

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

В. LXIX.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

Сибирская жел. дор.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія г-на „Общественная Польза“, Бол. Подъячская, 39.

1912.

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

Слѣдующіе Труды Комиссіи

**А) вышли изъ печати и продаются въ магазинѣ Рикнера,
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 предѣлительствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	—20
III. Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣты путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. 1 —	
IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ	Историческая
V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія ея 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.	Историческая
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	Историческая
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	Историческая
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 Истчер-
панъ.
- XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Плана 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. Истчер-
панъ.
- XVI. Краткое изложеніе заключеній сѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего сѣзда, состоявшаго 27 января—3 февраля 1909 г. Истчер-
панъ.
- XVII. Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ Истчер-
панъ.
- XVIII. Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій. Истчер-
панъ.
- XIX. Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ Истчер-
панъ.
- 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 Истчер-
панъ.
- XXII. Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій 2 —
- XXIII. Главныя 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.-Техв. П. П. Ридзони Истчер-
панъ.
- XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій. Истчер-
панъ.
- 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 реорганизации управленія
русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Искер-
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 обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ
дорогъ 3 —
- XXXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ же-
лѣзныхъ дорогъ 3 —
- XXXIX. Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской же-
лѣзной дороги. 3 —
- XL. Матеріалы по вопросу о реорганизации 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 распределенія мощныхъ парово-
зовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ желѣз. дор. Инж.
С. Кульжинскій и Л. Элькинъ 3 —
- XLV. Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на
сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ. Искер-
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
эксплуатаціи 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.	Измѣненіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплуатаціоннымъ отчетамъ этихъ дорогъ	2 —
LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ	—75
LII.	Матеріалы по обследованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова.	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV.	Матеріалы по обследованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LVI.	Матеріалы по обследованію Николаевской желѣзной дороги	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ	1 25
LVIII.	О реорганизациі Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова.	1 50
EX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе Н. Петровъ.	—50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства 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 пересмотра. Г. Н. Каргановъ	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организациі 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 —
LXVIII.	Матеріалы по обследованію Ливаво-Роменской ж. д.	3 —
LXIX.	Матеріалы по обследованію Сибирской жел. дор.	3 —

LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ —	75
LXXII.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій	1 50
LXXIII.	Къ вопросу о реорганизаціи прусскихъ желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгоффъ. Переводъ съ нѣмецкаго Ю. Н. Кульжинскаго	1 —

Б) Печатаются:

LXXI.	Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Переводъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго	— —
LXXIV.	Матеріалы къ вопросу о проведеніи подъѣздныхъ путей къ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. Часть I. Отвѣты порайонныхъ комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи.	— —
LXXV.	Тоже. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дор. на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи	— —
LXXVI.	Экономическое положеніе Сибирской магистрали. М. Федоровъ	1 —
LXXVII.	О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассаж. поѣздовъ И. Я. Мірославскій. — —	— —

О Г Л А В Л Е Н І Е .

	стр.
I. Краткія свѣдѣнія о дорогѣ	1
II. Описаніе объѣзда дороги и данныя о хозяйствѣ участковъ сл. пути	9
III. Отвѣты управленія на вопросы хозяйственной программы, на вопросы пассажирскаго и коммерческаго движенія	55
IV. Журналы совѣщаній	163
V. Приложенія.	

I.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

КРАТКІЯ СВѢДѢНІЯ О ДОРОГАХЪ.

Существующая сѣть Сибирской ж. д. образовалась изъ слия-
нія съ 1 января 1900 г. Западно и Средне-Сибирскихъ ж. д.,
построенныхъ распоряженіемъ казны въ періодъ 1892—1899 г.г.

Протяженіе сѣти.

Эксплуатационная длина Сибирской ж. д. къ концу 1910 г.
составляла 3138 вер.; общее протяженіе всѣхъ путей—4871,26
верстъ.

Подробныя данныя о длинѣ отдѣльныхъ линій, количествѣ
вторыхъ путей, предѣльныхъ уклонахъ и минимальныхъ радіу-
сахъ закругленія приведены въ таблицѣ № 1.

ТАБЛИЦА № 1.

Общія данныя о Сибирской жел. дор.

Названіе главныхъ линій.	Протяженіе путей.		
	Главныхъ.		Станціон. и развѣздн.
	I путь.	II путь.	
Линія Челябинскъ Иннокентьевская.	3046,86	66,85	1515,92
> Омскъ—Омскъ-городъ	2,49	—	0,61
> Тайга-Черемошники	89,03	—	24,95
Всего	3138,38	66,85	1541,48
Названіе вѣтвей.	Число.	Протяженіе въ верстахъ.	
Общаго пользованія и служебныя	10	30,51	
На нихъ вторыхъ путей	—	—	
Частнаго пользованія	24	33,69	
Карьерныхъ	19	59,35	
Всего	58	124,55	
Общее протяженіе всѣхъ путей на 1910 г.	—	4871,26	

Подвижной составъ.

Подвижной составъ Сибирской ж. д. на 1 января 1911 г. состоялъ изъ 1274 паровозовъ, 2826 пассажирскихъ вагоновъ и 23764 товарныхъ вагоновъ.

Подробныя данныя о паровозахъ приведены въ приложеніи № 1, о пассажирскихъ вагонахъ—въ приложеніи № 2 и о товарныхъ вагонахъ въ приложеніи № 3.

Мастерскія.

Для ремонта подвижного состава на Сибирской ж. д. имѣются: главныя мастерскія при депо ст. Омскъ и Красноярскъ, малыя мастерскія при депо ст. Челябинскъ, Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Каинскъ, Ново-Николаевскъ, Тайга, Боготолъ, Красноярскъ, Иланская, Нижне-Удинскъ, Зима, Иннокентьевская и Томскъ.

Общія данныя о мастерскихъ съ указаніемъ ихъ производительности приведены въ приложеніи № 4.

Д е п о.

Для обслуживанія паровозовъ Сибирской ж. д. на 1 января 1911 г. состояло 13 коренныхъ и 13 оборотныхъ депо съ 472 стойлами.

Подробныя данныя приведены въ приложеніи № 5.

Водоснабженіе.

Сибирская ж. д. къ 1 января 1909 г. снабжалась водою въ 162 пунктахъ. При нихъ выстроено водоемныхъ зданій: 145 одиночныхъ, два двойныхъ, 22 водоемно-водоподъемныхъ, 153 водоподъемныхъ и артезианскихъ водоподъемныхъ зданій.

На станціяхъ, гдѣ имѣются отдѣльныя водоподъемныя зданія, накачиваніе воды въ бакъ водоемнаго зданія производится насосами Вортингтона и Марша, двойного дѣйствія. А тамъ, гдѣ нѣтъ отдѣльныхъ водоподъемныхъ зданій, для той же цѣли служатъ пульсометры, или насосы Вортингтона, при чемъ взамѣнъ подогревателя въ водоемномъ зданіи установленъ вертикальный котель.

Всѣ водоемныя зданія—каменныя, съ деревяннымъ шатромъ, крытыя желѣзомъ, оборудованы желѣзными баками съ соотвѣтствующей системой трубъ и задвижекъ.

Между водоемными зданіями, удаленными отъ станцій, и водоподъемными зданіями устроена электрическая сигнализациа; кромѣ того, большинство водокачекъ соединено со станціями телефонами.

Источниками водоснабженія служатъ: артезианскія скважины, галлерей въ рѣкахъ, озерахъ и болотахъ, колодцы и пр Въ некоторыхъ мѣстахъ на маловодныхъ рѣкахъ сдѣланы запруды—плотины.

Болѣе подробныя свѣдѣнія объ источникахъ водоснабженія и о мощности насосовъ на станціяхъ Сибирской ж. д. приведены въ приложеніи № 6.

Станціи.

Къ 1 января 1911 г. на всей сѣти Сибирской ж. д. состояло:

Объединенныхъ станцій съ чужими дорогами . . .	2
Тарифныхъ станцій	104
Станцій не тарифныхъ (полустанцій)	5
Разъѣздовъ съ грузовыми и пассажирскими операціями	50
Разъѣздовъ съ техническими операціями	204
Остановочныхъ пассажирскихъ платформъ	5*)
Погрузочныхъ тупиковъ на перегонахъ и остановочныхъ платформъ	не имѣется.

При нихъ имѣлось:

а) общихъ станціонныхъ складовъ и складочныхъ помѣщеній:

пакгаузовъ	14848,20 кв. саж.
крытыхъ платформъ	8073,57 „ „
открытыхъ платформъ	4600,94 „ „
времено приспособленныхъ помѣщеній для складовъ	10910,61 „ „
свободныхъ площадей, могущихъ быть отведенными подъ склады	224619,04 „ „

б) Складовъ и складочныхъ помѣщеній приписанныхъ къ дорогамъ на 152, 9 вагоновъ
См. приложение № 7.

Рельсы.

На линіи Сибирской ж. д. уложены 5 типовъ рельсъ.

Распределение рельсъ по линіямъ приведено въ приложеніи № 8.

На Сибирской ж. д. употребляются сосновые и еловые шпалы—непропитанныя и пропитанныя растворомъ хлористаго цинка.

Распределение шпаль по линіямъ приведено въ приложеніи № 9.

Для пропитки шпаль Сибирская ж. д. имѣетъ постоянные шпалопрпиточные заводы близъ ст. Омскъ и Красноярскъ, на которыхъ въ 1909 г. было пропитано 729097, а въ 1910 г.—734226 штукъ шпаль.

Стоимость пропитки шпаль на каждомъ заводѣ указана ниже въ таблицѣ № 2.

*) Дѣствуютъ съ 1 мая по 15 сентября для обслуживания дачнаго пригороднаго движенія.

ТАБЛИЦА № 2*).

Мѣсто пропитки.	Количество пропитанных шпалъ.		Стоимость пропитки одной шпалы въ коп.	
	въ 1909 г.	въ 1910 г.	въ 1909 г.	въ 1910 г.
Омскій заводъ	367.319	322.426	24,9	23,7
Красноярскій заводъ	361.778	411.800	26,4	22,05

Срокъ службы не пропитанныхъ 4,16 года, а пропитанныхъ 6,7 года.

Телеграфъ.

На 1 января 1911 г. на Сибирской ж. д. имѣлось 24.970,43 проводо-версть.

Назначеніе проводовъ, ихъ толщина и количество проводо-версть по роду проводовъ и толщинѣ усматривается изъ таблицы № 3.

ТАБЛИЦА № 3.

Родъ проводовъ.	Количество проводо-версть.		
	Діаметръ въ миллиметрахъ.		
	5	8	1 ¹ / ₂ бронзов. и желѣзн.
Телеграфные	20721,3	60	—
Сигнализационные	300	162	—
Телефонные	106	310	150
Электрожезловые	3140	15	—
Электро-колокольные	—	6	—
Итого проводо-версть	24267,43	533	150

На всѣхъ станціяхъ имѣется 500 чертопишущихъ аппаратовъ системы Морзе.

Сверхъ того, на станціяхъ, постахъ и въ служебныхъ помѣщеніяхъ установлено:

* Свѣдѣнія эти ваяты изъ отчетовъ Сибирской ж. д. за 1909 и 1910 г.г.

электро—железныхъ приборовъ	672 шт.
электро—колоколовъ	3 "
центральныхъ телеф. станцій	20 "
телефоновъ съ индукторами	891 "
" фонофорныхъ	64 "
" повѣдныхъ	549 "

Телеграфные, телефонные и сигнализационные провода подвѣшены на нижеслѣдующемъ числѣ столбовъ, изоляторовъ и крючьевъ:

ТАБЛИЦА № 4.

Изоля- торовъ.	Крючъ- евъ.	ТЕЛЕГРАФНЫХЪ СТОЛБОВЪ.										Всего.
		Г о д ъ у с т а н о в к и.										
		1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	
426.682	426.682	4.822	2.711	2.781	8.025	4.060	28717	33778	6.774	5.847	6.908	117.788

Соединительныя вѣтви съ правительственнымъ телеграфомъ имѣются на станціяхъ:

Челябинскъ, Курганъ, Макушно, Петропавловскъ, Омскъ, Каинскъ, Ново-Николаевскъ, Тайга, Маринскъ, Ачинскъ, Красноярскъ, Каинскъ, Нижне-Удинскъ, Тулунъ, Черемхово и Томскъ 2 и имѣется въ виду устроить на станціяхъ Татарская, Чулымская, Болотная, Боготоль, Иланская, Тайшетъ и Зима.

**Вспомогательныя
предпріятія.**

Сибирская ж. д. на 1 января 1911 года эксплуатировала слѣдующія вспомогательныя предпріятія: городскія станціи въ Томскѣ, Омскѣ и Петропавловскѣ, транспортныя конторы въ Семипалатинскѣ, Барнауль, и Бійскѣ и Анжерскую каменноугольную копи.

и.

Описаніе объѣзда дороги и данныя о хозяйствѣ
участковъ сл. пути.

Г Л А В А I.

Описаніе объѣзда дороги.

14 іюня 1911 года Подкомиссія ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, подъ предѣдательствомъ Предѣдателя Комиссіи, инженеръ-генерала Н. П. Петрова, въ составѣ члена-эксперта, члена Тарифнаго Комитета К. Я. Загорскаго и управляющаго дѣлами Комиссіи, инженера путей сообщенія С. Н. Кульжинскаго, при дѣлопроизводителяхъ П. П. Пущторскомъ и Г. Н. Соколовскомъ, отбыла почтовымъ поѣздомъ Сѣверныхъ ж. д. изъ Петербурга, для обслѣдованія на мѣстѣ Сибирской ж. д. Прибывъ 15 іюня на ст. Череповець, Сѣверныхъ ж. д., и сдѣлавъ здѣсь остановку для осмотра строящейся гавани, Подкомиссія въ тотъ же день отправилась въ дальнѣйшій путь, слѣдуя съ поѣздомъ № 6 по Сѣвернымъ и Пермской ж. д. до ст. Челябинскъ. Во время этого переѣзда Подкомиссія осматривала нѣкоторыя станціи Сѣверныхъ и Пермской ж. д., а также знакомилась съ постановкой нѣкоторыхъ отдѣловъ желѣзнодорожнаго хозяйства на указанныхъ дорогахъ, при чемъ объясненія Подкомиссіи давали сопровождавшіе ее, въ предѣлахъ своихъ участковъ, начальники отдѣленій сл. движенія и нѣкоторые другіе агенты дорогъ. При проѣздѣ по Пермской ж. д. Подкомиссія особенно интересовалась производящимся тамъ переустройствомъ пути.

18 іюня, въ 4 час. 18 мин. утра, Подкомиссія прибыла на ст. Челябинскъ Сибирской ж. д. Здѣсь Подкомиссія была встрѣчена замѣстителемъ начальника Сибирской ж. д., начальникомъ ея восточнаго отдѣла И. А. Козыревымъ и начальниками службъ: движенія Н. Б. Ленцнеромъ, тяги—С. М. Богашевымъ, телеграфа—Э. Г. Лейтнеромъ, матеріальной—бар. Н. Л. Раденъ, коммерческой—С. Н. Самойловымъ, замѣстителями: начальника сл. пути — К. А. Оппенгеймомъ и начальника сл. оборотовъ—Г. И. Раковскимъ и старшимъ врачомъ дороги—К. Н. Герасимовымъ. По представленіи названныхъ должностныхъ лицъ г-ну Предѣдателю Комиссіи, Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Челябинскъ.

Станція эта, являясь пунктомъ передачи пассажировъ и грузовъ изъ Европейской Россіи на Сибирскую ж. д., имѣетъ для дороги особо важное значеніе. По своему развитію и своимъ устройствомъ она должна быть признана одной изъ главнѣйшихъ

станцій дороги. Въ виду этого, Подкомиссія сочла нужнымъ ознакомиться съ нею во всѣхъ подробностяхъ. Прежде всего, было обращено вниманіе на планъ станціи. Планъ этотъ признается дорогою не вполне удовлетворительнымъ; проектируется переустройство станціи и дальнѣйшее ея развитіе. Ознакомившись съ нынѣшнимъ расположеніемъ путей и зданій на ст. Челябинскъ, Подкомиссія, съ своей стороны, не можетъ не отмѣтить многихъ дефектовъ настоящаго плана. Однимъ изъ главнѣйшихъ его недостатковъ является чрезмѣрное обиліе путей, число коихъ вовсе не соотвѣтствуетъ дѣйствительной въ нихъ потребности. Номеровъ путей по плану значится 248, общемою длиною въ 54601,15 пог. саж.—109,20 вер., при чемъ на этихъ путяхъ имѣется 363 стрѣлки. Не представляется нужнымъ объяснять, что такое обиліе путей можетъ затруднять станціонную работу и стѣснять самихъ же агентовъ въ пользованіи этими путями, такъ какъ разобраться въ подвижномъ составѣ, разбросанномъ на протяженіи 109 верстъ, весьма затруднительно. Вообще разбросанность является важнѣйшимъ дефектомъ нынѣшняго плана, тогда какъ, повидимому, не представляло бы никакого труда свести главнѣйшія устройства станціи къ одному мѣсту. Къ сожалѣнію, и выработанный въ настоящее время планъ переустройства ст. Челябинскъ не лишенъ нѣкоторыхъ недостатковъ. Къ числу ихъ необходимо отнести обиліе парковъ. По мнѣнію Подкомиссіи, было бы целесообразнѣе ограничиться устройствомъ трехъ парковъ: прибытія, отправленія и сортировочнаго, при чемъ послѣдній слѣдовало бы устроить по горочной системѣ. Представленные противъ этого послѣдняго указанія возраженія, что для указанной цѣли потребовались бы большія затраты, вслѣдствіе необходимости произвести значительныя земляныя работы, не признаются Подкомиссіей основательными. Подкомиссія полагаетъ, что, если будетъ приступлено къ переустройству ст. Челябинскъ, то переустройство это надлежитъ произвести въ соотвѣтствіи съ современными потребностями, примѣняясь къ новѣйшему типу станцій, хотя бы это и потребовало значительныхъ затратъ. Въ общемъ, не отрицая необходимости измѣненія плана ст. Челябинскъ, Подкомиссія не признала, однако, возможнымъ согласиться съ представленнымъ ей проектомъ переустройства.

По ознакомленіи съ общимъ планомъ станціи, Подкомиссія осматривала депо и имѣющіяся при немъ малыя мастерскія. Депо на ст. Челябинскъ—коренное. Зданія депо устроены на 12 стойль. Всего депо рассчитано на 72 паровоза. Рабочихъ въ депо до 500 человѣкъ. При посѣщеніи депо были осмотрѣны ремонтныя и промывочныя книги, при чемъ выяснилось, что промывка паровозовъ производится черезъ каждыя 930 верстъ пробѣга. Всѣ помѣщенія депо найдены Подкомиссіей въ боль-

шомъ порядкѣ; агенты сл. тяги отличаются распорядительностью и знаніемъ дѣла.

Подкомиссія считаетъ нужнымъ особенно отмѣтить, что, по принятому здѣсь обыкновенію, лишніе паровозы, свободные въ данное время, выдѣляются въ запасъ, при чемъ пользованіе ими безъ разрѣшенія начальника сл. тяги воспрещено. Зимой такой запасъ паровозовъ доходитъ до 300. Такимъ путемъ, съ одной стороны, создается вполне готовый, исправный и свободный кадръ паровозовъ, которыми всегда, въ случаѣ надобности, возможно воспользоваться, а съ другой стороны, устраняется пользованіе лишними паровозами. Агенты приучаются къ тому, что въ ихъ распоряженіи имѣется лишь строго опредѣленное и соответственное дѣйствительной потребности количество паровозовъ. Подкомиссія признаетъ такой хозяйственный распорядокъ вполне правильнымъ и целесообразнымъ. При Челябинскомъ коренномъ депо имѣются ремонтныя мастерскія для текущаго ремонта и подъема паровозовъ и специальныя малыя вагонныя мастерскія для средняго ремонта и періодическаго осмотра вагоновъ. Работа этихъ послѣднихъ мастерскихъ въ 1910 году представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Съ 1 января 1910 года по 1 января 1911 г. отремонтировано товарныхъ вагоновъ:

Родъ вагоновъ.	Періодическ. осмотръ.		Текущій ремонтъ.		Ревизія буксъ.	
	Своихъ.	Чужихъ.	Своихъ.	Чужихъ.	Своихъ.	Чужихъ.
Крытыхъ	248	641	944	6036	35	85
Платформъ	135	379	451	1845	16	42
Полувагоновъ	—	—	—	1	—	—
Ледниковъ	—	—	117	5	—	1
Цистернъ	15	2	16	51	—	1
Разныхъ специальныхъ . .	61	295	107	1210	1	—
Итого	459	1317	1635	9148	52	129

Количество пассажирских вагонов, отремонтированных въ течение 1910 года въ Челябинскихъ мастерскихъ приведено въ слѣдующей таблицѣ:

Ремонтъ	чужихъ.	своихъ.
средній	1	—
периодич. осмотръ .	1162	—
текущій	1127	190

Для мелкаго текущаго ремонта въ мастерскихъ имѣется до 200 рабочихъ.

Подкомиссія осмотрѣла всѣ мастерскія, кромѣ временно закрытой литейной; осматривала ихъ устройство и оборудованіе и все нашла въ образцовомъ порядкѣ. При посѣщеніи вагоннаго сарая, Подкомиссіи было, между прочимъ, доложено, что на Сибирской ж. д. пассажирскіе вагоны I и II классовъ имѣются только на телѣжкахъ стараго типа, что вызываетъ много жалобъ и нареканий со стороны пассажировъ.

По осмотрѣ депо и мастерскихъ, Подкомиссія направилась въ контору начальника станціи, гдѣ осматривала книги и знакоилась съ дѣлопроизводствомъ. Начальникъ станціи, между прочимъ, доложилъ, что суточный оборотъ вагоновъ на ст. Челябинскъ 1000 — 1100. При ознакомленіи съ оборотомъ станціи, было обращено вниманіе и на то, что товарныя устройства станціи въ настоящее время слишкомъ удалены отъ города и расположены въ противоположной отъ него сторонѣ. Это безъ надобности затрудняетъ доставку грузовъ въ городъ и изъ города, что вредно отзывается на интересахъ мѣстныхъ торговцевъ. Какъ выяснилось изъ объясненій агентовъ дороги, городъ Челябинскъ давно уже ходатайствуетъ о томъ, чтобы товарныя устройства были перенесены ближе къ городу. Подкомиссія, съ своей стороны, считаетъ ходатайство это основательнымъ. Посѣтивъ, затѣмъ, помѣщеніе телеграфа и пассажирское зданіе, Подкомиссія осматривала контору начальника отдѣленія сл. движенія и знакоилась съ работой отдѣленія. По переписи на 1 мая въ отдѣленіи числилось 6000 вагоновъ. На 1-е юня въ долгу за 2-мъ отдѣленіемъ числилось 2134 крытыхъ и 235 платформъ. Какъ изъ ознакомленія съ дѣятельностью Челябинскаго отдѣленія, такъ и другихъ, дѣлопроизводство которыхъ было осмотрѣно Подкомиссіей при дальнѣйшемъ слѣдованіи, Подкомиссія вынесла убѣжденіе, что штаты отдѣленій на Сибирской ж. д. крайне недостаточны. Районы отдѣленій приблизительно въ 400 верстъ; штаты же отдѣленія не превышаетъ 8 человекъ, не

считая начальника отдѣленія. Такой незначительный составъ служащихъ, очевидно, не въ состояніи справиться со всей лежащей на немъ работой, и въ дѣлѣ происходятъ разнаго рода замедленія и задержки.

Кромѣ вышеописаннаго, Подкомиссія осмотрѣла на ст. Челябинскъ нѣкоторые жилые дома, помѣщеніе желѣзнодорожнаго клуба, кондукторскія дежурныя и составъ вспомогательнаго поѣзда.

Закончивъ осмотръ Челябинска, Подкомиссія въ особомъ служебномъ поѣздѣ, въ сопровожденіи перечисленныхъ выше агентовъ дороги, отбыла для дальнѣйшаго слѣдованія по Сибирской ж. д. По отбытіи изъ Челябинска, Предсѣдатель Подкомиссія, путемъ опроса мѣстнаго начальника участка сл. пути по особой, составленной на этотъ случай, программѣ ознакомился съ хозяйствомъ участковъ. Свѣдѣнія, сообщенныя о хозяйствѣ участковъ сл. пути, приведены особо на стр. 47—53 настоящаго выпуска.

Слѣдующая остановка была сдѣлана въ тотъ же день на ст. Мишкино. Станція эта была осмотрѣна, какъ типичная малая станція дороги. Работа ея, по докладу начальника станціи, представляется въ такомъ видѣ: грузовъ въ теченіе 1910 года отправлено—5 тыс. пудовъ, прибыло—14 тыс. пуд., пассажировъ было до 20 тыс. человѣкъ. Пассажирское зданіе крайне тѣсно и неудобно, что, впрочемъ, слѣдуетъ сказать и относительно всѣхъ другихъ маленькихъ станцій Сибирской ж. д. Товарная станція находится въ противоположной сторонѣ отъ поселка, что не можетъ не затруднять мѣстныхъ отправителей и получателей грузовъ. Водоснабженіе на станціи неудовлетворительное. Вода такого плохого качества, что машинисты избѣгаютъ брать ее здѣсь для паровозовъ. Семафоры старой системы, опусканіемъ крыла дающіе сигналъ свободнаго пути. Относительно семафоровъ выяснилось, что Министерствомъ сдѣлано было распоряженіе объ измѣненіи сигнализациі, при чемъ указанъ былъ и срокъ, къ которому должны быть закончены работы по переустройству сигнализациі,—январь 1910 года. Впослѣдствіи, однако, окончаніе этихъ работъ было отсрочено и въ настоящее время семафоры не передѣлываются.

Послѣ общаго осмотра станціи, Подкомиссія ознакомилась съ дѣлопроизводствомъ конторы начальника станціи. Особое вниманіе Подкомиссія обратила на обревизованіе станціи контролерами станціоннаго счетоводства. При этомъ выяснилось, что ревизіи производятся довольно рѣдко. Общая ревизія бываетъ не болѣе двухъ разъ въ теченіе года, а частныя ревизіи (ревизуется отчетность не за все время, а за предшествующіе $1\frac{1}{2}$ —2 мѣсяца) производятся разъ въ 3—4 мѣсяца. Такъ, контролеръ станціоннаго счетоводства посѣтилъ ст. Мишкино 13 февраля, а затѣмъ

былъ здѣсь только 8 іюня. Нельзя не отмѣтить, что такія рѣдкія ревизіи недостаточны, и что онѣ не могутъ не отражаться и на инструктированіи агентовъ. Изъ друіихъ замѣчаній, сдѣланныхъ Подкомиссіей при осмотрѣ конторы, слѣдуетъ указать, что документы строгой отчетности были не въ полномъ порядкѣ и хранятся, повидимому, недостаточно тщательно. Обратила также Подкомиссія вниманіе на обиліе различныхъ бланковъ, частью вышедшихъ уже изъ употребленія, безъ всякой надобности лежащихъ въ конторѣ и занимающихъ только мѣсто.

Въ тотъ же день Подкомиссія осмотрѣла ст. Курганъ. Станція эта является довольно оживленнымъ торговымъ пунктомъ. Подвозъ грузовъ сюда довольно большой, при чемъ пружы доставляются даже за 200 верстъ. Сюда тяготеютъ Кокчетовскіи и нѣкоторые другіе уѣзды. Главнѣйшій грузъ—масло. Начинаетъ развиваться отправка скота. Въ этомъ году отправлено до 100 вагоновъ. На станціи имѣется 5 пакгаузовъ и 2 маслохранилища. Всего крытыхъ помѣщеній 1300 кв. саж. Подкомиссія осмотрѣла товарныя устройства, а также имѣющіяся здѣсь ледохранилища, откуда берется ледъ для наполненія вагоновъ-ледниковъ. Ледъ дѣлается здѣсь искусственно, путемъ наливапія.

Далѣе Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ мѣстный пріемный покой. Разсчитанъ онъ въ настоящее время на 2 койки, но чувствуется настоящая потребность въ его расширеніи, почему проектируется сдѣлать въ Курганѣ пріемный покой на 10 коекъ. По объясненію медицинскаго персонала, аптека пріемнаго покоя исполняетъ въ годъ до 47 тыс. рецептовъ. Подкомиссія нашла помѣщеніе пріемнаго покоя очень запущеннымъ, загрязненнымъ и требующимъ немедленнаго ремонта.

На ст. Курганъ имѣются коренное депо и ремонтныя мастерскія для текущаго ремонта паровозовъ и вагоновъ. Въ настоящее время производится переустройство этого депо и приспособленіе его для ремонта длинныхъ тендеровъ. Всѣхъ паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ, приписано къ депо 92; изъ нихъ 16 лишнихъ—нѣкоторые стоятъ безъ дѣла по 2 года. Машинистовъ числится 60; помощниковъ, имѣющихъ право ѣздить за машинистовъ,—12. Осмотръ депо и мастерскихъ никакихъ замѣчаній со стороны Подкомиссіи не вызвалъ. Приходится только отмѣтить, что водоснабженіе здѣсь поставлено плохо, и что вода для паровозовъ не чистая.

При посѣщеніи конторы начальника станціи, Подкомиссія интересовалась вопросомъ о времени производства ревизій. Путемъ осмотра книгъ установлено, что контролеръ станціоннаго счетоводства не былъ на станціи съ 26 января, да и въ январѣ производилъ не общую, а лишь частичную ревизію.

Осматривая нѣкоторые другія помѣщенія станціи, а также жилые дома, Подкомиссія обратила вниманіе на то, что контора

3 уч. сл. пути помѣщается въ зданіи бывшаго технического училища, нынѣ закрытаго. На вопросъ Подкомиссіи о причинахъ закрытія училища было объяснено, что училище закрыто вслѣдствіе отсутствія учениковъ.

Во время дальнѣйшаго пути на участкѣ Камчиха-Утякѣ Подкомиссія обратила вниманіе на то, что поѣздъ идетъ съ подталкивающимъ паровозомъ. Представители дороги объяснили это обстоятельство тѣмъ, что на данномъ участкѣ имѣются 0,009-ные уклоны. Однако, по справкѣ съ профилемъ оказалось, что уклоны, хотя и слѣдующіе непрерывно на протяженіи около 6 верстъ, но все же только 0,006-ные, а потому, казалось бы, нѣтъ основаній для слѣдованія поѣздовъ съ двумя паровозами. Тѣмъ не менѣе представители дороги съ такимъ выводомъ не соглашались и доказывали, что необходимость подталкивающего паровоза вызывается длительностью подъема и большимъ составомъ поѣзда. Подкомиссія, въ свою очередь, не могла согласиться съ такими доводами и сочла нужнымъ отмѣтить, что на участкѣ Камчиха-Утякѣ слѣдованіе поѣздовъ съ подталкивающими паровозами не вызывается дѣйствительной необходимостью.

Утромъ 19 іюня Подкомиссія прибыла на ст. Омскъ и по вѣткѣ, ведущей отъ станціи въ городъ, отправилась для осмотра открытой незадолго предъ тѣмъ въ г. Омскѣ первой Западно-Сибирской выставки. Подкомиссія имѣла въ виду, главнымъ образомъ, осмотрѣть довольно обширный и богатый экспонатами отдѣлъ Сибирской ж. д., но попутно посѣтила и нѣкоторые другіе отдѣлы, могущіе дать наглядное представленіе о мѣстной торговлѣ и промышленности. Въ желѣзнодорожномъ отдѣлѣ Подкомиссія особенно интересовалась выставленными картограммами, изображающими работу различныхъ станцій Сибирской ж. д., издѣліями мастерскихъ дороги и проч.

Осмотрѣвъ выставку, Подкомиссія около 11 час. дня возвратилась на ст. Омскъ, гдѣ осматривала мастерскія, депо, матеріальные склады, телеграфъ и станціонныя помѣщенія. При ст. Омскѣ расположены большія мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ, общою площадью въ 5594 кв. саж. Мастерскія эти въ общемъ оборудованы весьма удовлетворительно. Краны установлены электрическіе, и подъемка паровозовъ производится быстро. Доставка нѣкоторыхъ матеріаловъ производится также при помощи электрической тяги, на особыхъ тележкахъ. Хуже другихъ мастерскихъ оборудована кузница, помѣщеніе которой довольно ветхое. Осматривая мастерскія, Подкомиссія обратила вниманіе на неудобное ихъ расположеніе и на отдаленность отъ складовъ, откуда доставляются матеріалы. Повидимому, какая-либо планомерность при расположеніи мастерскихъ отсутствовала и теперь, вслѣдствіе этого, возникаетъ

на практикѣ рядъ неудобствъ. Нѣкоторыя мастерскія, по самому своему производству связанныя другъ съ другомъ, разъединены, и чтобы попасть въ одну изъ нихъ приходится переходить черезъ рядъ помѣщеній, мѣшая въ нихъ работѣ. Кромѣ того, мастерскія отдѣлены отъ складовъ, почему доставка матеріаловъ крайне затруднена; особенно много затрудненій вызываетъ доставка лѣсныхъ матеріаловъ. Число рабочихъ въ мастерскихъ въ настоящее время сокращено. Теперь числится только 1300 человекъ рабочихъ, тогда какъ раньше число ихъ доходило до 1800. Чернорабочихъ занято 250 человекъ. По справкѣ, данной пачальникомъ сл. тяги, средняя продолжительность пребыванія паровозовъ въ Омскихъ мастерскихъ — 5½ мѣсяцевъ (капитальный ремонтъ паровоза съ тендеромъ). При обходѣ депо, Подкомиссія нашла все въ полной исправности и никакихъ замѣчаній по этому поводу не сдѣлала. Депо имѣетъ 47 стойлъ; приписано къ нему 134 паровоза. Возлѣ зданій депо и мастерскихъ, на дворѣ помѣщаются списанные паровозы, предназначенные въ продажу. Нѣкоторыми агентами дороги высказывалось также предположеніе, что было бы целесообразнѣе использовать ихъ для потребностей прокатного отдѣленія, какъ ломъ.

Послѣ этого Подкомиссія произвела подробный осмотръ матеріальныхъ складовъ. Склады эти довольно обширные, съ оборотомъ въ 11.390.000 руб. Подкомиссія при осмотрѣ обратила вниманіе, главнымъ образомъ, на слѣдующія два обстоятельства, которыя и считаетъ нужнымъ отмѣтить: 1) въ складѣ имѣются слишкомъ большіе запасы нѣкоторыхъ матеріаловъ. Такъ, напр., запасъ стали столь великъ, что его хватитъ, по заявленію представителей матеріальной сл., на 5—10 лѣтъ. Очень великъ также запасъ паровозныхъ рессоръ. Въ большомъ количествѣ заготовлены и другія части паровозовъ, при чемъ нѣкоторыя изъ нихъ уже устарѣли, и потому совѣтъ не требуются, нѣкоторыя же требуются крайне рѣдко; 2) надписи, имѣющіяся надъ матеріаломъ каждаго рода, ведутся не въ полномъ порядкѣ. Между прочимъ, на ярлыкахъ часто не отмѣчается расходъ предшествующихъ годовъ, почему, безъ особыхъ справокъ, трудно судить о степени расходуемости того или иного матеріала.

Телеграфъ Подкомиссія нашла въ исправности. Осмотръ пассажирскаго зданія и товарныхъ устройствъ также никакихъ замѣчаній съ ея стороны не вызвалъ.

На ст. Татарская Подкомиссія осмотрѣла депо и дежурныя помѣщенія паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ. Осмотрѣнныя помѣщенія найдены въ порядкѣ и замѣчаній никакихъ не сдѣлано.

При ознакомленіи съ планомъ расположенія путей на ст. Татарская была лишь отмѣчена необходимость добавленія одного перехода между главными путями для возможности подачи па-

ровоза изъ депо подъ поѣзда четнаго направленія (на Иркутскъ).

Въ пути на перегонѣ между ст. Татарская и Каинскъ-Томскій Подкомиссія занялась разсмотрѣніемъ утвержденныхъ плановъ нѣкоторыхъ станцій, которыми мѣстные производители работъ руководствуются при укладкѣ путей. Такимъ образомъ, разсмотрѣны были планы станцій Чаны, Каргатъ, Удинская и Каинскъ-Томскій и развѣздовъ Озерокарачинскаго, Кирзятинскаго, Кошкуль и др. Въ отношеніи каждаго изъ разсмотрѣнныхъ плановъ сдѣланы были указанія о возможности сдѣлать нѣкоторыя улучшенія въ расположеніи путей. Такъ въ отношеніи ст. Чаны было указано на желательность уничтоженія тушика въ восточной части станціи путемъ соединенія его переводомъ съ главнымъ путемъ. На ст. Каргатъ отмѣчена полезность нѣкоторой отодвижки пути, предназначеннаго для погрузки, отъ главныхъ путей. На ст. Удинская указана возможность совершенно выкинуть одинъ (параллельный) переходъ. Въ отношеніи ст. Каинскъ - Томскій высказано было лишь общее замѣчаніе объ излишнемъ, повидимому, количествѣ запроектированныхъ для этой станціи стрѣлокъ. Что касается блокъ-постовъ, то для нихъ выработаны типовой планъ, въ отношеніи котораго сдѣлано было одно общее замѣчаніе, а именно, что запроектированный по срединѣ развѣзда переходъ съ одного пути на другой, казалось бы, рациональнѣе помѣстить вблизи одной изъ двухъ входныхъ стрѣлокъ. На развѣздѣ Озерокарачинскомъ представляется излишнимъ одинъ переходъ, помѣченный на планѣ №№ 1—3.

Къ востоку отъ Омска на протяженіи между Омскомъ и Ачинскомъ постройка 2-го пути ведется распоряженіемъ управленія Сибирской ж. д., при чемъ полотно подъ второй путь присыпается непосредственно къ существующему безъ какихъ бы то ни было измѣненій плана и профиля пути. Земляное полотно на большомъ протяженіи исполнѣ закончено, и отъ Омска начата укладка второго пути.

Ознакомившись изъ разъясненій агентоу Сибирской ж. д. съ положеніемъ дѣла и условіями производства работъ по постройкѣ 2-го пути, Подкомиссія обратила вниманіе строителей на слѣдующее соображеніе: на участкѣ между Омскимъ и Кривощековымъ (578 вер.) имѣется единственный балластный карьеръ, которымъ придется пользоваться для балластировки этого участка, укладка же второго пути начата отъ Омска, между тѣмъ какъ, начавъ укладку отъ Кривощекова, повидимому, съ большимъ успѣхомъ можно было бы вести работы одновременно и по балластировкѣ пути. Подкомиссіей отмѣчена была также возможность въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, повидимому, безъ сколько-нибудь серьезныхъ затратъ сдѣлать при устройствѣ 2-го пути нѣкоторыя исправленія профиля и плана линіи. Въ отвѣтъ

на это завѣдывающій постройкой 2-го пути на участкѣ Омскъ—Ачинскъ инженеръ С. Г. Чернявскій заявилъ, что отъ Министерства Путей Сообщенія имѣется совершенно опредѣленное предписаніе при устройствѣ 2-го пути строго держаться одной стороны, не трогая оси существующаго пути, и планъ и профиль линіи оставить безъ измѣненій, за исключеніемъ лишь 17 особо указанныхъ пунктовъ, гдѣ назначено нѣкоторое смягченіе изгибовъ линіи въ планѣ при переходахъ изъ одной кривой въ другую (обратнаго направленія).

Слѣдующую остановку Подкомиссія имѣла на ст. Каинскъ. Работа этой станціи, по даннымъ 1910 г., представляется въ такомъ видѣ:

нагружено	969 тыс. пуд.,
выгружено	1825

пассажирскихъ билетовъ продано . . . 24150 шт.

При осмотрѣ вагоновъ на станціи было 50. По словамъ начальника станціи, главное движеніе—на западъ; рѣже грузы направляются на востокъ. Желѣзная дорога не подходитъ къ самому городу Каинску, и поэтому городъ въ настоящее время сооружаетъ вѣтку отъ станціи до города, длиною въ 12 верстъ. Вѣтка сооружается на средства города съ пособіемъ отъ казны въ 20 тыс. руб. Существуетъ предположеніе, что новая вѣтка не только принесетъ пользу городу, облегчивъ сообщеніе, но и дастъ дорогѣ новые грузы. Подкомиссія старалась, между прочимъ, выяснитъ это предположеніе путемъ опроса станціонныхъ агентовъ, какъ лицъ, близко знакомыхъ съ мѣстными условіями. По заявленію начальника станціи, на новые грузы рассчитывать врядь ли возможно, да и вообще вѣтка дастъ дорогѣ очень мало.

При посѣщеніи конторы начальника станціи, были обрѣзаны нѣкоторые документы и книги; въ томъ числѣ Подкомиссія ознакомилась съ книгой предупрежденій, при чемъ выяснила, что предупрежденія отмѣчаются своевременно, и книга ведется въ должномъ порядкѣ.

Осмотръ ст. Каинскъ закончился посѣщеніемъ находящагося здѣсь кореннаго депо и мастерскихъ. Подкомиссія обратила при этомъ вниманіе на то, что остатки матеріаловъ, повидимому, недостаточно утилизируются. Такъ, напр., стружки остаются неиспользованными, тогда какъ онѣ, несомнѣнно, представляютъ извѣстную цѣнность.

Что касается укладки второго пути, то таковая на участкѣ Каинскъ еще не начиналась, хотя всѣ планы уже разработаны и присланы. Подкомиссія, ознакомившись съ расположеніемъ пу-

тей, отмѣтила необходимость устройства переѣзда черезъ станцію.

20 іюня Подкомиссіей были осмотрѣны станціи Ново-Николаевскъ и Тайга.

Ст. Ново-Николаевскъ, расположенная вблизи р. Оби, является чуть ли не самой оживленной станціей Сибирской ж. д. Здѣсь главный пунктъ передачи грузовъ съ воды и одно изъ самыхъ торговыхъ мѣстъ Сибири. Сюда стекаются грузы изъ богатаго Алтайскаго края. Работа станціи очень оживленная.

По даннымъ отчета 1910 года, на ст. Ново-Николаевскъ:

нагружено	9293 тыс. пуд.,
перегружено	1718 тыс. „
выгружено	9301 тыс. „

Такимъ образомъ, общій оборотъ грузовъ—20.323 тыс. пудовъ. Пассажирскихъ билетовъ въ 1909 году было продано 143.506.

Интересуясь, главнымъ образомъ, товарными устройствами этой станціи, Подкомиссія по особой вѣткѣ спустилась къ пристани, вблизи которой помѣщаются товарные склады и пакгаузы. Подкомиссіей были подробно осмотрѣны всѣ склады, при чемъ попутно опрашивались агенты относительно отправляемыхъ и привозимыхъ грузовъ, а также осматривались нѣкоторыя изъ хранящихся на складахъ отправокъ. При осмотрѣ выяснилось, что грузы въ складахъ не залеживаются. Обычно ихъ берутъ къ истеченію срока храненія. Ежедневно станція выдаетъ отъ 150 до 200 отправокъ. Склады наполнены грузами. Грузы—самые разнообразныя; преобладающимъ видомъ прибывающихъ грузовъ являются сельскохозяйственные машины и орудія. Орудій въ складахъ при осмотрѣ оказались очень много. Какъ разъ передъ прїѣздомъ Подкомиссіи прибыло 22 вагона сельскохозяйственныхъ орудій. Большинство орудій направляются на Алтай, получающій болѣе половины всѣхъ ввозимыхъ въ Сибирь сельскохозяйственныхъ орудій. Изъ Ново-Николаевска идетъ, главнымъ образомъ, масло и хлѣбъ.

При осмотрѣ пакгаузовъ на пристани Подкомиссія обратила вниманіе на то, что положеніе путей въ отношеніи пакгаузовъ, повидимому, не вполне соответствуетъ требованіямъ габарита, что, конечно, должно неблагоприятно отзываться на выгрузкѣ и погрузкѣ грузовъ. Доставка грузовъ съ пристани въ желѣзнодорожные склады и обратно производилась раньше людскою силой, но съ мая текущаго года дорога пользуется особымъ механическимъ подъемникомъ „самотаской“. Работа самотаски за время ея существованія съ 29 мая с. г. выразилась въ нижеслѣдующихъ цифрахъ:

М Ъ С Я Ц Ы.	Ч и с л а.	Количество груза, переработанного механич. подъемник. пудовъ.	Время работы механич. подъемника		Число грузчиковъ (отпарходства).	Примѣчаніе.
			Час.	Мин.		
Май	29	4.160	2	30	40	*) Одновременно на-грузка и вы-грузка.
"	30	4.270	2	20	42	
Юнь	2	2.725	1	30	45	
"	3	4.294	2	15	45	
"	4	4.464	3	05	27	
"	5	2.264	1	20	45	
"	5	1.454 *)	1	15	28	
"	8	7.277	5	55	45	
"	8	4.368	2	30	45	
"	9	4.221	2	30	46	
"	11	7.000	5	25	45	
"	12	1.103	0	20	20	
"	12	8.210	4	15	43	
"	14	2.600	2	35	20	
"	14	1.500 *)	1	00	45	
"	15	4.300	2	00	46	
"	15	130 *)	0	10	50	
"	16	5.620	2	50	45	
"	16	1.168	0	25	60	
"	17	300	0	15	30	
"	18	3.600	2	15	45	
"	—	1.352	0	25	60	
"	—	4.236	2	35	60	
"	—	750	0	15	60	
Итого въ теченіе	15 дн.	81.366	49	55	1037	

Подкомиссія подробно осмотрѣла эту „самотаску“. Приводится она въ движеніе нефтянымъ двигателемъ въ 16 силъ. Грузы развозятся по территоріи станціи въ вагонеткахъ, которыхъ имѣется 51. Устройство механическаго подъемника обошлось въ 37 тыс. руб. Ежемѣсячный расходъ на администрацію самотаски—200 руб. На каждые 1000 пудовъ поднятаго груза расходуется нефти на 30 коп. и керосину на 10 коп. Наблюдая работу „самотаски“, Подкомиссія нашла, что ходитъ она крайне медленно. Кромѣ того, Подкомиссія выяснила, что устройство „самотаски“ не уменьшило расходовъ по выгрузкѣ, такъ какъ все равно дорогѣ приходится держать такое же, какъ и прежде, количество рабочихъ для нагрузки и разгрузки вагонетокъ. По мнѣнію Подкомиссіи, едва ли было основаніе прибѣгать къ механической доставкѣ грузовъ, при незначительности подъема отъ пристани къ складамъ; возможно было обойтись и простой переноской грузовъ, что обошлось бы, во всякомъ случаѣ, не дороже. Но, если уже „самотаска“ устроена, то, по мнѣнію Подкомиссіи, необходимо принять мѣры къ усовершенствованію и ускоренію ея работы.

Кромѣ товарныхъ устройствъ, на ст. Ново-Николаевскѣ Подкомиссіей были осмотрѣны пассажирское зданіе, депо, мастерскія и дежурныя комнаты паровозныхъ бригадъ. Дежурныя содержатся въ большомъ порядкѣ и чистотѣ, прилично оборудованы и имѣютъ даже небольшую бібліотеку.

Часть дальнѣйшаго пути отъ ст. Ново-Николаевскѣ управляющій дѣлами Комиссіи, по порученію Подкомиссіи, сдѣлалъ на паровозѣ, для ознакомленія съ работой машинистовъ и оборудованіемъ паровозовъ. При этомъ было отмѣчено: 1) что паровозы не снабжены аппаратами для измѣренія скорости хода и 2) что не вполне рационально поставлено дѣло предувѣдомленія машинистовъ о имѣющихся на пути предупреденіяхъ. Машинисту, вмѣстѣ съ жезломъ, передается станціей бланкъ предупреденій, не только когда таковыя имѣются, но и когда ихъ нѣтъ. Правда, въ этомъ случаѣ бланкъ чистый, но тѣмъ не менѣе самая передача его можетъ ввести машиниста въ заблужденіе. Кромѣ того, и станціи совершенно напрасно затрудняются врученіемъ бланковъ, когда въ этомъ нѣтъ никакой надобности.

Въ связи съ изложеннымъ замѣчаніемъ, начальникъ сл. движенія заявилъ, что бланки во всѣхъ случаяхъ выдаются съ тою цѣлью, чтобы машинистъ не могъ отказаться въслѣдствіи неполученіемъ предупреденія. При нынѣшнемъ порядкѣ этого случиться не можетъ, такъ какъ бланкъ всегда передается машинисту. Что касается возможности вручать предупреденіе во время остановокъ, то это не вполне цѣлесообразно, такъ какъ предупреденіе при такомъ порядкѣ пришлось бы выдавать слишкомъ рано, иногда за нѣсколько часовъ до прохода опаснаго мѣста, и вниманіе машиниста могло бы ослабѣть.

На 1386 верстѣ Подкомиссія сдѣлала остановку, съ цѣлью ознакомленія съ состояніемъ существующаго пути и съ работами по сооруженію второго пути. При осмотрѣ оказалось, что присыпаемая подъ второй путь высокая насыпь мѣстами значительно осѣдаетъ, что, очевидно, должно быть объяснено неправильнымъ производствомъ работъ,—если бы подсыпка насыпи производилась слоями, то, повидимому, осадки ея можно бы избѣжать.

Состояніе существующаго пути представляется также не вполне исправнымъ. Зазоры между рельсами въ стыкахъ зачастую отсутствуютъ, почему рельсы мѣстами выперло въ сторону. Самые рельсы, несмотря на недавнюю укладку ихъ (1910 г.), находятся въ состояніи неудовлетворительномъ,—въ стыкахъ замѣчается весьма значительное смятіе, при чемъ уширеніе головки рельса отъ смятія, какъ показали сдѣланныя измѣренія, достигаетъ иногда 12 миллиметровъ *).

Представители сл. пути заявили, что рельсы эти новые, нормальнаго типа, вѣсомъ 24 фунта въ пог. футѣ, поставленные Богословскимъ заводомъ; уложены въ путь въ прошломъ 1910 году. Рельсы, поставленные этимъ заводомъ, настолько неудовлетворительны, что управление Сибирской ж. д. возбуждало передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ ходатайство о томъ, чтобы новые заказы на рельсы для Сибирской ж. д. не давались Богословскому заводу. Между прочимъ, Подкомиссії было доложено, что старые легкіе 18 фунтовые рельсы, которые въ настоящее время лежатъ еще въ пути между Челябинскомъ и Курганомъ на всемъ протяженіи безъ перерыва, находятся въ лучшемъ состояніи, нежели вновь укладываемые рельсы нормальнаго типа (24 фунт. въ пог. футѣ) поставки Богословскаго завода. Замѣчено, что стычки легкіхъ рельсъ почти не портятся, между тѣмъ какъ рельсы нормальнаго типа весьма сильно сминаются въ стычкахъ.

На разѣздѣ Чахлово (1448 вер.) начальникъ сл. движенія обратилъ вниманіе Подкомиссії на, такъ называемые, стрѣлочные жезлы и доложилъ, что всѣ станціи и разѣзды Сибирской линіи снабжены такими жезлами. Жезлы эти представляютъ собою металлическіе ярлычки, подвѣшенные на особой доскѣ. Каждому изъ нихъ присвоенъ номеръ опредѣленнаго станціоннаго пути. Ярлычки эти дежурный по станціи выдаетъ стрѣлочникамъ съ цѣлью указанія, на какой путь надлежитъ принимать поѣздъ. У дежурнаго по станціи по снятіи жезла съ доски, на которой они укрѣплены, на мѣстѣ жезла остается красный кругъ, показывающій, что путь, обозначенный номеромъ снятаго жезла, занятъ. Такая система немедленной отмѣтки зани-

* Иллюстраціей износа рельсъ могутъ служить представленныя сл. пути профили рельсъ, лежащихъ въ пути, снятые съ натуры (прил. № 30).

маемаго пути, дающая дежурному по станціи во всякій моментъ наглядную картину занятія путей на станціи или разъѣздѣ, заслуживаетъ, по мнѣнію Подкомиссіи, полнаго одобренія.

Въ пути на перегонѣ между станціями Болотная и Тайга Подкомиссія рассмотрѣла планы расположенія путей на станціяхъ: Тутальская, Ояшъ и Сокуръ. Замѣчанія Подкомиссіи въ отношеніи этихъ станцій сводятся къ слѣдующему: на ст. Тутальская представляется возможнымъ, безъ всякаго ущерба для работы будущей станціи, сократить длину путей съ такимъ расчетомъ, чтобы станція занимала площадь длиною не свыше 375 саж. Такимъ укороченіемъ станціонныхъ путей будетъ достигнуто въ то же время значительное сокращеніе земляныхъ работъ съ восточной стороны станціи.

На ст. Ояшъ представляется желательнымъ погрузочный тупикъ соединить стрѣлкою съ главнымъ путемъ. Такое соединеніе дастъ возможность включать груженые вагоны въ голову поѣзда, идущаго изъ Челябинска, что всегда необходимо для станцій, не имѣющихъ маневроваго паровоза.

На ст. Сокуръ, казалось бы, возможно вовсе не укладывать двухъ переходовъ по концамъ станціи, въ которыхъ, повидимому, не будетъ никакой надобности.

На ст. Тайга Подкомиссія осмотрѣла пассажирское зданіе и депо, обошла нѣкоторые жилые дома и знакомялась съ дѣлопроизводствомъ конторы начальника станціи. Работа станціи по отчету 1910 года, слѣдующая:

погружено	169 тыс. пуд.,
выгружено	404 тыс. »

пассажирскихъ билетовъ въ 1909 г. было продано . 97536 шт.

Несмотря на довольно значительное пассажирское движеніе, станція обставлена слабо. Помѣщенія тѣсны и врядъ ли даютъ возможность всѣмъ пассажирамъ расположиться въ нихъ въ ожиданіи поѣздовъ. По справкѣ въ кассѣ станціи, оказалось, что средняя дневная выручка достигаетъ 350 рублей. Пассажирское движеніе преимущественно IV класса. Билетовъ высшихъ классовъ продаютъ мало, но зато билетовъ IV класса продается ежедневно на 150 р. и больше. Депо на ст. Тайга—оборотное. Къ нему приписано 124 паровоза. Жилыхъ помѣщеній на станціи 1600 кв. саж.

Въ конторѣ начальника станціи Подкомиссія, въ числѣ другихъ книгъ и документовъ, ознакомилась съ книгой записи предупрежденій. Оказалось, что нѣкоторыя предупрежденія дѣйствуютъ довольно продолжительное время. Предупрежденіе о смѣнѣ сигнала дѣйствуетъ въ теченіе 10 дней. Одно предупрежденіе, вызванное постройкой моста, дѣйствуетъ съ 9

февраля. Самая книга ведется правильно, и съ этой стороны Подкомиссія никакихъ замѣчаній не имѣеть. Что касается ревизіи станціи контролеромъ станціоннаго счетоводства, то и здѣсь, какъ и на другихъ станціяхъ, выяснено, что контролеръ производитъ ревизіи недостаточно часто. По справкѣ въ книгѣ оказалось, что послѣдняя отмѣтка о произведенной ревизіи датирована 18 декабря прошлаго года.

Въ связи съ осмотромъ и дѣлавшимися Подкомиссіей замѣчаніями начальниками службъ даны были разъясненія по разнаго рода вопросамъ и сдѣланы нѣкоторыя заявленія. Помощникъ начальника сл. пути К. А. Оппенгеймъ, по поводу замѣчаній Подкомиссіи о чрезмѣрной продолжительности дѣйствія нѣкоторыхъ предупрежденій, сообщилъ слѣдующія свѣдѣнія о порядкѣ подачи предупрежденій машинистамъ. Службою пути даются предупрежденія въ случаѣ производства слѣдующихъ путевыхъ работъ: 1) смѣны рельсъ, 2) сплошной—на протяженіи не менѣе 50 саж. и на высоту 0,03 саж.—подъемки пути и 3) разгонки стыковъ. Въ случаѣ производства какихъ бы то ни было другихъ работъ предупрежденій, вообще говоря, не дается; они даются въ такихъ случаяхъ лишь машинистамъ экстренныхъ поѣздовъ. Всякую другую работу, кромѣ трехъ перечисленныхъ выше, дорожный мастеръ обязанъ закончить ко времени прохода поѣзда. Что касается вышеуказанныхъ трехъ работъ, то и эти работы дорожному мастеру предписывается, по возможности, заканчивать ко времени прохода поѣзда, и если это ему удастся, то онъ снимаетъ сигналы тихаго хода, и поѣздъ проходить, не замедляя нормальной скорости. Такимъ образомъ, сл. пути жертвуетъ стоимостью работъ въ пользу поддержанія правильности движенія поѣздовъ. Идея же предупрежденія сводится къ тому, чтобы машинистъ, на всякій случай, былъ предувѣдомленъ о необходимости особенно внимательно слѣдить за сигналами на указанныхъ въ предупрежденіи верстахъ.

Что касается самаго способа передачи предупрежденій, то, какъ Подкомиссія имѣла случай въ этомъ убѣдиться лично, они передаются машинисту вмѣстѣ съ жезломъ. При чемъ передается либо предупрежденіе (если оно есть), либо пустой „ярлыкъ“ (если предупрежденія нѣтъ). Не получивъ ни того, ни другого, машинистъ не имѣеть права продолжать путь. И ярлыкъ, и предупрежденіе имѣють весьма ясныя примѣты (красныя полосы, одна или двѣ), наглядно показывающія, какому направленію, четному или нечетному, они должны быть выдаваемы. Кромѣ того, ярлыкъ по внѣшнему виду (размѣрами) рѣзко отличается отъ предупрежденія, а потому К. А. Оппенгеймъ склоненъ думать, что, вопреки мнѣнію Подкомиссіи, принятая на Сибирской ж. д. система передачи машинистамъ предупрежденій и ярлыковъ едва ли можетъ кого-либо изъ агентовъ затруднить и ввести въ заблужденіе.

Завѣдывающей постройкою 2-го пути Сибирской ж. д. на участкѣ Омскъ—Ачинскъ С. Г. Чернявскій обратилъ вниманіе Подкомиссіи на допущенную при переустройствѣ Сибирской ж. д. несообразность. Дѣло въ томъ, что испрашивавшійся въ связи съ переустройствомъ дороги кредитъ на усиленіе 10-саженныхъ мостовъ изъ утвержденной расцѣпной вѣдомости совершенно исключенъ, и столь важная и необходимая работа не производится.

Начальникъ сл. тяги С. М. Богашевъ обратился съ ходатайствомъ о содѣйствіи къ скорѣйшему разрѣшенію нѣкоторыхъ вопросовъ техническаго характера, могущихъ, въ случаѣ благоприятнаго ихъ разрѣшенія, благотворно отозваться на хозяйствѣ сл. тяги. С. М. Богашевъ полагаетъ, что, безъ всякаго ущерба для дѣла, періодическій осмотръ вагоновъ-ледниковъ могъ бы быть производимъ не ежегодно, какъ это требуется существующими правилами, а въ 3 года разъ. Попутно С. М. Богашевъ отмѣтилъ затрудненія, испытываемыя Сибирской ж. д. отъ того, что Самаро-Златоустовская ж. д., повидимому, безъ достаточныхъ къ тому основаній, отказывается возить, такъ называемые „масляные“ поѣзда безъ тормозовъ Вестингауза въ то время, какъ всѣ прочія дороги, а въ томъ числѣ и Сибирская, возятъ эти поѣзда безъ тормозовъ Вестингауза. Далѣе С. М. Богашевъ заявилъ, что съ приспособленіемъ товарныхъ вагоновъ къ 1000-пудовой нагрузкѣ, подъ нихъ ставятся новыя оси усиленнаго сѣченія, а потому, для возможности насадки на эти оси старыхъ колесъ, необходимо нѣсколько расточивать ступицу, что, по мнѣнію С. М. Богашева, вполне допустимо, (по крайней мѣрѣ, въ отношеніи желѣзныхъ ступицъ), но существующими правилами не разрѣшается. Въ случаѣ рѣшенія этого вопроса въ смыслѣ допущенія растачиванія ступицъ, представляется возможнымъ пустить въ дѣло громадное количество старыхъ вагонныхъ колесъ, которыя, въ противномъ случаѣ, придется забросить. Не менѣе важныя послѣдствія для хозяйства сл. тяги имѣло бы разрѣшеніе употреблять на рессоры товарныхъ вагоновъ гладкую, а не желобчатую сталь, какъ это требуется существующими правилами. Въ такомъ случаѣ достаточно было бы старыя рессоры усиливать однимъ лишнимъ листомъ; прочность такой рессоры не уступитъ ни въ чемъ рессорѣ изъ желобчатой стали, а въ то же время громадное количество стараго типа рессоръ, еще вполне пригодныхъ для службы, могло бы быть съ пользою примѣнено.

Наконецъ, С. М. Богашевъ сообщилъ, что съ увеличеніемъ нагрузки вагоновъ до 900 пудовъ началась „повальная“ отцѣпка вагоновъ по случаю горѣнія буксъ. Причиною такого явленія, очевидно, чугунные подшипники; ихъ слѣдовало бы, по крайней мѣрѣ, соединить съ бронзовыми вкладышами или совершенно отказаться отъ чугунныхъ подшипниковъ и дѣлать ихъ бронзовыми.

Въ отношеніи расточки желѣзныхъ ступицъ вагонныхъ колесъ для насадки ихъ на новыя оси усиленнаго типа и примѣненія для вагонныхъ рессоръ гладкой, не желобчатой стали Подкомиссія вполнѣ присоединилась къ мнѣнію начальника сл. тяги. Что же касается причинъ горѣнія буксъ, то Н. П. Петровъ высказалъ предположеніе, не является ли это естественнымъ слѣдствіемъ чрезмѣрнаго увеличенія поверхности тренія въ подшипникахъ отъ увеличенія діаметра вагонныхъ осей, такъ какъ треніе прямо пропорціонально поверхности тренія.

21 іюня Подкомиссія прибыла на ст. Красноярскъ. Здѣсь, прежде всего, были осмотрѣны матеріальные склады. Помѣщенія складовъ частью каменные, частью—деревянные. Но вообще помѣщеній недостаточно, по сравненію съ тѣмъ количествомъ матеріаловъ, какое сосредоточено въ Красноярскихъ складахъ. Вслѣдствіе этого, многіе предметы, и при томъ довольно цѣнные, какъ замѣтила Подкомиссія, хранятся подъ обыкновенными навѣсами. Нѣкоторые же матеріалы, напр., стекло, сложены прямо на дворѣ, подъ открытымъ небомъ. Что касается каменныхъ помѣщеній, то въ нихъ сосредоточены наиболѣе цѣнные матеріалы. Большинство же матеріаловъ хранится въ деревянныхъ сараяхъ, далеко не безопасныхъ въ пожарномъ отношеніи. Подкомиссія сочла нужнымъ особенно отмѣтить недостатокъ въ складочныхъ помѣщеніяхъ и не вполнѣ удовлетворительное состояніе существующихъ помѣщеній. При осмотрѣ складовъ, Подкомиссію, кромѣ агентовъ ж. д., сопровождалъ и представитель Государственнаго Контроля, при чемъ были обойдены всѣ помѣщенія склада, и произведена на выдержку провѣрка нѣкоторыхъ хранящихся матеріаловъ. Въ общемъ, постановка дѣла въ складѣ особыхъ замѣчаній со стороны Подкомиссії не вызвала. Замѣчанія были сдѣланы лишь въ связи съ нижеслѣдующими обстоятельствами: 1) нѣкоторые матеріалы имѣются въ слишкомъ большомъ количествѣ, во много разъ превосходящемъ ежегодный расходъ ихъ, почему эти матеріалы подолгу лежатъ на складѣ. Такъ, напр., Подкомиссія обратила вниманіе на громадный запасъ лубрикаторовъ, ежегодный расходъ которыхъ не превышаетъ 50 штукъ въ зиму. Бросается также въ глаза значительный запасъ резиновыхъ рукавовъ—1057 и т. д. На складѣ имѣются и такіе матеріалы, которые, повидимому, могутъ требоваться лишь въ исключительныхъ случаяхъ, когда и могли бы быть приобретены. Такъ, хранятся, напр., три камина. Очевидно, каминны эти остались отъ постройки и съ тѣхъ поръ не ликвидированы, а въ теченіе многихъ лѣтъ хранятся въ сараѣ, безъ всякой надобности. При осмотрѣ склада, между прочимъ, выяснено, что нѣкоторые матеріалы такъ подолгу хранятся въ складахъ, что усѣиваютъ испортиться, почему отправляются изъ склада въ ремонтъ, а оттуда обратно поступаютъ на храненіе. Подкомиссія, съ своей

стороны, полагала бы излишнимъ хранить слишкомъ большіе и несоотвѣтствующіе потребностямъ запасы и высказалась за необходимость ликвидаціи нѣкоторыхъ, не требуемыхъ службами, матеріаловъ. 2) На нѣкоторыхъ матеріалахъ не имѣется ярлыковъ, почему нѣтъ возможности, безъ особыхъ справокъ по книгамъ, судить о размѣрахъ запасовъ и степени ихъ потребности.

По осмотрѣ матеріальныхъ складовъ, Подкомиссія перешла въ мастерскія. При ст. Красноярскъ имѣются большія мастерскія для ремонта паровозовъ и вагоновъ. Общая площадь мастерскихъ—6972 кв. саж. Работа мастерскихъ за послѣдніе три года рисуется въ слѣдующемъ видѣ (кромѣ изготовленія различныхъ издѣлій):

Г О Д Ы.	Выпущено паровозовъ изъ ремонта.			Выпущено вагоновъ изъ ремонта.				
	Большого.	Средняго.	Малого.	Классныхъ.			Товарныхъ.	
				Большого.	Средняго.	Периодическаго.	Большого.	Периодическаго.
1908	67	33	30	77	52	125	41	839
1809	102	4	2	78	54	87	210	254
1910	90	—	10	73	101	189	—	57

Въ 1911 году предполагалось выпустить 90 паровозовъ, изъ которыхъ нѣсколько дуплексовъ.

Подкомиссія осмотрѣла центральную силовую электрическую станцію, паровозныя мастерскія, вагонныя мастерскія, въ томъ числѣ смотрѣла столярную и обойную, и знакомилась съ ученическими работами. Въ общемъ, по мнѣнію Подкомиссіи, всѣ мастерскія оборудованы довольно богато, но расцѣпированы не вполне правильно; нѣкоторыя помѣщенія къ тому же тѣсны. По видимому, зданія мастерскихъ строились постепенно, при чемъ не существовало опредѣленнаго плана развитія мастерскихъ, почему въ настоящее время многія помѣщенія расположены случайно и не связаны съ другими. Что касается расширенія зданій, то его требуютъ многія помѣщенія; въ частности необходимо расширить помѣщеніе колеснаго цеха и перестроить помѣщеніе конторы, гдѣ теперь наблюдается тѣснота. Обращаетъ вниманіе от-

сутствіе особой тендерной, на что очень жалуются представители сл. тяги. Подъемку и другія работы по ремонту тендеров приходится производить на дворѣ, внѣ крытыхъ помѣщеній. Зимой это крайне затрудняетъ и замедляетъ работу; къ тому же мелкія части нерѣдко теряются на путяхъ. Современное оборудованіе мастерскихъ, хотя, какъ уже и отмѣчено, довольно богато, но тѣмъ не менѣе нѣкоторыя усовершенствованія были бы желательны и въ этомъ отношеніи. Такъ, Подкомиссія не можетъ не отмѣтить желательности устройства нѣкоторыхъ перегрузочныхъ и податочныхъ механизмовъ въ паровозо-сборной и котельной, отсутствіе которыхъ вредно отражается на ходѣ работъ. Кромѣ того, Подкомиссія всецѣло присоединилась къ долуженному ей начальникомъ сл. тяги мнѣнію, что было бы въ высокой степени желательно введеніе въ мастерскихъ пневматической клепки и приобрѣтеніе станковъ для наръзки.

При обходѣ мастерскихъ Подкомиссія обратила, между прочимъ, вниманіе на цѣлесообразное использованіе старыхъ частей. Напримѣръ, мастерскія вырабатываютъ колосники изъ старыхъ бандажей, что даетъ значительную экономію. Такой колосникъ обходится въ среднемъ въ 1 руб. 75 коп., тогда какъ новый колосникъ стоитъ до 3 рублей. Это тѣмъ болѣе цѣлесообразно, что, по мѣстнымъ условіямъ, врядъ ли было бы возможно сколько-нибудь выгодно продать старые, ненужные матеріалы, такъ какъ въ Красноярскѣ почти нѣтъ подходящихъ для этого покупателей. Къ сожалѣнію, повидимому, это обстоятельство не вполне учитывается дорогой, и части, которыя не могутъ быть обращены въ работу, ликвидируются въ Красноярскѣ. Тутъ производится разборка исключенныхъ паровозовъ, которыхъ, при осмотрѣ мастерскихъ Подкомиссіей, оказалось довольно значительное количество. Подкомиссія признаетъ такое положеніе неправильнымъ и нецѣлесообразнымъ. Она находитъ, что нѣтъ ровно никакихъ оснований производить разборку исключенныхъ паровозовъ на восточномъ участкѣ дороги, вдали отъ оживленныхъ промышленныхъ пунктовъ. При нынѣшнихъ условіяхъ ликвидируемыя части паровозовъ, въ виду незначительнаго числа покупателей и слабой конкуренціи, распродаютъ за безцѣнокъ. Между тѣмъ, можно думать, что тѣ же самыя части пошли бы значительно дороже, если бы распродажа ихъ производилась въ болѣе оживленномъ западномъ районѣ, ближе къ Европейской Россіи, напр., въ Челябинскѣ. Подкомиссія высказала изложенныя выше соображенія, при осмотрѣ исключенныхъ паровозовъ, и со стороны представителей дороги никакихъ возраженій по этому поводу не встрѣтила.

При посѣщеніи помѣщенія колеснаго цеха Подкомиссія заинтересовалась и подробно осматривала изобрѣтенный мастеромъ цеха г. Груздевымъ приборъ для шлифовки. Приборъ этотъ от-

личается крайней простотой и весьма удобенъ въ работѣ. При этомъ Подкомиссія было доложено, что управление Сибирской ж. д. сообщало о примѣняемомъ въ мастерскихъ изобрѣтеніи Груздева еще въ 1908 году, прося о поощреніи изобрѣтателя, но что отвѣта на это сообщеніе до настоящаго времени не послѣдовало.

Обойдя затѣмъ дежурныя паровозныхъ бригады, гдѣ все было найдено въ полномъ порядкѣ, Подкомиссія направилась въ товарные склады. Грузооборотъ ст. Красноярскъ, по даннымъ отчета 1910 года, слѣдующій: нагружено—3821 тыс. пуд., выгружено—13972 тыс. пуд. Товарные склады имѣются въ достаточномъ количествѣ и при томъ довольно обширны. По словамъ станціонныхъ агентовъ, весною пакгаузы бывають переполнены, такъ какъ именно въ это время бываетъ главный наплывъ грузовъ. Во время осмотра особаго обилія грузовъ не замѣчено. Во всякомъ случаѣ, складочныхъ помѣщеній, судя по имѣющимся грузамъ на станціи, вполне достаточно. Въ нѣкоторыхъ пакгаузахъ настолько много свободнаго мѣста, что въ нихъ сложенъ даже цементъ, предназначенный для нуждъ производящагося теперь переустройства дороги. Подкомиссія обратила вниманіе, что въ складахъ довольно много невостребованныхъ грузовъ. Въ моментъ осмотра оказалось 912 невостребованныхъ отправокъ. По заявленію начальника станціи, грузы залеживаются въ пакгаузахъ по долгу. Изъ представленной справки, между прочимъ, видно, что въ 1910 году за храненіе грузовъ на ст. Красноярскъ взыскано 33.644 руб. 49 коп.

Далѣе Подкомиссія интересовалась условіями подвоза грузовъ со станціи на пристань. Дорога не подходитъ къ самой пристани, и товарныя устройства расположены отъ рѣки въ 4 верстахъ. По словамъ мѣстныхъ агентовъ, грузы возятся на пристань гужемъ, что связано съ довольно значительными расходами. За ¼ версты разстоянія возчики берутъ по 5—6 коп. съ пуда, что не можетъ не отразиться на стоимости перевозимыхъ товаровъ. Но съ другой стороны, товарообмѣлъ между желѣзной дорогой и водянымъ сообщеніемъ столь незначителенъ, что постройка особой желѣзнодорожной вѣтки къ пристани представляется мѣстнымъ агентамъ излишней и бесполезной.

При посѣщеніи станціоннаго телеграфа, Подкомиссія интересовалась, принимаются ли телеграммы на иностранныхъ языкахъ и по коду. Выяснилось, что на иностранныхъ языкахъ телеграммы принимаются. Что же касается кода, то такового на станціи не имѣется. Если податель телеграммы желаетъ отправить телеграмму по коду, то отъ него требуется и представленіе самаго кода. Подкомиссія признала такой порядокъ ненормальнымъ и считала бы необходимымъ снабженіе телеграфа кодомъ.

Пассажирское зданіе ст. Красноярскъ недостаточно и не соотвѣтствуетъ размѣрамъ пассажирскаго движенія (въ 1910 г.

236042 пассажирскихъ билета). Пассажирскія помѣщенія тѣсны и, кромѣ того, нуждаются въ ремонтѣ (полы). Слѣдуетъ отмѣтить, что вообще сл. пути недостаточно внимательно наблюдаются за состояніемъ зданій и не производятъ своевременно ремонтъ. Подкомиссія нѣсколько разъ въ продолженіе объѣзда имѣла случай отмѣчать крайнюю необходимость въ ремонтѣ различныхъ помѣщеній. Встрѣтилась она съ этимъ и на ст. Красноярскъ. Особенно неприятно, что въ запущенномъ состояніи находятся и такія помѣщенія, какъ больничныя, которыя, казалось бы, нуждаются въ особо тщательномъ содержаніи. Между тѣмъ, осмотръ Красноярской больницы, произведенный того же 21 іюня, обнаружилъ, что помѣщеніе больницы запущено и требуетъ капитальнаго ремонта. Особенно плохи деревянныя полы, съ массой щелей. Вообще помѣщеніе больницы плохое, загрязненное и лишено многихъ необходимыхъ устройствъ, въ томъ числѣ, напр., такого, какъ центральное отопленіе. Медицинскій персоналъ признаетъ эти дефекты и высказывается за возможно скорое ихъ устраненіе.

Въ заключеніе описанія осмотра ст. Красноярскъ, Подкомиссія не можетъ не отмѣтить того неблагоприятнаго впечатлѣнія, какое производитъ начатая сооруженіемъ и до сихъ поръ не законченная желѣзнодорожная церковь. Храмъ этотъ строился на средства особаго фонда въ память ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III, но ассигнованныхъ суммъ не хватило. Теперь церковь остается недостроенной. По сообщенной Подкомиссіи справкѣ, для окончанія храма требуется еще 50 тыс. рублей, которые, повидимому, и должны быть ассигнованы.

По отбытіи со ст. Красноярскъ, Подкомиссія разсмотрѣла планъ расположенія путей этой станціи и сдѣлала слѣдующія указанія: 1) необходимо облегчить возможность прохода паровозовъ отъ депо къ востоку, на воинскіе пути и 2) дать возможность паровозамъ попадать на сортировочныя пути безъ пересѣченія пути слѣдованія паровозовъ подъ поѣзда и отъ поѣздовъ.

При проходѣ поѣзда черезъ р. Березовку Подкомиссія обратила вниманіе на то обстоятельство, что полотно находящагося здѣсь въ непосредственной близости второго пути Сибирской ж. д. у моста черезъ р. Березовку поднято значительно (примѣрно на 0,50 саж.) выше стараго пути. По мнѣнію Подкомиссіи, разъ уже признано необходимымъ по тѣмъ или инымъ соображеніямъ поднять полотно 2-го пути, то тѣ же соображенія, очевидно, должны заставить поднять на ту же высоту и путь уже существующій.

Помощникъ начальника сл. пути Сибирской ж. д. разъяснилъ, что второй путь у моста черезъ р. Березовку поднять съ цѣлью предохранить его отъ подтопленія весенними водами въ виду того, что такое явленіе наблюдалось на старомъ пути. Управле-

ніе Сибирской ж. д. настаиваетъ на необходимости поднятія на ту же высоту и стараго пути, о чемъ ходатайствовало черезъ Министерство Путей Сообщенія, однако, согласія на это Министерствомъ пока не выражено.

Соображая условія производства работъ по переустройству Сибирской ж. д. на участкѣ Ачинскъ—Иннокентьевская и принимая во вниманіе крайне близкую связь и даже зависимость между построечнымъ и эксплуатационнымъ управленіями, Подкомиссія полагаетъ, что подчиненіе построечнаго управленія начальнику Сибирской ж. д. было бы весьма желательнымъ. Это, съ одной стороны, уничтожило бы естественно существующую нынѣ нѣкоторую двойственность взгляда на одно и то же дѣло, а съ другой стороны, способствовало бы болѣе полному и всестороннему удовлетворенію всѣхъ эксплуатационныхъ требованій.

Въ тотъ же день Подкомиссія имѣла остановки еще на трехъ станціяхъ — Клюквенная, Канскъ и Иланская. На ст. Клюквенная были осмотрѣны пассажирское помѣщеніе, касса и контора начальника станціи. Выяснено, что пассажирское движеніе, главнымъ образомъ, мѣстное, на короткія разстоянія, но довольно значительное. Ежедневная кассовая выручка до 100 руб. Въ числѣ другихъ станціонныхъ книгъ и документовъ Подкомиссія обревизовала и жалобную книгу. Послѣдняя изъ записанныхъ въ ней жалобъ относится къ 16 марта. Въ общемъ книга содержитсѣ въ порядкѣ, какъ и прочее дѣлопроизводство, обзорѣніе котораго замѣчаній со стороны Подкомиссіи не вызвало. На ст. Клюквенная отмѣчено излишнее количество жезловъ.

При осмотрѣ ст. Канскъ Подкомиссія обратила вниманіе на крайне неудобное расположеніе товарнаго двора. Дворъ расположенъ на пригоркѣ и заѣздъ въ него весьма неудобенъ. Товары приходится возить въ гору.

При проходѣ поѣзда черезъ р. Канъ Подкомиссія обратила вниманіе на производящіяся близъ моста у лѣваго берега рѣки работы по устройству мостового развѣзда. Близость этого моста къ ст. Канскъ, по мнѣнію Подкомиссіи, казалось бы, даетъ полную возможность вовсе отказаться отъ устройства мостового развѣзда у лѣваго берега р. Канъ и ограничиться взаимѣнъ того устройствомъ здѣсь блокъ-поста, съ укладкою у моста стрѣлки.

На ст. Иланская Подкомиссія осматривала пассажирское помѣщеніе и депо. Пассажирское помѣщеніе отличается крайней тѣснотой, и хотя пассажирское движеніе здѣсь не особенно значительно (по даннымъ 1910 года станціей продано 26.254 билетовъ), но и для небольшого числа пассажировъ станція недостаточна, такъ какъ помѣщенія ея и, въ частности, пассажирскія залы до крайности малы.

Продолжая изъ опросовъ начальниковъ службъ знакомиться съ различными сторонами хозяйства дороги, Подкомиссія остано-

вила свое вниманіе на заявленіи начальника сл. тяги о затрудненіяхъ, испытываемыхъ нынѣ при сдачѣ на другія дороги въ аренду (съ коммерческими цѣлями) паровозовъ, которое и считаетъ нужнымъ отмѣтить. Дѣлю въ томъ, что на основаніи существующихъ правилъ управленіе дороги, сдающей паровозъ на другую дорогу во временное пользованіе, должно обязательно дѣлать подъемку сдаваемого паровоза, хотя бы въ этомъ по существу и не было никакой надобности. Пробѣгъ сдаваемого паровоза не долженъ превосходить 100 тыс. верстъ. Между тѣмъ, какъ извѣстно, что тотъ же паровозъ, который на основаніи правилъ признается негоднымъ для сдачи въ аренду на другія дороги, смѣло можетъ продолжать бѣгать на дорогѣ-собственницѣ еще 100.000 верстъ безъ подъемки. Конечно, необходимо установить въ той или иной формѣ отвѣтственность начальника сл. тяги за неисправный переданный паровозъ, но было бы весьма полезно для дѣла уничтожить существующія нынѣ стѣпенія и предоставить каждому начальнику сл. тяги самому заботиться о томъ, чтобы переданные имъ паровозы могли хорошо работать на дорогѣ, ими пользующейся.

22 іюня Подкомиссія прибыла на ст. Нижнеудинскъ и производила подробный ея осмотръ. Осмотрѣны пассажирское зданіе, телеграфъ, депо, нѣкоторыя жилыя помѣщенія и обрєвизовано дѣлопроизводство конторы начальника станціи. Кромѣ того, Подкомиссія посѣтила имѣющуюся при станціи желѣзнодорожную церковь. Работа ст. Нижнеудинскъ, по отчету за 1910 годъ, слѣдующая: нагружено — 2537 тыс. пуд., выгружено — 5548 тыс. пудовъ. Пассажирскихъ билетовъ продано — 36.561. Въ станціонныхъ помѣщеніяхъ въ день осмотра производился ремонтъ, почему Подкомиссія могла осмотрѣть ихъ лишь въ общихъ чертахъ. Нѣкоторыя помѣщенія содержатся, по видимому, не въ полномъ порядкѣ. Особенно это необходимо отмѣтить относительно телеграфа. Въ конторѣ начальника станціи дѣлопроизводство найдено въ исправности. Имѣющіеся на -лицо бланки не превышаютъ установленнаго трехмѣсячнаго запаса. Осмотръ книги для записи предупрежденій показалъ, что на участкѣ дѣйствуетъ одно предупрежденіе, объявленное еще 27 мая 1909 года. Предупрежденіе было дано въ виду сложной поправки пути. До настоящаго времени оно не отмѣнено, такъ какъ, по заявленію представителей сл. пути и движенія, путь дать осадку. Этотъ и другіе подобные случаи, усмотрѣнные Подкомиссіей при объѣздѣ дороги, убѣждаютъ ее въ необходимости для сл. пути урегулировать какъ-либо вопросъ съ предупрежденіями. Предупрежденія, дѣйствующія въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, представляются здѣсь какъ бы нормальнымъ явленіемъ, что крайне неблагоприятно отражается на движеніи. Необходимо установить такой порядокъ, чтобы предупрежденія давались на самое короткое время и чтобы немедленно принимались мѣры къ ихъ отмѣнѣ.

Осмотрѣна была также на станціи книга стрѣлокъ, при чемъ Подкомиссія выяснила, кѣмъ и какъ часто провѣряются стрѣлки. Оказалось, что стрѣлки провѣряются ежедневно старшимъ стрѣлочникомъ, а разъ въ недѣлю—дорожнымъ мастеромъ.

Жилыхъ помѣщеній на станціи достаточно. Казенныя квартиры имѣютъ почти всѣ станціонные агенты (кромѣ 4-хъ). Осмотръ жилыхъ помѣщеній замѣчаній со стороны Подкомиссіи не вызвалъ.

Имѣющаяся при станціи желѣзнодорожная церковь—деревянная и отличается крайне бѣдной отдѣлкой, какъ внутри, такъ и снаружи. Даже углы храма не обшиты.

Разсмотрѣвъ, затѣмъ, планъ расположенія путей на ст. Нижнеудинскъ, Подкомиссія полагала полезнымъ добавить съ обѣихъ сторонъ станціи по одной стрѣлкѣ на сортировочныхъ путяхъ, чтобы такимъ образомъ дать возможность непосредственно съ этихъ путей отправлять поѣзда въ обѣ стороны. Длина сортировочныхъ путей, по мнѣнію Подкомиссіи, представляется преувеличенной.

Закончивъ осмотръ Нижнеудинска, Подкомиссія отбыла въ дальнѣйшій путь, при чемъ въ продолженіе дороги знакомилась, путемъ опроса начальниковъ службъ, съ различными сторонами хозяйства Сибирской ж. д. и выяснила ходъ работъ по переустройству. Среди вопросовъ, затронутыхъ при такомъ опросѣ, между прочимъ, Подкомиссіей было отмѣчено, что шпалы, заготовляемыя на участкѣ Тулунъ-Зима (по которому въ это время Подкомиссія какъ разъ слѣдовала), направляются на пропитку въ Красноярскъ, а оттуда привозятся обратно для укладки. Такимъ образомъ, получается излишній пробѣгъ шпалъ въ два конца, тогда какъ этого можно избѣжать путемъ устройства подвижного шпало-пропиточнаго завода. Послѣдній вопросъ былъ поставленъ и достаточно освѣщенъ при разсмотрѣніи программы обследованія, на засѣданіяхъ въ г. Томскѣ (см. отд. IV гл. 1.).

Въ ночь съ 22 на 23 іюня Подкомиссія прибыла къ конечному пункту Сибирской ж. д.—станціи Иннокентьевская и, прежде чѣмъ отправиться въ обратный путь для осмотра еще нѣкоторыхъ намѣченныхъ къ обследованію станцій (черезъ которыя Подкомиссія прослѣдовала въ ночное время) и для занятій въ управленіи дороги, рѣшила сдѣлать остановку въ Иркутскѣ для выслушанія мѣстныхъ общественныхъ представителей и торговцевъ по поводу работы Сибирской ж. д. и желѣзнодорожнаго строительства въ Сибири и осмотрѣть перестраиваемый участокъ Кругобайкальской ж. д. до ст. Слодянка и переправу черезъ Байкаль.

На ст. Иннокентьевская Подкомиссія была встрѣчена агентами Забайкальской ж. д., во главѣ съ начальникомъ дороги инженеромъ Ф. И. Кноррингомъ, и отправилась въ особомъ служебномъ

поѣздѣ до ст. Слюдянка. Утромъ, 23 іюня, были осмотрѣны работы по проложенію второго пути Крутобайкальской ж. д. и имѣющіяся здѣсь тоннели, а также пристань на оз. Байкаль и транспортъ, на которомъ производится переправа. Подкомиссія обратила при этомъ вниманіе на то, что въ распоряженіи Забайкальской ж. д. имѣется лишь одинъ собственный пароходъ. Между тѣмъ, сообщеніе приходится поддерживать съ многими поселеніями по берегамъ Байкала, и поэтому дорога поставлена въ необходимость арендовать частные пароходы. Имѣя въ виду, что у дороги имѣется все необходимое оборудованіе для сообщенія по Байкалу (пристани, доки и иныя устройства), нельзя не признать, что было бы выгоднѣе предоставить дорогѣ для указанныхъ цѣлей еще одинъ собственный пароходъ. Стоимость его исчисляется администраціей дороги, отстаивающей эту мысль, въ 400 тыс. рублей.

Къ 11 часамъ дня мѣстнаго времени Подкомиссія возвратилась въ Иркутскъ, гдѣ въ тотъ же день, въ 3 часа пополудни, въ парадныхъ комнатахъ вокзала состоялось засѣданіе для выясненія вопросовъ о проведеніи въ Сибири новыхъ желѣзныхъ дорогъ и соответствіи работы дорогъ существующихъ съ интересами мѣстной торговли и промышленности. Журналь этого совѣщанія приведенъ въ отд. IV настоящихъ матеріаловъ.

23 іюня Подкомиссія отбыла изъ Иркутска на Сибирскую ж. д. и продолжала обслѣдованіе послѣдней.

23—25 іюня Подкомиссія осматривала станціи: Иннокентьевская, Тайшетъ и Ачинскъ, а также эксплуатируемыя Сибирской ж. д. Анжерскія каменноугольныя копи.

На ст. Иннокентьевская было осмотрѣно паровозное депо. Это депо вѣрнаго типа составляетъ исключеніе на Сибирской ж. д. Всѣ другія паровозныя зданія прямоугольнаго типа. Число стойлъ—39; число приписанныхъ паровозовъ—68; въ моментъ осмотра въ ремонтѣ находилось 30 паровозовъ. Въ депо найдено все въ полномъ порядкѣ, а общая постановка дѣла, насколько она выяснилась при обслѣдованіи, никакихъ замѣчаній Подкомиссії не вызвала. Что касается устройствъ для ремонта вагоновъ, то таковыя Подкомиссіей признаны недостаточными, при чемъ была отмѣчена необходимость постройки вагоннаго сарая (для ремонта вагоновъ) на 700 кв. сажень.

На ст. Иннокентьевская Подкомиссія осмотрѣла пассажирскій составъ Сибирскаго поѣзда, при чемъ убѣдилась въ настоятельной необходимости нѣкоторыми улучшеніями составовъ этихъ поѣздовъ облегчить пассажирамъ и безъ того трудный 3000-верстный переѣздъ по Сибирской ж. д.

Прежде всего, Подкомиссія полагаетъ, что полнаго вниманія заслуживаетъ сдѣланное начальникомъ сл. тяги замѣчаніе о необходимости замѣнить имѣющіяся въ составахъ Сибирскихъ

поѣздовъ вагоны такъ называемаго „казеннаго типа“, съ плохими рессорами, — вагонами на пульмановскихъ тележкахъ. Затѣмъ представляется весьма желательнымъ соединить между собою вагоны этихъ составовъ помощью такъ называемыхъ „гармоникъ“, какія имѣются нынѣ въ составахъ скорыхъ поѣздовъ. Такое соединеніе вагоновъ въ поѣздахъ Сибирской ж. д., по мнѣнію Подкомиссіи, особенно необходимо въ виду исключительной суровости сибирскихъ зимъ. По исчисленію начальника сл. тяги, снабженіе поѣздовъ гармониками, при 28 составахъ по 8 вагоновъ въ каждомъ, обойдется примѣрно въ 25.000 руб.

Наконецъ, Сибирскіе поѣзда необходимо, по мнѣнію Подкомиссіи, освѣтить электричествомъ, на что, по заявленію начальника сл. тяги, потребуется по 7 тыс. руб. на оборудованіе каждаго состава или всего 196 тыс. руб., изъ коихъ, какъ это выяснилось, кредитъ въ 7 тыс. руб. разрѣшенъ уже нынѣ совѣтомъ управленія на оборудованіе электричествомъ, въ видѣ опыта, одного изъ составовъ Сибирскихъ поѣздовъ.

Осмотрѣвъ станціонныя устройства ст. Инокентьевская, Подкомиссія посѣтила строящуюся здѣсь больницу съ помѣщеніемъ для душевнобольныхъ. Постройка этой больницы крайне затянулась вслѣдствіе того, что кредиты на сооруженіе ея отпускались малыми суммами. Больница строится уже 10 лѣтъ. За такой долгой промежутокъ времени нѣкоторыя первоначальныя предположенія проекта измѣнились. Такъ, напр., вмѣсто предполагавшагося по первоначальному проекту устройства отопленія обыкновенными печами, приспособленными къ топкѣ углемъ, въ дѣйствительности устроено центральное отопленіе. Въ настоящее время постройка зданій больницы закончена, доставлена уже и необходимая мебель, которая пока составлена, въ безпорядкѣ и ждетъ своего размѣщенія.

