самовольно отмѣтокъ въ накладныхъ
и дубликатахъ, необходимо предлагать дѣлать о томъ отмѣтки
отправителю (см. обзацъ первый § 15 Правилъ употребленія на-
кладной и ея дубликата, помѣщен. подъ ст. 57 Общ. Уст.) и лишь
въ случаѣ его на то несогласія, приглашать для опредѣленія
свойства или качества хлѣба жандармскаго унтеръ-офицера и
постороннихъ свидѣтелей и составить объ оказавшемся прото-
колъ, при присутствіи же желѣзнодорожной жандармской поли-

ції или въ случаѣ отказа ея въ составленіи протокола, станціонные агенты приглашаютъ двухъ постороннихъ свидѣтелей и составляютъ актъ о свойствѣ или качествѣ груза. О составленіи протокола или акта дѣлается въ подлежащемъ мѣстѣ накладной отмѣтка, а копія протокола или акта сопровождаетъ дорожные документы, подлинныя же препровождаются въ коммерческій отдѣлъ. Сдѣланная, такимъ образомъ, отмѣтка въ накладной о составленіи протокола или акта обязательно переносится и въ дубликатъ накладной.

Кромѣ того, за послѣднюю хлѣбную кампанію замѣчается, что, при отправленіи грузовъ за границу, станціями не соблюдаются нѣкоторыя формальности, какъ то, не отбираются отъ отправителей заявленія (цирк. Упр. жел. дор. № 39222, отъ 10/24 августа 1902 г., сб. тар. № 1498 подъ ст. I Бернск. Конвенціи, часть II Общ. Уст. изд. Н. Л. Брюля) о желаніи отправить грузъ по накладнымъ заграничнаго сообщенія и нѣкоторые бланки употребляются несоотвѣтствующаго сообщенія, на примѣръ, вмѣсто бланковъ дорожныхъ вѣдомостей Русско-Австро-Венгерскаго сообщенія употребляются бланки Русско-Германскаго и Русско-Нидерландскаго сообщенія.

Всѣ такія несоблюденія формальностей вызываютъ задержку грузовъ на передаточныхъ станціяхъ, а слѣдовательно и просрочку. Само собою разумѣется, что такими упущеніями со стороны желѣзнодорожныхъ агентовъ пользуются заграничные экспортеры и взыскиваютъ за просрочку грузовъ, что равносильно удешевленію тарифа.

Предлагаю на все вышеизложенное обратить самое серьезное вниманіе и ревизорамъ всѣхъ наименованій строго слѣдить за исполненіемъ предлагаемыхъ настоящимъ приказомъ указаній.

Начальникъ дороги
инженеръ (подпись).

Начальникъ сл. движенія (подпись).

Начальникъ сл. сборовъ (подпись).

Юрисконсультъ (подпись).

Начальникъ коммерческаго
отдѣла (подпись).

Докладъ Восточнаго пораіоннаго комитета

о положеніи работъ по статистикѣ перевозки хлѣбныхъ грузовъ за 1900—1908 г.г.

Во исполненіе журнальнаго постановленія Центрального Комитета отъ 16—21 мая 1909 года, управленіе дѣлами Восточнаго пораіоннаго комитета приступило во второй половинѣ 1909 г. къ организаціи статистики хлѣбныхъ перевозокъ въ связи съ урожайностью.

Прежде чѣмъ приступить къ работамъ по статистикѣ перевозки хлѣбныхъ грузовъ, нужно было опредѣлить раіоны тяготѣнія, для каковой цѣли управленіемъ дѣлами была предпринята выработка опросныхъ листковъ, которые были разосланы начальникамъ дорогъ, губернскимъ земскимъ управамъ и губернаторамъ не земскихъ губерній для разсылки ихъ подвѣдомственнымъ имъ учрежденіямъ и лицамъ.

Обратное полученіе заполненныхъ листковъ ожидалось непосредственно отъ лицъ и учреждений, заповнявшихъ таковыя, что ими и исполнено въ различной степени удовлетворительности.

Сдѣланные на основаніи этихъ отвѣтовъ подсчеты легли въ основаніе опредѣленія площадей тяготѣнія.