Изъ осмотра помѣщеній больницы Подкомиссія вынесла впечатлѣніе, что они страдаютъ весьма многими, порою существенными, недочетами, такъ, несмотря на довольно значительную общую стоимость больницы (240 тыс. руб.), замѣчено отсутствіе хорошихъ выгребовъ (хотя бы системы Муаньо). Обращаетъ на себя вниманіе, повидимому, не вызываемое необходимостью чрезмѣрно большое разстояніе между главнымъ корпусомъ и помѣщеніемъ для душевнобольныхъ, что, очевидно, вызоветъ нѣкоторыя излишнія потери топлива при центральной системѣ отопленія. Въ подвальномъ этажѣ главнаго зданія помѣщается центральное отопленіе, а для спуска угля въ подвальный этажъ нѣтъ сколько-нибудь удобнаго приспособленія. Для подачи угля предполагается пользоваться имѣющеюся довольно тѣсной лѣстничной клѣткой. Что касается собственно помѣщенія для душевнобольныхъ, то зданіе это, какъ въ общемъ, такъ и въ деталяхъ

своего устройства страдает весьма многими недостатками. Здание это двухэтажное, въ планѣ крайне узкое, почему комнаты голгучились короткія, неудобной формы. Двѣ лѣстницы, ведущія во второй этажъ, парадная и черная, расположены въ непосредственной близости другъ отъ друга, что прямо опасно въ пожарномъ отношеніи.

Кромѣ перечисленныхъ основныхъ недостатковъ, нельзя не отмѣтить и нѣкоторыхъ неудачныхъ деталей устройства, свидѣтельствующихъ о недостаточно вдумчивомъ отношеніи строителя къ производимой работѣ. Такъ, въ помѣщеніяхъ для буйныхъ больныхъ окна самаго обыкновеннаго устройства, въ нижней части ничѣмъ не скрытыя и не огражденные; приборы центрального отопленія не втоплены въ стѣну; дверныя отверстія изнутри безъ всякой надобности обдѣланы наличниками съ выступающими частями. Самыя же дверныя полотна, хотя и имѣютъ закрутленія въ створѣ у петель, однако пригнаны настолько неплотно, что возможность прицѣпить руку буйнаго больного не устранена.

Въ пути между Нижнеудинскомъ и Тайшетомъ Подкомиссія знакоилась съ положеніемъ работъ по постройкѣ 2-го пути и вариантовъ, при чемъ выяснилось, что на 23 эксплуатационномъ участкѣ сл. пути никакихъ препятствій къ правильному ходу и своевременному завершенію работъ по укладкѣ 2-го пути и путей на вариантахъ не предвидится.

Изъ опроса начальника мѣстной строительной дистанціи выяснилось, между прочимъ, что строительное управленіе укладываетъ путь на непроштаннхъ шпалахъ. По совершенно справедливому замѣчанію помощника начальника сл. пути К. А. Оппенгейма, обстоятельство это послѣ сдачи въ эксплуатацію уложенныхъ распоряженіемъ эксплуатационнаго управленія вариантовъ будетъ способствовать внесенію полнѣйшаго беспорядка въ хозяйство сл. пути, о чемъ наглядно свидѣлствуетъ составленный сл. пути подробный графикъ верхняго строенія Сибирской ж. д. Подкомиссія, вполне присоединяясь къ мнѣнію К. А. Оппенгейма, полагаетъ, что приведенное обстоятельство является лишнимъ доводомъ въ пользу подчиненія построечнаго управленія начальнику дороги, такъ какъ, несомнѣнно, что въ послѣднемъ случаѣ не было бы сдѣлано подобной, хотя и весьма легко исправимой, но въ то же время столь существенной ошибки.

Слѣдующая остановка поѣзда была сдѣлана съ цѣлью скрещенія на развѣздѣ Тага. Пользуясь продолжительностью стоянки, Подкомиссія посѣтила находящійся въ непосредственной близости отъ развѣзда балластный карьеръ и наблюдала за производящейся нагрузкой балластнаго поѣзда. Подкомиссія имѣла случай убѣдиться въ исключительной трудности разработки этого

карьера; балласть, представляющій смѣсь песку съ гравіемъ, самъ по себѣ весьма удовлетворительнаго качества, однако настолько плотно слежавшійся, что разрабатывается киркою съ громаднымъ трудомъ. Мѣстный начальникъ участка сл. пути разъяснилъ, что нагрузка каждаго вагона балластомъ производится двумя рабочими, при чемъ нагрузка всего поѣзда требуетъ 5 часовъ времени. Принимая во вниманіе столь трудныя условія работы, Подкомиссія склонна сомнѣваться въ выгодности дальнѣйшей разработки такого карьера.

По прибытіи съ разѣзда Тата Подкомиссія, путемъ опроса мѣстныхъ агентовъ и начальниковъ службъ, продолжала знакомиться съ состояніемъ и условіями работъ по устройству 2-го пути и по постройкѣ вариантовъ Сибирской ж. д., при этомъ Подкомиссія особенно интересовалась тѣмъ, имѣется ли такой общій планъ постепенной укладки 2-го пути съ указаніемъ очередей укладки отдѣльныхъ участковъ, при выполненіи котораго укладка каждаго новаго участка 2-го пути давала бы опредѣленный плюсъ эксплоатации дороги.

Основаніемъ къ назначенію различныхъ очередей укладки пути, по мнѣнію Подкомиссіи, могла бы служить большая или меньшая продолжительность хода товарнаго поѣзда на перегонѣ, которой по тѣмъ или инымъ соображеніямъ было бы желательно достигнуть въ опредѣленные сроки.

Такъ какъ очередей укладки 2-го пути, какъ это выяснилось не установлеио, то Подкомиссія на изложенныхъ выше основаніяхъ, при содѣйствіи начальниковъ службъ Сибирской ж. д., сдѣлала примѣрный подсчетъ тѣхъ протяженій, на которыхъ въ первую очередь должны бы быть уложены вторые пути. Расчеты были сдѣланы въ двухъ предположеніяхъ, а именно: 1) удовлетворить условію возможности прохода товарными поѣздами каждаго перегона между станціями въ теченіе не свыше 40 минутъ и 2) удовлетворить возможность прохода товарными поѣздами каждаго перегона въ теченіе не свыше 30 минутъ.

Сдѣланные расчеты показали, что для удовлетворенія перваго условія необходимо на протяженіи между Ново-Николаевскомъ и Иннокентьевской уложить въ первую очередь 2-й путь всего на протяженіи 347 верстъ, при чемъ участокъ Омскъ—Ново-Николаевскъ уже и въ данный моментъ вышеуказанному условію удовлетворяетъ. Для удовлетворенія же второму условію необходимо въ первую очередь уложить на всемъ протяженіи между Омскомъ и Иннокентьевской—964 версты.

Подробныя провѣренныя данныя подсчетовъ, съ указаніемъ каждаго отдѣльнаго перегона, требующаго въ первую очередь укладки 2-го пути для удовлетворенія того или другого поставленнаго условія, приводятся въ докладѣ по Сибирской ж. д.

Приведенные же выше результаты бѣлаго подсчета, произведеннаго въ пути, не претендуя, конечно, на безусловную точность, все же могутъ дать въ общихъ чертахъ наглядное представление о ближайшихъ задачахъ укладки и о размѣрахъ тѣхъ работъ, которыя должны быть произведены возможно неотлагательно.

На ст. Тайшетъ Подкомиссія осмотрѣла, прежде всего, товарный складъ. Грузовая работа станціи невелика. По даннымъ отчета 1910 года станціей нагружено—61.036 пуд., выгружено—292.702 пуд. Затѣмъ, былъ осмотрѣнъ пріемный покой, помѣщеніе котораго признано Подкомиссіей неудовлетворительнымъ. Въ операционной комнатѣ, напр., полы въ невозможномъ состояніи: масса щелей, при каковыхъ условіяхъ невозможно, конечно, поддерживать должную чистоту. Обращаетъ вниманіе отсутствіе вентиляціи—не вентилируется даже клозетъ. Вообще пріемный покой необходимо ремонтировать, тѣмъ болѣе, что работа этого медицинского пункта довольно интенсивна. За прошлый годъ, напр., зарегистрировано до 12 тысячъ рецептовъ. Предъ отбытіемъ со станціи Подкомиссія осмотрѣла станціонные пути, а также главный путь до ближайшаго къ станціи переѣзда на Московскомъ трактѣ. Пути оказались дурно рехтованы и вообще въ плохомъ состояніи. На главномъ пути замѣчено повышеніе одного рельса надъ другимъ на 0,005, хотя уложены рельсы не болѣе двухъ мѣсяцевъ назадъ. Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ замѣчены также значительныя, хотя и допустимыя, отклоненія отъ нормальной ширины пути. Въ стыкахъ всюду наблюдается сильное сплюсненіе головки рельса, а въ двухъ мѣстахъ на главномъ пути найдены даже образовавшіяся въ головкѣ рельса у стыка продольныя трещины. Въ связи съ осмотромъ пути, Подкомиссія осмотрѣла и сторожевую будку обычнаго типа. Будка построена недостаточно тщательно. Сторожиха жалуется на холодъ, и, дѣйствительно, судя по внѣшнему виду постройки и по состоянію половъ, можно думать, что подполье будки зимой промерзаетъ. По размѣрамъ помѣщеніе для сторожа достаточное.

На ст. Ачинскъ были осмотрѣны товарные склады и контора начальника станціи. Работа ст. Ачинскъ, по представленной Подкомиссіи справкѣ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	1909 г.	1910 г.	1911 г. по 31 мая.
Продано билетовъ . . .	39.267	42.343	14.128
Выдано квитанцій . . .	2.280	2.394	644
Получено квитанцій . . .	2 380	2.529	1.511
Отправлено грузовъ . . .	1.722.100 п.	651.619 п.	{ частныхъ. 252.058 п. служебн. . 412.606 п.
Прибыло грузовъ . . .	1.466.056 п.	1.257.677 п.	{ частныхъ . 1.315.590 п. служебн. . 218.849 п.
Годовая выручка . . .	923.760 р.	1.044.170 р.	— — 418.890 р.

Товарныхъ окладовъ на станціи достаточно. Пакгаузовъ имѣется 2 (97,13 кв. саж.), крытая платформа 1 (75,07 кв. саж.). Кромѣ того, строится платформа для скота. Въ пакгаузахъ Подкомиссіей все найдено въ порядкѣ. Невостребованныхъ грузовъ немного. Преимущественные грузы отправленія, по заявленію мѣстныхъ агенто́въ, слѣдующіе: хлѣбъ, живность, мясо, невыдѣланныя кожи, кедровые орѣхи и спиртъ. Получаются грузы, главнымъ образомъ, для г. Ачинска и уѣздовъ Ачинскаго и Минусинскаго.

По осмотру товарныхъ устройствъ, Подкомиссія перешла въ контору начальника станціи, гдѣ ей была предъявлена, между прочимъ, книга для записи предупрежденій. Книга ведется правильно. Что касается существа дѣла, то выяснилось, что на участкѣ дѣйствуетъ нѣсколько предупрежденій. Одно изъ нихъ не отмѣнено съ 19 января, такъ какъ, по объясненію сл. пути, исправленіе пучинъ, вызвавшее предупрежденіе, до сихъ поръ не закончено. Другое предупрежденіе дѣйствуетъ съ 3-го марта, третье съ 5-го іюня. Сл. пути пояснила, что послѣднее предупрежденіе вызвано смѣной рельсъ.

Изъ осмотра денежныхъ книгъ начальника станціи выяснилось, что контролеръ станціоннаго счетоводства посѣщаетъ станцію крайне рѣдко. Отмѣтки о ревизіи относятся къ 26 марта 1908 г., 31 октября 1909 г. и 26 марта 1911 г. Другихъ отмѣтокъ за это время показано не было, и потому остается предположить, что станція не ревизуется чуть ли не по годамъ. Если же отмѣтки контролеромъ не всегда дѣлаются, то Подкомиссія полагаетъ, что порядокъ этотъ нельзя признать правильнымъ, ибо въ книгахъ не остается никакихъ слѣдовъ ревизіи.

На ст. Тяжинъ Подкомиссія осмотрула путь между станціей и ближайшей, съ западной стороны, трубой большого отверстія (на протяженіи около 1 вер.). Путь оказался въ порядкѣ.

25-го іюня Подкомиссія прибыла на Анжерскій развѣздъ и по особой вѣткѣ отправилась на каменноугольныя Анжерскія копи Сибирской ж. д. Мѣста залеганія угля извѣстны уже давно, но разработкѣ его мѣшала тайга, покрывавшая громадныя пространства. Только передъ постройкой Сибирской ж. д. мѣстность была отчасти расчищена, и были произведены подробныя обследованія. Въ настоящее время отводъ равняется 2.200 дес. Работа идетъ пока на 4-хъ пластахъ, но, кромѣ того, обследованы еще 3 пласта. Шахты имѣютъ глубину въ 44 саж.; при этомъ замѣчено, что чѣмъ глубже уголь, тѣмъ выше его качество. Онъ содержитъ $\frac{1}{2}\%$ и не болѣе $\frac{3}{4}\%$ сѣры и 3—4% золы и можетъ сохраняться до 2-хъ лѣтъ и болѣе. Для характеристики качества угля начальникъ копей привелъ слѣдующія данныя о его теплотворной способности по сравненію съ углемъ Черемховскихъ копей: въ то время какъ

этого послѣдняго угля расходуется на каждыя 100 паровозо-версты до 150 пудовъ, Анжерскаго угля требуется для той же цѣли всего 95 пудовъ. Есть полное основаніе предполагать, что Анжерскій уголь годенъ для выдѣлки кокса. Хотя прежніе опыты въ этомъ отношеніи и окончились неудачей, но это можно объяснить неудовлетворительной постановкой дѣла. Въ настоящее время снова дѣлаются опыты коксованія. Предполагается выпустить въ текущемъ году 25 тыс. пудовъ пробнаго кокса.

Подкомиссія, въ сопровожденіи начальника копей горнаго инженера г. Алексѣева и его помощника, ознакомилась, прежде всего, съ общимъ расположеніемъ копей, пройдя для этого по вѣткѣ черезъ всю территорію копей. При этомъ Подкомиссія сочла нужнымъ особенно отмѣтить, что серьезной помѣхой для работъ являются весеннія воды, которыми заливаются мѣста работъ, и которыя приходится отводить въ канавы, за предѣлы копей. Тутъ же при объѣздѣ Подкомиссія обратила вниманіе и на способъ перегрузки угля. Оказалось, что уголь перевозится на простыхъ платформахъ. Ни специальныхъ вагоновъ, ни приспособленныхъ платформъ съ сѣтками не имѣется. При такой перевозкѣ не мало угля теряется. Затѣмъ, какъ свидѣтельствуешь г. начальникъ копей, много угля раскрасдываютъ. Наконецъ, и платформы не могутъ быть нагружены должнымъ образомъ. Грузятъ не болѣе 400 пуд. на платформу. Получается, такимъ образомъ, крайне невыгодная перевозка. Подкомиссія, осмотрѣвъ нагруженные платформы и выслушавъ объясненія администраціи копей, высказалась за необходимость перевозки угля въ особо для того приспособленныхъ вагонахъ, при полной ихъ нагрузкѣ.

Послѣ общаго осмотра копей, Подкомиссія подробно осматривала шахты №№ 9—10, подъемникъ, электрическую станцію и паровое отдѣленіе. Вся работа въ копияхъ производится электрической силой. Электрическая станція прекрасно оборудована и содержится въ исключительномъ порядкѣ. Осмотрѣны были также Подкомиссіей и печи, въ которыхъ производятся опыты коксованія. При этомъ начальникъ копей доложилъ, что, въ случаѣ, если опыты удадутся, печи придется перестроить, въ цѣляхъ болѣе интенсивнаго производства кокса. Перестройка батарей въ 20 печей обойдется около 150 тыс. руб. Такихъ батарей потребуется 4—5 для того, чтобы довести производительность до 5 милл. пудовъ кокса. При такой производительности пудъ кокса, по предположеніямъ г. Алексѣева, будетъ обходиться въ 15 коп.

Давая объясненія Подкомиссіи, г. начальникъ копей выразилъ, между прочимъ, два пожеланія, которыя Подкомиссія считаетъ полезнымъ отмѣтить: 1) чтобы было увеличено производство Анжерскихъ копей. Въ настоящее время (по смѣтѣ) копи

должны выработать только 16 милл. пудовъ угля. Не представляется нужнымъ говорить, что такое незначительное производство невыгодно для казны. Себѣстоимость угля, добываемаго въ Анжерскихъ коняхъ, составляетъ нынѣ 6,1 коп. за пудъ. Анжерскія копи, при ихъ теперешнемъ оборудованіи, безъ всякихъ дальнѣйшихъ устройствъ и затратъ могли бы свободно выработать до 25 милл. пудовъ угля въ годъ. Было бы крайне желательно довести производство именно до такихъ размѣровъ. Тогда и стоимость пуда угля была бы значительно ниже. Подкомиссія обратила на это заявленіе особое вниманіе, такъ какъ Сибирская ж. д., сокращая производительность собственныхъ копей, въ то же время приобретаетъ уголь въ частныхъ коняхъ.

2) Начальникъ копей указалъ, что всѣ матеріалы, нужные для копей, приобретаются въ общемъ порядкѣ, черезъ матеріальную сл. Это не исполнѣ удобно, такъ какъ копи стоятъ отдаленно отъ дороги и нуждаются въ особыхъ матеріалахъ. Было бы желательно, чтобы администраціи копей было предоставлено самой приобретать всѣ нужные матеріалы, помимо матеріальной сл.

Возвратившись послѣ осмотра копей на Анжерскій разъѣздъ, Подкомиссія отбыла на ст. Тайга, а оттуда по Томской вѣткѣ въ Томскъ, гдѣ и остановилась на ст. Томскъ I.

Въ пути между ст. Тайга и Томскомъ Подкомиссія интересовалась нѣкоторыми вопросами тягового хозяйства и, въ частности, количествомъ старыхъ, подлежащихъ въ ближайшемъ будущемъ исключенію изъ инвентаря, паровозовъ, способами наилучшаго, по мнѣнію управленія дороги, использованія и ликвидаціи этихъ паровозовъ и проч.; что касается имѣющихся нынѣ на Сибирской ж. д. въ значительномъ количествѣ новыхъ паровозовъ съ пароперегрѣвателями Шмидта, то Подкомиссія полагаетъ, что назначеніе такихъ паровозовъ на Сибирскую ж. д. едва ли оправдывается дѣйствительной необходимостью. По мнѣнію Подкомиссіи, такіе паровозы, прежде всего, необходимо было бы ввести на тѣхъ казенныхъ дорогахъ, гдѣ дорого топливо, Сибирская же ж. д., на которой пудъ угля обходится нынѣ по $7\frac{1}{2}$ коп., къ числу такихъ дорогъ, конечно, отнесена быть не можетъ.

По интересовавшимъ Подкомиссію вопросамъ начальникъ сл. тяги доложилъ нижеслѣдующее: на Сибирской ж. д. имѣется нынѣ 52 шестиколесныхъ паровоза, являющихся кандидатами на исключеніе изъ инвентаря. Исключить ихъ изъ инвентаря предполагается немедленно, какъ только дѣло дойдетъ до необходимости большого ремонта ихъ. Кроме шестиколесныхъ паровозовъ на Сибирской ж. д. имѣется еще 4 паровоза 4-х-осныхъ весьма старой постройки, насчитывающихъ свыше 30 лѣтъ службы. Паровозы эти были отремонтированы большимъ

ремонтъ (на что затрачено по 5 тыс. руб. на каждый) для работъ съ экскаваторомъ при устройствѣ второго пути Сибирской ж. д. На этой работѣ 4-хъ колесные паровозы безусловно сгинули уже свой ремонтъ, однако они и по сейчасъ могли бы еще продолжать работать. По мнѣнію С. М. Богашева, паровозы эти съ пользою могли бы быть переданы на постройку Амурской ж. д., гдѣ и закончили бы свою службу.

Далѣе начальникъ сл. пути сообщалъ, что онъ считаетъ полезнымъ воздержаться отъ большого ремонта имѣющихся на дорогѣ Кушмановскихъ платформъ (большой подъемной силы), эксплуатация коихъ, по его мнѣнію, невыгодна. Исходя изъ такого взгляда, принято за правило не возобновлять этихъ платформъ послѣ крупненій.

Изъ распоряженій сл. пути, съ которыми приходилось сталкиваться при обследованіи Сибирской ж. д., обратили на себя особое вниманіе Подкомиссіи даваемые этой службой предупрежденія объ ограниченіи скорости движенія поѣздовъ на большихъ мостахъ старой постройки. Большой несообразностью, по мнѣнію Подкомиссіи, является то обстоятельство, что зачастую рядомъ съ такими старыми мостами выстроены или строятся новые мосты подъ второй путь, на которыхъ, очевидно, никакого ограниченія скорости не будетъ. Н. П. Петровъ склоненъ думать, что во многихъ случаяхъ торможеніе на мосту можетъ оказывать болѣе вредное вліяніе на прочность его, нежели быстрый ходъ по немъ поѣзда. К. А. Оппенгеймъ разъяснилъ, что предупрежденія о тихомъ ходѣ на мостахъ даются по той причинѣ, что мосты Сибирской ж. д. построены не изъ литого, а изъ сварочнаго желѣза. Н. П. Петровъ полагаетъ, однако, что замѣчаніе это, совершенно справедливое въ отношеніи нѣкоторыхъ мостовъ, едва ли справедливо въ отношеніи всѣхъ большихъ мостовъ Сибирской ж. д. Во всякомъ случаѣ вопросъ о томъ, какіе изъ мостовъ дѣйствительно построены изъ сварочнаго, а не изъ литого желѣза долженъ быть точно выясненъ.

Далѣе К. А. Оппенгеймъ сообщалъ нѣкоторыя данныя о потребности Сибирской ж. д. въ покрытіи пути верхнимъ балластомъ. На Западно-Сибирскомъ участкѣ (отъ Челябинска до Ново-Николаевска) была потребность въ верхнемъ балластѣ на протяженіи 730 верстъ. Однако, въ настоящее время потребность эта въ значительной мѣрѣ удовлетворена, къ 1911 году путь покрытъ уже верхнимъ балластомъ на протяженіи 530 вер. Въ теченіе 1911 года покрыто верхнимъ балластомъ еще 30 верстъ. Такимъ образомъ, остается пути, непокрытаго верхнимъ балластомъ, 70 вер. На будущій—1912 годъ отпускается, однако, кредитъ на покрытіе всего лишь 7 верстъ.

Начальникъ сл. движенія Н. Б. Ленцверъ обратилъ вниманіе Подкомиссіи на то обстоятельство, что съ окончаніемъ устрой-

ства 2-го пути между Омскомъ и Иннокентьевской на Сибирской ж. д. освобождается громадное количество жезлювъ.

Въ Томскѣ Подкомиссія пребыла съ 25 (вечеръ) по 29 іюня. 26 и 27 іюня въ управленіи дороги состоялось совѣщаніе, при участіи начальниковъ службъ и представителей вѣдомствъ, по вопросамъ программъ обслѣдованія (журналъ этихъ совѣщаній приводится въ отд. IV настоящаго выпуска); при этомъ въ совѣщаніи 27 іюня принялъ участіе и прибывшій въ этотъ день изъ поѣздки по дѣламъ службы начальникъ Сибирской ж. д. Н. П. Осиповъ. 28 іюня также въ управленіи дороги состоялось совѣщаніе по вопросу о желѣзнодорожномъ строительствѣ въ Сибири и о соответствіи работы существующихъ дорогъ съ потребностями мѣстной торговли и промышленности (см. отд. IV). Къ участію въ этомъ послѣднемъ совѣщаніи были приглашены городскіе головы нѣкоторыхъ сибирскихъ городовъ, представители мѣстныхъ общественныхъ организацій и торговли и промышленности.

29 іюня утромъ Подкомиссія осматривала ст. Томскъ II и конечный пунктъ Томской вѣтки—ст. Черемошники, гдѣ, между прочимъ, посѣтила и пароходную пристань, при чемъ всѣ объясненія по поводу воднаго транспорта и связи его съ желѣзной дорогой давалъ Подкомиссіи начальникъ Западно-Сибирскаго скруга водныхъ сообщеній бар. фонъ-Аминовъ.

При осмотрѣ ст. Черемошники и пристани Подкомиссія обратила вниманіе на то, что желѣзная дорога къ самой пристани не подходитъ. Отправителямъ приходится перегружать грузы и перевозить ихъ на пристань на лошадаяхъ. Это, конечно, очень затрудняетъ отправителей и, можетъ быть, отчасти вліяетъ и на незначительные размѣры грузооборота. Грузовъ съ воды передается немного, главнымъ образомъ, лѣсъ, хотя количество грузовъ съ теченіемъ времени увеличивается. По докладу начальника станціи, въ минувшемъ году съ воды было передано всего 15 тыс. пудовъ грузовъ, а за пять мѣсяцевъ текущаго года 30 тыс. пудовъ. Что касается воднаго транспорта, то движеніе въ Черемошинской пристани довольно оживленное. Работаетъ 8 крушныхъ пароходовъ. Ежедневно пароходы отправляются въ Барнаулъ и Ново-Николаевскъ, а разъ въ недѣлю—въ Тюмень (продолжительность пути — 9 сутокъ). Самый большой изъ курсирующихъ здѣсь пароходовъ можетъ принять до 40 тыс. пудовъ груза.

Въ тотъ же день, 29 іюня, Подкомиссія отбыла со ст. Томскъ I на ст. Тайга, пассажирскимъ поѣздомъ № 131, а затѣмъ вагоны Подкомиссіи были прицѣплены къ скорому поѣзду № 1, съ которымъ Подкомиссія и прослѣдовала до ст. Челябинскъ, не дѣлая болѣе остановокъ для осмотра. 1-го іюля Подкомиссія выѣхала изъ Челябинска служебнымъ поѣздомъ Самаро-Зла-

тоустовской ж. д. на Самару и далѣе. На ст. Самара, 2-го іюля, Подкомиссія была встрѣчена начальникомъ Самаро-Златоустовской ж. д. г. Чернаемъ и, въ сопровожденіи его, прослѣдовала до ст. Батраки. При этомъ по дорогѣ была сдѣлана остановка для осмотра Александровскаго моста черезъ р. Волгу.

На ст. Батраки Подкомиссію встрѣтили членъ Высшей Комиссіи, директоръ правленія Московско-Казанской ж. д. Е. Е. Нольтейнъ, директоръ правленія той же дороги гр. Комаровскій и старшіе агенты дороги. Вагоны Подкомиссіи были прицѣплены къ служебному поѣзду М.-Казанской ж. д., и Подкомиссія отбыла съ этимъ поѣздомъ въ Москву. По пути Е. Е. Нольтейнъ знакомилъ Подкомиссію съ нѣкоторыми особыми устройствами Московско-Казанской ж. д.

3-го іюля Подкомиссія прибыла въ Москву и приступила къ обследованію Московско-Брестской и Московско-Курской ж. д.

Г Л А В А II.

Хозяйство участков сл. пути *).

По отбытіи экстреннаго поѣзда Подкомиссіи изъ Челябинска Предѣдатель Особой Высшей Комиссіи пожелалъ ближе, путемъ опроса мѣстнаго начальника участка сл. пути, ознакомиться съ хозяйствомъ участковъ сл. пути. Въ вагонъ Предѣдателя Особой Высшей Комиссіи для дачи надлежащихъ разъясненій приглашены были замѣститель начальника дороги И. А. Козыревъ, помощникъ начальника сл. пути К. А. Оппенгеймъ и начальникъ 1 участка сл. пути Ю. А. Коссовскій. Начальнику участка предложено было отвѣтить на вопросы составленной Предѣдателемъ Особой Высшей Комиссіи краткой программы, содержаніе коихъ приводится ниже параллельно съ данными на нихъ отвѣтами и разъясненіями.

1. Протяженіе участка въ верстахъ. Число дорожныхъ мастеровъ. Длина окрестностей. Число артелей. Длина артельныхъ участковъ. По вопросу первому было доложено, что протяженіе первого участка—115 верстъ. Дорожныхъ мастеровъ на участкѣ—9 человекъ. Кромѣ десяти дорожныхъ мастеровъ, на 1 участкѣ имѣется два смотрителя зданій—оба на ст. Челябинскъ. Одинъ изъ этихъ смотрителей завѣдуетъ ассенизаціонными работами; на немъ лежитъ забота о содержаніи зданій въ надлежащей чистотѣ. Другой завѣдуетъ производствомъ ремонта зданій, передачей помѣщеній жильцамъ и проч. Смотрители зданій имѣются лишь на тѣхъ участкахъ, гдѣ есть станція съ коренными депо; на каждой станціи полагается по одному смотрителю.

Самая ст. Челябинскъ подѣлена между двумя дорожными мастерами на два околотка, при чемъ на каждый околотокъ приходится по 56 верстъ станціонныхъ путей. Длина околотковъ за предѣлами ст. Челябинскъ колеблется между 12 и 19 верстами.

На каждый околотокъ полагается по 3 рабочихъ артели. Такимъ образомъ, размѣръ рабочаго участка артели достигаетъ 6 верстъ.

Число штатныхъ ремонтныхъ рабочихъ на версту пути—0,75 человекъ,—т. е. по 3 человекъ на артель.

Сообщивъ приведенныя данныя, начальникъ участка отмѣтилъ недостатокъ въ постоянныхъ штатныхъ рабочихъ.

*) Свѣдѣнія, сообщенныя начальниками 1 и 24 участковъ сл. пути Сибирской ж. д.

2. Время, къ которому составляются вѣдомости работъ:

- а) новыхъ,
- б) большого (капитального) ремонта,
- в) малаго (текущаго) ремонта.

По вопросу 2 сообщено, что начальникъ участка по окончаніи строительнаго періода немедленно соображаетъ, какія работы потребуются въ будущемъ строительномъ періодѣ, и на основаніи собранныхъ данныхъ составляетъ матеріальную вѣдомость.

3. Время увѣдомленія матеріальной сл. о наименованіи и количествѣ потребныхъ матеріаловъ:

- а) для новыхъ работъ,
- б) капитального ремонта,
- в) текущаго ремонта.

Текущій мелкій ремонтъ опредѣляется по даннымъ о немъ за три ближайшіе предшествующіе года.

Вѣдомости всѣхъ работъ, предполагаемыхъ въ будущемъ строительномъ періодѣ, на участкѣ сл. пути бывають готовы къ новому году.

4. Основанія или нормы, которыми руководствуются при опредѣленіи количества матеріаловъ и рабочей силы для данной работы.

5. Существует ли каная-нибудь выработанная на линіи особая расцѣпная вѣдомость, или пользуются Урочнымъ Положеніемъ?

3. Заготовленная сл. пути, на основаніи предположеній о предстоящихъ работахъ, примѣрная вѣдомость матеріаловъ для будущаго года осенью же, примѣрно въ октябрѣ мѣсяцѣ, передается матеріальной сл., которая, руководствуясь ею, приступаетъ къ заготовкѣ матеріаловъ. Слѣдуетъ, однако, отмѣтить, что въ передаваемой такимъ образомъ матеріальной сл. вѣдомости матеріалы не подраздѣляются по характеру работъ.

6. Составляются ли на каждую отдѣльную работу особыя смѣты съ показаніемъ количества матеріаловъ и рабочей силы?

4 и 5. До 1909 года смѣты на работы составлялись по Урочному Положенію, а въ 1909 году выработана была специальная расцѣпная вѣдомость на строительныя работы по сл. пути, которая содержитъ въ себѣ нормы потребныхъ матеріаловъ и рабочей силы, а также стоимость матеріаловъ и работъ для каждаго участка сл. пути въ отдѣльности. Расцѣпная вѣдомость эта предложена къ руководству начальникамъ участковъ какъ при составленіи смѣтъ на работы, такъ и при составленіи отчетовъ.

Однако, какъ показалъ двухлѣтній опытъ пользованія ею, дѣйствительные денежныя расходы на работы обыкновенно не согласуются съ данными расцѣпной вѣдомости, что же касается расхода матеріаловъ, то разница между предположеніями расцѣпной вѣдомости и дѣйствительностью получаются незначительныя. Остатки матеріаловъ отъ работъ весьма невелики.

Въ виду изложеннаго расцѣпная вѣдомость на работы нынѣ перерабатывается заново на основаніи опыта 1909 и 1910 гг.

7. Какъ производится отчетъ по каждой смѣтѣ?

6 и 7. Особыя смѣты на каждую отдѣльную работу съ показаніемъ потребнаго количества матеріаловъ и рабочей силы составляются лишь для новыхъ работъ и для капитального ремонта. По текущему же ремонту составляются не смѣты, а лишь „расходно-матеріальные“ счета съ указаніемъ количества рабочей силы.

На Сибирской ж. д. введены нынѣ особыя правила участковаго счетоводства. Образцомъ для выработки этихъ правилъ

послужили правила участкового счетоводства, введенныя инженером Козыревымъ на Сызрано-Вяземской ж. д. и затѣмъ принятыя на Сѣверо-Западныхъ ж. д. Правила эти на Сибирской ж. д. переработаны и, послѣ согласованія съ контролемъ, утверждены совѣтомъ въ февралѣ текущаго 1911 года.

Согласно новымъ правиламъ отчетность матеріальная и отчетность о расходѣ рабочей силы ведется обязательно параллельно и отчетъ, такимъ образомъ, получается въ видѣ смѣты.

Каждая работа можетъ быть начата начальникомъ участка лишь по полученіи надлежащаго разрѣшенія отъ управленія. Получивъ разрѣшеніе на приступъ къ работамъ, начальникъ участка даетъ заказъ подрядчику. Матеріалы на работы, если они даются отъ казны, требуются начальникомъ участка отъ матеріальной сл. въ количествѣ, предвидѣнномъ смѣтами. По мѣрѣ окончанія каждой работы составляется отчетъ по ней. Въ отчетѣ указывается количество израсходованныхъ матеріаловъ и рабочей силы (то и другое въ отдѣльности), со ссылками,—въ отношеніи рабочей силы, на платежные документы. Въ отчетахъ должно быть указано количество матеріаловъ, израсходованное на данную работу въ дѣйствительности. Остатки же матеріаловъ противъ предположеній смѣтъ въ отчетахъ не отмѣчаются.

Выписывая матеріалы, начальникъ участка не обязанъ требовать матеріалы по каждой работѣ отдѣльно, онъ можетъ выписывать ихъ на цѣлую группу работъ.

Повѣрка правильности показаннаго начальникомъ участка въ отчетѣ расхода матеріаловъ производится только съ цѣлью выяснить, не израсходовано ли имъ матеріаловъ больше, чѣмъ было предвидѣно по расцѣпной вѣдомости.

Повѣрка наличія матеріаловъ на складахъ участка производится начальникомъ отдѣленія.

На участкѣ ведутся двѣ книги для записи расхода матеріаловъ и рабочей силы. Первая книга, такъ называемая „ситуаціонная“, служитъ для ежедневной записи расходовемыхъ на каждую работу матеріаловъ. Рабочая сила записывается въ эту книгу изъ табелей. Записи ситуаціонной книги „выравниваются“, т. е. выправляются до полного соответствія съ дѣйствительностью, по два раза въ мѣсяцъ. Вторая книга „бюджетная“ служитъ для записи точныхъ цифровыхъ данныхъ о расходахъ по документамъ. Данныя этой послѣдней (бюджетной) книги вмѣстѣ съ требованіями на матеріалы даютъ возможность опредѣлить дѣйствительный расходъ и остатки матеріаловъ.

8. Приблизительное число смѣтъ.

8. Количество смѣтъ на разныхъ участкахъ весьма разнообразно. На первомъ участкѣ составляется около 70 смѣтъ. При этомъ инженеръ Ю. А. Коссовскій заявилъ, что работа соста-

вления смѣтъ (пока смѣты составлялись по Урочному Положенію), была очень тяжела, нынѣ же, съ введеніемъ специальной расцѣпной вѣдомости для руководства при составленіи смѣтъ, работа эта нѣсколько облегчилась.

9. Какая, приблизительно, часть времени употребляется на письменныя работы и каная надзоръ за работами? 9. По словамъ инженера Ю. А. Коссовскаго, у него на письменныя работы уходитъ, въ среднемъ, приблизительно 5 часовъ времени ежедневно. Этого бываетъ достаточно, чтобы закончить всю необходимую конторскую работу. Работа эта, однако, настолько утомительна, что надзоръ за производящимися на участкѣ строительными работами безусловно отъ этого страдаетъ.

Инженеръ Ю. А. Коссовскій, на основаніи собственного опыта, засвидѣтельствовалъ, что работа его по надзору была продуктивнѣе, пока ему не приходилось удѣлять такъ много времени работѣ конторской. Виною создававшегося положенія, по словамъ инженера Ю. А. Коссовскаго, новая система отчетности, которая сама по себѣ безусловно хороша.

Въ связи съ вопросомъ о надзорѣ за производствомъ строительныхъ работъ, начальникъ участка коснулся вопроса о злоупотребленіяхъ дорожныхъ мастеровъ. По мнѣнію начальника участка, всецѣло поддержанному К. А. Оппенгеймомъ, злоупотребленій этихъ стало гораздо меньше, можно даже сказать, что они прекратились совершенно. Что касается оцѣнки причинъ такого отраднаго явленія, то мнѣнія на этотъ счетъ К. А. Оппенгейма и Ю. А. Коссовскаго совершенно разошлись: начальникъ участка склоненъ приписать это возникновенію „внутренняго сыска“ съ назначеніемъ сенаторской ревизіи, а К. А. Оппенгеймъ приписываетъ то же явленіе усиленію контроля надъ дѣятельностью дорожныхъ мастеровъ и установленной строгой отчетности ихъ. Вліянію сенаторской ревизіи, по мнѣнію К. А. Оппенгейма, это едва ли можно приписать, такъ какъ ревизія началась 10 мѣсяцевъ тому назадъ, а уменьшеніе злоупотребленій съ несомнѣнностью выяснилось уже ранѣе—на основаніи ведущихся въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ графиковъ стоимости работъ по очисткѣ снѣга.

10. Насколько своевременно доставляются матеріалы для работъ матеріальною ся?

11. Какъ обусловлено право начальника участка приобрѣтать матеріалы покупкой и на какия суммы безъ

10 и 11. Новыя работы и работы капитальнаго ремонта, вообще говоря, сдаются рядчикамъ съ ихъ матеріалами и только нѣкоторыя изъ новыхъ работъ (по 7-му отдѣлу смѣты) производятся хозяйственнымъ образомъ.

Матеріалы на такія работы, включенные въ вѣдомость матеріаловъ, по свидѣтельству начальника 1 участка, получаютъ пмъ отъ матеріальной сл. исполнѣ исправно. Въ исключительныхъ случаяхъ начальникъ участка испрашиваетъ разрѣшеніе на приобрѣтеніе нѣкоторыхъ матеріаловъ покупкою,

утвержденія началь- особенно, если стоимость приобретаемаго матеріала не превос-
ствомъ суммы по- ходитъ предусмотрѣнной расцѣпной вѣдомостью.
купки?

Инженеръ Ю. А. Коссовскій, съ своей стороны, полагаетъ, что было бы полезно предоставить начальникамъ участковъ право приобретѣнія покупкою нужныхъ матеріаловъ на тѣкоторую, хотя бы небольшую, но вполне опредѣленную сумму (положимъ на 30 руб.).

Выяснилось, затѣмъ, что начальникъ сл. пути Сибирской ж. д. инженеръ Н. А. Авринскій стремится къ ограниченію полномочій начальниковъ участковъ по пользованію подотчетными суммами. Н. А. Авринскимъ значительно ограниченъ размѣръ выдаваемого начальникамъ участка аванса: вмѣсто дававшихся ранѣе начальникамъ участка подъ отчетъ 10.000 руб., нынѣ выдается не свыше 100 рублей.

Начальникъ 1 участка инженеръ Ю. А. Коссовскій не находитъ, однако, такое уменьшеніе размѣра аванса сколько-нибудь для себя стѣснительнымъ. По его словамъ, онъ готовъ бы былъ отказаться даже и отъ аванса въ 100 руб., такъ какъ всякій авансъ является лишнимъ поводомъ ко всякаго рода недоразумѣніямъ съ контролемъ, связаннымъ съ повѣркою кассы.

Въ экстренныхъ случаяхъ начальникамъ участка разрѣшается иногда дѣлать расходы изъ станціонной выручки. Годовой расходъ участка достигаетъ 300.000 рублей.

12. Производится ли сдача работъ капитальнаго ремонта рядчикамъ или под- рядчикамъ съ ихъ матеріалами или всегда съ матеріалами дорогъ?

12. Какъ выше указано, работы капитальнаго ремонта обыкновенно сдаются рядчикамъ съ ихъ матеріалами.

Однако случается, что на производство нѣкоторыхъ работъ этого рода не находится желающихъ.

Бываетъ это тогда, когда рядчики признаютъ предусмотрѣнную расцѣпной вѣдомостью единичныя цѣны на работы излишне пониженными. Начальникъ 1-го участка заявилъ, что въ подобныхъ случаяхъ онъ предпочитаетъ производить работу хозяйственнымъ способомъ, тѣмъ болѣе, что при хозяйственномъ производствѣ работъ, онъ, по его словамъ, не связанъ уже цѣнами расцѣпной вѣдомости; стоитъ лишь составить по соглашенію съ представителемъ Государственнаго Контроля актъ о невозможности произвести данную работу по единичнымъ цѣнамъ расцѣпной вѣдомости.

Послѣднее заявленіе начальника участка встрѣтило, однако, нѣкоторое возраженіе со стороны К. А. Оппенгейма, который разъяснилъ, что начальники участка въ принципѣ должны руководствоваться цѣнами расцѣпной вѣдомости и отступленія отъ этихъ цѣнъ допустимы лишь въ случаяхъ совершенно исключительныхъ.

Разъясненія по дальнѣйшимъ вопросамъ (13, 14 и 15) даны были позднѣе, — начальникомъ 24 участка сл. пути, инженеромъ М. Е. Соколовымъ, въ пути между Нижне-Удинскомъ и Тулу-

номъ. Для удобства пользования матеріаломъ отвѣты инженера Соколова приводятся здѣсь какъ непосредственное продолженіе разъясненій по первымъ 12-ти вопросамъ.

13. Кѣмъ нанимаются поденные рабочие, самими ли дорожными мастерами или артельными старостами?

13. Рабочіе нанимаются какъ дорожными мастерами, такъ и артельными старостами, при чемъ артельные старосты къ 9 часамъ утра должны доносить дорожному мастеру о количествѣ нанятыхъ рабочихъ, а дорожные мастера, въ свою очередь, къ 11 часамъ утра доносятъ о количествѣ всѣхъ поденныхъ рабочихъ на околоткѣ начальнику участка и фактическому контролеру.

14. Кѣмъ и какъ проверяется дѣйствительное число нанимаемыхъ поденныхъ рабочихъ?

14. Дѣйствительное число поденныхъ рабочихъ на основаніи имѣющихся донесеній дорожныхъ мастеровъ периодически проверяется въ натурѣ начальникомъ участка, его помощникомъ или старшимъ дорожнымъ мастеромъ, а также государственнѣмъ контролеромъ.

15. Дѣйствительная стоимость которыхъ, наибольшее часто встречающихся работъ:

15. А) Инженеръ Соколовъ затруднялся указать дѣйствительную стоимость работъ по подбивкѣ шпаль, рехтовкѣ пути, исправленію толчковъ и пучинъ и по ремонту платформъ (п. п. в, г, д, е и з), такъ какъ та или иная указанная стоимость какой-либо изъ перечисленныхъ работъ была бы совершенно случайная.

А. По ремонту пути, въ частности:

а) по смѣнѣ

рельсъ,

б) по смѣнѣ

шпаль,

в) по подбивкѣ

ихъ,

г) по рехтовкѣ

пути,

д) по исправленію

толчковъ,

е) по исправленію

пучинъ

ж) по очисткѣ

кюветовъ,

з) по ремонту

платформъ.

Б. По станцион-

нымъ и путевымъ

зданіямъ и соору-

женіямъ.

По вопросу о стоимости смѣны рельсъ (п. а) было сообщено, что смѣна отдѣльныхъ рельсъ, не выдержавшихъ гарантіи, обходится въ среднемъ по 60—70 коп. за рельсъ. Средняя стоимость смѣны 1 рельса, опредѣлившаяся за 1910 годъ для всей линіи, составляетъ 32—33 коп.

Смѣна отдѣльныхъ лопнувшихъ рельсъ обходится значительно дороже, въ виду исключительной срочности этой работы, и достигаетъ 3 руб. за штуку, считая въ томъ числѣ и стоимость работъ по подвозкѣ новаго рельса къ мѣсту укладки, по нагрузкѣ и выгрузкѣ его. По свидѣтельству начальника 24 участка для смѣны одного лопнувшего рельса требуется 4—5 человѣкъ рабочихъ.

Что касается, въ частности, 24 участка сл. пути, то слѣдуетъ отмѣтить дороговизну здѣсь рабочихъ рукъ; на 24 участкѣ цѣна поцѣнно-рабочаго, въ зависимости отъ времени года, колеблется между 80 коп. и 1 руб.

Сплужная смѣна шпаль (п. б) въ 1910 году для всей линіи обошлась въ среднемъ по 11 коп. со штуки.

Одиночная смѣна шпаль обходится, конечно, дороже и стоитъ отъ 12½ до 13 коп. за штуку.

Очистка кюветовъ (п. ж) (собственно очистка ихъ дна) обходится, при мѣрѣ, когѣйши по 3 съ погонной сажени.

Б) Свѣдѣнія о стоимости всякаго рода работъ по станціоннымъ и путевымъ зданіямъ и сооруженіямъ имѣются въ составленной сл. пути расцѣночной вѣдомости на строительныя работы. Въ вѣдомости этой для каждой работы отдѣльно указана стоимость матеріаловъ и стоимость рабочей силы для каждаго участка сл. пути.

III.

**Отвѣты управленія на вопросы хозяйственной программы
на вопросы пассажирскаго и коммерческаго движенія.**

ГЛАВА I.

Отвѣты по в опрос амъ хозяйственной программы,

I. Вопросы общіе.

1. Всѣ ли новыя работы, производимыя на дорогахъ, вызываются дѣйствительною необходимостью? Имѣется ли обоснованный и плановый проект развитія пропускной и провозной способности дороги?

1. Всѣ новыя работы, подлежащія производству на дорогахъ, намѣчаются и рассматриваются на мѣстахъ комиссіями изъ представителей службъ дороги съ участіемъ представителя контроля и, затѣмъ, надобность и неотложность тѣхъ или иныхъ работъ снова подвергается обсужденію въ управленіи дороги и въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ при разсмотрѣніи проектовъ смѣты, и, наконецъ, передъ началомъ работъ каждаго года, при выясненіи необходимости производства непредвидѣнныхъ смѣтой неотложныхъ работъ, снова просматриваются всѣ намѣченныя къ производству работы, и выясняется возможность отміны менѣе пужныхъ работъ съ цѣлью освобожденія кредитовъ для болѣе неотложныхъ, непредвидѣнныхъ смѣтой.

Вопросъ объ отмінѣ работъ, согласно примѣчанію къ § 4: Временной Инструкціи мѣстнымъ управленіемъ каз. ж. д., по обсужденію въ совѣтѣ, вносится на усмотрѣніе Комитета Управленія ж. д. Описанный порядокъ обезпечиваетъ, повидимому, производство лишь необходимыхъ работъ.

Обоснованный и плановый проект развитія пропускной способности дороги, утвержденный въ законодательномъ порядкѣ, состоитъ въ постройкѣ второго пути на участкѣ Омскъ—Ачинскъ и въ переустройствѣ горныхъ участковъ дороги.

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)?

2. Для возможности своевременнаго исполненія работъ по сл. пути установленъ слѣдующій порядокъ: къ 1 января начальники участковъ должны представить смѣты на всѣ предстоящія, предвидѣнныя смѣтой, работы, по провѣркѣ коихъ въ техническомъ отдѣлѣ сл. пути и по полученіи кредитовъ, выдаются разрѣшенія на производство работъ. Сдача работъ ремонтнаго характера производится, согласно постановленію совѣта, въ районныхъ комиссіяхъ въ декабрѣ предыдущаго года или въ началѣ января текущаго, такъ чтобы составленіе и утвержденіе подписокъ не задерживало приступа къ работамъ. Плотночныя и столярныя работы, обыкновенно, начинаются въ апрѣлѣ, всѣ остальные—въ маѣ и заканчиваются въ концѣ сентября—октября.

По приблизительному подсчету количества предстоящих въ слѣдующемъ году работъ, къ сентябрю предшествующаго года составляется планъ заготовки всѣхъ матеріаловъ и, по утверждениі его совѣтомъ управленія, составляется планъ перевозки матеріаловъ съ такимъ расчетомъ, чтобы развозка эта была закончена до наступленія строительнаго сезона; однако, не всегда удается выполнить эти перевозки заблаговременно до начала работъ, такъ какъ, при усиленіи коммерческихъ перевозокъ, служебныя перевозки приходится иногда откладывать.

Заранѣ выработанный планъ перевозокъ балласта и шпаль составляется, но часто бываютъ измѣненія его, вызываемыя тѣмъ обстоятельствомъ, что по оттаиваніи балласта черѣдко обнаруживается необходимость въ непредвидѣнныхъ съ осени путевыхъ работахъ, въ видѣ досрочной смѣны шпаль, экстренной подъѣмки пути на балласть, и т. п. Работы эти вызываютъ соответственную непредвидѣнную доставку и перевозку матеріаловъ. По сл. тяги ремонтъ подвижнаго состава производится въ продолженіе всего года. За отсутствіемъ достаточнаго количества крытыхъ помѣщеній часть ремонта вагоновъ производится на дворѣ, что въ зимнее время убыточно для дороги, напр., осмотръ вагоновъ-ледниковъ, свободныхъ отъ движенія только съ октября по май, приходится производить на дворѣ.

Что касается хозяйственныхъ перевозокъ матеріальной сл., то онѣ бываютъ двоякаго рода: постоянныя и періодическія. Къ первымъ относятся перевозка каменнаго угля, высылаемаго со складовъ при копяхъ на пополненіе расходныхъ складовъ, а также перевозки матеріаловъ и предметовъ постоянного потребленія, кои высылаются потребителямъ и линейнымъ кладовымъ по мѣрѣ затребованія послѣдними. Ко вторымъ, періодическимъ и, преимущественно, массовымъ, относятся перевозки дровъ, шпаль, рельсъ, скрѣпленій и лѣсныхъ матеріаловъ. Производя перевозки порядкомъ, согласованнымъ со сл. движенія, матеріальная сл. даетъ ей планы предстоящихъ массовыхъ перевозокъ и обычно не встрѣчаетъ какихъ-либо затрудненій, такъ какъ перевозки совершаются, преимущественно, въ направленіи движенія порожняго состава.

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

3. Приѣмка матеріаловъ и работъ производится, обыкновенно, по техническимъ условіямъ, или образцамъ, заранѣ выработаннымъ специальными комиссіями или службами-потребительницами и утвержденнымъ совѣтомъ управленія дороги. При выработкѣ этихъ условій принимается во вниманіе необходимость, по возможности, избѣгать всякихъ неясностей или неопредѣленностей, а также необходимость не вводить такихъ условій, которыя, затрудняя поставщиковъ и удорожая поставку, по существу дѣла являются излишними.

Въ случаѣ несогласія поставщика съ заключеніями экспертныхъ комиссій, матеріаль подвергается переосвидѣтельствуванію комиссіей другого состава, или комиссіей при матеріальной сл., въ составѣ старшихъ агентовъ подлежащихъ службъ управленія дороги, при непрѣмѣнномъ участіи представителя мѣстнаго контроля.

При несоотвѣтствіи поставленнаго матеріала техническимъ условіямъ или образцу, ставится вопросъ о возможности принятія забракованнаго въ хозяйство дороги со скидкой съ обусловленной цѣны, и если матеріаль окончательно не бракуется, то намѣчаются скидки съ обусловленной цѣны и предлагаются поставщику.

Кромѣ того, для разсмотрѣнія болѣе сложныхъ претензій подрядчиковъ и поставщиковъ установлено при управленіи дороги особое совѣщаніе по разбору претензій подъ предѣдательствомъ замѣстителя начальника дороги съ участіемъ юрисконсульта и представителя контроля. Заключение совѣщанія для окончательнаго рѣшенія докладывается начальнику дороги или совѣту по принадлежности, въ зависимости отъ содержанія постановленія и суммъ уплатъ.

4. Не имѣется ли излишнихъ задержекъ при расчетахъ и уплатахъ поставщикамъ или подрядчикамъ? Сколько имѣется неоплаченныхъ счетовъ? Какъ продолжительны задержки уплатъ? Причины этихъ задержекъ.

4. Болѣе или менѣе значительныя задержки въ расчетахъ съ подрядчиками наблюдались, главнымъ образомъ, за прежніе годы до 1909 г. и въ особенности по договорамъ, заключеннымъ до 1906 г.

Причины такихъ задержекъ объяснялись, преимущественно, уничтоженіемъ многихъ документовъ при пожарѣ управленія въ 1905 г. и трудностью возстановленія этихъ документовъ.

Нынѣ при производствѣ уплатъ наблюдаются лишь случайныя задержки по уплатамъ за работы въ началѣ года, вызываемыя выполненіемъ нѣкоторыхъ формальностей при утвержденіи торговъ и при заключеніи договоровъ.

Продолжительность ихъ колеблется отъ одного до двухъ мѣсяцевъ, противъ установленныхъ договорами сроковъ.

Кромѣ того, имѣютъ мѣсто задержки въ уплатахъ за поставленные матеріалы, когда доставленный поставщиками матеріаль не вполне отвѣчаетъ требованіямъ условій заказа, послѣдствіемъ чего является переписка съ поставщиками, службами-потребительницами, внесеніе вопросовъ объ измѣненіи условій пріемки, поставки въ совѣтъ управленія и пр., а тогда и повья переосвидѣтельствуванія поставленнаго матеріала экспертными комиссіями, сопровождающіяся иногда лабораторными испытаніями качества матеріала.

Вообще же, въ послѣдніе три года, 1909, 1910 и 1911, финансовыя условія дороги позволяютъ производить уплаты подрядчикамъ и поставщикамъ безъ промедленій, такъ что неоплачен-

ными являются лишь документы текущего поступления. На 21-е июня 1911 г. всего неоплаченных счетов, по составленным и препровожденным в контроль ассигновкам, было на сумму 142.886 руб. 22 коп. Задержки уплаты бывают исключительно по ассигновкам, неутвержденным контролем. Продолжительность задержек бывает в среднем до 2-х месяцев. Наибольшие задержки происходят в тех случаях, когда по замечаниям контроля требуется получение каких-либо сведений или документов с линии, или внесение вопроса на разрешение совета управления дороги.

К 21 июня 1911 г. по ассигновкам, несогласованным контролем, задержано уплатить на сумму 130.132 руб. 79 коп.

5. При установлении технических условий и требований на поставки и работы вообще и в особенности на поставки массовых: топливо, шпалы, рельсы, скрепления, подвижной состав и его запасные части не применяются ли излишней строгости и односторонности? Обращается ли внимание не только на соображения специально технических, но и на соображения хозяйственных?

5. Технические условия на поставки материалов и предметов, заказываемых распоряжением управления дороги, вырабатываются соответственными службами-потребительницами или специальными комиссиями и рассматриваются, до окончательного утверждения их, в техническом совещании при управлении дороги и утверждаются или начальником дороги, или советом по принадлежности.

При необходимости понизить требования к заготовляемому материалу, в виду хозяйственных соображений, материальная сл. согласовывает эти понижения со службами-потребительницами и всякое такое изменение требований санкционируется теми инстанциями, коими были рассмотрены и утверждены первоначальные технические условия (техническое совещание, начальник дороги, совет).

При установлении технических условий и требований на поставки и работы вообще и, в частности, на массовые поставки шпалы, управление дороги руководствуется действующими распоряжениями Министерства Путей Сообщения. Жалобы на излишнюю строгость и односторонность при приемках по массовым поставкам бывали лишь в редких случаях. Из хозяйственных соображений, чтобы слишком строгими техническими условиями не повышать стоимость шпалы, управление дороги обращало внимание, при выработке технических условий, на все заявления поставщиков и в некоторых случаях пошло им на встречу, допустив следующие облегчения технических условий: 1) при определении мелкослойности глса для шпалы—берется в расчет число годовых колец дерева на 1 пог. дюйм по радиусу не минимальное, а среднее, 2) для шпалы, изготовленных из сплавного глса, допущены прослойки сиверы, проникающей внутрь

шпалы на $\frac{1}{2}$ вершка, 3) сучья не допускаются лишь въ мѣстахъ забивки костылей, максимальные размѣры сучьевъ—2" опредѣляются по меньшей оси сѣченія срѣза; 4) допущена приѣмка шпаль длиной до 1,29 с., при нормальной длинѣ шпаль 1,25 с.; 5) ширина верхней постели шпалы въ $3\frac{1}{2}$ вер. установлена лишь на протяженіи 8 вершковъ подъ каждымъ рельсомъ, на остальномъ протяженіи допускается ширина шпаль до $2\frac{1}{2}$ верш.

Въ качествѣ топлива дорога пользуется мѣстнымъ каменнымъ углемъ и дровами, и техническія условія на поставку ихъ принаровлены къ условіямъ производства этихъ предметовъ. Технические условія на остальные поставки для нуждъ дороги составляются примѣнительно къ качествамъ матеріаловъ, предлагаемыхъ мѣстнымъ рынкомъ.

Что касается рельсъ, скрѣпленій, подвижного состава и его запасныхъ частей, то при приѣмкѣ ихъ соблюдаются въ точности техническія условія, установленныя Управленіемъ ж. д.

6. Какими мѣрами обеспечивается правильное установленіе расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расхода топлива, нормъ премій за экономичный ремонтъ или вообще за сбереженіе, за нагрузку и выгрузку, за успешное составленіе поѣздовъ, за поѣзда и др.? Слѣдуетъ ли установить на дорогахъ преміи.

6. Правильность установленныхъ расцѣнокъ, напримѣръ, за сдѣланные работы въ ремонтныхъ мастерскихъ проверяется подробнымъ учетомъ работъ, а именно: ведется точный счетъ числа дней и часовъ работы данного мастера, сравнивается его заработокъ съ возможнымъ заработкомъ при поденной работѣ, и, если процентъ прибыли превышаетъ 50%, расцѣнки уменьшаются.

Нормы расхода топлива для отопленія паровозовъ проверяются пробными поѣздками, размѣромъ полученной преміи за сбереженіе топлива или произведенными удержаніями за пережогъ, а также установленіемъ максимальныхъ размѣровъ премій.

Преміи за экономичный ремонтъ подвижного состава введены только съ 1 іюля 1910 г. Выдача ихъ предвидѣна лишь въ случаѣ, если дѣйствительный расходъ будетъ меньше дѣйствительнаго смѣтнаго ассигнованія на работы.

Нагрузочно - выгрузочныя работы производятся, преимущественно, черезъ рядчиковъ, по договорнымъ цѣнамъ, выясняющимся на конкуренціяхъ.

Въ настоящее время введены на дорогахъ слѣдующія преміи:

А) по сл. тяги:

- 1) за сбереженіе расходовъ по отопленію паровозовъ,
- 2) „ „ по смазкѣ паровозовъ и тендеровъ,
- 3) „ „ тоже вагоновъ,
- 4) за благополучное слѣдованіе поѣздовъ,
- 5) за сбереженіе расходовъ по текущему ремонту паровозовъ и тендеровъ,
- 6) тоже по капитальному ремонту,

7) за наибольший пробѣгъ паровозовъ между двумя капитальными ремонтами,

8) за сбереженіе расходовъ по текущему ремонту пассажирскихъ вагоновъ,

9) тоже—по капитальному и среднему ремонтамъ,

10) за сбереженіе расхода по текущему ремонту товарныхъ вагоновъ и

11) тоже—по капитальному ремонту.

Б) По сл. движенія преміи введены по нагрузочно-выгрузочнымъ работамъ, согласно положенію о таковыхъ работахъ, и за сбереженіе свѣчей при освѣщеніи вагоновъ по особому положенію, утвержденному совѣтомъ управленія дороги отъ 7 августа 1910 г. за № 1604.

В) По сл. пути премій за экономное производство работъ и ремонта не установлено. Отъ сл. пути установлено лишь премированіе за успѣшную вывозку балласта паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ и прочихъ агентовъ сл. движенія, причастныхъ къ вывозкѣ балласта, въ размѣрѣ 20 коп. съ куба; порядокъ премированія изложенъ въ приказѣ начальника дороги № 100 отъ 10 мая 1910 г.

Подробности объ установленныхъ на дорогѣ преміяхъ, приводятся также въ отвѣтахъ на вопросы 82—86 и 115.

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

7. Въ управленіи дороги приняты такой порядокъ разсмотрѣнія договоровъ, въ силу котораго редакція всѣхъ проектируемыхъ договоровъ просматривается предварительно въ юридической части, которая и обращаетъ должное вниманіе на соблюденіе въ договорахъ достаточной ясности и полноты изложенія правъ и обязанностей сторонъ по договору.

При составленіи проектовъ новыхъ договоровъ принимаются во вниманіе указанія опыта прежнихъ лѣтъ и въ надлежащихъ случаяхъ вносятся исправленія, которыя согласовываются съ заинтересованными службами и послѣ заключенія юридической части о полнотѣ договорныхъ условій, обезпечивающей казну отъ всякаго рода истолкованій смысла договора въ ущербъ желѣзной дорогѣ, утверждаются совѣтомъ управленія дороги.

При такихъ пересмотрахъ редакціи проектовъ договоровъ обращается особое вниманіе на всякаго рода,—указываемыя опытомъ исполненія прежнихъ договорныхъ условій,—неясности или неполноты условій и, такимъ образомъ, редакція ихъ постепенно совершенствуется.

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

8. Главной мѣрой противъ провоза бесплатныхъ пассажировъ нужно считать поѣздной контроль.

До 1908 г. производство этого контроля было возложено на ревизоровъ движенія, ревизоровъ станціоннаго счетоводства, агентовъ по розыску грузовъ и одного запаснаго агента, коему ревизія поручалась въ дни свободные отъ командировокъ.

Такой контроль не могъ, конечно, считаться достаточнымъ для борьбы съ провозомъ бесплатныхъ и съ неправильными билетами пассажировъ, а потому въ 1908 году управленіе дороги признало необходимымъ:

1) поручить ревизію старшимъ агентамъ управленія и линіи, для чего была выработана особая инструкция съ приложениемъ къ ней извлеченій изъ правилъ, касающихся проѣзда пассажировъ и перевозки багажа, объявленная приказомъ отъ 2 ноября 1908 г. за № 493;

2) возложить на начальниковъ станцій и нѣкоторыхъ запасныхъ агентовъ производство контроля на сосѣднихъ перегонахъ при условіи уплаты имъ, кромѣ отчисляемаго % отъ суммы взвѣскавшаго дополнительнаго сбора, по одному рублю за каждый обревизованный поѣздъ;

3) назначить спеціально для производства контроля еще двухъ запасныхъ агентовъ.

Кромѣ того, особымъ совѣщаніемъ при управленіи дороги въ 1909 году намѣчено было осуществить слѣдующій рядъ мѣропріятій, клонящихся къ усилению контроля поѣздовъ:

1) усилить составъ кондукторскихъ бригадъ пассажирскихъ и особенно товаро-пассажирскихъ поѣздовъ по расчету одного кондуктора на каждые два классныхъ вагона, считая въ томъ числѣ и спеціальныхъ проводниковъ классныхъ вагоновъ, гдѣ таковые имѣются;

2) назначить на время стоянки поѣздовъ на узловыхъ станціяхъ и на станціяхъ смѣны кондукторскихъ бригадъ въ помощь дѣйствующей бригадѣ резервныя бригады для усиленія надзора при посадкѣ пассажировъ, при чемъ входы въ вагоны съ противоположной пассажирскому зданію стороны во время стоянки запираеть;

3) относительно системы ревизіи поѣздовъ признать наиболее целесообразною системою—ревизію по образцу введенной на Рязанско-Уральской ж. д., но за отсутствіемъ необходимаго для этого ассигнованія, ограничиться существующимъ на Сибирской ж. д. способомъ внезапныхъ ревизій линейными агентами всѣхъ службъ (преимущественно агентами сл. движенія), установивъ обязательное минимальное число ревизій для агентовъ каждой службы и категоріи;

4) установивъ плату въ размѣрѣ одного рубля за каждый обревизованный поѣздъ для тѣхъ агентовъ, въ обязанности ко-

торыхъ не входитъ ревизія поѣздовъ, съ тѣмъ чтобы агентъ, обнаружившій въ поѣздѣ безбилетныхъ пассажировъ, получалъ, сверхъ одного рубля, дополнительное вознагражденіе въ размѣрѣ двухъ руб. за каждый такой поѣздъ.

Это послѣднее вознагражденіе должно выдаваться независимо отъ выплаты преміи согласно ст.ст. 23 и 60 Общ. Уст. Росс. ж. д. *);

5) ходатайствовать передъ совѣтомъ управленія объ ассигнованіи кредита въ размѣрѣ до 3000 рублей въ мѣсяцъ на осуществленіе вышеприведенныхъ мѣропріятій;

6) примѣнить въ видѣ опыта на одномъ изъ наиболѣе оживленныхъ участковъ дороги календарную систему ревизій, принятую на Ливаго-Роменской ж. д.;

7) срокъ подачи заявленій о выплатѣ премій удлинить до 6 недѣль, о чемъ войти съ ходатайствомъ въ совѣтъ управленія дороги;

8) ходатайствовать предъ Управленіемъ ж. д. объ измѣненіи въ законодательномъ порядкѣ ст. 60 Общ. Уст. Росс. ж. д. въ томъ смыслѣ, чтобы часть пени, взыскиваемой съ безбилетныхъ пассажировъ и зачисляемой нынѣ въ доходъ дороги, назначалась для образованія особаго фонда на предметъ уплаты изъ него премій агентамъ, обнаружившимъ безбилетныхъ пассажировъ, даже и въ томъ случаѣ, когда съ такихъ пассажировъ плата почему-либо не можетъ быть взыскана, такъ какъ при существующемъ порядкѣ оплаты преміи лишь въ томъ случаѣ, когда съ безбилетнаго пассажира взыскана двойная плата, премія эта выражается въ копѣйкахъ и не можетъ заинтересовать ревизующихъ агентовъ.

Предложенныя совѣщаніемъ мѣропріятія: а) по пункту 1-му—объ усиленіи состава кондукторскихъ бригадъ и б) по пункту 5-му—о матеріальной заинтересованности ревизующихъ поѣзда, были представлены на разсмотрѣніе совѣта и разсмотрѣны имъ 20 ноября 1909 г. При чемъ совѣтъ по журналу за № 2422 отъ того же числа постановилъ:

1) вопросъ объ увеличеніи состава кондукторскихъ бригадъ оставить открытымъ и

2) на уплату счетовъ за ревизію и суточныхъ денегъ запаснымъ агентамъ, кромѣ обычно ассигнуемыхъ по очер. № 177—600 руб., разрѣшить дополнительный кредитъ въ размѣрѣ 1000 руб. съ отнесеніемъ на отдѣлъ VII, гл. I смѣты 1909 г. Журнальнымъ постановленіемъ отъ 9-го апрѣля 1910 г. за № 812 совѣтъ разрѣшилъ предоставить въ распоряженіе начальника сл. движенія на расходы для ревизіи поѣздовъ на

*) *Примѣчаніе*: агенты, кои по инструкціи обязаны производить ревизію поѣздовъ, получаютъ плату во 1 р. лишь за поѣзда, обремененные сверхъ обязательнаго минимальнаго числа ревизій, а во 2 р. за обнаруженіе безбилетныхъ пассажировъ за всѣ поѣзда.

1910 г., независимо от ассигнования 600 руб. по очер. № 177, кредитъ въ размѣрѣ 3000 руб. съ отнесеніемъ на отдѣлъ VII гл. I смѣты 1910 г.

Указанныя въ пунктахъ 2 и 6 постановленія упомянутого выше совѣщанія мѣры проведены были въ жизнь на Сибирской ж. д., при чемъ для усиленія надзора за посадкой пассажировъ въ цѣляхъ возможнаго предупрежденія посадки безбилетныхъ на станціяхъ Челябинскъ, Курганъ, Петропавловскъ, Омскъ, Ново-Николаевскъ, Тайга, Маринскъ, Красноярскъ, Нижне-Удинскъ, Иннокентьевская, Иркутскъ, Томскъ I и Томскъ II установлено, на основаніяхъ, изложенныхъ въ особой инструкціи, дежурство специальныхъ посадочныхъ бригадъ, которыя и являются отвѣтственными за нахожденіе въ поѣздѣ безбилетныхъ пассажировъ на первомъ перегонѣ, считая перегонъ до первой остановки поѣзда.

Что же касается календарной системы, то она введена была съ 15 сентября 1910 г. и дѣйствуетъ пока въ видѣ опыта на участкѣ Зима—Суховская, гдѣ замѣчался наибольшій проѣздъ безбилетныхъ пассажировъ.

Принятая Сибирской ж. д. мѣры принесли существенные результаты. Среднее количество безбилетныхъ пассажировъ, обнаруженныхъ при ревизіи поѣздовъ, съ 0,71 на каждую ревизію въ 1909 году сразу упало до 0,37 на одну ревизію въ 1910 году и дошло до 0,33 въ первые мѣсяцы 1911 года, при чемъ одновременно повысилась продажа пассажирскихъ билетовъ и возросла выручка отъ этой продажи.

Переходя къ оцѣнкѣ пользы отъ примѣненія календарной системы, необходимо отмѣтить слѣдующее обстоятельство: до введенія календарной системы на участкѣ Зима—Суховская за періодъ времени съ сентября 1909 года по апрѣль 1910 года было произведено 93 ревизіи, при чемъ обнаружено было 34 безбилетныхъ; при календарной системѣ за періодъ съ сентября 1910 г. по апрѣль 1911 г. на томъ же участкѣ произведена 681 ревизія и обнаружено 73 безбилетныхъ. Такимъ образомъ, среднее количество безбилетныхъ, обнаруженныхъ на данномъ участкѣ при каждой ревизіи до календарной системы, 0,37 упало съ введеніемъ этой системы до 0,11 на одну ревизію. Если дальнѣйшій опытъ покажетъ, что достигнутый результатъ не случайный, то широкое распространеніе этой системы (что, конечно, потребуетъ соотвѣствующаго увеличенія расходовъ на контроль поѣздовъ) было бы весьма желательно.

Помимо ревизій пассажирскихъ поѣздовъ въ отношеніи провоза безбилетныхъ на Сибирской ж. д. установлена такая же ревизія товарныхъ поѣздовъ и въ отношеніи безплатной перевозки багажа и грузовъ. Съ этой цѣлью всѣмъ ревизорамъ дни-

женія, станціоннаго счетоводства, коммерческимъ, пассажирскихъ поѣздовъ и агентамъ по розыску грузовъ предписано производить не менѣ десяти ревизій этихъ поѣздовъ на своихъ участкахъ, при чемъ обращать самое строгое вниманіе на сходимость имѣющихся багажныхъ и товарныхъ документовъ съ данными, внесенными въ раздаточныя тетради, и о всѣхъ замѣченныхъ неправильностяхъ дѣлать въ раздаточныхъ тетрадяхъ надлежащія, завѣренныя подписями, отмѣтки. Всѣ замѣченныя неправильности вписываются, затѣмъ, ревизующимъ въ особый рапортъ, представляемый ежемѣсячно начальнику сл. движенія, о ревизіи товарныхъ поѣздовъ, гдѣ помѣщаются свѣдѣнія о всѣхъ обревизованныхъ въ теченіе мѣсяца поѣздахъ.

Въ цѣляхъ предупрежденія хищеній перевозимыхъ по дорогѣ грузовъ рядомъ распоряженій установленъ за ними самый бдительный надзоръ со стороны агентовъ дороги, при чемъ старшимъ агентамъ вмѣнено въ непремѣнную обязанность дѣлать возможно чаще ревизіи порядка несенія кондукторами службы, строго слѣдить, чтобы кондукторы при сопровожденіи поѣздовъ не спали и обслуживали назначенные имъ тормоза, а при стоянкахъ на станціяхъ безотлучно охраняли порученные ихъ надзору вагоны.

По обнаруженіи кражи виновный кондукторъ, охранѣ коего былъ порученъ обворованный вагонъ, немедленно представляется къ увольненію, а остальные лица бригады отстраняются отъ службы до разслѣдованія.

При перевозкѣ особо цѣнныхъ грузовъ, какъ, напримѣръ, пушнины, предписано: 1) принимать таковую къ отправкѣ лично начальникамъ станцій въ присутствіи жандарма съ самымъ тщательнымъ осмотромъ и взвѣшиваніемъ каждаго мѣста, на которыхъ обязательно должны быть пломбы отправителей; 2) отправлять безъ задержки, при чемъ отнюдь не грузить въ тормозные вагоны и не ставить вагоновъ съ цѣннымъ грузомъ рядомъ съ необслуживаемымъ тормознымъ вагономъ; 3) отправки вѣсомъ не менѣе 250 пуд. отправлять ускоренными поѣздами; 4) наличие и исправность пломбъ на такихъ вагонахъ, а также исправность вагоновъ провѣрять на всемъ пути слѣдованія груза дежурными по станціямъ совмѣстно съ кондукторскою бригадою на каждой депоовской станціи и станціи смѣны бригады съ отмѣткой въ путевомъ рапортѣ о состояніи вагоновъ и пломбъ; 5) пушнину мелкими партіями отправлять со сборными поѣздами, при чемъ на сортировочныхъ станціяхъ сборные вагоны, въ которыхъ слѣдуютъ отправки пушнины, вскрывать и сортировать въ первую очередь подъ личнымъ наблюденіемъ начальниковъ станцій или ихъ замѣстителей; 6) при наличіи въ поѣздѣ грузовъ назначеніемъ на одну станцію съ пушшиной или не ближе конечной станціи дороги, грузить такіе грузы въ одинъ вагонъ съ пушшиной и отправлять ускоренными поѣздами.

Охрана на станціяхъ грузовъ, товарохранилищъ, поѣздовъ и вагоновъ, возложена на стражниковъ, введенныхъ на дорогѣ съ 1908 года на основаніи циркуляра Управленія ж. д. отъ 22 іюня 1907 г. за № 16930.

Для лучшей гарантіи сохранности и цѣлости пассажирскаго багажа съ сентября 1908 года установлено сквозное обслуживание багажныхъ вагоновъ почтовыхъ и пассажирскихъ поѣздовъ на протяженіи всей главной линіи отъ Челябинска до Иркутска двумя багажными кондукторами, имѣющими въ пути между собой смѣну для отдыха. На нихъ возложена обоюдная отвѣтственность за цѣлость и сохранность пассажирскаго багажа съ момента принятія такового до его сдачи. Мѣры эти, конечно, въ значительной степени способствуютъ предупрежденію хищений и доводятъ таковыя до возможнаго минимума.

Помимо указанныхъ мѣропріятій за послѣдніе три года въ дѣлѣ борьбы съ хищеніями и всякаго рода злоупотребленіями по перевозкамъ багажа и грузовъ были приняты слѣдующія мѣры:

1) производство негласныхъ разслѣдованій въ предѣлахъ какъ своей, такъ иногда и чужихъ дорогъ;

2) сообщеніе судебнымъ властямъ, жандармской, сыскной полиціи, а гдѣ таковой нѣтъ, городской—на предметъ слѣдствія—о всѣхъ болѣе или менѣе крупныхъ хищеніяхъ;

3) неразрѣшеніе доступа на желѣзнодорожную территорию безъ особыхъ удостовѣреній жандармской полиціи, постороннимъ дорогѣ лицамъ;

4) сообщеніе станціями дороги управленію объ отправкахъ особо цѣнныхъ грузовъ, которое въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ принимаетъ особыя мѣры по соглашенію съ жандармской полиціею, какъ, напр., сопровожденіе такихъ грузовъ особымъ нарядомъ стражниковъ, агентами по розыску грузовъ (при чемъ совершеніе пріема и передачи грузовъ обязательно въ присутствіи старшихъ агентовъ);

5) при сдачѣ багажа и грузовъ съ объявленной цѣнностью обязательное вскрытіе таковыхъ на предметъ провѣрки наличія и дѣйствительной стоимости багажа или грузовъ;

6) выдача наградъ агентамъ, открывшимъ и предупредившимъ то или иное злоупотребленіе съ грузомъ;

7) всѣ станціи дороги снабжены особо приспособленными желѣзными шкафами для храненія бланковъ строгой отчетности, завѣдываніе коими поручено подъ личную отвѣтственность начальниковъ станцій, а гдѣ имѣются отдѣльныя товарныя конторы—товарнымъ кассирамъ, при чемъ послѣдніе должны выдавать эти бланки лицамъ, ихъ заполняющимъ, ежедневно въ количествѣ, потребномъ только на одинъ день и затѣмъ оставшіяся изъ нихъ неиспользованными за данный отчетный день получать обратно по закрытіи конторы.

8) Въ случаяхъ явки за требованіемъ выдачи цѣнныхъ грузовъ лицъ, совершенно неизвѣстныхъ агентамъ станціи, предписано обращать самое строгое вниманіе на тщательную свѣрку документовъ, и если при свѣркѣ предъявленныхъ имъ документовъ съ документами, имѣющимися при грузѣ, возникаетъ подозрѣніе въ подлинности предъявленныхъ документовъ, то выдачу груза задерживать и немедленно срочными телеграммами сообщить со станціей отправленія.

9) Для устраненія случаевъ умышленной задержки въ пути слѣдованія грузовъ пассажирской и большой скорости преимущественно съ фруктами, вызывающей несвоевременное прибытіе и порчу таковыхъ и отказы отъ принятія ихъ грузополучателями управленіемъ дороги приняты слѣдующія мѣры:

а) начальникамъ участковъ тяги и депо предложено обращать самое строгое вниманіе дежурныхъ осмотрищиковъ и смазчиковъ на исправное состояніе и уходъ за вагонами, перевозящими скоропортящіеся грузы: ягоды, плоды, фрукты, овощи и т. п. виновныхъ въ отцѣпкѣ по болѣзни такихъ вагоновъ осмотрищиковъ и смазчиковъ увольнять безъ права поступленія на дорогу вновь;

б) отцѣпку такихъ вагоновъ на деповскихъ станціяхъ удостоверяеть актомъ при участіи дежурнаго по депо и начальника станціи, независимо отъ составленія жандармскаго протокола; если же отцѣпка требуется на промежуточной станціи, то необходимость ея должна быть оформлена актомъ, составленнымъ, при участіи начальника станціи, поѣздного машиниста и смазчика, помимо жандармскаго протокола; въ актѣ должно быть указано, какія запасныя части необходимы для исправленія вагона;

в) о всякой отцѣпкѣ вагоновъ со скоропортящимися грузами начальникъ станціи долженъ тотчасъ же телеграфировать начальнику участка тяги и въ концѣ начальнику отдѣленія, ревизору движенія и начальникамъ движенія, тяги и коммерческой части, указавъ причины отцѣпки, родъ, количество груза и № отправки, съ требованіемъ немедленнаго исправленія вагона, или высылки приспособленнаго или класснаго вагона для перегрузки. Если это требованіе не будетъ исполнено въ теченіе 6 часовъ, то начальникъ станціи долженъ подать вторичную депешу по тому же адресу и по тому адресу телеграфируетъ о времени отправленія задержаннаго груза;

г) на начальника станціи отцѣпки вагона возложено наблюдать за срочнымъ исправленіемъ вагона, и если скорое исправленіе невозможно, то принимать мѣры къ перегрузкѣ въ затребованный для этого съ деповской станціи вагонъ.

10) На ст. Москва Московско-Казанской ж. д., въ отправкахъ которой наиболѣе часто наблюдались недостача и пр. неисправности въ перегрузкѣ грузовъ, назначень агентъ Сибирской ж. д.,

предусмотрѣнный § 10 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, для наблюденія за грузами, прибывающими на эту станцію съ шлюмбами Сибирской ж. д.

11) Приняты мѣры къ закрытію, при содѣйствіи губернаторовъ, конторъ скунщиковъ накладныхъ, бывшихъ въ районѣ дороги.

Вышеозначенныя мѣропріятія въ конечномъ результатѣ созидали уменьшеніе убытковъ дороги по претензіямъ за недостатку, утрату и порчу грузовъ въ теченіе двухъ лѣтъ, за 1909 и 1910 г.г., по сравненію съ предыдущими двумя годами (1907 и 1908) почти вдвое, при чемъ совершенно устранились случаи провозовъ груза по подложнымъ документамъ и предъявленія претензій за грузы пассажирской скорости, а также значительно уменьшилось количество претензій за багажъ и по всѣмъ видамъ злоупотребленій съ грузами.

9. Какія мѣры принимаются къ охранѣ интересовъ дороги при приемѣ, 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?

9. Надзоръ за правильнымъ дѣйствіемъ вѣсовыхъ приборовъ и содержаніемъ ихъ въ порядкѣ и исправности на Сибирской ж. д., регламентированъ особымъ Положеніемъ о вѣсовомъ дѣлѣ, изданнымъ при приказѣ по дорогѣ отъ 4 августа 1910 г. за № 223, и составляетъ обязанность сл. тяги.

Согласно этому Положенію повѣрка вѣсовыхъ приборовъ и наблюденіе за правильнымъ содержаніемъ и пользованіемъ ими, помимо сл. тяги, относится къ обязанностямъ также агентовъ службы-пользовательницы.—Въ отношеніи ремонта вѣсовыхъ приборовъ дорога подраздѣлена на шесть вѣсовыхъ участковъ; на каждомъ участкѣ имѣется по одному участковому смотрителю вѣсовъ. Мѣстами стоянки вѣсовыхъ контрольныхъ платформъ назначены станціи Омскъ, Тайга и Красноярскъ.

Для достиженія правильности оцѣнки порчи и утраты грузовъ въ случаяхъ болѣе или менѣе важныхъ, командировуются для присутствованія при экспертизѣ особыя агенты управленія дороги или старшіе линейные агенты.

Надзоръ за правильностью расчетовъ за храненіе и другія услуги дороги возложенъ на девять участковыхъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства, которые, руководствуясь изданными сл. сборовъ инструкціями и положеніями, производятъ периодически фактическую ревизію станцій въ отношеніи расчетовъ за храненіе и другія услуги дороги.

10. Въ какой мѣрѣ достаточна и цѣлесообразно организована охрана интересовъ дороги въ случаяхъ спорныхъ, разрѣшаемыхъ судами? Выяснить при-

10. Служебныя дѣла дороги находятся въ производствѣ 89 судебныхъ учреждений. Наибольшее количество дѣлъ сосредоточено въ судебныхъ мѣстахъ гг. Томска, Омска, Красноярска и Иркутска. Во всѣхъ этихъ городахъ веденіе судебныхъ дѣлъ дороги поручается особымъ повѣреннымъ, имѣющимъ постоянное жителство въ названныхъ городахъ; повѣренные эти имѣютъ возможность выступить въ судѣ по каждому дѣлу, благодаря

чины сильнаго воз- чему охрану интересовъ дороги въ указанныхъ судебныхъ мѣ-
растанія судебныхъ стахъ возможно признать вполне достаточной и цѣлесообразной.
исковъ къ дорогѣ и Относительно другихъ судебныхъ мѣстъ необходимо замѣтить,
претензій, заявляе- что вслѣдствіе малочисленности повѣренныхъ на дорогѣ и мно-
мыхъ въ реклама- гочисленности судебныхъ мѣстъ, куда поступаютъ дѣла дороги
ціонномъ порядкѣ. гочисленности судебныхъ мѣстъ, куда поступаютъ дѣла дороги
и крайней отдаленности ихъ отъ мѣста нахождения управленія
дороги, защита интересовъ въ судебныхъ засѣданіяхъ не только
затруднительна, но иногда и прямо невозможна: приходится
ограничиваться подачей письменныхъ объясненій по существу
предъявленныхъ къ дорогѣ требованій, что не всегда достига-
етъ цѣли.

Затрудненія эти могли бы быть въ значительной степени
устранены, при условіи такого размѣщенія личнаго состава по-
вѣренныхъ на линіи, чтобы на долю каждаго повѣреннаго прихо-
дилось бы обслуживаніе участка дороги протяженіемъ не свыше
500 верстъ, за исключеніемъ городовъ Томска, Омска, Краснояр-
ска и Иркутска, судебныя мѣста коихъ должны обслуживаться
особыми повѣренными. Однако наличный составъ юридической
части дороги для этого недостаточенъ особенно въ виду того, что
вслѣдствіе многочисленныхъ претензій, заявляемыхъ къ дорогѣ
въ порядкѣ рекламационномъ, повѣренные дороги постоянно
отвлекаются отъ веденія судебныхъ дѣлъ дѣлами администра-
тивными и участіемъ въ многочисленныхъ совѣщаніяхъ при
управленіи дороги по разнаго рода вопросамъ.

Количество судебныхъ и административныхъ дѣлъ (по пре-
тензіямъ за смерть и поврежденіе въ здоровьѣ, заявленныхъ въ
рекламационномъ порядкѣ) съ 1906 года по сравненію съ пред-
шествовавшими годами значительно возросло, что объясняется
значительнымъ оживленіемъ коммерческой дѣятельности дороги
послѣ Японской войны и усилившимся движеніемъ переселенцевъ
и пассажировъ IV класса.

Что касается претензій, заявленныхъ въ рекламационномъ
порядкѣ въ коммерческой отдѣлъ дороги, то сумма этихъ претен-
зій собственно за счетъ Сибирской ж. д. до 1906 года не превы-
шала 200.000 рублей въ годъ. За послѣдующіе же 3 года сумма
эта увеличилась болѣе чѣмъ въ три раза, что зависитъ не только
отъ различнаго рода злоупотребленій съ грузами, имѣвшихъ
мѣсто въ 1905 и 1906 годахъ, но и отъ постоянно возрастающаго
количества перевозокъ, которое увеличилось въ 1908 году по
сравненію съ 1904 годомъ почти вдвое.

Вмѣстѣ съ тѣмъ замѣчается постепенное пониженіе выпла-
ченныхъ суммъ на счетъ Сибирской ж. д., начиная съ 1908 года
(съ 737132 руб. до 358504 руб.), что нельзя не приписать
вліянію тѣхъ мѣропріятій, которыя перечислены выше въ от-
вѣтъ по вопросу восьмому.

11. Въ какой мѣ-
рѣ организація сче-
товодства и отчет-

11. О ходѣ работъ по сл. пути начальниками участковъ
доставляются ежемѣсячныя свѣдѣнія; ближайшее же наблюденіе

ности приспособлена для своевременного сообщения распоря- дительнымъ орга- намъ свѣдѣній, не- обходимыхъ для на- блюденія за целесо- образнымъ ходомъ дѣла, за своевре- менною остановкою рас- ходовъ неслѣсныхъ и на направленіемъ средствъ на удовле- твореніе неотлож- ныхъ потребностей? Выяснить, въ какіе сроки получаютъ свѣдѣнія о расхо- дахъ, приближите- лныя и точныя.

за выполніемъ всѣхъ работъ на мѣстѣ ихъ производства возло- жено на начальниковъ отдѣленій, на заключеніе которыхъ по- ступаютъ всѣ вопросы объ отмѣнѣ неспѣшныхъ работъ съ цѣлью обращенія средствъ на неотложныя потребности. Предваритель- ныя свѣдѣнія о расходахъ получаютъ отъ начальниковъ участ- ковъ къ 20-му числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.—Точныя и окончательныя свѣдѣнія о расходахъ получаютъ лишь по со- ставленіи годового отчета, такъ какъ существующая организація отчетности не приноровлена къ какимъ-либо періодамъ, кромѣ годового.

По сл. тяги—свѣдѣнія о расходахъ получаютъ въ управ- леніи сл. къ 15-му числу второго за отчетнымъ мѣсяца, т. е. расходы за январь къ 15-му марта и т. д. Точныя данныя о рас- ходахъ получаютъ къ 1-му числу третьяго за отчетнымъ мѣ- сяца, т. е. за январь къ 1-му апрѣля и т. д. Распорядители кредитовъ, начальники мастерскихъ и участковъ тяги, имѣютъ свѣдѣнія о расходахъ всегда подъ рукою.

По матеріальной сл. свѣдѣнія о денежныхъ расходахъ по кредитамъ сообщаются въ управленіе службою къ 15-му числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, а объ матеріальныхъ—къ 15-му числу второго за отчетнымъ мѣсяца. Свѣдѣнія по коли- чественному наличію запасовъ матеріаловъ доставляются къ 11-му числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, за исключе- ніемъ декабря. За этотъ послѣдній мѣсяць свѣдѣнія получаютъ къ 21-му числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца. По учету за- пасовъ матеріаловъ въ суммовомъ отношеніи свѣдѣнія доставля- ются къ 15-му числу второго за отчетнымъ мѣсяца, за исключе- ніемъ декабря, за который свѣдѣнія получаютъ къ 20-му марта. Такая организація счетоводства и отчетности въ достаточной мѣрѣ отвѣчаетъ вопросамъ распорядительныхъ органовъ.

Свѣдѣнія о результатахъ эксплуатаціи дороги главной бух- галтеріей представляются начальнику дороги по формѣ, при- ложенной къ матеріаламъ по вопросу о реорганизации отчетно- сти казенныхъ ж. д. (изданіе ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Осо- бой ВЫСШЕЙ Комиссіи В ХLI прилож. № 7) черезъ мѣсяць послѣ отчетнаго, а въ болѣе подробной формѣ, указанной циркуля- ромъ Управленія ж. д. отъ 12 июня 1909 г. № 14623/6829/116 черезъ 1½ мѣсяца послѣ отчетнаго.

При надлежаще внимательномъ отношеніи службъ къ по- мѣщаемымъ въ свѣдѣніяхъ цифрамъ является возможность слѣдить за финансовымъ положеніемъ дороги и принимать мѣры къ своевременному исправленію обнаруживаемыхъ дефектовъ.

12. Годовые отчеты, изъ составъ и недостатка. Запретить заключеніе и отчетовъ разсматривался мѣстнымъ управленіемъ въ 1906 г. и протоколъ совѣщанія по сему вопросу *) тогда же представлять были въ Управленіе ж. д.

*) См. прилож. № 29.

управления ж. д. о
желательныхъ измѣ-
неніяхъ въ отчетахъ
и смѣтахъ какъ по
формѣ, такъ и по
существу.

Въ 1910 г. Управление ж. д. при циркулярномъ предписаніи отъ 4 августа за № 200320/9273 препроводило въ управление Сибирской ж. д. выработанныя имъ новыя формы смѣты и отчетовъ и предложило представить соображенія и заключенія относительно времени, потребнаго на переработку отчетныхъ данныхъ за 1908, 1909 и 1910 гг. и смѣтныхъ данныхъ на 1911 г. для включенія ихъ въ сравнительныя таблицы смѣты новой формы, а равно сообщить о неудобствахъ и недостаткахъ новой формы смѣты при примѣненіи ея на практикѣ. Предложенный на разрѣшеніе Управленіемъ ж. д. вопросъ рассмотрѣнъ былъ въ специально образованномъ на этотъ случай совѣщаніи бухгалтеровъ всѣхъ службъ дороги подъ предсѣдательствомъ замѣстителя начальника дороги, засѣдавшемъ 15 августа и 15 сентября 1910 г. Совѣщаніе пришло къ заключенію, что вопросъ о неудобствахъ и недостаткахъ новой формы смѣты можетъ быть выясненъ лишь по примѣненіи этой формы на практикѣ, при чемъ сравнивая работу счетоводства по дѣйствующей смѣтной номенклатурѣ съ предстоящей по проектированной формѣ, по мнѣнію совѣщанія, нельзя не предвидѣть, что вводимая новая форма, какъ болѣе детализованная, чѣмъ прежняя, и требующая массоваго раз- ассигнованія и особаго учета многихъ соединенныхъ кредитовъ, будетъ значительно сложнее, чѣмъ нынѣ существующая.

Обращаясь къ вопросу о желательныхъ измѣненіяхъ въ формѣ Глушинскаго, управление Сибирской ж. д., присоединяясь къ заключенію по сему вопросу, выраженному въ запискѣ С. Н. Кульжинскаго,—что во избѣжаніе существенной ломки при измѣненіи формъ смѣты и отчета, необходимо исходить изъ формы Глушинскаго, съ своей стороны полагаетъ:

1) что сокращеніе расходной смѣтной номенклатуры, при условіи перенесенія необходимыхъ деталей въ приложенія, могло бы быть сдѣлано теперь же, безъ нарушенія общей формы Глушинскаго, путемъ уничтоженія параграфовъ къ статьямъ смѣты, что сократило бы всю номенклатуру съ 323 номеровъ до 167.

2) Сокращеніе оч. №№ смѣты могло бы быть достигнуто также путемъ перенесенія въ приложенія подраздѣлений расходовъ по врачебной части, матеріальной сл. и другимъ, подходящимъ къ нимъ частямъ управленія дороги, съ тѣмъ, чтобъ въ смѣтѣ остались лишь одни главныя названія. Самое исчисленіе расходовъ по такимъ частямъ управленія могло бы производиться въ общихъ суммахъ по выработанному измѣрителю, при чемъ за измѣритель расхода по матеріальной сл. могъ бы быть принятъ, напримѣръ, размѣръ оборотовъ матеріаловъ, количества складовъ и т. п., а за измѣритель по врачебной части—населенность дороги, число амбулаторій, приемовъ, больницъ, аптекъ, и т. п.

II. Вопросы по отдѣльнымъ службамъ.

А. По службѣ сборовъ.

13. Приспособлена ли организація сл. сборовъ и способы ея дѣйствія къ тому, чтобы содѣйствовать Управленію ж. д. въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ? Въ какіе сроки представляются свѣдѣнія о доходахъ, приближительно и точныя? Приняты ли на дороге основанія для приближительногo исчисления доходовъ.

13. Не вполне приспособлена, такъ какъ исчисленіе приближительногo дохода за отчетное количество перевозокъ по среднимъ ставкамъ о доходѣ того же мѣсяца прошлаго года даетъ въ результатъ значительныя разницы между исчисленнымъ, такимъ образомъ, приближительнымъ доходомъ и дѣйствительнымъ.

Свѣдѣнія о приближительномъ доходѣ представляются начальнику дороги и въ подлежащія центральныя учрежденія къ 15-му числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца; свѣдѣнія о дѣйствительномъ доходѣ представляются черезъ 3½ мѣсяца послѣ отчетнаго, а свѣдѣнія о валовой выручкѣ дороги точно опредѣляются въ сл. сборовъ къ 5-му числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

Для исчисления приближительногo дохода сл. сборовъ Сибирской ж. д. пользуется установленной Управленіемъ жел. дорогъ формулой, вводя въ исчисленіе по ней коррективы въ зависимости отъ мѣстныхъ условій дороги; такъ, напримѣръ, исключается изъ общаго количества перевозокъ грузовъ малой скорости: 1) грузы съ полевымъ пробѣгомъ по ст. Челябинскъ, какъ бездоходные, 2) грузы, перевозимые по льготнымъ тарифамъ (грузы переустройства).

14. Можетъ ли сл. сборовъ обнаруживать или давать матеріалъ, полезный для обнаруженія причинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ?

14. Можетъ, такъ какъ въ ея распоряженіи находятся всѣ документы, регистрирующие какъ самую перевозку, такъ и полученную за нее сумму денегъ, изъ чего и можно опредѣлить доходъ дороги.

Количество перевозокъ, средніе и общіе пробѣги сл. сборовъ разрабатываются помѣсячно. Что же касается дѣйствительнаго дохода по каждой группѣ грузовыхъ перевозокъ, то свѣдѣнія о немъ при существующей системѣ не разрабатываются, но, въ случаѣ надобности, всегда могутъ быть выведены сл. сборовъ въ кратчайшій срокъ, конечно, при условіи дополнительнаго ассигнованія на производство этихъ работъ.

15. Взаимотношеніе сл. сборовъ и главной бухгалтеріи.

15. Отношеніе между этими двумя службами заключается въ слѣдующемъ:

1) Главная бухгалтерія ежедневно отчитывается передъ сл. сборовъ въ каждой полученной или израсходованной изъ сборовъ суммѣ, представляя въ службу всѣ оправдательныя документы по приходу и расходу сборовъ (§ 61 абзацъ 7—11 Положенія о сл. сборовъ).

2) По отчисленію сл. сборовъ главной бухгалтеріи суммъ, не принадлежащихъ доходу дороги, и возмѣщенію главной бухгалтеріей сборамъ суммъ, позаимствованныхъ изъ нихъ сл. сбо

ровъ: а) сносится съ главной бухгалтеріей посылкой ей ордеровъ, какъ по изъятію изъ сборовъ, такъ равно и по возмѣщенію сборамъ; б) ведетъ особыя вспомогательныя книги по операціямъ этого рода (см. § 69 абз. 3 Пол. о сл. сборовъ) и в) слѣдить за своевременнымъ исполненіемъ ордеровъ главной бухгалтеріи: въ книгахъ регистрируются точно всѣ поступления, не принадлежащія доходу дороги, днемъ выясненія непринадлежности ихъ сборамъ, а также и долги сборамъ—днемъ получения документовъ.

Взаимоотношенія сл. сборовъ и главной бухгалтеріи осложняются въ значительной степени тѣмъ обстоятельствомъ, что счетоводство въ службахъ по расходной части стоитъ далеко не на высотѣ положенія, вслѣдствіе чего ордера сл. сборовъ на возмѣщеніе суммъ сборамъ и на изъятіе суммъ изъ сборовъ исполняются съ значительнымъ промедленіемъ, а это въ свою очередь ведетъ къ постепенному увеличенію задолженности кредитовъ управленія дороги сборамъ, каковой долгъ въ данное время достигаетъ 9 милл. рублей. Такъ какъ недостаточность кредитовъ по расходамъ можетъ зависѣть отъ различныхъ причинъ, которыя, однако, не должны вліять на позаймствованіе суммъ изъ сборовъ дороги, по доходамъ, то единственной мѣрой, которая можетъ прекратить позаймствование изъ сборовъ, является раздѣленіе на дорогахъ доходной и расходной главныхъ кассъ. Съ этой цѣлью и въ государственномъ банкѣ могли бы быть открыты спеціальныя расчеты между дорогами по расходамъ, а кредиты мѣстныхъ управленій (или подлежащія части этихъ кредитовъ) Управление жел. дорогъ могло бы вносить непосредственно на текущіе счета каждой дороги въ государственный банкъ, для расчета между дорогами по вѣдомостямъ III категоріи.

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

16. Смѣтные назначенія на содержаніе сл. сборовъ исчисляются въ зависимости отъ размѣровъ движенія на дорогѣ, т. е. при составленіи расходной смѣты на будущій годъ принимается во вниманіе дѣйствительное количество перевозокъ въ году истекающимъ. Сл. сборовъ при опредѣленіи необходимаго числа и рода служащихъ руководствуется циркулярнымъ распоряженіемъ Управленія жел. дорогъ отъ 16 января 1901 года за № 93, гдѣ указано, что количество служащихъ въ сл. сборовъ должно соответствовать мѣсяцамъ минимальной работы на минимальныхъ окладахъ, а оказавшіеся излишки отработываются сдѣльно, путемъ приглашенія временныхъ служащихъ или отдачи излишка работы штатнымъ служащимъ, что повышаетъ заработокъ послѣднихъ. Всѣ работы сл. сборовъ, за самыми малыми исключеніями, нормированы и расцѣнены по каждой группѣ особо. Поэтому размѣръ вознагражденія служащихъ, выполняющихъ

эти работы, зависить отъ исполняемой каждымъ служащимъ работы и отъ опредѣленной для каждой работы оцѣнки. Каждому служащему предоставлена возможность, помимо выработанной имъ нормы, производить работу сдѣльно, но съ тѣмъ, чтобы вознагражденіе за сдѣльные работы не превышало 50% получаемого содержанія.

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

17. Отвѣтъ на этотъ вопросъ заключается въ предположеніи объ изоляціи кассъ, которое приведено въ концѣ объясненія по вопросу 15.

18. Выяснить долги казенныхъ дорогъ и учреждений сборамъ; недостатки существующаго на этотъ предметъ порядка; выяснить претензіи и судебные иски къ дор.

18. Долги казенныхъ учреждений, главнымъ образомъ, военного вѣдомства и дорогъ сборамъ Сибирской ж. д. на 1 января 1909 г. выражаются въ суммѣ 10.888.686 руб. 89 коп.

Недостатокъ существующаго порядка заключается въ томъ, что правительственныя учреждения, главнымъ образомъ, военное вѣдомство, не только не оплачиваютъ полностью своихъ перевозокъ тотчасъ же по совершеніи ихъ дорогою, но не вносятъ слѣдуемыхъ дорогѣ провозныхъ платежей въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ. Вслѣдствіе этого, долги казенныхъ учреждений возрастаютъ до колоссальныхъ цифръ, что крайне неблагоприятно отражается на доходности дороги.

Недостатокъ существующаго порядка заключается въ томъ, что правительственныя учреждения, главнымъ образомъ, военное вѣдомство, не только не оплачиваютъ полностью своихъ перевозокъ тотчасъ же по совершеніи ихъ дорогою, но не вносятъ слѣдуемыхъ дорогѣ провозныхъ платежей въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ. Вслѣдствіе этого, долги казенныхъ учреждений возрастаютъ до колоссальныхъ цифръ, что крайне неблагоприятно отражается на доходности дороги.

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

19. Неясная редакция настоящаго вопроса лишаетъ сл. сборовъ возможности дать на него какой-либо отвѣтъ.

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

20. На Сибирской ж. д. наблюдается, какъ общее явленіе, что грузополучатели почти совершенно не берутъ установленныхъ квитанцій въ уплатѣ наложенныхъ платежей. Это, по всей гѣроятности, объясняется желаніемъ избѣжать уплаты гербоваго сбора, а потому отмѣна послѣдняго все равно особенно значительнаго уменьшенія дохода казны не вызоветъ. Необходимо также принять во вниманіе, что невзятіе получателями квитанцій ведетъ на практикѣ къ предъявленію исковъ, такъ какъ желѣзная дорога, на основаніи ст. 72² Общ. Уст. Росс. ж. д., отказываетъ въ выдачѣ излишне взысканной ею суммы наложеннаго платежа при условіи его уменьшенія или уничтоженія отправителемъ. Подобные иски, возникающіе по причинамъ, совершенно независящимъ отъ дороги, ложатся большимъ расходомъ на послѣднюю, и потому въ интересахъ дороги было бы болѣе цѣлесообразнымъ отмѣнить взысканіе гербоваго сбора, о чемъ уже имѣлъ сужденіе общій съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ (см. протоколъ 100-го съѣзда, стр.

187). Вообще учет гербового сбора для желѣзныхъ дорогъ представляетъ большія затрудненія и ложится тяжелымъ бременемъ на ихъ кредиты, такъ какъ сборъ этотъ необходимо бываетъ учитывать и регистрировать по каждой отдѣльной перевозкѣ; желательнo было бы сборы всякаго вида включать въ стоимость бланковъ желѣзнодорожныхъ документовъ, съ каковой стоимости и отчислять соотвѣствующій сборъ общими суммами въ подлежащій источникъ, что значительно облегчило бы работы какъ линейныхъ агентовъ, такъ и сл. сборовъ.

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

21. Такъ какъ наложенный платежъ является чисто банковской операціей и налагается на грузъ внѣ зависимости отъ стоимости послѣдняго, то наименованіе груза въ свидѣтельствѣ о наложенномъ платежѣ, казалось бы, является совершенно излишнимъ, по этому поводу уже имѣлъ сужденіе и общій съѣздъ представителей русскихъ ж. д. — протоколы 100-го съѣзда, стр. 187 и 188.

Необходимо отмѣтить, что операціи съ наложенными платежами въ связи съ перевозками грузовъ создаютъ для желѣзныхъ дорогъ весьма большой трудъ и сложную переписку, которые не окупаются оборотомъ за переводъ наложенныхъ платежей. Кромѣ того, по операціямъ съ наложенными платежами возникаетъ много злоупотребленій, предупредить которыя чрезвычайно трудно. Поэтому нельзя не признать желательнымъ отмѣну наложенныхъ платежей по перевозкамъ грузовъ, такъ какъ операціи эти, съ одной стороны, не оправдываютъ возлагавшихся на нихъ надеждъ по развитію торговли и перевозокъ, а съ другой,—по существу своему, должны быть исключительно банковыми операціями, а не перевозочными.

Б. По коммерческой службѣ.

22. Приспособлена ли организація коммерческой сл. и способы дѣйствія этой службы для изученія коммерческихъ условій дѣятельности района, обслуживаемаго дорогою (на азиатскихъ дорогахъ, сверхъ того, содѣйствуетъ ли она колонизаціи)?

22. Организація коммерческой сл. и способы ея дѣйствія для изученія коммерческихъ условій дѣятельности района должны считаться мало приспособленными, благодаря недостатку силъ и средствъ для этого. Свѣдѣнія о коммерческихъ условіяхъ района собираются только отрывочно—или по мѣрѣ необходимости (спеціальныя), или по мѣрѣ возможности (общія) при посредствѣ коммерческихъ ревизоровъ. Систематическое, детальное обслѣдованіе района Сибирской ж. д. было начато въ 1904 году, но затѣмъ прекращено за недостаткомъ средствъ,—обслѣдовано было только овцеводство и скотоводство.

23. Существуютъ ли какія-нибудь сношенія коммерческой сл. съ промы-

Такія сношенія имѣютъ мѣсто во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда по роду и существу возбуждаемыхъ по ходатайствамъ разныхъ лицъ и учрежденій или по инициативѣ самой дороги

ленными и торговыми учреждениями: биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, крупными заводами или фабриками и т. д.?

24. Как организовано станционное счетоводство и контроль станционных операций?

24. Со времени организации на Сибирской ж. д. сл. сборовъ станционное счетоводство и контроль станционных операций производится этою службою согласно инструкции сл. сборовъ и временному положению о счетоводствѣ и отчетности станцій. По существу настоящаго вопроса сл. сборовъ представила нижеслѣдующія объясненія.

Въ отношеніи представленія отчетныхъ данныхъ, на основаніи которыхъ управленіе дороги имѣетъ представленіе о совершаемыхъ на станціи въ теченіе сутокъ коммерческихъ операціяхъ, станціи руководствуются врем. Положеніемъ о счетоводствѣ и отчетности станцій казенныхъ жел. дорогъ, утвержденнымъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Согласно этому положенію, всѣ коммерческія операціи по представленію отчетныхъ данныхъ подраздѣляются на:

- а) отчетность по перевозкѣ пассажировъ и багажа;
- б) „ по перевозкѣ частныхъ грузовъ;
- в) „ по разнымъ сборамъ;
- г) „ по служебнымъ перевозкамъ;
- д) „ по воинскимъ перевозкамъ, и
- е) кассовая отчетность.

По каждому роду отчетности станціями ежедневно ведутся въ соответствующихъ книгахъ подлежація записи; группировка же этихъ данныхъ и представленіе ихъ для обревизованія въ сл. сборовъ производятся въ слѣдующіе сроки:

1) Пассажирская отчетность станціями съ незначительными коммерческими операціями представляется разъ въ мѣсяць, крупными же по операціямъ станціями—ежедневно.

2) Отчетность по отправленію багажа представляется разъ въ мѣсяць.

3) Отчетность по перевозкѣ частныхъ грузовъ подраздѣляется на а) отправленіе и б) прибытіе. По отправленію отчетность представляется два раза въ мѣсяць за періодъ времени съ 1 по 15 включительно и съ 16 по 1 число слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца. По прибытію же, т. е. по выдачѣ грузовъ, отчетность поступает со станцій ежедневно.

4) Отчетность по разнымъ сборамъ, т. е. по такимъ сборамъ, которые не включены въ накладныя и ихъ дубликаты, представляется въ сл. сборовъ ежедневно.

5) Что же касается отчетности по служебнымъ перевозкамъ, то послѣдняя въ отношеніи ея подраздѣленія и сроковъ представленія въ сл. сборовъ подчиняется правиламъ, установленнымъ для отчетности по перевозкѣ частныхъ грузовъ.

6) Свѣдѣнія по воинскимъ перевозкамъ или включаются въ пассажирскую отчетность и отчетность по перевозкамъ частныхъ грузовъ, или же на эти перевозки составляется станціей особая воинская отчетность, которая какъ по отправленію, такъ и по прибытію (т. е. по выдачѣ), отсылается для обревизованія ежедневно. Описанное раздѣленіе отчетности по воинскимъ перевозкамъ зависитъ отъ того, совершаются ли эти перевозки по обыкновеннымъ билетамъ и грузовымъ документамъ, или по особымъ воинскимъ;

и 7) всѣ поступления и расходы по разнаго рода операціямъ ежедневно, по окончаніи операціонныхъ сутокъ, начальникомъ станціи или лицомъ, официально его замѣняющимъ, заносятся въ кассовую книгу, имѣющую отрывную часть, называемую суточнымъ кассовымъ отчетомъ. Послѣдній ежедневно представляется въ сл. сборовъ, какъ равно ежедневно вносятся въ кассу дороги и всѣ поступившія въ теченіе операціонныхъ сутокъ денежныя суммы.

Что касается контроля станціонныхъ операцій, то для послѣдняго на линіи Сибирской ж. д. имѣются 9 ревизоровъ станціоннаго счетоводства, входящихъ въ составъ старшихъ служащихъ сл. сборовъ. Ревизоры счетоводства въ своей дѣятельности по повѣркѣ производимыхъ станціями коммерческихъ операцій руководствуются утвержденной Управленіемъ жел. дорогъ врем. инструкціей и §§ 85 и 84 Положенія о службахъ сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Согласно § 85 указанного Положенія, каждая станція должна быть обревизована въ теченіе года не менѣе 2 разъ полностью, т. е. должна быть произведена одновременная повѣрка всѣхъ кассъ и оборотовъ данной станціи. Кромѣ того, должны производиться частныя ревизіи станцій, т. е. ревизіи отдѣльныхъ кассъ и относящихся къ нимъ операцій, съ тѣмъ, чтобы каждая изъ кассъ была обревизована не менѣе какъ одинъ разъ въ годъ. На Сибирской ж. д. съ марта мѣсяца 1908 г. введено въ практику производство ревизорами счетоводства на крупныхъ по операціямъ станціяхъ (Челябинскъ, Омскъ, Ново-Николаевскъ и Красноярскъ) полныхъ ревизій, на основаніи посылаемыхъ имъ каждый разъ начальникомъ сл. сборовъ секретныхъ о томъ предписаній, при чемъ при ревизіи такихъ станцій въ помощь участковому ревизору командировются или два сосѣднихъ ревизора счетоводства и нѣсколько младшихъ агентовъ сл. сборовъ, или одинъ сосѣдній ревизоръ, одинъ старшій агентъ сл. сборовъ и съ нимъ нѣсколько младшихъ.

Съ января текущаго года предложено всѣмъ ревизорамъ счетоводства, въ видѣ исключительной мѣры, снимать при ревизіи станцій копии съ кассовой книги за пять дней до ревизіи станціи (включая сюда и день ревизіи), и за пять дней предыдущаго мѣсяца, при чемъ, приступая къ ревизіи, запрашивать по телеграфу сл. сборовъ о суммахъ, высланныхъ главною кассою для уплаты наложенныхъ платежей, переборовъ, по претензіямъ и на возвратъ залоговъ, свѣдѣнія о задержанныхъ суммахъ изъ станціонной выручки для той же же цѣли, итоги доходной части кассоваго отчета. По полученіи отъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства начальникомъ сл. сборовъ актовъ ревизіи станцій, полученные акты и снятыя копии съ записей кассовой книги провѣряются сл. сборовъ по документальной отчетности станціи.

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.

25. Особыхъ нормъ, опредѣляющихъ число служащихъ, не установлено. Количество служащихъ опредѣляется въ смѣтномъ порядкѣ, въ зависимости отъ условій и размѣровъ работы. При выборѣ и назначеніи служащихъ принимается во вниманіе ихъ практическая подготовка къ желѣзнодорожной службѣ, при чемъ отдается предпочтеніе лицамъ, имѣющимъ извѣстный образовательный цензъ. Что касается вознагражденія служащихъ, то въ этомъ отношеніи выполняются смѣтныя назначенія, но по отношенію временныхъ служащихъ, только начинающихъ службу, допускаются и нѣкоторыя отклоненія отъ смѣты въ смыслѣ уменьшенія окладовъ.

Нормы окладовъ по смѣтѣ въ настоящее время слѣдующія: конторщики—480—840 руб.; счетоводы—720—1128; помощники дѣлопроизводителей—1200—1320; дѣлопроизводители—1320—2700; завѣдывающіе складами неостребованныхъ грузовъ—1108; состоящій для особыхъ порученій коммерческой агентъ—2700; помощникъ начальника коммерческой сл.—3600 руб. начальникъ коммерческой сл.—7000; агенты на линіи: коммерческіе ревизоры—2400—2700; агенты по розыску грузовъ—1800 руб. Кромѣ того, по претензионному дѣлопроизводству имѣется подвижной кредитъ, размѣръ котораго опредѣляется количествомъ рассмотрѣнныхъ претензій (по 2 руб. 40 коп. съ претензионнаго дѣла).

Сверхурочныя вечернія занятія оплачиваются въ размѣрѣ 50% оклада жалованья. Агентамъ по разбору претензій, трудъ которыхъ нормированъ извѣстнымъ количествомъ дѣлъ, за работы сверхъ установленной нормы (65 претензій) выдается особое вознагражденіе по 1 руб. за каждую претензію.

26. Какъ инструктируются служащіе на линіи по коммерческой части?

26. Инструктированіе линійныхъ агентовъ производится коммерческими ревизорами и ревизорами станціоннаго счетоводства. Кромѣ того, періодически производятся повѣрочныя испытанія агентовъ въ знаніи ими коммерческаго дѣла черезъ посредство

Есть ли курсы, из-

даются ли руковод-
ства и т. п.?

особых испытательных комиссий, въ составъ начальника отдѣ-
ленія сл. движенія и ревизоровъ коммерческаго и станціоннаго
счетоводства.

Имѣются вечерніе практическіе курсы для подготовки тех-
ническихъ и коммерческихъ агентовъ къ линейной службѣ. Ру-
ководства, какъ и на другихъ дорогахъ, издаются въ видѣ при-
казовъ, циркуляровъ, инструкцій, положеній, разъясненій и т. п.

27. Какія мѣры
принимаются къ ро-
зыску грузовъ и какъ
обеспечивается цѣ-
лостъ и сохранность
грузовъ? Имѣются
ли на линіи специал-
ные агенты для ро-
зыска грузовъ?

27. При коммерческой части дороги организованъ особый столъ
по розыску грузовъ, куда поступаютъ всѣ телеграммы съ линіи
какъ о недостающихъ, такъ и объ излишнихъ мѣстахъ грузовъ.
Это даетъ возможность слѣдить за правильнымъ движеніемъ
грузовъ и руководить станціями по принятію тѣхъ или иныхъ
мѣръ къ розыску грузовъ. На линіи имѣются также особые аген-
ты по розыску грузовъ, на которыхъ и возложено фактическое
наблюденіе и руководство этимъ дѣломъ.

Помимо этого, сл. движенія организована регистрація
всѣхъ проходящихъ грузовъ, въ особыхъ регистраціонныхъ бюро
и на большихъ станціяхъ (Челябинскъ, Петропавловскъ, Омскъ,
Ново-Николаевскъ, Тайга, Красноярскъ, и Нижне-Удинскъ). Въ
той же службѣ имѣется особый товарный столъ.

Въ отношеніи обезпеченія цѣлости и сохранности грузовъ
приняты за послѣднее время слѣдующія мѣры: 1) вооружены
поѣздныя кондукторскія бригады и станціонныя охраны, а на
большихъ станціяхъ имѣются и особые вооруженные стражники
подъ вѣдѣніемъ и наблюденіемъ жандармской полиціи, при
чемъ доступъ на желѣзнодорожную территорію разрѣшается
только по особымъ удостовѣреніямъ; 2) въ цѣляхъ обезпеченія
цѣлости и сохранности перевозимаго багажа установлено сплош-
ное слѣдованіе однихъ и тѣхъ же раздатчиковъ отъ Челябинска
до Иркутска и обратно, за замками коихъ и слѣдуетъ багажъ;
3) при отправкѣ особенно цѣнныхъ грузовъ, станціи ставятъ
въ извѣстность управленіе дороги, которое въ каждомъ отдѣль-
номъ случаѣ принимаетъ, по соглашенію съ жандармской поли-
ціей, особыя мѣры охраны, напримѣръ, поручаетъ сопровожденіе
такихъ грузовъ особымъ нарядамъ стражниковъ или агентамъ
по розыску грузовъ предписываетъ, чтобы пріемъ и передача
этихъ грузовъ производились въ присутствіи старшихъ линей-
ныхъ агентовъ и пр. Самая же перевозка цѣннаго багажа и
грузовъ производится по возможности съ пассажирскими или
товаро-пассажирскими поѣздами.

28. Существуютъ ли
краткіе обзоры ком-
мерческой дѣятель-
ности дороги, на по-
добіе издаваемыхъ
на Екатеринбургской
ж. дор.?

28. Краткіе обзоры коммерческой дѣятельности дороги ранѣе
издавались ежегодно (послѣдній за 1903 г.). Въ 1910 г. изданъ
обзоръ за 10 лѣтъ (съ 1900—1909 гг.).

29. Какъ организованы вспомогательныя предприятия? Отчетность этихъ предприятий и возможное ея упрощеніе?

29. Вспомогательныя предприятия—городскія станціи и транспортныя конторы—находятся какъ въ городахъ, расположенныхъ при станціяхъ дороги (въ Томскѣ, Омскѣ, Петропавловскѣ), такъ и въ городахъ, удаленныхъ отъ линіи (въ Барнаулѣ, Бійскѣ и Семипалатинскѣ). Станціи и конторы эти состоятъ въ непосредственномъ завѣдываніи коммерческой части, при коей имѣется и особое дѣлопроизводство по дополнительнымъ предприятиямъ. Указанныя вспомогательныя предприятия дѣйствуютъ на основаніи особо установленныхъ о нихъ положеній. Отчетность этихъ предприятий по грузовымъ операціямъ въ части, касающейся доходовъ, ведется сл. сборовъ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и по станціямъ дороги. Составленіе же финансовыхъ отчетовъ по доходу и расходу, веденіе расчетовъ за гужевую и пароходную доставку грузовъ, учетъ аванса по расчетамъ за гужевую доставку, составленіе платежныхъ документовъ для уплаты денегъ прямыми ассигновками, составленіе періодическихъ отчетовъ по учету денежныхъ оборотовъ конторъ и потребляемыхъ ими матеріаловъ и всѣ вообще денежныя расчеты, вытекающіе изъ операцій городскихъ станцій и транспортныхъ конторъ,—вѣдаетъ коммерческая часть.

Существующая отчетность не является настолько сложной, чтобы было необходимо ея упрощеніе.

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

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

30. 31. Ссудныя операціи на Сибирской ж. д. разрѣшены только въ мѣстномъ сообщеніи и въ сообщеніи съ Пермской и Забайкальской ж. д. Но вслѣдствіе широкой организаціи частнаго кредита, заявленій о выдачѣ ссудъ Сибирской ж. д. не поступало; само же управленіе дороги отъ развитія ссудныхъ операцій воздерживается, такъ какъ, въ виду влажности и сырости сибирскаго хлѣба, операціи эти являются крайне рискованными и могутъ повести къ убыткамъ для Сибирской ж. д. Выдача ссудъ на Сибирской ж. д. предусматривана какъ за счетъ средствъ дороги, такъ и за счетъ государственнаго банка.

32. Допустимо ли устройство складов на казенных дорогах за счет чистой выручки от складочной операции, без испрошения специальных кредитов?

32. Устройство складов на казенных дорогах за счет чистой выручки от складочной операции, без испрошения специальных кредитов, допустимо и желательно.

33. Не представляется ли полезным слияние коммерческой сл. со сл. движения?

33. Соединение сл. движения и коммерческой безусловно нежелательно. Еще в 1893 г. было признано необходимым, чтобы коммерческие сл. были обособлены и поставлены наравне с остальными главными службами местных управлений, в виду обширности, сложности и серьезности вопросов, составляющих предмет ведения коммерческих сл. В настоящее время приходится констатировать факт не только увеличения количества работы коммерческих сл., но и значительное расширение самых функций этих служб. Равным образом, за эти 17 лет в громадной степени возросла и работа сл. движения. При таком положении слияние означенных служб в одну являлось бы не только нежелательным, но нецелесообразным и даже вредным для дела, ибо всякая деятельность является наиболее продуктивной только при разделении труда и увеличении числа ответственных административных единиц. Что касается, в частности, коммерческих сл., то при громадном росте дела, подлежащих их ведению, уже ныне на всех больших дорогах проведено разделение ответственных обязанностей по этим службам, так как одно лицо не в состоянии иметь наблюдение за производством всех работ. Так, ближайшее заведывание претензионным делом предоставлено помощникам начальников коммерческих сл., заведывание дополнительными коммерческими операциями — особым ответственным должностным лицам, при чем за начальниками служб оставлено лишь общее руководство означенными делами. Такое разделение обязанностей проведено отчасти и на Сибирской ж. д. Заведывание претензионным делом возложено здесь на помощника начальника коммерческой сл. Кроме того, признается необходимым выделить в особое заведывание и отдел дополнительных коммерческих предприятий.

34. Разрабатывается ли на основании сношений с промышленными и торговыми учреждениями (биржевыми комитетами, сельскохозяйственными обществами, заводами, фабриками и т. д.)

34. Коммерческая часть во всех тех случаях, когда, для полного и всестороннего обсуждения и выяснения тарифных вопросов или условий перевозки, требуются заключения или отзывы промышленно-торговых учреждений: биржевых комитетов, сельскохозяйственных обществ и т. п., всегда входит в сношения с этими учреждениями, или запрашивая их пись-

какіе-либо тарифные вопросы или условия перевозки? менные отзѣвы, или приглашая ихъ представителей въ устраиваемыя съ этой цѣлью совѣщанія.

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?

35. Упрощеніе тарифной системы необходимо. Несовершенство и крайняя сложность дѣйствующей системы заключается, главнымъ образомъ, въ многочисленности различныхъ тарифныхъ изданій, частыхъ дополненій и измѣненій тарифовъ и тарифныхъ правилъ, въ слишкомъ большомъ количествѣ отличительныхъ признаковъ для примѣненія къ данному грузу того или иного тарифа, во множествѣ исключеній и осложненій въ тарифныхъ ставкахъ, въ сложности таблицъ тарифныхъ постановочныхъ разстояній, въ многочисленности и условности взиманія и неопредѣленности изложенія различныхъ дополнительныхъ сборовъ.

Что касается коммерческой статистики, то она должна быть признана сложной, и упрощеніе ея весьма желательно. Изъ статистическихъ отчетовъ Сибирской ж. д. усматривается, что по номенклатурѣ товаровъ имѣется 129 группъ. Между тѣмъ статистика ведется отдѣльно по 416 наименованіямъ. Въ виду того, что статистическія свѣдѣнія собираются и разрабатываются на всѣхъ дорогахъ по одной и той же формѣ, при чемъ мѣстные условія не принимаются во вниманіе, нѣкоторымъ дорогамъ приходится разрабатывать подробную статистику такихъ грузовъ, отправленіе которыхъ съ этихъ дорогъ является случайнымъ. Представлялось бы возможнымъ учитывать лишь тѣ главные грузы, которые имѣютъ крупное экономическое значеніе или для всей страны, или для данной дороги.

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

36. Не имѣя данныхъ и основаній относиться отрицательно къ существующему порядку разрѣшенія дѣлъ въ тарифныхъ учрежденіяхъ, управленіе дороги полагало бы желательнымъ лишь скорѣйшее разрѣшеніе возбуждаемыхъ въ этихъ учрежденіяхъ дѣлъ.

В. По матеріальной службѣ.

37. Выяснить размѣръ и состояніе оборотныхъ капиталовъ желѣзной дороги.

37. Размѣръ оборотнаго капитала для Сибирской ж. д. на пятилѣтіе съ 1909 по 1913 г. установленъ Управленіемъ ж. д. въ 11.390,000 руб. На 1 января 1911 г. запасовъ въ складахъ матеріальной сл. оставалось:

а) топлива 3.029.722 руб. 38 коп.,
б) матеріаловъ 8.528.035 „ 02 „

Итого . 11.557.757 руб. 40 коп.

Сумма стоимости материалов по пункту б.—8.528.035 руб.
2 коп.—распределяется следующим образом:

въ Челябинскѣ	456.272 руб.
„ Курганѣ	39.537 „
„ Петропавловскѣ	18.386 „
„ Омскѣ	3.122.915 „
„ Каинскѣ	12.388 „
„ Ново-Николаевскѣ	88.308 „
„ Тайгѣ	46.789 „
„ Томскѣ	426.836 „
„ Боготолѣ	45.942 „
„ Красноярскѣ	3.025.427 „
„ Илани	33.233 „
„ Нижне-Удинскѣ	29.459 „
„ Зимѣ	29.146 „
„ Иннокентьевской	64.771 „
„ Лѣсныхъ складахъ	202.789 „
„ Складѣ бланковъ	32.480 „
„ Материальной сл. (проводные счета и переоцѣнка)	853.357 .

И т о г о 8.528.035 руб.

38. Какими правилами или нормами определяется количество материалов, подлежащих приобретению? Затребовать установленный на дороге на сей предмет правила и нормы.

38. Вопросы о пополнении запаса материалов разрешаются материальной сл., при чемъ при составлении расчета заготовки материалов, предусмотрѣнныхъ номенклатурою, принимаются во вниманіе нижеслѣдующія основанія: а) наличие материалов на ближайшее послѣднее число, б) средній годовой расходъ ихъ (по 3-хъ лѣтней сложности), в) минимальный къ нему размѣръ запаса, обусловленный расчетомъ оборотнаго капитала, г) предполагаемый по расходу остатокъ материала ко времени поступления его на дорогу по предполагаемому къ выдачѣ заказу, д) ожидаемое поступление по ранѣе выданнымъ заказамъ, если таковое есть, и е) бюджетныя требованія службъ-потребительницъ на этотъ материалъ. Изъ сопоставленія полученныхъ цифръ выводится количество материалов, подлежащихъ приобретению, при чемъ берется наименьшій показатель.

Материалы и предметы, не входящіе въ категорію постоянно расходуемыхъ, приобретаются только въ количествахъ, затребованныхъ службами-потребительницами.

39. Какими способами заготавливаются разные материалы и предметы? Практикуется ли хозяй-

39. Заготовка материаловъ и предметовъ для нуждъ дороги производится слѣдующими способами:

а) путемъ конкуренцій, устной и письменной. О конкуренціяхъ объявляется въ газетахъ; вывѣшиваются объявленія по

ственный способ или договоры на поставку известных предметов по особым ордерам?

станціямъ; рассылаются предложенія известнымъ управленію дороги фирмамъ и лицамъ. Поступившія заявленія конкурирующихъ фирмъ и лицъ вскрываются, затѣмъ, въ совѣтъ.

б) Путемъ разсылки запросовъ мѣстнымъ и иногороднимъ фирмамъ. Выяснившіяся цѣны разсматриваются совѣтомъ управленія дороги, и наивыгоднѣйшія изъ нихъ, затѣмъ, утверждаются.

в) Тѣмъ же способомъ, но съ утвержденія цѣнъ начальникомъ дороги, а не совѣтомъ, по особымъ докладамъ и представленіямъ.

г) То же, но по разрѣшеніямъ начальника дороги, черезъ посредство агента по заготовкѣ матеріаловъ въ Петербургѣ.

д) Путемъ покупки складами и кладовыми дороги матеріаловъ на мѣстахъ, по предварительнымъ разрѣшеніямъ совѣта управленія или начальника дороги, и

е) хозяйственно, на основаніи особыхъ журнальныхъ поставленій совѣта.

Въ правилахъ участія въ конкуренціяхъ и въ запросахъ указываются требуемыя количества матеріаловъ, техническія условія и условія поставки.

На утвержденныя совѣтомъ или начальникомъ дороги заготовки составляются договоры съ выбранными поставщиками, или же имъ высылаются заказы.

Наличныя покупки—мелочны, и производятся въ случаяхъ затребованія предметовъ, не имѣющихъ постоянного потребленія, а также въ случаѣ срочной надобности въ томъ или другомъ матеріалѣ постоянного потребленія, почему-либо не имѣющемся въ запасѣ даннаго склада.

Примѣненіе хозяйственнаго способа заготовки имѣетъ мѣсто во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда является возможнымъ произвести заготовку съ должною успѣшностью и съ выгодой для казны безъ новыхъ затратъ на организацию и оборудованіе производства. Къ такимъ заготовкамъ относятся:

а) распиловка лѣса на лѣсопильномъ заводѣ дороги на ст. Енисей, гдѣ распоряженіемъ матеріальной сл. выпиливаются тѣ сорта брусевъ и досокъ (преимущественно для сл. тяги), заготовка коихъ имѣетъ срочный характеръ, или же когда требуются сорпименты, не имѣющіеся на рынкахъ. Въ послѣднее время дѣлаются опыты изготовленія сѣтчатыхъ щитовъ изъ остатковъ матеріаловъ на этомъ заводѣ;

б) заготовленіе въ складахъ мочальныхъ швабръ для мытья половъ и для противопожарныхъ цѣлей;

в) наръзка въ складахъ требуемыхъ размѣровъ стеколъ изъ боя цѣльныхъ листовъ, чѣмъ достигается вмѣстѣ съ тѣмъ и полезная утилизація боя;

г) шитье бѣлья для надобностей врачебной части и дежурныхъ комнатъ линейныхъ бригадъ. Кройка и шитье бѣлья изъ

приобрѣтеннаго дорогою матеріала производится членами семействъ младшихъ служащихъ всѣхъ службъ управленія дороги;

д) изготовленіе средствами главныхъ мастерскихъ дороги, по отдѣльнымъ заказамъ матеріальной сл., свинцовыхъ пломбъ, тормозныхъ колодокъ и тѣхъ чугунныхъ и мѣдныхъ отливокъ, изготовленіе коихъ средствами мастерскихъ представляетъ выгоду для дороги, или срочно необходимо.

Сдѣланы опыты, и нынѣ разрабатывается вопросъ о заготовкѣ хозяйственнымъ способомъ въ бондарныхъ мастерскихъ, при главныхъ складахъ, новыхъ деревянныхъ керосиновыхъ бочекъ.

Учетъ хозяйственныхъ заготовокъ матеріальной сл. производится порядкомъ, указаннымъ въ § 49 инструкции завѣдывающимъ складами. Все изготовленное свидѣтельствуется экспертными комиссіями.

Матеріалы и предметы крупнаго постоянного потребленія, каковы: каменный уголь, керосинъ, мазуть, хлористый цинкъ, свѣчи, желѣзо, обтирочные матеріалы, предметы обмундирования и т. п., поступаютъ на дорогу на основаніи заключенныхъ съ поставщиками договоровъ, въ количествахъ, указываемыхъ въ выдаваемыхъ матеріальной сл. каждый разъ отдѣльныхъ нарядахъ (ордерахъ).

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

40. Принимая во вниманіе очень слабое развитіе заводской промышленности въ районѣ Сибирской ж. д., и въ Сибири вообще, огромное протяженіе дороги въ 3.000 вер. и отдаленность отъ промышленныхъ центровъ Европейской Россіи, откуда Сибирская ж. д. черпаетъ свои запасы, (вслѣдствіе чего запасъ большинства матеріаловъ въ складахъ дороги приходится держать въ нормѣ 4—8 мѣсяцевъ расхода),—заготовка отдѣльнаго (по группѣ) матеріала производится одинъ разъ въ годъ, за исключеніемъ матеріаловъ биржевого характера, какъ, на примѣръ, олово, свинець, цинкъ, мѣдь, сплавы и др. Заготовка послѣднихъ производится 2 раза въ годъ—по полугодіямъ. Въ отдѣльныхъ случаяхъ и заготовка другихъ матеріаловъ производится 2 раза въ годъ, по такъ называемымъ дополнительнымъ заказамъ, выдаваемымъ на условіяхъ основнаго заказа, но это только въ тѣхъ случаяхъ, когда запасъ такого матеріала истощился, благодаря усиленнымъ работамъ по ремонту подвижнаго состава, или вслѣдствіе срочныхъ построекъ.

Заготовка въ запасъ складовъ дороги матеріаловъ, предусмотрѣнныхъ бюджетными вѣдомостями службъ - потребителей, производится для большинства матеріаловъ тогда, когда запасъ достигъ предѣла, равнаго четырехмѣсячному расходу матеріаловъ; а для нѣкоторыхъ матеріаловъ, въ виду трудности и особой важности своевременнаго по-

лученія ихъ отъ поставщиковъ, (напримѣръ, мѣдь, мѣдныя трубы, фители, желѣзо разное, лопаты, запасныя части, стекла для лампъ, проч. ламповыя принадлежности, свѣчи, концы), когда запасъ достигъ предѣла равнаго 6—8-мѣсячному расходу.

Заготовка запасовъ топлива (дровъ и угля) производится въ расчетѣ установленныхъ на дорогѣ особыхъ нормъ; дрова до размѣра годовой въ нихъ потребности и каменный уголь—не ниже требуемыхъ обязательныхъ нормъ мобилизаціоннаго запаса.

Заготовка шпаль и лѣсныхъ матеріаловъ въ годовой порціи, а также дровъ приурочивается къ зимнему времени, когда только и возможна разработка лѣса.

Что касается вопроса, не задерживаются ли разрѣшенія на заготовку и закупку для дороги потребныхъ ей предметовъ и матеріаловъ, то на него приходится отвѣтить утвердительно. Задержки эти являются результатомъ, во-первыхъ, тѣхъ неблагоприятныхъ условій, въ кои поставлена дорога вслѣдствіе отдаленности ея отъ снабжающаго ее рынка, для сношенія съ которымъ въ лицѣ московскихъ, варшавскихъ, петербургскихъ и др. иногороднихъ фирмъ, требуется отъ полутора до 2 мѣсяцевъ, и во-вторыхъ,—тѣхъ чисто формальныхъ условій, при которыхъ протекаетъ самый процессъ разрѣшенія данной закупки или заготовки. Изъ числа этихъ формальностей, вліяющихъ на промедленіе, необходимо отмѣтить: а) разсмотрѣніе совѣтомъ управленія дороги доклада объ указаніи способа заготовленія или приобрѣтенія для дороги матеріаловъ и предметовъ; б) полученіе завѣренной копіи даннаго журнальнаго постановленія совѣта; в) изготовленіе и рассылка фирмамъ запросовъ о цѣнахъ и условіяхъ поставки, а иногда и публикацію въ газетахъ о предстоящемъ приобрѣтеніи дорогою матеріаловъ и предметовъ; г) вскрытіе полученныхъ къ назначенному сроку заявленій фирмъ на поставку данныхъ предметовъ и составленіе сравнительной вѣдомости заявленныхъ цѣнъ и условій предлагаемой поставки (конкурентнаго листа); д) предварительное разсмотрѣніе заявленныхъ условій на поставку заготовленныхъ предметовъ въ подкомиссіи при матеріальной сл. (изъ представителей заинтересованныхъ службъ и представителя контроля); е) окончательное разсмотрѣніе и утвержденіе совѣтомъ управленія дороги результатовъ соревнованія фирмъ (въ связи съ разсмотрѣніемъ постановленія на этотъ предметъ подкомиссіи) и ж) заключеніе договора, высылку его поставщику, или выдачу ему заказа (ордера) на поставку матеріаловъ.

Для выполненія всѣхъ поименованныхъ дѣлопроизводственныхъ дѣйствій требуется отъ 3 до 4 мѣсяцевъ времени. При приобрѣтеніи матеріаловъ и предметовъ на мѣстномъ сибирскомъ рынкѣ, когда это является возможнымъ, срокъ на

исполнение всѣхъ того же характера обрядностей уменьшается противъ указаннаго выше на одинъ—полтора мѣсяца.

41. Какое участие принимаютъ службы-потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять исчерпываемый запасъ магазина, или въ виду неадекватности даннаго материала, приостановить возстановленіе запаса?

41. Участіе службъ-потребительницъ въ данномъ вопросѣ исчерпывается составленіемъ бюджетныхъ вѣдомостей и тѣмъ, что представители службъ, входя въ составъ подкомиссіи (при матеріальной сл.), разсматриваютъ предложенія поставщиковъ на предстоящія заготовки и тутъ же знакомятся съ исчисленіями размѣра послѣднихъ. Заявленіе представителей службъ о необходимости подготавливаемой заготовки или объ уменьшеніи предположеннаго къ заготовкѣ количества всегда принимается къ исполненію.

42. Какое участіе службы-потребительницы принимаютъ въ истолкованіи тѣхъ техническихъ условий, по которымъ запасъ долженъ быть приобретень?

42. Службы-потребительницы имѣютъ возможность коснуться этого вопроса, при разсмотрѣніи въ особой подкомиссіи, подъ предсѣдательствомъ начальника матеріальной сл. и при участіи представителей службъ-потребительницъ и контроля, сравнительныхъ вѣдомостей, составляемыхъ на основаніи заявленій фирмъ.

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

Выборъ образцовъ, по которымъ дѣлаются заказы матеріаловъ, производится въ подкомиссіи одновременно съ разсмотрѣніемъ предложенія фирмъ и составленныхъ по сему поводу сравнительныхъ вѣдомостей (см. отв. на вопросъ 42).

44. Какое участіе принимаютъ службы-потребительницы при приемкахъ приобретаемыхъ запасовъ или предметовъ? Есть ли приемышныя комиссіи, какою изъ составъ и порядокъ работы?

44. Участіе представителей службъ-потребительницъ при приемкахъ приобретаемыхъ матеріаловъ обязательно. Составъ приемочной комиссіи и правила приемки подробно регламентированы въ приказѣ отъ 25 іюля 1907 года за № 285. (Приложеніе № 31).

45. Какими правилами руководствуются при опредѣленіи запасовъ или предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія и подлежащихъ устраненію изъ магазиновъ или складовъ? Сколько, каково и на какому

45. Порядокъ выясненія малорасходуемыхъ и вовсе не расходуемыхъ матеріаловъ преподанъ циркулярнымъ распоряженіемъ по матеріальной сл. отъ 6 ноября 1904 г. за № 1822. Завѣдывающіе и смотрители складовъ и кладовыхъ должны два раза въ годъ представлять начальнику матеріальной сл. вѣдомости о матеріалахъ, мало расходуемыхъ и совершенно не расходуемыхъ. Къ числу послѣднихъ, согласно указанному циркуляру, относятся тѣ матеріалы, которые хранятся въ складѣ безъ употребленія въ теченіе двухъ и болѣе лѣтъ.

сумму негодного материала имѣется на дорогѣ? Какимъ наибъ выгоднѣйшимъ способомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

Вопросъ о способахъ утилизаціи такихъ запасовъ разсматривался въ совѣтѣ управленія дороги по журналу отъ 4 августа 1910 г. за № 1577. При этомъ совѣтъ, между прочимъ, высказался: 1) за предложеніе излишковъ матеріаловъ первой категоріи лишь тѣмъ дорогамъ, которыя лежатъ восточнѣе Сибирской, во избѣжаніе убытковъ, связанныхъ съ провозомъ матеріаловъ изъ Сибири въ Европ. Россію; 2) за пониженіе цѣнъ на матеріалы первой категоріи, въ видахъ скорѣйшей ликвидаціи излишковъ; 3) за использование излишковъ въ ближайшее время для текущихъ работъ и т. д.

Общій сводъ матеріаламъ обременяющимъ оборотный капиталъ приведенъ въ приложеніи (см. приложеніе № 32).

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

46. Расцѣнка матеріаловъ производится по номенклатурнымъ цѣнамъ, и случаи, когда службы-потребительницы избѣгаютъ пользоваться запасами по мотивамъ высокой стоимости ихъ—единичны.

Приказомъ по дорогѣ отъ 30 сентября 1910 г. за № 277 установленъ порядокъ пониженія цѣнъ на матеріалы, являющіеся для дороги излишними. Порядокъ этотъ слѣдующій:

Пожеланія о пониженіи цѣнъ потребители заявляютъ за-вѣдывающему складомъ, который эти заявленія со справками: а) о наличіи на данное число предмета, цѣну на который слѣдуетъ понизить; б) о цѣнѣ, по которой матеріалы числятся по книгамъ на учетѣ, или о номенклатурной цѣнѣ, если таковая на данный предметъ установлена; в) отъ кого, когда и по какому документу поступили матеріалъ и г) о дѣйствительномъ расходѣ его за данный годъ и предшествовавшіе три года—вносить на разсмотрѣніе мѣстной экспертной комиссіи. При этомъ къ участию въ ней обязательно приглашается представитель контроля. Заключение комиссіи препровождается на разсмотрѣніе матеріальной сл., а послѣдняя вноситъ на обсужденіе общаго присутствія, сужденія котораго представляются на разрѣшеніе совѣта управленія дороги.

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

47. Переводъ производится путемъ списанія матеріаловъ одной категоріи въ расходъ за счетъ убытковъ и записи другой категоріи—на приходъ со счета прибыли, что всякій разъ дѣлается съ разрѣшенія совѣта управленія дороги. Старыя шпалы въ топливо не перечисляются, а расходуются на отопленіе подъ своимъ наименованіемъ; металлическій ломъ, сдаваемый въ склады службами, приходится со счета доходовъ.

48. Выяснить организацию складовъ. Имѣются ли распределенія складовъ на отдѣлы, по роду матеріаловъ и ихъ назначенію, по службамъ - потребителямъ (матеріалы для сл. тяги, для сл. движенія, обмундированіе, бланки и канцелярскія принадлежности и т. д.)? Личный составъ складовъ.

48. Организация складовъ, а равно и ихъ функціи подробно изложены въ инструкціяхъ: „Завѣдывающимъ и смотрителямъ складовъ и кладовыхъ“ и „завѣдывающимъ складами топлива и ревизорамъ матеріальной сл.“.

Склады не распределены ни на отдѣлы по роду матеріаловъ и ихъ назначенію, ни по службамъ.

Запасы обмундированія, а также необходимые запасы мебели заготавливаются и хранятся исключительно въ матеріальной кладовой при ст. Томскъ II, откуда рассылаются на линію съ раздатчиками-артельщиками.

Канцелярскія принадлежности для нуждъ дороги не заготавливаются, ибо ассигнованныя для этой цѣли деньги выплачиваются завѣдывающимъ конторами и отдѣлами.

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

49. Для обезпеченія цѣлости и сохранности матеріаловъ, находящихся въ главныхъ складахъ, въ участковомъ Челябинскомъ складѣ и въ кладовыхъ, все магазинное имущество сдано на отвѣтственность артельщиковъ Россійской биржевой артели. Эти артельщики обязаны оправдывать всѣ отпуска матеріаловъ соотвѣтственными документами.

Въ отношеніи храненія и правильного расходованія магазиннаго имущества принимаются мѣры, приведенныя въ §§ 12, 13, 17, 18, 19, 30, 31, 32, 37, 43, 57 и 58 инструкціи завѣдывающимъ и смотрителямъ складовъ и кладовыхъ, т. е. установлены правила осторожнаго обращенія съ огнемъ, о пожарныхъ средствахъ, о храненіи огнеопасныхъ грузовъ, о порядкѣ выдачи матеріаловъ и пр.

50. Какія правила применяются для проверки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества? Особенно должно выяснить мѣры къ охраненію запасовъ каменнаго угля такихъ сортовъ, которые, при долгомъ лежаніи толстымъ слоемъ, подвергаются самовозгоранію.

50. Проверка цѣлости и сохранности магазиннаго имущества регламентирована § 57 инструкціи завѣдывающимъ и смотрителямъ складовъ и кладовыхъ, § 7 инструкціи ревизорамъ и § 5 инструкціи завѣдывающимъ складами топлива.

На основаніи указанныхъ правилъ, проверки наличности матеріаловъ могутъ производиться начальниками сл., ихъ помощниками, ревизорами въ предѣлахъ ихъ участка, завѣдывающими складами и кладовыми и контролемъ. Послѣдній можетъ производить проверки и по своему усмотрѣнію, при чемъ не требуется предварительное уведомленіе управленія. Ревизоры должны производить частичныя ревизіи при посѣщеніи каждаго склада, но не менѣе, чѣмъ 1 разъ въ 2 мѣсяца, и общія ревизіи всѣхъ запасовъ—не менѣе одного раза въ годъ.

На Сибирской ж. д. случаи самовозгоранія угля наблюдались только на поставкахъ копей Ашанина (на 14 верстѣ отъ Челябинска). Какъ мѣра противъ самовозгоранія этого угля,

принимается укладка его въ штабеля, высотой въ 0,50 саж., и постоянное освѣженіе запаса.

Уголь Анжерскихъ копей и Черемховскаго района выкладывается въ штабеля высотой въ 1—1,25 саж., а Судженскій (копей Михельсона) высотой въ 0,75—80 саж.

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

51. Для возможнаго удешевленія заготавливаемыхъ предметовъ и матеріаловъ, со стороны матеріальной сл. принимаются слѣдующія мѣры: а) возможно широкая конкуренція и соревнованіе на поставку предметовъ и матеріаловъ съ привлеченіемъ возможно большаго числа лицъ, а, главнымъ образомъ, производителей; б) стремленіе приобретать необходимые матеріалы изъ первыхъ рукъ; в) заготовка такихъ матеріаловъ, какъ, напримѣръ, дрова, шпалы, переводные брусья и прочій лѣсной матеріалъ съ начала зимняго сезона, (каковой въ Сибири начинается съ октября), когда цѣны на лѣсной матеріалъ стоятъ болѣе низкомъ уровнѣ; г) въ цѣляхъ пониженія поставщиками цѣнъ, иногда практикуется для мѣстныхъ поставщиковъ освобожденіе отъ представленія залога, такъ какъ при требованіи залога поставщики склонны повышать цѣны.

Стоимость перевозокъ по другимъ дорогамъ относится къ накладнымъ расходамъ на матеріалы и уплачивается изъ оборотнаго капитала сл. сборовъ по ея счетамъ; самый же матеріалъ фантуруется службамъ-потребительницамъ по номенклатурнымъ цѣнамъ, въ которыя включаются и стоимость провоза по другимъ дорогамъ; что касается стоимости провоза по своей дорогѣ, то она проводится безденежнымъ расходомъ по отд. IX смѣты и на матеріалы не относится.

Служебный тарифъ на Сибирской ж. д. по перевозкамъ служебныхъ грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи примѣняется согласно приказу по Сибирской ж. д., отъ 25-го сентября 1908 г. за № 431/832 въ слѣдующихъ ставкахъ: а) съ поѣздо-версты—80 коп.; б) съ пудо-версты 1/125 коп.

Дополнительные сборы по перевозкамъ служебныхъ грузовъ взимаются изъ расчета по коммерческому тарифу, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) при попутныхъ перевозкахъ дополнительные сборы взимаются полностью;

2) при перевозкахъ полными вагонами, т. е. когда провозная плата будетъ причитаться не менѣе, какъ за полную подъемную силу вагона, дополнительные сборы взиманію не подлежатъ, за исключеніемъ сбора за нагрузку и выгрузку, если эти операціи производятся станціонными агентами, а не распоряженіемъ подлежащихъ службъ;

и 3) при поѣздо-верстныхъ перевозкахъ дополнительные сборы не взимаются.

52. Какими способами удовлетворяются требования служб-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 общааетъ выгоды болѣе значительныя, чѣмъ потери при наличной покупке?

Рѣшеніе вопроса, слѣдуетъ ли требующійся, но не имѣющійся въ наличіи склада матеріальнъ приобрести немедленно путемъ наличной покупки на мѣстѣ,—предоставлено службамъ потребительницамъ.

53. Какіе матеріалы и запасы заготавливаются и приобретаются службами-потребительницами помимо матеріальной сл.?

53. Всѣ вообще матеріалы и предметы на дорогѣ, кромѣ заказываемыхъ распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, заготавливаются матеріальной сл., за исключеніемъ бутового и штучнаго камня, кирпича краснаго и огнеупорнаго для жаровыхъ частей домовыхъ печей, извести, алебаstra и огнеупорной глины, каковыя матеріалы заказываются распоряженіемъ сл. пути, по разрѣшенію начальника дороги или совѣта управленія, во всемъ согласно общимъ положеніямъ по заготовкамъ матеріаловъ на дорогѣ.

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

54. Съ 1901 г. на Сибирской ж. д. дѣйствовала номенклатура, изданная въ 1900 году. Эта номенклатура объединяла запасы только что соединенныхъ Западно и Средне-Сибирскихъ ж. д., и въ виду того, что типы запасовъ этихъ линій значительно различились другъ отъ друга, была составлена съ большимъ числомъ номенклатурныхъ номеровъ и типовъ. Въ 1909 г. управленіемъ дороги издана новая номенклатура, введенная въ дѣйствіе на дорогѣ съ 1 января 1910 г. Последняя номенклатура составлена уже съ значительнымъ сокращеніемъ числа номеровъ и типовъ матеріаловъ, и управленіемъ дороги будутъ еще приняты мѣры къ дальнѣйшему сокращенію какъ въ цѣляхъ облегченія учета запасовъ и заготовки ихъ, такъ и для достиженія большей упрощенности и ясности.

55. Номенклатурныя цѣны. Выгоды и невыгоды ихъ при-

55. Номенклатурныя цѣны на Сибирской ж. д. введены съ 1904 г. Размѣръ ихъ устанавливается ежегодно. Выгода ихъ та,

и́зменія. Желательныя изменія. Число подраздѣлений номенклатуръ по каждой службѣ и отдѣлу. что онѣ даютъ возможность быстро, безъ задержки, составить проектъ смѣты выполненія какой-либо работы, или изготовленія предмета, облегчаютъ расцѣнку матеріаловъ при фактуровкѣ отпусковъ и способствуютъ ускоренію расчетовъ со службами за отпущенные матеріалы. Невыгоды въ примѣненіи номенклатурныхъ цѣнъ или желательности какихъ-либо изменій въ нихъ матеріальная сл. не усматриваетъ. Подраздѣленій номенклатуры по службамъ и отдѣламъ на дорогѣ не существуетъ. Номенклатура общая для всѣхъ службъ.

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе. 56. Личный составъ службы и уплачиваемое служащимъ вознагражденіе приведены въ приложеніи № 33.

На комплектованіе персонала службы по возможности лицами, окончившими курсъ среднихъ и высшихъ учебныхъ заведеній, обращено за послѣднее время особое вниманіе. Къ сожалѣнію, существующіе сравнительно небольшіе оклады препятствуютъ провести въ полной мѣрѣ такое стремленіе.

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ сохранять особую матеріальную сл. Заключеніе по этому вопросу управления ж. д. Вопросъ этотъ былъ предметомъ обсужденія въ совѣтѣ управленія дороги по журналу отъ 13/26 апрѣля 1910 г. за № 145, при чемъ совѣтомъ было сдѣлано тогда, между прочимъ, нижеслѣдующее постановленіе:

„Матеріальная сл. на Сибирской ж. д. не должна подлежать расчлененію по отдѣльнымъ службамъ, и всѣ необходимыя для дороги заготовки матеріаловъ должны вестись и производиться черезъ матеріальную сл. Какъ исключеніе изъ этого основнаго правила, могутъ быть допущены высказанныя въ докладной части пожеланія службъ телеграфа и врачебной—производить заказы самими службами специальныхъ, указанныхъ въ докладной части предметовъ своего хозяйства. Кромѣ того, желательно разрѣшеніе отдѣльнымъ службамъ приобретать на мѣстныхъ рынкахъ тѣ изъ матеріаловъ, которые, задерживая срочность производимыхъ уже работъ, не могутъ быть получены изъ матеріальныхъ складовъ дороги за отсутствіемъ наличія таковыхъ въ запасахъ дороги, производя уплаты изъ авансовъ подотчетныхъ лицъ.“

Независимо сего, желательно, въ видахъ могущаго послѣдовать отъ того удешевленія въ приобретеніи матеріаловъ мѣстной добычи и производствъ, расширить область заготовокъ при посредствѣ линейныхъ агентовъ службъ движенія, пути и тяги съ особою оплатою труда таковыхъ агентовъ, по особо выработанной нормѣ и изысканій къ тому надлежащихъ средствъ“.

Что же касается вопроса о реорганизации матеріальной сл., то совѣтъ, обсудивъ предположенія по этому предмету начальника матеріальной сл., намѣтить рядъ изменій, которыя должны, по мысли инициаторовъ проекта, приблизить эту отрасль казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства къ укладу частныхъ коммерческихъ предпріятій.

Г. По службѣ пути.

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

58. По соображенію съ элементами верхняго строенія пути для рельсъ типа 18 фун. въ пог. футѣ, принимая за допускаемое напряженіе при динамической нагрузкѣ $2000 \frac{\text{кгр.}}{\text{кв. см.}}$ (см. § 57 техн. услов. сооруженія магистралей), допускаемая скорость по формулѣ Инженернаго Совѣта опредѣляется въ 26 вер. въ часъ; между тѣмъ, скорые и пассажирскіе поѣзда обращаются по легкимъ рельсамъ (18 ф.) со скоростью до 42 вер. въ часъ по Томской вѣтви и со скоростью до 58 вер. на западномъ уч. дороги. Что касается рельсъ типа 24 фунта, $24\frac{1}{3}$ фн. и $24,92$ фн. въ пог. футѣ, то для нихъ при паровозахъ съ пароперегрѣвателями Шмидта съ нагрузкой 15,5 тн. на ось, на основаніи вышеуказаннаго § 57 техн. условій сооруж. магистралей, можетъ быть допущена скорость въ 46,52 и 54 вер. въ часъ. Дѣйствительная скорость обращенія поѣздовъ по рельсамъ типовъ 24 ф/п. ф., $24\frac{1}{3}$ ф/п. ф. и $24,92$ ф/п. ф. отъ 45 до 55 вер. въ часъ въ зависимости отъ состоянія полотна, которое во многихъ мѣстахъ, будучи недавно окончено и принято отъ управленія переустройства, даетъ значительныя осадки и требуетъ уменьшенія скорости. Максимальная допущенная скорость обращенія поѣздовъ по участкамъ дороги нижеслѣдующая:

Челябинскъ-Курганъ, Горькое-Куянбаръ, Калачинская-Захолустное	50 вер.
Курганъ-Горькое, Куянбаръ-Калачинская и Захолустное-Болотная	58 "
Болотная-Боготоль	55 "
Боготоль-Ачинскъ	50 "
Ачинскъ-Тайшетъ и Нижне-Удинскъ	45 "
Нижне-Удинскъ-Иннокентьевская	55 "
Тайга-Томскъ	42 "

Распредѣленіе по типамъ рельсъ и шпаль указано въ особыхъ вѣдомостяхъ (прил. №№ 8 и 9).

Детально вопросъ о работѣ вѣсѣхъ элементовъ пути, уложеннаго рельсами типовъ 24 ф/п. ф., $24\frac{1}{3}$ ф/п. ф. и $24,92$ ф/п. ф., о допустимыхъ скоростяхъ обращающагося по этимъ рельсамъ подвижнаго состава и о необходимыхъ усиленіяхъ и улучшеніяхъ пути обслѣдованъ и изложенъ въ представленной въ Управленіе жел. дорогъ „Запискѣ по вопросу объ усиленіи пути съ введеніемъ на дорогѣ пассажирскихъ паровозовъ Коломенскаго завода о $\frac{3}{5}$ осяхъ съ перегрѣвателями Шмидта“ *).

*) Записка инженера К. А. Опшейгейма по вопросу объ усиленіи пути Сибирской ж. д. въ связи съ введеніемъ на дорогѣ пассажирскихъ паровозовъ Коломенскаго завода съ перегрѣвателями Шмидта имѣется въ дѣлахъ Э. В. Комиссія.

59. Выяснение способов приобретения нижняго балласта и покрывающаго его верхняго. Распределение карьеров по линіи. Способъ производства работъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

59. Для добыванія нижняго балласта арендуются или приобретаются въ собственность соответствующіе участки земли за оптовую, подесятинную или покубную плату. Разработка карьеровъ производится или черезъ подрядчиковъ, которымъ для возки балласта предоставляется бесплатно подвижной составъ, или хозяйственно — черезъ рабочихъ, съ оплатой покубно или поденно; къ каждому карьеру приписывается опредѣленный районъ дороги, въ предѣлахъ котораго выгрузка обыкновенно лежитъ на обязанности того же подрядчика, который производитъ нагрузку, за что ему производится особая плата; внѣ этого района, а иногда и въ районѣ, въ зависимости отъ хозяйственныхъ соображеній, выгрузка производится средствами участковъ черезъ поденныхъ рабочихъ.

Щебень для верхняго балластнаго слоя заготовленъ черезъ отдѣльныхъ подрядчиковъ (въ теченіе 1900—1905 гг.) близъ ст. Челябинскъ изъ карьеровъ подрядчиковъ, откуда онъ вывозился подводами на особую площадь, арендуемую управленіемъ дороги подъ складъ; по складу этому уложены погрузные пути, примыкающіе къ станціоннымъ путямъ ст. Челябинскъ. Дорогу обслуживаютъ слѣдующіе балластные карьеры:

Челябинскій, Борокъ 490 в., Омскій 746 в., Кривоцековскій 1324 в., Поломошинскій 1489 в., Яйскій 1602 в., Бѣлоярскій 1859 в., Новозлобинскій 2059 в., Малая Ура 2256 в., Тата 2583 в., Мужеутскій 2604 в., Нюра 2712 в., Харагуинскій 2841 в. и Суховской 3041 вер.

Балластировка производится, большею частью, какъ указано выше, подрядною возкою черезъ подрядчиковъ, при чемъ стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта не включается.

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

60. Стыки рельсъ всѣхъ типовъ перекрываются парными фасонными накладками, стянутыми при рельсахъ 18, 22½ и 24 фунта 4 болтами, а при рельсахъ 24½ и 24,92 ф.—6 болтами, при чемъ болты при рельсахъ вѣсомъ 24; 24½ и 24,92 фунта закладываются такимъ образомъ, чтобы двѣ среднія гайки были внутри пути, а остальные снаружи, а при рельсахъ вѣсомъ въ 18 и 22½ фн. болты закладываются гайками въ шахматъ. Для противодѣйствія ослабленію гаекъ укладываются при рельсахъ вѣсомъ 24; 24½ и 24,92 фн. въ пог. футъ пружинныя шайбы. Подъ рельсами укладываются подкладки нижеслѣдующимъ порядкомъ для разнаго типа рельсъ: а) для рельсъ 18 и 22½ фунта въ пог. футъ на стыкахъ укладываются двухдырныя подкладки, на промежуточныхъ шпалахъ укладываются подкладки 3-хъ-дырныя, сплюснъ на кривыхъ и на прямыхъ. 3-хъ-дырныя подкладки укладываются двумя дырами (костылями) съ вышуклой стороны кривой, а на прямыхъ двумя дырами (костылями) снаружу колесъ.

Подъ рельсами 24 фн/п. ф. на стыкахъ укладываются подкладки 3-хъ-дырныя плоскія, на промежуточныхъ шпалахъ—3-хъ-дырныя ребордчатая подкладки, при чемъ онѣ укладываются *сплошь* на мостахъ (кромѣ стыковъ) и на кривыхъ радиусомъ въ 250с. и менѣе, и *черезъ шпалу* на кривыхъ радиусовъ отъ 250с. до 500с. включительно, при чемъ подкладки обязательны на шпалахъ ближайшихъ къ стыкамъ. На шпалахъ безъ подкладокъ добавляется третій костыль для наружнаго рельса съ внѣшней стороны, для внутренняго съ внутренней. На прямыхъ такія подкладки укладываются лишь на шпалахъ, ближайшихъ къ стыку.

Трехдырныя ребордчатая подкладки укладываются всегда ребордами (1 костылемъ) внаружу. Подъ рельсами 24¹/₂ и 24,92 фн. пог. ф. на всѣхъ шпалахъ какъ на прямыхъ, такъ и на кривыхъ укладываются ребордчатая подкладки *сплошь* ребордами наружу.

Къ шпаламъ, на которыхъ укладываются подкладки, рельсы пришиваются тѣмъ числомъ костылей, которое соотвѣтствуетъ типамъ подкладокъ и, смотря по типу рельса, соотвѣтственнаго типа костылями. Чертежи скрѣпленія разныхъ типовъ рельса между собою и со шпалами приложены къ „Наставленію о производствѣ работъ по лѣтнему ремонту пути“.

61. Стоимость под-
держанія пути при
рельсахъ легкихъ и
болѣе тяжелыхъ; вы-
годы и невыгоды въ
содержаніи пути, по-
лученныя послѣ вве-
денія тяжелыхъ
рельса.

61. Изъ разсмотрѣнія данныхъ за 1909 и 1910 гг. выясни-
лось, что дешевле всего обходится стоимость ремонта пути, уло-
женнаго рельсами 24¹/₂ и 24,92 фунта въ пог. футѣ, а именно
въ среднемъ 140 руб. на версту;—дальѣ слѣдуетъ по стоимости
ремонта путь, уложенный 18 фун. рельсами, стоимость ремонта
котораго обходится 156 руб. на версту, и путь, уложенный 24
фун. рельсами,—стоимость ремонта котораго обходится въ 236
руб. на версту. Высокая стоимость ремонта пути изъ 24 фун.
рельсовъ по сравненію съ 24¹/₂ и 24,92 фн. рельсами объясняется
тѣмъ обстоятельствомъ, что хотя рельсы эти, по качеству ма-
териала и не отличаются отъ рельсовъ тип. 24¹/₂ и 24,92 фн., но
вслѣдствіе болѣе продолжительнаго срока службы ихъ въ пути
и притомъ службы въ условіяхъ менѣе строгихъ требованій
къ содержанію пути (въ виду меньшей въ то время нагрузки
паровозовъ и меньшей скорости движенія) вызываютъ въ настоя-
щее время болѣе большой расходъ на ремонтъ пути.

Такимъ образомъ, принимая даже во вниманіе сравнительно
плохое качество матеріала рельсовъ 24¹/₂ и 24,92 фн., слѣдуетъ
признать двойную выгоду ихъ укладки:

1) уменьшеніе, хотя и незначительное по сравненію съ рель-
сами легкаго типа, расхода на ремонтъ пути, какъ это выдѣлено
изъ наблюденій, и

2) увеличеніе допускаемыхъ скоростей и нагрузокъ подвиж-
наго состава, благодаря болѣе сильному профилю рельса.

Къ недостаткамъ рельсъ 24 $\frac{1}{2}$ и 24,92 фн. слѣдуетъ отнести высокую стоимость ремонта пути на пучинахъ, превышающую на 50% стоимость такового ремонта изъ 18 фн. рельсъ. Последнее обстоятельство объясняется тѣмъ, что рельсы эти, будучи уложены на клинчатыхъ 3-хъ-дырныхъ подкладкахъ на каждой шпаль, будучи тяжелѣе и имѣя болѣе тяжелыя скрѣпленія, требуютъ значительно большаго расхода рабочей силы при исправленіи пучинъ.

62. Система смѣны шпаль.

62. Для назначенія очередей сплошной смѣны шпаль на главномъ пути установлены сроки службы шпаль для сосновыхъ непропитанныхъ—4 года и для пропитанныхъ—8 лѣтъ. Досрочная смѣна шпаль производится только тогда, когда необходимость таковой будетъ установлена актомъ, составляемымъ начальникомъ участка при участіи фактическаго контролера, провѣреннымъ и согласованнымъ начальникомъ отдѣленія пути. Въ зависимости отъ количества плохихъ шпаль на верстѣ, досрочная сплошная смѣна разрушается не цѣлыми верстами, а, исключительно, частями по 100 саж., такъ называемыми, „сотками“.

Одиночная смѣна на главномъ пути производится старыми шпалами, не выслужившими предѣльнаго срока (непроп. 4 г. и пропит. 8 л.), а въ случаѣ недостатка послѣднихъ,—новыми полномѣрными, при чемъ послѣднія укладываются преимущественно на стыкахъ. На пучинистыхъ мѣстахъ, гдѣ шпалы подвергаются механическому износу, укладываются шпалы непропитанные.

Средній дѣйствительный срокъ службы непропитанныхъ шпаль опредѣлился въ 4,16 года; и средний дѣйствительный срокъ службы пропитанныхъ шпаль опредѣлился въ 6,7 года.

На станціонныхъ путяхъ одиночная смѣна производится только старогодными и новыми маломѣрными шпалами, и сплошная, начиная съ 1910 года,—пропитанными новыми полномѣрными шпалами и шпалами лиственничными. Количество подлежащихъ смѣнѣ шпаль на станціонныхъ путяхъ устанавливается актами осмотра таковыхъ весной того же года. Срокъ службы новыхъ шпаль на станціонныхъ путяхъ достигаетъ, приблизительно, 10-ти лѣтъ.

63. Приобрѣтеніе шпаль.

63. Приобрѣтаются шпалы черезъ матеріальную сл.

64. Вѣнныя качества, размѣры и формы шпаль на станціи содержанія пути.

64. На Сибирской ж. д. на главномъ пути на перегонахъ и станціяхъ приняты сосновыя шпалы двухъ нормальныхъ министерскихъ типовъ: № 1 изъ лѣса, діаметромъ не менѣе 6 верш. при толщинѣ шпалы не менѣе 3 $\frac{1}{2}$ верш. и ширинѣ нижней постели не менѣе 5 и не болѣе 7 $\frac{1}{2}$ верш.; типъ № 2 изъ лѣса діаметромъ не менѣе 7 верш. при толщинѣ шпалы

не менѣе $3\frac{1}{4}$ верш. и ширинѣ нижней постели не менѣе $6\frac{1}{2}$ и не болѣе $7\frac{1}{2}$ вершковъ. Ширина верхней постели въ обоихъ типахъ— $3\frac{1}{2}$ верш., длина шпалы—1,25 саж.; на станціонныхъ путяхъ, кромѣ главныхъ, допускаются шпалы маломѣрныя. Количество шпалъ на главномъ пути подъ рельсами легкаго 18 фн. типа при длинѣ звена въ 28'—13 шт.; при длинахъ въ 25'6"—12 шт., въ 21'—10 шт. и въ 20'6"—10 шт. при максимальномъ разстояніи между осями шпалъ въ 0,324 с.; при рельсѣ 22½ фн.: на звено 28'—12 шт. и на звено 25'6"—11 шт. шпалъ съ максимальнымъ разстояніемъ между осями въ 0,35 с.; при рельсахъ типовъ 24, 24½ фн. въ пог. ф.—на главномъ пути при длинѣ звена въ 35 фут.—15 шт., въ 33 фут.—14 шт., въ 31 фут.—13 шт. и въ 28 фут.—12 шт., при максимальномъ разстояніи между осями въ 0,359 саж.; на станціонныхъ путяхъ количество шпалъ при 18 фун. рельсахъ на одну, а при 24 ф.—на двѣ шпалы меньше соответственнаго числа шпалъ, уложеннаго подъ звеномъ той или иной длины на главномъ пути. Сравнительныхъ подсчетовъ стоимости содержанія пути въ зависимости отъ количества, размѣра и формы шпалъ на дорогѣ не велось.

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

65. Шпалы пропитываются хлористымъ цинкомъ по способу Бетеля на двухъ шпалопропиточныхъ собственныхъ заводахъ на ст. Омскъ и Красноярскъ: дѣйствительный средний срокъ службы шпалъ, какъ выше указано,—пропитанныхъ 6,7 года и непропитанныхъ 4,16 года.

66. Выясненіе условій содержанія пути, которыя позволили бы, по возможности, рѣже ремонтировать путь. Заключение по этому вопросу управленія дороги.

66. Въ виду климатическихъ условій Сибири, при которыхъ колебанія температуры доходятъ до 80°R , при качествѣ грунтовъ полотна Сибирской ж. д., изъ пропитанныхъ водою сульфатныхъ, и вообще крайне малой первоначальной толщины балластного слоя, принятой при постройкѣ дороги (въ 0,12 с.—0,13 с.), земляное полотно сразу послѣ постройки было испорчено образованіемъ балластныхъ корытъ. Главнымъ врагомъ устойчивости пути Сибирской ж. д., въ большихъ чѣмъ это бываетъ предѣлахъ, является сырость. Поэтому управленіе дороги принимаетъ мѣры къ осушкѣ полотна, дренаванію балластныхъ корытъ, смѣнѣ негоднаго балласта и считаетъ однимъ изъ важнѣйшихъ условій, которыя позволили бы рѣже ремонтировать путь,—увеличеніе балластного слоя и постепенное доведеніе его повсемѣстно сначала до толщины 0,22 с. при ширинѣ 1,45 с., (что предвидѣно комиссіей инженера Михайловаго, но не выполнено на всемъ протяженіи дороги, за прекращеніемъ ассигнованій на сей предметъ со времени войны съ Японіей), а впослѣдствіи,—съ увеличеніемъ скорости и развитіемъ движенія на дорогѣ,—до 0,25 с.—0,27 с., что принято нынѣ по § 55 гл. VIII технич. услов. проектированія и сооруженія желѣзныхъ дорогъ первосте-

ценнаго значенія. При этомъ на западномъ участкѣ дороги, въ виду мелкаго балласта, необходимо покрыть путь щебнемъ, какъ это было предвидѣно комиссией инженера Михайловскаго. Вторымъ условіемъ, при которомъ явится возможность рѣже ремонтировать путь, представляется улучшеніе типа брусковыхъ шпаль, ширина нижней постели коихъ должна быть доведена до $5\frac{1}{4}$ верш., при высотѣ $3\frac{3}{4}$ верш. и при условіи одновременнаго увеличенія длины шпаль до 1,30 с. Въ третьихъ, для пути, уложеннаго рельсами въсомъ въ 24 фун. въ пог. футѣ, въ коемъ рельсы перенапряжены, условіемъ возможности рѣже ремонтировать путь является добавленіе числа шпаль подъ рельсами, укладка промежуточныхъ 3-хъ-дырныхъ подкладокъ на каждой шпаль, смѣна костылей съ добавленіемъ третьяго костыля, усиленіе стыка. Наконецъ, въ четвертыхъ, самымъ важнымъ и необходимымъ условіемъ, которое дастъ возможность рѣже ремонтировать путь, является улучшеніе качества металла, а именно—увеличеніе предѣла упругости металла поставляемыхъ на дорогу рельсъ.

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

67. На Сибирской ж. д. были обнаружены пучины двухъ родовъ: низовыя или грунтовыя пучины въ выемкахъ и отчасти въ насыпяхъ и верховыя пучины въ балластномъ слоѣ. Причиной образованія грунтовыхъ низовыхъ пучинъ въ выемкахъ служитъ плохое качество грунта (пльсунъ, суглинокъ, болотистый грунтъ), легко впитывающаго и удерживающаго воду, а потому, при борьбѣ съ этими пучинами, главное вниманіе было обращено на возможно полное осушеніе грунта посредствомъ углубленія существующихъ кюветовъ, тамъ же гдѣ такое углубленіе вызывало вслѣдствіе большой глубины выемки конструктивныя неудобства или большой расходъ, взамѣнъ углубленныхъ кюветовъ, устраиваются деревянные лотки, преимущественно, изъ старыхъ шпаль. Подобное углубленіе кюветовъ въ большинствѣ случаевъ сказывалось въ уменьшеніи высоты образующихся пучинъ; тамъ же, гдѣ углубленіе это не оказывало замѣтнаго вліянія, приходилось прибѣгать къ полной замѣнѣ пучинистаго грунта подъ балластнымъ слоємъ съ такимъ расчетомъ, чтобы заложеніе стараго пучинистаго грунта оказалось ниже глубины промерзанія. Надо оговорить, что этотъ второй способъ—въ виду дороговизны и сложности его—примѣняется на Сибирской ж. д. въ рѣдкихъ случаяхъ.

Какъ на примѣръ замѣны грунта выемки для уничтоженія пучинъ, можно указать на выемки 79 вер. Томской вѣтви и 2831/32 вер. главнаго пути.

Въ выемкѣ 79 вер. Томской вѣтви съ самаго начала эксплуатаціи замѣчалось сильное образованіе большихъ перекосныхъ пучинъ, высота которыхъ доходила до 0,13 с.; изслѣдованіе грунта

показало, что послѣдній состоялъ изъ сильно разжиженной глины съ примѣсью песка; углубленіе до 1,00 с. кюветовъ въ теченіе 2-хъ лѣтъ не оказало замѣтнаго вліянія на уменьшеніе пучинъ, почему и было рѣшено замѣнить грунтъ пескомъ, воспользовавшись для этого обводнымъ путемъ, построеннымъ въ виду перестройки моста 79 вер.; такая замѣна была произведена на глубину 1,60 с. отъ бровки косогора, при чемъ при работахъ обнаружилось, что поперечные брусья, подкладываемые подъ шпалы въ первый годъ эксплуатаціи, оказались погруженными на глубину 0,50 с. Въ первый же годъ по замѣнѣ грунта величина пучинъ уменьшилась до 0,04 с., а во второй годъ пучины въ этомъ мѣстѣ совершенно исчезли.

Такой же примѣръ представляетъ выемка 2831/32 вер. на вариантѣ переустройства между развѣздами Чалдонъ и Делюръ. Въ выемкѣ этой, вслѣдствіе суглинистаго грунта сильно пропитаннаго водою, образовался рядъ пучинъ высотой до 0,18 с. и происходили сильные оползни откосовъ. Углубленіе кюветовъ до 1 саж. посредствомъ устройства лотковъ не оказало никакого вліянія на уменьшеніе пучинъ, почему и было признано необходимымъ произвести работы по замѣнѣ глинистаго грунта пескомъ, каковыя работы нынѣ заканчиваются.

Причиной образованія грунтовыхъ пучинъ на насыпяхъ служило плохое качество грунта и неправильность работы при возведеніи насыпей, отчего посрединѣ насыпи получалось ядро разжиженнаго грунта. Для уничтоженія такихъ пучинъ насыпь во всю ея ширину перерѣзывалась каменнымъ дренажемъ. Способъ этотъ оказывался достаточнымъ для полного уничтоженія этого рода пучинъ.

Верховья пучины образуются или вслѣдствіе образованія балластныхъ корытъ, или вслѣдствіе плохого качества балласта съ большой примѣсью глины; въ первомъ случаѣ для уничтоженія пучинъ примѣняли неглубокій дренажъ съ обѣихъ сторонъ насыпи, вытягивающій воду изъ балластныхъ корытъ, во второмъ случаѣ устраивали дренажи изъ гальки поперекъ балластнаго слоя. Оба способа эти оказались рациональными, способствуя уменьшенію высоты пучинъ.

Примѣръ дренированія насыпи представляютъ работы на 12 вер. главной линіи.

Въ насыпи 12 вер. высотой до 4 саж., вскорѣ послѣ постройки, оказались большія осадки, трещины и сльвы; по подробномъ изслѣдованіи этой насыпи разрѣзами и буреніемъ оказалось, что она сіюшю состоитъ изъ илесто-глинистаго грунта, пропитаннаго водою, и ядро ея оказалось совершенно разжиженнымъ. Пучины на этой насыпи доходили до высоты 0,06 саж., а весной ежегодно появлялись трещины и оползни. Для предохраненія насыпи отъ разрушенія съ лѣвой стороны ея на пи-

кетах №№ 3, 4 и 5 въ 1905 г. были устроены глубокой дренажъ, не доходящій подъ осью пути до подошвы насыпи на 0,50 с. и выходящій у откоса ея въ общую дренажную канаву глуб. до 1 саж. На слѣдующій же годъ просадки полотна и образование пучинъ почти совершенно прекратились; на пикетѣ же № 6, гдѣ было сдѣлано только поверхностное дренирование, никакой пользы отъ него обнаружено не было, почему и на остальныхъ пикетахъ насыпи приступлено къ устройству глубокихъ дренажей. Работа эта исполнена въ прошедшемъ году.

Для приведенія пути, при наличіи пучинъ, въ исправное состояніе, на Сибирской ж. д. примѣняется способъ подъема рельсъ помощью желѣзныхъ подкладокъ, деревянныхъ карточекъ и сквозныхъ напшальниковъ; подробности исправленія пучинъ изложены въ „Инструкціи по зимнему ремонту пути“. Протяженіе пучинъ по участкамъ сл. пути показано въ прилагаемой вѣдомости. (Приложеніе № 10).

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

68. Для огражденія пути отъ снѣжныхъ заносовъ на Сибирской ж. д. почти исключительно примѣняется способъ огражденія малыми переносными щитами изъ драни или теса, которые, благодаря постоянству направленія господствующихъ вѣтровъ, довольно быстро образуетъ защитный снѣговой валъ высотой нерѣдко свыше 3 саж., предохраняющій выемку или полевое мѣсто отъ заноса. Въ случаѣ недостатка щитовъ примѣняются оградительныя стѣнки изъ шпаль или снѣговые валы высотой до 1 саж. Постоянныя защиты на Сибирской ж. д. пока не примѣнялись вслѣдствіе исключенія кредита на устройство ихъ Управленіемъ ж. д. изъ смѣтъ 1910, 1911 гг. Для очистки отъ снѣга пути на наиболѣе заносимыхъ участкахъ на дорогѣ работаетъ 6 шт. снѣгоочистителей системы инженера Бурковского и 3 системы Бюрке. На остальныхъ участкахъ расчистка пути отъ снѣга производится ручнымъ способомъ.

Порядокъ производства работъ по огражденію пути и расчисткѣ его отъ снѣжныхъ заносовъ, изложены въ „Инструкціи по зимнему ремонту пути“ и въ инструкціяхъ о работѣ снѣгоочистителей Бурковского и другихъ системъ.

За время съ 1906 года по 1910 годъ на Сибирской ж. д. обращались снѣгоочистители только системы инженера Бурковского.

Въ 1910 году были получены снѣгоочистители системы Бюрке. Такимъ образомъ, въ зимній періодъ 1911 года имѣлось въ работѣ снѣгоочистителей системы инженера Бурковского однопутныхъ 5 шт., двухпутный той же системы—1 и 3 двухпутныхъ системы Бюрке. Изъ опытовъ, произведенныхъ текущею зимою, и изъ наблюденій прежнихъ лѣтъ выяснилось, что снѣгоочистители

вообще могут работать наиболее продуктивно въ рыхломъ снѣгѣ при плотности его 18—20 фун. въ куб. футѣ, при глубинѣ заносовъ до 0,20 саж. (неопредѣленной длины), и наиболее продуктивной скорости движенія 35—40 вер. въ часъ. Все вышеизложенное относится до главнаго пути, что же касается очистки станціонныхъ путей вагоннымъ снѣгоочистителемъ, то, какъ выяснилось, такая очистка крайне неудобна въ виду задержекъ въ производствѣ работъ по движенію поѣздовъ и засыпки соседнихъ путей снѣгомъ.

Къ выгодамъ примѣненія снѣгоочистителей относится: 1) экономія въ стоимости очистки снѣга, достигающая по сравненію съ ручной очисткой, для снѣгоочистителей инженера Бурковского 63% и для системы Біорке 30%, 2) быстрота работы такъ какъ расчистку пути на расстояніи 100 вер. возможно произвести въ теченіе 3-хъ часовъ, 3) постоянная готовность къ производству очистки, такъ какъ нужная для обслуживанія снѣгоочистителя артель—8—10 человекъ всегда находится на мѣстѣ, составить же немедленно большія артели для ручной очистки затруднительно тѣмъ болѣе, что рабочіе нужны для перестановки снѣговыхъ зацѣпъ, 4) благодаря быстротѣ работы—возможность не прекращать движеніе поѣздовъ во время сильныхъ бурановъ, что при ручной очисткѣ невозможно.

Къ недостаткамъ снѣгоочистителей слѣдуетъ отнести, кромѣ упомянутаго выше неудобства очистки станціонныхъ путей, еще затруднительность и даже невозможность очистки болѣе глубокихъ и длинныхъ, а также болѣе плотныхъ заносовъ (при плотности болѣе 20 ф.), и нѣкоторую, хотя и незначительную, задержку въ движеніи поѣздовъ. Кромѣ упомянутыхъ выше снѣгоочистителей системъ инженера Бурковского и Біорке, были заказаны (но окончены, по независящимъ отъ дороги причинамъ, лишь въ мартѣ с. г.) 1 вагонный снѣгоочиститель типа Сызрано-Вяземской ж. д. и шесть паровозныхъ плутовъ М.-В.-Рыбинской ж. д., которые испытать не удалось вслѣдствіе поздняго изготовленія ихъ.

Результаты опытовъ и наблюденій надъ работою снѣгоочистителей приводятся въ прилагаемой сравнительной таблицѣ для снѣгоочистителей системъ инженера Бурковского и Біорке. (Приложеніе № 13). Въ таблицѣ этой указано также сравнительное достоинство и недостатки той и другой системы.