Затѣмъ на основаніи статистическихъ сборниковъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ разработана по уѣздамъ посѣвная площадь на надѣльныхъ и частновладѣльческихъ земляхъ подъ разными культурами хлѣба, кромѣ картофеля (постан. VII сессіи). Одновременно съ разработкой посѣвныхъ площадей было приступлено къ выборкамъ изъ статистическихъ сборниковъ М. В. Д. валового сбора различныхъ хлѣбовъ по уѣздамъ, на надѣльныхъ и частновладѣльческихъ, площади которыхъ тяготѣютъ къ желѣзнымъ дорогамъ раіона, при чемъ площади и сборъ ржи, пшеницы озимой, пшеницы яровой, овса, ячменя, гречихи и проса взяты самостоятельно, а площади подъ остальными хлѣбами и сборъ на нихъ взятъ общей суммой подъ рубрикой—прочіе.

Еще до окончанія предпринятыхъ работъ, рабочія силы позволили приступить къ обработкѣ свѣдѣній по вывозу хлѣба. Къ выполненію этихъ работъ имѣлись подъ руками желѣзно-

дорожные отчеты и сводныя статистическія работы перевозки хлѣбныхъ грузовъ изд. Мин. Фин. Изъ этихъ данныхъ сдѣланы выборки отправленія хлѣба съ каждой станціи дорогъ района съ указаніемъ слѣдованія его во внутреннемъ сообщеніи по четному и нечетному направленіямъ, а въ прямомъ сообщеніи съ указаніемъ дорогъ назначенія и выходныхъ передаточныхъ пунктовъ и портовыхъ станцій. По окончаніи этихъ выборокъ, приступлено было къ выясненію поступленія хлѣбныхъ грузовъ съ дорогъ сѣти на ст. дорогъ района.

Отправленіе и слѣдованіе хлѣбныхъ грузовъ съ дорогъ района и прибытіе хлѣба съ сѣти дорогъ, на дороги района, въ конечномъ результатѣ дастъ представленіе о полной работѣ станцій и передаточныхъ пунктовъ, въ томъ и другомъ направленіи, конечно, только хлѣбными грузами, а не полной работѣ.

Дороги Восточнаго района вывозящія въ то же время и получаютъ хлѣбъ; на примѣръ, Самаро-Златоустовская дорога получаетъ отъ 7 до 19 милліоновъ пудовъ; въ годы неурожайные полученіе больше, въ урожайные меньше. Подробно объ этомъ будетъ сказано въ годовомъ отчетѣ.

По выборкамъ отправленія сдѣланы выводы назначенія хлѣбныхъ грузовъ въ порты.

Вслѣдъ за выборками отправленія приступлено къ выборкамъ изъ свода товарныхъ цѣнъ на русскихъ и иностранныхъ рынкахъ, на хлѣбные продукты въ портахъ и главнѣйшихъ пунктахъ сбыта.

Всѣ перечисленныя работы произведены за 1900—1908 г.г.

Для болѣе нагляднаго представленія цифровыхъ работъ они нанесены на діаграммы и графики.

Приведенныя работы, вслѣдствіе постановленія IV съѣзда при Центральномъ Комитетѣ, состоявшемся 16—20 ноября 1909 г., были внесены особымъ докладомъ на обсужденіе VII сессіи Восточнаго порайоннаго комитета.

Комитетъ, заслушавъ докладъ и разсмотрѣвъ представленныя цифровыя и графическія работы и обсудивъ то и другое, постановилъ: принятую управленіемъ дѣлами комитета систему разработки хлѣбной статистики одобрить; что касается полученія среднихъ цѣнъ на хлѣба въ торговыхъ пунктахъ, комитетъ призналъ желательнымъ отмѣчать не среднія, а наивысшія цѣны зерновыхъ хлѣбовъ, такъ какъ эти цѣны служатъ наилучшей характеристикой рынка.

По вопросу объ опредѣленіи запасовъ на внутреннихъ крупныхъ центрахъ торговли хлѣбомъ, постановлено выяснить ихъ путемъ запросовъ биржевыхъ комитетовъ и банковъ, оперирующихъ въ данной мѣстности.