69. На Сибирской ж. д. всѣ перечисленныя работы, кромѣ

очистки отъ снѣга и мусора, производимой поденными рабочими, производятся подряднымъ способомъ и сдаются по конкуренціи, по цѣнамъ не свыше цѣпъ, утверждаемыхъ ежегодно начальникомъ дороги для расцѣпочной вѣдомости на строительныя работы. Мелкій текущій ремонтъ, какъ то: мелкій ремонтъ печей,

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданий и вся-

каго рода сооруженій. Выгода и невыгода этих спосовов и приняты на дорогъ предѣлы ихъ примѣненія.

исправление дверей и оконъ, вставка стеколъ, исправленіе инструментовъ, производится черезъ участковыхъ мастеровъ, плотниковъ, столяровъ, печниковъ и кузнецовъ, которымъ, въ случаѣ необходимости, даются въ помощь поденные рабочіе. Исполненіе всѣхъ перечисленныхъ въ вопросѣ 69-мъ работъ строго хозяйственнымъ способомъ (исключая работъ, исполняемыхъ штатными мастерами), т. е. черезъ поденныхъ мастеровъ разныхъ наименованій, не имѣетъ мѣста на Сибирской ж. д., такъ какъ, въ случаѣ исполненія ихъ такимъ способомъ, при недостаточномъ надзорѣ, нѣкоторыя работы могутъ обойтись дорого. Кромѣ того, такой способъ производства работъ требуетъ наличія на участкахъ значительнаго штата опытныхъ, распорядительныхъ техниковъ и десятниковъ, а хорошій техническій персоналъ въ Сибири достать въ значительномъ числѣ весьма трудно.

Заготовка инструмента дѣлается матеріальной сл.

Выгоды исполненія работъ подряднымъ способомъ таковы: а) возможность болѣе точно предварительно учесть стоимость предстоящей работы, б) возможность имѣть въ очень ограниченномъ количествѣ десятниковъ для надзора за работами, поручая ихъ наблюденію нѣсколько одновременно производимыхъ работъ; в) нѣкоторое облегченіе въ отчетности участковыхъ конторъ и г) возможность имѣть денежное обезпеченіе въ правильности исполненія работъ.

Къ невыгодамъ подряднаго способа исполненія работъ слѣдуетъ отнести болѣе высокую ихъ стоимость по сравненію съ хозяйственнымъ способомъ производства работъ, возможность сдачи работъ неисправному подрядчику и невозможность, въ случаѣ устраненія неисправнаго подрядчика, закончить начатую работу своевременно хозяйственнымъ способомъ, вслѣдствіе непредвидѣнности ея и неподготовленности къ ней, не говоря уже о томъ, что слѣдующее выполненіе работъ хозяйственнымъ способомъ за счетъ подрядчика нерѣдко влечетъ за собою такое удорожаніе работъ, которое не покрывается залогами. Нижеслѣдующій порядокъ примѣненія сдачи работъ выработанъ управленіемъ дороги и ежегодно утверждается совѣтомъ управленія:

а) Работы по текущему и капитальному ремонту при стоимости каждой работы не свыше 3000 руб., считая лишь работу безъ стоимости матеріаловъ, сдаются рядчикамъ путемъ вызова конкуренціи въ районныхъ комиссіяхъ подъ предѣлательствомъ начальника отдѣленія пути.

б) Работы, исполняемыя за счетъ ассигнованій по отд. VII, по сбру $\frac{1}{2}$ коп.,—при стоимости каждой отдѣльной работы не свыше 5000 руб., безъ стоимости матеріаловъ или же не свыше 10000 рублей, считая и стоимость матеріаловъ,—сдаются рядчикамъ путемъ вызова конкуренціи и выполняются ими преимущественно изъ казенныхъ матеріаловъ; но въ нѣкоторыхъ случаяхъ,

когда это будет признано начальником сл. пути целесообразнымъ, съ разрѣшенія начальника дороги, работы эти могутъ быть сдаваемы рядчикамъ съ ихъ матеріаломъ.

г) Для работъ новыхъ и со специальною цѣлью, при стоимости каждой отдѣльной работы не свыше 3000 руб., безъ стоимости матеріаловъ, или же не свыше 10.000 руб., считая работу съ матеріаломъ, способъ производства работъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ устанавливается начальникомъ дороги во всемъ согласно утвержденнымъ подпискамъ, договорамъ, техническимъ условіямъ, правиламъ выдачи бесплатныхъ билетовъ и нарядовъ на перевозку харчей, инструментовъ и матеріаловъ; при стоимости же каждой отдѣльной работы свыше 3000 руб. безъ стоимости матеріаловъ, способъ производства работъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ устанавливается совѣтомъ управленія дороги.

д) Работы по очисткѣ отхожихъ мѣстъ и помойныхъ ямъ, по очисткѣ дымовыхъ трубъ, по подвозкѣ воды, по набивкѣ льдомъ ледниковъ, леда и маслохранилицъ и по заготовкѣ льда въ бунтахъ *) сдаются по конкуренціи въ мѣстныхъ участковыхъ комиссіяхъ, за исключеніемъ лишь мелкихъ работъ на сумму не свыше 40 руб. въ мѣсяцъ. Эти послѣднія работы могутъ быть исполняемы по словесному соглашенію съ мелкими рядчиками безъ заключенія подписокъ, при условіи согласованія путемъ акта съ мѣстнымъ представителемъ контроля количества и стоимости работъ.

Результаты конкуренцій въ районныхъ комиссіяхъ подлежатъ утвержденію совѣта управленія дороги. Если бы почему-либо конкуренція въ районной комиссіи была признана не состоявшейся, напримѣръ, вследствие неявки желающихъ торговаться, преувеличенно высокихъ цѣнъ или неприемлемости условій, заявленныхъ торгующимися, то объ этомъ за подписью всѣхъ членовъ комиссіи долженъ быть составленъ актъ, представляемый для свѣдѣнія совѣту управленія. Въ этомъ случаѣ, а также въ случаѣ неутвержденія совѣтомъ управленія результатовъ конкуренціи въ районныхъ комиссіяхъ работы подлежатъ вторично сдачѣ въ участковыхъ комиссіяхъ путемъ вывѣшиванія объявленій, запросовъ извѣстнымъ участкамъ рядчикамъ, при чемъ результаты такой конкуренціи представляются на утвержденіе начальника дороги при условіи соблюденія требованій нормальныхъ подписокъ, договоровъ, техническихъ условій и правилъ выдачи бесплатныхъ билетовъ и нарядовъ, въ противномъ же случаѣ представляется на утвержденіе совѣта управленія.

Въ случаѣ несостоявшейся конкуренціи въ участковой ко-

*) Съ 1910 года примѣняется на дорогѣ съ успѣхомъ способъ массовой заготовки льда намораживаніемъ. Заготовка льда намораживаніемъ производится хозяйственнымъ способомъ и обходилась вдвое дешевле, чѣмъ набивка ледниковъ.

мисіи составляется актъ, представляемый на утверждение начальника дороги, послѣ чего начальникамъ участковъ разрѣшается производство работъ хозяйственнымъ способомъ, — путемъ найма поденно-рабочихъ и мастеровыхъ или же путемъ сдачи мелкимъ едѣльщикамъ по цѣнамъ, не превышающимъ единичныхъ максимальныхъ цѣнъ, утвержденныхъ начальникомъ дороги.

70. Способы заготовки и приобретения сл. пути строительныхъ материаловъ въ крупныхъ и мелкихъ количествахъ.

70. Вообще всѣ матеріалы заготавливаются черезъ матеріальную сл., исключеніе составляютъ: известь, кирпичъ, обыкновенный и огнеупорный, камень, алебастръ и огнеупорная глина. На поставку этихъ послѣднихъ матеріаловъ сл. пути вызывается конкуренція при совѣтѣ управленія на всю годовую потребность. Известь, кромѣ того, въ количествѣ до 100.000 пудовъ, выжигается ежегодно въ Челябинскѣ на заводѣ, принадлежащемъ дорогѣ. Въ экстренныхъ случаяхъ, съ разрѣшенія совѣта управленія, матеріалы эти приобретаются въ соответствующемъ количествѣ наличною покупкою.

71. Какія правила установлены для заготовки сл. пути крупныхъ количествъ матеріаловъ и для приобретения ихъ наличною покупкою?

71. Особыхъ правилъ не установлено. Управление руководствуется въ этомъ отношеніи временной инструкціей мѣстнымъ управленіямъ каз. ж. д.

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

72. Правила приемки матеріаловъ обусловливаются соответственными договорами и техническими условіями къ нимъ.

73. Правила приемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной сл.

73. Матеріалы изъ складовъ матеріальной сл. принимаются по накладнымъ въ количественномъ отношеніи; въ качественномъ отношеніи они принимаются экспертными комиссіями при поступленіи въ склады.

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

74. Сдача излишнихъ матеріаловъ производится по особому всякій разъ разрѣшенію начальника сл. пути черезъ приемочныя при складѣ комиссіи, которыя опредѣляютъ стоимость ихъ въ зависимости отъ качества сдаваемого.

75. Правила отпущения шпалъ и др. негодныхъ строительныхъ матеріаловъ на отпущеніе.

75. При производствѣ смѣны шпалъ, мостовыхъ и переходныхъ брусьевъ и разсортировкѣ старыхъ, полученныхъ отъ смѣны, начальники участковъ пути, совместно съ фактическими контролерами, составляютъ акты о количествѣ полученныхъ старыхъ матеріаловъ по сортамъ: а) годные для одиночной смѣны

на главномъ пути, б) годные для укладки на станціонныхъ путяхъ и на холодныя постройки, в) годные лишь на отопленіе, г) никуда негодные, подлежащія списанію въ расходъ. По этимъ актамъ шпалы приходятся по приходнымъ—сортовымъ книгамъ участковъ и околотковъ. Шпалы для отопленія казенныхъ построекъ развозятся по указанію начальника участка къ постройкамъ участка, и расходъ ихъ разрѣшается по установленнымъ совѣтомъ дороги нормамъ расхода топлива для печей разнаго рода, принимая что 100 пгг. шпаль равняется 1 куб. саж. дровъ. Отопленіе негоднымъ лѣснымъ матеріаломъ имѣетъ на дорогѣ мѣсто въ очень рѣдкихъ случаяхъ, если негодный лѣсной матеріалъ получается отъ разборки старыхъ построекъ, или получается въ большомъ количествѣ при ремонтѣ построекъ. Въ этомъ случаѣ также составляется актъ и матеріалъ приходится по книгамъ участка.

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

76. Въ настоящее время наибольшее протяженіе участковъ пути по главному пути равняется 155 вер. До 1906 г. наибольшее протяженіе участковъ было 168 вер. при общемъ числѣ—26 участковъ. Управление дороги вносило въ смѣту 1906 г. добавленіе 5-ти участковъ пути, но въ Управленіи ж. д. послѣдовало разрѣшеніе на добавленіе лишь 3-хъ участковъ. Такимъ образомъ дорога подраздѣлена нынѣ на 29 участковъ. Длина участковъ назначена на дорогѣ въ зависимости отъ профиля и плана пути и сокращается на восточныхъ участкахъ до 95—80 вер., въ связи съ необходимымъ для безопаснаго движенія поѣздовъ числомъ осмотровъ пути со стороны начальника участка и его помощника. На западѣ сокращена также длина участковъ съ большими станціями или значительнымъ числомъ сооружений, увеличивающихъ работу участковой администраціи. Въ среднемъ длина участка пути на Сибирской ж. д. равна 108 вер. главнаго пути. Управление считаетъ необходимымъ уменьшить наиболѣе длинныя участки западной части дороги, путемъ добавленія двухъ новыхъ участковъ и такого перераспредѣленія ихъ, чтобы въ итогѣ длина каждаго участка была не болѣе 125 вер. главнаго одиночнаго пути. Подобная длина допускаетъ возможность должнаго надзора и содержанія участковъ.

Длина околотковъ дорожныхъ мастеровъ колеблется отъ 4 до 24 вер. Если же выразить длину околотковъ въ расчетныхъ верстахъ, т. е. 1 вер. одиночнаго главнаго пути принять за 1 вер., 1 версту двойнаго главнаго—за $1\frac{2}{3}$ вер. и 3 вер. станціонныхъ путей за одну версту, то длина околотка опредѣлится, въ среднемъ, въ 16,46 расч. верстѣ.

Протяженіе отдѣленій старшихъ рабочихъ колеблется отъ 2,5 до 14,5 вер., считая 3 вер. станціонныхъ путей за 1 вер. главнаго пути. Въ виду значительнаго увеличенія длины путей

на ст. Челябинскъ и Тайга—требуется добавленіе числа артельныхъ рабочихъ, всего въ количествѣ 2 человекъ. Увеличеніе надзора, несомнѣнно, выразится въ улучшеніи и удешевленіи производимыхъ работъ по содержанію пути и сооруженій. Предѣльная длина рабочихъ отдѣленій должна быть въ соответствии съ содержаніемъ § 61 Правиль Технической Эксплоатаціи и не должна превосходить 8 вер., дабы старшему рабочему не приходилось проходить въ день больше 16 верстъ.

Путевые обходы на дорогѣ установлены длиною на западной части дороги въ 3 вер. при одномъ сторожѣ, а на восточной части—длинною въ 4 вер. при 2-хъ сторожахъ. Число осмотровъ пути сторожами установлено ст. 1 добавленія къ § 59 Правиль Технической Эксплоатаціи въ соображеніи съ § 61 тѣхъ же правилъ. При двухпутномъ движеніи на участкѣ Омскъ-Ачинскъ предположено установить по одному сторожу на каждый 2-хъ верстный двухпутный обходъ и на участкѣ Ачинскъ-Иннокентьевская по 1-му сторожу на каждый полутораверстный двухпутный обходъ.

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

77. Личный составъ администраціи участковъ пути состоитъ изъ начальника участка, помощника его и старшаго дорожнаго мастера; при томъ характеръ эксплуатаціи Сибирской ж. д., когда одновременно, начиная съ окончанія постройки, происходитъ усиленное развитіе дороги въ отношеніи пропускной и провозной способности дороги, при неустановившемся плутистомъ полотнѣ, при трудномъ профилѣ пути на восточныхъ участкахъ и при легкомъ типѣ рельсъ и скрѣпленій, несоответствующихъ установленной максимальной скорости движенія поѣздовъ на западѣ, при незаконченномъ и неотдѣланномъ характерѣ построекъ на всемъ протяженіи дороги, для безопасности движенія поѣздовъ требуется усиленный штатъ администраціи участковъ, кромѣ начальниковъ участковъ,—въ лицѣ ихъ помощниковъ и старшихъ дорожныхъ мастеровъ. Хотя въ ближайшемъ будущемъ, съ окончаніемъ работъ переустройства, профиль и планъ восточныхъ участковъ будутъ значительно смягчены, однако работа по надзору за путемъ не уменьшится, такъ какъ въ эксплуатацію поступитъ свѣжее полотно и второй путь.

78. Выяснить возможность или необходимость спеціальныхъ мастерскихъ сл. пути.

78. На Сибирской ж. д. на каждомъ участкѣ сл. пути имѣются плутичная и столярная мастерскія и кузница. Въ послѣднихъ, кромѣ спеціально кузнечной работы, производятся мелкія слесарныя исправленія по водопроводамъ и ремонту инвентаря. Мастерскія эти для возможности производства во всякое время мелкаго ремонта настоятельно необходимы. Въ участковомъ хозяйствѣ, чтобы не запускать мелкій ремонтъ, отсутствіе котораго вызоветъ собою крупный, непрерывно приходится производить черезъ участковыхъ мастеровъ слѣдующія работы: исправленіе и перенавѣску дверей и оконъ, исправленіе мебели въ путевыхъ

постройкахъ, исправленіе различныхъ путевыхъ сигналовъ, исправленіе оградъ, исполненіе разныхъ мелкихъ работъ по ремонту и пригонкѣ частей водопровода, повѣрка и ремонтъ путевого инструмента, исправленіе замковъ и подѣлка къ нимъ ключей, исправленіе ведеръ и т. п. мелкія работы, которыя, однако, на основаніи вышеизложеннаго, требуютъ немедленнаго исполненія и производятся ежедневно; отдавать всѣ эти работы частнымъ лицамъ или въ мастерскія сл. пути—невозможно, такъ какъ не можетъ быть достигнута срочность ихъ исполненія, а это повлечетъ за собой непроизводительное увеличеніе запасовъ инвентаря. Сверхъ того, цѣнность такого исправленія, вслѣдствіе накладныхъ расходовъ, какъ въ частныхъ мастерскихъ, такъ и въ мастерскихъ сл. пути—будетъ значительно выше.

79. Выяснить дѣятельность и необходимость и необходимъ ли развитіе техническихъ отделѣвъ сл. пути.

79. На техническомъ отдѣлѣ сл. пути лежатъ слѣдующія обязанности:

а) Заботы о своевременномъ распредѣленіи и открытіи начальникамъ участковъ кредитовъ по эксплуатационнымъ смѣтамъ [отд. III (капитальный и средний ремонтъ), отд. VII, сборъ въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда ввозимыхъ грузовъ], и, наконецъ, по распѣлочнымъ вѣдомостямъ по новымъ работамъ и по работамъ со специальною цѣлью.

б) Проверка и составленіе проектовъ и смѣтъ на вышеозначенныя работы.

в) Подсчетъ и сообщеніе матеріальной сл. свѣдѣній о потребныхъ заготовкахъ матеріаловъ, а также заготовка части строительныхъ матеріаловъ, какъ то: камня, кирпича, разныхъ сортовъ, извести, алебаstra, распоряженіемъ сл. пути.

г) Забота о своевременномъ вызовѣ торговъ и конкуренцій на производство разнаго рода работъ по сл. пути и поставокъ, по заключеніи съ подрядчиками и поставщиками договоровъ и подписокъ.

д) Руководство линейными агентами въ отношеніи правильности, успѣшности и наибольшей дешевизны производства всѣхъ работъ по сл. пути. Проверка техническихъ подсчетовъ къ платежамъ подрядчиковъ за исполненныя работы и поставки. Разработка по указанію начальника сл. пути и его помощниковъ всѣхъ техническихъ вопросовъ для преподаванія указаній линейнымъ агентамъ по содержанію въ исправномъ и безопасномъ для движенія поѣздовъ состояніи пути и его принадлежностей, а также по содержанію въ исправномъ видѣ разнаго рода другихъ сооруженийъ дороги.

е) Охрана пути и сооруженийъ и инструктированіе личнаго штата сл. пути.

ж) Составленіе инструкцій, чертежей по сл. пути. Собираніе и систематизація статистическихъ данныхъ о всѣхъ элементахъ пути и сооруженийъ дороги.

з) Техническая разработка дѣль по сдачѣ въ аренду частнымъ лицамъ участковъ земли для складовъ грузовъ, постройки лавокъ и вѣтокъ частнаго пользованія.

Наконецъ, необходимо отмѣтить, что хотя работы по переустройству горныхъ участковъ Ачинскъ-Нижне-Удинскъ и производятся распоряженіемъ самостоятельнаго управленія, но особенности работъ по переустройству этихъ участковъ, заключающіяся въ использованіи частями существующей линіи и въ производствѣ работъ по передѣлкѣ нѣкоторыхъ участковъ эксплуатируемой линіи безъ прекращенія движенія поѣздовъ по ней, вызываетъ необходимость согласованія между управленіемъ переустройства и сл. пути многихъ вопросовъ, касающихся производства работъ по переустройству, а также согласованія проектовъ и типовъ разнаго рода сооружений на строящихся частяхъ съ принятыми на дорогѣ.

Разсмотрѣніе означенныхъ проектовъ и связанныхъ съ переустройствомъ вопросовъ лежитъ на техническомъ отдѣлѣ сл. пути.

О необходимомъ развитіи технического отдѣла сл. пути управленіе не считаетъ возможнымъ высказаться въ настоящій моментъ въ виду предстоящаго раздѣленія Сибирской ж. д. на двѣ отдѣльныя дороги.

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

80. Организация технического надзора по новымъ работамъ: въ какихъ предѣлахъ возможно поручение линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

80. Правила участкового счетоводства настолько разработаны, что всѣ нужныя и возможные сокращенія отчетности введены.

81. Со времени передачи Сибирской ж. д. въ эксплуатацію, новыя работы по усиленію пропускной и провозной способности дороги, по ускоренію движенія (усиленіе верхняго строенія и искусственныхъ сооружений), по развитію воинскихъ и остановочныхъ пунктовъ и, наконецъ, по развитію дороги съ коммерческими задачами—производились на линіи дороги администраціей участка съ усиленіемъ штатовъ нѣкоторыхъ участковъ помощниками по новымъ работамъ и соответственнымъ числомъ десятниковъ.

Въ управленіи сл. пути до 1909 г. новыми работами вѣдалъ особый старшій производитель новыхъ работъ на правахъ помощника начальника сл. пути; съ 1909 г. очередныя новыя работы переданы въ вѣдѣніе технического отдѣла сл. пути, постройка же второго пути отъ Омска до Ачинска поручена особому отдѣлу сл. пути съ завѣдывающимъ постройкой во главѣ, дѣйствующимъ на основаніи особой инструкціи и имѣющимъ права помощника начальника сл. пути.

Д. По службѣ тяги.

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

82. Топливомъ для паровозовъ на Сибирской ж. д. служатъ каменный уголь, получаемый изъ колеи Судженскаго, Анжерскаго и Черемховскаго районовъ, по качеству не одинаковый. Нормы расхода топлива для паровозовъ, прежде всего, поставлены въ зависимость отъ качества его (при чемъ каменный уголь Судженскій и Анжерскій по качеству составляетъ одну группу, а Черемховскій—другую), а затѣмъ отъ типа паровозовъ, типа поѣздовъ, профиля пути и состава поѣздовъ. При этомъ установлены нормы расхода топлива на 1000 паровозо-верстъ и 1000 груженыхъ осе-верстъ. Въ будущемъ предполагается перевести нормы расхода топлива на пудо-версты.

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

83. На Сибирской ж. д. одновременно введены три преміи за сбереженіе расходовъ по ремонту паровозовъ и тендеровъ, въ томъ числѣ и премія за наибольшій пробѣгъ паровозовъ между двумя капитальными ремонтами.

Положеніе объ указанныхъ преміяхъ объявлено по дорогѣ 3-го апрѣля 1910 года циркуляромъ начальника дороги № 81. Въ преміи № 2 указаны нормы принятаго нормальнаго пробѣга паровозовъ между двумя капитальными ремонтами, категоріи пробѣговъ, при достиженіи которыхъ за паровозъ уплачивается премія, и размѣры премій за излишній, противъ нормальнаго, пробѣгъ паровозовъ.

Установленныя нормы пробѣговъ (въ верстахъ) видны изъ нижеслѣдующей таблицы:

Система паровозовъ. Категорія пробѣговъ.	Пассажирскіе равнинные паровозы.	Пассажирскіе горные паровозы.	12-ти колесные паровозы	8-ми колесные паровозы.	6-ти колесные паровозы.
Нормальный	120.000	130.000	100.000	100.000	—
I категорія	140.000	150.000	120.000	120.000	120.000
II „	160.000	170.000	140.000	140.000	140.000
III „	180.000	190.000	160.000	160.000	160.000
IV категорія—свыше пробѣговъ III-ей категоріи.					

Каждый 1 часъ работы паровоза на маневрахъ приравнивается 5 верстамъ пробѣга; 1 часъ резерва—1 верстѣ пробѣга.

Для паровоза, поступившаго съ завода, 1-я категория считается нормальной, 2-я категория считается 1-й и т. д.

Размѣръ преміи слѣдующій:

За каждыя 1.000 верстъ пробѣга сверхъ нормальнаго до

1-ой категоріи	10 руб.
2-ой " 	15 "
3-ей " 	20 "
4-ой " 	25 "

Исчисленная сумма преміи на каждый паровозъ распределяется слѣдующимъ образомъ:

а) паровознымъ бригадамъ, ѣздившимъ на этомъ паровозѣ послѣ совершенія имъ нормальнаго пробѣга 30%.

б) агентамъ уч. тяги, какъ то: начальникамъ участковъ тяги, помощникамъ ихъ, ревизорамъ тяги, монтерамъ депо и старшимъ слесарямъ. 40%.

в) агентамъ главныхъ мастерскихъ, гдѣ паровозы ремонтировались капитальнымъ ремонтомъ, какъ то:

начальнику мастерскихъ, его помощникамъ, мастерамъ всѣхъ паровозныхъ цеховъ и ихъ помощникамъ (монтерамъ) 10%,

г) на учетъ преміи 5%,

д) въ резервный фондъ 15%

Исчисленная сумма по пункту а распределяется:

машинистамъ 60%,

помощникамъ ихъ 40%.

Исчисленные суммы по пункту б и в распределяются пропорціонально окладамъ содержанія.

Если паровозъ между двумя капитальными ремонтами работалъ на нѣсколькихъ участкахъ тяги, или если на одномъ и томъ же паровозѣ работали за это время нѣсколько бригадъ, то премія распределяется между участками пропорціонально пробѣгамъ паровоза на каждомъ участкѣ и между бригадами пропорціонально пробѣгамъ, совершеннымъ каждой бригадой.

Если какая-либо паровозная бригада совершила на паровозѣ пробѣгъ менѣе 1000 верстъ, то настоящей преміи такой бригадѣ вовсе не полагается.

Въ случаѣ недопробѣга паровоза до установленнаго нормальнаго пробѣга вводится начеть по 10 руб. съ каждой 1000 верстъ недопробѣга.

Исчисленная сумма начета удерживается изъ другой преміи, вводимой настоящимъ положеніемъ, отъ слѣдующихъ лицъ:

а) съ паровозныхъ бригадъ 30%,

б) съ агентовъ участковъ тяги 40%,

в) съ агентовъ главныхъ мастерскихъ 10%,

Если на паровозъ съ недобѣгомъ ѣздило нѣсколько бригадъ, то начеть взыскивается пропорціонально пробѣгамъ бригадъ на этомъ паровозѣ.

Съ агенто́въ участко́въ тяги и главныхъ мастерскихъ начеты взыскиваются пропорціонально ихъ окладамъ содержанія.

За каждую остановку паровоза съ побѣдомъ въ пути или на промежуточной станціи по причинѣ порчи паровоза, происшедшей за время между выпускомъ паровоза изъ капитальнаго ремонта и первой подъемной его, взыскивается 25 руб. съ мастерскихъ, гдѣ производился капитальный ремонтъ. Сумма эта взыскивается съ агенто́въ мастерскихъ, участвующихъ въ настоящей преміи, пропорціонально окладамъ ихъ содержанія.

Взысканія съ участко́въ тяги на такой случай предусмотрены въ преміи № 1.

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

84. Въ виду особыхъ условій профиля Сибирской ж. д., практика указала, что для горнаго участка толщина паровозныхъ бандажей не должна допускаться менѣе 45 м.м. *), также и для пассажирскихъ паровозовъ съ діаметромъ колесъ въ 1830 м.м. на равнинномъ участкѣ дороги. Толщина тендерныхъ бандажей на горномъ участкѣ больше на 5 м.м. противъ министерскихъ указаній. Во всѣхъ остальныхъ случаяхъ норма износа бандажей принята согласно указаніямъ Министерства Путей Сообщенія, даннымъ постановленіемъ № 3425 отъ 13 марта 1892 года и приказомъ № 128 отъ 11-го октября 1907 года.

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

85. Нормы расходовъ и преміи за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ установлены для паровозовъ и особо для вагоновъ. За сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ противъ установленныхъ нормъ ихъ расхода уплачиваются преміи, а за перерасходы производятся соотвѣтственныя удержанія.

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

86. Кромѣ перечисленныхъ премій, на дорогѣ введены въ настоящее время еще четыре преміи за сбереженіе расходовъ: 1) по большому и среднему ремонту классныхъ вагоновъ, 2) по текущему ремонту классныхъ вагоновъ, 3) по большому ремонту товарныхъ вагоновъ и 4) по текущему ремонту товарныхъ вагоновъ. Преміи эти введены на дорогѣ съ 1-го января 1910 года. Кромѣ того, съ 1911 года введены преміи за сбереженіе расходовъ на чистку паровозовъ и тендеровъ и на освѣщеніе паровозовъ.

*) Въ виду сильнаго торможенія на горныхъ участкахъ и быстрого затѣмъ охлажденія зимой (до 40°) замѣчается частый сдвигъ бандажей.

87. Распределение водоснабжения по линиям; мощность источников и машин. Не представляется ли выгодным сделать некоторые изменения в распределении водоснабжения для достижения наименьшей задержки поездов на станциях и устранения в снабжении паровозов водой в дело?
87. Свідѣнія о водоснабженіи приведены въ вѣдомости состоянія водоснабженій на станціяхъ Сибирской ж. д. (приложение № 6).
88. Распределение и размеры складов топлива на линиях; распределение мобилизационных запасов топлива.
88. Распределение и размеры складовъ топлива приведены въ особой вѣдомости (приложение № 27).
89. Условия и практика для очистки воды.
89. На бывшей Западно-Сибирской ж. д. и впоследствии на соединенной Сибирской ж. д. очистка воды для паровозов производилась на тѣхъ станціяхъ, гдѣ источниками водоснабженій служили артезианскія скважины съ водой жесткостью до 60° нѣмецкихъ градусовъ. Очистка производилась помощью прибавления соды и извести, при чемъ жесткость воды доводилась до 30°. Нынѣ на многихъ изъ этихъ станцій устроены новыя водоснабженія изъ живыхъ источниковъ, водоемовъ и углубленных озеръ, почему очистка воды для паровозовъ болѣе не производится. Въ будущемъ желательна все же ввести рациональную очистку воды западнаго участка дороги, съ такимъ расчетомъ, чтобы вода жесткостью болѣе 6° въ паровозъ не подавалась.
90. Условия определения запасовъ материалов для ремонтныхъ мастерскихъ и для депо и станцій; распределение запасовъ материалов по линиям.
90. Количества потребныхъ матеріаловъ для мастерскихъ и депо для эксплуатаціонныхъ работъ опредѣляются въ зависимости отъ статистическихъ данныхъ дѣйствительнаго расхода предыдущихъ лѣтъ и количества работы, предвидѣнной эксплуатаціонной смѣтой. Запасъ матеріаловъ распределяется по двумъ главнымъ матеріальнымъ складамъ въ Омскѣ и Красноярскѣ и по всѣмъ матеріальнымъ кладовымъ при всѣхъ станціяхъ съ коренными депо. Въ главныхъ складахъ хранится шестимѣсячный, а въ кладовыхъ четырехмѣсячный запасъ. Главные склады и кладовыя на станціяхъ съ коренными депо находятся въ вѣдѣніи матеріальной сл.

91. Минимальная норма и распределение по линии запасных частей вагонов, так и требующихся не столь часто; в частности:

- а) разных запасных частей паровозов,
- б) разных запасных частей вагонов пассажирских и товарных,
- в) колесных скатов,
- г) бандажей,
- д) осей,
- е) инструментов,
- ж) рессорь,
- з) пружинь,
- и) паровой аппаратуры,
- і) буферовъ,
- к) стяжных цѣпей,
- л) стяжекъ,
- м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

92. Условия и правила приемки матеріаловъ для ремонта.

91. Минимальныхъ нормъ распределенія по линіи запасныхъ частей не установлено, послѣднія распределены по линейнымъ матеріальнымъ кладовымъ согласно дѣйствительной потребности каждаго участка тяги и статистическимъ даннымъ дѣйствительнаго расхода предшествующихъ лѣтъ. Остальной запасъ хранится въ главныхъ матеріальныхъ складахъ на станціяхъ Омскъ и Красноярскъ.

Бандажи и оси хранятся только въ главныхъ складахъ, откуда требуются только главными мастерскими, гдѣ исключительно производится работа по смѣнѣ ихъ.

Колесные скаты хранятся въ колесномъ паркѣ главныхъ мастерскихъ и часть ихъ, въ количествѣ отъ 1 до 2 комплектовъ для паровозовъ и товарныхъ вагоновъ разсылается по всѣмъ кореннымъ депо, для пассажирскихъ же вагоновъ только въ депо Челябинскъ, Ново-Николаевскъ и Иннокентьевская и по одному скату во всѣхъ остальныхъ коренныхъ депо. Всѣ колесные скаты находятся на учетѣ главныхъ мастерскихъ. Послѣднія обмѣниваютъ въ депо неисправные скаты на исправные.

92. Всѣ матеріалы и запасныя части, прибывающіе на дорогу съ заводовъ и отъ фирмъ, поступаютъ въ главные матеріальные склады, гдѣ свидѣтельствуются особой комиссіей изъ агентовъ матеріальной сл., главныхъ мастерскихъ, мѣстнаго участка тяги, агента участка пути, агента движенія и фактического контролера. Результаты освидѣтельствования излагаются въ особыхъ актахъ, къ которымъ присоединяются также акты освидѣтельствования на заводахъ инженерами отдѣловъ для тѣхъ предметовъ, кои требуютъ послѣдняго освидѣтельствования.

Окончательно принятыми считаются предметы выполнѣ удовлетворяющіе техническимъ условіямъ заказа; о приемкѣ со скидкой предметовъ, не удовлетворяющихъ условіямъ заказа, но годныхъ къ употребленію, или объ окончательной браковкѣ ихъ рѣшается постановленіемъ совѣта управленія дороги.

93. Существует ли приемка отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижнаго состава

93. Въ отношеніи паровозовъ практикуется слѣдующій порядокъ. По окончаніи ремонта, главныя мастерскія, получивъ отъ начальника сл. тяги извѣщеніе, въ какое депо назначается паровозъ, вызываютъ соответственнаго начальника участка тяги

агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ? для освидѣтельствованія паровоза и паровозную бригаду для пробной поѣздки. Паровозъ считается окончательно принятымъ только послѣ удовлетворительныхъ результатовъ осмотра и пробной поѣздки, и если въ продолженіе первыхъ 1000 верстъ поѣздки не потребуется какихъ-либо дополнительныхъ работъ. Въ противномъ случаѣ послѣднія работы производятся самимъ депо за счетъ мастерскихъ, или паровозъ возвращается въ мастерскія для исправленія.

Въ отношеніи классныхъ и товарныхъ вагоновъ практикуется слѣдующій порядокъ:

отремонтированные вагоны сдаются мастерскими мѣстному начальнику участка тяги и ревизору тяги, которые, по освидѣтельствованіи ихъ и признаніи ремонта ихъ удовлетворительнымъ, передаютъ вагоны въ распоряженіе мѣстныхъ агентовъ движенія. Въ противномъ случаѣ вагоны возвращаются въ мастерскія для исправленія.

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

94. Средняя продолжительность пребывания паровозовъ съ тендеромъ въ капитальномъ ремонтѣ въ Омскихъ и Красноярскихъ мастерскихъ $5\frac{1}{3}$ мѣсяцевъ. Въ виду усиливающейся производительности мастерскихъ возможно ожидать пониженія до $4\frac{2}{3}$ мѣсяца.

Средняя продолжительность пребывания въ мастерскихъ для капитальнаго ремонта вагоновъ I и II классовъ—4 мѣсяца, III кл. и специальныхъ— $3\frac{2}{3}$ мѣс., IV кл.—3 мѣсяца.

Средняя продолжительность пребывания тѣхъ же вагоновъ въ среднемъ ремонтѣ: I кл.—4 мѣсяца, II и III классовъ и специальныхъ—3 мѣсяца. IV кл.—2 мѣсяца.

Продолжительность пребывания товарныхъ вагоновъ въ капитальномъ ремонтѣ—2 мѣсяца.

95. Способы комплектованія мастерскихъ, сообразно имѣющейся потребности въ рабочей силѣ.

95. Во время установившейся работы мастерскихъ комплектъ мастерскихъ опредѣленъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы работа производилась только дневная, т. е. чтобы не было ни вечернихъ, ни праздничныхъ работъ, а также, чтобы во время праздниковъ Рождества и Пасхи можно было совсѣмъ прекратить работу мастерскихъ на срокъ до двухъ недѣль.

При необходимости временно усилить работу въ отдѣльныхъ цехахъ мастерскихъ добавочные мастерские комплектуются:

а) изъ мастерскихъ другихъ цеховъ, гдѣ усиленной работы не требуется,

б) изъ командированныхъ на время мастерскихъ изъ тѣхъ коренныхъ депо, гдѣ въ это время въ нихъ не имѣется настоятельной нужды, и, наконецъ, въ случаѣ невозможности подобной командировки, усиленіе работы производится за счетъ назначенія вечернихъ или праздничныхъ работъ.

Въ случаѣ же необходимости усиленія работы мастерскихъ на продолжительное время, какъ на примѣръ, во время мобилизаціи, практикуется также командировка изъ мастерскихъ другихъ дорогъ черезъ Управление ж. д.

96. Способы установленія расцѣнокъ а работы поденныя, сдѣльныя и часовыя, различныя и, вообще, сверхурочныя.

96. Расцѣнка за поденныя работы производится испытаніемъ мастеровыхъ пробой, чѣмъ устанавливается ихъ поденная плата.

Расцѣнка на сдѣльныя работы (временная) введена на всѣ работы въ главныхъ мастерскихъ въ Омскѣ и Красноярскѣ и въ мастерскихъ при депо на отдѣльныя работы (токарныя, мѣдницкія, кузнечныя, слесарныя и котельныя). Временная расцѣнка мѣняется, съ предупрежденіемъ заблаговременно, въ зависимости отъ выяснившася заработка мастерскихъ. При этомъ заработокъ отъ сдѣльныхъ работъ регулируется съ такимъ расчетомъ, чтобы онъ, по возможности, приближался къ нормальному заработку мастеровыхъ въ случаѣ выполненія ими той же работы подневно при условіи надлежащей производительности ихъ труда.

Въ настоящее время расцѣнка отпечатана и введена окончательно.

Что же касается вечернихъ, праздничныхъ и вообще сверхурочныхъ работъ, то онѣ расцѣвлялись согласно особымъ правиламъ, изложеннымъ въ рабочей книжкѣ. На сдѣльныя работы вечернія занятія разрѣшаются безпрепятственно, на поденныя же лишь при самой крайней необходимости.

И. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

97. При временномъ уменьшеніи работъ въ нѣкоторыхъ цехахъ мастерскихъ, использованіе труда мастеровыхъ достигается разными способами:

а) путемъ командировки ихъ въ другіе цехи, если въ томъ есть надобность;

б) прекращеніемъ вечернихъ и праздничныхъ работъ въ другихъ цехахъ и передачею работы свободнымъ мастеровымъ;

в) командировкою мастеровыхъ на тѣ участки тяги, гдѣ въ то время имѣется надобность въ нихъ;

г) уменьшеніемъ числа рабочихъ дней въ мѣсяцѣ, и, наконецъ,

д) сокращеніемъ штата мастеровыхъ путемъ увольненія отъ службы.

Кромѣ того, практикуется принятіе мастерскими работъ отъ другихъ службъ дороги и отъ подрядчиковъ.

98. Условія и правила для выбора топлива.

98. Сибирская ж. д. отапливаетъ паровозы и всѣ паровые котлы дороги углемъ. Для другихъ же цѣлей пользуется какъ топливомъ дровами и древеснымъ углемъ.

Въ виду этого дорога приспособила свои техническія условія на поставку топлива къ качествамъ топлива даннаго района, при условіи хорошей очистки его поставщиками. Имѣются техническія условія на поставку каменнаго угля изъ разныхъ копей. Выработаны также техническія условія на поставку дровъ.

99. Условія и правила выбора и приемки смазочныхъ матеріаловъ.

99. Изъ всѣхъ смазочныхъ матеріаловъ, употребляемыхъ дорогою, продуктомъ мѣстнаго происхожденія является только сало, почему техническія условія на поставку его припоровлены къ лучшему сорту мѣстнаго сала.

Остальные смазочные матеріалы, какъ мазуть, минеральное и цилиндрическое масло, приобрѣтаются въ Европейской Россіи и за образецъ техническихъ условій ихъ поставки взяты техническія условія другихъ дорогъ Европейской Россіи.

100. Какіе матеріалы приобрѣтаются непосредственно сл. тяги?

100. Сл. тяги никакихъ матеріаловъ для своихъ нуждъ не приобрѣтаетъ. Всѣ матеріалы приобрѣтаются непосредственно матеріальной сл., сл. же тяги участвуетъ только въ коммисіяхъ по приемкѣ матеріаловъ и устанавливаетъ годовыя нормы расхода матеріаловъ и запасныхъ частей для сл. тяги.

101. Правила отсортровки негодныхъ или вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ отчужденія.

101. Негодныя или вышедшія изъ употребленія запасныя части передаются въ главные матеріальные склады. Каждые три года производится провѣрка матеріальныхъ складовъ, отсортировываются отдѣльно негодныя части, которыя при отсутствіи возможности выгодной передѣлки, поступаютъ въ продажу съ аукціона, части же, вышедшія изъ употребленія, сначала предлагаются черезъ Управление ж. д. другимъ дорогамъ, гдѣ имѣется соотвѣтственный подвижной составъ, а затѣмъ уже, при невозможности передачи ихъ, продаются съ аукціона.

102. Чѣмъ занимается техническая контора сл. тяги?

102. Техническая контора сл. тяги изготовляетъ проекты и расчеты усиленія оборудованія мастерскихъ и депо и установки предметовъ оборудованія, вырабатываетъ и изготовляетъ планы и раамѣры зданій и пристроекъ къ мастерскимъ и депо, по которымъ сл. пути уже детализуетъ ихъ, изготовляетъ проекты конструктивныхъ измѣненій въ подвижномъ составѣ, выработанныя практикой преимущественно къ особымъ условіямъ Сибирской ж. д., изготовляетъ чертежи для заказа заводамъ частей подвижного состава.

Въ настоящее время контора занята расчетомъ и проектированіемъ усиленія мастерскихъ и депо при устройствѣ второго пути Омскъ-Инокентьевская, а также провѣркой расчетовъ и проектовъ сооружений для сл. тяги, изготовляемыхъ управленіемъ по переустройству горныхъ участковъ Сибирской ж. д.

103. Распределе-
ние и специализація
ремонтных мастер-
ских.

103. На Сибирской ж. д. имѣются плавныя мастерскія въ Омскѣ и Красноярскѣ. Отдѣльной специализаціи главныя мастерскія не имѣютъ, онѣ служатъ, для капитальнаго ремонта паровозовъ, для капитальнаго и средняго ремонта вагоновъ и для изготовленія запасныхъ частей подвижнаго состава.

Кромѣ того, на дорогѣ имѣются при всѣхъ коренныхъ депо ремонтныя мастерскія для текущаго ремонта и подъѣмки паровозовъ и для текущаго ремонта вагоновъ.

При коренныхъ депо Челябинскѣ, Иннокентьевская и при обратномъ депо Томскѣ имѣются специальныя малыя вагонныя мастерскія для средняго ремонта и періодическаго осмотра вагоновъ.

Въ настоящее время главныя мастерскія исполняютъ работы для другихъ службъ дороги, производятъ ремонтъ вѣсовъ, инвентаря сл. движенія и частей гражданскихъ сооружений, путевыхъ инструментовъ и проч.

104. Оборудование
мастерскихъ новыми
станками и орудіями.

104. Оборудование мастерскихъ новыми быстроходными станками, турбо-динамо и прочими новыми орудіями, недавно появившимися на русскомъ рынкѣ, предполагается произвести теперь при усиленіи оборудованія мастерскихъ за счетъ кредитовъ по устройству 2-го пути.

105. Въ какой мѣ-
рѣ правильно и съ
хозяйственной точки
зрѣнія выгодно су-
ществующее распо-
ложение депо, и не
имѣется ли въ виду
болѣе выгоднаго
расположенія?

105. Существующее расположеніе депо съ хозяйственной точки зрѣнія правильное и выгодное за исключеніемъ только кореннаго депо Боготоль и обратнаго депо Черноурѣчинская.

Коренное депо Боготоль обслуживаетъ паровозами поѣзда до Черноурѣчиной и обратно, между тѣмъ на этомъ перегонѣ имѣются два разнородныхъ участка дороги, а именно: отъ Боготола до Ачинска равнинной участокъ, съ подъемами въ 0,008, и отъ Ачинска до Черноурѣчинской горный участокъ съ подъемами въ 0,015. Вслѣдствіе этого, используя на первомъ участкѣ всю силу тяги паровозовъ, приходится для прохожденія по 2-му участку имѣть въ Ачинскѣ подталкивающіе паровозы для доведенія всего состава поѣзда до Черноурѣчинской, т. е., приходится на промежуточной ст. Ачинскѣ имѣть отдѣльное паровозное хозяйство, что крайне невыгодно.

Съ переустройствомъ горнаго участка въ равнинный и передачу его въ эксплуатацію, недостатокъ этотъ устраняется.

Болѣе выгоднаго расположенія депо въ виду не имѣется.

106. Не слѣдуетъ
ли совмѣстить долж-
ности кондукторовъ,
обслуживающихъ то-
варные поѣзда, и
смазчиковъ?

106. На Сибирской ж. д. поѣздной смазчикъ есть вмѣстѣ съ тѣмъ въ пути между депо и кондукторъ тормозильщикъ и исполнѣ подчиняется главному кондуктору поѣзда; разница лишь въ томъ, что смазчики товарныхъ поѣздовъ смѣняются вмѣстѣ съ паровозной бригадой и считаются частью этой бригады. При-

числить же смазчиковъ къ кондукторской бригадѣ, чтобы они смѣнялись вмѣстѣ съ этою послѣдней, неудобно.

Смазчики находятся въ вѣдѣніи сл. тяги, надзоръ за ними со стороны осмотрициковъ вагоновъ и другихъ агентовъ тяги, имѣющихъ въ каждомъ коренномъ и обратномъ депо, будетъ интенсивнѣе при существующемъ порядкѣ, чѣмъ въ томъ случаѣ, если они будутъ смѣняться вмѣстѣ съ кондукторской бригадой, мѣсто смѣны которыхъ бываетъ и на станціяхъ безъ депо.

107. Какой способъ смазыванія представляется наиболее удобнымъ: станционными ли служащими, или поѣздными?

107. На Сибирской ж. д., какъ выше указано, практикуется способъ смазки вагоновъ поѣздными смазчиками. Никакихъ нежелательныхъ явленій и неудобствъ способъ этотъ не вызываетъ.

Смазка подвижного состава станционными служащими имѣетъ неудобства въ отношеніи надзора за подвижнымъ составомъ въ пути и въ отношеніи надзора за работой самихъ смазчиковъ. Сверхъ того, она вызоветъ необходимость имѣть лишняго кондуктора-тормозильщика.

108. Какія выгоды или неудобства представляетъ подчиненіе мастерскихъ начальникамъ сл. тяги?

108. Данный вопросъ обсуждался въ XXVII совѣщательномъ сѣздѣ представителей сл. подвижного состава и тяги въ 1909 г. Сѣздъ этотъ пришелъ къ исполнѣ вѣрному заключенію, а именно, — къ заключенію о невозможности выдѣленія мастерскихъ изъ вѣдѣнія сл. тяги, (стр. 7 пун. III, свода заключеній XXVII совѣщательнаго сѣзда).

109. Какъ определяются нормы вознагражденія агентовъ сл. тяги? Соотношеніе окладнаго содержанія и сдѣльныхъ платъ. Какъ регулируется заработокъ?

109. Нормы вознагражденія штатныхъ служащихъ опредѣляются въ зависимости отъ смѣтныхъ ассигнованій, при чемъ отъ личнаго достоинства работы того или другого агента зависитъ и назначеніе низшей или высшей нормы изъ предусмотрѣнныхъ смѣтой.

При замѣщеніи поденными служащими штатныхъ должностей вознагражденіе поденныхъ служащихъ не можетъ быть выше низшей нормы, предвидѣнной штатнымъ расписаніемъ.

Норма вознагражденія поденныхъ мастеровыхъ опредѣляется мѣстнымъ начальникомъ мастерскихъ или участка тяги по сданной мастеровымъ пробѣ. Съ теченіемъ времени норма можетъ быть повышена въ зависимости отъ качества и продуктивности работы каждаго мастерового.

Норма вознагражденія поденныхъ рабочихъ опредѣляется въ зависимости отъ рыночной цѣны на рабочія руки въ данной мѣстности.

Вознагражденіе за вечернія и сверхурочныя работы установлено такимъ образомъ, чтобы оно не превышало 50% получаемого оклада содержанія.

Вознагражденіе же за сдѣланныя работы мастеровымъ ремонтныхъ мастерскихъ можетъ и превышать 50% ихъ окладнаго

заработка. Но подобные случаи служат поводомъ къ пересмотру расцѣнокъ, установленныхъ на данную работу.

Въ отношеніи поденныхъ мастеровыхъ и рабочихъ заработокъ регулируется такимъ образомъ, чтобы въ теченіе мѣсяца не получалось больше 40 платныхъ рабочихъ дней.

Е. По службѣ движенія.

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использования подвижного состава, въ частности:

а) къ своевременной осведомленности о положеніи инвентаря на отдѣльных участкахъ линій;

б) къ выдѣленію излишнихъ для движенія товарныхъ вагоновъ въ особые парки;

в) къ специализации 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 допускаемую продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ и число товарныхъ вагоновъ.

110. А) Сибирская ж. д. въ административномъ отношеніи по сл. движенія дѣлится на 5 линейныхъ отдѣленій, между которыми, въ зависимости отъ работы каждаго изъ отдѣленій, и распредѣленъ весь инвентарь вагоновъ, находящихся въ вѣдѣніи сл. движенія, т. е. такъ называемый рабочій инвентарь.

Регулировка этого инвентаря между отдѣленіями при измѣненіи характера и размѣровъ перевозокъ производится распоряженіемъ начальника сл. движенія.

Каждое изъ линейныхъ отдѣленій разсматривается, какъ самостоятельный эксплуатационный участокъ; переходъ съ отдѣленія на отдѣленіе крытыхъ вагоновъ и платформъ происходитъ въ обмѣнъ, съ подраздѣленіемъ на груженые и порожние; переходъ же спеціального подвижного состава производится сверхъ обмѣна, съ подраздѣленіемъ такихъ вагоновъ на ледники, углярки, цистерны и остальные спеціальныя.

Указанный обмѣнъ ведется на пограничныхъ станціяхъ отдѣленій, при чемъ всѣ вагоны, прибывшіе на станціи, находящіяся въ вѣдѣніи даннаго отдѣленія, считаются принятыми на это послѣднее, вагоны же отправленные со станцій даннаго отдѣленія считаются сданными на сосѣднее отдѣленіе.

Начальники отдѣленій являются ответственными за правильную утилизацию находящагося въ ихъ распоряженіи подвижного состава, при чемъ всѣ распоряженія относительно снабженія станцій порожними вагонами, уборки съ таковыхъ какъ груженыхъ, такъ и порожнихъ и всякое вообще перемѣщеніе инвентаря въ предѣлахъ отдѣленія производится не иначе, какъ по указаніямъ начальника отдѣленія.

Для того, чтобы начальники отдѣленій могли имѣть свѣдѣнія, необходимыя для своевременнаго распредѣленія подвижного состава и провозочныхъ приспособленій, установленъ слѣдующій порядокъ:

1) Каждая станція ежедневно сообщаетъ начальнику отдѣленія свѣдѣнія: а) объ оборотѣ частныхъ и хозяйственныхъ грузовъ, наличіи брезентовъ, мѣшковыхъ и хлѣбныхъ цитовъ—по окончаніи операций товарнаго двора и б) о наличіи подвижного состава—въ 4 часа дня петербургскаго времени.

2) Станціи коренныхъ и оборотныхъ депо, кромѣ того,

сообщают начальникамъ отдѣлений по телеграфу свѣдѣнія о числѣ прибывшихъ и отправленныхъ за сутки поѣздовъ и прослѣдовавшихъ въ нихъ вагоновъ.

Эти свѣдѣнія, будучи сгруппированы въ вѣдомость наличія и потребности вагоновъ на отдѣленіи, служатъ для начальниковъ отдѣлений тѣмъ матеріаломъ, по которому они слѣдятъ за выполніемъ работы назначенныхъ на данный періодъ постоянныхъ поѣздовъ, дѣлаютъ назначеніе, въ случаѣ надобности, дополнительныхъ поѣздовъ и даютъ наряды распорядительнымъ станціямъ о направленіи порожнихъ вагоновъ на промежуточные станціи.

Уборка порожнихъ вагоновъ, освободившихся изъ-подъ выгрузки и, за неимѣніемъ груза, не загруженныхъ, производится на основаніи распоряженій начальниковъ отдѣлений о направленіи вообще порожнихъ вагоновъ на данномъ участкѣ.

Предоставляя каждому начальнику отдѣленія распоряжаться въ предѣлахъ его отдѣленія имѣющимся у него рабочимъ инвентаремъ, управленіе сл. движенія оставляетъ за собою возможность контроля распорядительной дѣятельности начальниковъ отдѣлений, для какой цѣли каждый начальникъ отдѣленія свѣдѣнія о наличіи подвижного состава общимъ итогомъ сообщаетъ ежедневно, по телеграфу, по установленной формѣ, въ техническій отдѣлъ сл. движенія съ такимъ расчетомъ, чтобы таковыя были получены не поздне 6 часовъ утра петербургскаго времени слѣдующаго дня. Полученныя свѣдѣнія разносятся по своднымъ вѣдомостямъ и служатъ управленію матеріаломъ для наблюденія за распоряженіями начальниковъ отдѣлений.

Б) Во время незначительныхъ по размѣрамъ перевозокъ избытокъ вагоновъ выдѣляется въ такъ называемый „неприкосновенный запасъ“.

Количество вагоновъ, могущихъ быть выдѣленными въ „неприкосновенный“ запасъ, опредѣляется центральнымъ управленіемъ сл. движенія, которое, на основаніи работы дороги, руководствуясь данными о количествѣ принятыхъ съ сосѣднихъ дорогъ груженыхъ вагоновъ, размѣрами собственной погрузки и среднимъ оборотомъ вагона, исчисляетъ періодически необходимое количество вагоновъ для предполагаемыхъ перевозокъ на предстоящій мѣсяцъ. По вычетѣ опредѣленнаго, такимъ образомъ, количества вагоновъ изъ находящагося въ распоряженіи сл. движенія вагоннаго инвентаря, получается излишекъ вагоновъ, который выдѣляется въ „неприкосновенный“ запасъ.

Выдѣленные въ „неприкосновенный“ запасъ вагоны размѣщаются распоряженіемъ центральнаго управленія сл. движенія по станціямъ на стоянку, при чемъ выборъ станцій для стоянки такихъ вагоновъ дѣлается по соглашенію съ начальниками отдѣлений.

Если начальникъ отдѣленія соотвѣтственно дѣйствительной потребности даннаго времени можетъ увеличить запасъ вагоновъ, то онъ доноситъ центральному управленію сл. движенія для принятія этихъ вагоновъ на учетъ.

Пользованіе вагонами, выдѣленными въ „неприкосновенный“ запасъ, можетъ имѣть мѣсто только при дѣйствительной потребности и не иначе какъ съ особаго, на каждый разъ, разрѣшенія начальника сл. движенія.

В) Для того, чтобы: 1) отдѣлить обращеніе вагоновъ, слѣдующихъ на короткое разстояніе, отъ вагоновъ дальняго слѣдованія, 2) уменьшить задержки поѣздовъ дальняго слѣдованія, вызываемыя прицѣпками и отцѣпками вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ, и 3) уменьшить маневровую работу съ поѣздами на промежуточныхъ станціяхъ, на Сибирской ж. д. всѣ могущіе быть въ обращеніи товарные поѣзда малой скорости и товароускоренные (за исключеніемъ специальныхъ: воинскихъ, переселенческихъ и масляныхъ) подраздѣляются на слѣдующія категоріи: а) транзитные, б) сквозные, в) участковые, г) мѣстные и д) сборные.

Транзитные поѣзда служатъ для перевозки грузовъ отъ одного конечнаго пункта дороги до другого (Челябинскъ-Инокументьевская и обратно).

Сквозные поѣзда служатъ для перевозки грузовъ насквозь не менѣе какъ по двумъ распорядительнымъ участкамъ.

Участковые поѣзда перевозятъ грузы по назначенію не ближе первой попутной распорядительной станціи.

Мѣстные поѣзда служатъ для подачи съ распорядительныхъ станцій на промежуточные своего распорядительнаго участка груженыхъ вагоновъ по назначенію, порожнихъ по нарядамъ и уборки съ этихъ послѣднихъ отработанныхъ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ.

Сборные поѣзда предназначены для обслуживанія всѣхъ промежуточныхъ станцій одного сортировочнаго района какъ въ отношеніи сбора съ таковыхъ тѣхъ мелочныхъ грузовъ, количество которыхъ оказалось недостаточнымъ для составленія самостоятельнаго сборнаго вагона одной изъ установленныхъ категорій, такъ и въ отношеніи раздачи подобныхъ мелочныхъ отправокъ, слѣдующихъ на промежуточные станціи даннаго сортировочнаго района, а также для обслуживанія всѣхъ станцій даннаго сортировочнаго района по сбору и раздачѣ вагоновъ, которые не были соотвѣтственно помѣщены въ поѣзда вышеуказанныхъ категорій.

Упомянутая специализація поѣздовъ естественно связана и съ соотвѣтствующей специализаціей товарныхъ вагоновъ, предназначенныхъ подъ перевозку мелочныхъ грузовъ, преслѣдующей:

1) отдѣленіе перевозки грузовъ, слѣдующихъ на короткое

разстояніе, отъ грузовъ дальняго слѣдованія;

2) устраненіе задержекъ грузовъ дальняго слѣдованія, вызываемыхъ догрузками и отгрузками на промежуточныхъ станціяхъ;

3) уменьшеніе числа вскрытій вагоновъ, слѣдующихъ за пломбами станцій, и

4) устраненіе, по возможности, вскрытій вагоновъ, предусмотрѣннаго §§ 44, 56 и приложеніемъ № 42 къ § 19 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, при передачѣ ихъ на сосѣднія дороги.

Количество мелочныхъ грузовъ, признаваемое достаточнымъ для образованія самостоятельнаго сборнаго вагона, считается такое, при которомъ сборный вагонъ загруженъ:

а) до полной его подъемной силы,

б) до полной его вмѣстимости или, наконецъ,

в) загруженъ „нормально“, при чемъ послѣднее разрѣшается только въ исключительныхъ случаяхъ недостатка соответствующихъ грузовъ.

Нормально загруженнымъ вагонъ считается: во-первыхъ, когда въ немъ содержится грузовъ не менѣе 250 пудовъ,

во-вторыхъ, когда въ немъ содержится грузовъ, хотя и меньше 250 пудовъ, но грузы эти, по свойствамъ ихъ, не могутъ быть уложены въ нѣсколько ярусовъ, специально же приспособленныхъ вагоновъ не имѣется, и приспособленіе таковыхъ не предусмотрено,

и, наконецъ, когда заключающіеся въ вагонѣ грузы занимаютъ $\frac{3}{4}$ его вмѣстимости.

Сортировочными станціями на Сибирской ж. д. назначены Челябинскъ, Ново-Николаевскъ-пассажирскій, Красноярскъ и Иннокентьевская; станціями этими вся линія раздѣлена на три сортировочныхъ раіона: 1) Челябинскъ-Ново-Николаевскъ, 2) Ново-Николаевскъ-Красноярскъ и 3) Красноярскъ-Иннокентьевская.

Каждый изъ этихъ раіоновъ подраздѣляется на нѣсколько сортировочныхъ участковъ.

Установивъ специализацію сборныхъ вагоновъ, Сибирская ж. д. дѣлитъ сборные вагоны на:

- 1) транзитные,
- 2) прямые,
- 3) общіе,
- 4) спеціальныя,
- 5) участковыя.

„Транзитные“ вагоны формируются изъ мелочныхъ грузовъ, имѣющихъ назначеніе на чужія дороги; „прямые“ вагоны формируются изъ мелочныхъ отправокъ, имѣющихъ назначеніе на какую-либо одну станцію своей дороги, безразлично, находится ли она въ предѣлахъ чужихъ раіоновъ, или своего; „общіе“ вагоны формируются изъ мелочныхъ грузовъ, имѣющихъ назна-

ченіе на разныя станціи чужихъ сортировочныхъ районовъ; „спеціальныя“ вагоны формируются изъ тѣхъ мелочныхъ грузовъ, которые не могутъ быть, по своимъ свойствамъ, помѣщены вмѣстѣ съ остальными грузами; „участковые“ вагоны формируются исключительно сортировочными станціями изъ мелочныхъ грузовъ, имѣющихъ назначеніе на станціи своего сортировочнаго района, при чемъ для каждаго сортировочнаго участка долженъ быть составленъ особый участковый вагонъ, если количество имѣющагося груза не менѣе 150 пудовъ, если менѣе, то формируется одинъ на два сосѣднихъ сортировочныхъ участка.

Участковые сборные вагоны отправляются въ сопровожденіи особыхъ раздатчиковъ, за замками послѣднихъ, которымъ грузы на сортировочныхъ станціяхъ сдаются натурою. Опытъ показалъ, что подобная сортировка сборныхъ грузовъ значительно ускорила доставку мелочныхъ отправокъ, ибо задержка на сортировочной станціи во много разъ покрывается, при дальнѣйшемъ слѣдованіи, отъ устранения необходимости отцѣпокъ вагоновъ по станціямъ назначенія для отгрузокъ и провѣрки остающагося въ вагонѣ груза.

Г) Вліяніе на ускореніе перевозки грузовъ, принятая система сортировки мелочныхъ отправокъ является еще и мѣропріятіемъ, способствующимъ повышенію средней нагрузки вагона.

По отчетнымъ даннымъ за 1909 годъ о работѣ сортировочной платформы ст. Челябинскъ оказывается, что средняя нагрузка сборнаго вагона, поступающаго съ дорогъ сѣти, т. е. до сортировки, была—293 пуда, а послѣ сортировки—394 пуда (поднялась на 34%). Благодаря этому обстоятельству, при средней суточной переработкѣ до 87 сборныхъ вагоновъ (въ періодъ усиленнаго движенія грузовъ въ Сибирь оно доходитъ до 160 вагоновъ въ день) среднее суточное (за годъ) количество освобождаемыхъ при сортировкѣ вагоновъ равняется 26 или до 780 въ мѣсяцъ.

Параллельно съ введеніемъ строгой специализаціи поѣздовъ и вагоновъ на Сибирской ж. д. съ 1-го марта 1909 года былъ введенъ и новый порядокъ опредѣленія составовъ переселенческихъ, товаро-ускоренныхъ, товарныхъ и рабочихъ поѣздовъ не по числу груженыхъ осей, какъ практиковалось раньше, а по дѣйствительному полному вѣсу груза и тары вагона, въ зависимости отъ профиля участка, времени года и типа ведущаго паровоза, на основаніи особо выработанныхъ и преподанныхъ для руководства нормъ предѣльнаго вѣса поѣздовъ разныхъ категорій и нормъ вѣса тары вагона, въ зависимости отъ рода вагона и степени его загрузки.

Результатомъ этой мѣры, въ связи съ сортировкой грузовъ, явилось повышеніе средняго полезнаго вѣса товарнаго поѣзда съ

11810 пудовъ (въ 1908 г.) до 12880 пудовъ (въ 1909 г.), т. е. на 9%.

Д) Какъ было уже сказано выше, составы товарныхъ поѣздовъ на Сибирской ж. д., въ зависимости отъ профиля участка, времени года и типа ведущаго паровоза, опредѣляются для каждаго участка дороги полнымъ вѣсомъ груза вагоновъ и тары ихъ, при чемъ данныя нормы, соответственно скорости хода товарныхъ и товаро-ускоренныхъ поѣздовъ, различны для того и другого рода поѣздовъ. Число обслуживаемыхъ тормозовъ въ поѣздѣ рассчитывается не по вѣсу поѣзда, а по дѣйствительному числу осей груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, на основаніи § 87 Правиль техническихъ эксплуатаціи. Что же касается возможнаго вліянія принятаго соотношенія нормъ нагрузки поѣздовъ съ допущенными скоростями движенія на работу паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ, то вліяніе это таково, что при существующемъ расположеніи пунктовъ смѣны бригадъ, обслуживание послѣдними поѣздовъ не выходитъ изъ предѣловъ нормъ службы паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ, допускаемыхъ Правилами технической эксплуатаціи.

111. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней; взимается ли плата за простой при невыгрузкѣ въ праздничные дни?

111. На Сибирской ж. д. пріемъ и выдача грузовъ большой и малой скоростей, согласно постановленію Г. Министра Путей Сообщенія отъ 17 марта 1904 г. № 12508, объявленнаго по Сибирской ж. д. приказомъ № 102 отъ 19 мая 1904 г., производится: *въ будни:*

съ 1 апрѣля—по 30 сентября—съ 7 час. утра до 6 час. вечера,
съ 1 октября по 31 марта—съ 8 час. утра до 4 час. вечера,
съ перерывомъ отъ 12 час. до 1 часа.

Въ воскресные и праздничные дни:

съ 8 час. утра до 12 час. дня.

На основаніи распоряженія Управленія ж. д., объявленнаго въ Сборникѣ тарифовъ № 1092 циркуляромъ отъ 6/7 сентября 1899 г. за № 35360, теченіе сроковъ какъ платнаго, такъ и бесплатнаго храненія грузовъ приостанавливается только на тѣ воскресные и праздничные дни, въ которые пріемъ и выдача грузовъ не производится вовсе, въ остальные же воскресные и праздничные дни, т. е. въ которые станціи открыты для пріема и выдачи грузовъ, теченіе сроковъ для бесплатнаго и платнаго храненія не приостанавливается.

Согласно извѣщенію № 14167, опубликованному въ Сборникѣ тарифовъ № 2113, нагрузку и выгрузку на всѣхъ станціяхъ Сибирской ж. д. съ 1 апрѣля 1910 г., впредь до измѣненія, допускается производить: 1) въ предѣлахъ товарнаго двора въ часы открытія станціи для товарныхъ операцій и 2) внѣ товарнаго двора, но въ предѣлахъ станціонныхъ площадей—съ 1 апр. по 1 авг. съ 5 часовъ утра до 5 час. дня ежедневно, кромѣ дней

Новаго Года, Богоявленія, Благовѣщенія, Воскресенія Сырной недѣли, 1 и 2 дня Пасхи, дня Св. Троицы, Воздвиженія, 1 и 2 дня Рождества Христова, когда станціи закрыты для всѣхъ грузовыхъ операций.

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованию паровозовъ разной мощности и для достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

112. Указанный въ отвѣтъ на вопросъ 110-й порядокъ отправленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу признается наиболѣе дѣйствительной мѣрой къ урегулированію составовъ поѣздовъ для наилучшаго использования тяговой силы паровозовъ той или другой мощности.

Описанная же въ отвѣтъ на вопросъ 110-й специализація поѣздовъ, составленіе сборныхъ поѣздовъ въ порядкѣ отцѣпокъ по станціямъ и транзитныхъ такимъ образомъ, чтобы ядро этихъ поѣздовъ отвѣчало нормѣ горныхъ участковъ, требующихъ уменьшенія состава, обеспечиваютъ возможный минимумъ пересоставленія поѣздовъ.

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ?

113. Пробѣги паровозовъ безъ поѣздовъ допускаются только въ случаяхъ крайней необходимости. (Вызываются они непарностью движенія, приѣмомъ скорыхъ поѣздовъ, обкаткою, пересылками паровозовъ съ одного участка тяги на другой для ремонта въ горячемъ состояніи и т. п.). Для устраненія излишнихъ пробѣговъ паровозовъ и для возможности правильного руководства оборотомъ ихъ, завѣдываніе послѣднимъ на Сибирской ж. д. поручено начальникамъ отдѣленій сл. движенія, которые, пользуясь получаемыми отъ начальниковъ участковъ тяги и оборотныхъ депо данными о наличіи паровозовъ исправныхъ, больныхъ и въ запасѣ и составленнымъ графикомъ оборота паровозовъ, выясняютъ общее положеніе паровозовъ на участкахъ тяги и, на основаніи полученныхъ одновременно съ этимъ отчетныхъ данныхъ со станцій о наличіи подвижного состава, ожидающаго включенія въ соответственные поѣзда, дѣлаютъ надлежащія распоряженія по назначенію поѣздовъ и обороту паровозовъ.

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ наиболѣе выгоднѣйшемъ использовании парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ?

114 и 115. Въ настоящее время разрабатывается положеніе о преміяхъ за утилизацію подвижного состава, которое и будетъ введено въ дѣйствіе, какъ мѣра, преслѣдующая заинтересованіе служащихъ въ наиболѣе выгоднѣйшемъ использовании парковъ товарныхъ вагоновъ и паровозовъ.

115. Какія преміи установлены по сл. движенія? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

116. Какими соображениями руководятся при определении рода, числа и состава пассажирских поѣздов?

116. Родъ, число и составъ пассажирскихъ поѣздовъ устанавливается въ зависимости отъ потребности транзитнаго и мѣстнаго пассажирскаго движенія, данныхъ о населенности поѣздовъ, потребностей перевозки почты, войскъ и арестантовъ, а также размѣра перевозокъ пассажирской и большой скорости.

117. Чѣмъ гарантируется правильная выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удовлетворяются мѣстные потребности пассажировъ?

117. Графики хода поѣздовъ составляются въ зависимости отъ установленныхъ скоростей движенія поѣздовъ, отъ величинъ стоянокъ по станціямъ, обусловливаемыхъ потребностями, какъ техническаго, такъ и коммерческаго характера, а также отъ зависимости отъ тѣхъ согласованій, которыя устанавливаются въ узлахъ на стѣздахъ по расписанію. Размѣрами существующаго пассажирскаго движенія потребности мѣстныхъ пассажировъ удовлетворяются полностью.

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

118. Движеніе транзитныхъ, сквозныхъ и мѣстныхъ товарныхъ поѣздовъ совершается на Сибирской ж. д. по заранее составленнымъ расписаніямъ, сборные же товарные поѣзда слѣдуютъ безъ расписанія,—по поѣзднымъ подорожнымъ. При этомъ во все время слѣдованія первыхъ между сосѣдними распорядительными, а вторыхъ—между сосѣдними сортировочными станціями, таковыя сохраняютъ тотъ номеръ, подъ которымъ они отправлялись съ предыдущей распорядительной или сортировочной станціи.

119. Организация статистики движенія. Способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ ответственности ихъ за результаты ихъ работы.

119. Въ отдѣлѣ статистики сл. движенія сосредоточена разработка слѣдующихъ данныхъ:

А) Вытекающихъ изъ внутренней работы подвижнаго состава:

1) учетъ пробѣга поѣздовъ, вагоновъ и осей съ составленіемъ мѣсячныхъ и годового отчетовъ о работѣ подвижнаго состава;

2) исчисленіе поверстной преміи кондукторамъ за сопровожденіе поѣздовъ;

3) учетъ простоя вагоновъ по станціямъ;

4) учетъ работы маневровыхъ паровозовъ и

5) учетъ воинскихъ приспособленій въ вагонахъ, приспособленныхъ для перевозки людей и лошадей.

Б) Вытекающихъ изъ соглашения между русскими желѣзными дорогами о взаимномъ пользованіи товарными вагонами и особыхъ частныхъ соглашеній Сибирской ж. д. съ Самаро-Златоустовской, Пермской и Забайкальской ж. д.

1) Разноска по книгамъ обмѣна №№ вагоновъ, переданныхъ и принятыхъ на передаточныхъ пунктахъ въ Челябинскѣ и Ишюкентьевской, по карточной системѣ.

2) Учетъ оборота вагоновъ срочнаго возврата по § 7—12 Соглашенія.

3) Учетъ шитовъ, рѣшетокъ, брезентовъ и колець, переходящихъ на сосѣднія дороги по особымъ правиламъ, помѣщеннымъ въ отдѣлѣ IV Соглашенія.

4) Разработка данныхъ ежегодной переписи вагоновъ по особымъ правиламъ, помѣщеннымъ въ отдѣлѣ IV Соглашенія и участіе въ сѣздахъ по переписи вагоновъ.

5) Дѣлопроизводство о вагонахъ, перешедшихъ на сосѣднія дороги безъ записи въ документы обмѣна, и истребованіе такихъ вагоновъ по § 40 Соглашенія.

6) Дѣлопроизводство по арендѣ вагоновъ на основаніи особыхъ правилъ, помѣщенныхъ въ отдѣлѣ IV Соглашенія.

7) Дѣлопроизводство о разбитыхъ вагонахъ, возмѣщеніе и истребованіе такихъ вагоновъ по § 70 Соглашенія.

Пробѣгъ поѣздовъ и вагоновъ исчисляется въ поѣздо-верстахъ, вагоно-верстахъ и осе-верстахъ за каждый мѣсячный періодъ отдѣльно. Исчисленіе производится по путевымъ журналамъ, съ распредѣленіемъ пробѣга по тяговымъ участкамъ и группировкой по роду поѣздовъ, по роду вагоновъ и состоянію вагоновъ (грузные, порожніе).

Исчисленныя данныя послѣ сводки помѣщаются въ, такъ называемомъ, мѣсячномъ отчетѣ № 3 (о грузовомъ движеніи и работѣ подвижнаго состава) и въ годовомъ отчетѣ о работѣ подвижнаго состава и службѣ, кромѣ того, основаніемъ для исчисленія подвижныхъ кредитовъ по всѣмъ текущимъ расходамъ, зависящимъ отъ движенія. Разработка данныхъ о пробѣгѣ подвижнаго состава заключается въ выборкѣ по каждому роду вагоновъ и сводкѣ ихъ, послѣ чего каждый путевой журналъ перевѣряется лицомъ, не участвовавшимъ въ первоначальной работѣ и заносится имъ въ особую статистическую таблицу (вѣдомость), по которой производится дальнѣйшая группировка данныхъ.

Для заинтересованія служащихъ въ наиболѣе выгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ въ ближайшемъ будущемъ, какъ было уже сказано, предполагается установить премія за лучшую утилизацію подвижнаго состава.

Предполагается установить четыре премія: за наиболѣе успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ, наиболѣе ускоренное обращеніе товарныхъ поѣздовъ, наилучшую утилизацію маневровыхъ паровозовъ и за успѣшное составленіе поѣздовъ дальняго слѣдованія.

Способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію

объ ответственности за результаты ихъ работы вытекаетъ изъ положенія о преміяхъ. Всякій агентъ по движенію, участвующій въ преміяхъ, получаетъ денежное вознагражденіе или лишается его, въ прямой зависимости отъ результатовъ его работы, для оцѣнки которой установлены двѣ нормы: максимальная и минимальная. Превышеніе максимальной нормы влечетъ выдачу преміи, работа въ предѣлахъ между минимальной и максимальной—не даетъ ничего, работа, стоящая ниже минимальнаго уровня,—влечетъ вычеты изъ преміи и даже административныя взысканія.

Сверхъ того, о всѣхъ случаяхъ установленной виновности опредѣленныхъ агентовъ и о наложенныхъ на нихъ административныхъ взысканіяхъ, помимо непосредственнаго увѣдомленія виновнаго черезъ его ближайшаго начальника, объявляется по линіи ежемѣсячными циркулярами по сл. движенія.

Исчисленіе поверстной преміи кондукторамъ за сопровожденіе поѣздовъ производится на основаніи удостовѣренныхъ дежурными по станціи записей каждой отдѣльной поѣздки въ особія поверстные книжки. Кругъ работы по исчисленію преміи состоитъ въ слѣдующемъ: по поверстной книжкѣ опредѣляется разстояніе каждой поѣздки, а затѣмъ и общее ихъ протяженіе; расцѣнивается стоимость поѣздки каждаго кондуктора по опредѣленной ставкѣ въ зависимости отъ его служебнаго ранга, и на основаніи полученныхъ результатовъ составляются платежныя списки, при чемъ отдѣломъ статистики опредѣляется и размѣръ удержаній въ пенсіонный капиталъ по каждому отдѣльному платежу.

Въ качествѣ контрольнаго органа по вагонному хозяйству отдѣлъ статистики производитъ разработку данныхъ: а) объ оборотѣ и простоя вагоновъ и б) о маневровой работѣ паровозовъ. Кромѣ того, здѣсь же ведется наблюденіе за правильностью использованія тяговой силы паровозовъ и за своевременностью оборота специальныхъ вагоновъ срочнаго возврата.

Учетъ проста вагоновъ заключается въ сводкѣ суточной работы каждой станціи по обороту вагоновъ. Учетъ этотъ производится по особой отчетной вѣдомости, ежедневно представляемой каждой станціей въ отдѣлъ статистики.

Подобно учету проста вагоновъ, учетъ маневровой работы паровозовъ также заключается въ сводкѣ, но не суточной, а мѣсячной работы на станціяхъ маневровыхъ паровозовъ съ цѣлью опредѣлить количество переработанныхъ вагоновъ на паровозочастъ, отдѣльно на каждой станціи, гдѣ производилась работа.

Наблюденіе за использованіемъ тяговой силы поѣздныхъ паровозовъ ведется по особымъ вѣдомостямъ о вѣсѣ поѣзда, составляющимъ приложеніе къ путевому журналу; оно заключается въ сопоставленіи дѣйствительнаго вѣса поѣзда съ ука-

занными въ таблицахъ нормами, въ зависимости: отъ рода подвижного состава, входящаго въ составъ поѣзда, профиля участка и времени года.

Учетъ воинскихъ приспособленій находящихся въ вагонахъ, приспособляемыхъ для перевозки людей, производится отдѣломъ статистики на основаніи особыхъ правилъ, преподанныхъ приказомъ по дорогѣ отъ 5 авг. 1904 г. за № 165. Учетъ установленъ въ цѣляхъ огражденія этихъ съемныхъ приспособленій отъ случайной потери или умышленнаго расхищенія. Онъ заключается въ наблюденіи за тѣмъ, чтобы находящіяся въ вагонахъ воинскія приспособленія при переходѣ отъ одного лица къ другому принимались полностью и чтобы всякая обнаруживаемая недостача устанавливалась актомъ и возмѣщалась казнѣ за счетъ виновныхъ лицъ. Наблюденіе ведется по особымъ накладнымъ, сопровождающимъ приспособленные вагоны, поступающимъ по окончаніи перевозки въ отдѣлъ статистики. По обороту воинскихъ приспособленій установлена ежемѣсячная отчетность и ежегодная перепись воинскихъ приспособленій, о результатахъ которой сл. движенія совмѣстно со сл. тали доводитъ до свѣдѣнія начальника дороги.

Въ настоящее время учетъ воинскихъ приспособленій рѣшено передать въ техническій отдѣлъ, на основаніяхъ, изложенныхъ въ особомъ вновь выработанномъ приказѣ, который будетъ введенъ въ дѣйствіе въ ближайшемъ будущемъ.

120. Организація
обмѣна и способы
устраненія перехода
вагоновъ безъ запи-
си. Обмѣнъ казен-
ныхъ дорогъ съ ка-
зенными и казенныхъ
съ частными.

120. Сибирская ж. д. производитъ обмѣнъ вагоновъ лишь съ казенными Самаро-Златоустовской и Пермской дорогами на ст. Челябинскъ и съ Забайкальской на ст. Иннокентьевская на основаніи общаго соглашенія о пользованіи вагонами, безъ заявленія о размѣрѣ предстоящаго обмѣна и съ тѣмъ лишь отступленіемъ, что пріемъ и сдача подвижного состава въ техническомъ отношеніи исполняется на ст. Челябинскъ агентами Сибирской, а на ст. Иннокентьевская—агентами Сибирской и Забайкальской дорогъ, такъ какъ обѣ эти станціи находятся въ общемъ пользованіи примыкающихъ къ нимъ дорогъ и обслуживаются—первая агентами Сибирской, а вторая агентами Забайкальской.

Всѣ товарные вагоны, исключая требующихъ большого ремонта, прибывающіе на упомянутыя передаточныя станціи со стороны примыкающихъ къ нимъ чужихъ дорогъ, считаются принятыми на Сибирскую, а прибывающіе по Сибирской—сданными на сосѣднія дороги. Въ качествѣ мѣры, предупреждающей переходъ вагоновъ безъ записки на Забайкальскую ж. д., было установлено списываніе вагоновъ, прослѣдовавшихъ въ четномъ направленіи предшествующую Иннокентьевской депо-скую станцію Подовина, и сличеніе этихъ записей съ обмѣнными

документами въ отдѣлѣ статистики, а начиная съ 1910 года, порядокъ этотъ былъ замѣненъ проведеніемъ всѣхъ вагоновъ, поступающихъ на наши ремонтные пути, находящіяся въ предѣлахъ ст. Иннокентьевская, и обратно, по документамъ обмѣна. По ст. же Челябинскъ въ такой предупредительной мѣрѣ надобности не ощущается. О правилахъ обмѣна, дополняющихъ общее соглашеніе, существуютъ частныя соглашенія Сибирской съ сосѣдними дорогами.

Учетъ обмѣна вагоновъ съ указанными дорогами производится по установленнымъ правилами общаго соглашенія между русскими желѣзными дорогами (отд. 1) техническимъ вѣдомостямъ и актамъ обмѣна. Учетъ производится слѣдующимъ образомъ: техническія вѣдомости сличаются съ актами обмѣна и, по установленіи тождества заключающихся въ обоихъ документахъ данныхъ о количествѣ и родѣ принятаго и сданнаго подвижнаго состава, передаются для составленія статистическихъ карточекъ. Карточки группируются въ послѣдовательномъ порядкѣ нумераціи вагоновъ и передаются для внесенія въ книги обмѣна, гдѣ отмѣчается время приѣма и сдачи вагоновъ, № вагона, инициалы дороги, принявшей или сдавшей вагонъ, и № технической вѣдомости. Повтореніе отмѣтки о приѣмѣ вагоновъ, безъ промежуточной отдачи его на одну изъ сосѣднихъ дорогъ, указываетъ на неправильный его переходъ и служитъ основаніемъ для истребованія того вагона въ порядкѣ § 40 общаго соглашенія и вытекающаго изъ сего денежнаго штрафа.

Данными для наблюденія за своевременнымъ оборотомъ специальныхъ вагоновъ служатъ отмѣтки станцій о прицѣпкѣ и отцѣпкѣ этихъ вагоновъ, дѣлаемая на пакетахъ особой формы, приспособленныхъ для пересылки въ нихъ грузовыхъ документовъ. Документы на грузы, перевозимые въ вагонахъ специальныхъ срочнаго возврата, во все время слѣдованія вагоновъ по Сибирской ж. д. находятся въ этихъ пакетахъ, а затѣмъ, послѣ извлеченія документовъ, пакеты пересылаются, какъ учетный матеріалъ, въ отдѣлъ статистики.

На основаніи отмѣтокъ, сдѣланныхъ станціями на пакетахъ срочнаго возврата, отдѣлъ статистики опредѣляетъ своевременность оборота специальныхъ вагоновъ, требуя недостающія свѣдѣнія дополнительно, и входитъ въ сношеніе съ дорогами-собственницами вагоновъ срочнаго возврата по удовлетворенію ихъ платой за задержку этихъ вагоновъ подъ выгрузкой или по другимъ причинамъ, стремясь всячески оградить свою дорогу отъ незаконныхъ или непомерныхъ требованій и пользуясь для сего имѣющимися свѣдѣніями объ оборотѣ вагоновъ.

Учетъ платовъ, рѣшетокъ, брезентовъ и колець ведется по актамъ обмѣна, составленнымъ на передаточныхъ пунктахъ,

и служить для ежемѣсячныхъ расчетовъ съ дорогами по обороту и взаимному пользованію этими предметами, не касаясь внутренняго обращенія ихъ въ предѣлахъ Сибирской ж. д.

121. Какое участие принимает сл. движенія въ разработкѣ технических потребностей и условий, 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?

121. Сл. движенія принимаетъ участие въ разработкѣ всѣхъ техническихъ потребностей дороги и плана постепеннаго ихъ осуществленія. Всѣ проекты работъ, затрагивающіе вопросы объ увеличеніи пропускной способности перегоновъ и станцій, объ оборудованіи станцій складочными помѣщеніями, вагонными и товарными вѣсами, вопросы о развитіи путевыхъ устройствъ станцій, объ улучшеніи сигнализаци и другихъ техническихъ устройствъ, а также служебныхъ и жилыхъ помѣщеній и проч., разрабатываются по даннымъ и указаніямъ сл. движенія, которая даетъ свое заключеніе о всѣхъ окончательно разработанныхъ проектахъ ранѣе ихъ осуществленія.

Указанная постановка дѣла вполне гарантируетъ правильность и надлежащую послѣдовательность въ удовлетвореніи нуждъ сл. движенія въ предѣлахъ имѣющихся для этого средствъ.

122. Обеспечивается ли въ необходимой мѣрѣ надзоръ за перевозимыми грузами и канія мѣры принимаются къ розыску засланныхъ грузовъ?

122. Веденіе учета принятыхъ къ отправленію грузовъ (за исключеніемъ транзитныхъ) въ сл. оборотъ даетъ возможность получить свѣдѣнія о пропавшихъ грузахъ только спустя два-три мѣсяца послѣ отчетнаго, а о просроченныхъ только тогда, когда уже предъявлена претензія за просрочку. Если сл. движенія будетъ руководствоваться только этими данными, то, совершая фактически перевозки, она, во-первыхъ, будетъ узнавать о дефектахъ въ дѣлѣ перевозокъ, спустя продолжительное время по ихъ совершеніи, и, во-вторыхъ, узнавая объ этихъ дефектахъ, не будетъ имѣть возможности своевременно предупредить пропажу груза или просрочку въ его доставкѣ.

Указанныя условія общи для всѣхъ дорогъ, но особенно они даютъ себя чувствовать на дорогѣ такого протяженія, какъ Сибирская, вытянутой въ одну линію болѣе чѣмъ на 3000 верстъ.

Чтобы выйти изъ этого положенія, чтобы имѣть возможность не только узнавать о пропажѣ груза или просрочкѣ тотчасъ, какъ это случилось, но, самое главное, чтобы имѣть возможность держать принятую къ перевозкѣ отправку на учетѣ во все время ея слѣдованія въ предѣлахъ Сибирской ж. д. и, узнавъ о задержкѣ, сейчасъ же толкнуть отправку къ дальнѣйшему слѣдованію, т. е. другими словами,—для того, чтобы имѣть возможность предупредить самую пропажу отправки или просрочку въ ея доставкѣ, въ 1907 году сл. движенія Сибирской ж. д. введена была особая регистрація грузовъ, заключающаяся въ учрежденіи извѣстнаго числа контрольных пунктовъ (бюро) на линіи и центрального контрольнаго бюро при управленіи сл. движенія.

Линейныя контрольныя бюро установлены на слѣдующихъ станціяхъ: Челябинскъ, Петропавловскъ, Омскъ, Ново-Николаевскъ-пассажи́рскій, Тайга, Красноярскъ, Нижне-Удинскъ и Иннокентьевская.

Станціи эти дѣлятъ всю Сибирскую ж. д. на семь контрольныхъ участковъ; время прохожденія грузами малой скорости каждаго контрольнаго участка разсчитано примѣнительно къ установленнымъ Общимъ Уставомъ нормамъ.

На обязанность линейныхъ бюро возлагается регистрація всѣхъ проходящихъ черезъ него грузовъ, наблюденіе за срочностью доставки ихъ въ предѣлахъ даннаго участка и контроль за правильнымъ веденіемъ тетрадей раздаточныхъ списковъ станціями прилегающихъ контрольныхъ участковъ.

Такимъ образомъ, каждая станція, имѣющая контрольное бюро, является станціей регистрирующей для грузовъ отправляемыхъ ею и станціей контролирующей для грузовъ прибывающихъ къ ней по назначенію или проходящихъ ее.

Регистрація грузовъ на указанныхъ станціяхъ выполняется веденіемъ такъ называемыхъ регистраціонныхъ вѣдомостей, куда станціи, послѣ окончательнаго приготовленія поѣзда къ отправленію, заносятъ съ подлинныхъ документовъ № поѣзда, №№ вагоновъ, №№ отправокъ, станціи отправленія и назначенія, родъ груза и скорость, а въ концѣ записи даннаго поѣзда—№ и по зицію раздаточной тетради, слѣдующей съ поѣздомъ.

Въ этой же вѣдомости главный кондукторъ, принимающій поѣздъ, расписывается въ принятіи документовъ и раздаточной тетради.

Вѣдомости регистраціи грузовъ ведутся посуточно въ двухъ экземплярахъ съ 12 часовъ ночи до 12 час. ночи и по окончаніи сутокъ съ первымъ почтовымъ поѣздомъ каждымъ контрольнымъ бюро одинъ экземпляръ отправляется въ бюро слѣдующей по направленію движенія груза станціи.

Каждая станція, имѣющая контрольное бюро, получивъ съ предыдущей такой же станціи составленную этой послѣдней вѣдомость регистраціи и будучи, такимъ образомъ, поставлена въ извѣстность объ отправленныхъ къ ней грузахъ, слѣдитъ по прибывающимъ съ каждымъ поѣздомъ грузовымъ документамъ за движеніемъ записанныхъ въ ней отправокъ и отмѣчаетъ въ соответствующихъ графахъ вѣдомости время прибытія и № поѣзда, а для проходящихъ отправокъ отмѣчаетъ еще и время отправленія; сверхъ того, въ особой графѣ проставляется дѣйствительное время нахождения груза въ пути отъ предыдущей станціи, высланной регистраціонную вѣдомость, до „контролирующей“. Если при этомъ окажется, что срокъ, установленный для прохожденія грузами малой скорости даннаго контрольнаго участка, истекъ, а грузъ, показанный въ вѣдомости регистра-

ція, не прибылъ и въ раздаточныхъ тетрадяхъ поѣздовъ, прибывшихъ со времени полученія данной вѣдомости, не имѣется отмѣтки станціи объ отгрузкѣ отправки или отцѣпкѣ вагона и нѣтъ установленной телеграммы о задержкѣ вагона въ пути по причинѣ какой-либо неисправности, то контролирующая станція обязана въ тотъ же день дать розыскную депешу по всѣмъ промежуточнымъ остановочнымъ пунктамъ до предыдущей станціи съ контрольнымъ бюро включительно, адресуя таковую въ копіи начальнику мѣстнаго отдѣленія и начальнику движенія.

Каждая станція, получивъ такую депешу, немедленно наводитъ самую тщательную справку, и станція, задержавшая грузъ, тотчасъ же сообщаетъ или о заприходованіи разыскиваемой отправки, или, если задержка была случайная, причину таковой, время и № поѣзда дальнѣйшаго отправленія.

По истеченіи сроковъ, назначенныхъ для прослѣдованія грузовъ малой скорости по данному контрольному участку, вѣдомости регистраціи задерживаются на контролирующахъ станціяхъ еще на три дня, а затѣмъ вмѣстѣ съ сооѣтствующими раздаточными тетрадями отсылаются въ центральное бюро регистраціи, которому особымъ рапортомъ доносится о номерахъ розыскныхъ депешъ и номеръ листа вѣдомости, въ которомъ непривыпія отправки записаны.