По вопросу о срокахъ выясненія видовъ на урожай постановлено собирать эти свѣдѣнія по Самарской и Оренбургской

губерніямъ къ 1 іюня, по Уфимской и Пермской губерніямъ къ 15 іюня, а по Сибири къ 15 іюля, объ урожайности же и видахъ на вывозъ свѣдѣнія собирать по Оренбургской губерніи къ 1 августа, по Уфимской и Самарской губ. къ 15 августа, а по Сибири къ 1 сентября.

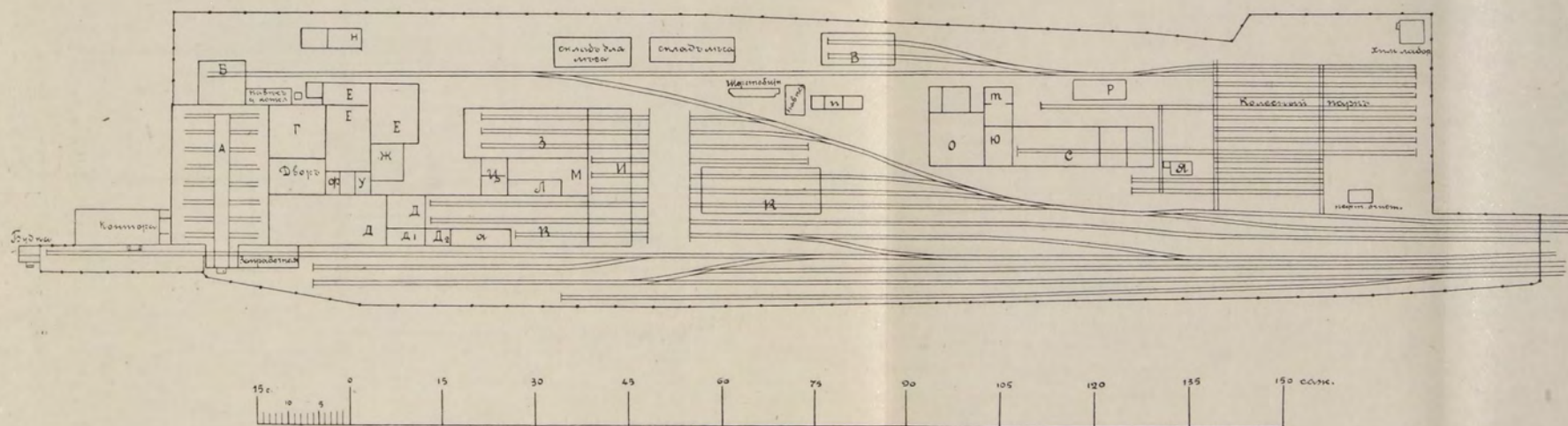
Въ виду незначительности перевозокъ картофеля по дорогамъ района комитетъ призналъ возможнымъ картофель исключить изъ программы обследованія.

Послѣ засѣданія VII сессіи работы по Самаро-Златоустовской и Ташкентской дорогамъ приведены къ концу. Станціи распределены по группамъ, выяснена площадь тяготѣнія къ каждой группѣ, валовой сборъ съ нихъ, сборъ съ десятины, общая погрузка каждой группы, выяснены $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ отношенія годовыхъ посѣвныхъ площадей и валового сбора въ среднихъ арифметическихъ цифрахъ за 9 лѣтъ и выведены $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ отношенія годовыхъ погрузокъ къ годовымъ сборамъ. Эти выводы служатъ показателями отклоненій отъ средней въ ту или другую сторону; это особенно важно знать по отношенію площадей посѣва, что даетъ возможность видѣть, какъ площадь посѣва падаетъ послѣ неурожайнаго года и какъ повышается послѣ хорошаго урожая.