Со времени отсылки вѣдомостей забота о дальнѣйшемъ контролѣ слѣдованія отправокъ, не прибывшихъ или не прослѣдовавшихъ данную станцію съ контрольнымъ бюро, лежитъ уже на центральномъ бюро.

Это послѣднее, помимо выполненія указанной задачи и составления по даннымъ линейныхъ вѣдомостей, суточныхъ вѣдомостей регистраціи четнаго и нечетнаго направленія, занимается также сводкой результатовъ наблюденія за движеніемъ грузовъ и составляетъ ежемѣсячные отчеты, въ которыхъ указываются:

- 1) количества всѣхъ зарегистрированныхъ каждою контрольною станціею отправокъ;
- 2) количество просроченныхъ отправокъ;
- 3) количество отправокъ, не прослѣдовавшихъ черезъ станцію съ контрольнымъ бюро, и
- 4) количество отправокъ, простоявшихъ на станціи, имѣющей контрольное бюро.

По указаннымъ даннымъ выводится, затѣмъ, процентное отношеніе всего количества просроченныхъ и не прослѣдовавшихъ на каждой станціи отправокъ къ общему ихъ количеству и производится распредѣленіе количества просроченныхъ отправокъ по днямъ.

Помимо всего сказаннаго, для возможности контроля за дѣйствіями станцій и регистраціи случайныхъ отцѣпокъ вагоновъ, въ цѣляхъ своевременнаго принятія сооѣтствующихъ мѣръ, въ

центральномъ бюро для каждаго контрольнаго участка ведется книга случайныхъ отцѣпокъ вагоновъ. По книгамъ этимъ центральное бюро ежедневно контролируетъ дѣйствія станцій и разъѣздовъ по случайнымъ отцѣпкамъ вагоновъ и принимаетъ мѣры къ скорѣйшему отправленію дальше по назначенію находящихся въ отцѣпленныхъ вагонахъ грузовъ.

По даннымъ упомянутой книги отцѣпокъ составляется также мѣсячный отчетъ, заключающій въ себѣ:

1) постанціонную вѣдомость количества всѣхъ случайно отцѣпленныхъ вагоновъ за отчетный мѣсяць, съ подраздѣленіемъ по причинамъ, вызвавшимъ отцѣпку;

2) общее количество случайно отцѣпленныхъ вагоновъ за отчетный мѣсяць на всей дорогѣ, съ подраздѣленіемъ по причинамъ вызвавшимъ отцѣпку, и

3) вѣдомость, по номерамъ, груженныхъ вагоновъ, отцѣпленныхъ въ теченіе даннаго мѣсяца, вслѣдствіе технической неисправности, съ указаніемъ станцій отцѣпокъ и времени нахождения вагоновъ въ ремонтѣ на каждой изъ нихъ.

Такова въ главныхъ чертахъ дѣйствующая на Сибирской ж. д. система регистраціи грузовъ, подробно изложенная въ Положеніи о регистраціи грузовъ на Сибирской ж. д.

Результаты примѣненія этой системы, какъ показалъ опытъ, слѣдующіе:

1) *Въ службѣ движенія въ настоящее время имѣется полная картина выполненія дорогою перевозокъ.*

А потому управленіе, во всѣхъ случаяхъ возникновенія какихъ-либо ненормальностей въ дѣлѣ перевозки, немедленно бываетъ о томъ освѣдомлено и такимъ образомъ имѣетъ возможность въ точности выяснить причины этихъ ненормальностей и своевременно принять всѣ мѣры къ устраненію ихъ.

2) *Уменьшается районъ розыска или разслѣдованія по просрочкамъ, а слѣдовательно и время производства таковыхъ, что уменьшаетъ работу линейныхъ агентовъ.*

Благодаря тому, что въ управленіе регулярно поступаютъ свѣдѣнія о прослѣдованіи грузовъ, розыскъ грузовъ или выясненіе станцій, виновныхъ въ просрочкѣ, уже не приходится производить на всемъ протяженіи дороги, такъ какъ регистраціонными вѣдомостями точно опредѣляется районъ, гдѣ теряются слѣды груза, или гдѣ произошла просрочка, а потому линейные агенты: ревизоры движенія и агенты по розыску грузовъ, производятъ розыскъ или разслѣдованіе на небольшомъ, сравнительно, участкѣ, между контрольными станціями.

3) *Розыскъ на линіи производится только дѣйствительно пропавшихъ отправокъ.*

Это обстоятельство особенно важно потому, что сл. сборовъ въ большинствѣ случаевъ запрашивается у сл. движенія

свѣдѣнія о тѣхъ грузахъ, которые въ дѣйствительности прибыли по назначенію и лишь значатся у нея невыясненными.

Въ то же время и линейные агенты будутъ производить розыскъ и выясненіе виновныхъ только по тѣмъ отправкамъ, которыя дѣйствительно не дошли до станціи назначенія, что уменьшить ихъ работу.

4) Дорога гарантирована, въ известной степени отъ выплаты претензій, не подлежащихъ отнесенію за ея счетъ, и имѣетъ болѣе данныхъ для правильнаго распределенія таковыхъ на подлежащіе источники.

Въ прежнее время разслѣдованія о просрочкѣ грузовъ поручались ревизорамъ движенія спустя много времени послѣ совершенія перевозки и лишь по заявленіи претензій, когда обстоятельства дѣла уже трудно установить, нынѣ же, такъ какъ всѣ случаи просрочекъ дѣлаются известны центральному бюро въ моментъ совершенія перевозокъ, независимо отъ заявленія претензій, своевременнымъ разслѣдованіемъ всегда удается какъ установить участіе дороги въ просрочкѣ, такъ и выяснить виновныхъ въ таковой.

5) Центральное управленіе имѣетъ возможность изслѣдовать дефекты движенія и слѣдовательно немедленно выяснять причины таковыхъ и принимать мѣры къ ихъ устраненію.

6) Примѣняемая на Сибирской ж. д. система регистраціи грузовъ имѣетъ моральное вліяніе на линейныхъ агентовъ (какъ начальниковъ станцій, такъ и старшихъ), чувствующихъ надъ собою постоянный живой контроль.

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

123. Описанная въ отвѣтѣ на предыдущій вопросъ система регистраціи грузовъ, обязательная запись всѣхъ документовъ въ тетради раздаточныхъ списковъ въ связи съ тщательной провѣркой этихъ тетрадей какъ на бюровыхъ станціяхъ, такъ и въ центральномъ бюро, гарантируютъ въ достаточной степени отсутствіе бесплатныхъ перевозокъ грузовъ.

Къ такой же цѣли ведутъ и установленныя на Сибирской ж. д. ревизіи товарныхъ поездовъ, о чемъ подробно указано въ отвѣтѣ на вопросъ восьмой настоящей программы.

124. Какимъ образомъ осуществляется надзоръ за правильностью составленія документовъ грузовыхъ и денежных по операциямъ наложенныхъ платежей и ссудной?

124. Отвѣчая на заданный вопросъ, представляется удобнымъ расчленивъ его на двѣ части и описать отдѣльно:

А) надзоръ на линіи и

Б) надзоръ въ сл. сборовъ и частью въ главной бухгалтеріи—со стороны пріемочной комиссіи по провѣркѣ соответствія между данными денежной препроводительной записки и денежной наличностью.

Наконецъ, какъ на линіи, такъ и въ сл. сборовъ представляется необходимымъ наблюдать за соответствіемъ документовъ:

- 1) грузовыхъ,
- 2) денежныхъ и
- 3) по операциямъ наложенныхъ платежей.

А) Надзоръ на линіи.

1. (Грузов. докум.). Составленіе грузовыхъ документовъ, какъ-то: дубликата накладной, дорожной вѣдомости и вагоннаго листа, поручается конторщикамъ, при чемъ надзоръ за правильнымъ составленіемъ этихъ документовъ на тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣются таксировщики и кассиры, лежитъ на этихъ послѣднихъ, которые и завѣряютъ документы своею подписью; тамъ же гдѣ нѣтъ таксировщиковъ и кассировъ, ближайшій надзоръ лежитъ на начальникѣ станціи, скрѣпляющемъ правильность составленныхъ документовъ своею подписью. На станціяхъ съ кассирами наблюденіе за правильностью составленныхъ документовъ вмѣняется еще и начальнику станціи, которому принадлежитъ общее руководство всѣмъ дѣломъ на станціи и который несетъ общую отвѣтственность за правильность совершаемыхъ на станціи операций.

2. (Денежные докум.). Составленіе денежныхъ документовъ, исключая операций по наложеннымъ платежамъ, возложено лично на начальниковъ станцій. Денежными документами въ данномъ случаѣ являются всѣ расходные документы: (по выплатамъ переборовъ, по претензіямъ, возвратъ залоговъ и т. п.), а также и денежная препроводительная записка; послѣдняя, какъ равно кассовая книга и суточный кассовый отчетъ, въ случаѣ отсутствія по законнымъ причинамъ начальника станціи, составляется лицомъ официально его замѣняющимъ, и

3. (Операции по налож. платежамъ). Документы по операциямъ наложенныхъ платежей, какъ-то: извѣщеніе и свидѣтельство о наложенномъ платежѣ, составляются лицами, указанными въ пун. 1, при чемъ и надзоръ за правильностью составленія этихъ документовъ осуществляется порядкомъ, указаннымъ въ томъ же пунктѣ. Кроме того, при полученіи со станціи назначенія оплаченнаго извѣщенія о наложенномъ платежѣ начальнику станціи вмѣнено въ обязанность (приказомъ по дорогѣ отъ 15 дек. 1905 г. и циркуляромъ отъ 11 дек. 1909 г. за №№ 245 и 45/76) сличеніе, въ прямомъ сообщеніи, полученнаго извѣщенія съ пересылочной вѣдомостью для убѣжденія въ наличіи на послѣдней конвенціонныхъ штемпелей передаточныхъ станцій и правильности этихъ штемпелей. Затѣмъ сличеніе, въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніяхъ, извѣщенія съ корешкомъ его, а по предъявленіи къ оному свидѣтельства—сличеніе послѣдняго съ вывѣреннымъ уже извѣщеніемъ. Только послѣ совершенія

этих формальностей разрешается производство выплаты наложенного платежа.

Сверхъ того, надзоръ на линіи за правильностью составленія грузовыхъ, денежныхъ и по операціямъ наложенныхъ платежей документовъ имѣется еще въ лицѣ старшихъ линейныхъ агентовъ, а именно, въ лицѣ: а) ревизоровъ станціоннаго счетоводства, при производствѣ послѣдними ревизій и посѣщеній по какимъ-либо дѣламъ станціи, (что предусмотрено временной инструкціей ревизорамъ станціоннаго счетоводства, преподанной къ руководству Управленіемъ жел. дорогъ), б) коммерческихъ ревизоровъ и, наконецъ, в) въ лицѣ начальниковъ отдѣленій, при объѣздахъ ими отдѣленій.

Б) Надзоръ въ сл. сборовъ.

1. (Грузов. докум.). Правильность составленныхъ станціями грузовыхъ документовъ (дубликатовъ накладныхъ и дорожныхъ вѣдомостей) провѣряется учетно-разчетнымъ отдѣломъ сл. сборовъ какъ съ формальной стороны, такъ и по существу, причемъ о всѣхъ замѣченныхъ неправильностяхъ, а равно и о сообщенныхъ ревизорами станціоннаго счетоводства, увѣдомляется начальникъ сл. движенія на предметъ принятія соответствующихъ мѣръ; на неправильности же по существу, въ отношеніи исчисления причитающихся дорогѣ платежей, сл. сборовъ составляются и посылаются на станціи исправки.

2. (Денежные докум.). Соответствіе денежной препроводительной записки съ сданными въ кассу дороги, вырученными отъ разныхъ операцій, деньгами провѣряется въ главной бухгалтеріи пріемочной комиссіей, а затѣмъ денежная препроводительная записка вывѣряется сл. сборовъ какъ съ формальной стороны, такъ и по существу, съ цифровыми данными суточного кассоваго отчета, а равно и съ увѣдомленіями банковъ о внесенныхъ станціями суммахъ.

3. (Операціи по налож. платежамъ). Оплаченные извѣщенія и свидѣтельства о наложенныхъ платежахъ, представленныя станціей при суточномъ кассовомъ отчетѣ, весьма детально съ формальной стороны и по существу провѣряются отдѣленіемъ счетоводства сл. сборовъ. Что же касается надзора за ссудными операціями, то по отправленію ссудныхъ операцій на Сибирской ж. д. нѣтъ, въ отношеніи же этихъ операцій по прибытію станціями исполняется распоряженіе, заключающееся въ томъ, что въ моментъ взыскапія съ грузополучателя выданной по отправкѣ ссуды объ этомъ посылается телеграфное увѣдомленіе въ главную бухгалтерію, которая и производитъ отчисленіе удержанныхъ денегъ дорогамъ, всѣ же разницы, могуція потомъ оказаться по начисленію %, регулируются сл. сборовъ.

125. Какъ осу-
ществляется надзоръ за
сроками доставки для
устрашения возмож-
ности предъявленія
неправильныхъ ис-
новъ за просрочку въ
доставкѣ?

125. Надзоръ за сроками доставки осуществляется при по-
мощи той организаціи контрольныхъ бюро, которая изложена въ
стѣбѣ на вопросъ 122-й.

126. Исключитель-
ная продолжитель-
ность пребывания
грузовъ въ пути въ
зависимости отъ пе-
ресортировки и пе-
регрузки сборныхъ
грузовъ.

126. Какъ усматривается изъ имѣющихся въ управленіи
дороги статистическихъ данныхъ о регистраціи движенія грузовъ,
задержка сортировкой отражается на срочности доставки лишь
тѣхъ грузовъ, которые слѣдуютъ на разстояние не даль-
ше 350 — 400 верстъ отъ сортировочной станціи. Эта
отрицательная сторона сортировки съ избыткомъ окупается однако
ускореніемъ доставки грузовъ на разстоянія свыше указанныхъ
350—400 верстъ, (а такихъ грузовъ преобладающее количество,
ибо на Сибирской ж. д. средний пробѣгъ пуда груза 600 верстъ);
окупается она, еще въ гораздо большей степени, также и сбере-
женіемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ отъ повышенія средней
нагрузки вагона и уллучшенія ихъ оборота.

По даннымъ центральнаго бюро по регистраціи грузовъ
на разстояніи свыше 1300 верстъ получается уже до 40% эконо-
міи въ срокахъ доставки грузовъ.

127. Складочныя
товарныя помѣщенія
и вліяніе недостаточ-
ности этихъ помѣ-
щеній съ точки зрѣ-
нія исправнаго хра-
ненія и надлежащей
охраны грузовъ.

127. Наличіе складочныхъ помѣщеній на Сибирской ж. д.
видно изъ прилагаемой таблицы. (Прил. № 7). Наличіе это
удовлетворяетъ настоящимъ потребностямъ Сибирской ж. д.
почему говорить о вліяніи недостаточности этихъ помѣщеній
на исправное храненіе и надлежащую охрану грузовъ не при-
ходитъ.

128. Стоимость ра-
боты низшихъ слу-
жащихъ по перегруз-
кѣ, нагрузкѣ, выгруз-
кѣ. Положеніе о то-
варостанціонныхъ
работахъ; ставки
этихъ работъ; жела-
тельно ли измѣненіе
въ положеніяхъ?

128. Перегрузка, нагрузка и выгрузка грузовъ малой скоро-
сти на Сибирской ж. д. производится, согласно § 9 Временнаго
нормальнаго положенія о товаро-станціонныхъ работахъ, утвер-
жденнаго по журналу Комитета Управленія ж. д. отъ 20 мая
1900 г. за № 1587; работы эти, въ зависимости отъ мѣстныхъ
условій и размѣровъ грузового движенія, совершаются различно,
а именно:

а) наемными рабочими,—сдѣльно, съ вагона или 1000 пуд.
груза,

б) поденными или мѣсячными рабочими,

в) черезъ рядчиковъ, по особымъ договорамъ съ утвержде-
нія совѣта управленія дороги, и

г) младшими станціонными служащими—при незначи-
тельной работѣ (въ свободное отъ дежурства время).

Уплата за работы по перегрузкѣ, нагрузкѣ и выгрузкѣ
производится изъ станціоннаго, имѣющагося на станціяхъ, аванса,

сообразно съ мѣстными условіями: еженедѣльно или одинъ—два раза въ мѣсяцъ.

Нормы уплатъ за товаро-станціонныя работы устанавливаются ежегодно на два періода: лѣтній съ 1 мая по 1 октября и зимній съ 1 октября по 1 мая; нормы платъ выработаны съ участіемъ представителя контроля для каждой станціи отдѣльно, по категоріямъ грузовъ, а именно:

- а) для хлѣбныхъ и прочихъ грузовъ насыпью—съ 1000 пудовъ,
- б)—навалочныхъ и лѣсныхъ матеріаловъ—съ 1000 пудовъ,
- в)—поштучныхъ предметовъ, не болѣе 40 пуд. въ каждомъ,—по соглашенію на каждый разъ,
- г) —тяжеловѣсовыхъ предметовъ—по соглашенію въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ и
- д) —остальныхъ грузовъ—съ 1000 пудовъ.

Низшіе служащіе за произведенныя ими товаро-станціонныя работы удовлетворяются по тѣмъ же вышеуказаннымъ нормамъ.

Перегрузка, нагрузка и выгрузка багажа и товаровъ большой скорости, перевозимыхъ съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, производится, согласно § 6 Положенія, низшими служащими, участвующими въ преміи, безъ особой за то платы, за исключеніемъ нѣкоторыхъ станцій, гдѣ работы эти совершаются особыми артелями носильщиковъ.

Согласно Временному нормальному положенію о порядкѣ производства товаро-станціонныхъ работъ на кредитъ по этимъ операціямъ относятся слѣдующіе расходы:

- 1) содержаніе служащихъ стола товаро-станціонныхъ работъ, (согласно примѣчанію къ § 4 Положенія);
- 2) дѣйствительная стоимость нагрузки, выгрузки и перегрузки, (согласно § 13 Положенія);
- 3) расходы по охранѣ грузовъ, т. е. содержаніе (жалованье и квартирныя деньги) сторожей по охранѣ грузовъ на станціяхъ, (согласно § 13 Положенія);
- 4) расходы по выдачѣ вознагражденія за розыскъ похищенныхъ грузовъ, (согласно § 13 Положенія);
- 5) расходъ по уплатѣ вознагражденія за производство экспертизы грузовъ, (согласно § 13 Положенія);
- 6) расходы по устройству разныхъ приспособленій въ цѣляхъ успѣшности производства грузовыхъ работъ и разные мелкіе расходы, непосредственно связанные съ нагрузочно-выгрузочной операціей, (согласно § 13 Положенія);
- 7) расходы по удовлетворенію претензій грузоконовъ, пропешднихъ по винѣ станціонныхъ агентовъ и поѣздныхъ кондукторскихъ бригадъ, (согласно §§ 11, 12 и 13 Положенія).

Въ существующемъ Положеніи желательнo сдѣлать слѣдующія измѣненія:

а) установить норму ставки по очер. № 193, кромѣ частныхъ грузовъ, также и на грузы хозяйственные, перевозимые въ общихъ и специальныхъ хозяйственныхъ поѣздахъ. Установленіе этой ставки необходимо, въ виду того, что хотя по существующему порядку нагрузка и выгрузка этихъ грузовъ производится службами отправительницей и получательницей, но охрана таковыхъ на станціяхъ и въ пути лежитъ на агентахъ сл. движенія, отвѣчающихъ денежно за недостачу этихъ грузовъ.

б) Указать въ § 13 Положенія порядокъ производства удержаній на удовлетвореніе претензій изъ преміи отдѣльныхъ станцій, т. е. установить срокъ давности для погашенія претензій, отнесенныхъ на данную станцію.

По существующему порядку удержаніе преміи данной станціи на погашеніе претензій той же станціи производится въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ. За этотъ періодъ составъ служащихъ данной станціи успѣваетъ иногда совершенно измѣниться и такимъ образомъ премія удерживается уже съ агентовъ, совершенно неповинныхъ въ претензіи.

Расходы и измѣрители по грузовымъ работамъ приводятся въ особой таблицѣ. (Прил. № 26).

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

129. Существующія по приему и выдачѣ грузовъ формальности, по мнѣнію начальника сл. движенія, естественно вытекаютъ изъ тѣхъ установленій, которыми обусловлены у насъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ, и измѣненіе формальностей возможно было бы только въ связи съ детальнымъ пересмотромъ правилъ перевозокъ, что требуютъ спеціальнаго изслѣдованія.

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

130. Помимо того контроля числа отправленныхъ грузовъ съ числомъ полученныхъ, какой ведется въ сл. сборовъ по отчетамъ выдачи и отправленія и передаточнымъ вѣдомостямъ, на Сибирской ж. д. указанный контроль осуществляется еще и при помощи организациіи контрольных бюро, о которой упоминалось выше и благодаря которой каждая отправка съ момента поступленія на дорогу до момента прибытія на станцію назначенія или передаточную поступаетъ на учетъ сл. движенія и регистрируется ею по особымъ вѣдомостямъ.

Что же касается контроля товарныхъ поѣздовъ, то таковой на Сибирской ж. д. существуетъ и подробныя данныя о немъ приведены въ отвѣтѣ на вопросъ 8-й настоящей программы.

131. Какъ организована контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ эле-

131. Проверка расходовъ по производству грузовыхъ работъ сосредоточена въ товаро-станціонномъ столѣ счетоводства сл. движенія. Расходъ этотъ проверяется по подлиннымъ авансовымъ отчетамъ станцій, удостоверяемымъ на мѣстѣ уплаты фактическимъ контролемъ или жандармскимъ унтеръ-офицеромъ и двумя посторонними свидѣтелями.

раціи при погрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно и продажѣ не принятого по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

Контроль надъ дѣйствіями и распоряженіями агентовъ при обнаруженіи недостачи и пропажи грузовъ сосредоточенъ въ коммерческой части дороги и производится ревизорами станціоннаго счетоводства и агентами по розыску грузовъ по каждому отдѣльному случаю.

Продажа невостребованныхъ грузовъ производится распоряженіемъ коммерческой части или на мѣстахъ нахождения груза, или въ центральномъ складѣ въ г. Томскѣ. При этомъ по тѣмъ проданнымъ грузамъ, по которымъ возникли претензіи и расходъ по таковымъ отнесенъ на фонды товаро-станціонныхъ работъ, вырученная при продажѣ сумма поступаетъ на уменьшеніе суммы претензіи.

132. Какой установленъ надзоръ для устранения безплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемого по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

132. Надзоръ за правильностью скидки льготнаго вѣса багажа сосредоточенъ въ сл. сборовъ, что же касается надзора за тѣмъ, чтобы подъ видомъ багажа не перевозился товаръ, то таковой надзоръ осуществляется линейными агентами, коимъ поручено производить ревизіи багажныхъ вагоновъ, о чемъ подробно указано въ отвѣтѣ на вопросъ 8-й настоящей программы. Открыть при этомъ злоупотребленіе возможно, конечно, только въ томъ случаѣ, когда упаковка даннаго мѣста явно говоритъ, что это—товаръ; при отсутствіи этого признака отличить товаръ отъ багажа едва ли возможно.

133. Какими мѣрами безбилетныхъ лица не допускаются въ пассажирскіе поезда?

133. Мѣрой недопущенія безбилетныхъ пассажировъ въ пассажирскіе поезда на Сибирской ж. д. является введеніе посадочныхъ бригадъ, о чемъ было уже указано въ отвѣтѣ на вопросъ 8-й настоящей программы.

Какия мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

Въ томъ же отвѣтѣ указаны и тѣ мѣропріятія, которыя принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ.

134. Какими образомъ определяется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для:

134. Число агентовъ, необходимыхъ для выполнения всей технической работы той или иной станціи, определяется въ зависимости отъ размѣровъ и характера работы этой станціи, отъ установленнаго—(съ соблюденіемъ указанныхъ въ Правилахъ технической эксплуатаціи нормъ работы и отдыха)—порядка дежурствъ, числа постовъ несенія дежурства и въ зависимости отъ мѣстныхъ условий, т. е. отъ расположенія путей, пакгаузовъ и иныхъ особенностей станціи.

а) огражденія безопасности движенія, принявъ во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій,

Число агентовъ, необходимыхъ для коммерческой работы, определяется для каждой станціи примѣнительно къ характеру работы станціи,—на основаніи того статистическаго матеріала о работѣ станціи по прибытію и отправленію грузовъ, коимъ распоряжается дорога.

и б) производства необходимой отчетности?

Степень удовлетворительности со-

става низших агентов службы движения.

Нормальная потребность кондукторских бригад для пассажирских поѣздовъ опредѣляется два раза въ годъ въ управленіи сл. движенія въ зависимости отъ вводимого въ дѣйствіе графика движенія поѣздовъ, при чемъ въ управленіи сл. движенія составляется тогда же и графикъ оборота пассажирскихъ бригадъ.

Число бригадъ для обслуживанія товарныхъ поѣздовъ опредѣляется въ зависимости отъ числа назначенныхъ въ обращеніе постоянныхъ товарныхъ поѣздовъ съ соблюденіемъ установленныхъ нормъ службы и отдыха. Рассчитывая потребность въ кондукторахъ по размѣрамъ нормальнаго движенія поѣздовъ, Сибирская ж. д. въ широкихъ размѣрахъ практикуетъ поэтому увеличеніе штатовъ кондукторовъ при возрастаніи перевозокъ и сокращеніе этихъ штатовъ при ослабленіи движенія.

Въ зависимости отъ этихъ мѣръ количество товарныхъ кондукторовъ въ разное время года колеблется въ весьма значительныхъ размѣрахъ. Такъ въ 1910 году количество товарныхъ кондукторовъ на всей линіи Сибирской ж. д., достигавшее въ іюнь 2960 человѣкъ, въ декабрѣ понизилось до 2474 человѣкъ. На отдѣльныхъ станціяхъ колебанія въ количествѣ товарныхъ кондукторовъ еще болѣе значительны и достигаютъ 30% и даже 35% отъ наибольшаго ихъ числа. (На ст. Петропавловскъ наибольшее число кондукторовъ было въ маѣ—198 человѣкъ, наименьшее въ мартѣ—138 человѣкъ; на ст. Канскъ наибольшее—267 челов.—въ іюнь, наименьшее 184 челов.—въ ноябрѣ; на ст. Зима наибольшее 156 челов.—въ январѣ, наименьшее—101 въ мартѣ).

Примѣненіе описанной мѣры возможно только при самомъ тщательномъ учетѣ работы бригадъ, который установленъ на Сибирской ж. д. особыми циркулярами по сл. движенія, (отъ 3 февраля 1903 г. № 8; отъ 10 февраля 1907 г. за № 5/707 и отъ 8 мая 1909 г. за № 32).

Личный составъ низшихъ агентовъ сл. движенія въ общемъ удовлетворительный, насколько возможно это при весьма ограниченномъ содержаніи этихъ агентовъ, при постоянно возрастающей дороговизнѣ жизни и наличіи крайней необезпеченности какъ самого служащаго, такъ и его семьи послѣ даже продолжительной службы на желѣзной дорогѣ.

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движения?

135. Нормы вознагражденія служащихъ опредѣляются въ предѣлахъ имѣющихся смѣтныхъ нормъ по категориямъ должностей въ зависимости какъ отъ тѣхъ условій, которыя изложены въ отвѣтѣ на 134-й вопросъ, такъ и отъ степени отвѣтственности, исправности и продолжительности службы агентовъ.

136. Какъ достигается правильное

136. Правильное распределеніе труда между служащими въ отношеніи техническихъ агентовъ, несущихъ дежурство. обез-

распределение труда печивается соблюденіемъ установленныхъ нормъ работы и отдыха; при распределеніи работы между остальными агентами приходится руководствоваться данными опыта.

Ж. По службѣ телеграфа.

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе-либо коды или условные адреса и обозначенія?

137. Для сокращенія телеграфной корреспонденціи на Сибирской ж. д. при центральномъ управленіи телеграфа, а равно и на линіи при большихъ переприемныхъ телеграфныхъ станціяхъ учрежденъ строгій контроль служебныхъ телеграммъ, при чемъ телеграммы частнаго характера и несрочныя таксируются за счетъ подателей. Въ случаѣ подачи такихъ телеграммъ за казенный счетъ отвѣтственности подвергаются виновные агенты телеграфа.

Агенты, виновные въ злоупотребленіи предоставленнымъ имъ правомъ подачи служебныхъ телеграммъ, независимо отъ таксировки телеграммъ за ихъ счетъ, подвергаются, въ случаѣ повторенія подобныхъ ошибокъ или грубаго нарушенія своихъ правъ, еще и административнымъ взысканіямъ.

Всѣ срочныя періодическія взысканія какъ то: объ оборотѣ подвижнаго состава, опозданіи поѣздовъ, объ отправленныхъ съ деповскихъ станцій поѣздахъ по направленіямъ четному и нечетному, о работѣ карьеровъ, объ отправленіи и наличіи угля на складахъ и др., передаются по условной формѣ, въ которой каждая буква или двѣ содержатъ извѣстную условную фразу.

Для сокращенія работы по передачѣ адресовъ служебныхъ телеграммъ примѣняется, помимо свода сокращенныхъ адресовъ, введеннаго въ дѣйствіе циркуляровъ Управленія ж. д. отъ 28/30 марта 1902 года за № 15833/71, выработанная телеграфомъ таблица условныхъ адресовъ, въ которой наименованію каждой отдѣльной должности присвоены свои условныя буквы.

Циркулярныя телеграммы для начальствующихъ лицъ дороги на линіи адресуются: „Начальствующимъ по линіи“, для начальствующихъ лицъ въ управленіи — „Начальствующимъ по управленію“ и доставляются должностнымъ лицамъ, поименованнымъ въ особыхъ 2 спискахъ, объявленныхъ по дорогѣ приказомъ отъ 12 мая 1909 года за № 221, заключающихъ—первый 26 наименованій должностей и второй 24.

Кадовъ на Сибирской ж. д. не употребляется.

138. Какое количество единичныхъ депешъ въ годъ приходится на каждого телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппарата?

138. Количество единичныхъ депешъ, приходящееся на каждого телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппарата, указано въ приводимой ниже таблицѣ.

ВЪДОМОСТЬ

количества единичныхъ депешъ, приходящихся на каждого телеграфиста:

СТАНЦІИ РАБОТАЮЩІЯ:	На одного телеграфиста приходилось единичныхъ депешъ *).	
	Въ годъ.	Въ сутки.
За 1908 годъ:		
2 аппаратами	26.496	73
3 "	42.793	117
4 "	43.038	118
5 "	37.866	104
6 "	33.353	91
9 "	25.823	71
12 "	21.433	59
14 "	36.030	98
15 "	56.107	154
18 "	35.494	97
За 1909 годъ:		
2 аппаратами	27.672	76
3 "	39.865	109
4 "	36.721	101
5 "	35.116	96
6 "	30.250	83
8 "	26.994	74
9 "	23.731	65
14 "	39.201	107
17 "	43.471	119
За 1910 годъ:		
2 аппаратами	26.712	73
3 "	42.516	116
4 "	39.939	109
5 "	35.672	98
6 "	34.609	95
10 "	34.454	94
12 "	37.182	102
15 "	49.226	135
21 "	32.311	89

Усматриваемыя изъ данной таблицы большія колебанія въ количествѣ депешъ, приходящихся на каждого телеграфиста, въ сто-

рону уменьшения производительности работъ на однѣхъ станціяхъ и увеличенія на другихъ, объясняются необходимостью содержанія на нѣкоторыхъ станціяхъ особаго комплекта телеграфистовъ для регистровки депешъ, снятія съ нихъ копій и друг. работъ по экспедиціи и телеграфной станціи вообще.

На большинствѣ перепрїемныхъ станцій телеграфистами, кромѣ работъ на аппаратахъ, обслуживаются еще фонопорическіе станціонные телефоны Гатингера, соединяющіе городскія и деповскія станціи, и звонковые, соединяющіе квартиры мѣстныхъ должностныхъ лицъ дороги между собою и со станціей.

Регулировать количество личнаго состава, сообразуясь съ данными вѣдомости, не представляется возможнымъ. Нельзя также по слабой дѣятельности малыхъ телеграфныхъ станцій сдѣлать заключеніе объ излишнемъ количествѣ телеграфистовъ на нихъ, такъ какъ депеши на аппараты поступаютъ нерегулярно, въ разное время, а потому аппараты требуютъ постояннаго обслуживанія.

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-железловыхъ аппаратовъ и электро-блокировки пути?

139. Съ введеніемъ и установкой на 130 остановочныхъ пунктахъ Сибирской ж. д. электро-железловыхъ аппаратовъ, за время съ 1902 по 1905 г. включительно, число телеграфистовъ сократилось на 235 человекъ съ общимъ годовымъ содержаніемъ 85.939 рублей.

Введеніе движенія поѣздовъ по электро-железовой системѣ почти совершенно исключило потребность въ обмѣнѣ поѣздными депешами, что весьма благотворно отразилось на скорости прохожденія телеграфной корреспонденціи по поѣздному проводу.

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?

140. Число телеграфныхъ аппаратовъ на станціяхъ опредѣляется въ зависимости отъ размѣровъ телеграфной корреспонденціи какъ данной станціи, такъ и станцій, находящихся въ одномъ съ ней кругу.

Добавочные аппараты устанавливаются, когда станція при наличіи имѣющихся аппаратовъ затрудняется производить своевременный обмѣнъ корреспонденціи, а увеличить очередь или количество депешъ въ серіи ея за счетъ другихъ станцій не представляется возможнымъ, и когда коэффициентъ загрузки проводя въ кругу превышаетъ 0,60.

Число телеграфистовъ на станціяхъ опредѣляется въ зависимости отъ числа телеграфныхъ аппаратовъ, обмѣна корреспонденціи и вообще дѣятельности станціи, а именно:

При обмѣнѣ корреспонденціи, не превышающей 300 десятисловныхъ депешъ въ сутки, на станціи съ однимъ телеграфнымъ аппаратомъ и при незначительномъ количествѣ коммерческихъ операцій, обслуживаніе аппаратовъ возлагается на агентовъ сл. движенія.

При тѣхъ же размѣрахъ корреспонденціи, но при большомъ числѣ коммерческихъ операцій, назначается одинъ телеграфистъ для дежурства въ дневное время вмѣстѣ съ начальникомъ станціи, а въ остальное время сутокъ обслуживаніе аппаратовъ возлагается на дежурныхъ по станціи агентовъ сл. движенія.

Въ случаяхъ, когда обмѣнъ корреспонденціи превышаетъ приведенные размѣры или когда на станціи имѣется число коммерческихъ операцій, лишаящихъ агентовъ сл. движенія возможности исправно обслуживать телеграфный аппаратъ, на такую станцію назначаются, смотря по размѣру названныхъ работъ, по два или по три телеграфиста.

На станціяхъ, съ нѣсколькими телеграфными аппаратами, аппараты съ обмѣномъ свыше 300 десятисловныхъ депешъ въ сутки, обслуживаются тремя телеграфистами въ три смѣны. Аппараты, съ меньшимъ противъ вышеуказаннаго обмѣномъ депешъ, группируются по два или по три такимъ образомъ, чтобы на каждую группу аппаратовъ приходилось не менѣе 300 десятисловныхъ депешъ, и каждая такая группа аппаратовъ обслуживается тремя телеграфистами въ три смѣны.

При невозможности приведенной группировки аппаратовъ, телеграфисты, обслуживающіе аппараты съ незначительнымъ обмѣномъ корреспонденціи, привлекаются къ экспедиторской работѣ.

Кромѣ того, на станціяхъ съ четырьмя и болѣе аппаратами назначаются старшіе телеграфисты или завѣдывающіе телеграфными станціями, а также,—въ зависимости отъ обмѣна корреспонденціи,—старшіе по дежурству, ихъ помощники и кописты.

Съ введеніемъ на дорогѣ электрожелезной системы Вебба и Томсона количество станцій въ кругу допускается отъ 8 до 10—въ зависимости отъ коэффициента загрузки проводя.

ГЛАВА II.

Отвѣты по пассажирскому движенію.

А. Пассажирское движеніе дальняго слѣдованія.

1. Достаточно ли пассажирскихъ по-жел. дорогѣ имѣется: а) одна пара скорыхъ поѣздовъ № 1 и 2, ѣздовъ и не замѣ-слѣдующихъ 3 раза въ недѣлю, б) одна пара пассажирскихъ поѣздовъ № 5 и 6, в) одна пара почтово-пассажирскихъ поѣздовъ № 3 и 4, г) одна пара товаро-пассажирскихъ поѣздовъ № 11 и 12, д) одна пара переселенческихъ поѣздовъ № 21 и 22, которыми въ періодъ ослабленія переселенческаго движенія, а также въ случаяхъ незанятія таковыхъ переселенцами полностью перевозятся пассажиры 4 класса.

Въ періодъ интенсивнаго пассажирскаго движенія, именно весной и въ началѣ лѣта, при массовомъ выѣздѣ пассажировъ въ Россію, по нечетному направленію, и въ концѣ лѣта и осенью при массовомъ возвращеніи пассажировъ въ Россію, по четному направленію, — для обслуживанія потребностей пассажирскаго движенія вышеуказанныхъ поѣздовъ не достаточно; въ остальное же время перевозка пассажировъ производится безпрепятственно.

2. Составъ поѣздовъ. Привести въ % отъ общаго числа предоставленныхъ мѣстъ, мѣста во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ по классамъ.

2. Составъ поѣздовъ на Сибирской ж. д. слѣдующій:

А. По главнoй линіи:

- а) п. п. № 1 и 2 западнаго направленія—1 вагонъ I-го класса, 2 вагона II-го кл., столовая и багажный;
- б) п. п. № 1 и 2 сѣвернаго направленія—1 вагонъ I-го класса,, 2 вагона I/II кл., 1 вагонъ II класса, столовая и багажный;
- в) п. п. № 5 и 6—2 вагона I/II кл., I вагонъ II-го кл., 3 вагона III-го кл. и багажный;
- г) п. п. № 3 и 4—1 вагонъ I/II кл., 1 вагонъ II кл., 4 вагона III кл., багажный и почтовый;
- д) п. п. № 11 и 12—1 вагонъ III кл. и 1 багажный. Вагоны IV класса ставятся въ зависимости отъ наличія пассажировъ.

Б. По Томской вѣткѣ:

- а) п. № 3—2 вагона I/II кл., 3 вагона III кл., багажный и почтовый;
 б) п. № 4—1 вагонъ I/II кл., 1 вагонъ II/III кл., 2 вагона III кл., багажный и почтовый;
 в) п. № 5—1 вагонъ I/II кл., 1 вагонъ II/III кл., 2 вагона III кл. и багажный;
 г) п. № 6—2 вагона I/II кл., 3 вагона III кл. и багажный;
 д) п. п. № 11 и 12— 1 вагонъ I/II кл., 3 вагона III кл. и багажный;
 е) п. п. №№ 131, 132, 133 и 134—1 вагонъ I/II кл. и багажный;

В. По Омской вѣткѣ:

- а) п. п. №№ отъ 300 до 323—1 вагонъ II кл., 5 вагоновъ III кл.—3-хъ осные и багажный.

Процентное отношеніе числа мѣстъ каждого класса къ общему количеству мѣстъ въ поѣздѣ за 1910 г. и за первые 8 мѣсяцевъ 1911 г. опредѣлилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

№№ поѣздовъ.	Процентное отношеніе числа мѣстъ каждого класса къ общему количеству мѣстъ въ поѣздѣ.							
	За 1910 годъ.				За 8 мѣсяцевъ 1911 г. (январь—августъ).			
	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.
3	7,6	12,8	79,6	—	8,2	13,5	78,3	—
4	5,6	12,3	82,1	—	5,2	11,6	83,2	—
5	7,7	24,8	67,5	—	9,0	24,8	66,2	—
6	10,0	23,5	66,5	—	9,9	27,0	63,1	—
11	—	—	15,1	84,9	—	—	14,8	85,2
12	—	—	18,5	81,5	—	—	9,4	90,6

3. Не представляется ли возможнымъ измѣнить соотношеніе мѣстъ по классамъ, въ виду достаточной населенности, является ли полезнымъ измѣнить соотношеніе мѣстъ по классамъ установленнорасписаніемъ? 3 Предусмотрительное въ настоящее время соотношеніе мѣстъ по классамъ, въ виду достаточной населенности, является вполне удовлетворительнымъ.

Въ тѣхъ же случаяхъ, когда по размѣрамъ пассажирскаго движенія оказывается недостатокъ въ мѣстахъ II класса, онъ восполняется постановкой добавочнаго вагона II-го класса.

4. Нельзя ли увеличить скорость поѣздовъ?

4. По соображенію съ элементами верхняго строенія пути и вѣсомъ обращающихся на Сибирской ж. д. паровозовъ по рельсамъ легкаго (18 фунт.) типа должна была бы допускаться скорость 26 вер. въ часъ, однако, въ дѣйствительности допущена скорость отъ 42 вер. по Томской вѣтви до 58 верстъ въ часъ на западномъ участкѣ дороги. По рельсамъ типа 24 фун., 24¹/₂ фн. и 24,92 фн. въ п. фт., по коимъ обращаются паровозы съ пароперегрѣвателемъ Шмидта съ нагрузкой 15,5 тоннъ на ось, должна бы допускаться скорость 46; 52 и 54 вер. въ часъ. Дѣйствительная скорость обращенія поѣздовъ по рельсамъ этихъ типовъ—отъ 45 вер. до 55 вер. въ часъ въ зависимости отъ состоянія пути, который во многихъ мѣстахъ,—будучи недавно оконченъ и принятъ отъ управленія по переустройству горныхъ участковъ,—даетъ значительные осадки и требуетъ уменьшенія скорости. Посему увеличивать скорость пассажирскихъ поѣздовъ сл. пути въ настоящее время не считаетъ возможнымъ.

5. Удобно ли согласованіе съ соседними дорогами и не слѣдуетъ ли установить новые безпересадочные вагоны или даже поѣзда?

5. Предусмотрѣнное дѣйствующимъ лѣтнимъ расписаніемъ согласованіе пассажирскихъ поѣздовъ по Челябинскому узлу неудовлетворительно, такъ какъ почти всѣ пассажирскіе поѣзда прибываютъ и отправляются изъ Челябинска въ ночное время и, кромѣ того, прибываютъ группами.

Послѣднее обстоятельство, помимо неудобствъ въ отношеніи перегруза почты и багажа, стѣсняетъ коммерческую дѣятельность станціи и требуетъ излишняго увеличенія штата служащихъ и развитія путей.

6. Нельзя ли уменьшить стоянки по станціямъ?

6. Предусмотрѣнныя дѣйствующимъ лѣтнимъ расписаніемъ остановки пассажирскихъ поѣздовъ по станціямъ Сибирской ж. д. являются минимальными и уменьшить таковыя не представляется возможнымъ, такъ какъ это неизбежно вызоветъ задержку въ выполненіи техническихъ и коммерческихъ обязанностей съ поѣздами.

7. Удобны ли вагоны для дальнихъ поѣздовъ и не слѣдуетъ ли въ ихъ конструкціи и оборудованіи произвести канія-либо измѣненія и улучшенія?

7. На Сибирской ж. д. классные вагоны первыхъ трехъ классовъ находятся въ непрерывномъ движеніи съ поѣздами въ теченіе 5-ти сутокъ и представляютъ для пассажировъ какъ бы временную квартиру, а потому вагоны эти должны бы быть снабжены всѣми удобствами для такихъ продолжительныхъ поѣздокъ, а именно:

а) Всѣ вагоны должны быть четырехосные и на телѣжкахъ Пульмана, чтобы ходъ ихъ былъ плавный и не беспокоилъ пассажировъ.

Между тѣмъ на Сибирской ж. д. имѣется много вагоновъ, въ особенности I—II класса, стараго типа на обыкновенныхъ телѣжкахъ казеннаго типа. Вагоны эти сильно трясуть и без-

покоять ѣдущихъ. Телѣжки казеннаго типа необходимо замѣнить пульмановскими. Такихъ вагоновъ въ инвентарѣ дороги имѣется 29 шт. Стоимость передѣлки выразится на одинъ вагонъ въ суммѣ 2.100 рублей, а на всѣ 29 вагоновъ въ суммѣ 60.900 руб.

б) На Сибирской ж. д. имѣется 32 вагона I—II класса съ фонарными крышами и водянымъ отопленіемъ. Устройство это не даетъ возможности поддерживать въ вагонахъ достаточное тепло. Въ фонаряхъ рамы одиночныя и пропускаютъ наружу массу тепла; уходъ за водянымъ отопленіемъ сложенъ, почему были случаи замораживанія вагоновъ. Необходимо въ этихъ вагонахъ фонарныя крыши замѣнить эллиптическими и водяное отопленіе замѣнить паровымъ. Стоимость передѣлки одного такого вагона выражается въ суммѣ 1.500 руб., а всего для передѣлки 32 вагоновъ потребуется 48.000 руб.

в) Во многихъ вагонахъ число спальныхъ мѣстъ менѣе числа мѣстъ дневныхъ, почему при большой населенности поѣзда не всѣ пассажиры могутъ устроиться на ночь, чтобы спать, что при дальнемъ слѣдованіи составляетъ большое неудобство. Необходимо населять поѣзда такимъ образомъ, чтобы каждый пассажиръ имѣлъ спальное мѣсто.

г) Необходимо пассажирамъ, хотя бы плацкартныхъ поѣздовъ №№ 5 и 6, предоставить возможность получать въ поѣздѣ за плату постельное бѣлье, тогда большинство пассажировъ не возило бы съ собою громадныхъ тюковъ съ постельнымъ бѣльемъ и не загромождало бы этими тюками помѣщенія вагоновъ.

д) Вентиляція вагоновъ помощью имѣющихся потолочныхъ вентиляторовъ не достигаетъ цѣли освѣщенія въ вагонахъ воздуха. Необходимо улучшить вентиляцію вагоновъ.

е) Необходимо доставить возможность пассажирамъ дальняго слѣдованія заниматься чтеніемъ въ особенности въ длинные зимніе вечера, что невыполнимо при свѣчномъ освѣщеніи вагоновъ. Необходимо ввести электрическое или ацетиленовое освѣщеніе.

ж) Во избѣжаніе простуды пассажировъ и для сохраненія большаго тепла въ вагонахъ, а также для безопаснаго перехода изъ вагона въ вагонъ, необходимо вагоны въ поѣздахъ №№ 3, 4, 5 и 6 соединить между собою крытыми переходами-гармониками. Стоимость оборудованія одного вагона гармониками съ обѣихъ сторонъ обойдется около 200 руб., а для оборудованія 29 составовъ изъ 190 вагоновъ и 10% запасныхъ вагоновъ—всего 210 вагоновъ потребуется около 42.000 рублей.

8. Способы освѣщенія вагоновъ желательность уничтоженія свѣчнаго освѣщенія. Расходы

8. Освѣщеніе поѣздовъ на Сибирской ж. д., за исключеніемъ скорыхъ поѣздовъ, которые находятся въ вѣдѣніи Николаевской и Московско-Курской ж. д.,—свѣчное. Освѣщеніе это и дорого и плохо. При такомъ освѣщеніи заниматься чѣмъ-либо пассажи-

установки и эксплуата-
ции болѣе совершенныхъ способовъ освѣщенія.

рамъ невозможно. Кромѣ того, освѣщеніе это опасно и въ пожарномъ отношеніи. Нѣтъ возможности усмотрѣть за тѣмъ, чтобы пассажиры не зажигали и не ставили на столикахъ своихъ свѣчей. Въ виду этого весьма желательно перейти на болѣе совершенный способъ освѣщенія вагоновъ. Сибирскою ж. д. въ этомъ направленіи сдѣланы уже первые шаги, а именно: 1) ею велись переговоры съ фирмой Гефдингъ объ устройствѣ въ поѣздахъ №№ 3, 4, 5 и 6 ацетиленоваго освѣщенія. Но такъ какъ фирма Гефдингъ за устройство и эксплуатацію этого освѣщенія затребовала сумму большую, чѣмъ имѣющееся ассигнованіе по смѣтамъ (фирма запросила годовую плату за ацетиленовое освѣщеніе поѣздовъ №№ 3, 4, 5 и 6 по 92.400 руб. въ годъ, ассигнованіе же по смѣтѣ всего 64.700 руб.), то рѣшеніе вопроса въ пользу замѣны свѣчного освѣщенія ацетиленовымъ совѣтомъ управленія было отклонено. Нынѣ совѣтъ управленія рѣшилъ оборудовать одинъ составъ пассажирскаго поѣзда №№ 5 и 6 электрическимъ освѣщеніемъ и произвести надъ нимъ наблюденіе въ отношеніи стоимости эксплуатаціи освѣщенія. Стоимость оборудованія одного состава обойдется около 8.000 руб. и стоимость эксплуатаціи этого освѣщенія будетъ вѣроятно не дороже свѣчного. На Сибирской ж. д. желательно ввести электрическое освѣщеніе вагоновъ пассажирскихъ поѣздовъ, какъ болѣе безопасное въ пожарномъ отношеніи, при чемъ желательно имѣть центральное освѣщеніе поѣзда, т. е., чтобы динамомашинны и аккумуляторы были расположены въ одномъ багажномъ вагонѣ, а въ каждомъ классномъ вагонѣ было бы только оборудованіе лампочками.

Для электрическаго освѣщенія поѣздовъ №№ 3, 4, 5 и 6 придется оборудовать 29 составовъ поѣздовъ, сверхъ того нѣкоторые запасные багажные вагоны и 10% остальныхъ запасныхъ классныхъ вагоновъ (для замѣны вагоновъ на случай порчи).

Стоимость перехода на электрическое освѣщеніе обойдется приблизительно въ слѣдующей суммѣ:

оборудованіе одного состава въ среднемъ будетъ стоить около 8.000 руб., а 29 составовъ—232.000 руб.

Оборудованіе запасныхъ 7-ми багажныхъ вагоновъ по 4.000 руб. на вагонъ—28.000 руб.

Оборудованіе 10% запасныхъ вагоновъ, т. е., около 20 вагоновъ разныхъ классовъ въ среднемъ по 400 руб. на вагонъ, около 8.000 руб.

Всего потребуется приблизительно 268.000 рублей.

9. Обслуживаніе вагоновъ; достаточны ли прислуги и наблюдается ли въ вагонахъ должная чистота?

9. Вагоны пассажирскихъ поѣздовъ Сибирской ж. д. №№ 3, 4, 5, 6, 11 и 12 обслуживаются зимою истопниками-чистильщиками, а лѣтомъ чистильщиками.

Поѣзда №№ 3, 4, 5 и 6 обслуживаются слѣдующимъ обра-

зомъ: отъ Челябинска до Иркутска и обратно поѣздъ сопровождаетъ артель, зимою: изъ 6 человѣкъ истопниковъ-чистильщиковъ и одного старшаго осмотрщика вагоновъ, а лѣтомъ—артель изъ 2-хъ человѣкъ чистильщиковъ и одного старшаго осмотрщика. Кромѣ того, для поѣздовъ №№ 5 и 6 имѣется еще по одному истопнику или чистильщику для безпересадочныхъ вагоновъ Томскъ—Челябинскъ и Томскъ—Иркутскъ. Для зимняго движенія количество прислуги можно считать достаточнымъ, для лѣтнаго же 2-хъ чистильщиковъ недостаточно и желательно количество ихъ оставить то же, что и зимой. Это дастъ возможность имѣть отдѣльнаго проводника на каждый вагонъ и позволить подобрать людей болѣе опытныхъ и добросовѣстныхъ, такъ какъ служащіе эти будутъ годовые. Въ настоящее же время подобрать удовлетворительный штатъ истопниковъ затруднительно, въ виду временнаго характера этой должности. Для выполнения сего необходимо для поѣздовъ №№ 5 и 6 на лѣтніе 3½ мѣсяца добавить на каждый составъ 3-хъ человѣкъ и для поѣздовъ №№ 3 и 4 по 4 человѣка, всего на всѣ составы, включая и 10% на резервъ, необходимо 110 человѣкъ на сумму 7.700 рублей. Кромѣ того, имѣ же поверстныхъ на сумму 8.570 руб., а всего 16.270 рублей въ годъ.

Поѣзда №№ 11 и 12 обслуживаются зимой однимъ сквознымъ чистильщикомъ (истопникомъ), обслуживающимъ вагоны II и III классовъ и 2-мя участковыми истопниками для вагоновъ IV кл. Лѣтомъ же остается 1 чистильщикъ для всего поѣзда и очистка производится только на деповскихъ станціяхъ.

Для поддержанія чистоты желательно имѣть зимой и лѣтомъ не менѣе 3-хъ истопниковъ помимо чистильщика. Стоимость содержанія добавочныхъ истопниковъ такова: жалованія—7.500 руб. и поверстныхъ—6.080 рублей, а всего 13.680 рублей въ годъ.

Б. Дачное пригородное движеніе.

10. Что дѣлается дорогой для развитія пригороднаго движенія, приспособляется ли графикъ къ удобствамъ пассажировъ?

10, 11 и 12. На Сибирской ж. д. дачное пригородное сообщеніе существуетъ на Томской вѣткѣ и между станціями Иркутскъ-Усолъе.

Спеціальныхъ дачныхъ поѣздовъ не имѣется, дачное движеніе обслуживается:

11. Составъ поѣздовъ; какіе классы ставятся въ эти поѣзда; не представляется ли

а) по Томской вѣткѣ частью пассажирскихъ поѣздовъ и слѣдующими въ удобное для пассажировъ время товарными поѣздами, къ которымъ прицѣпляются классные вагоны всѣхъ

возможнымъ отнѣ- 3-хъ классовъ;
нить постановку при-
крытія?

б) на участкѣ Иркутскъ-Усолъе—почтовыми поѣздами.

12. Нельзя ли
увеличить скорость
движенія и сокра-
тить остановки?

13. Какія измѣ-
ненія желательны въ
конструкціи ваго-
новъ пригороднаго
движенія?

14. Освѣщеніе ва-
гоновъ.

15. Обслуживаніе
вагоновъ.

13, 14 и 15. На Сибирской ж. д. для пригороднаго дви-
женія имѣются только поѣзда между станціей Омскъ и Омскъ-
городъ. Въ эти поѣзда ставятся только трехосные вагоны вто-
рого и третьяго классовъ. Въ виду того, что время нахождения въ
пути этихъ поѣздовъ всего 15 минутъ, то имѣющийся типъ ва-
гоновъ, освѣщеніе ихъ свѣчами и обслуживаніе могутъ вполне
удовлетворить пассажировъ, а потому никакихъ конструктив-
ныхъ измѣненій, ни улучшенія освѣщенія и обслуживанія не
требуется.

Спеціальныхъ дачныхъ поѣздовъ, какъ выше указано на
дорогѣ не имѣется.

16. Пригородное
движеніе рабочихъ.

16. Массоваго пригороднаго движенія рабочихъ на Сибир-
ской ж. д. нѣтъ.

В. Вопросы общіе.

17. Сколько по
сметѣ ассигновано
пасс. поѣздо-версть
на выполненіе рас-
писанія и сколько на
дополнительные по-
ѣзда? Привести фак-
тическія исполненія
за послѣдніе 3 года.

17. По сметѣ на 1911 годъ ассигновано 11.780.000 пассажир-
скихъ поѣздо-верствъ.

На дополнительные поѣзда ассигнованія не было.

Фактически выполнено:

въ 1908 г.—12.030.866 пассаж. поѣздо-верствъ.

„ 1909 г.—12.430.268 „ „ „

„ 1910 г.—11.487.179 „ „ „

18. Нельзя ли со-
кратить составъ нѣ-
которыхъ пасс. поѣз-
довъ, гдѣ мало на-
селенія?

18. Въ виду достаточной населенности сокращенія составовъ
пассажирскихъ поѣздовъ не требуется.

19. Какимъ об-
разомъ приспособ-
ляется графикъ къ
потребностямъ пас-
сажировъ и прини-
мается ли при этомъ
во вниманіе стати-
стика пасс. движе-
нія?

19. Пассажирскіе поѣзда наносятся на графикъ въ зависи-
мости отъ прибытія на узловыя станціи такихъ же поѣздовъ со-
сѣднихъ дорогъ.

Согласованіе съ сосѣдними дорогами производится на съѣз-
дахъ представителей желѣзныхъ дорогъ по выработкѣ расписа-
нія согласованныхъ поѣздовъ.

20. Типы паровозовъ, которыми вьзятся пассажирскіе поѣзда на Сибирской ж. д. обслуживаются специальными пассажирскими паровозами, при чемъ равнинные участки обслуживаются паровозами типа 2—3—0, а горные участки—паровозами типа 1—2—2—0.

Кромѣ того, въ послѣднее время на дорогу прибыли специальные пассажирскіе паровозы типа 2—3—0, съ пароперегрѣвателемъ Шмидта.

Послѣдніе паровозы слѣдуетъ считать наилучшими для пассажирскихъ поѣздовъ, и при дальнѣйшемъ заказѣ пассажирскихъ паровозовъ желательно заказывать только эти паровозы съ пароперегрѣвателями. Отъ заказа же паровозовъ типа 2—3—0 безъ перегрѣвателей слѣдуетъ отказаться.

21. Какія перевозки багажа производятся не въ тѣхъ поѣздахъ, гдѣ слѣдуютъ пассажирскія? Въ какихъ пассажирскихъ поѣздахъ перевозятся нулевой багажъ, грузы пассаж., большой и малой скорости?

21. Перевозка багажа производится съ тѣми же поѣздами съ которыми слѣдуютъ и пассажиры

Перевозка же нулевого багажа, грузовъ пассажирской и большой скорости производится, по возможности, съ товаропассажирскими поѣздами, а при недостаткѣ мѣстъ въ таковыхъ съ переселенческими ускоренными поѣздами №№ 21 и 22.

22. Не слѣдуетъ ли завести особые поѣзда пассажирской скорости?

22 и 23. Въ періодъ интенсивнаго движенія грузовъ пассажирской и большой скорости поѣздовъ, предназначенныхъ для перевозки таковыхъ, недостаточно, вслѣдствіе чего эти грузы приходится отправлять съ поѣздами меньшей скорости что отражается на срочности доставки.

23. Какія желательны улучшенія въ грузовыхъ перевозкахъ съ пассажирскими поѣздами?

Въ виду изложеннаго желательно для перевозки грузовъ пассажирской и большой скорости имѣть одну пару товарныхъ ускоренныхъ поѣздовъ, со скоростью п.п. №№ 21 и 22.

24. Перевозка молочныхъ продуктовъ перевозится, главнымъ образомъ, сливочное масло, экспортъ котораго изъ Сибири за границу въ настоящее время достигаетъ 4.000.000 пудовъ въ годъ. Въ виду важности этой перевозки управленіемъ дороги приняты рядъ мѣръ, обеспечивающихъ срочность доставки и сохранность отъ порчи этого груза въ пути, а именно:

а) въ теченіе лѣтняго времени перевозка масла производится въ специальныхъ вагонахъ-ледникахъ, пополняемыхъ по мѣрѣ надобности льдомъ, и со специальными масляными поѣздами №№ 991 и 993, согласованными съ ускоренными поѣздами сосѣднихъ дорогъ.

б) Для наблюденія за своевременнымъ и правильнымъ исполненіемъ перевозки масла каждый мѣсяцъ поѣздъ, въ пе-

рiодъ жаркаго времени, сопровождается двумя особыми агентами, на обязанности которыхъ лежитъ наблюденiе за своевременнымъ ходомъ сопровождаемаго поѣзда, пополненiемъ вагоновъ-ледниковъ льдомъ въ специально назначенныхъ для этой цѣли пунктахъ и вообще выполненiемъ всѣхъ касающихся перевозки масла правилъ и распоряженiй.

О всѣхъ замѣченныхъ неисправностяхъ означенные агенты вносятъ въ свои путевые журналы, подлинники которыхъ представляются въ управленiе Сибирской ж. д., а копии въ Управленiе ж. д. и Самарскому порайонному комитету.

По такимъ записямъ въ путевыхъ рапортахъ управленiемъ дороги производятся разслѣдованiя по поводу замѣченныхъ неисправностей и принимаются мѣры къ устраненiю послѣднихъ.

На станцiяхъ назначенiя груза означенные агенты присутствуютъ при выгрузкѣ масла и выясняютъ всѣ могущiя возникнуть недоразумѣнiя въ опредѣленiи вѣса или качества груза, участвуя вмѣстѣ съ тѣмъ въ составленiи актовъ о недостаткѣ или порчѣ груза.

в) Въ видахъ большей планомѣрности перевозки и обезпеченiя послѣдней достаточнымъ количествомъ специальныхъ поѣздовъ ежегодно созывается съѣздъ масло-экспортеровъ, съ участiемъ представителей Сибирской ж. д., на которомъ, помимо выработки плана перевозки, выясняются всѣ недоразумѣнiя предыдущей масляной кампанiи и вообще всѣ назрѣвшiе вопросы по обезпеченiю правильного выполненiя этой перевозки. По постановленiямъ съѣзда дѣлаются соотвѣтствующiя представленiя Управленiю ж. д. и принимаются возможные мѣры къ устраненiю выясняющихся на съѣздѣ дефектовъ перевозки масла.

25. Улучшенiе пассажирскихъ станцiй и платформъ; манiе слѣдующiя соображенiя: наилучшiе типы; нельзя ли устранить нѣкоторыя излишнiя сооруженiя и ирриспособленiя?

25. I. Въ дѣлѣ улучшенiя пассажирскихъ зданiй Сибирской ж. д., по мнѣнiю сл. пути, должны быть приняты во вниманiе слѣдующiя соображенiя:

а) Настоятельно необходимо расширить служебныя помѣщенiя въ виду того, что пассажирскiя зданiя Сибирской ж. д. были построены по расчету на 7-ми-парный графикъ. Расширенiе служебныхъ помѣщенiй сверхъ того необходимо вслѣдствiе отсутствiя на депокскихъ станцiяхъ (за рѣдкими исключенiями) камеръ для храненiя ручного пассажирскаго багажа, помѣщенiй для почтовыхъ отдѣленiй (которыя въ большинствѣ помѣщаются нынѣ въ поселкахъ), служебныхъ комнатъ для отдыха запасныхъ агентовъ, командируемыхъ для замѣщенiя больныхъ и отпускныхъ, и (на нѣкоторыхъ станцiяхъ)—комнатъ для дежурныхъ жандармовъ. Расширенiе пассажирскихъ зданiй постепенно производится пристройками отъ 8 до 15 кв. саж.

б) Желательно помѣщать въ особомъ зданiи, вблизи пассажирскаго зданiя, телеграфъ и почтовыя отдѣленiя на большихъ

деповскихъ станціяхъ, при чемъ въ пасс. зданіи необходимо также устраивать небольшое отдѣленіе телеграфа какъ для удобства служебныхъ сношеній, такъ и для приѣмки частныхъ депешъ пассажировъ.

в) Необходимо изолировать пассажирскія залы, а равно и платформы IV класса отъ общаго пассажирскаго зданія, въ виду сильнаго загрязненія зала III класса и стѣсненія пассажировъ III класса пассажирами IV класса и переселенцами, доступъ коихъ въ общія пассажирскія помѣщенія, при неизолированности зала IV класса, неустранимъ.

г) Желательно оборудовать служебныя помѣщенія и залы пассажирскихъ зданій деповскихъ станцій электрическимъ освѣщеніемъ и вентиляціей.

д) Необходимо оборудовать всѣ безъ исключенія пассажирскія зданія, гдѣ имѣется станціонный водопроводъ, внутреннимъ водопроводомъ, съ устройствомъ пожарныхъ крановъ, а также водяными клозетами и умывальниками для пассажировъ I и II классовъ.

е) Необходимо устроить въ залахъ I и II классовъ плиточные полы и въ залахъ III кл. плиточные или асфальтовые, въ цѣляхъ облегченія очистки половъ.

ж) Необходимо вынести изъ пассажирскихъ зданій помѣщенія для заправки лампъ и устроить для этого неподалеку отъ пасс. зданій особыя каменныя помѣщенія съ погребями для храненія керосина.

II. По улучшенію пассажирскихъ платформъ сл. пути считаемъ необходимымъ:

а) Сдѣлать платформы асфальтовыми и на большихъ станціяхъ крытыми.

б) Замянить деревянныя штакетныя ограды у палисадниковъ при пассажирскихъ зданіяхъ желѣзными рѣшетками на рельсовыхъ стойкахъ.

в) Отдѣлить отъ общей платформы мѣсто для перегрузки почтъ и багажа, при чемъ для перегрузки почтъ лучше всего было бы устраивать отдѣльныя крытыя платформы, располагая ихъ по соглашенію съ почтовымъ вѣдомствомъ въ мѣстахъ, наиболѣе удобныхъ для быстрого производства операцій. При такомъ устройствѣ агенты почтоваго вѣдомства и агенты дороги, перегружающіе багажъ, не мѣшали бы взаимно производству операцій, а пассажиры не могли бы попадать на эти платформы.

г) Сдѣлать наружныя отхожія мѣста для пассажировъ III класса теплыми, и устроить при нихъ бетонные или каменные выгребы.

III. Наилучшимъ типомъ пассажирскаго зданія деповской станціи слѣдовало бы признать типъ, включающій въ одномъ зданіи слѣдующія помѣщенія:

- а) помѣщеніе для дежурнаго по станціи, съ особой комна- той для ожидающихъ кондукторовъ;
- б) техническую контору и архивъ;
- в) телеграфъ (на коренныхъ деповскихъ станціяхъ—неболь- шое отдѣленіе въ пассажирскомъ зданіи, а остальная часть должна помѣщаться въ особомъ домѣ);
- г) кабинетъ начальника станціи;
- д) залъ I и II класса;
- е) залъ III класса;
- ж) дежурную жандармовъ;
- з) багажное отдѣленіе и багажную кассу;
- и) билетную кассу;
- к) дамскую и мужскую уборныя для пассажировъ I и II классовъ;
- л) буфетъ и кухню;
- м) комнату для отдыха запасныхъ агентовъ;
- н) жилое помѣщеніе станціоннаго сторожа;
- о) комнату для храненія ручного багажа;
- п) вестибюль;
- р) почтовое отдѣленіе и
- с) комнату для коменданта.

IV. Въ числѣ построекъ, имѣющихся при пассажирскихъ зданіяхъ, какъ то: отхожія мѣста, водогрѣйки, буфетныя лавки и столы, излишнихъ и ненужныхъ для дороги не имѣется.

V. Въ цѣляхъ устранить въ пассажирскихъ зданіяхъ и особенно на платформахъ скопленіе провожающей и гуляющей публики, попадающей на платформы не черезъ входныя двери пассажирскихъ зданій, а также въ цѣляхъ устранить ходьбу этой публики по путямъ желательнo огражденіе станціонныхъ территорій по всему периметру заборами, хотя бы безъ устано- вленія пероннаго сбора, который по мѣстнымъ условіямъ для Сибири не представляется рациональнымъ.

26. Нельзя ли от- мѣнить сигналы ко- локоломъ и паро- возными свистками, оставаясь свисти- мить для предупреж- денія несчастныхъ случаевъ?

26. Затрудняясь, за неимѣніемъ опытныхъ данныхъ, опре- дѣленно высказаться по вопросу о возможности отмѣны сигнала колоколомъ и паровозными свистками, начальник сл. движения, съ своей стороны, склоненъ, однако, думать, что въ виду малокультурности большей части населенія Сибири отмѣна си- гналовъ паровозными свистками и станціоннымъ колоколомъ повлечетъ за собою массовое отставаніе пассажировъ отъ поѣзда.

ГЛАВА III.

Отвѣты на вопросы по коммерческому движенію.

1. Въ чемъ заключаются нужды мѣстной промышленности и сельскаго хозяйства прилегающихъ къ дорогѣ районовъ, и въ какой мѣрѣ удовлетворяются ихъ интересы?

Нужды мѣстной промышленности и сельскаго хозяйства прилегающихъ къ дорогѣ районовъ заключаются, прежде всего, въ отсутствіи въ большинствѣ случаевъ мало-мальски сносныхъ грунтовыхъ подъездныхъ путей къ станціямъ. Въ районѣ Сибирской ж. д. имѣется много мѣстностей, которыя осенью и весною являются совершенно отрѣзанными отъ дороги. Затѣмъ, мѣстная промышленность нуждается въ капиталахъ; отсутствіе ихъ препятствуетъ развитію здѣсь обрабатывающей промышленности. Сибирь вывозитъ сырье и ввозитъ его обратно въ видѣ фабрикатовъ (мѣха, шерсть и т. д.) Нуждается также промышленность и въ кредитѣ, именно этимъ и объясняется, что масса грузовъ въ Сибирь посылается не иначе, какъ съ наложенными платежами; помимо этого, самый пріемъ грузовъ получателями часто надолго затягивается по отсутствію наличныхъ денегъ.

Для сельскаго хозяйства чрезвычайно важнымъ являлось бы оборудованіе, хотя бы главнѣйшихъ станцій дороги, складами для долгосрочнаго храненія хлѣбовъ съ приспособленіями для сушки ихъ, такъ какъ сибирскій хлѣбъ, почти исключительно сыромолотный, и очень часто, благодаря климатическимъ условіямъ, недостаточно вызрѣваетъ.

Дорога, конечно, лишена возможности удовлетворить всѣ эти нужды промышленности и сельскаго хозяйства. Что же касается другихъ нуждъ, болѣе мѣстнаго характера, то желѣзная дорога всегда старается притти на помощь грузохозяевамъ, напримѣръ, переустройствомъ разъѣздовъ и станцій, приспособленіемъ станцій къ потребностямъ отправителей путемъ устройства платформъ для погрузки скота и т. д., разрѣшеніемъ погрузки на разъѣздахъ и т. п.

2. Какова тарифная политика Сибирской ж. д. въ примыкахъ сообщеніяхъ? Въ какой мѣрѣ участвуютъ ж. д. въ снабженіи крупныхъ пунктовъ потребленія?

При современной организаціи тарифныхъ учреждений и установившихся отношеніяхъ мѣстныхъ управленій къ Управленію ж. д., казенныя дороги лишены возможности проводить какую бы то ни было тарифную политику.

Снабженіе главныхъ крупныхъ пунктовъ потребленія (Петербургъ, Москва) за 1909 г. выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

О Т П Р А В Л Е Н О.	Въ С.-Петербургъ.	Въ М о с к в у.
Крупнаго рогатаго скота	46.274 шт.	—
Мяса	531.413 пуд.	549.791 пуд.
Свинины	311.513 „	114.418 „
Сала	2.656 „	63.457 „
Яиць	70.707 „	107.693 „
Масла слив. б. скор.	256.000 „	—
Масла топленого :	20.015 „	21.806 „
Муки	55.964 „	—
Овса	313.606 „	—

Въ 1910 году снабженіе тѣхъ же пунктовъ представляется въ такомъ видѣ:

О Т П Р А В Л Е Н О.	Въ С.-Петербургъ.	Въ М о с к в у.
Крупнаго рогатаго скота	92.757 шт.	1.230 шт.
Мелкаго „ „	—	—
Свинины и саласоленого и копченого	127.990 пуд.	107.912 пуд.
Сала говяжьяго, бараньяго и друг..	3.221 „	110.944 „
Витой птицы.	12.607 „	10.751 „
„ дичи	56.775 „	24.824 „
Яиць	70.054 „	90.687 „
Масла сливочнаго б. скор.	413.731 „	31.834 „
Масла топленого и др. мал. ск.	25.021 „	27.195 „
Пшеницы.	—	623 „
Муки всякой.	1.836 „	920 „

3. Изученъ ли характеръ движенія отдѣльныхъ грузовъ по разнымъ направленіямъ? Спеціального изученія характера движенія отдѣльныхъ грузовъ по разнымъ направленіямъ не производилось. Исключеніе составляетъ лишь вопросъ о движеніи сливочнаго масла большою скоростью, въ вагонахъ-ледникахъ. Но статистическія свѣдѣнія о движеніи грузовъ въ различныхъ направленіяхъ въ подлежащихъ случаяхъ принимаются въ соображеніе, и краткія свѣдѣнія о направленіяхъ перевозки главныхъ грузовъ имѣются въ Обзорѣ Коммерческой дѣятельности дороги за 10 лѣтъ (1900—1909 гг.).

4. Подсчитывается ли прибыльность или убыточность перевозки отдѣльныхъ массовыхъ грузовъ по известнымъ направленіямъ? Систематическаго подсчета прибыльности или убыточности перевозки отдѣльныхъ массовыхъ грузовъ по известнымъ направленіямъ не производится, въ виду особаго характера Сибирской ж. д. имѣющей только два выхода и не имѣющей конструируемыхъ дорогъ. Такой подсчетъ производится только въ отдѣльныхъ случаяхъ, когда въ этомъ встрѣчается особая надобность.

5. Что дѣлается въ цѣляхъ привлеченія перевозокъ грузовъ, дорога не принимаетъ, но охотно идетъ на выгодныхъ для перевозокъ грузовъ? Спеціальныхъ мѣръ, въ цѣляхъ привлеченія выгодныхъ для перевозокъ грузовъ, дорога не принимаетъ, но охотно идетъ на встрѣчу возникающимъ потребностямъ въ интересахъ улучшенія и увеличенія перевозокъ. Можно указать, на организацію вывоза сливочнаго масла за границу въ вагонахъ-ледникахъ, предоставленіе вагоновъ-ледниковъ въ аренду подъ перевозку свинины, мяса и проч.

6. Какая связь установлена между коммерческой сл. и движеніемъ? По вопросамъ, касающимся одновременно какъ сл. коммерческой, такъ и сл. движенія, всѣ распоряженія по линіи дѣлаются по соглашенію между этими двумя службами (какъ это дѣлается и по отношенію къ другимъ службамъ). Пререканія, возникающія между службами коммерческой, движенія и сборовъ, рассматриваются въ особомъ совѣщаніи по вопросамъ эксплуатаціи, подъ предѣлательствомъ г. начальника дороги. Въ этомъ же совѣщаніи обсуждаются и нѣкоторые общіе для указанныхъ службъ вопросы, прежде ихъ окончательнаго разрѣшенія.

7. Какія тарифныя измѣненія желательны для грузовъ въ не усматривается. Необходимости въ какихъ-либо неотлагательныхъ общихъ измѣненіяхъ для грузовъ мѣстнаго сообщенія въ настоящее время не усматривается.

8. Какъ составляется доходная свѣта Женіе данныя послѣднихъ пяти лѣтъ, а также всѣ имѣющіяся Сибирской ж. д.? Не въ распоряженіи управленія дороги свѣдѣнія объ обстоятельстве, могущихъ оказать вліяніе въ ту или другую сторону на свѣтное исчисленіе предполагаемыхъ къ ожидаемое въ смѣтномъ году количество пассажировъ, багажа и груза, доходъ отъ нихъ и т. п. Увеличеніе перевозокъ и дохо-

довъ допускается съ большой осторожностью, но умышленнаго преуменьшенія ихъ также не практикуется.

9. Бываютъли случаи позаймствованія нужныхъ на дополнительные расходы суммъ, за исчерпаніемъ кредита изъ выручки?

Такихъ случаевъ въ настоящее время не бываетъ,

10. Должаетъ ли Сибирская ж. д. поставщикамъ и подрядчикамъ не должаетъ?

Въ настоящее время Сибирская ж. д. поставщикамъ и подрядчикамъ не должаетъ.

IV.

Журналы совѣщаній.

Г Л А В А I.

Журналъ совѣщаній въ управленіи Сибирской ж. д. п вопросамъ хозяйственнымъ и пассажирскаго движенія.

26 и 27 іюня 1911 года въ г. Томскѣ, въ Управленіи Сибирской ж. д., состоялись засѣданія по вопросамъ программы обслѣдованія, производимаго Подкомиссіей Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Въ засѣданіяхъ этихъ участвовали: предсѣдатель Особой Высшей Комиссіи инженеръ-генералъ Н. П. Петровъ, управляющій дѣлами Комиссіи С. Н. Кульжинскій, членъ-экспертъ, членъ Тарифнаго комитета К. Я. Загорскій, начальникъ Сибирской желѣзной дороги Н. П. Осиповъ (въ засѣданіи 27 іюня), помощникъ начальника дороги А. В. Михайловъ, начальникъ восточнаго отдѣла дороги И. А. Козыревъ, начальникъ управленія переустройства Сибирской ж. д. Г. М. Будаговъ, помощникъ главнаго контролера В. А. Шульце, начальники службъ Сибирской жел. дороги: движенія—Н. Б. Ленцнеръ, телеграфа—Э. Г. Лейтнеръ, коммерческой—С. Н. Самойловъ, тяги—С. М. Богашевъ, матеріальной—бар. Н. Л. Раденъ, юрисконсультъ—Н. А. Орловъ, замѣститель начальника сл. пути—К. Н. Оппенгеймъ, замѣститель начальника сл. сборовъ—Г. И. Раковскій, помощникъ начальника коммерческой службы Н. А. Рудаковъ, помощникъ главнаго бухгалтера И. А. Чернышевъ, завѣдующій пенсіонной кассой г. Виноградовъ, инженеръ для особыхъ порученій при начальникѣ дороги М. Н. Орловъ и производитель работъ по устройству 2-го пути на участкѣ Омскъ—Ачинскъ С. Г. Чернявскій, при дѣлопроизводителяхъ Особой Высшей Комиссіи П. П. Пупторскомъ и Г. Н. Соколовскомъ.

Предсѣдательствовалъ въ засѣданіяхъ инженеръ-генералъ Н. П. Петровъ.

I. По открытіи засѣданія, г. управляющій дѣлами Высшей Комиссіи просилъ о доставленіи нѣкоторыхъ дополнительныхъ свѣдѣній, сверхъ ранѣе представленныхъ дорогомъ справокъ. При этомъ г. управляющій перечислилъ тѣ вопросы, которые нуждаются въ болѣе подробномъ освѣщеніи.

Представителями службъ Сибирской ж. д., въ связи съ этимъ, были даны нѣкоторыя объясненія по поставленнымъ вопросамъ.

1. По вопросу о томъ, имѣются ли какія-либо предположенія о расширеніи матеріальныхъ складовъ, начальникъ матеріальной сл. бар. Н. Л. Раденъ объяснилъ, что два главные склада—Красноярскій и Омскій—имѣется въ виду перевести на новыя мѣста. Въ отношеніи Красноярскаго склада соображенія о его расширеніи уже выработаны. Что же касается Омскаго, то вопросъ этотъ еще обсуждается, и свѣдѣнія о немъ будутъ представлены позднѣе. Остальные склады никакихъ измѣненій не требуютъ.

2. Относительно различій въ системахъ сигнализациі на станціяхъ Сибирской ж. д., вступающей мѣсто начальника сл. пути К. Н. Опенгеймъ доложилъ, что кредиты на переустройство сигнализациі и приведеніе ея къ одному типу уже отпущены, но переходъ этотъ отсроченъ до 1 января 1912 года, и вообще въ Министерствѣ Путей Сообщенія имѣется предположеніе отложить переустройство сигнализациі. По поводу проектируемой въ связи съ блокировкой второго пути централизациі стрѣлокъ К. Н. Опенгеймъ указалъ, что соответствующее ассигнованіе имѣется, но заказы еще не даны, такъ какъ все дѣло Министерствомъ Путей Сообщенія взято на себя.

3. По вопросамъ о состояніи оборотнаго капитала г. помощникъ главнаго бухгалтера дороги доложилъ, что положеніе оборотнаго капитала въ отчетахъ не выводилось. Задолженность капитала выяснить крайне затруднительно, такъ какъ свѣдѣнія объ этомъ, при составленіи отчетовъ по формѣ Глушинскаго, не требовались.

На вопросъ г. управляющаго дѣлами Комиссіи, не имѣется ли соответствующихъ свѣдѣній о состояніи оборотнаго капитала въ контролѣ дороги,—помощникъ главнаго контролера г. Шульце отвѣтилъ отрицательно и добавилъ, что контроль неоднократно, въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, требовалъ представленія свѣдѣній объ оборотномъ капиталѣ, но главная бухгалтерія требованій этихъ не выполняла, заявляя, что получить возможность давать нужныя свѣдѣнія по этому предмету только съ 1912 года. Г. Шульце, въ подтвержденіе сдѣланныхъ имъ указаній, сослался на переписку мѣстнаго контроля съ Департаментомъ желѣзнодорожной отчетности и управленіемъ Сибирской ж. д. и общалъ представить Подкомиссіи копіи относящихся къ этой перепискѣ документовъ (см. приложение 24-а и 24-б). Кроме того, г. Шульце отмѣтилъ случаи неоплаты счетовъ, въ виду отсутствія свѣдѣній объ оборотномъ капиталѣ, при чемъ суммы такихъ неоплаченныхъ счетовъ достигали одно время 2½ милл. рублей.

Помощникъ главнаго бухгалтера дороги, по поводу послѣдняго указанія, возразилъ, что задержекъ въ оплатѣ счетовъ не бываетъ. Такие случаи имѣли мѣсто лишь въ годы, непосредственно слѣ-

дованіе за послѣдней войной. Кромѣ того, онъ указывалъ, что 1) балансъ счетовъ составляется на дорогѣ примѣнительно къ формѣ, одобренной Министерствомъ, и 2) что требованія контроля выяснить состояніе оборотнаго капитала впервые предъявлены не нѣсколько лѣтъ назадъ, а лишь въ прошедшемъ году.

Помощникъ главнаго контролера г. Шульце согласился съ тѣмъ, что въ послѣднее время задержекъ въ уплатѣ счетовъ не наблюдается, но раньше такіе случаи имѣли мѣсто и именно потому, что дорога не вела учета своей задолженности. Что касается требованій контроля, то требованіе о точномъ выясненіи состоянія оборотнаго капитала — требованіе постоянное, предъявляемое со времени основанія дороги.

4. Въ связи съ предложеніемъ г. управляющаго дѣлами Комиссіи представить отчетъ за 1910 г. о школьныхъ и образовательныхъ учрежденіяхъ на дорогѣ, помощникъ главнаго контролера г. Шульце замѣтилъ, что, со времени введенія платы за обученіе въ желѣзнодорожныхъ школахъ, число учащихся уменьшилось, и школы опустѣли.

Инженеръ для особыхъ порученій при начальникѣ дороги М. Н. Орловъ указалъ, что отмѣчаемое г. Шульце явленіе — временное, и что теперь желѣзнодорожныя школы вновь переполнены. Плата за ученіе, въ частности, компенсирована безплатной выдачей отъ дороги учебныхъ пособій и принадлежностей.

5. Г. Управляющимъ дѣлами Высшей Комиссіи были представлены нѣкоторыя замѣчанія объ отчетности Сибирской ж. д.: а) С. Н. Кульжинскій обратилъ, между прочимъ, вниманіе на большой размѣръ неуплаченного служащимъ содержанія (около милліона рублей), за неявкою получателей, и просилъ объяснить, чѣмъ вызвано такое явленіе.

Помощникъ главнаго бухгалтера дороги по этому поводу указалъ на то, что за время войны многіе желѣзнодорожныя служащіе, призванные на военную службу, не являлись за полученіемъ жалованья. Большинство невыдачъ — мелкія суммы, но въ отдѣльныхъ случаяхъ встрѣчаются невыдачи, достигающія 100 рублей.

Помощникъ главнаго контролера объяснилъ отмѣченный С. Н. Кульжинскимъ фактъ, главнымъ образомъ, большой смѣняемостью служащихъ на Сибирской ж. д.

б) Относительно показаннаго въ отчетахъ сбора за переправы черезъ рѣки, — помощникъ начальника сл. сборовъ Г. И. Раковскій выяснилъ, что отчетъ имѣеть въ виду переправы на рѣкахъ Обь и Енисей.

Помощникъ главнаго контролера г. Шульце сообщилъ, что сборъ за переправы относится къ тому времени, когда мосты на рѣкахъ Обь и Енисей еще не были построены.

С. Н. Кульжинскій выразилъ по этому поводу недоумѣніе, почему собственно, „борьба за переправы“ включенъ въ пассивъ дороги, точно такъ же, какъ и показанныя въ пассивѣ суммы на ремонтъ подъѣздныхъ путей и на постройку прачешной на ст. Тайга. Вообще, по мнѣнію С. Н. Кульжинскаго, счетъ пассива требуетъ подробнаго разъясненія.

Инженеръ-генералъ Н. П. Петровъ замѣтилъ, что на не исполнѣннѣ правильное составленіе счетовъ долженъ былъ бы обратитъ вниманіе контроль дороги, прямая обязанность котораго слѣдить за правильностью и законностью отчетности.

Помощникъ главнаго контролера г. Шульце доложилъ, что контроль обратилъ вниманіе на эти вопросы.

в) По поводу расходовъ на содержаніе жандармской полиціи (очередный № 308) С. Н. Кульжинскій замѣтилъ, что нижнимъ жандармскимъ чинамъ назначается, судя по отчету, квартирное довольствіе. Между тѣмъ, по имѣющимся у Подкомиссіи свѣдѣніямъ, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ квартиры жандармамъ отводятся натурой. Возникаетъ вопросъ, какъ же въ такихъ случаяхъ поступаютъ съ квартирнымъ довольствіемъ.

Помощникъ начальника дороги А. В. Михайловъ пояснилъ, что квартиры жандармамъ натурой отводятся лишь въ исключительныхъ случаяхъ въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ затруднительно нанять частную квартиру. При этомъ жандармское начальство оплачиваетъ эти квартиры изъ суммъ квартирнаго довольствія по таксѣ, установленной совѣтомъ управленія дороги.

Помощникъ главнаго контролера г. Шульце указалъ, что, хотя жандармы, получая квартиры натурой, и уплачиваютъ квартирные деньги, тѣмъ не менѣе они не соблюдаютъ установленной Совѣтомъ таксы оплаты квартиръ и рассчитываютъ квартирную плату не въ соответствии съ числомъ занимаемыхъ ими кв. саж. помѣщенія. На неправильность такого положенія контроль обратилъ вниманіе. Г. Шульце обѣщаетъ представить переписку контроля по сему предмету.

г) Относительно фактуровки перевозокъ управленія переустройства дороги, начальникъ сл. движенія Н. Б. Ленцнеръ пояснилъ, что эти перевозки фактуруются по специальнымъ тарифамъ (повагонному 1/125; попудному—1/60, и 20 коп. съ поѣздо-версты за пропускъ пустого поѣздного состава). Дать свѣдѣнія, сколько по каждому изъ этихъ тарифовъ взыскано въ минувшемъ году, не представляется возможнымъ, въ виду сложности подобнаго расчета.

д) С. Н. Кульжинскій обратилъ вниманіе на то, что на Сибирской ж. д. большинство претензій удовлетворяется за счетъ № 193 смѣты. Такимъ образомъ, служащіе не могутъ рассчитывать на полученіе какихъ бы то ни было премій.

Начальникъ сл. движенія Н. Б. Ленцнеръ признавалъ такой

порядокъ совершенно неправильнымъ. Онъ указаль на то, что удовлетворенныя претензіи относятся на № 193 и въ томъ случаѣ, когда виновность станціонныхъ агентовъ не выяснена. Кроме того, новые агенты отвѣчаютъ за своихъ предшественниковъ. Нынѣшній составъ служащихъ платится за дѣйствія агентовъ состава 1904—1907 гг., къ каковому времени относится большинство претензій. Ни одна изъ станцій при такихъ условіяхъ не можетъ получить преміи, и неудивительно, что энергія и интересъ служащихъ къ работѣ падаютъ. Н. Б. Ленцнеръ считаеть нужнымъ отмѣтить также, что на Сибирской ж. д. для удовлетворенія претензій дѣлаются вычеты изъ жалованья агентовъ, при чемъ иногда эти вычеты достигаютъ 75% содержанія.

Помощникъ главнаго контролера г. Шульце доказываль, что отнесеніе претензій на № 193 нужно разсматривать лишь какъ временное позаимствованіе изъ этого источника, впредь до обнаруженія виновныхъ въ безпорядкахъ или злоупотребленіяхъ, вызвавшихъ претензію. Это отнесеніе расхода на фондъ товаростанціонныхъ работъ имѣеть то преимущество, что побуждаеть къ обнаруженію виновныхъ. Въ случаѣ же отнесенія расхода прямо на счетъ казны (№ 37), виновные никогда бы не разыскивались, и разслѣдованія не приводили бы ни къ какимъ результатамъ. Но въ то же время г. Шульце признаваль ненормальнымъ, что при нынѣшнемъ порядкѣ за вину одного служащаго отвѣчаетъ вся станція.

С. Н. Кульжинскій замѣтилъ, что при такомъ порядкѣ отнимается всякій смыслъ у фонда, такъ какъ возможность выдачи премій отпадаетъ. По мнѣнію С. Н. Кульжинскаго, вопросъ объ оплатѣ претензій необходимо было бы урегулировать, при чемъ, повидимому, не остается иного выхода, какъ отнести уплаты за прежніе годы на счетъ убытковъ дороги.

Помощникъ начальника дороги А. В. Михайловъ, возражая С. Н. Кульжинскому, указаль, что фондъ все равно задолженъ, а потому, никакія выдачи за счетъ его невозможны.

С. Н. Кульжинскій коснулся затѣмъ общаго вопроса о преміяхъ и, указавъ на то, что на дорогѣ много премій было обѣщано, но не уплачено, отмѣтилъ, что такое положеніе противорѣчитъ нынѣшней тенденціи и постановленіямъ Государственной Думы и Государственнаго Совѣта. Далѣе, С. Н. Кульжинскій просилъ объяснить, почему до настоящаго времени управленіемъ дороги не разработанъ вопросъ о преміяхъ, хотя рядъ премій уже намѣченъ, и совѣтомъ дороги предоставлено управленію заняться этимъ дѣломъ. Такая медленность тѣмъ болѣе, казалась бы, необъяснима, что Сибирская ж. д. въ этомъ отношеніи находится въ весьма простыхъ условіяхъ.

Помощникъ главнаго контролера г. Шульце указаль, что, хотя въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ и установлены преміи,

по ихъ фактически не уплачиваются, и это вредно отражается на ходѣ работъ.

Начальникъ сл. тяги С. М. Богашевъ объяснилъ, что преміи по мастерскимъ въ минувшемъ году не были выданы, такъ какъ сл. тяги сдѣлала перерасходъ, отремонтировавъ паровозы въ количествѣ, предвидѣнномъ смѣтою, не смотря на паденіе пробѣга паровозовъ.

Начальникъ сл. движенія Н. Б. Ленцнеръ указалъ, что преміи на Сибирской ж. д. были лишь обѣщаны, но не установлены. Но уже одно обѣщаніе установить преміи подняло энергію служащихъ, и нельзя не выразить сожалѣнія, что дѣло не было доведено до конца. Н. Б. Ленцнеръ отмѣтилъ далѣе, что Сибирская ж. д. вообще крайне неохотно идетъ на премированіе, и въ доказательство этого привелъ нѣсколько примѣровъ изъ практики сл. движенія. Такъ, сл. движенія приняла на себя дѣло оборота паровозовъ. Путемъ установленія болѣе тяжелыхъ дежурствъ, путемъ болѣе интенсивной работы, удалось добиться сокращенія по очереднымъ №№ смѣты. Получилось сбереженіе, и начальникъ службы ходатайствовалъ объ ассигнованіи 50% этого сбереженія въ премію служащимъ. Однако, преміи не только не установили, но слѣдующую смѣту еще сократили на 30 тысячъ рублей. Такія мѣры, по словамъ Н. Б. Ленцнера, парализуютъ у служащихъ стремленіе дѣлать разумныя сбереженія.

6. Въ связи съ вопросомъ о вспомогательныхъ предпріятіяхъ на Сибирской ж. д. С. Н. Кульжинскій отмѣтилъ, что, судя по отчету, нѣкоторыя предпріятія—и въ томъ числѣ Семипалатинская транспортная контора—даютъ убытки.

По этому поводу начальникъ коммерческой службы С. Н. Самойловъ объяснилъ, что онъ входилъ въ управленіе дороги съ предположеніемъ о совершенномъ закрытіи Семипалатинской конторы, какъ бездоходной, но вмѣсто того рѣшено было усилить ея оборотный капиталъ, въ надеждѣ, что въ такомъ случаѣ операци конторы разовьются. С. Н. Самойловъ не рассчитываетъ, однако, на такой исходъ, такъ какъ въ Семипалатинскѣ, кромѣ желѣзнодорожной, имѣется 6 частныхъ транспортныхъ конторъ.

7. С. Н. Кульжинскій указалъ на несоотвѣтствіе данныхъ Государственнаго Контроля и главной бухгалтеріи относительно стоимости Сибирской ж. д.

Помощникомъ главнаго контролера г. Шульце было по этому поводу замѣчено, что врядъ ли исчисленіе центральной бухгалтеріи Государственнаго Контроля правильно, такъ какъ она основывалась въ своихъ выводахъ исключительно на сдѣланныхъ ассигнованіяхъ и не запрашивала даже по этому предмету мѣстный контроль.

II. Затѣмъ на обсужденіе была предложена программа по пассажирскому движенію.

A. Пассажирское движеніе дальняго слѣдованія.

По 1-му вопросу программы—С. Н. Кульжинскимъ было высказано предположеніе, не слѣдуетъ ли воспользоваться для мѣстнаго пассажирскаго движенія обратными паровозами скорыхъ поѣздовъ. Это дало бы возможность пустить три лишннихъ поѣзда въ недѣлю.

Н. Б. Ленцнеръ замѣтилъ по этому поводу, что такіе поѣзда могли бы ходить лишь въ опредѣленные дни, а это не можетъ удовлетворить пассажировъ. Кромѣ того, рекомендуемая мѣра усилила бы мѣстное движеніе лишь на извѣстныхъ участкахъ, въ чемъ не чувствуется особой потребности. Скорѣе населеніе нуждается въ развитіи и усиленіи сквозного движенія.

Н. Б. Ленцнеръ счелъ нужнымъ затѣмъ обратить вниманіе Совѣщанія на вопросъ о скорыхъ поѣздахъ. Опытъ показываетъ, что скорые поѣзда Международнаго Общества всегда переполнены; поѣзда же дороги ходятъ съ незначительнымъ числомъ пассажировъ. Объяснять это нужно, по мнѣнію начальника движенія, лучшей системой международныхъ вагоновъ и лучшимъ составомъ прислуги въ поѣздахъ Общества. Играетъ извѣстную роль и реклама, которая отсутствуетъ въ отношеніи казенныхъ поѣздовъ. На все это слѣдовало бы обратить серьезное вниманіе, принявъ мѣры къ улучшенію составовъ и особенно лучшему подбору служащихъ. Что касается высказанной въ совѣщаніи мысли о возможности понизить плату за проѣздъ въ казенныхъ вагонахъ, чтобы, такимъ образомъ, облегчить дорогѣ конкуренцію съ Международнымъ Обществомъ, то къ этой мысли Н. Б. Ленцнеръ отнесся отрицательно, не находя основаній къ пониженію платы.

Въ связи съ этимъ К. Я. Загорскій указалъ, что по договору, заключенному съ Международнымъ Обществомъ, плата за проѣздъ должна быть одинаковой какъ въ казенныхъ вагонахъ, такъ и въ вагонахъ Общества.

Вопросъ 2-й замѣчаній не вызвалъ.

По вопросу 3-му, въ связи съ сдѣланнымъ на Сибирской ж. д. заявленіемъ о желательности увеличить число мѣстъ 2 класса за счетъ 1 класса, начальникъ сл. движенія Н. Б. Ленцнеръ высказалъ тотъ взглядъ, что 1 и 2 классы не должны отличаться по своему устройству, и что пассажиры того и другого класса могли бы помѣщаться въ одномъ и томъ же вагонѣ, съ тѣмъ лишь различіемъ, что пассажирамъ 1 класса должно быть предоставляемо вдвое больше мѣста, тѣмъ пассажирамъ второго класса.

По вопросу 4-му Н. Б. Ленцнеръ указалъ, что, по его мнѣнію, увеличить скорость поѣздовъ на Сибирской ж. д. было бы возможно, но что сл. пути встрѣчаетъ къ тому затрудненія.

С. Н. Кульжинскій замѣтилъ, что увеличивать скорость на горныхъ участкахъ, въ первые два года, послѣ ихъ переустройства, когда путь еще не устоялся, было бы неблагоприятно.

По вопросу 5-му были отмѣчены неудобства нынѣшняго расписанія Сибирской ж. д., въ смыслѣ согласованія съ Челябинскомъ. Въ Челябинскъ всѣ поѣзда приходятъ въ ночное время—было бы желательно приурочить ихъ приходъ къ дневному времени, такъ какъ это удобнѣе для пассажировъ, имѣющихъ пересадки.

С. Н. Кульжинскій указалъ по этому поводу на то, что гѣтъ возможности приурочить всѣ пересадки къ дневному времени. При составленіи расписанія приходится считаться не только съ интересами Челябинска, но и съ другими пунктами. Было бы поэтому цѣлесообразнѣе не добиваться измѣненія расписанія, что едва ли дастъ желательный результатъ, а приспособить ст. Челябинскъ къ условіямъ ночныхъ пересадокъ или, быть можетъ, подумать даже о переводѣ пересадочной станціи въ какой-либо другой пунктъ дороги, куда поѣзда приходятъ засвѣтло.

По вопросу 6-му было доложено, что стоянки болѣе не могутъ быть сокращены, такъ какъ онѣ въ настоящее время доведены до *minimum'a*.

По вопросу 7-му были отмѣчены недостатки устройства вагоновъ 1 класса (балтійскія телѣжки), которые оказываются менѣе удобными, чѣмъ вагоны 2 класса (пудмановскія телѣжки). Кромѣ того, было указано на необходимость соединенія вагоновъ „гармоніями“ во всѣхъ поѣздахъ.

На послѣднемъ особенно настаивалъ начальникъ сл. тяти С. М. Богашевъ, указывавшій, что отсутствіе „гармоній“ приноситъ большія неудобства пассажирамъ, а иногда даже является причиной несчастныхъ случаевъ.

8 и 9 вопросы замѣчаній не вызвали.

По разсмотрѣніи программы пассажирскаго движенія, предсѣдатель Высшей Комиссіи инженеръ-генераль Н. П. Петровъ выразилъ пожеланіе, чтобы былъ выясненъ вопросъ о томъ, не убыточна ли перевозка пассажировъ IV класса. Какъ показываютъ данныя дороги, средняя валовая выручка съ пассажировъ IV класса — 0,32 коп. съ пассажиро-версты. Такая выручка слишкомъ мала, и можно думать, что расходы по перевозкѣ пассажировъ IV класса не окупаются.

Представители Сибирской ж. д. заявили, что въ ихъ рас-

поряженіи не имѣется подробныхъ расчетовъ по этому предмету, но что предложенный Предсѣдателемъ Комиссіи вопросъ будетъ всесторонне разработанъ коммерческой службой.

Б. Дачное пригородное движеніе.

Вопросы 1—7 замѣчаній не вызвали. Было лишь указано, что дачное и пригородное движеніе на дорогѣ не развиты.

В. Вопросы общіе.

Вопросы 1—7 не вызвали замѣчаній.

Въ связи съ вопросомъ 1-мъ было обращено вниманіе: 1) коммерческая служба произвела обследованіе, насколько перевозка молочныхъ продуктовъ выгодна для дороги.

Вопросъ 9, въ виду имѣющагося подробнаго письменнаго отвѣта, никакихъ дополнительныхъ указаній не потребовалъ.

По вопросу 10-му представители дороги высказали отрицательное мнѣніе, считая нужнымъ сохранить нынѣшнюю сигнализацию (колокола).

III. Приступлено къ рассмотрѣнію отвѣтовъ по хозяйственной программѣ обследованія.

Совѣщаніе остановилось на вопросахъ 1, 2 и 134 программы. Остальные вопросы замѣчаній не вызвали.

Въ связи съ вопросомъ 1-мъ было обращено вниманіе: 1) на то, что работы по усиленію пропускной способности дороги ведутся не вполне планомерно и не согласованы съ общегосударственными задачами, и 2) на то, что проекты развитія станцій требуютъ переработки, такъ какъ, при осуществленіи этихъ проектовъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ будутъ затруднены маневровыя движенія и выводка паровозовъ изъ депо. Кроме того, проектированная для нѣкоторыхъ станцій длина разъѣздныхъ путей въ 400 саж. ничѣмъ не оправдывается.

Представители дороги возраженій по поводу этихъ замѣчаній не представили.

Въ связи съ вопросомъ 2-мъ, С. Н. Кульжинскій указалъ, что хозяйственныя перевозки вызываютъ сомнѣнія въ отношеніи ихъ цѣлесообразности. Въ частности, напримѣръ, шпалы перевозятся для пропитки въ Красноярскъ, а оттуда отправляются обратно въ Тулунъ—на мѣсто ихъ заготовки. Можно думать, что такая перевозка совершенно нецѣлесообразна и убыточна. Было бы гораздо правильнѣе оборудовать подвижной шпало-пропиточный заводъ, нежели прибѣгать къ подобнымъ перевозкамъ шпалъ съ мѣста на мѣсто.

Начальникъ матеріальной службы бар. Н. Л. Раденъ вполне присоединился къ мысли, высказанной С. Н. Кульжинскимъ, и

добавилъ, что существующіе постоянные шпалопропиточные заводы не соответствуют, по своимъ размѣрамъ, количеству заготавливаемыхъ въ данной мѣстности шпаль. Такъ, Омскъ и Красноярскъ даютъ въ общемъ не болѣе, какъ по 150 тыс. шпаль. Между тѣмъ, выстроенные здѣсь шпалопропиточные заводы рассчитаны на 400—500 тыс. шпаль. Что касается Тулуна, то здѣсь большая заготовка, достигающая 700 тыс. штукъ. Изъ этого числа на пропитку въ Красноярскъ перевозится до 200 тыс. штукъ шпаль.

С. Н. Кульжинскій, развивая свое предположеніе о необходимости передвижного завода, указалъ, что такая мѣстность, какъ Тулунъ, всегда будетъ являться важнымъ пунктомъ для заготовки шпаль. Между тѣмъ завода здѣсь нѣтъ, и до 200 тыс. шпаль перевозятся въ Красноярскъ и обратно. Это составляетъ довольно значительный, непроизводительный расходъ, устранить который возможно путемъ устройства подвижного завода.

Инженеръ К. А. Опенгеймъ полагалъ, что возбужденный вопросъ требуетъ выясненія, такъ какъ на нѣкоторыхъ дорогахъ передвижные шпалопропиточные заводы оказались неудобствительными, и ихъ пришлось ликвидировать.

Помощникъ главнаго контролера г. Шульце добавилъ, что предположеніе о постройкѣ передвижного завода обсуждалось совѣтомъ дороги, но не получило осуществленія. (Подробныя соображенія по этому вопросу см. въ приложеніяхъ №№ 17-а и 17б).

Засимъ, по поводу „общихъ вопросовъ“ хозяйственной программы было выяснено, что отвѣты на нихъ даны отдѣльными службами, и между собой не вполне согласованы, почему управленію дороги было поручено ихъ согласовать, а совѣщаніе перешло къ разсмотрѣнію отвѣтовъ отдѣльныхъ службъ.

Въ связи съ вопросомъ 134 программы, С. Н. Кульжинскимъ было обращено вниманіе на крайне недостаточный штатъ отдѣлений сл. движенія на Сибирской ж. д., что препятствуетъ правильной работѣ отдѣлений. При настоящихъ условіяхъ начальникъ отдѣленія всецѣло занятъ технической стороной движенія и не можетъ удѣлять достаточно вниманія коммерческой части. Кромѣ того, въ случаѣ отсутствія начальника отдѣленія, должность его замѣщается ревизоромъ движенія или даже начальникомъ станціи, отвлекаемыми такимъ образомъ отъ своихъ прямыхъ обязанностей. Было бы настоятельно необходимо установить должности помощниковъ начальниковъ отдѣлений, а также внести въ смѣту ассигнованія на постоянныхъ дежурныхъ по станціи.

Начальникъ сл. движенія Н. Б. Ленцнеръ замѣтилъ, что онъ неоднократно входилъ по этому вопросу съ ходатайствами. Но при разсмотрѣніи этого дѣла, нашли, что штатъ отдѣ-

лений не только не недостаточенъ, но даже великъ. Однако, такой взглядъ безусловно неправиленъ и опровергается обследованіемъ, произведеннымъ службой движенія. Обследование это показало, что начальники отдѣленій, дѣйствительно, до крайности обременены работой.

Послѣ этого засѣданіе было прервано до слѣдующаго дня.

IV. По возобновленіи занятій 27-го іюня, Подкомиссія оставилась на вопросахъ сооруженія второго пути, при чемъ С. Н. Кульжинскій отмѣтилъ, что очереди сооруженія до сихъ поръ не распределены, и не указано, сколько верстъ пути на каждомъ участкѣ подлежитъ переустройству въ первую очередь.

Начальникъ дороги объяснилъ по этому поводу, что распределение по очередямъ задерживается слабымъ поступленіемъ рельсъ. Пока поступило всего 275 верстъ рельсъ, которыя и предназначены для участка Омскъ—Кривошеино. Новую партію рельсъ возможно будетъ получить не ранѣе августа—сентября мѣсяца.

V. Послѣ этого Подкомиссіей были рассмотрѣны планы предполагаемаго переустройства нѣкоторыхъ станцій Сибирской ж. д., при чемъ чины управленія по переустройству представили Подкомиссіи свои объясненія.

VI. Далѣе, Подкомиссія обратилась къ рассмотрѣнію вопросовъ, возникшихъ при осмотрѣ Анжерскихъ каменноугольныхъ копей. Подкомиссіей было отмѣчено, что Сибирская ж. д., имѣя собственныя копи, не пользуется, однако, ими въ полной мѣрѣ, а приобретаетъ каменный уголь въ частныхъ копияхъ (Михельсона и др.). Между тѣмъ запасъ угля въ Анжерскихъ копияхъ, по объясненію ихъ администраціи, весьма значителенъ, и добыча угля можетъ быть увеличена безъ какихъ бы то ни было затратъ со стороны дороги на новое оборудованіе копей. При такихъ условіяхъ, естественно, возникаетъ вопросъ, почему дорога предпочитаетъ покупать уголь въ частныхъ копияхъ, вмѣсто того, чтобы развивать собственныя. На этотъ вопросъ—Подкомиссія и просила отвѣтить представителей Сибирской ж. д.

Предсѣдатель Комиссіи Н. П. Петровъ къ изложеннымъ замѣчаніямъ добавилъ, что, въ случаѣ увеличенія добычи, анжерскій уголь обходился бы, судя по даннымъ администраціи копей, дешевле доставляемаго частными промышленниками, и что, кромѣ того, добыча его въ большемъ количествѣ неминусомъ отразилась бы и на цѣнахъ на уголь въ Сибири вообще.

Начальникъ матеріальной службы бар. Н. Л. Раденъ по поводу возбужденнаго вопроса пояснилъ, что покупка угля въ частныхъ копияхъ имѣетъ цѣлью поддержать каменноугольную промышленность въ Сибири. Это—важная государственная задача, къ которой не можетъ оставаться равнодушной Сибирская

ж. д. Кромѣ того, сосредоточеніе добычи угля въ одномъ мѣстѣ опасно и съ той стороны, что, въ случаѣ мобилизаціи, дорога, при малѣйшей неисправности на Анжерскихъ кояхъ, могла бы быть поставлена въ затруднительное положеніе.

Помощникъ главнаго контролера г. Шульце выразилъ сомнѣніе относительно возможности удешевленія анжерскаго угля, въ случаѣ увеличенія его добычи. По мнѣнію г. Шульце, увеличеніе добычи непременно потребовало бы новыхъ устройствъ и дополнительныхъ расходовъ со стороны дороги.

Инженеръ-генераль Н. П. Петровъ по поводу объясненія начальника матеріальной службы высказался въ томъ смыслѣ, что не дѣло желѣзнодорожнаго управленія—заботиться о развитіи промышленности. Это общегосударственная задача; дорога же, прежде всего, обязана заботиться о наибольшей выгодности эксплуатаціи, и съ этой точки зрѣнія ей, повидимому, слѣдовало бы развивать дѣятельность Анжерскихъ копей.

Начальникъ Сибирской ж. д. Н. П. Осиповъ указалъ, что онъ озабоченъ выясненіемъ запаса угля въ Анжерскихъ кояхъ и постановкой работъ въ нихъ, почему ежегодно проситъ управленіе горнаго округа о командированіи на копи специалистовъ, которые могли бы выяснитъ положеніе дѣла и общее состояніе копей.

При этомъ Н. П. Осиповъ представилъ отчеты горныхъ инженеровъ, обследовавшихъ Анжерскія копи (приложенія 20-а, 20-б и 20-в). Выдержки изъ этихъ отчетовъ были прочитаны.

VII. Засимъ было заслушано объясненіе г. начальника дороги по поводу возбужденнаго наканунѣ вопроса о перевозкѣ молочныхъ продуктовъ. Н. П. Осиповъ заявилъ, что перевозки эти не могутъ считаться убыточными для дороги.

Послѣ краткаго обмѣна соображеній по поводу представленныхъ дорогою письменныхъ отвѣтовъ, г. председатель Высшей Комиссіи объявилъ засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель *Н. П. Петровъ.*

Членъ-экспертъ *К. Я. Загорскій.*

Управляющій дѣлами *С. Н. Кульжинскій.*

Дѣлопроизводители: *П. П. Пушторскій*
Г. Н. Соколовскій.

Г Л А В А II.

Журналы совѣщаній по вопросу о сооруженіи новыхъ жел. дорогъ въ Сибири.

А. Совѣщаніе въ Иркутскѣ.

23 іюня 1911 г. на ст. Иркутскъ, Забайкальской ж. д., въ парадныхъ комнатахъ пассажирскаго помѣщенія, состоялось совѣщаніе по вопросу о проведеніи новыхъ дорогъ въ Сибири и о соответствіи работы существующихъ дорогъ съ потребностями мѣстной торговли и промышленности.

Въ совѣщаніи приняли участіе: управляющій дѣлами Особой Высшей Комиссіи инженеръ С. Н. Кульжинскій, членъ-экспертъ той же Комиссіи д. с. с. К. Я. Загорскій, начальникъ военныхъ сообщений Иркутскаго военнаго округа генераль-маіоръ бар. Таубе, начальникъ Забайкальской ж. д. Ф. И. Кноррингъ, помощникъ начальника Сибирской ж. д. И. А. Козыревъ, членъ совѣта Забайкальской ж. д. отъ Министерства Финансовъ К. А. фонъ-Эссенъ, начальники службъ Сибирской ж. д.: движенія—Н. Б. Ленцеръ и коммерческой—С. Н. Самойловъ, начальникъ коммерческаго отдѣла управленія Забайкальской ж. д. г. Ждановичъ, иркутскій городской голова К. М. Жбановъ, гласный иркутской городской Думы и представитель ея желѣзнодорожной комиссіи В. М. Посохинъ, управляющій иркутскимъ отдѣленіемъ Русско-Азіатскаго банка А. В. Витте, управляющій иркутскимъ отдѣленіемъ Волежско-Камскаго банка М. Ф. Киселевъ, предсѣдатель иркутскаго отдѣленія О-ва для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ И. В. Комаровскій, пароходовладѣлецъ Н. Е. Глютовъ, промышленники: И. М. Ивановъ и И. Ф. Исцѣленновъ, при дѣлопроизводителяхъ Особой Высшей Комиссіи П. П. Пушгорскомъ и Г. Н. Соколовскомъ.

Предсѣдательствовалъ въ совѣщаніи С. Н. Кульжинскій.

По объявленіи въ 3 часа пополудни совѣщанія открытымъ, С. Н. Кульжинскій доложилъ, что предсѣдатель Высшей Комиссіи инженеръ-генераль Н. П. Петровъ, вслѣдствіе нездоровья, лишень возможности предсѣдательствовать въ сегодняшнемъ засѣданіи и поэтому поручилъ ему руководить совѣщаніемъ. Особая Высшая Комиссія, при обследованіи дорогъ на мѣстахъ, считаетъ своей обязанностью знакомиться съ взглядами мѣстныхъ людей на постановку желѣзнодорожнаго дѣла и съ

ихъ пожеланіями относительно согласованія работы дорогъ съ потребностями торговли и промышленности. Кромѣ того, Комиссія не можетъ оставить безъ вниманія и вопросовъ, касающихся дальнѣйшаго развитія желѣзнодорожной сѣти. Послѣдніе вопросы имѣютъ для Сибири особо важное значеніе. Всѣмъ ясно, что желѣзныхъ дорогъ въ этомъ краѣ недостаточно; что необходимо усиленіе желѣзнодорожной сѣти, и что только при этомъ условіи возможно ожидать дальнѣйшаго процвѣтанія края. Но существуютъ разнорѣчія по поводу того, какія изъ намѣченныхъ желѣзнодорожныхъ линій наиболѣе цѣлесообразны. Всестороннее освѣщеніе этого вопроса въ сегодняшнемъ совѣщаніи было бы крайне желательнымъ. Въ соотвѣтствіи съ изложеннымъ, С. Н. Кульжинскій предложилъ участникамъ совѣщанія высказаться по двумъ вопросамъ: 1) относительно эксплуатаціи Сибирской и Забайкальской ж. д. и соотвѣтствія ея съ нуждами и потребностями края и 2) относительно постройки новыхъ дорогъ: а) западнѣе Байкала и б) восточнѣе Байкала.

По первому вопросу гласный иркутской городской думы г. Посохинъ заявилъ, что необходимо было бы приспособить Сибирскую и Забайкальскую дороги для дачнаго сообщенія. Въ настоящее время интересы жителей въ этомъ отношеніи совершенно игнорируются, и для того, чтобы попасть въ дачныя мѣстности, приходится выѣзжать изъ Иркутска чуть ли не въ 3 часа ночи. Между тѣмъ дачная жизнь въ общемъ развита. Дачный районъ по Забайкальской дор. тянется верстъ на 140, а по Сибирской дор. верстъ на 60. Г. Посохинъ находитъ крайне желательнымъ, чтобы дороги установили хоть одинъ дачный поѣздъ въ сутки.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, на какое количество пассажировъ можно рассчитывать, устанавливая особое дачное сообщеніе, г. Посохинъ затруднился дать точный отвѣтъ, но обѣщаль произвести приблизительный подсчетъ и представить необходимые данныя.

К. Я. Загорскій и Ф. И. Кноррингъ замѣтили, что едва ли можно считать дачнымъ сообщеніе на разстояніе 140 верстъ. Это уже обычное пассажирское движеніе. Ф. И. Кноррингъ добавилъ, что на Забайкальской дорогѣ на разстояніи до 50 верстъ интересы дачнаго сообщенія приняты во вниманіе.

Н. Б. Ленцнеръ указалъ, что до сихъ поръ не возникало вопроса о специальныхъ дачныхъ поѣздахъ. Рѣчь шла лишь о прицѣпкѣ лишняго класснаго вагона для дачниковъ, и это пожеланіе дорогой всегда выполнялось. Если же теперь возбуждается вопросъ о специальныхъ поѣздахъ, то необходимо, прежде всего, установить, имѣется ли достаточное количество пассажировъ для такихъ поѣздовъ, такъ какъ заводить специальный поѣздъ для случайныхъ пассажировъ нѣтъ основанія.

Затѣмъ совѣщаніе перешло къ обсужденію вопросовъ товарнаго движенія. А. В. Витте отмѣтилъ тѣ затрудненія, какія возникаютъ для сибирской торговли и промышленности вслѣдствіе того, что сибирскія дороги отнесены къ Самарскому покрайонному комитету. Сибирскіе промышленники не въ состояніи ѣздить на засѣданія комитета въ Самару и такимъ образомъ устранены отъ всякаго вліянія на распредѣленіе и перевозку грузовъ.

С. Н. Кульжинскій, отмѣтивъ, что подобныя затрудненія испытываются и Сибирскою ж. д., указалъ, что затронутый А. В. Витте вопросъ уже поставленъ на очередь. Далѣе С. Н. Кульжинскій предложилъ присутствующимъ высказаться, не находятъ ли они желательнымъ, въ интересахъ мѣстной торговли и промышленности, измѣненіе нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, въ смыслѣ ихъ пониженія. Казалось бы, что это было бы и въ интересахъ сибирскихъ дорогъ. Послѣднія, по соображеніямъ государственнымъ, развиты больше, чѣмъ это нужно для коммерческаго движенія, и потому имъ должно быть выгодно увеличить количество перевозокъ, хотя бы и по болѣе низкому тарифу.

И. М. Ивановъ, выполнѣ присоединяясь къ послѣднему соображенію С. Н. Кульжинскаго, указалъ, что было бы крайне желательно понизить тарифы на перевозку мороженой рыбы, соли, дровъ и строевого лѣса. На Амурѣ масса недорогой рыбы, которая не выдерживаетъ нынѣшняго тарифа (2 р.) и не попадаетъ въ Западную Сибирь и Россію. Въ этомъ направленіи идутъ только высшіе сорта, напр., кета. Что касается дешевыхъ сортовъ, то они или пропадаютъ на мѣстѣ, или направляются въ Японію (въ прошломъ году такой рыбы вывезено въ Японію 2½ милл. пуд.). Несомнѣнно, что пониженіе тарифа на перевозку мороженой рыбы способствовало бы развитію рыбной торговли. Въ связи съ тарифомъ на рыбу нужно поставить и высокій тарифъ на соль, что тоже невыгодно отражается на торговлѣ рыбой. Наконецъ, нельзя не обратить вниманіе, что нынѣшняго тарифа не выдерживаютъ также дрова и строевой лѣсъ. Поэтому прекрасный сосновый лѣсъ подъ Верхне-Удинскомъ и Нижне-Удинскомъ не имѣетъ никакого сбыта, кромѣ мѣстнаго потребленія, а Иркутскъ вынужденъ пользоваться худшими сортами ведроваго лѣса, растущаго вблизи него.

И. В. Комаровскій указалъ на желательность понизить тарифъ на стойки для каменноугольныхъ копей Черемховскаго района. На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, развивается ли мѣстное потребленіе угля, И. В. Комаровскій отвѣтилъ, что развивается; что городъ Иркутскъ переходитъ въ настоящее время на угольное отопленіе, и что ввозъ угля для нуждъ города и дороги достигаетъ теперь 7—8 милл. пуд. въ годъ.

По вопросу о томъ, можно ли, въ случаѣ пониженія тарифовъ, разсчитывать на развитіе новыхъ отраслей промышленности, напр., желѣзодѣлательной или нефтяной, мѣстные представители отвѣтили уклончиво, ссылаясь, главнымъ образомъ, на отсутствіе капиталовъ. Что касается въ частности нефти, то, хотя развѣдки временно, за отсутствіемъ средствъ, и прекращены, но скоро онѣ возобновляются.

Г. Посохинъ заявилъ, что мѣстные представители не подготовились къ обсужденію вопроса о тарифахъ, но что и иркутская городская дума, и иркутское купеческое общество постараются собрать данныя по этому важному вопросу и представить свои соображенія Особой Высшей Комиссіи.

С. Н. Кульжинскій просилъ сдѣлать это возможно незамедлительно, не позже 1 октября, и освѣтить пожеланія цифровыми данными.

К. Я. Загорскій добавилъ къ этому, что въ соображеніяхъ желательно было бы точно указать, до какихъ предѣловъ признается необходимымъ пониженіе тарифа на тотъ или другой грузъ.

Послѣ этого совѣщаніе обратилось къ обсужденію второго изъ поставленныхъ вопросовъ, а именно къ вопросу о постройкѣ новыхъ дорогъ. Пренія сосредоточились, главнымъ образомъ, на дорогахъ, проектируемыхъ западнѣе Байкала.

С. Н. Кульжинскій отмѣтилъ, что существуютъ четыре варианта соединенія Сибирской ж. д. съ Ленскимъ бассейномъ—линіи: 1) Иркутскъ—Жигалово (пристань на р. Ленѣ), 2) ст. Тыреть Сибирской ж. д.—тоже Жигалово, 3) ст. Тулузь Сибирской ж. д.—с. Братскій Острогъ на р. Ангарѣ—пристань Усть-Куть на р. Ленѣ и 4) ст. Тайшетъ Сибирской ж. д.—Братскій Острогъ—Усть-Куть—и предложилъ высказаться, какая изъ указанныхъ комбинацій признается наиболее цѣлесообразной. При этомъ С. Н. Кульжинскій указалъ, что относительно направленія на Жигалово возникаетъ сомнѣніе, достаточно ли обезпечена эта пристань водой. Многимъ представляется, что Усть-Куть болѣе обезпечена водой, и поэтому болѣе предпочтительнѣе для проведенія къ нему желѣзнодорожнаго пути.

Г. Посохинъ заявилъ по поводу послѣдняго указанія, что и Усть-Куть не можетъ считаться вполне обезпеченнымъ водой. Для этого слѣдовало бы подняться верстъ на 400 сѣвернѣе.

Н. Е. Глютовъ заявилъ, что р. Лена вполне обезпечена водой для навигаціи верстахъ въ 3-хъ ниже Усть-Кута. Что же касается мѣстностей выше Усть-Кута, то здѣсь рѣка маловодна, и поэтому проведеніе дороги въ такомъ направленіи совершенно бесполезно.

Г. Посохинъ замѣтилъ, что р. Лена вообще мало обслѣдована, и поэтому невозможно говорить о ней столь рѣшительно.

Кромѣ того, если при навигаціи и бываютъ затрудненія, то происходятъ они не столько отъ маловодья рѣки, сколько отъ недостатковъ судостроительной техники. Суда по Ленѣ ходятъ самыя примитивныя, такъ называемая „посуда“. Если бы пустить по Ленѣ пароходы, подобные волжскимъ, то есть полная увѣренность, что они свободно доходили бы до Жигалова.

Вообще г. Посохину представляется наиболѣе цѣлесообразнымъ и полезнымъ для края вариантъ Иркутскъ-Жигалово. На этомъ вариантѣ остановилась и иркутская городская дума. Здѣсь дорога пройдетъ по такому району, гдѣ издавна имѣлось населеніе. Кромѣ того, въ этой мѣстности предполагается поселить переселенцевъ, для которыхъ уже нарѣзано 150 тыс. десятинъ земли.

Направленіе Иркутскъ-Жигалово поддерживалъ и генералъ-майоръ бар. Таубе, который указалъ на то, что при проектированіи дороги было бы невыгодно обходить Иркутскъ, какъ сильную военную базу.

За направленіе Тулунъ-Усть-Куть высказался управляющій отдѣленіемъ Русско-Азіатскаго банка А. В. Витте. Онъ доказывалъ, что этотъ путь самый короткій и самый дешевый. Хотя зимой на немъ и будетъ мало грузовъ, но зато въ лѣтнее время грузовъ вполне достаточно. Что касается линіи Иркутскъ-Жигалово, то она выгодна лишь для города Иркутска, а не для всего края.

В. М. Посохинъ и г. Исцѣленновъ оспаривали это мнѣніе. Они находили, что по линіи Тулунъ-Усть-Куть нечего будетъ возить, такъ какъ хлѣбъ по прежнему будетъ сплавляться по рѣкѣ. Дорога же отъ Иркутска до Жигалова способна оживить край и дать выходъ грузамъ изъ заселяемаго теперь Верхленскаго уѣзда.

Другія изъ отмѣченныхъ выше направленій поддержки ни съ чьей стороны не вызвали. Но одинъ изъ участниковъ совѣщанія И. М. Ивановъ возбудилъ вопросъ о совершенно новомъ направленіи Иркутскъ-Верхленскъ-Верхняя Ангара-Бодайбо съ вѣтвью на Кимпидай. Дорога отъ Иркутска до Жигалово, хотя и нужна, но не можетъ, по мнѣнію И. М. Иванова, оживить Ленскій край и поднять его промышленность, такъ какъ она будетъ дѣйствовать не болѣе 4½—5 мѣсяцевъ въ годъ (въ остальное время судоходство невозможно). Гораздо больше значенія имѣла бы линія Иркутскъ-Бодайбо. По изслѣдованію Маркграфа, ниже по Ленѣ имѣется 18 милл. дес. земли, удобной для немедленнаго переселенія, и кромѣ того, впоследствии можетъ быть предоставлено переселенцамъ около 36 милл. дес. для той же цѣли. Такимъ образомъ, край этотъ богатъ удобными землями. Здѣсь же находятся богатые пріиски. Самая рѣка Лена имѣетъ много рыбы. Въ настоящее время рыбная торговля здѣсь немыслима,

вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія. Нельмой кормятъ собакъ, а осетровую икру выбрасываютъ. Но есть полное основаніе ожидать развитія промысла съ проведеніемъ дороги. Вѣтъвъ на Кимпиднѣй соединитъ Великій Сибирскій путь съ мѣстами добычи каменной соли. Наконецъ, нельзя забывать, что въ будущемъ проектируемый путь можетъ быть соединенъ съ Амурской дорогой, что имѣетъ большое стратегическое значеніе.

Въ первую очередь, по мнѣнію И. М. Иванова, должна быть сооружена линія Верхняя Ангара-Бодайбо.

И. Ф. Исцѣленновъ и В. М. Посохинъ, не отрицая важнаго значенія проектируемой И. М. Ивановымъ линіи, указали, что иркутскія общественныя учрежденія не смотрятъ въ настоящее время на дѣло столь широко и вполне удовлетворились бы линіей Иркутскъ-Жигалово. Но, во всякомъ случаѣ, если бы и осуществился проектъ И. М. Иванова, то начинать дорогу надо не отъ Верхней Ангары, а отъ магистрали, т. е. отъ Иркутска.

Г. Предѣдательствующій предложилъ затѣмъ на обсужденіе вопросъ о сооруженіи дорогъ въ районѣ восточнѣе Байкала. При этомъ выяснилось, что существуетъ проектъ одной дороги въ этомъ районѣ—дороги на Кяхту. Обсуждая два варіанта этого пути: Мысовая-Кяхта и Верхне-Удинскъ-Кяхта, и представитель военнаго вѣдомства, и представители города высказались за первое направленіе.

Въ заключеніе С. Н. Кульжинскій предложилъ высказаться относительно сооруженія подъѣздныхъ путей, устройство которыхъ признается необходимымъ.

А. В. Витте указалъ, что весьма желательно проведеніе подъѣздного пути до Тунки. Здѣсь можно добывать асбестъ и графитъ, а такъ же имѣются минеральныя воды. Кромѣ того, путь этотъ, повидимому, имѣетъ нѣкоторое значеніе и въ военномъ отношеніи (Монголія).

Представители города заявили, что вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ всесторонне разработанъ въ особой комиссіи, работавшей въ бытность иркутскимъ генералъ-губернаторомъ генерала Селиванова, и что въ трудахъ этой комиссіи можно найти и пожеланія мѣстныхъ людей по рассматриваемому предмету.

С. Н. Кульжинскій заявилъ, что Высшая Комиссія приметъ во вниманіе указанные труды, и, выразивъ затѣмъ отъ имени инженеръ-генерала Н. П. Петрова благодарность всѣмъ участвующимъ въ совѣщаніи за оказанное ими содѣйствіе Комиссіи, въ 4 часа 25 мин. пополудни объявилъ засѣданіе закрытымъ.

Б. Совѣщаніе въ Томскѣ,

28 іюня 1911 года, въ Томскѣ, въ управленіи Сибирской ж. д., подъ предѣдательствомъ Предѣдателя Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго

дѣла въ Россіи, инженеръ-генерала Н. П. Петрова и при участіи представителей желѣзной дороги, Государственного Контроля и общественныхъ учреждений, состоялось совѣщаніе по вопросу о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири и соотвѣтствіи дорогъ существующихъ интересамъ и потребностямъ мѣстной торговли и промышленности.

Въ совѣщаніи приняли участіе: Предѣдатель Высшей Комиссіи инженеръ-генераль Н. П. Петровъ, членъ-экспертъ той же Комиссіи д. с. с. К. Я. Загорскій, управляющій дѣлами Комиссіи инженеръ С. Н. Кульжинскій, начальникъ Сибирской ж. д. Н. П. Осиповъ, завѣдывающій работами по переустройству Сибирской ж. д. инженеръ Г. М. Будаговъ, начальникъ Западно-Сибирскаго округа водныхъ сообщеній бар. Б. А. Аминовъ, начальники службъ Сибирской ж. д.: движенія—Н. Б. Ленцнеръ, коммерческой—С. Н. Самойловъ, матеріальной—баронъ Н. Л. Радень, помощникъ начальника сл. сборовъ Г. И Раковскій, помощникъ начальника коммерческой сл. Н. А. Рудаковъ, помощникъ главнаго контролера контроля Сибирской ж. д.—В. А. Шульце, городскіе головы городовъ: Томска—г. Некрасовъ, Барнаула—г. Страховъ, Омска—г. Морозовъ, Ново-Николаевска—г. Жернаковъ, представители томскаго городского общественнаго управленія—гласный городской думы—г. Эманъ и чиновникъ Управленія государственныхъ имуществъ г. Фрейдингъ, секретарь томскаго биржевого комитета г. Абрамовъ и томскій купецъ г. Скулимовскій, при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи П. П. Пусторскомъ и Г. Н. Соколовскомъ.

Объявивъ въ 12 час. дня засѣданіе открытымъ, инженеръ-генераль Н. П. Петровъ предложилъ присутствующимъ высказаться относительно сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Сибири, при чемъ просилъ остановиться, главнымъ образомъ, на трехъ проектируемыхъ линіяхъ: 1) Семипалатинскъ-Барнауль-Ново-Николаевскъ съ вѣткой на Бійскъ, 2) Барнауль-Болотная-Томскъ съ вѣткой на Бійскъ и 3) Кольчугино-Юрга.

Совѣщаніе обратилось сначала къ обсужденію вопроса о сооруженіи двухъ первыхъ дорогъ, при чемъ мнѣнія присутствующихъ раздѣлились. Въ то время, какъ представители городовъ Барнаула и Ново-Николаевска высказывались за направленіе на Ново-Николаевскъ,—предствители г. Томска и нѣкоторые другіе изъ присутствующихъ отстаивали болѣе восточное направленіе дороги—на Болотную и Томскъ. Главнѣйшія соображенія сторонниковъ того и другого мнѣнія сводились, въ общихъ чертахъ, къ слѣдующему.

Сторонники западнаго направленія дороги—барнаульскій городской голова г. Страховъ, ново-николаевскій городской голова г. Жернаковъ, начальникъ сл. движенія Сибирской ж. д. г. Ленцнеръ, а также членъ-экспертъ Комиссіи К. Я. Загорскій дока-

зывали, что въ настоящее время грузы двигаются, главнымъ образомъ, въ западномъ направленіи, и что уже, въ виду этого, линія на Ново-Николаевскъ должна быть признана болѣе предъ почтительной; какъ соответствующая преобладающимъ потребностямъ и условіямъ грузооборота. Правда, до 1907 года еще преобладало движеніе въ восточномъ направленіи, но за послѣднее время направленіе грузовъ, какъ показываютъ статистическія данныя, замѣтно мѣняется, и движеніе на западъ не только сравнялось съ движеніемъ на востокъ, но и превысило его. Исключеніе въ этомъ отношеніи составляетъ только 1909 годъ, но на данныхъ этого года врядъ ли можно основываться, такъ какъ въ указанномъ году въ Европейской Россіи былъ прекрасный урожай, почему, естественно, сибирскій хлѣбъ, избытокъ котораго въ этомъ году вообще былъ незначителенъ, не шелъ въ западномъ направленіи, а посылался на восточные рынки. Кромѣ того, соображая общія условія и размѣры возможнаго сбыта для главныхъ предметовъ производительности края на западъ и востокъ, нельзя не признать, что восточный рынокъ не отличается достаточной ёмкостью, и поэтому грузы скорѣе будутъ направляться на западъ, гдѣ они могутъ легче найти сбытъ. При томъ же въ будущемъ, съ развитіемъ на востокъ мѣстной сельско-хозяйственной и перерабатывающей промышленности, возможно ожидать еще большаго сокращенія настоящей ёмкости восточнаго рынка. Наконецъ, приходится принять во вниманіе не только грузы вывозные, но и грузы ввозные. Послѣдніе же, несомнѣнно, идутъ съ запада. Въ силу этихъ соображеній, поименованныя выше лица отстаивали направленіе дороги на Ново-Николаевскъ, добавляя еще, что послѣднее направленіе является болѣе легкимъ и въ техническомъ отношеніи, нежели направленіе Болотная-Томскъ, и доказывая, что оно не будетъ слишкомъ неудобнымъ и для грузовъ, идущихъ съ востока. По подсчетамъ сторонниковъ этого мнѣнія, восточные грузы будутъ дѣлать лишній пробѣгъ приблизительно всего въ сорокъ верстъ, тогда какъ, въ случаѣ сооруженія варианта Барнауль-Болотная, пробѣгъ западныхъ грузовъ увеличится приблизительно на 200 верстъ.

Представители города Томска — городской голова г. Некрасовъ, гласный думы г. Эманъ, чиновникъ управленія государственныхъ имуществъ г. Фрейдигъ, Омскій городской голова г. Морозовъ и баронъ Б. А. Аминовъ высказались за проведеніе проектируемой дороги въ восточномъ направленіи. При этомъ указывалось, что нельзя считать преобладающимъ движеніе грузовъ на западъ. Данныя нѣкоторыхъ годовъ показываютъ, что преобладало движеніе въ восточномъ направленіи. Такъ, въ 1909 г. на западъ было отправлено 6 милл. пуд. грузовъ, а на востокъ 7 милл. пуд., при чемъ хлѣбныхъ грузовъ къ востоку пошло

6 милл. пуд., а къ западу только 3 милл. пуд. Если считать 1909 г. годомъ исключительнымъ, въ виду хорошаго урожая въ Европейской Россіи, то нельзя не указать, что и другіе годы, данныя которыхъ благопріятны для западнаго направленія, не могутъ быть признаны вполне нормальными, такъ какъ цѣны на хлѣбъ въ эти годы стояли очень высокія. Вообще, по мнѣнію говорившихъ, сибирскій хлѣбъ можетъ идти въ западномъ направленіи лишь въ годы неурожая въ Европейской Россіи, когда цѣны очень возрастаютъ. Данныя 1909 года не единичныя; результаты перевозокъ 1910 года не менѣе благопріятны для восточнаго направленія. Что касается указаній на ввозные грузы, то ихъ слишкомъ мало для того, чтобы на нихъ строить какіе-либо расчеты. Восточное направленіе дороги вообще представляется говорившимъ наиболѣе благопріятнымъ для края и могущимъ способствовать его развитію. Оно оживитъ богатый Кузнецкій районъ, такъ нуждающійся въ путяхъ сообщенія; оно дастъ выходы грузамъ и разовьетъ промышленность. Между тѣмъ направленіе на Ново-Николаевскъ не имѣетъ никакого мѣстнаго значенія. При проектированіи этой линіи, имѣлось въ виду развитіе въ Ново-Николаевскѣ мукомольнаго дѣла, но теперь оно переживаетъ острый кризисъ и врядъ ли вновь поднимется. Линія Барнауль-Болотная-Томскъ прорѣзываетъ лучшіе черноземы и могла бы расширить существующія здѣсь запашки. вмѣстѣ съ тѣмъ эта линія облегчила бы снабженіе кормовыми средствами южныхъ и западныхъ мѣстностей, часто страдающихъ отъ засухъ. Кроме того, эта дорога откроетъ возможность вывоза лѣсныхъ матеріаловъ изъ богатыхъ казенныхъ лѣсовъ, разработка которыхъ въ настоящее время затруднительна, вслѣдствіе отсутствія путей сообщенія. Особенно разовьется лѣсное хозяйство, если послѣдствіи дорога будетъ продолжена къ Чулыму. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ сѣверный лѣсной районъ можетъ дать до 70 милл. пуд. лѣса. Это весьма важно, такъ какъ потребность въ лѣсныхъ матеріалахъ на югѣ и западѣ весьма значительна. Хотя въ верховьяхъ р. Оби и есть лѣса, но они признаны защитными и не могутъ быть эксплоатируемы.

Наконецъ, справедливость требуетъ, чтобы были приняты во вниманіе и интересы города Томска, удаленнаго теперь отъ главной линіи жел. дороги и пользующагося только вѣткой.

По поводу направленія дороги на Ново-Николаевскъ сторонники приводимаго мнѣнія еще указывали, что въ случаѣ проведенія проектируемой теперь линіи Уральскъ-Семипалатинскъ, хлѣбъ и сырье изъ Алтайскаго края все равно не пойдетъ въ Европейскую Россію черезъ Ново-Николаевскъ, а будутъ направляться по новой дорогѣ. Никакихъ особыхъ выгодъ направленіе на Ново-Николаевскъ этому городу не дастъ и можетъ лишь

убить пароходство по г. Оби. Къ изложенному баронъ Б. А. Амминовъ добавилъ, что при обсужденіи вопроса о проектируемыхъ линіяхъ принимаютъ во вниманіе лишь грузы, идущіе въ западномъ и восточномъ направленіяхъ, и какъ будто совершенно забываютъ о грузахъ, отправляемыхъ на сѣверъ по воднымъ путямъ. Между тѣмъ такіе грузы могутъ быть, и для нихъ линія Болотная-Томскъ особенно желательна.

По поводу послѣдняго указанія К. Я. Загорскій замѣтилъ, что едва ли надежды на широкое развитіе перевозки по смѣшанному—ж.д.—водному пути могутъ оправдаться. Въ настоящее время стоимость перевозки по этому пути до Екатеринбургa, Котласа и Нового Порта настолько превышаетъ стоимость сплошной ж.д. перевозки, что не можетъ быть и рѣчи объ отвлеченіи грузовъ отъ жел. дороги на воду. Но даже послѣ производства всѣхъ работъ по урегулированію русла рѣкъ, сплосованію Тобола и Туры и т. п., отъ чего ожидается пониженіе фрахта Томскъ-Тюмень съ 12 до 5 коп., перевозка сплошнымъ ж.д. путемъ сохраняетъ за собой такіа коммерческія преимущества, что только сравнительно незначительная часть грузовъ, и при томъ лишь въ началѣ навигаціи, можетъ избрать перевозку по смѣшанному пути.

Начальникъ по переустройству горныхъ участковъ Сибирской ж. д. инженеръ Г. М. Будаговъ, обращаясь къ высказанному сторонниками перваго варианта утвержденію, будто направленіе Барнауль-Ново-Николаевскъ въ техническомъ отношеніи является болѣе легкимъ, а слѣдовательно и болѣе дешевымъ, нежели направленіе Барнауль-Болотная, высказалъ, что по техническимъ условіямъ сооруженія обѣихъ линій стоимость постройки версты того и другаго направленія должна быть признана приблизительно одинаковой.

Относительно приводимыхъ выше общихъ соображеній сторонниковъ направленія дороги на Болотную-Томскъ—въ совѣщаніи было указано, что значеніе проектируемой дороги измѣняется не только интересами того района, который она прорѣзываетъ, но главнымъ образомъ интересами другихъ, болѣе отдаленныхъ районовъ, тяготящихся къ Барнаулу, почему и нельзя отрицательно относиться къ линіи на Ново-Николаевскъ только потому, что интересы этого города мало выиграютъ при указанномъ направленіи. Во-вторыхъ, что касается надежды на значительное развитіе лѣсного хозяйства и громадный вывозъ лѣса, то надежды эти также едва ли могутъ оправдаться, такъ какъ въ край не найдется потребителей для столь большого количества лѣсныхъ матеріаловъ.

Затѣмъ совѣщаніе, по предложенію г. Предсѣдателя, перешло къ обмѣну мнѣній относительно дороги Кольчутино-Юрга.

Большинство изъ высказавшихся по поводу этой линіи

находили, что сооруженіе ея бесполезно. Дорога эта рассчитана, главнымъ образомъ, на перевозку каменнаго угля изъ Кольчугинскихъ копей на сѣверъ, къ главной линіи Сибирской ж. д., но здѣсь кольчугинскій уголь встрѣтился бы съ судженскимъ и анжерскимъ. Въ частности, главная потребительница угля— Сибирская ж. д., которая, по расчетамъ лицъ, проектирующихъ линію Кольчугино-Юрга, могла бы потребовать до 15 милл. пудовъ кольчугинскаго угля, — вполне удовлетворяется анжерскимъ углемъ, а въ случаѣ надобности имѣетъ полную возможность усилить работу Анжерскихъ копей. Что касается указаній на то, будто бы Кольчугинскія копи даютъ спекающійся уголь, а Анжерскія его не даютъ, то и это не вполне соответствуетъ дѣйствительности, ибо и въ Анжерскихъ копияхъ обнаружены уже пласты, дающіе спекающійся уголь. Изъ дальнѣйшихъ, затѣмъ, преній выяснилось, что первоначально и не предполагалось вести дорогу на Юргу. Предприниматели считали невозможнымъ конкурировать съ анжерскимъ углемъ и желали направить кольчугинскій уголь на Уралъ, для чего и проектировали выходъ на ст. Мошково. Но проектъ этотъ, въ виду технической трудности линіи Кольчугино-Мошково, въ Комиссіи о новыхъ дорогахъ былъ измѣненъ, и было рѣшено направить линію на Юргу.

Г. М. Будаговъ заявилъ при этомъ, что дѣйствительно дорога на Мошково болѣе трудная, чѣмъ линія Кольчугино-Юрга, но что послѣднее направленіе лишено промышленнаго значенія. Кольчугинскій уголь, какъ и указано, въ виду конкуренціи съ анжерскимъ, на сѣверъ не пойдетъ, а другихъ грузовъ очень мало. По вычисленію выходитъ, что, исключивъ угольные грузы, получаемъ доходъ на версту этой дороги всего въ 2½ тыс. руб., что явно недостаточно.

Томскій городской голова г. Некрасовъ сообщилъ, что томское городское управленіе полагало, что кольчугинскій уголь могъ бы найти сбытъ въ районѣ Барнаула и съ этой цѣлью проектировало вѣтвь Кольчугино-Гутово.

Баронъ Б. А. Аминовъ поддерживалъ указанное предположеніе томскаго городского управленія, находя, что вѣтвь Кольчугино-Гутово имѣла бы весьма важное сельскохозяйственное значеніе и, кромѣ того, могла бы служить цѣлямъ снабженія углемъ будущихъ алтайскихъ желѣзныхъ дорогъ и южно-сибирской магистрالی.

Взглядъ барона Б. А. Аминова встрѣтилъ возраженія со стороны г. Жернакова, доказывавшаго, что Алтай богатъ собственнымъ углемъ, и что по линіи будущихъ дорогъ всюду залегаютъ каменноугольные пласты.

Возраженіе г. Жернакова оспаривалось какъ барономъ Б. А. Аминовымъ, такъ и нѣкоторыми другими изъ присутствующихъ, указавшими, что качество другихъ

углей неизвѣстно, а кольчугинскій уголь отличается высокимъ качествомъ и даже теперь, при отсутствіи дороги, имѣеть сбытъ.

По выслушаніи всѣхъ приведенныхъ замѣчаній, г. Предсѣдатель Особой Высшей Комиссіи предложилъ присутствующимъ высказать свои пожеланія относительно лучшей эксплуатаціи Сибирской ж. д.

Въ связи съ этимъ предложеніемъ, были сдѣланы нижеслѣдующія заявленія:

1) Омскій городской голова г. Морозовъ заявилъ о желательности скорѣйшаго устройства желѣзнодорожной вѣтви отъ существующей станціи Омскъ къ центру города и къ пристанямъ.

2) Барнаульскій городской голова г. Страховъ высказалъ пожеланіе, чтобы желѣзными дорогами указывался максимальный срокъ храненія грузовъ на складахъ, въ ожиданіи очереди отправленія, такъ какъ наблюдающееся иногда слишкомъ продолжительное храненіе весьма неблагоприятно отражается на интересахъ торговли и промышленности.

3) Г. Фрейдинъ заявилъ о желательности пониженія тарифовъ на лѣсные грузы между станціями Томскъ и Татарская, такъ какъ нынѣ примѣняемый тарифъ слишкомъ высокъ; грузъ его не выдерживаетъ, и это мѣшаетъ развитію лѣсного хозяйства въ краѣ. Въ случаѣ пониженія тарифа, лѣса Томскаго раіона смогутъ конкурировать съ Пермскими въ районѣ дороги до станціи Татарская. Кромѣ того, г. Фрейдинымъ возбужденъ вопросъ о необходимости взимать провозную плату по отправкамъ дровъ за дѣйствительно пройденное разстояніе, отъ пунктовъ погрузки, не являющихся тарифными станціями, а не за разстояніе отъ ближайшей тарифной станціи.

4) Баронъ Б. А. Аминовъ заявилъ о необходимости облегчить передачу грузовъ въ Ново-Николаевскѣ съ желѣзной дороги на воду. Теперь грузы приходится передавать гужемъ, что обходится по 2 коп. съ пуда.

Начальникъ Сибирской ж. д. поясняетъ, что возбужденный барономъ Б. А. Аминовымъ вопросъ возникалъ уже и раньше, но въ распоряженіи дороги не имѣется ассигнованія на прысыпку берега и путевныя устройства.

Ново-Николаевскій городской голова присоединился къ заявленію барона Б. А. Аминова.

и 5) Ново-Николаевскій городской голова ходатайствовалъ отъ имени городского управленія о скорѣйшемъ сооруженіи въ гор. Ново-Николаевскѣ элеватора для осыпки хлѣба, вмѣстимостью до 300 тыс. пуд. Въ своихъ объясненіяхъ г. Жернаковъ, между прочимъ, пояснилъ, что устройство элеватора имѣло бы большое значеніе для Ново-Николаевска, въ виду развитія въ городѣ хлѣбной торговли. Вопросъ о постройкѣ элеваторовъ въ

нѣсколькихъ пунктахъ Сибирской ж. д. уже принципиально рѣшено, при чемъ сооруженіе нѣкоторыхъ элеваторовъ отнесено къ первой очереди, а Ново-Николаевскаго—къ второй. Между тѣмъ въ текущемъ году въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ намѣчены сооруженія элеваторовъ въ первую очередь, какъ разъ наблюдается неурожай, а въ Ново-Николаевскѣ, напротивъ, можно ожидать значительнаго скопленія хлѣба. Поэтому г. Жернаковъ полагалъ бы полезнымъ измѣнить очереди сооруженія и устроить элеваторъ въ Ново-Николаевскѣ въ ближайшемъ времени.

Послѣ этого, въ 3 часа 50 мин. пополудни, г. Предсѣдатель Высшей Комиссіи, выразивъ благодарность участникамъ совѣщанія за оказанное ими Комиссіи содѣйствіе по выясненію поставленныхъ вопросовъ, объявилъ совѣщаніе закрытымъ.

Предсѣдатель *Н. П. Петровъ*.

Членъ-экспертъ *К. Я. Загорскій*.

Управляющій дѣлами *С. Н. Кульжинскій*.

Дѣлопроизводители: *П. П. Пушторскій*
Г. Н. Соколовскій.

v.

П р и л о ж е н і я.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

(Въ скобкахъ указаны страницы текста, къ коимъ приложенія относятся).

1. Вѣдомость инвентарнаго количества паровозовъ (къ стр. 4).
- 1-а. " " " распределенія паровозовъ (къ стр. 4).
2. " " " количества пассажирскихъ вагоновъ (къ стр. 4).
3. " " " " " товарныхъ вагоновъ (къ стр. 4).
4. Общія данныя о мастерскихъ (къ стр. 4).
5. Вѣдомость паровозныхъ депо (къ стр. 4).
6. " " " состоянія водоснабженій (къ стр. 4 и 113).
7. " " " складовъ и складочныхъ помѣщеній (къ стр. 5 и 139).
8. " " " распределенія рельсъ (къ стр. 5 и 94).
9. " " " распределенія шпаль (къ стр. 5 и 94).
10. " " " протяженія пучинъ по участкамъ сл. пути (къ стр. 101).
11. Схема административнаго дѣленія.
12. Таблица результатовъ эксплуатаціи.
13. Сравнительная вѣдомость для снѣгоочистителей системы Бурковского и Біорке по даннымъ опытовъ, произведенныхъ въ зиму 1910—1911 г.г. (къ стр. 102).
14. Справка о расходахъ, потребныхъ на покрытие пути верхнимъ балластомъ.
15. Вѣдомость количества изъятыхъ вслѣдствіе излома рельсъ.
16. Справка по вопросу объ усиленіи металлическихъ пролетныхъ строеній мостовъ.
- 17-а и 17-б. Копіи журнальныхъ постановленій совѣта управления Сибирской ж. д. по докладу начальника сл. пути о сдачѣ пропитки шпаль „Обществу предохраненія дерева отъ преждевременной порчи и гніенія“ (къ стр. 172).
18. Вѣдомость работы паровозовъ за 1907—1910 годы.
- 19-а. Историческая справка о главныхъ мастерскихъ.
- 19-б. Основанія переустройства и развитія мастерскихъ Сибирской и примыкающихъ къ ней дорогъ.
- 19-в. Копія дополнительнаго доклада технического отдѣла Упр-ія ж. д., представленнаго комиссіи мастерскихъ по вопросу о распределеніи главныхъ паровозныхъ мастерскихъ Сибирской и др. дорогъ.
- 19-д. Копія отношенія управления Сибирской ж. д. въ Управление желѣзныхъ дорогъ по вопросу о развитіи мастерскихъ.
- 20-а. Копія отчета профессора Н. Коцовскаго объ осмотрѣ Анжерскихъ каменноугольныхъ копей (къ стр. 174).

- 20-б. Копія доклада горнаго инженера С. Оводенко объ осмотрѣ Анжерскихъ копей (къ стр. 174).
- 20-в. Копія отчета п. о. окружнаго инженера Томскаго округа П. Приходько объ осмотрѣ Анжерскихъ копей (къ стр. 174).
- 21-а. Копія журнальнаго постановленія совѣта управленія Сибирской ж. д. отъ 19 ноября 1910 г. за № 2322, по вопросу о распредѣленіи на дорогѣ районовъ поставки каменнаго угля Судженскаго и Черемховскаго.
- 21-б. Справка о каменномъ углѣ, потребляемомъ Сибирской ж. д., по районамъ происхожденія и распредѣленія поставки его.
22. Справка о состояніи оборотнаго капитала.
22. Копія доклада начальника сл. сборовъ о состояніи счетовъ по балансу сл. сборовъ.
- 24-а. Копія предложенія департамента желѣзнодорожной отчетности въ контроль Сибирской ж. д. по вопросу о задолженности оборотнаго капитала дороги кредитомъ по заключеннымъ смѣтамъ (къ стр. 164).
- 24-б. Копія представленія контроля Сибирской ж. д. въ департаментъ желѣзнодорожной отчетности по тому же вопросу (къ стр. 164).
25. Размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ за 1908—1910 г.г.
26. Вѣдомость расходовъ и измѣрителей по грузовымъ операціямъ (къ стр. 141).
27. Вѣдомость складовъ топлива съ указаніемъ ихъ размѣровъ и вмѣстимости (къ стр. 113).
28. Свѣдѣнія о заказѣ рельсъ для нуждъ Сибирской жел. дор.
29. Копія постановленія совѣщанія, состоявшагося при управленіи Сибирской ж. д., по вопросу о желательныхъ измѣненіяхъ въ формахъ эксплуатаціонной смѣты и отчета (къ стр. 171).
30. Профили рельсъ, дежащихъ въ пути, снятыя съ природы (стр. 24).
31. Копія приказа № 285 по матеріальной службѣ, съ правилами пріемки матеріаловъ и предметовъ, поступающихъ въ склады дороги (къ стр. 88).
32. Общій сводъ свѣдѣній о матеріалахъ и предметахъ, обременяющихъ оборотный капиталъ (къ стр. 89).
33. Вѣдомость о числѣ служащихъ матеріальной службы и уплаченномъ имъ содержаніи (къ стр. 93)
-

В Ъ Д О М О С Т Ъ

инвентарного количества паровозовъ Сибирской жел. дор. на 1 января 1911 г.

РОДЪ и ТИПЪ ПАРОВОЗОВЪ.	Серія.	Количество	Наименованіе завода, гдѣ по- строены.	Число осей.		
				Всего.	Въ томъ числѣ ве- дущихъ.	Наибольшій вѣсъ, прико- данъ на дви- жущую ось.
Пассажирскіе 10-колесные	Ас.	29	Сормовскій	5	3	13,75
	Аг.	14	Гартмана	5	3	13,55
	Ап.	16	Невскій	5	3	13,40
	Ах.	15	Харьковскій	5	3	13,50
Съ пер. Шмита	Ак.	24	Коломенскій	5	3	15,34
	Ап.	12	Путиловскій	5	3	15,30
Душлексъ	Вк.	112	Коломенскій	5	4	13,75
Итого	—	222				
Товарные 6-ти колесные	Бр.	3	Русскаго О-ва	3	3	11,5
	Ра	3	" " " "	3	3	11,5
	Рб.	3	" " " "	3	3	11,5
	Рг.	1	" " " "	3	3	11,5
	Рж.	2	" " " "	3	3	11,5
	Рн.	1	" " " "	3	3	11,5
	Рр.	1	" " " "	3	3	11,5
	Т.	6	" " " "	3	3	11,5
	То	2	" " " "	3	3	11,5
	Тр.	8	" " " "	3	3	11,5
	Дд.	1	Добса	3	3	11,7
	Е.	17	Кесслера	3	3	10,9
	Бс.	1	Коломенскій	3	3	11,5
	Т.	3	Шнейдера	3	3	11,5
Итого	—	52				
Товарные 8-ми-колесные	Др.	16	Русскаго О-ва	4	4	12,9
	Дк.	1	Коломенскій	4	4	12,9
	Дз.	1	Кесслера	4	4	12,9
	Кб.	164	Брянскій	4	4	12,8
	Кп.	102	Путиловскій	4	4	12,8
	Кн.	99	Невскій	4	4	12,9
	Кв.	12	Вогкиевскій	4	4	12,8
	Кг.	52	Гартмана	4	4	12,8
	Кк.	144	Коломенскій	4	4	12,8
	Кс.	134	Сормовскій	4	4	12,8
	Кх.	31	Харьковскій	4	4	12,8
Итого	—	756				
Товарные 12-ти-колесные	Мб.	20	Брянскій	6	6	13,6
	Мп.	180	Путиловскій	6	6	13,8
	Мк.	44	Коломенскій	6	6	13,9
Итого		244				
Всего		1274				

В Ъ Д О М О С Т Ь

распределения паровозовъ на 25 июня 1911 года.

У Ч А С Т К И.	Пассажи́рскіе.						Всего.	Въ за п а с е в ъ.						
	Равнин.			6-ти-кол.	8-ми-кол.	12-ти-кол.		Пассажи́рскіе.			Товарны́е.			
	съ перерг.	Шмцда.	Горные.					Равнин.	Шмцда.	Горные.	6-ти-кол.	8-ми-кол.	12-ти-кол.	
Челябінскъ	10	—	—	6	47	—	63	—	—	—	—	14	—	—
Курганъ	11	—	—	2	77	—	90	1	—	—	—	1	16	—
Петропавловскъ	—	—	—	—	76	—	78	—	—	—	—	1	24	—
Омскъ	21	—	—	5	85	—	111	—	—	—	—	—	20	—
Каянскъ	—	—	—	3	79	—	82	—	—	—	—	1	11	—
Н. Николаевскъ	13	—	6	3	72	—	94	—	—	—	—	—	14	—
Тайга	3	12	19	3	74	—	111	—	—	3	—	—	22	—
Боготолъ	—	—	9	2	46	—	57	—	—	—	—	—	10	—
Красноярскъ	—	6	17	4	18	73	118	—	3	5	—	—	8	20
Иланская	—	6	17	—	14	58	95	—	2	3	—	—	13	15
Нижнеудинскъ	—	12	18	—	10	47	87	—	3	8	—	—	5	12
Зима	—	—	14	3	13	31	61	—	—	5	1	—	1	9
Иннокентьевская	*) 1	8	9	2	12	17	49	—	—	6	—	—	—	6
И т о г о	59	44	109	35	623	226	1096	1	8	30	4	138	62	—
									263					
Омскія мастерскія	7	—	—	8	40	—	55	—	—	—	—	—	—	—
Красноярскія	—	—	3	9	34	17	63	—	—	—	—	—	—	—
И т о г о	7	—	3	17	74	17	118	—	—	—	—	—	—	—
На переустройствѣ	—	—	—	—	38	—	38	—	—	—	—	—	—	—
» Омскъ-Тюменской	—	—	—	—	21	—	21	—	—	—	—	—	—	—
» Забайкальскихъ	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
И т о г о	—	—	—	—	59	1	60	—	—	—	—	—	—	—
В с е г о	66	44	112	52	756	244	1274	—	—	—	—	—	—	—

Примѣчаніе: *) Передается на Забайкальскую.

В Ъ Д О М О С Т Ь

количества пассажирских вагонов Сибирской ж. д. на 1 января 1911 года.

РОДЪ ВАГОНОВЪ.	Количество вагоновъ.			
	2-хъ осн.	3-хъ осн.	4-хъ осн.	Итого.
Служебныхъ	—	17	6	23
I класса	—	—	28	28
I/II "	—	1	43	44
II "	—	22	69	91
II/III "	—	—	34	34
III "	—	20	235	255
IV "	2.165	—	—	2 165
Арестантскихъ	—	—	54	54
Багажныхъ	—	—	58	58
Почтовыхъ	—	—	31	31
Санитарныхъ	20	20	—	40
Столовыхъ	—	—	1	1
Дезинфекц. камеръ	—	2	—	2
Итого	2.185	82	559	2.826

В Ъ Д О М О С Т Ъ

товарныхъ вагоновъ Сибирской ж. д. на 1 января 1911 г.

РОДЪ ВАГОНОВЪ.	Грузоподъем- ная сила въ пудахъ.	Количество вагоновъ.					
		Прямого сообщенія.			Внутренняго сообщенія.		
		Тормоз.	Не тормоз.	Итого.	Тормоз.	Не тормоз.	Итого.
Крытые	750 900	4.071 —	1.517 10.800	5.588 10.800	— —	— —	— —
Итого	—	4.071	12.317	16.388	—	—	—
Платформы	610 750 900	45 1.302 —	350 179 2.863	395 1.481 2.863	— — —	— — —	— — —
Итого	—	1.347	3.392	4.739	—	—	—
IV класса, переделанные изъ товарныхъ.	550	—	—	—	35	135	170
Служебныя теплушки, переделанныя изъ товарныхъ	550	—	—	—	39	57	96
Теплушки для кондукторскихъ бригадъ . .	750	—	—	—	301	—	301
Для перевозки фруктовъ	750	—	2	2	—	—	—
Ледники	750	515	824	1.339	—	—	—
Кухни для воинскихъ поѣздовъ:							
а) типовыя	610	—	—	—	22	—	22
б) временныя	750	—	—	—	11	44	55
Лавка провизионная	750	—	—	—	—	1	1
Кладовая для перевозки хозяйственныхъ грузовъ	750	—	—	—	3	3	6
Санитарныя временно приспособленныя .	750	—	—	—	5	15	20
Пороховыя	750	—	3	3	—	—	—
Вагоны съ баками, временно приспособлен- ными для поѣздного водоснабженія . .	750	—	—	—	26	56	82
Снѣгоочистители	750	—	—	—	—	9	9
Вагоны вспомогательныя	750	—	—	—	4	9	13
Спеціальныя платформы въсовыя	750	—	—	—	—	2	2
Вспомогат. поѣздовъ	750	—	—	—	2	10	12
Габаритъ	750	—	—	—	1	—	1
Цистерны для керосина	840	28	74	100	—	—	—
Полувагоны	1.800	—	—	—	133	262	395
Вагоны, присланные къ инвентарю дороги, пивные, частн. влад.	750	—	—	—	2	6	8
Всего	—	5.959	16.612	22.571	584	609	1.193

ОБЩІЯ ДАННЫЯ

о мастерских Сибирской ж. д. на 1-е января 1911 г.

НАЗВАНІЕ.	Количество рабочих и мастеровъ.	Общая площадь въ квадратъ саженьхъ (крытыхъ помѣщеніи).	Число различныхъ станковъ.	Сила всѣхъ паровыхъ машинъ въ лошадиныхъ силахъ.	Сила всѣхъ электромоторовъ въ лошадиныхъ силахъ.	Производительность мастерскихъ.												
						Чугуннаго литья въ пудахъ.	Мѣднаго литья въ пудахъ.	Большой ремонтъ.	Средній ремонтъ.	Большой ремонтъ.	Средній ремонтъ.	Ежегодно выпускаютъ среднее за трехлѣтіе 1908—1910 г.						
												Техническій осмотръ.	Большой ремонтъ.	Техническій осмотръ.	Товарныхъ вагоновъ.			
Главныя мастерскія:																		
Омскія	1437	5650	207	600	711	43269	6719	62	8	56	65	63	181	838				
Красноярскія	1458	6625	262	655	695	73393	5708	87	13	77	61	95	144	382				
Мастерскія при депо:																		
Челябинскъ	—	1193,10	56	100								806		2881				
Курганъ	—	177,69	27	37								5		219				
Петропавловскъ	—	193,15	24	40								2		176				
Омскъ	—	216,45	21	25								50		38				
Канскъ	—	199,13	25	42								5		47				
Новониколаевскъ	—	498,01	31	55								26		909				
Тайга	—	188,87	24	54								241		285				
Боготоль	—	168,33	25	51								12		314				
Красноярскъ	—	350,04	31	30								22		56				
Иланская	—	307,12	25	48								3		12				
Нижеудинскъ	—	344,72	33	25								13		149				
Зяма	—	310,84	29	42								5		96				
Пиннокентьевская	—	334,27	36	90								286		385				
Томскъ	—	122,42	19	13								—		—				

*) Данныя влючены при депо Тайга.

В Ъ Д О М О С Т Ь

паровозных депо Сибирской жел. дор. на 1 января 1911 г.

Д Е П О.	№№ участковъ.	Длина тя- гового уча- стка въ верстахъ.	Число при- писанныхъ паровозовъ	Число стойлъ.	Примѣчаніе.
Челябинскъ основное депо	I	116,09	80	12*)	*) Кромѣ того 12стойлъ для паровозовъ Самаро- Златоустовской ж. д.
Шумиха				8	
Курганъ	II	246,01	106	24	
Макушино				8	
Петропавловскъ	III	254,15	88	18	
Исиль-Куль				8	
Омскъ	IV	287,17	132	30	
Татарская				8	
Каинскъ	V	305,13	94	21	
Чудымъ				8	
Новониколаевскъ	VI	240,76	99	24	
Болотная				12	
Тайга	VII	317,55	125	33	
Томскъ				6	
Маринскъ				6	
Боготоль	VIII	226,40	69	24	
Чернорѣченская				12	
Красноярскъ	IX	257,72	136	36	**) Кромѣ того 6 стойлъ деревянныхъ.
Клюквенная				6**)	
Иланская	X	268,31	123	36	
Тайшетъ				12	
Нижеудинскъ	XI	262,42	103	36	
Тулунъ				12	
Зима	XII	267,96	65	36	
Половина				12	
Инокентьевская	XIII	97,06	54	24	

В Ъ Д О М О С Т Ъ

состоянія водоснабженія на станціяхъ СИБИРСКОЙ ж. д.

Table with columns: Станція водоснабженія, Количество кубиз. футов... Родъ источника водоснабженія, Обеспеченъ ли источникъ... Если источникъ не обеспеченъ, то: Объемъ получаемой воды... Жесткость въ немецкихъ градусахъ, Примѣчаніе.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

складовъ и складочныхъ помѣщеній (наличіе на 1 января 1911 г.).

НАЗВАНІЕ УЧАСТКОВЪ.	Общія спеціальныя склады и складочныя помѣщенія.						Склады и складочныя помѣщенія, приписанныя къ дорогѣ.	
	Пакгаузы.	Платформы:		Временно приспособленныя помѣщенія для складовъ.	Площадь земли, могущая быть отведенной подъ склады.			
		крытыя.	открытыя.		Кв. саж.	Кв. саж.	Кв. саж.	
	Кв. саж.	Кв. саж.	Кв. саж.	Кв. саж.	Кв. саж.	Кв. саж.	Кв. саж.	Вмѣстимость въ вагоны.
Челябнискъ, Иннокентьевская съ Томскою вѣтвью	—	—	—	1) Хлѣбныя навѣсы. 7227,49 2) Настилы высокіе и низкіе. 3683,12 Итого 10910,61	По ст. 45 Общ. Уст. Временн. приспособ. складочныя площади. 35620,10	По ст. 47 Общ. Уст. 1) Свободн. земли, предвѣдн. во врем. пользованіе грузоотправителей. 110388,75 2) Участки для отдачи въ аренду частнымъ лицамъ. 114230,29 Итого: 224619,04	—	—
	14848,20	8073,57	4600,94				152,19	

В Ъ Д О М О С Т Ъ

распределения рельсъ Сибирской жел. дор. на 1-е января 1911 года.

ТИПЪ РЕЛЬСЪ.		Количество верстъ рельсового пути (одночного).						
НАЗВАНІЕ.	Всѣхъ одного погоннаго фута въ фунтахъ.	Главная линія.			Вѣтви.		Итого.	Кромѣ того 2 пути на Главной линіи.
		Челябинскъ-Иппокентьевская.	Челябинскъ-граница Самаро-Злат. ж. д.	Челябинскъ-граница Пермско-Котляской ж. д.	Тайга-Черемшанки.	Омскъстанція Омскъ городъ.		
Стальные № III-d . . .	24,918	187,29	—	—	—	—	187,29	61,85
Тоже № III	24,33	1229,29	—	—	—	—	1229,29	6,00
"	24	878,05	—	—	—	—	878,05	—
"	22,5	—	0,50	—	—	—	0,50	—
"	18	750,33	0,86	0,53	89,35	2,49	843,56	—

В Ъ Д О М О С Т Ъ

распределе́ния шпалъ, лежащихъ на пути на 1 января 1911 г да.

	Годы укладки и родъ пропитки шпалъ.														Итого на главномъ пути:				Итого на запасныхъ путяхъ.	Всего на запасныхъ путяхъ.		
	1910		1909		1908		1907		1906		1905		1904		1903		пропитанныхъ.					
	Пропит. ц.	Не пропит.	Пропит. ц.	Не пропит.	Пропит. ц.	Не пропит.	Пропит.		Не пропит.	Пропит.		Не пропит.	Пропит. ц.	Не пропит.	Пропит. ц.	Пропит. ц.	ц.	ц. к. *)			не пропит.	всего.
							ц.	ц. к. *)		ц.	ц. к. *)											
I. На главной линіи Челябинскъ-Инно- кентьевская	510607	110325	710182	161805	624655	140612	458905	31000	84197	346934	19000	923	425093	2922	538679	386299	4001354	50000	500784	4552138	—	—
II. На вѣтви Тайга- Черемошники (Томская)	15839	—	22666	—	6315	20042	—	—	13003	13164	—	—	2400	—	41724	—	102108	—	33045	135153	—	—
III. На вѣтви Омскъ ст.—Омскъ городъ.	Шпалы по годамъ укладки не учитываются, т. к. главнымъ образомъ укладывались														старогоднія			—	1936900	—		
IV. На запасныхъ и станціон. путяхъ .																						
	526446	110325	732848	161805	630970	160654	458905	31000	92700	360098	19000	923	427493	2922	580403	386299	4103462	50000	533829	4687291	1936900	6624191

Примечаніе: Управленіемъ эксплуатаціи непропитанныя шпалы укладываются въ незначительномъ количествѣ лишь на тѣхъ верстахъ, гдѣ наблюдается быстрый механическій износъ пропитанныхъ шпалъ на пучинахъ. Значительное количество непропитанныхъ шпалъ укладки 1908, 1909 и 1910 г.г. получено отъ управленія переустройства горныхъ участ. на новыхъ вариантахъ и перепроектировкахъ.

*) Въ 1906 и 1907 г.г. уложены шпалы въ количествѣ 50.000 шт., пропитанныхъ для опыта эмульсіей изъ хлористаго цинка съ креозотовымъ масломъ.

В Ъ Д О М О С Т Ь

протяженія пучинъ по участкамъ службы пути Сибирской ж. д.

УЧАСТКИ.	Протяженіе участковъ.	Протяженіе пучинъ.		Максимальная высота наи- больш. пучины на участкѣ въ сотыхъ саж.	П р и м ѣ ч а н і е.
		Верстъ.	Въ %		
1	115,00	6,80	5,90	0,15*)	*) Въ 1910 г. произведе- ны работы по глубо- кому дренированію на- сыпи 12-й версты; надо ожидать прекращеніе пу- чинъ на этой насыпи. Не было.
2	127,00	10,5	0,82	0,09	
3	122,00	3,90	3,19	0,01	
4	128,00	1,00	0,78	0,02	
5	144,00	4,44	3,08	0,05	
6	110,00	—	—	—	
7	155,00	16,24	10,47	0,03	
8	142,00	6,18	4,35	0,03	
9	143,00	10,6	0,74	0,01	
10	144,00	20,90	15,20	0,03	
11	93,00	10,74	10,09	0,05	
12	116,00	10,12	8,72	0,05	
13	98,00	13,80	14,08	0,05	
14	112,00	5,66	5,00	0,06	
15	104,00	13,00	12,40	0,06	
16	96,00	26,52	26,58	0,01	
17	87,00	14,50	16,60	0,09	
18	96,00	20,66	21,52	0,05	
19	95,00	20,34	21,41	0,07	
20	93,00	6,24	6,36	0,03 1/2	
21	95,00	8,94	9,41	0,03	
22	94,00	15,46	16,40	0,13	
23	97,00	41,20	42,47	0,05	
24	104,00	18,12	17,42	0,04	
25	93,00	10,28	11,00	0,04	
26	81,00	9,80	12,00	0,18**)	
27	80,00	13,64	17,00	0,05	
28	63,69	4,74	7,40	0,04	
29	89,00	34,24	38,45	0,05	
Итого .	316,69	378,56	12,10	—	Длина главнаго пути указана безъ удлиненія полученнаго отъ переда- чи Управленіемъ переу- стройства удлиненныхъ вариантовъ, а также и вѣтвей.

М.П.С.
Либ. № 2.

Служба пути
Технический отдел.

Разделение на районы, подлежащих заведыванию
перевозки вагонов и поездов железной дорогой
Заведывающий перевозками вагонов.

Заведывающий перевозками вагонов	Заведывающий перевозками поездов	Заведывающий перевозками поездов
Омский район	Сибирский № 2	Т. Малая.

Заведывающий перевозками поездов

Заведывающий перевозками поездов	Заведывающий перевозками поездов	Заведывающий перевозками поездов
Мелкоскоп	Сибирский № 2	Т. Малая.

Разделение на районы железнодорожного
управления и отделений ж.д. доз.

Сибирское управление (вагоны и поезда).

Отделений

- Мелкоскоп (вагоны и поезда) от 1 до 210 вагонов (включительно)
- Зубчатый (вагоны и поезда) от 211 до 400 вагонов (включительно)
- Волжский (вагоны и поезда) от 401 до 740 вагонов (включительно)
- Омский (вагоны и поезда) от 741 до 1080 вагонов (включительно)
- Новосибирский (вагоны и поезда) от 1081 до 1520 вагонов (включительно)
- Сибирский (вагоны и поезда) от 1521 до 2140 вагонов (включительно)
- Моршанский (вагоны и поезда) от 2141 до 2800 вагонов (включительно)
- Ачинский (вагоны и поезда) от 2801 до 3500 вагонов (включительно)
- Красноярский (вагоны и поезда) от 3501 до 4200 вагонов (включительно)
- Томский (вагоны и поезда) от 4201 до 4900 вагонов (включительно)
- Кемеровский (вагоны и поезда) от 4901 до 5600 вагонов (включительно)
- Кузнецкий (вагоны и поезда) от 5601 до 6300 вагонов (включительно)
- Читинский (вагоны и поезда) от 6301 до 7000 вагонов (включительно)

Разделение линий на санитарно-
взвешенные участки.

№ участка	Наименование участка	Места жительства
1	Мелкоскоп - Омск	Мелкоскоп
2	Омск - Зубчатый	Омск
3	Зубчатый - Волжский	Зубчатый
4	Волжский - Омский	Волжский
5	Омский - Новосибирский	Омский
6	Новосибирский - Сибирский	Новосибирский
7	Сибирский - Моршанский	Сибирский
8	Моршанский - Ачинский	Моршанский
9	Ачинский - Красноярский	Ачинский
10	Красноярский - Томский	Красноярский
11	Томский - Кемеровский	Томский
12	Кемеровский - Кузнецкий	Кемеровский
13	Кузнецкий - Читинский	Кузнецкий

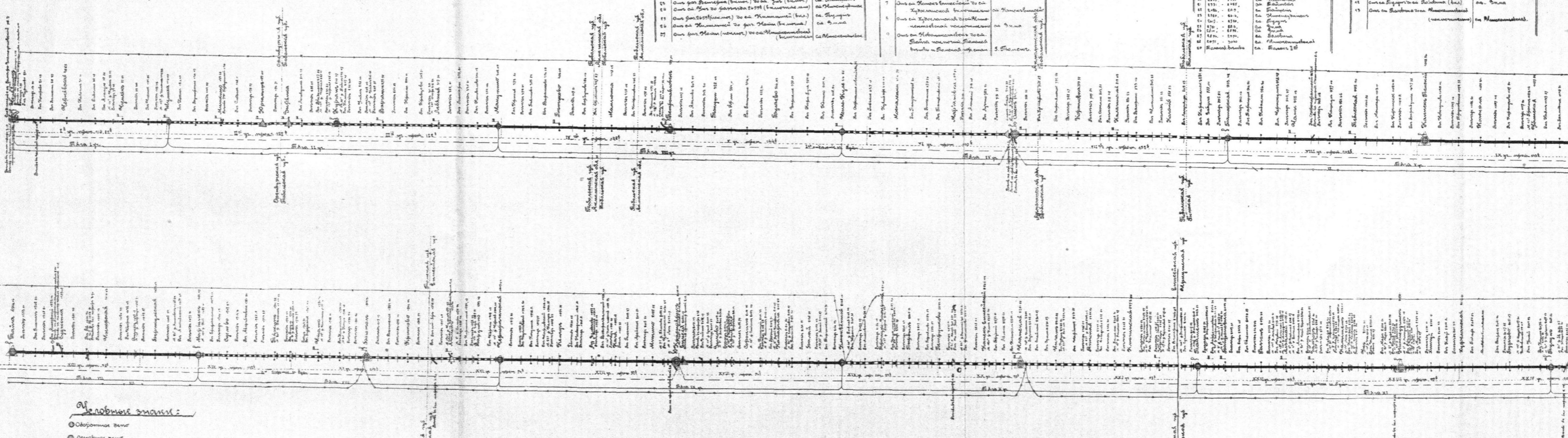
СХЕМА РАЗДЕЛЕНИЯ ЛИНИИ Сибирской железной дор. ВЪ АДМИНИСТРАТИВНОМЪ ОТНОШЕНИИ.

Границы по ст. электровозов и
линии ж.д. резервов

№ участка	Наименование участка	Места жительства
1	Омск - Мелкоскоп	Мелкоскоп
2	Мелкоскоп - Омск	Омск
3	Омск - Зубчатый	Зубчатый
4	Зубчатый - Волжский	Волжский
5	Волжский - Омский	Омский
6	Омский - Новосибирский	Новосибирский
7	Новосибирский - Сибирский	Сибирский
8	Сибирский - Моршанский	Моршанский
9	Моршанский - Ачинский	Ачинский
10	Ачинский - Красноярский	Красноярский
11	Красноярский - Томский	Томский
12	Томский - Кемеровский	Кемеровский
13	Кемеровский - Кузнецкий	Кузнецкий
14	Кузнецкий - Читинский	Читинский

Разделение линий на участки по
надзору за пожарами в вагонах

№ участка	Наименование участка	Места жительства
1	Мелкоскоп - Омск	Мелкоскоп
2	Омск - Зубчатый	Омск
3	Зубчатый - Волжский	Зубчатый
4	Волжский - Омский	Волжский
5	Омский - Новосибирский	Омский
6	Новосибирский - Сибирский	Новосибирский
7	Сибирский - Моршанский	Сибирский
8	Моршанский - Ачинский	Моршанский
9	Ачинский - Красноярский	Ачинский
10	Красноярский - Томский	Красноярский
11	Томский - Кемеровский	Томский
12	Кемеровский - Кузнецкий	Кузнецкий
13	Кузнецкий - Читинский	Читинский



Основное значение:

- Основное значение
- Вторичное значение
- △ Вагоны с опасными материалами
- ▽ Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями
- ◇ Вагоны с радиоактивными веществами
- Вагоны с взрывчатыми веществами
- Вагоны с радиоактивными веществами
- △ Вагоны с опасными материалами

Места жительства местных начальствующих лиц

1	Мелкоскоп	Мелкоскоп
2	Омск	Омск
3	Зубчатый	Зубчатый
4	Волжский	Волжский
5	Омский	Омский
6	Новосибирский	Новосибирский
7	Сибирский	Сибирский
8	Моршанский	Моршанский
9	Ачинский	Ачинский
10	Красноярский	Красноярский
11	Томский	Томский
12	Кемеровский	Кемеровский
13	Кузнецкий	Кузнецкий
14	Читинский	Читинский

Служба пути и вагонной

1	Мелкоскоп	Мелкоскоп
2	Омск	Омск
3	Зубчатый	Зубчатый
4	Волжский	Волжский
5	Омский	Омский
6	Новосибирский	Новосибирский
7	Сибирский	Сибирский
8	Моршанский	Моршанский
9	Ачинский	Ачинский
10	Красноярский	Красноярский
11	Томский	Томский
12	Кемеровский	Кемеровский
13	Кузнецкий	Кузнецкий
14	Читинский	Читинский

Места жительства:

1	Мелкоскоп	Мелкоскоп
2	Омск	Омск
3	Зубчатый	Зубчатый
4	Волжский	Волжский
5	Омский	Омский
6	Новосибирский	Новосибирский
7	Сибирский	Сибирский
8	Моршанский	Моршанский
9	Ачинский	Ачинский
10	Красноярский	Красноярский
11	Томский	Томский
12	Кемеровский	Кемеровский
13	Кузнецкий	Кузнецкий
14	Читинский	Читинский

Завхозы пассажирских поездов

1	Мелкоскоп	Мелкоскоп
2	Омск	Омск
3	Зубчатый	Зубчатый
4	Волжский	Волжский
5	Омский	Омский
6	Новосибирский	Новосибирский
7	Сибирский	Сибирский
8	Моршанский	Моршанский
9	Ачинский	Ачинский
10	Красноярский	Красноярский
11	Томский	Томский
12	Кемеровский	Кемеровский
13	Кузнецкий	Кузнецкий
14	Читинский	Читинский

Места жительства контролеров механизированной бригады

1	Мелкоскоп	Мелкоскоп
2	Омск	Омск
3	Зубчатый	Зубчатый
4	Волжский	Волжский
5	Омский	Омский
6	Новосибирский	Новосибирский
7	Сибирский	Сибирский
8	Моршанский	Моршанский
9	Ачинский	Ачинский
10	Красноярский	Красноярский
11	Томский	Томский
12	Кемеровский	Кемеровский
13	Кузнецкий	Кузнецкий
14	Читинский	Читинский

Места жительства с. стан. и места жительства по начальствующим

1	Мелкоскоп	Мелкоскоп
2	Омск	Омск
3	Зубчатый	Зубчатый
4	Волжский	Волжский
5	Омский	Омский
6	Новосибирский	Новосибирский
7	Сибирский	Сибирский
8	Моршанский	Моршанский
9	Ачинский	Ачинский
10	Красноярский	Красноярский
11	Томский	Томский
12	Кемеровский	Кемеровский
13	Кузнецкий	Кузнецкий
14	Читинский	Читинский

Участки резервных складов и контрольные

1	Мелкоскоп	Мелкоскоп
2	Омск	Омск
3	Зубчатый	Зубчатый
4	Волжский	Волжский
5	Омский	Омский
6	Новосибирский	Новосибирский
7	Сибирский	Сибирский
8	Моршанский	Моршанский
9	Ачинский	Ачинский
10	Красноярский	Красноярский
11	Томский	Томский
12	Кемеровский	Кемеровский
13	Кузнецкий	Кузнецкий
14	Читинский	Читинский

Т А Б Л И Ц А

результатовъ эксплуатаціи СИБИРСКОЙ жел. дор.