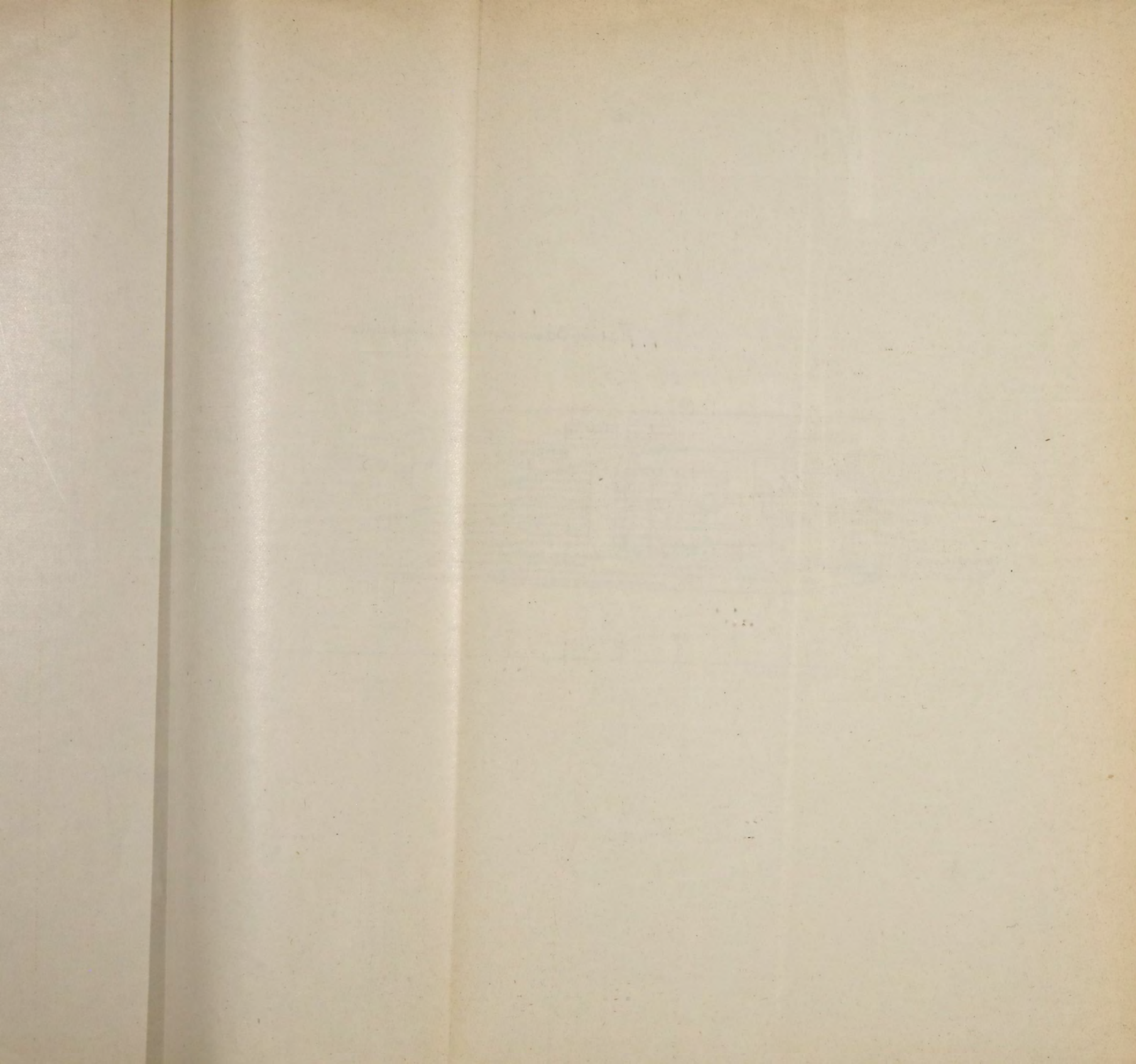
Составлена общая вѣдомость по Самаро-Златоустовской и Ташкентской дорогамъ годовыхъ итоговъ погрузки на дорогахъ ржи, пшеницы, овса, ячменя, кукурузы, проса и пшена, муки разной, гречихи и крупы, сѣмянъ масляничныхъ и прочихъ хлѣбныхъ грузовъ и выяснены $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ отношенія погрузки каждого рода хлѣба къ общей годовой и средней погрузкѣ.