№№ графъ.	Название графъ.	Г О Д Ы.														
		1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1	Отдѣлъ I. Центральное управленіе, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы	—	3,53	4,18	5,03	5,70	5,17	5,78	5,82	6,95	2,98	5,02	4,96	5,13	5,16	5,21
2	Глава I. Управление желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	—	1,16	1,77	1,62	1,21	0,92	0,91	0,89	1,00	0,37	0,70	0,73	0,75	0,57	0,53
3	Глава II. Служба сборовъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Глава III. Общіе расходы	—	2,37	2,41	3,41	4,48	3,73	4,32	4,38	5,19	2,33	3,85	3,73	3,82	3,98	4,04
5	Отдѣлъ II. Управление дорогой, врачебная и матеріальная части	—	0,97	7,84	6,98	6,16	5,46	5,01	4,78	5,88	2,19	3,61	3,48	3,43	3,52	3,53
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія	—	4,16	3,62	3,18	2,66	2,34	2,11	2,01	2,50	0,92	1,44	1,35	1,37	1,45	1,48
7	Глава II. Содержаніе врачебной части	—	2,30	1,74	1,69	1,59	1,44	1,42	1,33	1,68	0,64	1,07	1,04	1,03	1,08	1,02
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части	—	2,33	1,56	1,40	1,26	1,05	0,96	0,95	1,10	0,39	0,61	0,61	0,60	0,63	0,65
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія	—	1,18	0,92	0,71	0,65	0,63	0,52	0,49	0,60	0,24	0,46	0,48	0,43	0,36	0,38
10	Отдѣлъ III. Надзоръ за путемъ и зданиями, содержаніе и ремонтъ ихъ	—	27,89	27,54	26,46	25,74	23,55	20,81	21,15	31,06	14,58	21,97	16,09	15,87	15,22	14,75
11	Глава I. Содержаніе управленія службою	—	3,28	2,66	2,39	2,14	1,79	1,64	1,50	1,78	0,63	1,08	1,04	1,01	1,08	1,10
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооружениями, содержаніе и ремонтъ ихъ	—	19,88	20,54	20,76	20,10	18,25	15,76	15,95	23,76	10,34	15,66	11,62	11,42	10,67	10,16
13	Глава III. Надзоръ за зданиями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	—	4,73	4,34	3,31	3,50	3,81	3,41	3,70	5,52	3,61	5,23	3,43	3,44	3,47	3,49
14	Отдѣлъ IV. Движеніе, телеграфъ и телефоны	—	18,23	16,00	16,63	17,26	16,17	16,62	16,11	23,84	9,38	14,54	16,98	17,50	18,32	16,69
15	Глава I. Содержаніе управленія службою	—	1,72	1,39	1,16	1,05	0,91	0,88	0,84	1,10	0,40	0,64	0,60	0,61	0,63	0,65
16	Глава II. Станционная служба	—	8,25	7,69	7,89	8,65	7,86	8,60	7,91	12,48	5,03	7,82	10,42	11,00	11,56	9,79
17	Глава III. Служба повоздовъ	—	5,03	4,15	4,97	4,91	4,80	4,73	5,03	7,62	3,01	4,52	4,41	4,20	4,43	4,53
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны	—	3,23	2,77	2,61	2,65	2,60	2,41	2,33	2,64	0,94	1,56	1,55	1,69	1,70	1,72
19	Отдѣлъ V. Тяга повоздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижнаго состава	—	53,72	47,10	44,61	47,21	46,78	42,54	42,33	80,48	48,45	79,87	51,00	37,78	35,81	32,55
20	Глава I. Содержаніе управленія службою	—	2,24	2,01	1,88	1,57	1,29	1,19	1,12	1,49	0,52	0,84	0,79	0,77	0,78	0,79
21	Глава II. Тяга повоздовъ	—	23,30	20,40	21,14	21,95	21,63	20,97	21,16	37,70	18,89	24,94	18,31	16,57	16,86	16,11
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ	—	3,14	2,62	2,23	2,66	2,74	2,65	3,10	5,64	2,55	4,04	2,87	2,71	2,38	2,12
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижнаго состава	—	3,69	2,73	2,35	2,37	2,08	2,52	2,38	3,00	1,35	2,56	2,19	1,85	1,84	1,81
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	—	8,19	6,93	7,17	8,13	7,62	7,96	7,83	12,97	9,02	18,91	11,11	8,56	8,09	6,74
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	—	6,59	5,02	4,59	4,95	5,83	5,71	6,74	8,12	4,81	10,73	7,91	5,13	5,75	4,98
26	Глава VII. Наемъ подвижнаго состава	—	6,66	7,39	5,25	5,58	4,99	1,54	—	11,56	11,31	17,85	7,82	2,19	0,11	—
27	Отдѣлъ VI. Особые обязательные расходы	—	1,16	0,95	0,93	0,91	0,76	0,64	0,62	0,85	0,29	0,48	0,47	0,45	0,36	0,33
28	Отдѣлъ VII. Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	—	1,83	2,84	2,40	7,44	3,10	3,26	2,30	2,08	0,62	1,34	3,86	2,47	2,64	1,80
29	Отдѣлъ VIII. Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ	—	—	—	—	—	—	0,02	—	—	—	—	—	—	0,88	—
30	Отдѣлъ IX. Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	—	8,11	5,09	7,16	6,32	9,30	14,72	13,13	19,69	7,19	12,21	9,71	12,11	10,03	10,37
31	Эксплуатационный коэффициентъ	—	124,44	111,54	110,20	116,74	110,59	109,40	108,24	170,83	85,68	139,04	106,55	94,74	91,94	85,24
32	Валовой доходъ (въ тысячахъ рублей)	—	3743	10547	14080	15436	19065	22000	24438	21136	60705	37557	39540	41842	39967	39753
33	Расходъ (въ тысячахъ рублей)	—	4657	11765	15517	18020	21084	24068	25984	36106	52100	52218	42127	39641	36746	33883
34	Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи (въ тысячахъ рублей)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Эксплуатационная длина дороги (средняя за годъ, вер.)	221	1329	1329** 1130	1329 1805	3134	3136	3138	3138	3138	3138	3138	3131	3131	3131	3131
36	Количество паровозо-верстъ на вер. дороги	—	2909	3608	4055	5058	5771	6822	7778	11393	14075	11995	10218	10827	9789	9348
37	Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ повоздовъ къ общему пробѣгу	—	17,72	21,47	18,41	16,67	18,56	17,69	16,40	16,04	20,08	23,06	22,04	20,22	18,89	18,36
38	Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги (тысячъ осе-верстъ)	—	112,40	139,41	158,11	200,70	234,86	274,62	303,11	475,54	586,08	486,20	435,85	488,47	431,49	403
39	Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей	—	66,67	65,33	66,06	67,53	67,48	67,73	69,41	72,41	64,90	74,39	74,66	83,69	73,02	—
40	Среднее число всѣхъ повоздо-верстъ на версту дороги	—	2138	2548	3075	3741	4370	5279	6268	7801	9178	8314	7590	8317	7519	7275
41	Среднее число всѣхъ повоздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги	—	218	268	296	257	283	220	228	183	146	129	143	146	164	190
42	Средній составъ повоздовъ малой скорости въ осяхъ	—	60	61	57	59	61	59	58	65	71	65	67	67	72	72
43	Средній составъ повоздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ	—	46	45	42	49	44	41	35	59	60	51	45	49	44	38
44	Пробѣгъ валового груза на версту дороги (тысячи пудо-верстъ)	—	62221	186658 39932	54574	92266	98123	136971	163188	245640	312386	212056	160579	220939	194781	—
45	Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось	—	4072	3374	4138	4164	4356	3898	4138	6232	5864	3647	3410	3829	3341	—
46	Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги	—	12980	11007	17089	21695	25736	33937	37249	56749	69567	52693	49683	58845	51585	56345
47	Средній пробѣгъ одного пуда груза (верстъ)	—	386,56	399,04	594,21	593,58	593,94	654,89	699,28	862,65	870,27	683,99	673,76	721,79	614,08	619,36
48	Среднее число пуд. грузовъ на ось товарн. вагона	—	133,75	123,72	156,72	168,97	149,69	167,02	169,38	171,64	178,47	160,33	164,10	173,85	174,07	—
49	Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги	—	142280	176185	183192	221003	169116	246467	283386	863774	1,087727	1,296744	555410	623710	696117	643928
50	Средній пробѣгъ одного пассажира (верстъ)	—	553,88	503,73	562,96	615,11	571,15	682,14	704,56	154491	1849,39	1762,45	892,54	781,46	651,83	637,57
51	Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона	—	4,12	4,46	3,97	3,16	2,79	3,60	3,53	6,08	5,62	8,39	4,27	4,24	5,27	5,53
52	Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги (рублей)	—	1943	3287	3588	3719	5032	5703	6222	5475	17048	10132	10072	10464	9498	9922
53	Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза (копѣекъ)	—	0,015	0,030	0,021	0,017	0,020	0,017	0,017	0,010	0,025	0,019	0,020	0,018	0,018	0,018
54	Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги (рублей)	—	758	815	770	1000	879	1000	1184	1055	2007	1454	2099	2226	2251	2085
55	Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту (копѣекъ)	—	0,53	0,46	0,42	0,45	0,52	0,41	0,42	0,12	0,18	0,11	0,38	0,36	0,32	0,32
56	Инвентарное число паровозовъ	—	158	326	491	515	651	718	754	—	987	1249	1263	1248	1258	1274
57	Движущихъ осей въ нихъ	—	505	1127	1736	1870	2407	2685	2913	—	—	5264	5326	5309	5374	5422
58	Инвентарное число осей товарнаго парка	—	4218	7986	12876	16238	18444	27238	28172	—	37050	45002	45404	47946	48162	48506
59	Инвентарное число осей пассажирск. парка	—	709	953	1822	2632	2640	3172	2814	—	3244	3524	3536	3608	6314	6852

*) Участокъ Западно-Сибирской ж. д. Челябинскъ—Обь (1328 вер.) открытъ для эксплуатаціи 15-го октября 1896 г.
 **) Верхнія данныя въ 1898 году относятся къ Западно-Сибирской ж. д.; нижнія—къ Средне-Сибирской ж. д.; для выводовъ послѣдней взята длина участка Обь—Красноярскъ съ Томскою вѣтвью (307 вер.), открытаго для правильнаго движенія съ 1-го января 1898 года, вмѣстѣ съ длиной участка Енисей-Ключи (330 вер.), открытаго съ того же времени для временнаго движенія.
 Съ 1 января 1900 г. Западно-Сибирская и Средне-Сибирская дороги соединены въ одно управленіе подъ наименованіемъ „Сибирская ж. д.“.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВЪДОМОСТЬ

для снѣгоочистителей системы Бурковскаго и Бюрке по даннымъ опытовъ, произведенныхъ въ зиму 1910-1911 г.г.

	Снѣгоочиститель „БУРКОВСКАГО“.	Снѣгоочиститель „БЮРКЕ“.
Какого рода заносы могутъ быть расчищаемы снѣгоочистителями.	1) При плотности снѣга до 20 фун. въ одинъ приемъ: заносы глубиною до 0,40 саж. и длиною не болѣе 100 саж.; въ два приема—заносы глубиной до 0,40 саж. и неопредѣленной длины. 2) При плотности снѣга болѣе 20 фун.: заносы глубиною до 0,20 саж. неопредѣленной длины.	1) При плотности снѣга до 18 фун.: въ одинъ приемъ заносы глубиною до 0,35 саж. при длинѣ до 50 саж.; въ два приема заносы глубиною до 0,35 саж. неопредѣленной длины при плотности снѣга до 18 фун. 2) При плотности снѣга болѣе 18 фун. заносы глубиною до 0,20 саж. неопредѣленной глубины.
Средняя стоимость очистки 1 куб. саж. снѣга, въ которой принимаетъ участіе снѣгоочиститель.	Всего 16 коп. при чемъ очистка самамъ снѣгоочистителемъ обходится въ 6 коп., дополнительная ручная—въ 10 коп.	Всего 29 коп., при чемъ очистка снѣгоочистителемъ обходится въ 11 коп., дополнительная очистка въ ручную 18 коп. съ куб. саж. снѣга.
Скорость движенія снѣгоочистителя.	Наибольшая безопасная скорость—40 вер. Наиболѣе продуктивная при плотности снѣга до 20 фун.—35—40 вер.	Наибольшая безопасная скорость—40 вер. Наибольшая продуктивная при плоскости снѣга до 20 фун. 35—40 вер.
Мѣсто постановки снѣгоочистителя.	Снѣгоочиститель долженъ ставиться за паровозомъ. Постановка снѣгоочистителя впереди паровоза дѣлаетъ невозможнымъ, благодаря развиваемому плугомъ снѣгу, наблюденіе съ паровоза за сигнализацией пути, что крайне опасно.	Снѣгоочиститель долженъ ставиться за паровозомъ. Постановка снѣгоочистителя впереди паровоза дѣлаетъ невозможнымъ, благодаря развиваемому плугомъ снѣгу, наблюденіе съ паровоза за сигнализацией пути, что крайне опасно.
Очистка снѣга снѣгоочистителемъ на станціи.	Очистка станціонныхъ путей снѣгоочистителемъ неудобна въ виду задержки въ производствѣ маневровъ и засыпкѣ сосѣднихъ путей.	Очистка станціонныхъ путей снѣгоочистителемъ неудобна въ виду задержки въ производствѣ маневровъ и засыпки сосѣднихъ путей.
Конструктивныя преимущества снѣгоочистителя.	Простота устройства проводовъ, легкость и быстрота манипуляцій съ плугомъ и крыльями, рациональное устройство и прочность плуга.	Возможность работъ снѣгоочистителемъ въ обѣ стороны, не поворачивая его.
Конструктивные недостатки снѣгоочистителя.	Отсутствіе возможности работать въ обѣ стороны, не поворачивая снѣгоочистителя.	Слабые размѣры какъ плуга, такъ и крыльевъ, слѣдствіемъ чего является прогибъ ихъ при работѣ. Неудачное устройство передать при помощи зубчатыхъ колѣсъ и кремальеры, требующее большого времени для маневровъ крыльями и неисправно дѣйствующее для плуга уже при высотѣ снѣга около 0,20 саж. Вертикальность стѣнокъ плуга, увеличивающая сопротивленіе движенію и способствующая заносности снѣгомъ ревизионныхъ оконъ, что дѣлаетъ совершенно невозможнымъ наблюденіе за сигнализацией пути.
Экономія въ работѣ по очисткѣ снѣга снѣгоочистителемъ по сравненію съ ручной очисткой.	63%	30%.
Предварительная прочистка паровознымъ плугомъ.	Полезна для этой системы снѣгоочистителей при глубинѣ снѣга болѣе 0,35—0,40 саж. и длинныхъ заносахъ.	Полезна для этой системы снѣгоочистителей при глубинѣ снѣга болѣе 0,35—0,40 саж. и длинныхъ заносахъ.
Составъ бригады.	Кромѣ паровозной бригады 1 кондуктора, 1 смазчика, мѣстнаго дорожнаго мастера, 8 чернорабочихъ при десятникѣ-слесарѣ подъ руководствомъ старшаго агента сл. пути.	Составъ бригады тотъ же, что и для снѣгоочистителя Бурковскаго, исключая числа чернорабочихъ, которое равно—6.

Подлинная за надлежащими подписями.

С П Р А В К А

о расходах, потребных на покрытие щебнем балластного слоя пути Сибирской железной дороги на верстах, где балласть безусловно требует покрытия.

(по данным на 1 января 1911 г.)

№№ по порядку.	РАЙОНЫ ДОРОГИ.	Протяжение пути не покрытого щебнемъ.	
		Одного 2-го пути вер.	Двойного пути вер.
1	Отъ ст. Челябинскъ до ст. Новониколаевскъ	152	—
2	„ „ Новониколаевскъ до ст. Ачинскъ	—	—
3	„ „ Ачинскъ до ст. Нижнеудинскъ	—	345
4	„ „ Н. Удинскъ до ст. Иннокентьевская	—	201
Итого		152	546

1) стоимость покрытия щебнемъ одного второго пути (считая на версту по 25 куб. саж. щебня по цѣнѣ 25 руб. саж. съ уборкою въ путь $25 \times 25 = 625$ руб.) $625 \times 152 =$ 95.000 руб.

2) стоимость покрытия щебнемъ двойного пути (считая на версту по 50 куб. саж. и по цѣнѣ 25 руб. за куб. саж. $50 \times 25 = 1250$ руб.) $1250 \times 546 =$ 682.500 .

Итого 777.500 руб.

3) Кроме того, на окончание работъ по покрытію щебнемъ балластного слоя перваго пути отъ Челябинска до Новониколаевска, согласно исчисленію, приведенному въ объясненіи къ смѣтѣ 1912 г. (Гл. I ст. 2 № 41 Р. В. доп. раб.) требуется расходъ, исключая ассигнованіе на 1912 г. $129.147 - 5.000$ руб. = 124.147 руб.

В С Е Г О 901.647 руб.

Округленно 900.000

В Ъ Д О М О С Т Ь

количества изъятыхъ вслѣдствіе излома рельсъ.

Въ 1908 г.			Въ 1909 г.			Въ 1910 г.			Итого за 3 года.		
Всего штукъ.	Въ томъ чис- лѣ и обна- руженныхъ путевыми сторожами.		Всего штукъ.	Въ томъ чис- лѣ и обна- руженныхъ путевыми сторожами.		Всего штукъ.	Въ томъ чис- лѣ и обна- руженныхъ путевыми сторожами.		Всего штукъ.	Въ томъ чис- лѣ и обна- руженныхъ путевыми сторожами.	
	шт.	‰.		шт.	‰.		шт.	‰.		шт.	‰.
2940	874	29,7	3880	1150	29,5	3191	607	19,0	10011	2631	26,3

Примѣчаніе: Уменьшеніе % сломавшихся рельсъ., обнаруженныхъ путевою стражею въ 1910 г. противъ размѣра этого % за 1908 и 1909 гг., объясняется тѣмъ, что въ 1910 г. произведена большая сплошная смѣна негодныхъ рельсъ, при которой значительно уменьшилась наличность въ пути рельсъ. съ трещинами начавшагося излома; рельсы эти по статистикѣ относятся къ разряду „сломавшихся“, но при сплошной смѣнѣ эта категория сломавшихся рельсъ. обнаруживается не путевою стражею, а старшими и ремонтными рабочими и дорожными мастерами, осматривающими подробно снятые при сплошной смѣнѣ рельсы, при сортировкѣ ихъ.

С П Р А В К А

по вопросу объ усиленіи металлических пролетных строеній мостовъ Сибирской желѣзной дороги.

Пролетное строеніе металлических мостовъ Сибирской ж. д. разсчитано по нормамъ нагрузокъ 1884 и 1896 г.г., при чемъ по послѣднимъ нормамъ разсчитаны лишь мосты, перестроенные за время эксплуатаціи дороги; громадное же большинство разсчитано по нормамъ 1884 года. Съ введеніемъ на дорогѣ обращенія дуплексовъ паровозовъ Маллета, вѣсомъ до 84 тоннъ и съ нагрузкой на ось до 13,9 тон., мосты оказались перенапряженными, при чемъ для нѣкоторыхъ пролетовъ мостовъ, построенныхъ по разсчетнымъ нормамъ 1884 г., перенапряжение оказалось доходящимъ до 32% (по журналу технического софѣщанія Управленія ж. д. № 25—1905 г.); съ 1910 г. на дорогѣ введены къ обращенію паровозы сер. АК о 3/5 осяхъ съ перегрѣвателями Шмита (типъ 1909 г.), вѣсомъ 73,5 тон. съ давленіемъ на ось до 15,5 тон.

Въ виду увеличивающейся, такимъ образомъ, ежегодно нагрузки на оси, обращающагося на дорогѣ подвижного состава съ одновременнымъ увеличеніемъ скорости движенія, при чемъ нынѣ давленіе на ось въ обращающихся на дорогѣ паровозахъ превосходитъ давленіе, принятое по нормамъ нагрузокъ 1884 г., является настоятельно необходимымъ усилить металлическое пролетное строеніе мостовъ по расчету на нормы нагрузокъ по цирк. Управленія ж. д. отъ 4 мая 1897 года за № 11862/63/3087, при чемъ, для пролетовъ мостовъ до 25 с. включительно предполагается снять существующія фермы, замѣнивъ ихъ новыми, разсчитанными по нормамъ нагрузокъ 1907 г., для пролетовъ свыше 25 с. проектируется усиленіе существующихъ пролетныхъ строеній, считая добавленіе металла примѣрно до 25%.

Усиленіе проектируется для мостовъ одного пути, такъ какъ на второмъ пути отъ Омска до Иннокентьевской будутъ установлены пролетныя строенія по разсчетнымъ нормамъ 1907 года.

Количество пролетныхъ строеній, работающих въ настоящее время на Сибирской ж. д., указано ниже:

В Ъ Д О М О С Т Ь

количества однопролетныхъ мостовъ съ указаніемъ длины пролетовъ.

Число однопролетныхъ мостовъ отверстіемъ:															
0,50	1,00	2,00	3,00	4,00	5,00	6,00	6,50	7,00	8,00	10,00	12,00	13,00	15,00	20,00	25,00
4	170	229	93	38	21	17	1	8	7	18	6	1	10	12	6

В Ъ Д О М О С Т Ь

многопролетныхъ мостовъ съ указаніемъ числа и длины пролетовъ.

ВЕРСТЫ.	Многопролетные мосты.								Общій вѣсъ фермъ.	Название рѣкъ.
	Главные пролеты.		Береговые пролеты.		Вѣсъ фермъ.		фѣрмъ.			
	Число пролетовъ.	Отверстіе пролетовъ.	Число пролетовъ.	Отверстіе пролетовъ.	Главныхъ.	Береговыхъ.				
247	4	50,00	2	11,00	151.508,37	3.252,15	154.760,52	Р. Тоболь.		
481/482	2	50,00	2	11,00	75.733,33	3.257,13	78.790,46	Р. Ишамъ.		
743	6	50,00	2	11,00	227.145,27	3.251,97	230.397,24	Р. Иртышъ.		
1298	1	20,00	2	4,00	5.142,00	850,00	5992,00	Р. Чикъ.		
1328/1329	3	53,00	—	—	—	—	—	—		
	4	46,00	2	10,00	265.338,83	2.743,84	268.082,67	Р. Обь.		
1464	2	10,00	—	—	2.800,00	—	2.800,00	Р. Лебяжья.		
1485	6	40,00	1	6,00	149.518,62	425,00	149.943,62	Р. Томь.		
1603	2	25,00	—	—	18.418,00	—	18.418,00	Р. Яя.		
1688	4	25,00	—	—	36.836,00	—	36.836,00	Р. Кія.		
1872	1	50,00	—	—	—	—	—	—		
	2	40,00	2	4,00	88.672,00	850,00	89.522,00	Р. Чулымъ.		
2042	6	66,55	2	10,00	343.244,64	2.743,84	345.988,48	Р. Енисей.		
2111	2	18,00	—	—	12.136,00	—	12.136,00	Р. Ситнй.		
2169	3	20,00	—	—	15.728,00	—	15.728,00	Р. Рыбная.		
2268	3	40,00	2	4,00	74.759,31	850,00	75.609,31	Р. Кавъ.		
2412	4	40,00	2	4,00	99.679,08	850,00	100.529,08	Р. Бврюса.		
2580	2	50,00	2	5,00	127.484,76	1.160,00	128.644,76	Р. Уда.		
2679	2	40,00	—	—	—	—	—	—		
2679	2	15,00	—	—	8.070,00	—	8.070,00	Р. Курзянъ.		
2687	2	40,00	2	5,00	49.839,54	1.160,00	50.999,54	Р. Яя.		
2815	3	40,00	—	—	—	—	—	—		
2815	2	50,00	2	5,00	152.404,53	1.160,00	153.564,53	Р. Ока.		
2846	1	18,00	2	4,00	6068,00	930,00	6.998,00	Р. Унга.		
2865	1	35,00	2	4,00	—	930,00	—	Р. Заларн.		
2967	4	25,00	2	4,00	36.836,00	850,00	37.686,00	Р. Бвлян.		
3004	2	15,00	—	—	5.940,00	—	—	—		
	1	40,00	—	—	24.919,77	—	30.959,77	Р. Кытоф.		

На основаніи сихъ вѣдомостей составлена ниже-приведенная сводная вѣдомость по дорогамъ количества разнаго рода пролетовъ съ указаніемъ вѣса металла въ пролетныхъ строеніяхъ, подлежащихъ установкѣ въ пролетахъ до 25 включительно и количества добавляемаго металла для усиленія по расчетнымъ нормамъ 1907 г. пролетовъ свыше 25.

В Ъ Д О М О С Т Ь

пролетовъ мостовъ Сибирской ж. д. съ указаніемъ вѣса металла, подлежащаго заказу для удовлетвореній пролетныхъ строеній расчетными нормами 1907 г.

Отверстія пролета.	Число пролетовъ.	Вѣсъ одной фермы.	Вѣсъ всѣхъ фермъ.	Число пролетовъ.	Вѣсъ одной фермы.	Вѣсъ всѣхъ фермъ.	Добавляется желѣза въ пролетахъ выше 25 для удовлетворенія расчетныхъ нормъ 1907 г.
1,00	—	—	—	170	75,00	12.750,00	—
2,00	—	—	—	229	150,00	34.350,00	—
3,00	—	—	—	93	258,00	23.994,00	—
4,00	—	—	—	52	465,00	24.180,00	—
5,00	—	—	—	27	605,00	16.335,00	—
6,00	—	—	—	18	942,00	16.956,00	—
6,50	—	—	—	1	1.120,00	1.120,00	—
7,00	—	—	—	8	1.303,00	10.424,00	—
8,00	—	—	—	7	1.517,00	10.619,00	—
10,00	1	—	—	27	1.808,00	48.816,00	—
11,00	—	—	—	6	2.100,00	6.600,00	—
12,00	3	4017,00	12.051,00	3	3.215,00	9.645,00	—
13,00	—	—	—	1	3.500,00	3.500,00	—
15,00	9	5260,00	47.340,00	3	4.500,00	13.500,00	—
—	—	—	—	3	7.710,00	23.130,00	—
					Итого . .	255.919,00	—
20,00	13	8.188,00	116.444,00	—	—	—	—
25,00	12	11089,00	133.068,00	—	—	—	—
		Итого . .	308.903,00	—	—	—	—
40,00	23	24.919,77	573.154,71	—	—	—	143289,00
46,00	4	24.702,50	98.810,00	—	—	—	24.702,00
53,00	3	55.509,60	166.528,80	—	—	—	41.632,00
50,00	17	38.822,61	659.984,37	—	—	—	164.996,00
66,55	6	52.207,44	313.244,64	—	—	—	78.311,00
		Итого . .	1.811.722,52			Итого . .	452.930,00

В Ъ Д О М О С Т Ъ

снимаемых пролетных строений.

Отверстие пролета.	Число пролетов.	Въсь одной фермы.	Въсь всехъ фермъ.
1,00	170	65,00	20.750,00
2,00	229	137,00	31.373,00
3,00	93	239,00	22.227,00
4,00	52	425,00	22.100,00
5,00	27	536,00	14.472,00
6,00	18	727,00	13.086,00
6,50	1	760,00	760,00
7,00	8	800,00	6.400,00
8,00	7	1.100,00	7.700,00
9,00	27	1.500,00	40.500,00
11,00	6	1.626,00	9.756,00
12,00	3	2.076,00	6.238,00
12,00	3	2.400,00	7.200,00
13,00	1	2.600,00	2.600,00
15,00	9	4.035,00	36.305,00
15,00	5	2.970,00	14.850,00
20,00	3	5.142,00	15.426,00
20,00	13	5.243,00	68.159,00
25,00	12	9.209,00	110.508,00
		И т о г о .	450.410,00

Считая стоимость приобретения пролетныхъ новыхъ строений съ доставкой и установкой и передѣлкой устоевъ, гдѣ это потребуется, по 4 руб. за пудъ металла и стоимость усиленія прежнихъ фермъ съ краской по 8 руб. за пудъ металла, получаемъ, что стоимость усиленія мостовъ обойдется въ $564822 \times 4 + 452930 \times 8 = 5.882.728$ руб. округл. 6.000.000 руб. Считая въ томъ числѣ 2% на непредвидѣнные расходы.

При этомъ усиленіи будутъ сняты пролетныя строения согласно вышеприводимой вѣдомости, всего металла 450410 пуд., которыя будутъ подлежать ликвидаціи путемъ продажи съ торговъ или передачи на дороги второстепеннаго значенія и подъѣздыныя пути.

Подлинная справка за надлежащими подписями.

К О П И Я

журнальнаго постановленія совѣта управленія Сибирской желѣзной
дороги отъ 11 сентября 1909 года за № 1879.

Составъ совѣта управленія:

Предсѣдатель—начальникъ дороги инженеръ путей сообщенія
Н. П. Осиповъ.

Члены: помощникъ начальника дороги инженеръ путей сообщенія А. В. Михайловъ, отъ Министерства Финансовъ инженеръ путей сообщенія Н. И. Янушковскій, отъ Государственнаго Контроля главный контролеръ Г. Г. Петровъ и начальникъ сл. пути инженеръ Н. А. Авринскій. За дѣлопроизводителя Совѣта В. О. Осиповъ.

Слушали: докладъ начальника сл. пути съ представленіемъ заявленій „О-ва предохраненія дерева отъ порчи и гніенія“ о сдачѣ пропитки шпаль.

Отъ представителя О-ва предохраненія дерева отъ преждевременной порчи и гніенія поступилъ рядъ заявленій съ предложенія передать Обществу пропитку шпаль для Сибирской ж. д.

Предложенія эти сводятся къ нижеслѣдующему:

1) Обществу поручается пропитка шпаль лишь на подвижномъ заводѣ не менѣе 300.000 шпаль ежегодно, при перемѣщеніи завода не болѣе 4-хъ разъ въ теченіе года, на срокъ 12 лѣтъ по цѣнѣ 25½ коп. со шпалы и

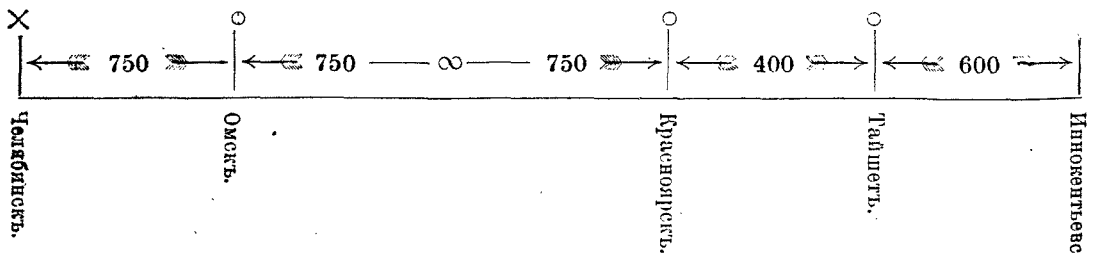
2) Обществу поручается пропитка всей потребности въ новыхъ шпалахъ, изъ коихъ не менѣе 300.000 шпаль должны быть пропитаны на подвижномъ заводѣ, а остальное количество на передаваемыхъ въ эксплуатацію Общества постоянныхъ заводахъ въ Красноярскѣ и Омскѣ (смотря по мѣсту поставки шпаль) за плату 23½ коп. со шпалы.

Въ обоихъ случаяхъ дорога обязуется сверхъ того для подвижныхъ заводовъ, или отпускать воду безплатно въ количествѣ 8 куб. саж. въ сутки, или при установкѣ завода въ такомъ пунктѣ, гдѣ указанное количество воды не можетъ быть отпущено, уплачивать по ½ коп. со шпалы дополнительно за устроенное Обществомъ водоснабженіе завода на свой счетъ.

Такъ какъ за всѣми операціями завода придется устано-
вить постоянный надзоръ, то это вызоветъ еще нѣкоторый рас-
ходъ, такъ что стоимость пропитки во второмъ случаѣ нужно
считать въ 24 коп., а въ первомъ 26 коп.

Но независимо отъ денежнаго расхода при перемѣщеніи про-
питки изъ Омска, гдѣ поставки шпаль не предвидятся, въ
районѣ поставки шпаль (Ачинскъ-Тайшетъ-Зима) можно ожи-
дать сбереженій на не требующей денежнаго ассигнованія пере-
возкѣ шпаль по приводимому ниже расчету въ суммѣ около
126.000 рублей.

Если черезъ K означимъ количество шпаль, потребное для
смѣны на одной верстѣ, то на участкѣ длиною E верстъ потре-
буется EK шпаль и развозка ихъ составитъ $\frac{EK}{2}$ штукъ—верстъ:
при расположеніи заводовъ, съ коихъ развозятся шпалы, въ Омскѣ
и Красноярскѣ и поставкѣ шпаль въ количествѣ 200.000



штукъ въ Красноярскѣ и 600.000 въ Тайшетѣ всѣ перевозки сос-
тавятъ:

$$\frac{750^2 K}{2} + \frac{750^2 K}{2} + \frac{550^2 K}{2} + \frac{1000^2 K}{2} \times 1700 + [1550 K - 200000] 400 =$$

$$= 4388750 K - 200000 \times 400.$$

При положеніи заводовъ въ Красноярскѣ и Тайшетѣ перевозки
составятъ:

$$\frac{1500^2 K}{2} + 1500 K \times 550 + \frac{950^2 K}{2} + \frac{600^2 K}{2} + [1500 K - 200000] \times 400 =$$

$$= 3181250 K - 200000 \times 400 \text{ т. е. перевозки сократятся на}$$

$$(4388750 - 3181250) K = 1207500 K.$$

Такъ какъ на 1 версту вѣсь шпаль составляетъ около
1300 пуд., на 3120 верстъ дается 812.000 шпаль вѣсомъ по 5 пуд.
что составитъ

$$\frac{812000 \times 5}{3} = 1300 \text{ пуд.,}$$

то сокращеніе перевозокъ будетъ

$$1207500 \times 1300 = 1.569.750.000 \text{ пудо-верстъ,}$$

что, при таксировкѣ служебныхъ перевозокъ по $\frac{1}{125}$ коп. съ пудо-
версты, составитъ сбереженіе около 126.000 руб.

Единственнымъ доводомъ въ пользу сдачи пропитки частному предпринимателю является указанное сокращеніе перевозокъ; что касается срока службы шпаль, то въ виду того, что почти всё пропитанная шпаль мѣняются на Сибирской ж. д. по причинѣ механическаго ихъ износа, а не вслѣдствіе гнилости, ожидать увеличенія срока до 8 лѣтъ, какъ это гарантируется заводомъ въ отношеніи загниванія шпаль, нельзя; самая гарантія въ видѣ 10% удержаній, конечно, совсѣмъ не обезпечиваетъ дорогу отъ неудовлетворительной пропитки, и за всѣми операціями завода долженъ быть установленъ самый бдительный надзоръ. Относительно срока сдачи работъ слѣдуетъ тоже замѣтить, что въ зависимости отъ предполагаемаго раздѣленія Сибирской ж. д. и другихъ условій мѣста поставки могутъ измѣниться, при чемъ измѣнится и сбереженіе по перевозкѣ (напр., если заготовки шпаль будутъ дѣлаться въ значительномъ количествѣ въ Омскѣ, то значеніе подвижного состава почти совсѣмъ уничтожается), а потому связывать управленіе Сибирской ж. д. долгосрочнымъ договоромъ было бы нерационально.

Если бы совѣтомъ управленія было рѣшено пропитку сдать частнымъ предпринимателямъ, то начальникъ пути, съ своей стороны, полагалъ бы не спѣшить съ этимъ дѣломъ и, выработавъ кондиціи на сдачу этой работы, вызвать конкуренцію путемъ увѣдомленія извѣстныхъ фирмъ и объявленій, а самую работу сдать лишь съ будущаго 1910 года.

Подписаль: начальникъ сл. пути инженеръ Казаковъ.

Постановили:

Запросить „Общество предохраненія“ о томъ, на какихъ дорогахъ, въ теченіе какого времени и въ какомъ количествѣ имъ до сихъ поръ производилась пропитка шпаль при помощи передвижныхъ заводовъ и затѣмъ запросить отзывъ управленія дорогъ о работахъ Общества и о результатахъ доложить совѣту.

Подлинное за надлежащими подписями.

К О П И Я

журнального постановления совѣта управления Сибирской желѣзной дороги
отъ 27 ноября 1909 г. за № 2463.

Составъ совѣта управления:

Предсѣдатель: начальникъ дороги инженеръ путей сообще-
нія. Н. П. Осиповъ.

Члены: помощникъ начальника дороги инженеръ путей со-
общения А. В. Михайловъ, отъ Министерства Финансовъ инже-
неръ путей сообщенія Н. И. Янушковскій, отъ Государственнаго
Контроля главный контролеръ Г. Г. Петровъ и начальникъ сл.
пути инженеръ путей сообщенія И. А. Авринскій.

За дѣлопроизводителя совѣта В. О. Осиповъ.

Слушали: докладъ начальника службы пути о сдачѣ про-
питки шпаль „Обществу предохраненія дерева отъ преждевре-
менной порчи и гнѣенія“ срокомъ на 6 лѣтъ.

Во исполненіе журнального постановления совѣта отъ 11
сентября 1909 г. за № 1897 управленіемъ были запрошены
управленія тѣхъ дорогъ, для которыхъ „О-во предохраненія де-
рева отъ преждевременной порчи и гнѣенія“ пропитывало шпалы;
изъ полученныхъ отъ управленій: Николаевской, Екатеринин-
ской, Московско-Казанской, Сызрано-Вяземской, и Ташкентской
жел. дорогъ отвѣтовъ предъявленныхъ представителями О-ва
копій удостовѣреній Южныхъ и Привислинскихъ ж. д. усматри-
вается, что Общество признается всѣми перечисленными упра-
вленіями исправнымъ. Такимъ образомъ, начальникъ пути полага-
етъ, что полученныхъ отзывовъ достаточно для того, чтобы
судить объ исправности и благонадежности Общества.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, начальникъ сл. пути докладываетъ, что,
дополнительными съ представителями Общества переговорами
за истекшее время, ему удалось понизить просимую Обще-
ствомъ цѣну за пропитку шпаль до 22½ коп. на подвижныхъ за-
водахъ и до 22 коп. на передаваемыхъ Обществу постоянныхъ
заводахъ въ Омскѣ и Красноярскѣ, при сдачѣ этой работы
Обществу на 6 лѣтъ на условіяхъ проекта договора, составлен-
наго по образцу утвержденного совѣтомъ договора на пропитку
800.000 шпаль для 2-го пути. Условія эти начальникъ сл. пути
считаетъ вообще выгодными для управления дороги, такъ какъ
заявленная цѣна ниже средней стоимости пропитки за послѣднія
5 лѣтъ, каковыя, согласно нижеслѣдующей справкѣ, составлен-
ной на основаніи годовыхъ отчетовъ, опредѣляется въ 23,79 коп

Годы.	Наименование заводовъ.	Пропитано		Стоимость, пропитки одной штуки.	Итого на обоихъ заводахъ.		
		шпаль.	Израсходо-вано.		Пропитано шпаль.	Израсходо-вано.	Общая стоимость пропитки 1 шп.
		Штукъ.	Рублей.				
1904	Омскій Красноярскій	366068 350422	76542,00 87826,00	20,91 25,06	716490	164368,04	22,94
1905	Омскій Красноярскій	302646 296701	67183,66 73081,43	22,19 24,63	599347	140265,09	23,40
1906	Омскій Красноярскій	323474 308901	78909,14 68339,38	24,39 22,12	632375	147248,52	23,29
1907	Омскій Красноярскій	359732 360691	77324,60 84102,81	21,49 23,32	720423	161427,41	22,41
1908	Омскій Красноярскій	162849 400327	56712,65 98905,76	34,82 24,70	563176	155618,41	27,63
	Итого на пять лѣтъ		—	—	32318117	769827,43	23,79

Средняя цѣна на ва посылкѣ в лѣтъ.

и принимая во вниманіе вышеизложенное объ исправности Общества вышеуказанныхъ цѣвъ лишь при условіи невызова конкуренціи, начальникъ сл. пути ходатайствуетъ объ утвержденіи сдачи пропитыванія шпаль для нуждъ эксплоатаціи Сибирской ж. д. на срокъ 1910—1915 гг. „Обществу предохраненія дерева отъ преждевременной порчи и гніенія“ безъ вызова конкуренціи, каковая, по его убѣжденію, не можетъ дать пониженія цѣвъ на указанныхъ условіяхъ. Въ виду того, что для нуждъ Омскаго и Красноярскаго шпалопропиточныхъ заводовъ въ потребность 1910 года растворъ хлористаго цинка уже заказанъ, начальникъ пути одновременно испрашиваетъ разрѣшенія совѣта всю наличность раствора, каковая будетъ на заводахъ ко времени передачи ихъ Обществу, а равно и все то количество его, которое, будучи заказано поставщикамъ, не будетъ еще поставлено, передать Обществу при условіи возмѣщенія имъ всѣхъ расходовъ, составляющихъ стоимость этого расхода на складѣ заводовъ, за вычетомъ лишь стоимости провоза по Сибирской ж. д., каковая перевозка должна считаться безплатною.

Подписаль: За начальника сл. пути инженеръ Н. А. Казаковъ.

Постановленіе совѣта: Предложеніе Общества отклонить впредь до ознакомленія съ дѣятельностью Общества по работамъ переданной ему пропитки шпаль для надобности укладки второго пути Сибирской ж. д.

Подлинное за надлежащими подписями.

В Ъ Д О М О С Т Ь

работы паровозовъ за 1907—1910 г.г.

	1907 г.		1908 г.		1909 г.		1910 г.	
	Поѣздо- версть.	Паровозо- версть.	Поѣздо- версть.	Паровозо- версть.	Поѣздо- версть.	Паровозо- версть.	Поѣздо- версть.	Паровозо- версть.
Пробѣгъ въ поѣздахъ:								
большой и средней скорости . . .	9.727.590	10.435.170	11.130.183	11.710.156	11.769.448	12.320.945	10.559.879	10.863.586
малой скорости	12.993.988	13.443.169	13.647.852	14.072.719	10.683.122	11.450.524	10.795.797	11.599.522
военскихъ	595.354	595.354	806.295	806.295	574.318	574.318	825.037	825.037
хозяйственныхъ	446.793	446.793	456.572	456.572	513.594	513.594	595.765	595.999
И т о г о . . .	23.763.725	24.920.486	26.040.902	27.045.742	23.540.482	24.859.381	22.776.478	23.887.144
Пробѣгъ одиночныхъ	—	1.534.484	—	1.536.507	—	1.354.487	—	1.284.979
„ резервныхъ	—	227.888	—	134.219	—	176.947	—	207.349
„ маневровыхъ	—	5.185.722	—	5.184.507	—	4.257.832	—	3.861.257

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

о главных мастерских Сибирской желѣзной дороги.

Сибирская желѣзная дорога до 1 января 1900 года состояла изъ двухъ отдѣльныхъ самостоятельныхъ дорогъ: Западно-Сибирской отъ Челябинска до Ново-Николаевска (прежняя Обь) съ главными паравозами и вагонными мастерскими въ Омскѣ и Средне-Сибирской отъ Ново-Николаевска до Иркутска съ главными паровозными и вагонными мастерскими въ Красноярскѣ.

Съ 1 января 1900 г. обѣ дороги соединились въ одну дорогу подъ названіемъ: „Сибирская желѣзная дорога“, съ двумя главными паровозными и вагонными мастерскими въ Омскѣ и Красноярскѣ.

Ко времени соединенія дорогъ, т. е., къ 1 января 1900 г., площадь крытыхъ помѣщеній для ремонта подвижного состава составляла:

Въ главныхъ Омскихъ мастерскихъ	3448 кв. с.
„ „ Красноярскихъ мастерскихъ	2487 кв. с.

Итого 5935 кв. с.

Кромѣ того, въ малыхъ мастерскихъ при депо къ этому же времени было крытыхъ помѣщеній для ремонта подвижного состава:

Въ Челябинскѣ	142 кв. саж.
„ Курганѣ	82 „ „
„ Петропавловскѣ	82 „ „
„ Омскѣ	66 „ „
„ Каинскѣ	82 „ „
„ Ново-Николаевскѣ	125 „ „
„ Тайгѣ	143 „ „
„ Томскѣ	33 „ „
„ Боготолѣ	42 „ „
„ Красноярскѣ	54 „ „
„ Иланской	42 „ „
„ Нижегородскѣ	125 „ „
„ Зимѣ	42 „ „
„ Иннокентьевской	170 „ „

Итого. 1230 кв. саж.

Всего въ главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо было крытыхъ помѣщеній для ремонта подвижного состава—7165 кв. саж.

Изъ этого количества, площадь въ размѣрѣ 1962 кв. саж. нельзя было еще пользоваться для ремонта, такъ какъ эта площадь находилась въ періодѣ постройки и незаконченной окончательно. Производительность мастерскихъ въ это время, т. е. въ 1900 г. была слѣдующая:

Выпущено изъ капитальнаго ремонта	—	52 паровоза,
„ „ средняго „	—	68 „
„ „ капитальнаго „	—	73 пас. ваг.
„ „ средняго „	—	44 „ „
„ „ капитальнаго „	—	349 тов. ваг.

Отремонтировано капитальнымъ ремонтомъ въ чужихъ мастерскихъ, за невозможностью отремонтировать въ собственныхъ мастерскихъ, 20 паровозовъ.

Съ 1900 года, вслѣдствіе увеличенія пропускной способности дороги, ежегодно отпускаются ассигнованія на увеличеніе площади крытыхъ помѣщеній мастерскихъ и увеличенія ихъ оборудованія.

Ассигнованія указаны въ слѣдующей таблицѣ:

Г О Д Ы.	Ассигновано кредита на увеличеніе площади мастерскихъ въ кв. саж.	Ассигновано кредита на дополнительное оборудованіе мастерскихъ въ рубляхъ.	Примѣчаніе.
1900	1648	150000	Кромѣ того, отпущенъ былъ кредитъ на постройку 6-ти деревянныхъ сараевъ площадью по 100 кв. саж. каждый для ремонта товарныхъ вагоновъ.
1901	1129	100000	
1902	1003	230000	
1903	1262	485000	
1904	1750	610000	
1905	2449	750000	
1906	—	50000	
1907	300	100000	
1908	310	21900	
1909	—	81750	
1910	—	—	
1911	—	—	
Итого	9851	2578650	

Такимъ образомъ, на 1-е января 1911 года имѣется площади мастерскихъ 17016 кв. саж. Изъ нихъ въ настоящее время находится въ періодѣ постройки 130 кв. саж.

Стоимость оборудованія мастерскихъ на 1-е января 1900 года была 1.297.000 рублей, а на 1-е января 1911 года составляетъ 3.875.650 рублей.

Производительность мастерских за время съ 1901 по 1911 г.г. видна изъ слѣдующей таблицы:

ГОДЫ.	Выпущено паровозовъ		Выпущено пассаж. вагоновъ		Выпущено изъ капитальн. рем. тов. вагоновъ	Примѣчаніе.
	изъ капитальн. ремонта.	изъ средняго ремонта.	изъ капитальн. ремонта.	изъ средняго ремонта.		
1901 . . .	36	126	47	22	176	Количество подвижного состава указано для главныхъ и линейныхъ мастерскихъ
1902 . . .	43	179	76	23	52	
1903 . . .	81	33	51	41	77	
1904 . . .	76	29	41	21	49	
1905 . . .	30	22	34	20	35	
1906 . . .	44	99	35	25	12	

ГОДЫ.	Выпущено изъ ремонта.								Примѣчаніе.
	Паровозовъ			Пассаж. вагоновъ			Тов. вагон.		
	капитальныхъ.	среднихъ.	подъемки.	капитальныхъ.	среднихъ.	період. осмотра	капитальныхъ.	період. осмотра	
1907...	68	28	51	91	136	374	124	1596	Количество подвижного состава указано только для главныхъ мастерскихъ.
1908...	111	39	67	126	125	180	119	1997	
1909...	170	12	31	141	112	172	390	1151	
1910...	160*	—	13	131	142	151	465	513	

Вѣдомость важнѣйшаго оборудованія главныхъ Омскихъ и Красноярскихъ мастерскихъ.

НАЗВАНІЕ ОБОРУДОВАНІЯ.	Въ Омскихъ мастерск.	Въ Красноярскихъ мастерскихъ.
Металло-обдѣлочн. станки:		
Колесно-токарныхъ	13	20
Долбежныхъ	4	8
Токарныхъ всякихъ	81	102
Фрезерныхъ	11	13
Сверлильныхъ	36	60
Болто и гайко-рѣзныхъ	18	8
Строгальныхъ	5	22
Наждачно-шлифовальныхъ	14	11

*) Съ 1910 г. мастерскія могли бы выпустить свободно до 180 паровозовъ изъ капитальнаго ремонта, но онѣ должны ограничивать свою работу за неизмѣнимъ по смѣтнымъ ассигнованіямъ кредита на капитальный ремонтъ большого количества паровозовъ.

НАЗВАНІЕ ОБОРУДОВАНІЯ:	Въ Омскихъ мастерск.	Въ Красноярскихъ мастерскихъ.
Дерево-обдѣлочн. станки:		
Сверлильныхъ	1	2
Строгальныхъ	4	4
Долбежныхъ	1	1
Карнизныхъ	—	1
Фрезерныхъ	1	—
Токарныхъ	4	3
Шипорѣзныхъ	1	1
Точильныхъ	6	2
Пильныхъ	6	4
Лѣсопильныхъ рамъ	1	—
Механическихъ молотовъ	6	11
Кузнечныхъ огней	64	156
Мостовыхъ крановъ	9	6
Передвижныхъ крановъ	12	12
Поворотныхъ	3	5
Число паровыхъ машинъ	4	1
Число динамо-машинъ	8	1
Число паро-динамо машинъ	—	4
Число лакомобилей	—	1
Число паровыхъ котловъ	15	10

Съ рѣшеніемъ вопроса о постройкѣ 2-го пути Омскъ — Иркутскъ постановлено было также увеличить главныя мастерскія для возможности ремонта подвижного состава при коммерческомъ движеніи на западномъ участкѣ до Ново-Николаевска 16 паръ поѣздовъ и на восточномъ участкѣ дороги отъ Ново-Николаевска до Иркутска 14 паръ поѣздовъ въ сутки.

Съ этой цѣлью составленъ и отправленъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ 11 декабря 1908 года расчетъ увеличенія мастерскихъ въ двухъ вариантахъ, а именно:

1-й о расширеніи существующихъ Омскихъ и Красноярскихъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ до полной ихъ потребности при устройствѣ 2-го пути и

2-й при предположеніи устройства отдѣльныхъ вагонныхъ мастерскихъ въ какомъ-либо пунктѣ дороги.

Расчетъ былъ составленъ на основаніи слѣдующихъ положеній:

а) съ проведеніемъ дороги Тюмень—Омскъ, часть грузовъ участка Омскъ—Челябинскъ перейдетъ на новую линію, почему движеніе по участку Омскъ—Челябинскъ считалось не въ 16 паръ поѣздовъ въ сутки, а только въ 12;

б) движеніе по Томской вѣткѣ принималось въ 8 паръ поѣздовъ въ сутки;

в) по даннымъ записки о нормахъ площадей крытыхъ помѣщеній мастерскихъ для ремонта подвижного состава, составленной въ Техническомъ Отдѣлѣ Управления желѣзныхъ дорогъ,

исчисляется, что на каждый миллионъ поѣздо-версть требуется площади:

главныхъ паровозныхъ мастерскихъ . . .	502 кв. саж.,
„ вагоновъ „ . . .	553 „ «
линейныхъ мастерскихъ	183 „ „

Исходя изъ этихъ предположеній, требуемая площадь мастерскихъ была исчислена въ 38768 кв. саж. для пробѣга 31.316.000 поѣздо-версть. Такъ какъ на 1-е января 1911 года имѣется на лицо вмѣстѣ съ ремонтными стойлами и строящимися модельной и лѣсосушилкой 18745 кв. саж., то для удовлетворенія коммерческаго движенія при устройствѣ 2-го пути требуется достроить площади мастерскихъ $38768 - 18745 = 20023$ кв. саж. Для этого по расцѣпной вѣдомости 2-го пути имѣется кредита на постройку 9060 кв. саж.

Въ виду этого, расчетомъ увеличенія мастерскихъ предвидѣны были двѣ очереди:

въ первую очередь должны были быть увеличены существующіе цехи и построены отдѣльныя вагонныя мастерскія общей площадью въ 9060 кв. саж., а во вторую очередь, тѣ же цехи и отдѣльныя вагонныя мастерскія развиты окончательно, при чемъ кредиты на послѣднее развитіе должны были испрашиваться ежегодно смѣтнымъ порядкомъ.

При расчетѣ приложены были чертежи предполагаемаго развитія для указанныхъ 2-хъ очередей.

Указанные расчеты были разсмотрѣны Техническимъ Совѣщаніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, но въ виду постановленія Междувѣдомственнаго Совѣщанія (въ ноябрѣ и декабрѣ мѣсяцахъ 1909 г.) о перегруппировкѣ желѣзныхъ дорогъ Сибирской сѣти, вопросъ о расширеніи мастерскихъ Сибирской дороги усложнился, а именно:

предположено раздѣлить Сибирскую ж. д. на двѣ самостоятельныя дороги съ присоединеніемъ къ одной изъ нихъ части Пермской ж. д. (Челябинскъ—Екатеринбургъ—Тюмень) и строящейся Омскъ—Тюменской ж. д.

При такой перегруппировкѣ пробѣгъ поѣздо-версть измѣняется, а съ нимъ и площадь мастерскихъ, а также и мѣсто развитія ихъ.

Въ виду этого Управление желѣзныхъ дорогъ поручило Техническому Отдѣлу Управленія желѣзныхъ дорогъ составить докладъ съ расчетомъ мастерскихъ, принявъ въ соображеніе указанное выше раздѣленіе дорогъ.

Въ началѣ іюня сего года получено извѣщеніе изъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, что комиссія мастерскихъ, учрежденная при Министерствѣ Путей Сообщенія, обсуждала вопросъ о переустройствѣ и развитіи мастерскихъ Сибирской ж. д. въ связи съ будущимъ раздѣленіемъ Сибирской ж. д. на двѣ

самостоятельныя дороги и въ связи съ такимъ же вопросомъ на примыкающихъ дорогахъ Пермской, Самаро-Златоустовской и Забайкальской ж. д.

Комиссией этой предварительно согласовано:

1. Омскія паровозныя мастерскія должны производить ежегодно большой ремонтъ 60 паровозамъ для обслуживанія Сибирской ж. д. отъ Петропавловска до Ново-Николаевска.

2. Красноярскія паровозныя мастерскія должны производить ежегодно большой ремонтъ 80 паровозовъ для обслуживанія Сибирской ж. д. отъ Ново-Николаевска до Нижнеудинска, или же 110 паровозовъ для обслуживанія Сибирской ж. д. отъ Ново-Николаевска до Иннокентьевской (въ зависимости отъ того, будутъ ли построены новыя паровозныя мастерскія въ Иннокентьевской для обслуживанія остальной части Сибирской ж. д. и всей Забайкальской ж. д.).

3. Омскія и Красноярскія вагонныя мастерскія должны производить весь большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ и $\frac{1}{4}$ инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ Сибирской ж. д.

4. Периодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ будущей Омской ж. д. долженъ производиться въ Челябинскѣ и периодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Томской ж. д., долженъ производиться въ Иркутскѣ, или если будутъ построены Иннокентьевскія мастерскія, то въ Иннокентьевской.

Предварительныя данныя посланы на заключеніе въ управленіе Сибирской ж. д. на предметъ окончательнаго обсужденія вопроса вмѣстѣ съ представителями отъ дорогъ во второй половинѣ іюня мѣсяца.

Управленіе Сибирской ж. д. вполне соглашается съ принципомъ раздѣленія работъ между разными мастерскими, и мастерскія Сибирской ж. д. вполне управятся съ указанными заданиями, но при условіи приведенія этихъ мастерскихъ въ законченный видъ, а именно:

1. Должны быть развиты и оборудованы тѣ цехи, которые въ настоящее время недостаточны для предстоящей работы (котельная, малярная, кузница, столярная и обойная, заправочная и вѣсовая и крытые сараи для ремонта товарныхъ вагоновъ).

2. Необходимо достаточное развитіе путей.

3. Увеличеніе подъемныхъ и переносныхъ средствъ.

4. Въ связи съ развитіемъ, указанныхъ въ пунктѣ 2-мъ цеховъ и увеличеніемъ подъемныхъ и переносныхъ средствъ мастерскихъ, необходимо будетъ также измѣнить размѣщеніе по заданиямъ разныхъ цеховъ, а именно: съ устройствомъ новой малярной существующая нынѣ (бывшая тендерная) отойдетъ для своего прямого назначенія для ремонта тендеровъ, съ устройствомъ особой заправочной — нынѣ занимаемая ею стойла

сборнаго цеха пойдуть на свое прямое назначеніе, съ устройствомъ крытаго сарая для ремонта товарныхъ вагоновъ, нынѣ занимаемое помѣщеніе въ сборной пассажирскихъ вагоновъ отойдетъ подь свое прямое назначеніе и т. д.

Что же касается періодическаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ въ Иркутскѣ, или въ Иннокентьевской, но средствами Забайкальской дороги, то съ этимъ управленіе Сибирской дороги согласиться не можетъ по слѣдующимъ причинамъ:

при будущемъ раздѣленіи дорогъ все же предполагается безпересадочное сообщеніе пассажировъ по Томской и Омской дорогамъ отъ Иркутска до Челябинска. Изъ имѣющихся практическихъ наблюденій безпересадочнаго сообщенія Челябинскъ-Москва и Челябинскъ-Петербургъ наблюдается слѣдующее явленіе:

Въ каждомъ составѣ имѣются вагоны разныхъ дорогъ, періодическій ремонтъ которыхъ производится на конечныхъ пунктахъ ихъ слѣдованія, т. е., не дорогой-собственницей вагона, а также обслуживаніе вагоновъ производится не агентами дороги-собственницы вагоновъ. При такихъ условіяхъ невозможно наблюденіе за технической исправностью и должной чистотой въ этихъ вагонахъ. Для большей отвѣтственности дорогъ-собственницъ пассажирскихъ вагоновъ необходимо, чтобы каждый составъ поѣзда прямого сообщенія, состоялъ цѣликомъ изъ вагоновъ одной какой-либо дороги, обслуживался бы агентами дороги-собственницы состава и чтобы каждая дорога производила періодическій ремонтъ своихъ пассажирскихъ вагоновъ на своей территоріи и своими средствами.

Примѣняя это къ будущей Томской ж. д., необходимо, чтобы Томская ж. д. производила періодическій ремонтъ своихъ классныхъ вагоновъ въ Иннокентьевской при депо Сибирской ж. д. Для этой цѣли при депо Иннокентьевская долженъ быть выстроенъ и оборудованъ крытый сарай для ремонта и очистки своихъ пассажирскихъ вагоновъ, подобно устроенному въ Челябинскѣ площадью въ 693 кв. саж.

Основанія переустройства и развитія мастерскихъ подвижного состава на дорогахъ С.-Златоустовской, Пермской и Сибирской, включая потребность строящейся Тюмень—Омской линіи.

Въ комиссіи мастерскихъ, учрежденной при Министерствѣ Путей Сообщенія, въ нѣсколькихъ засѣданіяхъ въ апрѣлѣ и маѣ сего 1911 года, подъ предсѣдательствомъ г. Товарища Министра Путей Сообщенія т. с. Н. Л. Щукина, докладывался и обсуждался вопросъ о переустройствѣ и развитіи мастерскихъ на Сибирской и Забайкальской ж. д., въ связи съ усиленіемъ этихъ дорогъ и постройкой линіи Тюмень—Омскъ.

Комиссія разсмотрѣла этотъ вопросъ не только въ отношеніи къ сказаннымъ дорогамъ, но и въ связи съ такимъ же вопросомъ на примыкающихъ къ Пермской, Самаро-Златоустовской, Амурской и Уссурийской жел. дор.

Ниже излагается основаніе переустройства и развитія мастерскихъ названныхъ дорогъ, исключая Забайкальскую, Амурскую и Уссурийскую.

Потребность Самаро-Златоустовской ж. д. изучена была комиссіей вначалѣ независимо отъ восточныхъ дорогъ, а совмѣстно съ потребностью Сызрано-Вяземской и Ташкентской ж. д.

Для этой группы дорогъ принято было:

1) исключить большой ремонтъ паровозовъ изъ Уфимскихъ и Самарскихъ главныхъ мастерскихъ Самаро-Златоустовской ж. дор. и Пензенскихъ мастерскихъ Сызрано-Вяземской ж. д. и построить новыя главныя мастерскія на ст. Безымянка, близъ Самары, на 100 паровозовъ большого ремонта въ годъ;

2) исключить большой, средній и періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Самаро-Златоустовской ж. д. изъ Уфимскихъ и Самарскихъ главныхъ мастерскихъ и большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ изъ Оренбургскихъ главныхъ мастерскихъ Ташкентской ж. д. и построить вагонный пассажирскій отдѣлъ для того же ремонта проектируемыхъ мастерскихъ на ст. Безымянка;

3) изъять ремонтъ товарныхъ вагоновъ изъ Самарскихъ главныхъ мастерскихъ, построивъ соотвѣтствующій отдѣлъ въ тѣхъ же проектируемыхъ мастерскихъ;

4) освобождающіяся помѣщенія въ Оренбургскихъ и Пензенскихъ мастерскихъ использовать для ремонта товарныхъ вагоновъ, въ Уфимскихъ—для развитія депо и въ Самарскихъ—для развитія станціонныхъ устройствъ.

Такимъ образомъ, проектируемая на ст. Безымянка новыя мастерскія предназначаются быть мастерскими общаго пользованія, по ремонту паровозовъ для Самаро-Златоустовской и частью Сызрано-Вяземской ж. д. и, по ремонту пассажирскихъ вагоновъ, для Самаро-Златоустовской и Ташкентской ж. д.

Такой же принципъ обезпеченія мастерскихъ примѣненъ при рѣшеніи вопроса и для дорогъ: Пермской, Сибирской, Забайкальской, Амурской и Уссурийской, при чемъ пришлось затронуть и Самаро-Златоустовскую ж. д., отчего указанныя выше заданія работы для новыхъ мастерскихъ на ст. Безымянка изменены, а именно:

1) большой ремонтъ паровозовъ, приписанныхъ къ депо Златоустъ, передается въ проектируемыя Екатеринбургскія мастерскія, благодаря чему заданіе для мастерскихъ на ст. Безымянка уменьшается со 100 паровозовъ большого ремонта до 80-ти;

и 2) періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Самаро-Златоустовской ж. д. будетъ производиться не въ новыхъ мастерскихъ на ст. Безымянка, а на ст. Челябинскъ, соотвѣственно чему уменьшается заданіе по ремонту пассажирскихъ вагоновъ для мастерскихъ на ст. Безымянка.

Распределеніе ремонта подвижного состава на дорогахъ Пермской и Сибирской предположено комиссіей въ мастерскихъ слѣдующее:

А. Большой ремонтъ паровозовъ.

1) Изъять большой ремонтъ паровозовъ изъ Вятскихъ и Пермскихъ главныхъ мастерскихъ Пермской ж. д. и построить въ Екатеринбургѣ новыя главныя мастерскія на 150 паровозовъ большого ремонта въ годъ для обслуживанія:

а) нынѣшней Пермской ж. д., включая участки Екатеринбург—Челябинскъ и Екатеринбург—Тюмень, которые при предстоящей перегрушировке дорогъ отойдутъ къ управленію Западно-Сибирской, такъ называемой Омской ж. д.

и б) депо Златоустъ Самаро-Златоустовской дороги и депо Челябинскъ и Курганъ Сибирской ж. д.

2) Оставить большой ремонтъ паровозовъ въ Омскихъ главныхъ мастерскихъ для обслуживанія Сибирской ж. д. отъ депо Петропавловскъ до депо Обь (Новониколаевскъ) и Тюмень—

Омскаго строящагося участка. Производительность опредѣлена въ 60 паровозовъ большого ремонта въ годъ.

3) Оставить большой ремонтъ паровозовъ въ Красноярскихъ главныхъ мастерскихъ для обслуживанія Сибирской ж. д. отъ депо Обь до депо Нижнеудинскъ, или до депо Иннокентьевская, въ зависимости отъ того, будутъ ли построены новыя паровозныя мастерскія на ст. Иннокентьевская для Забайкальской ж. д., или нѣтъ, ибо, въ первомъ случаѣ большой ремонтъ паровозовъ депо Зима и Иннокентьевская Сибирской ж. д. будетъ производиться въ Иннокентьевскихъ главныхъ мастерскихъ. Вопросъ о постройкѣ этихъ мастерскихъ еще не рѣшенъ въ комиссіи мастерскихъ.

Производительность Красноярскихъ мастерскихъ опредѣлена въ первомъ случаѣ въ 80 паровозовъ большого ремонта, во второмъ—110 паровозовъ.

Б. Ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ.

1) Комиссія имѣла въ виду слѣдующее:

а) въ цѣляхъ избѣжанія непроизводительнаго пробѣга пассажирскихъ вагоновъ, слѣдуетъ по возможности располагать мастерскія въ мѣстахъ формированія и оборота пассажирскихъ составовъ;

б) мѣстомъ формированія и оборота пассажирскихъ составовъ опредѣляются станціи Екатеринбургъ, Челябинскъ, Иркутскъ и отчасти Вятка и Пермь;

в) Пермскія паровозныя мастерскія и паровозный отдѣлъ смѣшанныхъ Вятскихъ мастерскихъ освобождаются отъ ремонта паровозовъ и должны быть по возможности использованы для иного назначенія;

г) Екатеринбургскія главныя вагонныя мастерскія, по ветхости, стѣпенности станціи и плохому устройству, подлежатъ закрытію;

д) въ Омскихъ и Красноярскихъ мастерскихъ имѣются вагонные и пассажирскіе отдѣлы, гдѣ сосредоточенъ весь большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Сибирской ж. д.

На этомъ основаніи комиссія предложила слѣдующее распределеніе ремонта пассажирскихъ вагоновъ:

1) въ проектируемыхъ въ Екатеринбургѣ главныхъ паровозныхъ мастерскихъ построить пассажирскій вагонный отдѣлъ;

а) для всего большого и средняго и части періодическаго ремонта пассажирскихъ составовъ Пермской ж. д. (исключая участки Екатеринбургъ—Челябинскъ и Екатеринбургъ—Тюмень);

и б) для периодического ремонта тѣхъ пассажирскихъ составовъ будущей Омской ж. д., которые будутъ формироваться и обрабатываться на этой станціи;

2) въ освобождающихся отъ ремонта паровозовъ помѣщеніяхъ Пермскихъ и Вятскихъ мастерскихъ производить часть периодического ремонта пассажирскихъ вагоновъ;

3) въ мастерскихъ при депо Челябинскъ, которое остается за будущимъ управленіемъ Омской ж. д., производить:

а) периодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Омской жел. дор.;

б) периодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Самаро-Златоустовской ж. д.;

4) въ Омскихъ мастерскихъ производить весь большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Омской ж. д.;

5) въ Красноярскихъ мастерскихъ производить весь большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ будущей Восточно-Сибирской, такъ называемой Томской ж. д.;

6) въ проектируемыхъ Иннокентьевскихъ главныхъ мастерскихъ Забайкальской ж. д. производить периодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Томской ж. д.; если же Иннокентьевскія главныя мастерскія рѣшено будетъ не строить, периодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Томской ж. д. производить въ мастерскихъ при депо Иннокентьевская Сибирской ж. д., или въ мастерскихъ при депо Иркутскъ—Забайкальской ж. д., соединивъ въ послѣднемъ случаѣ съ периодическимъ ремонтномъ пассажирскихъ составовъ Забайкальской ж. д. Кроме того, здѣсь же предвидѣть производство случайнаго ремонта пассажирскихъ составовъ Петербургскихъ и Московскихъ скорыхъ поѣздовъ.

II. Для опредѣленія количества пассажирскихъ вагоновъ, подлежащихъ въ теченіе года большому, среднему и периодическому ремонту въ намѣченныхъ выше пунктахъ, комиссія полагаетъ руководствоваться современнымъ потребнымъ наличіемъ вагоновъ на эксклюатируемыхъ линіяхъ, исчисливъ его отдѣльно для Пермской ж. д. (безъ участковъ Екатеринбургъ—Челябинскъ и Екатеринбургъ—Тюмень, отходящихъ къ будущей Омской ж. д.); затѣмъ, для Омской ж. д., и, наконецъ, для Томской ж. д., принявъ во вниманіе, что составы будутъ обрабатываться: между Вяткой и Екатеринбургомъ на Пермской ж. д., Екатеринбургомъ и Иркутскомъ (черезъ Тюмень—Омскъ), Екатеринбургомъ и Челябинскомъ и Челябинскомъ и Иркутскомъ на Омской и Томской ж. д. (безъ пересадки въ Оби,—раздѣльнымъ пунктѣ этихъ дорогъ).

Для строящейся Тюмень—Омской ж. д. слѣдуетъ принять тотъ инвентарь вагоновъ, который предвидѣтъ по расцѣночной вѣдомости постройки этой линіи.

III. Хотя объединение ремонтного хозяйства соседних дорог представляется выгодным, но, имея в виду, что в отношении периодического ремонта пассажирских вагонов бывают весьма различные требования, зависящие от принятой на дорог системы поддержания в исправности пассажирских вагонов, и что поэтому передача пассажирских вагонов одной дороги, для периодического ремонта в мастерские другой дороги, может создать трудно устранимые неудобства, комиссия полагает, что объединение периодического ремонта пассажирских вагонов соседних дорог (намеченное в Челябинск для Омской и Самаро-Златоустовской, в Екатеринбург для Пермской и Омской и в Иркутск или Иннокентьевской для Томской и Забайкальской ж. д.), слѣдуетъ принять лишь в томъ случаѣ, если, по обсужденіи сей мѣры мѣстными управленіями, со стороны ихъ не представлено будетъ в достаточной степени мотивированныхъ возраженій.

IV. При указанномъ выше распредѣленіи ремонта пассажирскихъ вагоновъ имѣется в виду нижеслѣдующая характеристика категорій ремонта:

а) большой ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ производится одинъ разъ в теченіе большого или меньшаго періода времени, в зависимости отъ мѣстныхъ условій, влияющихъ на продолжительность службы частей рамы вагона и обрѣшетки кузова; при большомъ ремонтѣ для возобновленія частей рамы и кузова приходится отнимать кузовъ отъ рамы и снимать обшивку кузова и внутреннюю обивку; при этомъ производится полный ремонтъ всѣхъ частей вагона;

б) средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ производится одинъ разъ между двумя смежными большими ремонтами, для частичной смѣны или исправленія частей рамы и кузова, при чемъ кузовъ не приходится отдѣлять отъ рамы и не приходится снимать обшивки кузова; при этомъ производится полный ремонтъ остальныхъ частей вагона;

в) периодическій ремонтъ производится ежегодно всѣмъ пассажирскимъ вагонамъ, исключая вагоновъ большого и средняго ремонта.

При этомъ ремонтѣ производится осмотръ, ремонтъ и испытаніе упряжныхъ и ходовыхъ частей вагона и малый ремонтъ всѣхъ остальныхъ частей вагона.

В. Ремонтъ товарныхъ вагоновъ.

Комиссія имѣла в виду слѣдующее:

а) по существующимъ правиламъ черезъ каждые три года товарный вагонъ долженъ подвергаться такъ называемому сроч-

ному или конвенціонному осмотру и ремонту, а, въ цѣляхъ большаго обезпеченія исправнаго состоянія, черезъ каждыя три такихъ срочныхъ осмотра въ четвертый долженъ производиться большой ремонтъ съ возобновленіемъ отвѣтственныхъ частей рамы и кузова вагона, слѣдовательно, ежегодно въ большой ремонтъ поступаетъ $1/12$ часть и въ срочный осмотръ $1/3—1/12=1/4$ часть инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ;

б) въ цѣляхъ достиженія для производства ремонта въ товарныхъ вагоновъ лучшихъ условий, обезпечивающихъ быстроту, дешевизну и доброкачественность ремонта, а также однообразное исполненіе требуемыхъ общимъ соглашеніемъ измѣненій и улучшеній въ конструкціи вагоновъ, необходимо стремиться собирать для ремонта товарные вагоны въ возможно большемъ количествѣ, въ наименьшемъ числѣ пунктовъ, при непрѣмномъ, однако, условіи допущенія возможно меньшаго непроизводительнаго пробѣга товарныхъ вагоновъ;

в) мѣстныя управленія имѣютъ возможность урегулировать вопросъ о бесполезномъ пробѣгѣ товарныхъ вагоновъ, установивъ строгое наблюденіе за тѣмъ, чтобы товарные вагоны, съ истекшимъ трехгодичнымъ срокомъ осмотра, послѣ нагрузки ихъ на станціи назначенія, направляемы были въ ближайшіе пункты ремонта въ направленіи преобладающаго движенія порожнихъ вагоновъ, слѣдующихъ за грузомъ;

г) вслѣдствіе неравномѣрнаго распредѣленія ремонта товарныхъ вагоновъ въ теченіе года,—случаевъ экстренной потребности въ исправныхъ вагонахъ, наличія въ числѣ вагоновъ срочнаго осмотра такихъ вагоновъ, которые требуютъ самаго незначительнаго исправленія, или которые по состоянію ходовыхъ частей не могутъ слѣдовать въ ближайшія мѣста сосредоточенія ремонта товарныхъ вагоновъ, — представляется необходимымъ предвидѣть возможность производства незначительной части срочнаго осмотра товарныхъ вагоновъ также при основныхъ депо и въ мѣстахъ обмѣна съ сосѣдними дорогами.

Вслѣдствіе изложеннаго комиссія полагаетъ распредѣлить ремонтъ товарныхъ вагоновъ слѣдующимъ образомъ:

1) въ главныхъ мастерскихъ сосредоточить весь большой ремонтъ и $2/3$ вагоновъ срочнаго осмотра и ремонтъ $1/12 + (1/3—1/12) \times 2/3 = 1/4$ инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ, а между основными депо и пунктами обмѣна распредѣлить $1/3$ вагоновъ срочнаго, или ремонтъ $(1/3—1/12) \times 1/3 = 1/12$ инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ;

2) на основаніи сказаннаго въ предыдущемъ пунктѣ:

а) въ Екатеринбургскихъ новыхъ главныхъ мастерскихъ будетъ производиться ремонтъ $1/4$ части инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ Пермской ж. д. (исключая участки Екатеринбург—Челябинскъ и Екатеринбург—Тюмень);

б) между Пермскими и Вятскими мастерскими и основными депо распределится ремонт 1/12 части инвентаря товарных вагонов Пермской ж. д. (исключая тѣ же участки);

в) въ Омскихъ главныхъ мастерскихъ будетъ производиться ремонтъ 1/4 части инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ Омской ж. д.;

г) между основными депо и обменными пунктами Омской ж. д. распределится ремонтъ 1/12 инвентаря товарныхъ вагоновъ Омской ж. д.;

д) въ Красноярскихъ главныхъ мастерскихъ будетъ производиться ремонтъ 1/4 инвентаря товарныхъ вагоновъ Томской ж. д.;

е) между основными депо и обменными пунктами Томской ж. д. распределится ремонтъ 1/12 инвентаря товарныхъ вагоновъ Омской ж. д.

Резюмируя сказанное, получимъ нижеслѣдующія задания для опредѣленія размѣровъ мастерскихъ:

1. Проектируемыя новыя главныя мастерскія на ст. Безмянка (близъ Самары) должны быть разсчитаны:

а) на большой ремонтъ въ теченіе года 80 паровозовъ, а именно: 25 паровозовъ восточной части Сызрано-Вяземской ж. д. и 55 паровозовъ Самаро-Златоустовской ж. д. (исключая депо Златоустъ, 20 паровозовъ изъ коихъ въ теченіе года будетъ передаваться для большого ремонта въ Екатеринбургскія новыя мастерскія);

б) на большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Самаро-Златоустовской и Ташкентской ж. д.;

в) на ремонтъ половины отъ 1/4, или 1/8 части инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ Самаро-Златоустовской ж. д.

2. Въ Уфимскихъ главныхъ мастерскихъ будетъ производиться ремонтъ половины отъ 1/4, или 1/8 части инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ Самаро-Златоустовской ж. д.

3. Проектируемыя новыя главныя мастерскія на ст. Екатеринбургъ должны быть разсчитаны:

а) на большой ремонтъ въ теченіе года 150 паровозовъ, а именно: 20 паровозовъ депо Златоустъ Самаро-Златоустовской ж. д., 30 паровозовъ депо Челябинскъ и Курганъ Сибирской ж. д. и 100 паровозовъ нынѣшней Пермской ж. д.;

б) на весь большой, средній и періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Пермской ж. д. (исключая участки отъ Екатеринбурга до Челябинска и Тюмени) и на періодическій

ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ будущей Омской ж. д. тѣхъ составовъ, кои здѣсь будутъ формироваться;

в) на ремонтъ 1/4 части инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ дороги (исключая тѣ же участки).

4) Въ Пермскихъ и Вятскихъ главныхъ мастерскихъ будетъ производиться часть періодическаго ремонта пассажирскаго и срочнаго осмотра товарныхъ вагоновъ.

5. Въ мастерскихъ при депо Челябинскъ долженъ производиться періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Самаро-Златоустовской и будущей Омской ж. д. тѣхъ составовъ, кои здѣсь будутъ формироваться, и часть срочнаго осмотра товарныхъ вагоновъ тѣхъ же двухъ дорогъ.

6. Въ Омскихъ главныхъ мастерскихъ долженъ производиться:

а) большой ремонтъ 60 паровозовъ остающейся части Омской ж. д., включая Тюмень-Омскій участокъ (12 паровозовъ);

б) большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ всей Омской ж. д.;

в) ремонтъ 1/4 инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ Омской ж. д.

7. Въ мастерскихъ при депо Обь (Ново-Николаевскъ) часть срочнаго осмотра товарныхъ вагоновъ Омской и Томской ж. д.

8. Въ Красноярскихъ главныхъ мастерскихъ долженъ производиться:

а) большой ремонтъ 110 паровозовъ, Томской ж. д. или 80 паровозовъ, если будутъ построены Иннокентьевскія главныя мастерскія Забайкальской ж. д.;

б) большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Томской ж. д.;

в) ремонтъ 1/4 инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ Томской ж. д.

9. Въ депо Иркутскъ или депо Иннокентьевская, или, наконецъ, въ Иннокентьевскихъ новыхъ главныхъ мастерскихъ весь періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Томской ж. д. и случайный и малый ремонтъ пассажирскихъ составовъ Петербургскихъ и Московскихъ скорыхъ поѣздовъ.

Подлинная за надлежащею подписью.

А. Основанія реорганизаціи и развитія мастерскихъ Пермской, Сибирской и Забайкальской жел. дорогъ.

На Пермской ж. д. имѣется 3 главныхъ мастерскихъ. Въ Вяткѣ—смѣшанныя, въ Перми—въ 448 верстахъ отъ Вятки—паровозныя и въ Екатеринбургѣ—въ 356 верстахъ отъ Перми—вагонныя.

Всѣ три мастерскія сравнительно небольшія и устарѣлыя. Характеристика ихъ представляется въ слѣдующихъ цифрахъ:

Наименованіе мастерскихъ.	Годъ постройки.	Площадь крытыхъ помѣщеній (кв. с.).	Площадь территории (дес.).	Степень застроенности.	Число стойлъ въ паровозо-сборныхъ.	Длина путей въ паровозо-сборныхъ (саж.).	Ширина паровозо-сборныхъ (саж.).	Максимальная пропускная способность (паров. б. раб.).	Примѣчаніе.
Вятскія ...	1889	1555	16	1:24	10	80	19,76	16	Нѣтъ: тендерной, заправоч. и въсовой.
Пермскія..	1878	2729	2,3	1:2	20+20	—	17+19	42	Въ паровозо-сборн. помѣщаются: тендерн., малярная, котельная, заправ.
Екатеринбургскія.	1885	2162	10	1:11	—	316	—	—	

По расцѣночной вѣдомости постройки Пермь—Кунгуръ—Екатеринбургъ ассигнованъ кредитъ на расширеніе главныхъ мастерскихъ Пермской ж. д. на 1140 кв. саж. въ суммѣ 370.120 руб.

Управленіе Пермской ж. д. въ настоящее время представило слѣдующія соображенія по этому поводу.

По особой вѣдомости развитія ст. Екатеринбургъ предвидѣнъ участокъ земли для постройки новыхъ мастерскихъ, на случай, если существующія старыя Екатеринбургскія мастерскія будутъ закрыты.

Управленіе дороги объясняетъ, что съ отдѣленіемъ отъ нея участковъ отъ Екатеринбурга на Челябинскъ и Тюмень къ Западно-Сибирской ж. д., Екатеринбургъ окажется крайнимъ пунктомъ Пермской ж. д. Поэтому, для избѣжанія бесполезнаго проѣзда, здѣсь не слѣдовало бы строить новыхъ мастерскихъ. Упомянутый кредитъ предпочтительнѣе использовать на развитіе центральнѣе расположенныхъ Пермскихъ мастерскихъ, а также на улучшеніе оборудованія Вятскихъ мастерскихъ.

Предлагая такой планъ, управленіе дороги просить одобрить его для составленія подробнаго проекта.

Управленіе Пермской ж. д. рѣшаетъ этотъ вопросъ въ предположеніи, что на каждой дорогѣ должны быть свои главныя мастерскія. Между тѣмъ, съ новой точки зрѣнія, Пермская ж. д. ни по протяженію, ни по размѣрамъ движенія не представляетъ достаточно крупной единицы. Поэтому потребность ея въ мастерскихъ необходимо разсмотрѣть совмѣстно съ сосѣднею Сибирскою ж. д.

Комиссіи мастерскихъ доложено было, что на Сибирской ж. д. имѣется 2 главныхъ мастерскихъ. Въ Омскѣ — въ разстояніи 746 верстъ отъ Челябинска и въ Красноярскѣ въ разстояніи 1294 версты отъ первыхъ, и 1002 вер. отъ Иннокентьевской. Тогда же доложено было о распредѣленіи ремонта паровозовъ и пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ между названными мастерскими и конечными пунктами дороги. Слѣдуетъ еще напомнить, что на Забайкальской ж. д. комиссія, повидимому, склонилась къ тому, чтобы существующія Читинскія мастерскія обратить въ линейныя, а новыя мастерскія паровозныя и вагонныя построить на ст. Иннокентьевская.

1. Распредѣленіе ремонта пассажирскихъ вагоновъ.

Разсматривая вопросъ о распредѣленіи ремонтныхъ средствъ на всей Сибирской магистральной въ связи съ Пермской и Самаро-Златоустовской ж. д., необходимо, прежде всего, замѣтить, что такое общее разсмотрѣніе вопроса имѣетъ обязательное значеніе лишь по отношенію ремонта пассажирскихъ вагоновъ.

Распредѣленіе ремонтныхъ средствъ для пассажирскихъ вагоновъ находится въ зависимости отъ установленнаго порядка обслуживанія пассажирскихъ поѣздовъ, а именно: отъ мѣста расположенія станцій начальнаго и конечнаго слѣдованія пассажирскихъ составовъ.

Дальніе Сибирскіе поѣзда снаряжаются въ Петербургѣ и Москвѣ и слѣдуютъ непрерывно до ст. Иркутскъ I—по Вологодской линіи и Пермской ж. д., вторые по Курской, Сырано-Вяземской и Самаро-Златоустовской ж. д. Пассажирскіе вагоны этихъ составовъ капитально ремонтируются въ Петербургѣ и Москвѣ. Въ Иркутскѣ необходимо имѣть нѣкоторыя средства для очистки, осмотра, текущаго ремонта и случайной подъѣмки этихъ вагоновъ.

На Самаро-Златоустовской ж. д. и сосѣдней Сырано-Вяземской пассажирскіе составы обращаются между Вязьмой и Челябинскомъ, при чемъ капитальный ремонтъ производится въ Самарскихъ мастерскихъ для вагоновъ Самаро-Златоустовской ж.

д. и въ Калугѣ—для вагоновъ Сызрано-Вяземской ж. д. Текущій же ремонтъ, очистка и случайная подъёмка производится для этихъ вагоновъ въ Челябинскѣ и Вязьмѣ.

Пассажирскіе составы мѣстныхъ сибирскихъ поѣздовъ обращаются между станціями Челябинскъ и Иркутскъ. Капитальный ремонтъ этихъ вагоновъ производится въ Омскихъ и Красноярскихъ мастерскихъ, а въ Челябинскѣ періодическій осмотръ и текущій ремонтъ.

На Пермской ж. д. въ настоящее время пассажирскіе составы обрабатываются въ Челябинскѣ. Впоследствии, когда Екатеринбургъ будетъ конечнымъ пунктомъ дороги, пассажирскіе составы будутъ обрабатываться или попрежнему въ Челябинскѣ, или же въ Екатеринбургѣ. Въ послѣднемъ случаѣ между Екатеринбургомъ и Челябинскомъ будутъ обращаться составы Сибирской ж. д. въ мѣстныхъ поѣздахъ.

Въ направленіи же отъ Екатеринбурга черезъ Тюмень къ Омску будутъ слѣдовать поѣзда, вѣроятно, прямого сообщенія на Курскъ.

Наконецъ, по Забайкальской ж. д. пассажирскіе составы обращаются между Иркутскомъ и Маньчжуріей по направленію на Китайскую Восточную ж. д., а съ окончаніемъ постройки Амурской ж. д. будутъ еще обращаться поѣзда между Иркутскомъ и Куэнгой.

Такимъ образомъ, съ окончаніемъ постройки Амурской и Тюмень—Омской ж. д., и съ раздѣленіемъ Сибирской на два управленія (раздѣльный пунктъ Обь, а для Пермской ж. д.—Екатеринбургъ), на слѣдующихъ станціяхъ будутъ обрабатываться нижеслѣдующіе составы:

- 1) на ст. Екатеринбургъ:
составы Пермской дороги,
„ Челябинскаго участка Сибирской дороги,
„ Тюмень—Омскаго участка „ „
- 2) на ст. Челябинскъ:
составы Самаро-Златоустовской и Сызрано-Вяземской ж. д. и
„ Сибирской ж. д.,
- 3) на ст. Иркутскъ:
составы Сибирской ж. д.
„ дальнихъ поѣздовъ (Московскихъ и Петербургскихъ) и
„ Забайкальской ж. д.

Изъ этой схемы исключается сдѣланное ранѣе предложеніе о слѣдованіи составовъ Пермской ж. д. до Челябинска, когда этотъ участокъ отойдетъ къ Сибирской ж. д., такъ какъ болѣе вѣроятно, что эти составы будутъ обрабатываться въ Екатеринбургѣ.

Если не считаться съ наличиемъ Омскихъ и Красноярскихъ мастерскихъ, гдѣ производится большой и средній ремонтъ пас

сажирскихъ вагоновъ Сибирской ж. д. и съ наличіемъ Вятскихъ мастерскихъ, гдѣ производится отчасти такой же ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Пермской ж. д., то въ трехъ означенныхъ пунктахъ—Екатеринбургѣ, Челябинскѣ и Иркутскѣ—слѣдуетъ имѣть главныя мастерскія для всего ремонта пассажирскихъ вагоновъ поименованныхъ выше составовъ, обращающихся на этихъ станціяхъ. Исключеніе слѣдуетъ сдѣлать лишь для составовъ дальнихъ поѣздовъ, весь ремонтъ которыхъ предпочтительнѣе производить въ Петербургѣ и Москвѣ.

Однако, приходится считаться съ наличіемъ вагонныхъ пассажирскихъ отдѣловъ въ Омскихъ и Красноярскихъ мастерскихъ и потому, недопуская, чтобы всѣ вагоны совершали непроездительный пробѣгъ изъ Челябинска и Иркутска для ремонта въ эти мастерскія, возможно было бы оставить въ этихъ мастерскихъ лишь большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Сибирской ж. д., а періодическій и прочій ремонтъ производить для Западно-Сибирской ж. д. въ Челябинскѣ и Екатеринбургѣ, по назначенію, а для Восточно-Сибирской ж. д.—въ Иркутскѣ.

Въ Екатеринбургѣ, кромѣ того, слѣдовало бы сосредоточить и весь ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Пермской ж. д., используя небольшой пассажирскій отдѣлъ Вятскихъ мастерскихъ для ремонта товарныхъ вагоновъ.

Въ Челябинскѣ, кромѣ періодическаго и прочаго мелкаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ Западно-Сибирской ж. д., слѣдуетъ производить такой же ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Самаро-Златоустовской ж. д., предоставивъ проектируемымъ центральнымъ Самарскимъ мастерскимъ производство только большого и средняго ремонта этихъ вагоновъ. Въ послѣднемъ случаѣ размѣры вагоннаго отдѣла Самарскихъ мастерскихъ нѣсколько уменьшатся противъ назначенныхъ въ проектѣ этихъ мастерскихъ.

Въ Иркутскѣ, кромѣ періодическаго и прочаго мелкаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ Восточно-Сибирской ж. д. и случайнаго ремонта дальнихъ составовъ, долженъ быть сосредоточенъ и весь ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Забайкальской ж. д., если коммисія мастерскихъ окончательно не признаетъ желательнымъ оставить большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Забайкальской ж. д. въ Читинскихъ мастерскихъ, для уменьшенія расходовъ на постройку новыхъ въ Иннокентьевской, о чемъ уже докладывалось раньше.

Итакъ, окончательно ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ распределиться слѣдующимъ образомъ:

1) въ Екатеринбургѣ:

- а) весь ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Пермской ж. д.;
- б) періодическій осмотръ и прочій мелкій ремонтъ пасса-

жирскихъ составовъ, формирующихся въ Екатеринбургѣ, Западно-Сибирской ж. д.;

2) въ Челябинскѣ:

а) періодическій осмотръ и прочій мелкій ремонтъ пассажирскихъ составовъ Самаро-Златоустовской ж. д.;

б) періодическій осмотръ и прочій мелкій ремонтъ пассажирскихъ составовъ Западно-Сибирской ж. д., формирующихся въ Челябинскѣ;

3) въ Иркутскѣ:

а) періодическій осмотръ и прочій мелкій ремонтъ пассажирскихъ составовъ Восточно-Сибирской ж. д.;

б) случайный ремонтъ и очистка пассажирскихъ составовъ дальнихъ поѣздовъ;

в) весь ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Забайкальской ж. д.;

4) въ Омскѣ—большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Западно-Сибирской ж. д.;

5) въ Красноярскѣ—большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Восточно-Сибирской ж. д.

При указанномъ распредѣленіи, главныя мастерскія для ремонта пассажирскихъ вагоновъ должны быть въ Екатеринбургѣ, Омскѣ, Красноярскѣ и Иркутскѣ, а въ Челябинскѣ должны быть достаточно сильныя линейныя вагонныя мастерскія.

Въ Омскѣ и Красноярскѣ имѣются главныя мастерскія и таковыя останутся съ тѣмъ, что здѣсь будетъ производиться только большой и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ.

Въ Екатеринбургѣ имѣются старыя тѣсныя вагонныя мастерскія. Вѣроятно придется ихъ закрыть и построить новыя.

Въ Иркутскѣ имѣется лишь небольшой вагонный сарай при депо. Для очистки текущаго и случайнаго ремонта указанных выше вагоновъ необходимо расширить имѣющіяся средства при депо Иркутскѣ.