Закончивъ о работахъ по Самаро-Златоустовской и Ташкентской желѣзнымъ дорогамъ, необходимо сказать нѣсколько словъ о районахъ тяготѣнія. Районы тяготѣнія выведены, главнымъ образомъ, на основаніи свѣдѣній начальниковъ станцій, но этотъ способъ опредѣленія районовъ тяготѣнія нуждается въ поправкахъ. Начальники станцій не могутъ точно и опредѣленно сказать, откуда къ нимъ поступаетъ хлѣбъ, они могутъ указать село, городъ, базаръ, но не могутъ сказать, откуда данный хлѣбъ попалъ на тотъ базаръ или городъ, изъ котораго привезенъ на станцію, поэтому до того времени, пока не будетъ произведено экономическое изслѣдованіе полосы, прилегающей къ желѣзнымъ дорогамъ, точныхъ границъ опредѣлить и очертить на картѣ не представляется возможнымъ. Кромѣ того, границы тяготѣнія часто мѣняются отъ состоянія грунтовыхъ дорогъ и прилегающихъ рѣкъ.

Планъ Самарскихъ Мастерскихъ



А	Парового-сборная мастерская
Б	Слесарно-примочная
В	Котельная
Г	Машинная и тд. и тд.
Д	Отделъ для ремонта длинныхъ трубъ
Д1	Мокшая
Д2	Мастерская
Е	Инструментальная
Ж	Кузница
З	Помещ. паровыхъ котловъ
И	Мальерная
К	Возно-сборная
Л	Плоскоширочная
М	Оботная
О	Слесарная-взвѣтная
П	1 ^я Эт. Деревобиточная
Р	2 ^я Эт. Столярная
У	Двухъэтажная
Ф	Бандажная
Ц	Колесно-токарная
Ю	Помещ. паровыхъ котловъ
Ф	Смѣшанное отдѣленіе
Ю	Коттура колесного отдѣленія
Ц	Коттура вѣшного отдѣленія
Ф	Коттура токарн. отд.

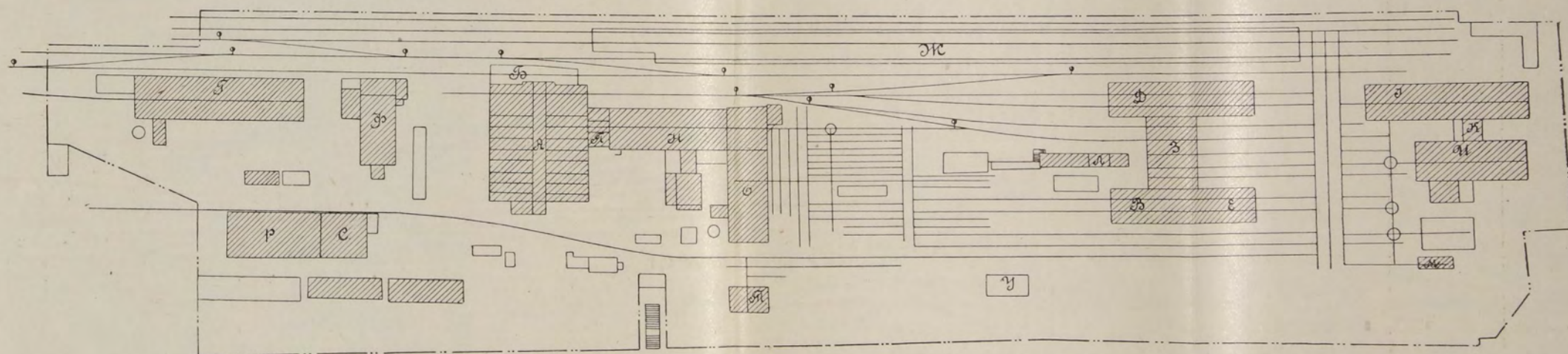


С.В. № 2.

Генеральный план Уфимских мастерских.

Масштаб 1:15 саж.

15 18 9 6 3 0 15 30 45 60 75 саж.



Площадь занимаемая мастерскими = 17265,72 кв. саж.