Большой же и средній ремонты и періодическій осмотръ необходимо перенести на сосѣднюю ст. Иннокентьевская, гдѣ предполагается построить новыя главныя мастерскія.

Въ Челябинскѣ при депо имѣются сараи для періодическаго и текущаго ремонтвъ пассажирскихъ вагоновъ и ихъ слѣдуетъ расширить для упомянутыхъ выше составовъ.

2. Распредѣленіе ремонта товарныхъ вагоновъ.

Для уменьшенія количества мастерскихъ товарныхъ вагоновъ, какъ должно уже было комиссіи, необходимо использовать наличіе преобладающаго на дорогѣ движенія порожнихъ вагоновъ по направленію отъ мѣста разгрузки ихъ къ мѣстамъ

нагрузки. Пользуясь такимъ движеніемъ, можно товарные вагоны съ просроченнымъ осмотромъ, послѣ разгрузки ихъ, прицеплять къ поѣздамъ, въ направленіи движенія порожнихъ, и собирать для ремонта въ ограниченное число мастерскихъ. На Забайкальской и Сибирской ж. д. порожние вагоны направляются къ западу, поэтому ремонтъ ихъ можно сосредоточить на Забайкальской ж. д., Читѣ и Иннокентьевской, а на Сибирской ж. д.— въ Красноярскѣ и Омскѣ. Кромѣ того, нѣкоторое количество товарныхъ вагоновъ будетъ, естественно, тяготѣть къ Екатеринбургъ и Челябинску.

Необходимо предвидѣть нѣкоторые средства для ремонта товарныхъ вагоновъ и на ст. Обь, для будущей передаточной станціи между Западной и Восточной Сибирской ж. д.

На Пермской ж. д. ремонтъ товарныхъ вагоновъ распределяется между Екатеринбургскими и Вятскими мастерскими.

Количество вагоновъ, подлежащихъ ремонту въ каждомъ изъ указанныхъ пунктовъ, опредѣлится въ зависимости отъ распределенія по линиямъ этихъ дорогъ разгрузки товарныхъ вагоновъ, ибо въ этотъ именно моментъ, т. е. послѣ разгрузки, опредѣляется, слѣдуетъ ли послать вагонъ для ремонта въ мастерскія, или же для нагрузки на станціи назначенія.

Въ остальныхъ малыхъ мастерскихъ, при основныхъ депо, необходимо имѣть нѣкоторые средства лишь для случайнаго ремонта товарныхъ вагоновъ.

3. Распределение ремонта паровозовъ.

Такъ какъ паровозы равномерно распределены по основнымъ депо, то главныя мастерскія должны быть расположены центрально по отношенію къ обслуживаемымъ депо.

На Забайкальской ж. д. главныя паровозныя мастерскія предложено построить въ Иннокентьевской, т. е. въ конечномъ пунктѣ дороги.

Чита расположена центрально, но эти мастерскія рѣшено оставить по различнымъ причинамъ, а другого центрального пункта не намѣчено. Поэтому приходится остановиться на ст. Иннокентьевская, зато будетъ избѣгнута непроизводительный проѣздъ пассажирскихъ вагоновъ.

Красноярскія мастерскія на Восточно-Сибирской и Омскія на Западно-Сибирской ж. д. расположены достаточно центрально и поэтому въ этихъ мастерскихъ долженъ остаться большой ремонтъ паровозовъ. На Пермской ж. д. имѣются тоже достаточно центрально расположенныя Пермскія паровозныя мастерскія.

Кромѣ того, большой ремонтъ паровозовъ производится и

въ Вятскихъ мастерскихъ. Слѣдовало бы паровозный отдѣлъ этихъ послѣднихъ использовать для ремонта товарныхъ вагоновъ, а Пермскія развить для большого ремонта всѣхъ паровозовъ Пермской ж. д.

Если бы Пермскія мастерскія оказалось неудобнымъ или невыгоднымъ развить и пришлось бы строить новыя паровозныя мастерскія, то въ такомъ случаѣ, по примѣру Забайкальской ж. д., предпочтительнѣе было бы построить новыя соединенныя паровозныя и вагонныя мастерскія на ст. Екатеринбургъ. Такое нецентральное расположеніе паровозныхъ главныхъ мастерскихъ для Пермской ж. д. болѣе допустимо, чѣмъ для Забайкальской, такъ какъ протяженіе первой дороги меньше второй.

Въ заключеніе изложеннаго необходимо сказать еще нѣсколько словъ о значеніи линейныхъ мастерскихъ Сибирской магистрали для военного времени.

Военный графикъ предусматриваетъ движеніе, превышающее въ 4 раза движеніе мирнаго времени. Успѣхъ движенія много будетъ зависѣть отъ ремонтныхъ средствъ линейныхъ мастерскихъ, ибо онѣ должны производить малый ремонтъ четверного количества паровозовъ и усиленный ремонтъ и приспособленіе вагоновъ. Поэтому необходимо, какъ это поставлено было техническимъ совѣщаніемъ, чтобы въ линейныхъ мастерскихъ Сибирской и Забайкальской ж. д., артеріи Дальняго Востока, вспомогательные цехи (механическій и кузнечный) имѣли запасъ площадей, рассчитанный на удовлетвореніе воинскаго графика. Въ началѣ войны, вмѣстѣ съ паровозами, туда должно быть посыласемо и дополнительное оборудованіе для немедленной установки на означенныхъ запасныхъ мѣстахъ внутри зданій линейныхъ мастерскихъ.

Б. Основныя задачи для опредѣленія размѣровъ мастерскихъ.

1. Пермская жел. дорога.

Пробѣгъ паровозовъ по счѣтѣ 1911 года составляетъ 16,86 милл. верстъ.

Средній годовой пробѣгъ инвентарнаго паровоза на Пермской ж. д. былъ:

въ 1901—1903 г.г.	31.100 верстъ,
„ 1906 г.	35.050 „
„ 1907 г.	32.860 „
„ 1908 г.	33.740 „

Въ среднемъ на сѣти казенныхъ дорогъ на 1901—1903 г.г.— 30.400 верстъ.

Въ 1906 году былъ наибольшій пробѣгъ, но тогда, въ виду командированія паровозовъ на Сибирскую магистраль, паровозы усиленно работали. Поэтому можно принять пробѣгъ въ 33.000 верстъ. Тогда потребность Пермской ж. д. въ текущемъ 1911 году выразится цифрою $\frac{16.860.000}{33.000} = 510$ паровозовъ.

Работа участковъ Екатеринбургъ—Челябинскъ, Екатеринбургъ—Тюмень составляетъ около 20% отъ работы всей Пермской ж. д., поэтому безъ этихъ участковъ, переходящихъ со временемъ въ составъ Западно-Сибирской ж. д., потребность Пермской ж. д. составляла бы около 400 паровозовъ.

Числу паровозовъ, подлежащихъ въ теченіе года большому ремонту, слѣдуетъ принять въ количествѣ $\frac{1}{6}$ части инвентаря или $400 : 6 = 66$ паровозовъ, или кругло 70 паровозовъ (при годовомъ пробѣгѣ всѣхъ паровозовъ въ $16.860.000 \times 0,8 = 13.488.000$ верстъ, пробѣгъ паровозовъ между большими ремонтами будетъ $\frac{13.490.000}{70} =$ около 200.000 верстъ, что достаточно).

2. Западно-Сибирская жел. дорога.

а) На участкахъ Екатеринбургъ—Челябинскъ и Екатеринбургъ—Тюмень, на основаніи предыдущаго, пробѣгъ паровозовъ: $16.860.000 \times 0,2 = 3.372.000$ вер. Инвентарь: $510 - 400 = 110$ паровозовъ. Число паровозовъ большого ремонта $\frac{110}{6} = 20$ штукъ.

б) на строящемся участкѣ Тюмень—Омскъ предвидѣно 83 паровоза. Пробѣгъ: $83 \times 30.000 = 2.500.000$ верстъ. Число паровозовъ большого ремонта $\frac{83}{6} = 14$ штукъ;

в) на участкѣ Челябинскъ—Обь Сибирской ж. д. пробѣгъ нынѣ составляетъ около 40% отъ пробѣга по всей Сибирской ж. д.

По смѣтѣ 1911 года пробѣгъ паровоза по всей Сибирской ж. д.—32.800.000 вер.; 40% составитъ—13.120.000 вер.

Средній годовой пробѣгъ инвентарнаго паровоза на Сибирской ж. д. составляетъ:

въ 1901—1903 г.г.	28.000 вер.
„ 1906 г.	25.200 „
„ 1907 г.	25.600 „
„ 1908 г.	27.330 „

Слѣдуетъ принять . . . 28.000 вер.

Потребный нынѣ инвентарь паровозовъ на Западно-Сибирской ж. д. составляетъ $\frac{13.120.000}{28.000} = 470$ паровозовъ.

Число паровозовъ большого ремонта: $\frac{470}{6} = 78$ паровозовъ.

Всего на Западно-Сибирской ж. д.:		
пробѣга паровозовъ	3.372.000	} 18.992.000 вер.
	2.500.000	
	13.120.000	
Инвентарь паровозовъ	110	} 663 штуки.
	83	
	470	
Число паровозовъ большого ремонта .	20	} 112 штукъ.
	14	
	78	

3. Восточно-Сибирская жел. дорога.

На основаніи предыдущаго: пробѣгъ паровозовъ—19.680 тыс.,
верстъ, инвентарь паровозовъ: $\frac{19.680.000 \cdot *)}{30.000} = 656$ штукъ.

Число паровозовъ большого ремонта: $\frac{656}{6} = 110$ штукъ.

4. Забайкальская жел. дорога.

По смѣтѣ 1911 года пробѣгъ паровозовъ—11.400.000 верстъ.

Работа Стрѣтенской вѣтки, которая должна войти въ составъ Амурской ж. д., составляетъ около 15% отъ работы всей Забайкальской ж. д., поэтому безъ этой вѣтки пробѣгъ паровозовъ— $11.400.000 \times 0,85 = 9.700.000$ вер.

Пробѣгъ инвентарнаго паровоза—30.000 верстъ. Потребное нынѣ наличіе паровозовъ:

$$\frac{9.700.000}{30.000} = 323 \text{ паровоза.}$$

Число паровозовъ большого ремонта $\frac{323}{6} = 54$ паровоза.

Исчисленныя выше цифры представляютъ собою работу, инвентарное количество и количество большого ремонта паровозовъ, соответствующіе современной потребности означенныхъ выше дорогъ.

Подобнымъ же или инымъ путемъ можетъ быть исчислена потребность и вагоновъ.

Согласно основному положенію, чтобы при разработкѣ проектовъ развитія мастерскихъ оборудованіе исчислялось по современ-

*) 30.000 принять пробѣгъ инвентарнаго паровоза какъ для двупутнаго участка на всемъ протяженіи, тогда какъ на Западно-Сибирской ж. д. принято 28.000 верстъ.

ной потребности, означенныя выше данныя должны быть приняты для исчисления предметовъ оборудованія мастерскихъ.

Согласно другому основному положенію, размѣры зданій мастерскихъ должны быть рассчитаны съ запасомъ на возможность увеличенія производительности мастерскихъ, путемъ дополнительнаго оборудованія ихъ; на 50% противъ современной потребности.

Размѣръ же территоріи долженъ допускать дальнѣйшее расширеніе зданій и путей мастерскихъ, обезпечивающее увеличеніе производительности ихъ на 100% противъ современной потребности.

Правило постройки зданій съ запасомъ производительности въ 50% относится къ паровозному отдѣлу; зданія же вагоннаго отдѣла, какъ это выяснилось въ комисіи мастерскихъ при разсмотрѣніи проектовъ Люблинскихъ и Самарскихъ мастерскихъ, должны строиться безъ запаса въ 50%, но запасъ земли долженъ быть въ 100%.

Сказанное относится только къ главнымъ мастерскимъ.

Линейныя мастерскія должны рассчитываться по современной потребности, исключая площади механической и кузницы, которыя, какъ указано было выше, слѣдуетъ рассчитывать на удовлетвореніе воинскаго графика въ отношеніи малаго и текущаго ремонта паровозовъ.

Нельзя не упомянуть въ заключеніе о томъ, что по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ усиленія Сибирской и Забайкальской ж. д. и постройки Тюмень—Омской ж. д. заданія для опредѣленія размѣровъ мастерскихъ нѣсколько отличныя отъ произведенныхъ выше.

По наведеннымъ въ эксплуатаціонномъ отдѣлѣ справкамъ, мастерскія рассчитываются на ту потребность или на то движеніе, какое ожидается на строящейся или усиливаемой дорогѣ послѣ окончанія постройки при началѣ эксплуатаціи, при чемъ на такую потребность рассчитывается какъ оборудованіе, такъ и зданія мастерскихъ.

На основаніи подробнаго расчета, придерживаясь заданія расцѣпочныхъ вѣдомостей, получаютъ данныя для опредѣленія размѣровъ мастерскихъ:

1. По Западно-Сибирской ж. д.:

пробѣгъ паровозовъ 25 милл. вер.,
инвентарь „ 830 штукъ.

2. По Восточно-Сибирской ж. д.:

пробѣгъ паровозовъ 23,3 милл. вер.,
инвентарь „ 778 штукъ.

3. По Забайкальской ж. д.

пробѣгъ паровозовъ 14,8 милл. вер.
инвентаръ „ 498 штукъ.

Эти данныя, по сравненію съ исчисленной выше современной потребностью, болѣе:

для Западно-Сибирской ж. д. на $\frac{830-663}{663} \times 100 = 25\%$,
„ Восточно-Сибирской „ „ $\frac{778-656}{656} \times 100 = 20\%$,
и „ Забайкальской „ „ $\frac{498-323}{323} \times 100 = 54\%$.

Заданія расцѣпочныхъ вѣдомостей, какъ сказано было выше, относятся къ періоду времени вслѣдъ за окончаніемъ усиленія или постройки дорогъ, т. е. къ 1915 году, когда предполагалось закончить постройку Тюмень-Омской и усиленіе Сибирской и Забайкальской ж. д.

Можно ли, однако ожидать, что съ 1911 года по 1915 годъ движеніе на Сибирской ж. д. возрастетъ на 20—25%, а на Забайкальской на 50%?

Если прослѣдить измѣненіе движенія на этихъ дорогахъ за послѣдніе годы, то можно увидѣть, что ежегодно движеніе возрастаетъ на Сибирской ж. д. мѣсяце, чѣмъ на 2%, а на Забайкальской мѣсяце, чѣмъ на 4%. Если принять, что въ такой же мѣрѣ движеніе будетъ развиваться и далѣе, то до того размѣра, какой заданія расцѣпочными вѣдомостями, движеніе на той и другой дорогахъ возрастетъ лишь черезъ 10—13 лѣтъ, т. е. къ 1921—1924 г.г., а не къ 1915 году, какъ предполагалось.

Если принятый комиссіей размѣръ запаса площади зданій въ 50% противъ современной потребности не ставить въ связь съ условіями роста движенія на каждой дорогѣ, то эту норму запаса площади слѣдуетъ принять безъ измѣненія для всѣхъ дорогъ. Въ такомъ случаѣ заданія расцѣпочныхъ вѣдомостей для усиленія мастерскихъ Сибирской и Забайкальской ж. д. не должны быть принимаемы во вниманіе при разработкѣ проектовъ развитія этихъ мастерскихъ, но при этомъ необходимо имѣть въ виду, что ассигнованный для Сибирской ж. д. кредитъ на развитіе мастерскихъ, вѣроятно, будетъ недостаточенъ, такъ какъ онъ рассчитанъ на движеніе лишь на 20—25% болѣе современного.

Если же, напротивъ, призвано будетъ правильнымъ—норму запаса площади зданій назначить въ зависимости отъ ожидаемой степени роста движенія на дорогахъ, то, оставляя для Забайкальской ж. д. норму въ 50%, для Сибирской ж. д. слѣдуетъ принять лишь около 25%.

Тотъ и другой запасъ площади будетъ использованъ въ теченіе одинаковаго періода времени въ 10—13 лѣтъ.

Для соображенія ниже приводится характеристика мастерскихъ Сибирской и Забайкальской ж. д.

Наименованіе мастерскихъ.	Годы постройки.	Площадь крытыхъ помѣщеній (кв. с.).	Площадь территории (гект.).	Степень застроенности.	Число стоялъ въ паровозо-сборныхъ.	Длина путей въ вагоно-сборныхъ (саж.).	Ширина паровозо-сборныхъ.	Максимальная производительность (паровоз. бол. рек.)
Омскія	1893	5520	20,3	1:8,8	38	280	19,0	69
Красноярскія.....	1896	6625	21,3	1:7,7	14 и 32	210	22 и 19	103
Читинскія..	1900	4183	13,7	1:8	23	292	19,76	47

Для справки приводятся данныя о пробѣгахъ на Сибирской и Забайкальской ж. д.

Наименованіе дорогъ.	О т ч е т н ы е.				С м ѣ т н ы е.		
	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
	а) пробѣгъ поѣздовъ (100.000 верстъ).						
Сибирская	228	261	237	260	235	257	252
Забайкальская	142	106	83	73.	64	79	68
	б) пробѣгъ паровозовъ (100.000 верстъ).						
Сибирская	441	376	319	339	306	328	327
Забайкальская	213	152	117	105	90	114	97
	в) пробѣги пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ (милліоны осе-верстъ).						
Сибирская	1839	1525	1364	1529	1350	1527	1500
Забайкальская	866	549	409	326	283	360	310

Съ 1905 года, послѣ войны, пробѣги падаютъ на дорогахъ Сибирской до 1907 г. и Забайкальской до 1909 года, а послѣ этого возрастаютъ.

Въ среднемъ, ежегодно размѣръ возрастанія составляетъ:

	Поѣздовъ.	Паровозовъ.	Вагоно-осей.
На Сибирской	1,6%	0,6%	2,5%
» Забайкальской	3,1%	3,8%	4,8%

К О П И Я

дополнительнаго доклада о распредѣленіи главныхъ паровозныхъ мастерскихъ на Самаро-Златоустовской, Пермской, Сибирской, Забайкальской, Амурской и Уссурийской желѣзныхъ дорогахъ.

Въ засѣданіи 21 апрѣля 1911 г. комиссія мастерскихъ поручила техническому отдѣлу дополнить докладъ о мастерскихъ Пермской, Сибирской, Забайкальской ж. д. соображеніями при распредѣленіи ремонта паровозовъ между мастерскими при условіи:

- а) если Екатеринбургскія мастерскія будутъ обслуживать линіи въ обѣ стороны;
- б) если Иннокентьевскія мастерскія тоже будутъ двустороннія;
- в) если на Амурской ж. д., вмѣсто однихъ Суражскихъ, будутъ двѣ мастерскія: въ Хабаровскѣ и по серединѣ между Иннокентьевской и Хабаровскомъ.

Производительность существующихъ и проектируемыхъ мастерскихъ, согласно предшествующему докладу и постановленіямъ комиссіи мастерскихъ, принимаемая за основную данность—какъ современная,—опредѣлилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Самарскія мастерскія	102 паровоза.
Екатеринбургскія „	70 „
Омскія	112 „
Красноярскія	110 „
Иннокентьевскія „	54 „
Суражскія	80 „

Итого 528 паровозовъ.

Къ этой цифрѣ слѣдуетъ прибавить еще 9 паровозовъ большаго ремонта за счетъ Стрѣтневской вѣтки, которые не вошли въ расчетъ 54 паровозовъ для Иннокентьевскихъ мастерскихъ, т. е. для этихъ мастерскихъ, за счетъ всей Забайкальской ж. д., производительность составитъ $54 + 9 = 63$ пар.

Если Екатеринбургскія мастерскія должны будутъ производить большой ремонтъ паровозовъ не только Пермской, но и сосѣднихъ дорогъ, то, дѣля участки между этими и сосѣдними Омскими и Самарскими мастерскими приблизительно пополамъ, получимъ, что къ Екатеринбургскимъ мастерскимъ должно быть приписано 417 вер. Екатеринбург—Тюмень-Омскаго участка, весь Екатеринбург-Челябинскій участокъ, депо Златоустъ Самаро-Златоустовской ж. д. и депо Челябинскъ—Курганъ-Сибирской ж. д.

Тогда къ 70 паровозамъ большого ремонта, исчисленнымъ для Екатеринбургскихъ мастерскихъ за счетъ линіи Пермской ж. д., западнѣе расположенной, прибавится:

за счетъ участка	Екатеринбургъ—Челябинскъ	. 10 п. б. рем.
" "	" Екатеринбург—Омскъ	. 12 " " "
" "	депо Златоустъ	20 " " "
" "	Челябинскъ—Курганъ	. 30 " " "

Итого . . . 72 п. б. рем.

Всего, такимъ образомъ, на Екатеринбургскія паровозныя мастерскія придется $70 + 72 = 142$ пар.

Въ зависимости отъ этого:

для новыхъ Самарскихъ мастерскихъ останется $102 - 20 = 82$ пар.

" существующихъ Омскихъ " " " $112 - 52 = 60$ "

Если Иннокентьевскія мастерскія, располагаемыя на границѣ между Сибирской и Забайкальской ж. д., сдѣлать двусторонними, то, дѣля разстояніе отъ Красноярскихъ мастерскихъ пополамъ, получимъ, что къ Иннокентьевскимъ должны быть приписаны депо Иннокентьевскія и Зима Сибирской ж. д.

Потребность этихъ двухъ депо составляетъ 30 паровозовъ большого ремонта въ годъ.

Слѣдовательно, для Красноярскихъ останется: $110 - 30 = 80$ паровозовъ большого ремонта.

Мастерскія для Забайкальской, Амурской и Уссурийской ж. д. представляемы въ слѣдующихъ 4-хъ вариантахъ:

Вар. I	{	Иннокентьевская (одностороннія мастерскія).
		Суражевка (двустороннія мастерскія).
" II	{	Иннокентьевская (двустороннія мастерскія),
		Промежуточная на Амурской дорогѣ станція (двустороннія мастерскія) и Хабаровскъ (двустороннія маст.).

	III	{	Иннокентьевская (двусторон. мастерскія)		
			Чита	"	"
			Суражевка	"	"
	IV	{	Хабаровскъ	"	"
			Иннокентьевская	"	"
			Чита	"	"
			Суражевка	"	"

Разстоянія отъ крайнихъ депо, или мѣстъ, обслуживаемыхъ этими мастерскими, будутъ слѣдующія:

		Къ западу.	Къ востоку.
Вар. I	{	Иннокентьевская	— в. 1311 и 1308 в.
		Суражевка	1207 " 1279 вер.
" II	{	Иннокентьевская	236 " 740 "
		Промежуточная	605 " 795 "
" III	{	Хабаровскъ	795 " 615 "
		Иннокентьевская	236 " 466 "
" IV	{	Чита	255 " 326 и 764 "
		Суражевка	764 " 332 "
" III	{	Хабаровскъ	332 " 615 "
		Иннокентьевская	236 вер. 466 вер.
" IV	{	Чита	255 " 326 и 764 "
		Суражевка	764 " 1279 "

Распредѣляя соотвѣтственно этимъ вариантамъ паровозы между намѣченными мастерскими, получимъ слѣдующее:

Вар. I	{	Иннокентьевская 63 пар. больш. ремонта за счетъ всей Забайкальской ж. д.	
		Суражевка—80 пар. б. рем. за счетъ всей Амурской и Уссурийской ж. д.	
Вар. II	{	Иннокентьевская 60 пар.	{ 30 за счетъ Сибирск. ж. д.
			{ 30 " " Забайк. ж. д.
		Промежуточная 63 "	{ 33 " " Забайк. ж. д.
			{ 30 " " Амурской ж. д.
" III	{	Хабаровскъ . . . 50 "	{ 20 " " Амурской ж. д.
			{ 30 " " Уссурийск. ж. д.
		Иннокентьевская 52 "	{ 30 " " Сибирск. ж. д.
			{ 22 " " Забайк. ж. д.
Вар. III	{	Чита 53 "	{ 41 " " Забайк. ж. д.
			{ 12 " " Амурской ж. д.
		Суражевка 30 "	{ 30 " " Амурской ж. д.
		Хабаровскъ . . . 38 "	{ 8 " " Амурской ж. д.
		{ 30 " " Уссурийск. ж. д.	

Вар. IV	}	Иннокентьевская 52	"	{	30	"	"	Сибирск. ж. д.
					22			Забайк. ж. д.
		Чита. 53	"	{	41	"	"	Забайк. ж. д.
					12			Амурской ж. д.
		Суражевка . . . 68	"	{	38	"	"	Амурской ж. д.
30	Уссурийск. ж. д.							

Слѣдовательно:

Иннокентьевскія мастерскія имѣють 3 здан.	}	63 п. б. р.
		60 " " "
		52 " " "
Читинскія " " 2 "	}	0 " " "
		53 " " "
Промежуточныя (на Амур.) мастер. имѣють 2 здан.	}	0 " " "
		63 " " "
Суражевскія мастерскія имѣють 4 здан.	}	80 " " "
		0 " " "
		30 " " "
		68 " " "
Хабаровскія " " 3 "	}	0 " " "
		50 " " "
		38 " " "
Мастерскія, западнѣ расположенныя:		
Екатеринбургскія имѣють 2 здан.	}	70 " " "
		142 " " "
Самарскія " 2 "	}	102 " " "
		82 " " "
Омскія " 2 "	}	112 " " "
		60 " " "
Красноярскія " 2 "	}	110 " " "
		80 " " "

Разстоянія для этихъ послѣднихъ четырехъ мастерскихъ слѣдующія:

При первыхъ зданіяхъ:

	Къ западу.	Къ востоку.
Екатеринбургъ 707 и 1664 вер.		0 вер.
Самара 249 "		791 "
Омскъ 700 и 880 "		586 "
Красноярскъ 590 "		1002 "

При вторыхъ зданіяхъ:

Екатеринбургъ 707 и 1164 "		382, 472 и 417
Самара 249 "		491 "
Омскъ 256 и 417 "		586 "
Красноярскъ 590 "		533 "

Подлинный за надлежащей подписью.

К О П И Я

**отношения управления Сибирской желѣзной дороги въ Управление
желѣзныхъ дорогъ отъ 10/11 юня 1911 г.**

за № 3368/460442

по вопросу о развитіи мастерскихъ Сибирской ж. д.

Принципъ раздѣленія работъ между мастерскими разныхъ дорогъ по ремонту паровозовъ, большому и среднему ремонту пассажирскихъ вагоновъ и ремонту товарныхъ вагоновъ, указанный въ рѣшеніи комиссіи мастерскихъ, управление Сибирской ж. д. вполнѣ раздѣляетъ.

Омскія и Красноярскія мастерскія выполняютъ задания будущихъ Омской и Томской ж. д., но необходимо эти мастерскія заблаговременно привести въ законченный видъ. Для этой цѣли необходимы слѣдующія работы:

А. По Омскимъ мастерскимъ:

1) достроить котельный цехъ на площадь 120 кв. саж. Существующая котельная площадь въ 220 кв. саж. недостаточна для выпуска 60 паровозовъ;

2) выстроить заправочную и вѣсовую для паровозовъ и вагоновъ на 4 стойла площадью въ 100 кв. саж., такъ какъ въ настоящее время для этой цѣли отведены стойла въ паровозномъ цехѣ;

3) выстроить новую малярную для паровозовъ и вагоновъ, такъ какъ теперь малярныя работы производится отчасти въ тендерной, совершенно не приспособленной къ малярнымъ работамъ зимой, особенно въ Сибири, отчасти въ сборной и заправочной паровозовъ и на открытыхъ путяхъ. Старая же тендерная, нынѣ малярная, должна быть обращена на свое прямое назначеніе—на ремонтъ тендеровъ;

4) выстроить кузницу при вагонномъ цехѣ площадью въ 96 кв. саж.; имѣющаяся нынѣ небольшая кузница, площадью въ 21 кв. саж., помѣщается во временномъ помѣщеніи и крайне неудобна;

5) выстроить отдѣльное помѣщеніе для столярныхъ, обойныхъ и инвентарныхъ работъ. Въ настоящее время работы

эти производятся отчасти въ деревянныхъ баракахъ, требующихъ нынѣ, вслѣдствіе ветхости, полнаго возобновленія и отчасти въ товарномъ вагонномъ цехѣ, отнимая мѣсто для ремонта товарныхъ вагоновъ;

6) выстроить крытый сарай для ремонта вагоновъ; нынѣ имѣется всего два деревянныхъ сарая общемою площадью въ 20 кв. саж.

Необходимыя площади малярной, столярной и сарая выяснятся по установленіи количества вагоновъ, которые будутъ ремонтироваться въ Омскихъ мастерскихъ.

7) Выстроить новое помѣщеніе площадью въ 80 кв. саж. для конторы мастерскихъ; существующее деревянное зданіе конторы пришло въ ветхость и разваливается;

8) необходимо надъ осевымъ паркомъ мастерскихъ, размѣры котораго въ настоящее время вслѣдствіе смѣны осей громадны, устроить электрическую воздушную линію для выборки изъ парка осей и подачи ихъ по цехамъ. Проектирующаяся нынѣ ручная выборка и подача по цехамъ слишкомъ дорогая и медленная;

9) необходимо развить пути мастерскихъ для установки подвижного состава и свободной подачи его по цехамъ;

10) соотвѣтственно вышеуказаннымъ достройкамъ и новымъ постройкамъ должно быть отпущено оборудованіе въ размѣрѣ 100% отъ стоимости зданій. Ассигнованіе въ такомъ именно размѣрѣ необходимо вслѣдствіе того, что нужно, кромѣ оборудованія проектируемыхъ построекъ, усилить центральную силовую станцію, развить подъемныя и переносныя средства и отчасти оборудовать болѣе совершенными и специальными станками линейный, малярный и товарный цехи;

11) оградить территорию мастерскихъ заборомъ.

Б. По Красноярскимъ мастерскимъ:

1) необходимо выстроить заправочную и вѣсовую для паровозовъ и вагоновъ на 4 стойла, площадью въ 100 кв. саж., такъ какъ въ настоящее время, какъ и въ Омскихъ мастерскихъ, для этой цѣли отведены сборныя стойла;

2) выстроить новое малярное отдѣленіе, причины тѣ же, какія указаны въ п. 3 для Омскихъ мастерскихъ;

3) выстроить новую сушилку для лѣса, площадью въ 40 кв. саж. Въ настоящее время въ Красноярскихъ мастерскихъ никакой сушилки не имѣется;

4) выстроить помѣщеніе для стальной, обойной и никелировочной. Причины тѣ же, какія указаны въ пунктѣ 5 для Омскихъ мастерскихъ;

5) выстроить крытый сарай для товарныхъ вагоновъ, такъ

какъ въ настоящее время никакого крытаго помѣщенія для этой цѣли не имѣется;

6) устроить прокатное отдѣленіе съ сварочной печью для обработки желѣзнаго лома. Нынѣ ломъ продается за безцѣнокъ по конкуренціи въ виду дальности вывозки. Переработавъ ее на мѣстѣ, получила бы большая выгода въ экономическомъ отношеніи;

7) надъ осевымъ паркомъ мастерскихъ необходимо устроить электрическую воздушную линію для выборки осей изъ парка и подачи ихъ по цехамъ. Причины тѣ же, какія указаны въ пунктѣ 8 для Омскихъ мастерскихъ;

8) необходимо развить пути мастерскихъ, планировка мѣста и оградить всю площадь мастерскихъ заборомъ;

9) выстроить новое помѣщеніе для конторы мастерскихъ, такъ какъ существующая деревянная контора пришла въ ветхость и расположена внутри двора мастерскихъ, и постороннія лица, имѣющія надобность пойти въ контору, проходятъ черезъ дворъ мастерскихъ, что весьма нежелательно;

10) необходимо ассигнованіе на дополнительное оборудованіе по тѣмъ же причинамъ, какія указаны въ пунктѣ 10 для Омскихъ мастерскихъ.

Кредиты для указанныхъ работъ должны быть удержаны изъ ассигнованій по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ устройства 2-го пути Омскъ—Ачинскъ и Ачинскъ—Иркутскъ. По указаннымъ вѣдомостямъ имѣются слѣдующіе кредиты:

а) на расширеніе площади мастерскихъ 9060 кв. саж. на сумму	2.183.750 руб.
б) на увеличеніе оборудованія мастерскихъ 1.237.068 „	„

Итого..... 3.620.818 руб.

Что же касается предварительнаго постановленія комиссіи мастерскихъ о періодическомъ ремонтѣ пассажирскихъ вагоновъ не на дорогѣ-собственницѣ вагоновъ, то управленіе дороги съ этимъ не находитъ возможности согласиться по слѣдующимъ причинамъ:

Изъ наблюденій въ продолженіе нѣсколькихъ лѣтъ за состояніемъ пассажирскихъ составовъ поѣздовъ безперелаточнаго сообщенія Челябинскъ — Москва и Челябинскъ — Петербургъ усматривается: всѣ составы состоятъ изъ вагоновъ разныхъ дорогъ, напр., въ составахъ Челябинскъ-Москва имѣются вагоны 3-хъ дорогъ (Самаро-Златоустовской, Сызрано-Вяземской и Московско-Курской). Такъ какъ періодическій ремонтъ этихъ вагоновъ производится на конечныхъ станціяхъ, т. е. въ большинствѣ случаевъ не дорогами-собственницами вагоновъ, то и слѣдить за

ихъ технической исправностью дорогъ-собственниковъ невозможно и даже трудно отыскать дорогу-виновницу въ случаѣ какой-либо неисправности, поведшей къ несчастному случаю или неисправному содержанию вагоновъ. Также и объ обслуживаніи этихъ вагоновъ. Такъ какъ вагоны обслуживаются не агентами дороги-собственницы, то весьма трудно требовать поддержанія въ нихъ должной чистоты.

Для большей ответственности необходимо было бы, чтобы одна часть состава поѣздовъ, не нарушая прямого сообщенія, подбиралась цѣликомъ изъ вагоновъ одной дороги, другая изъ вагоновъ другой и обслуживались бы агентами дороги-собственницы вагоновъ. Также необходимо, чтобы періодическій ремонтъ этихъ классныхъ вагоновъ производился дорогами-собственницами этихъ вагоновъ, тогда эти дороги были бы вполне ответственны за состояніе своихъ вагоновъ.

Примѣняя это къ будущимъ Сибирскимъ ж. д., гдѣ предполагается прямое безпересадочное сообщеніе Иркутскъ—Челябинскъ, необходимо, чтобы одна часть составовъ этихъ поѣздовъ состояла цѣликомъ изъ вагоновъ Омской и другая часть составовъ изъ вагоновъ Томской ж. д., чтобы каждая дорога обслуживала свои вагоны на всемъ протяженіи ихъ слѣдованія своими проводниками, и чтобы каждая дорога производила періодическій ремонтъ своихъ классныхъ вагоновъ на своихъ конечныхъ пунктахъ своими средствами. Для Омской дороги это осуществляется въ Челябинскѣ, для Томской же дороги, если принять основанія коммисіи мастерскихъ, періодическій ремонтъ классныхъ вагоновъ долженъ производиться или въ Иркутскѣ Забайкальской ж. д., или въ новыхъ Иннокентьевскихъ мастерскихъ тоже Забайкальской ж. д.; этотъ крайне желательный порядокъ не осуществится.

Въ виду этого, управленіе Сибирской ж. д. полагало бы, что Томская ж. д. должна безусловно періодическій ремонтъ своихъ пассажирскихъ вагоновъ производить на своей станціи Иннокентьевская своими средствами. Для этой цѣли необходимо въ Иннокентьевской при депо Сибирской ж. д. устроить и оборудовать крытый сарай для ремонта и очистки своихъ пассажирскихъ составовъ, подобно устроенному въ Челябинскѣ, площадью въ 693 кв. саж.

Кредитъ на это устройство тоже долженъ быть удержанъ изъ ассигнованій по расцѣпнымъ вѣдомостямъ 2-го пути Омскъ—Ачинскъ и Ачинскъ—Иркутскъ.

Подлинное за надлежателями подписями

Копія.

О Т Ч Е Т Ъ

по осмотру Анжерскихъ копей члена Совѣта Министра Финансовъ
и члена Горнаго Ученаго Комитета Н. Коцовскаго.

Приступая къ описанію осмотренныхъ мною Анжерскихъ копей, я предварительно предложилъ управленію ихъ подсчитать запасы въ пластахъ угля, годныхъ къ разработкѣ, а также запасъ его въ подготовленныхъ къ очистной добычѣ цѣлякахъ. На основаніи произведенныхъ подсчетовъ общій запасъ угля въ районѣ Анжерской мульды равенъ 1.150.000.000 пудамъ и если изъ этой суммы вычесть на потерю около 20%, то дѣйствительное количество его, заключающееся въ районѣ мульды во всѣхъ эксплуатируемыхъ пластахъ, равно свыше 800 милл. пудамъ. Такимъ образомъ, доведя производительность копей до 20 милл. пудовъ, означенный запасъ обезпечитъ существованіе копей на 40 лѣтъ; принимаю же потерю въ 20%, съ перваго взгляда большую для разработки пластовъ средней мощности, въ виду того, что уголь легко измельчается и потеря его отъ распушки должна быть значительной.

Въ виду заявленія инженера Епифанова о томъ, что перерасходы имъ произведены вслѣдствіе необходимости подготовить мѣсторожденіе для будущей добычи, мною предложено было выяснитъ дѣйствительность этихъ заявленій и насколько нужны обширныя подготовительныя работы для удовлетворенія углемъ потребностей желѣзной дороги въ ближайшее время. Этими подсчетами выяснено, что, за исключеніемъ потери, запасы въ поляхъ главныхъ подготовительныхъ работъ равны:

шахты № 12—14.000.000 пуд.
шахты № 2— 8.600.000 пуд.
шахты № 6— 28.000.000 пуд.

На подлинномъ резолюція Г. Министра Путей Сообщеній:

„Б. и. такая обширная подготовка шоссе и получалась въ результатѣ перерасходовъ. Отвѣтъ на работѣ.

Если принять во вниманіе, что, согласно журнальному постановленію совѣта управленія дороги, ежегодная потребность ея не превыситъ 12/милл. пудовъ, то при такихъ условіяхъ подготовительными запасами вполне обезпечивается потребность дороги на 4—5 лѣтъ, а слѣдовательно, нѣтъ необходимости въ немедленныхъ затратахъ для дальнѣйшихъ подготовительныхъ работъ.

это был бы неизбе-
дней".

Върно: за Д'яло-
производителя Ю.
Лобановскій.

Дѣйствующихъ въ настоящее время на Анжерскихъ косяхъ шахтъ четыре, изъ которыхъ въ №№ 2, 6 и 12 ведется очистная добыча, а шахта № 9/10 находится въ подготовительныхъ работахъ и приступитъ въ ней къ очистной добычѣ возможно будетъ не ранѣе, какъ черезъ 3 года. Если принять во вниманіе, что въ первыхъ трехъ шахтахъ запасъ угля для очистной добычи равенъ 50 милл. пудовъ, а шахтой № 9/10 заготовлено будетъ около 80 милл. пудовъ, то такимъ образомъ къ концу выемки подготовленныхъ въ первыхъ трехъ шахтахъ запасовъ угля будетъ исполнѣнъ подготовлена добыча въ шахтѣ № 9/10 съ 12 милл. пуд. въ годъ всей добычи, съ каковою цѣлью въ этой послѣдней нужно будетъ установить новую подъемную машину въ 200 силъ.

Такимъ образомъ, мы видимъ, что при современномъ состояніи горныхъ работъ на Анжерскихъ косяхъ и требованіи угля желѣзной дорогой, немедленно ни о какихъ новыхъ крупныхъ затратахъ на подготовительныя работы не можетъ быть и рѣчи. Наличие свиты пластовъ, недалеко одинъ отъ другого расположенныхъ, нормальная ихъ мощность, хотя и при слабой кровлѣ, не могутъ представить особыхъ затрудненій при дальнѣйшихъ подготовительныхъ работахъ, чтобы съ этою цѣлью отступать отъ общепринятой въ горной техникѣ системы подготовительныхъ работъ. Переходя къ разсмотрѣнію общаго ихъ состоянія, я начну съ существующей многошахтной системы работъ. На всей площади Анжерскихъ копей имѣется много неглубокихъ шахтъ, изъ которыхъ, какъ сказано выше, нынѣ дѣйствующими являются шахты № 6—глубиною въ 46 саж., № 12—46 саж. и № 9/10—39 саж. Такая многошахтная система имѣетъ оправданіе въ томъ случаѣ, когда мѣсторожденіе мало развѣдано, когда является желательная надобность въ большомъ количествѣ угля и, наконецъ, въ томъ случаѣ, если предпріятіе не имѣетъ достаточныхъ средствъ для устройства глубокихъ шахтъ и ихъ оборудованія.

Оправдываемая вышеприведенными исключительными обстоятельствами многошахтная система имѣетъ очень крупные недостатки. Каждая изъ такихъ шахтъ должна имѣть свое особое хозяйство, свой специальный техническій персоналъ, что влечетъ за собою совершенно непроизводительные перерасходы и невозможность надлежащимъ образомъ слѣдить за ходомъ дѣла и имъ руководить. Разсматривая частный случай на Анжерскихъ косяхъ, мы видимъ, что у каждаго изъ такихъ шахтъ имѣется свой лѣсной складъ, свой магазинъ для храненія необходимыхъ матеріаловъ и свои штаты для машинистовъ и другихъ служащихъ, что при трехмѣсячной системѣ работъ составляетъ значительный расходъ. Устраивая одну центральную копь въ спеціально для этого выбранномъ наиболее удобномъ мѣстѣ, пред-

ставилось бы исполнить возможным все в настоящее время разработанное хозяйство сосредоточить в одном месте и сократить штат служащих, не исключая и лиц из числа высшего надзора. Такая централизация работ, в особенности при добычи 15—20 милл. пудовъ, дала бы несомненные сбережения в особенности в виду необходимости в ближайшем будущем готовить болѣе глубокие горизонты, а слѣдовательно углублять все нынѣ дѣйствующія шахты. Признавая рѣшеніе этого вопроса чрезвычайно важнымъ для будущаго Анжерскихъ копей, я поручилъ инженерамъ Карпинскому и Неклюдову представить мнѣ указанныя мною данныя, на основаніи которыхъ возможно было бы обсудить вопросъ о централизациі всѣхъ работъ Анжерскихъ копей.

На подлинномъ резолюція Г. Министра Путей Сообщенія:

„Очень серьезная мысль“.

Вѣрно: за Дѣло-производителя Ю. Лобановскій.

• Переходя къ вопросу о разработкѣ пластовъ, я долженъ отмѣтить, что она далеко не сообразована съ характеромъ мѣсторожденія. Признавая правильнымъ, в виду слабости кровли, вести главные откаточные штреки до длины, установленной практикой, и очистною выемкою в обратномъ къ шахтѣ направленіи, я считаю, что очистная выемка ведется неправильно. Прежде всего, выработка угля, безъ оставленія предохранительныхъ цѣпиковъ у поверхности, есть нарушеніе элементарныхъ правилъ горной техники, благодаря чему многіе жилые дома искривились и если в нихъ еще возможно жить, то только благодаря тому, что они деревянные. Кроме того, отсутствуетъ единственная защита отъ проникновенія в подземныя работы поверхностныхъ водъ.

Очистная добыча—столбовая съ обрушеніемъ кровли, очень распространенная в Донецкомъ бассейнѣ при разработкѣ круто падающихъ пластовъ, в примѣненіи своемъ на Анжерскихъ копейхъ, по крайней мѣрѣ в верхнихъ горизонтахъ, дала только отрицательные результаты. Во-первыхъ, благодаря осѣданію кровли, образовалось громадное число трещинъ, идущихъ отъ работъ до поверхности служащихъ путями для проникновенія поверхностныхъ водъ, во-вторыхъ, потребность в громадномъ количествѣ лѣса для костровой крѣпши, безъ которой выемка многихъ столбовъ является невозможной.

Такимъ образомъ, если бы подсчитать издержки расходовъ на водоотливъ и укрѣпленіе, то и в этомъ случаѣ, по моему мнѣнію, возможно было ввести правильную разработку, хотя бы в верхнихъ горизонтахъ, съ закладкой пустой породы, безъ перерасходовъ и тѣмъ избавиться отъ постоянныхъ угрозъ затопленій подземныхъ работъ, на которое ссылается администрація рудника, когда возбуждается вопросъ о значительныхъ перерасходахъ, не говоря уже о затрудненіяхъ, вызываемыхъ значительными наводненіями.

Изъ ознакомленія съ планами маркшейдерскихъ работъ, я

убѣдился, что на Анжерскихъ копейхъ не принято, при составленіи смѣты на будущіе года, составлять вмѣстѣ съ тѣмъ планъ работъ по отдѣльнымъ шахтамъ, а имѣются лишь планы уже произведенныхъ работъ.

Такое положеніе вещей при наличіи трехъ инженеровъ, для которыхъ такая работа не можетъ представить никакихъ затрудненій, нужно признать неправильнымъ. Если, кромѣ того, принять во вниманіе, что на Анжерскихъ копейхъ очистная работа ведется въ обратномъ направленіи къ шахтѣ, т. е., когда основными выработками мѣсторожденіе подготовлено, а слѣдовательно и исполнѣ развѣдано, то составленіе такого проекта въ техническомъ отношеніи не представляетъ никакихъ затрудненій, а вмѣстѣ съ тѣмъ, даетъ возможность подвергать контролю правильность произведенныхъ подсчетовъ, чего въ данное время достигнуть невозможно.

На поставленный мною помощникамъ начальника копей вопросъ о томъ, какимъ образомъ они ведутъ работы, не составивши предварительно для этой цѣли плана для каждой отдѣльной шахты, инженеръ Каршинскій представилъ въ мое распоряженіе, при этомъ прилагаемые планы и смѣты къ нимъ, составленные по его личной инициативѣ. Изъ этихъ плановъ и смѣтъ къ нимъ ясна вся картина проектируемыхъ работъ, количество проектируемаго къ добычѣ въ теченіе года угля и, наконецъ, стоимость добычи нуда его по отдѣльнымъ видамъ работы. Мною предложено въ будущемъ придерживаться этой системы расцѣпки работъ съ приложеніемъ къ нимъ плановъ, на основаніи которыхъ возможно было бы судить о ходѣ и развитіи подземныхъ работъ.

Всѣ шахты имѣютъ, какъ уже было сказано выше, незначительную глубину и соответственно ей поперечное сѣченіе, а также механическія приспособленія, не свидѣтельствующія о хорошемъ за ними уходѣ, что касается надшахтныхъ зданій, то онѣ имѣютъ совершенно бѣдный видъ, отремонтированныя и подкрашенныя въ послѣднее время, они все-таки для каменноугольныхъ копей, принадлежащихъ государству, производятъ впечатлѣніе бѣдности и несовершенства. Деревянныя зданія и копры представляютъ серьезную опасность въ пожарномъ отношеніи, такія же эстакады для доставки угля въ желѣзнодорожные вагоны и отсутствіе правильно устроенныхъ приспособленій для выгрузки изъ рудныхъ вагончиковъ угля производятъ даже интуитивное впечатлѣніе, этимъ послѣднимъ устройствомъ занялись лишь въ послѣднее время.

Какъ извѣстно уголь Анжерскихъ копей, по природѣ своей, отличается чистотой, между тѣмъ, и въ особенности въ послѣднее время, поступаютъ съ линіи жалобы на заключающуюся въ немъ пустую породу, что находитъ себѣ объясненіе въ слѣдую-

На подлинномъ резолюція Г. Министра Путей Сообщенія:

„Необходимо подтвердить это распоряженіе“;

Вѣрно: за Дѣло-производителя Ю. Лобаневскій.

шихъ обстоятельствахъ. Чистый самъ по себѣ уголь раздѣляется въ самомъ мѣсторожденіи прослойками пустой породы и если къ этому прибавить, что кровля въ пластахъ слабая и отъ нея отваливаются куски породы, попадающіе въ уголь, то станетъ вполне яснымъ, что изъ рудника онъ доставляется на поверхность съ болѣе или менѣе значительной примѣсью пустой породы, которая по техническимъ правиламъ должна путемъ сухой или мокрой сортировки удаляться до поступления въ желѣзнодорожные вагоны. Правильно устроенная сухая сортировка можетъ совершенно удовлетворить характеру Анжерскаго угля. Теперь посмотримъ, въ чемъ заключается ея сортировка на разсматриваемыхъ нами кояхъ. Въ желѣзнодорожные вагоны располагаются подростки или женщины, которые при высыпкѣ изъ рудничныхъ вагончиковъ угля постепенно выбираютъ изъ него куски пустой породы. При такихъ условіяхъ естественно, не можетъ быть и рѣчи о хорошей сортировкѣ. Поступая толстымъ слоемъ въ желѣзнодорожные вагоны, уголь не можетъ быть такъ тщательно очищенъ, какъ это могло бы имѣть мѣсто при равномерномъ его поступленіи на безконечно движущіяся полотна, вдоль которыхъ расположены работники, отбирающіе куски пустой породы. При такой организаціи идетъ постоянно равномерная сортировка и нагрузка угля и при достиженіи болѣе совершенныхъ результатовъ, расходы собственно на сортировку не превысятъ затраты настоящаго времени. Почему такая сортировка не была устроена на Анжерскихъ кояхъ, я объясняю себѣ тѣмъ, что разбросанность шахтъ и мелкая ихъ производительность не давала основаній дѣлать затраты на нѣсколькихъ устройствахъ сортировки, внѣ всякаго сомнѣнія, не могущихъ окупить произведенныхъ на нихъ затратъ при малой производительности отдѣльныхъ шахтъ. Централизуя всю добычу въ одной или двухъ шахтахъ возможно установить и центральную сортировочную, которая всегда окупитъ произведенныя на нее затраты, немогущія составить значительной суммы.

Теперь я перейду къ разсмотрѣнію вопроса о стоимости пуда угля.

Счетный отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ передалъ мнѣ нижеслѣдующую сравнительную вѣдомость исчисленія стоимости одного пуда угля, добываемаго на Анжерскихъ кояхъ.

НАИМЕНОВАНИЕ РАСХОДОВЪ.	Исчисленіе углепром. Цевловскаго и Иванова.	Исчисленіе начальника Анжерской копи Епифа- нова (прило- женіе № 2).	Исчисленіе совѣта уп- равленія Си- бирской ж. д. по журналу 11 декабря № 2697.	Замѣчаніе начальника Анжерской копи на по- ставленія совѣта. *)
I. Стоимость добычи 1 пуда угля . . .	6,715 к.	6,50 к.	6,46 к.	6,52 к.
II. а) По отдѣлу VII гл. и ст. 2 смѣты Сибирской ж. д. на расходы на дополнительныя работы, напр. постройка сборной кабы, устрой- ство астакады, приобретение грубъ и запасныхъ частей машинъ . . .	0,051 „	0,172 „	—	0,50 „
б) По расцѣлочной вѣдомости на но- выя работы по гл. XVI напр. на развитіе путей, постройку бара- ковъ	0,286 „	1,547 „	—	—
в) Вознагражденіе за убитыхъ и увѣ- чныхъ рабочихъ	0,250 „	0,250 „	0,10 „	0,25 „
г) Пожарныя убытки	0,050 „	0,170 „	0,10 „	0,20 „
д) Содержаніе подъѣздныхъ къ ко- пямъ путей и удлиненіе ихъ и плата за подачу вагоновъ	0,250 „	0,996 „	0,71 „	0,71 „
е) По амортизаціи капитала, затра- ченнаго на оборудованіе копей	0,500 „	0,600 „	0,500 „	0,50 „
ж) % на оборотный капиталъ изъ расчета 6-ти годовыхъ	0,075 „	0,100 „	—	0,75 „
з) По подвозкѣ къ конямъ различ- ныхъ припасовъ, матеріаловъ и другихъ предметовъ	0,250 „	0,250 „	0,25 „	0,25 „
Непредвидѣнные и случайные расходы.	0,250 „	—	—	—
По арендѣ вѣдръ и всякія другія по- вѣнности, пошлины и сборы (госуд. пром. и подоходный налоги, зем- скіе и гербовые сборы)	—	0,50 „	0,30 „	0,50 „
И т о г о	8,677 к.	11,085 к.	8,42 к.	9,205 к.

На подлинномъ резолюція Г. Министра Путей Сообщенія:
При стоимости же добычи въ 6 к. общая стоимость 1 пуда
угля составитъ 7,96 к.

Вѣрно: за Дѣлопроизводителя Ю. Лабановскій.

Въ этой таблицѣ, какъ видно, исчислена стоимость пуда
угля какъ начальникомъ дороги и копей, такъ и совѣтомъ
управленія дорогъ, а также и частными предпринимателями,
и изъ нея мы устраняемъ, что, принявъ во вниманіе всѣ расхо-
ды, связанныя съ добычей угля, послѣдняя въ исчисленіяхъ

*) Далѣе говорится, что эта графа показываетъ исчисленіе на-ка дороги,
которое вѣрно.

начальника копей достигает 11,085, совѣта управления 8,42 к. и начальника дороги 9,205 к. на пудъ. Такая крупная разница между исчислениями руководителя работъ на кояхъ и администрации дороги, какъ видно изъ той же таблицы, является результатомъ тѣхъ крупныхъ исчислений, не входящихъ собственно въ добычу угля, которыя были приняты начальникомъ копей и опредѣляемыя имъ въ 4,585 к. на пудъ. Для выясненія столь крупныхъ расходовъ, выведенныхъ начальникомъ копей, я ознакомился съ матеріалами въ Управленіи жел. дор. Прежде всего, я нашелъ приложеніе къ журналу Совѣта Управленія дорогъ за № 544 bis отъ 7 марта 1909 г., особое мнѣніе представителя Государственнаго Контроля, полагавашаго болѣе выгоднымъ передать Анжерскую копь въ частныя руки, какъ убыточную для казны. По его мнѣнію, за 10 лѣтъ Анжерскія копи добыли 80 милл. пудовъ угля въ среднемъ, по цѣнѣ 6,32 к. за пудъ, но по мнѣнію означеннаго представителя контроля къ указанной суммѣ необходимо прибавить дополнительные расходы, связанные съ эксплуатацией угля, а именно:

1) ассигнованіе по раздѣлочнымъ вѣдомостямъ новыхъ расходовъ на улучшеніе копей на пудъ угля	1,32 коп.
2) содержаніе подъѣздныхъ путей	0,71 "
3) стоимость подвозки матеріаловъ для эксплуатации копей	0,25 "
4) пожарные убытки	0,20 "
5) плата за увѣчье рабочихъ	0,10 "
6) земскія и государственныя повинности и аренды вѣдръ, если бы дѣло состояло въ частномъ пользованіи	0,30 "
<hr/>	
Итого	2,88 коп.

а съ приведенной выше стоимостью на добычѣ 6,32 к., общая стоимость пуда Анжерскаго угля, по расчету представителя Государственнаго Контроля, равна $6,32 + 2,88 = 9,2$ коп.

По этому же вопросу управляющій коями инженеръ Епифановъ, особымъ мнѣніемъ отъ 6 марта 1909 г. по журналу за № 471, говоритъ, что къ средней стоимости пуда угля за 8-лѣтній періодъ, равной 6,52 к. на пудъ, слѣдуетъ прибавить:

1) на оборудованіе копей	0,5 коп.
2) по пункту б. смѣты	0,5 "
3) вознагражденіе за убитыхъ и раненыхъ	0,25 "
4) пожарные убытки	0,20 "
5) расходы по содержанію путей	0,30 "

6) расходы по амортизации при 12 · 15 мил. годовой добычѣ	0,60 коп.
7) 6 % на оборотный капиталъ въ 300.000 руб.	0,1 „
8) расходъ по подвозкѣ матеріаловъ	0,25 „
9) стоимость аренды вѣдръ	0,50 „

В с е г о 2,75 коп.

Слѣдовательно стоимость пуда угля будетъ равна 6,52 к. + 2,75 = 9,27 к., но кромѣ того, инженеръ Елифановъ прибавляетъ 0,25 к. на удорожаніе работъ отъ углубленія, появленія газовъ, усиленіе притока воды и т. д. и такимъ образомъ, общая стоимость пуда угля будетъ равна 9,25 к. за пудъ.

Изъ этого послѣдняго мы видимъ, что расчеты представителя Государственного Контроля и начальника копей совпадаютъ съ расчетами, произведенными начальникомъ дороги, какъ это усматривается изъ послѣдней графы сравнительной вѣдомости, представленной счетнымъ отдѣломъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Мнѣ неизвѣстно, какими матеріалами руководствовались какъ представитель Государственного Контроля, такъ и инженеръ Елифановъ, указывая на необходимость вводить въ смѣту расходы по улучшенію копей, при чемъ первый для этой цѣли назначаетъ 1,32 коп. на пудъ, а второй 0,5 коп.

По первому расчету при ежегодной добычѣ въ 15 милл. пудовъ необходимо каждый годъ расходовать 195.000 руб. на новыя устройства, а по второму 75.000 руб. и, кромѣ того, инженеръ Елифановъ вводитъ еще расходъ 0,6 коп. на пудъ на амортизацію. Если будетъ введена существующая въ промышленныхъ предпріятіяхъ амортизація, то всякіе расходы на новыя сооруженія должны итти въ погашеніе, а не въ ежегодную стоимость пуда угля. Расчетъ же представителя Государственного Контроля не выдерживаетъ критики, такъ какъ расходовать ежегодно капиталъ равный 20% годовой смѣты на улучшеніе копей представлялъ бы для каждого промышленнаго предпріятія серьезныя затрудненія и подобнаго рода смѣтные расходы, за исключеніемъ нѣкоторыхъ особыхъ случаевъ, когда въ этомъ есть настоящая необходимость, я лично не вступалъ.

Чтобы выяснитъ, какова должна быть стоимость пуда угля, при условіяхъ равнозначущихъ Анжерскимъ мѣсторожденіямъ, я черезъ правительственный горный надзоръ получилъ точныя данныя о стоимости пуда угля на частныхъ Сужденскихъ копахъ, находящихся въ разстояніи 3 версты отъ Анжерскихъ и разрабатывающихъ ту же свиту пластовъ.

Предметъ расхода.	1907 г.		1908 г.	
	Общія расходы.	На 1 п.	Общія расходы.	На 1 п.
1. Промысл. налогъ	7.050 р. — к.	0,0577 к.	10.000 р. — к.	0,0775 к.
2. Подесятин. подать	1.475 " — "	0,012 "	1.475 " — "	0,0114 "
3. Котельный сборъ .	550 " — "	0,0045 "	550 " — "	0,0042 "
4. Промыслов., при- казчиьи и др. свидѣтельства . .	2.197 " — "	0,018 "	2.275 " — "	0,0176 "
5. Попудный сборъ .	30.516 " 85 "	0,25 "	32.250 " — "	0,25 "
6. Страховка	2.560 " — "	0,02 "	2.600 " — "	0,02 "
7. Содержаніе вѣтки.	19.900 " — "	0,163 "	25.000 " — "	0,1945 "
Итого . .	64.248 р. 85 к.	0,5262 к.	74.150 р. — к.	0,5752 к.
8. Амортизація иму- щества:				
а) зданій 300.000 р.	60.000 р. — к.	0,4915 к.	71.000 р. — к.	0,5504 к.
1) . . 320.000 р.				
б) желѣзнодорож. вѣтки 120.000 р.				
2) . . 120.000 р.				
в) машины котлы, насосы 180.000 р.				
Всего . 600.000 р.				
Въ 1908 г. имущ. 710.000 р.				
9. Содерж. больницъ.	15.970 р. — к.	0,13 к.	25.800 р. — к.	0,200 к.
10. Уплачено рабоч.	431.642 " 87 "	3,5361 "	489.065 " 46 "	3,791 "
11. Уплачено служащ.	60.665 " 80 "	0,497 "	59.610 " 92 "	0,4621 "
12. Содержаніе помѣ- щеній рабочихъ .	49.364 " 99 "	0,400 "	43.660 " — "	0,3392 "
13. Развѣдка и ре- монтъ	21.830 " 14 "	0,1788 "	25.824 " — "	0,2001 "
14. Крѣпкіе матеріалы	38.562 " — "	0,3154 "	30.484 " — "	0,2363 "
Всего . .	742.284 р. — к.	6,08 к.	819.594 р 38 к.	6,36 к.

	1907 г.	1908 г.
	Продано угля	10.866.320 пуд.
Добыто	12.206.740 "	12.900.000 "
Выручено	878.114 р. 76 к.	1.060.665 р. 52 к
Чистая прибыль	878.114 р. 76 к.	1.060.665 р. 52 к.
	742.284 " — "	819.594. " 38 "
Прибыль въ рубляхъ . . .	135.830 р. — к.	241.071 р. — к.

По Томскому раскладочному присутствію 176.000 руб.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что, имѣя въ виду всѣ расходы, стоимость пуда угля не превышаетъ 6,36 к. за пудъ въ 1908 г. и 6,08 к. въ 1907 г. и, если мы изъ этой суммы вычтемъ расходы, которые Анжерскія копи не несутъ, то на Судженскихъ кояхъ стоимость пуда угля обходилась въ 1908 г. въ 6,36—0,57=5,75, а въ 1907 г. 6,08—0,57=5,51 коп.

Нужно при этомъ имѣть въ виду, что частное предпріятіе, какимъ является Судженское, показываетъ официально положеніе своихъ дѣлъ въ мѣнѣе благоприятномъ видѣ, чтобы тѣмъ понизить уплату налоговъ и даже при такихъ условіяхъ означенное предпріятіе дало чистаго дохода въ 1907 г.—135.000 руб., а въ 1908 г.—175.000 руб., хотя въ дѣйствительности за послѣдній годъ она дала 240.000 руб.

Для выясненія высокой стоимости угля на Анжерскихъ копяхъ я перейду къ ея разсмотрѣнію, рассчитывая ее на основаніи данныхъ, собранныхъ по моему указанію командированными въ помощь мнѣ чиновниками Управленія желѣзныхъ дорогъ. Хотя, по заявленію означенныхъ лицъ, отсутствіе надлежащихъ документовъ не дало имъ возможности выполнить работу съ надлежащей полнотой, но эти матеріалы дали мнѣ возможность произвести расцѣнку пуда угля по отдѣльнымъ статьямъ работъ и, такимъ образомъ, освѣтить до нѣкоторой степени вопросъ о произведенныхъ перерасходахъ.

Какъ видно изъ печатныхъ смѣтъ по Анжерскимъ копиямъ, на разработку угля въ 1907 г. было истрачено 1.008.716 руб., что, при добычѣ 16.501.000 п., на одинъ пудъ составляло 6.1130 коп., въ 1908 г. для той же цѣли испрашивались 1.081.482 руб. или на 1 пудъ, при проектированной добычѣ въ 18.000.000 руб., должно было надать 6,0082 коп., въ дѣйствительности же въ этомъ послѣднемъ году истрачено 1.529.801 р. 72 коп., а за вычетомъ за произведенныя новыя сооруженія 65.000 руб., расходъ собственно на добычу угля равенъ 1.464.801 руб. 72 коп. или на 1 пудъ, при добычѣ 19.893.102 пуд., онъ будетъ равенъ 7,324 к. Такимъ образомъ, стоимость добычи одного пуда угля превышаетъ смѣтные предположенія на 1,32 к. Чтобы выяснитъ, въ какихъ расходахъ произведены переплаты, мною составлена слѣдующая расцѣнка:

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЪ.	1907 г.		1908 г.	
	16.501.286 пуд.		19.839.102 пуд.	
	Сто- имость въ руб.	на пудъ въ коп.	Сто- имость въ руб.	на пудъ въ коп.
Проходка квершлаговъ	8860,26	0,0536	7051,65	0,0354
„ гезенковъ	1963,79	0,0119	1784,11	0,0089
„ и углубленіе шахты	5118,48	0,0310	5184,93	0,0260
„ „ шурфовъ	„	„	3157,86	0,0158
Нарѣзка цѣпиковъ и проводка параллельныхъ	106755,28	0,6469	105611,81	0,5309
Добыча угля (очистныя работы)	178912,35	1,0842	179279,99	0,9012
Прохожденіе штрековъ	31966,39	0,1937	37734,00	0,1896
Устройство камерныхъ	10858,85	0,0658	3433,63	0,0172
„ руднич. двора	„	„	43,68	0,0002
Закладка выработокъ	9494,35	0,0575	10056,24	0,0505

НАИМЕНОВАНИЕ РАБОТЪ	1907 г.		1908 г.	
	16.501,286 пуд.		19.839,102 пуд.	
	Сто- имость въ руб.	на пудъ въ коп.	Сто- имость. въ руб.	на пудъ въ коп.
Ремонтъ и очистка выработокъ	5616,34	0,3400	85917,22	0,4318
Устройство и ремонтъ люковъ и бремсберговъ	9011,02	0,0546	12891,62	0,0648
Устройство, содержаніе и ре- монтъ путей въ шахтахъ	5040,19	0,0305	11183,90	0,0562
Откатка угля и породы въ шах- тахъ	3198,61	0,0193	16894,12	0,0849
Подъемъ на поверхность	5057,68	0,0306	40664,20	0,2044
Устройство и ремонтъ эстакадъ и платформъ подъ ними	6440,17	0,0281	5937,85	0,0298
Устройство, содержаніе и ре- монтъ путей по поверхности	104,44	0,0006	1778,17	0,0089
Откатка угля и породы на по- верхности	8676,09	0,0525	23382,25	0,1175
Ремонтъ подвижного состава	286,07	0,0017	7217,24	0,0362
Водоотливъ	3759,05	0,0227	25127,62	0,1263
Ремонтъ и очистка зумфа	671,06	0,0040	2034,54	1,0102
Предохраненіе шахтъ отъ затоп- ленія	7079,00	0,0429	17352,25	0,0872
Вентиляція	1634,50	0,0099	6006,40	0,0301
Подвозка лѣса къ шахтамъ со- ченія крѣпей	15869,24	0,0961	29739,47	0,1495
Буровая развѣдка	306,67	0,0018	1826,92	0,0091
Маркшейдерскія работы	—	—	2345,01	0,0117
Надзоръ	—	—	37531,99	0,1886
Лѣсные матеріалы	75324,68	0,4564	261060,91	1,3123
	550704,56	3,3363	942229,58	4,7352

Если мы обратимся къ послѣдней строчкѣ приведенной таблицы, то увидимъ, что хотя добыча въ 1908 г. угля увеличилась, по сравненію съ 1907 г. на 3.000.000 пудовъ, но расходъ, связанный непосредственно съ крѣпленіемъ увеличился болѣе, чѣмъ въ три раза и никакихъ для этого объясненій нельзя найти. Подсчитывая перерасходъ на крѣпленіе, мы видимъ, что дѣйствительная стоимость его на 1 п. угля, считая матеріалъ и рабочія руки въ 1908 г. равна 1,4618 к. по смѣтѣ же на тотъ же годъ предполагалось израсходовать 0,5278 к., такимъ образомъ, перерасходъ по крѣпленію на 1 пудъ равенъ 0,9340 к., что при добычѣ 19.893.102 п. выразится суммой около 186.000 р. Если этотъ перерасходъ на 1 пудъ угля равный 0,932 к. вычесть изъ дѣйствительной его стоимости, то получимъ 7,324—0,932=6,392 коп., т. е. цѣну близко подходящую предполагаемой по смѣтѣ. По объясненію инженера Епифанова этотъ перерасходъ является результатомъ высокихъ цѣнъ, которыми матеріальная служба фактурируетъ доставленный ею лѣсъ.

Въ виду этого, я сдѣлала подсчетъ стоимости пуда крѣпленія на основаніи собранныхъ мѣрою на мѣстѣ данныхъ. Какъ

известно, по смѣтѣ 1908 года добыто 19.893.102 пуд., но для простоты расчета я округляю эту цифру и принимаю производительность копей равною 20.000.000 пуд. Принимая во вниманіе, что съ одной квадратной сажени пласта получается 500 пуд. угля, для добычи 20.000.000 пудовъ понадобится выработать 40.000 кв. саж. Для крѣпленія одной кв. саж. понадобится одинъ рабочій день, считая по 1 р. 40 к. въ день, слѣдовательно, для крѣпленія 40.000 кв. саж. необходимо 40.000 поденницъ или расходъ на рабочія руки выразится суммой 56.000 руб. Лѣса пихтового сухостойнаго потребуется на 1 кв. саж. 5 рамъ или 15 саженныхъ 3 вершковыхъ стоекъ, что, при 40.000 кв. с., составитъ 60.000 погонныхъ саженей стоекъ, считая по 12 коп. за сажень, общая сумма на стойки составитъ 72.000 руб. Для затяжекъ по 3 клѣточника, длинной въ 2 арш. 2 вер. на квадратную сажень, стоимостью каждый клѣточникъ по 2,75 к. на 40.000 кв. саж. понадобится 120.000 клѣточниковъ, всего $120.000 \times 2,75 = 3.300$ руб. Крѣпленіе костровой крѣпи (неизвестно почему на Анжерскихъ копяхъ это крѣпленіе называется закладкой). На кв. саж. необходимо поставить по одной клѣткѣ съ платой за нее по 35 коп., слѣдовательно, установка 40 клѣтокъ обойдется рабочими руками 14.000 руб., на каждую клѣтку идетъ 20 шт. клѣточника размѣромъ 2 арш. на 2 вер., стоимостью по 2,75 коп., слѣдовательно, на 40.000 кв. саж. идетъ 80.000 клѣточниковъ, стоимостью въ $2,75 \times 800.000$ равной 22.000 руб. Такимъ образомъ на основаніи приведеннаго расчета общая стоимость крѣпленія должна слагаться изъ $56.000 + 72.000 + 3.300 + 14.000 + 22.000 = 167.300$ или на пудъ угля 0,8365 коп., обошлось же, какъ сказано выше, крѣпленіе по 1,4618 коп. на пудъ или на 0,6253 коп. больше, на основаніи собранныхъ на мѣстѣ данныхъ. Нужно имѣть въ виду, что въ моемъ расчетѣ я принимаю установку клѣтей на всей выработанной площади, тогда какъ въ дѣйствительности они располагаются въ мѣстахъ, гдѣ особенно сильное давленіе, а поэтому дѣйствительный расходъ на крѣпленіе долженъ быть менѣе исчисленнаго. Эти послѣдніе подсчеты приводятъ меня къ заключенію, что перерасходъ на крѣпленіе въ суммѣ 125.060 руб. не можетъ быть оправданъ никакими фактическими данными, такъ какъ онъ выведенъ на основаніи матеріаловъ, собранныхъ на мѣстахъ и не могущихъ быть опровергнутыми.

Отсутствіе надзора за лѣсными складами вследствие ихъ разбросанности, плохой учетъ расходуемаго лѣса давали, несомнѣнно, широкую свободу для различныхъ злоупотребленій, вызвавшихъ такую громадную потерю въ расходахъ на крѣпленіе. Если мы обратимся къ составу служащихъ (см. прилагаемую таблицу), то увидимъ, что число ихъ значительно превышаетъ нормальныя требованія правилами надзора, такъ въ шахтѣ № 6

при общемъ числѣ рабочихъ, равномъ 752, надзоръ состоитъ изъ 31 десятника и 3-хъ штейгеровъ при 25.000 пудовъ суточной добычи угля. Такимъ образомъ, на одного десятника приходится 25 рабочихъ, что при отсутствіи въ копяхъ рудничнаго газа нужно признать болѣе чѣмъ достаточнымъ, въ особенности если принять во вниманіе, что на этой шахтѣ имѣются еще три штейгера, т. е. три лица съ технической подготовкой и одинъ горный инженеръ. Какъ видно изъ той же таблицы, на другихъ шахтахъ надзоръ настолько же достаточенъ, какъ и въ шахтѣ № 6 и поэтому считаю организацію контроля за расходующимъ матеріаломъ исполнѣ исполнимой, почему отсутствіе ея есть прямой недостатокъ надзора со стороны рудничной администраціи

Заключеніе.

Ознакомленіе съ положеніемъ Анжерскихъ копей приводитъ меня къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Запасы угля въ Анжерскихъ мѣсторожденіяхъ обезпечиваютъ существованіе копей на многіе десятки лѣтъ.

2) Способъ разработки многими шахтами находятъ себѣ оправданіе въ малой развѣданности угольнаго мѣсторожденія и экстренной надобности въ углѣ. При современномъ положеніи дѣла необходимо стремиться, избѣгая большихъ затратъ, къ централизаціи работъ, благодаря чему возможно будетъ сократить многіе нынѣ существующіе непроизводительные расходы, установить лучшій надзоръ за правильностью всѣхъ работъ, но, принимая во вниманіе серьезность выполнения этой новой задачи, я поручилъ мѣстнымъ инженерамъ составить, по даннымъ мною имъ указаніямъ, проектъ централизаціи работъ, стремясь къ этой цѣли, использовать одну изъ нынѣ дѣйствующихъ наиболѣе глубокихъ шахтъ.

3) Подземная разработка мѣсторожденія угля безъ оставленія у поверхности предохранительныхъ цѣликовъ, является нарушеніемъ элементарныхъ требованій горной техники и это обстоятельство въ связи съ разработкой обрушеніемъ кровли, способствовало усиленію притока поверхностныхъ водъ въ рудники, благодаря чему постоянная борьба съ водоотливомъ представляетъ серьезныя затрудненія, уничтожить же этотъ недостатокъ въ настоящее время не представляется возможнымъ.

4) Всѣ поверхностныя рудничныя сооруженія за исключеніемъ электрической станціи, какъ я уже говорилъ, деревянныя, требующія постоянного ремонта и бдительнаго надзора въ пожарномъ отношеніи, что нужно всегда имѣть въ виду во избѣжаніе катастрофъ, влекущихъ за собою массовую гибель рабочихъ.

5) Правильно устроенныхъ сортировочныхъ приспособленийъ на Анжерскихъ копейхъ не имѣется и этотъ вопросъ долженъ быть возбужденъ при рѣшеніи вопроса о централизаціи работъ, когда устройство центральной сортировочной фабрики въ значительной степени упростится.

6) Приведенныя въ подсчетѣ данныя ясно показываютъ, что стоимость добычи угля высока на Анжерскихъ копейхъ, вмѣстѣ съ тѣмъ доказано фактическимъ матеріаломъ Судженскихъ копей, въ какой мѣрѣ, при правильной постановкѣ дѣла, можно удешевить добычу угля. Я подтвердилъ вышеприведенными подсчетами (поскольку это представилось возможнымъ на основаніи имѣющихся документовъ) наиболѣе крупный перерасходъ на добычу и этотъ примѣръ ярко свидѣтельствуетъ о томъ, какъ плохо ведется на Анжерскихъ копейхъ учетъ расходующихся матеріаловъ. Изъ ознакомленія на мѣстѣ съ системой расхода этихъ послѣднихъ видно, что матеріалы расходовались не по документамъ, засвидѣтельствованнымъ лицами, руководящими работами, а тѣми, которыя отвѣтственной роли на копейхъ не играютъ.

Поэтому перерасходъ матеріаловъ является совершенно естественнымъ.

На подлинномъ
резолуція Г. Министра
Путей Сообщенія:

„Макін“.

Вѣрно: за дѣло
производителя Ю.
Лабановскій.

Никакому сомнѣнію не подлежитъ, что на горныя работы списано масса лѣса, упущаго на дѣли, ничего общаго не имѣющія съ горными работами. Эта система проводилась и по всемъ другимъ матеріаламъ, но въ виду мелкихъ перерасходовъ подсчитывать ихъ по отдѣльнымъ частямъ не представляется возможнымъ.

Въ виду этого должно быть вмѣнено рудничной администраціи въ обязанность, чтобы матеріалы отпускались не иначе, какъ по требованіямъ, засвидѣтельствованнымъ горными работами, какими на Анжерскихъ копейхъ являются помощники начальника копей. Такъ какъ въ послѣднее время по распоряженію начальника дороги приведены въ наличность имѣющіеся на копейхъ матеріалы, то учетъ ихъ по указанному способу не представляетъ никакихъ затрудненій, если въ складахъ и магазинахъ будетъ принята система записей отпускаемыхъ матеріаловъ согласно существующимъ вообще на этотъ предметъ правиламъ, извѣстнымъ инженерамъ Анжерскихъ копей. Все мѣры подземныхъ работъ должны производиться завѣдывающими горными работами и ни одинъ документъ, поступающій изъ копей въ главную контору не можетъ быть оплачиваемъ, если на немъ нѣтъ надписи того завѣдывающаго работами, изъ копей котораго онъ поступаетъ. Фактический контроль, на обязанности котораго лежала не только провѣрка работъ, но и удостовѣреніе ея на документахъ, какъ видно изъ дѣлъ Анжерскихъ копей, указанныхъ выше обязанностей не исполнялъ, что представляется

На подлинномъ
резолуція Г. Министра
Путей Сообщенія:

„Необходимо сообщить государственному контролеру“.

Вѣрно: за дѣло
производителя Ю.
Лабановскій.

понятнымъ, если принять во вниманіе разбросанность работъ и частыя ихъ пріемки. При такихъ условіяхъ и томъ незначительномъ вознагражденіи, которое она на копейкахъ получаетъ, имѣть добросовѣстнаго и исполнительнаго контролера невозможно, на что слѣдовало бы обратить вниманіе государственнаго контролера, такъ какъ суммы, расходуемыя на угольное предпріятіе достигаютъ крупныхъ размѣровъ. Всѣ эти обстоятельства въ связи съ тѣмъ, что среди состава рудничной администраціи царилъ полное разногласіе, а главное отсутствіе лица или учрежденія, знакомаго съ горнымъ дѣломъ для контроля составляемыхъ смѣтъ и періодической повѣрки ея примѣненія на мѣстѣ поставили начальника копей и всю рудничную администрацію въ независимое и безконтрольное положеніе, сдѣлавъ ихъ, такимъ образомъ, какъ бы владѣльцами предпріятія.

7) Если казенное Сучанское предпріятіе, расположенное совершенно въ глухой мѣстности, добываетъ коксующійся уголь по 6,85 коп. за пудъ, считая всѣ расходы и Джалайнарское предпріятіе Восточно-Китайской ж. д., ведущее постоянно дорогостоящую борьбу съ подземными пожарами и громаднымъ притокомъ воды, получаетъ уголь по 7,5 коп., то представляется исполнѣ понятною добыча угля на Судженскихъ, а слѣдовательные, и Анжерскихъ копяхъ по 6,5 коп. за пудъ.

8) Соображенія, приведенныя представителями Государственнаго Контроля и инженера Елифанова въ защиту передачи копей въ частныя руки, нужно признать необоснованными. Идя ихъ путемъ, можно вывести стоимость пуда угля по личному желанію. Дѣйствительно, произведя расцѣнку угля, представитель контроля ассигнуетъ на новыя работы ежегодно по 1,3 к. на пудъ, инж. Елифановъ по журналу совѣта управленія дороги, для той же цѣли назначаетъ ежегодно по 0,5 коп., а въ сравнительной вѣдомости стоимости пуда Анжерскаго угля онъ для той же цѣли назначаетъ 1,57 к. Все это представляется исполнѣ понятнымъ, такъ какъ въ ежегодныхъ сооруженіяхъ нѣтъ никакой надобности, а разъ кто-нибудь задается, не имѣя для этого фактическихъ данныхъ, цѣлью опредѣлить сумму на новыя работы, то и приходится ихъ брать по личному усмотрѣнію, почему и получаются такія рѣзко различающіяся цифры у лицъ преслѣдующихъ одну и ту же цѣль, какія мы всѣ встрѣчаемъ у представители контроля и инженера Елифанова. Если бы Анжерскія копи не находились въ невыгодныхъ условіяхъ, т. е. не были бы единственнымъ связующимъ путемъ Европейской Россіи съ Дальнимъ Востокомъ, то разсужденія упомянутыхъ лицъ могли бы имѣть значеніе, въ настоящемъ же положеніи копи имѣютъ государственное значеніе и могутъ служить регулирующимъ элементомъ для анкетировъ частныхъ углепромышленниковъ. Устройство Сучанскаго предпріятія было вызвано

заявленіємъ государственнаго контроля, указывавшаго еще въ 1900 году, что казна переплачиваетъ на Дальнемъ Востокѣ свыше милліона рублей за иностранный уголь, а какія переплаты были произведены за тотъ же уголь во время Японской войны, когда приходилось платить за пудъ угля около 1 рубля, я думаю нелегко и подсчитать, что не имѣло бы мѣста при наличіи своихъ копей. Цѣли государственныя требуютъ зачастую и жертвы со стороны государства и въ разсматриваемомъ нами случаѣ казна должна смотрѣть на Анжерскія копи, какъ на предпріятіе, могущее оказать не мало услугъ на случай необходимости усиленнаго движенія на востокъ и тѣмъ ослабить аппетиты частныхъ лицъ, на добродушіе которыхъ нельзя рассчитывать. Задаваясь такою государственною цѣлью, нужно, однако, дружными усилиями принять мѣры къ удешевленію стоимости угля, что легко выполнимо если принять необходимыя и далеко не сложныя мѣры.

9) Начальнику копей должно быть вмѣнено въ обязанность составленіе смѣтъ на основаніи смѣтныхъ соображеній инженеровъ, завѣдывающихъ шахтами по прилагаемымъ при этомъ образцамъ, составленнымъ инженеромъ Карпинскимъ, при чемъ на маркшейдерское бюро должна быть возложена провѣрка выработанныхъ площадей угля и исчисленіе его потерь при добычѣ съ цѣлью опредѣленія правильнаго веденія работъ.

10) Осмотръ жилыхъ для рабочихъ помѣщеній показалъ, что они содержатся въ исправности, но количество ихъ недостаточно для помѣщенія необходимаго для горныхъ работъ числа рабочихъ. Такъ имѣются помѣщенія, гдѣ проживаютъ 17 человѣкъ, вмѣсто 3—4. Такія ненормальныя условія не могутъ быть терпимы.

11) Больница и врачебный персоналъ производятъ выгодное впечатлѣніе. Въ послѣднее время она расширена и имѣетъ отдѣльно устроенное заразное отдѣленіе. По заявленію врача, въ случаяхъ трудныхъ операцій, приходится прибѣгать къ помощи желѣзнодорожныхъ врачей и больницы, что въ экстренныхъ случаяхъ представляетъ серьезныя неудобства.

и 12) Близкое мое знакомство съ горнымъ дѣломъ Восточно-Китайской ж. д. и послѣднія изслѣдованія Анжерскаго предпріятія приводятъ меня къ заключенію, что въ интересахъ дѣла правильнѣе было бы освободить горное дѣло отъ полученія матеріаловъ черезъ матеріальную сл. и исполненіе различныхъ работъ службой ремонта пути за исключеніемъ желѣзнодорожныхъ сооружений. Такая система, несомнѣнно, дастъ выгоду горному предпріятію и лишитъ возможности дѣлать, какъ это практикуется теперь, ссылки на неаккуратную и дорогую поставку матеріаловъ, а также производство работъ по высокимъ цѣнамъ. При наличіи же правильно поставленнаго фактическаго

На подлинномъ
резолуція Г. Шни
стра Путей Сообше-
нія.

„Заслуживаетъ
вниманія“.

Вѣрно: за дѣло-
производителя Ю.
Лобановскій.

контроля, подчиненнаго желѣзнодорожному контролю управленія дороги и съ этой стороны интересы казны будутъ ограждены.

Подлинный за надлежащею подписью.

6 октября 1909 г.

ШАХТА № 6.

За 13 августа числилось:

рабочихъ на шахтѣ въ сутки 752 чел.,
десятниковъ 31 "

Оклады жалованія: 8 человекъ по 45 руб. — коп.

10 " " 40 " — "

10 " " 35 " — "

1 " " 1 " 10 " поденно.

1 " " 1 " — " "

Добыто угля за сутки 24840 пуд.

Работы производятся въ три смѣны.

ШАХТА № 11.

За 13 августа 1909 г.:

рабочихъ на шахтѣ въ сутки 52 чел.,

десятниковъ 2 "

Окладное жалованіе: 1 чел. по 35 руб. — коп.

1 " " 1 " 10 " поденно.

Добыто угля за сутки 3024 пуд.

Табельщики шахты № 6 и № 11 4 чел.

Окладъ жалованья: 2 чел. по 35 руб.

2 " " 30 "

Штейгера: Баронъ Аминовъ, Эрикъ Ивановичъ 100 руб.,

Шахта № 6. Ляпинъ, Ефимъ Аверьяновичъ . . 150 "

Дубакинъ, Иванъ Антоновичъ . . . 100 "

Быковъ, Дмитрій Семеловичъ . . . 75 "

Шахта № 11 и 12. Полѣхинъ, Филиппъ Дмитріевичъ . 75 "

ШАХТА № 12.

Рабочихъ на шахтѣ въ сутки 55 чел.,
 десятниковъ 3 .

Окладъ жалованья: 2 чел. по 40 руб. (изъ нихъ 1 также табель
 щикъ).

1 " . 35 "

Добыто угля за сутки 3548 пуд.

Подлинная за надлежащею подписью.

ДОКЛАДЪ

оь осмотрѣ Анжерскихъ каменноугольныхъ копей горнаго инженера Сергѣя Оводенно.

По распоряженію Его Превосходительства господина начальника Томскаго горнаго управленія мною произведенъ былъ сборъ хода горныхъ работъ на Анжерской казенной каменноугольной копи для опредѣленія, насколько работы на копи ведутся правильно и насколько принятый нынѣ планъ производства работъ соответствуетъ правильной (не хищнической) выработкѣ угля.

Прибывъ на Анжерскую копи 8-го сего апрѣля, я немедленно приступилъ къ исполненію возложеннаго на меня порученія.

Для того, чтобы составить себѣ о положеніи горныхъ работъ копи самостоятельное и вѣрное представленіе, я осмотрѣлъ всѣ добывающія уголь шахты копи, т. е. шахты №№ 6, 9/10, 2 и 12. Въ каждой изъ нихъ я осмотрѣлъ всѣ основные штреки—до ихъ забоевъ, многіе параллельные и вентиляціон. штреки и вентиляціон. и люковыя печи; почти всѣ очистные забои, всѣ работающіе забои подготовленныхъ работъ; кромѣ того, я осматривалъ вездѣ подъемныя машины и насосы.

При обходѣ шахтъ на каждой шахтѣ меня сопровождали завѣдывающій шахтой штейгеръ и дежурный горный десятникъ.

Съ другой стороны—администрація копи предоставила въ мое распоряженіе всѣ необходимые матеріалы (планы и пр.).

I. Предварительный очеркъ.

Анжерская копи должна добывать ежегодно 16.000.000 пудовъ угля.

Въ настоящее время уголь на копи добывается шахтами: №№ 6, 9/10, 2 и 12.

Шахты №№ 6, 2 и 12 ведутъ очистную добычу; подготовительныя работы производятся въ шахтѣ № 9—10 и отчасти въ ш. № 6, предстоятъ подготовительныя работы на шахтахъ № 14 (оборудована и углубляется до угля) и № 1 (глубиной въ 67 саж. дошла до угля).

По мѣрѣ истощенія запасовъ угля въ шахтахъ №№ 6, 2

и 12—очистная добыча будет переходить къ шахтѣ № 9—10 и затѣмъ № 14.

Ко времени истощенія запасовъ угля и въ этихъ шахтахъ будетъ подготовляться къ очистной добычѣ шахта № 1.

Таковъ—въ общихъ чертахъ—планъ работъ на кони при-мѣрно лѣтъ на пять впередъ.

Въ настоящее время добыча угля распределяется по шахтамъ слѣдующимъ образомъ (данныя за 1909 годъ).

Шахта № 6	10.520.716 пуд.
„ № 9—10.	1.041.548 „
„ № 2	2.581.336 „
„ № 12	1.320.379 „
<hr/>	
Итого	15.463.979 пуд.

Кромѣ того, въ 1909 г. было добыто ш. № I—216 пуд. и № II—1.305.523 пуд.

II. Описание отдельныхъ шахтъ.

1. Шахта № 6.

Глубина шахты—46 саж.; подъемъ паровой; клѣтъ двухъ-этажная по 1 вагону въ этажѣ; вагончики желѣзные, вмѣстимостью въ 24 пуда угля *).

Квершлагъ шахты пересекаетъ 3 пласта: „Сосѣдь“ или № 2, пласть № 3 и пласть № 4.

Паденіе этихъ пластовъ очень разнообразное отъ 14° до почти вертикальнаго; преобладающее паденіе 20—25°.

A. Восточный районъ шахты № 6.

а) Пласть „Сосѣдь“.

Мощность ея—около 0,70 саж.; производительность 1 кв. саж.—560 пуд.

Работы на обоихъ крыльяхъ исключительно очистныя.

Очистная добыча ведется узкими (около 1 саж.) заходками, которые крѣнятся дверными окладами (0,30—0,50 саж. другъ отъ друга) съ затяжной кровли **).

*) Въ новыхъ шахтахъ (№ 14 и № 1) при конной откаткѣ нужно перейти къ большимъ вагонамъ—до 35 пудовъ.

**) Въ очистныхъ работахъ на каждомъ штрекѣ можно помѣстить не болѣе 4—6 забойщиковъ; производ. каждого—10 вагончиковъ—200—300 пуд.

Выработанные пространства крѣпятся клѣтками (на 1 кв. саж. приходится примѣрно 1 клѣтка изъ 2 арш. лѣса), 2-хъ путевые основные штреки, размѣрами въ 1,20—1,10 саж. (здѣсь и дальше размѣры штрековъ показаны въ свѣту—т. е. свободное сѣченіе; первая цифра означаетъ горизонтальные, вторая—вертикальные размѣры); закрѣплены сплошными дверными окладами съ средними подхватами (см. листъ чертежей фиг. 1 Р *); кровля и бока выработокъ подвергиваются затяжкамъ.

Промежуточные штреки и печи (размѣры 0,80×высота на пласту **) закрѣплены подобно основнымъ штрекамъ.

б) Пласть № 3.

Мощность его около 0,60 саж.; производительность 1 кв. саж. 480 пуд.

Работы на этомъ пластвѣ—исключительно очистныя—производятся только на южномъ крылѣ; на сѣверномъ крылѣ работы пока остановлены, чтобы не обрушить работъ выше лежащаго пласта „Сосѣдь“.

Основные штреки однопутевые (0,80×0,80 с.) крѣпленіе ихъ, а равно и всѣхъ подготовительныхъ и очистныхъ работъ то же, что и на пластвѣ „Сосѣдь“.

в) Пласть № 4.

Мощность его—1,00 саж.; производ. 1 кв. саж.—800 пуд.

Работы на обоихъ крыльяхъ, исключительно, очистныя.

Размѣры и крѣпленіе выработокъ то же, что и на пластвѣ „Сосѣдь“.

В. Западный районъ шахты № 6.

Основные штреки пластовъ № 3, 4 и „Сосѣдь“ закрѣплены сплошными дверными окладами съ „подушками“ (см. листъ чертежей фиг. 2 Р).

Размѣры и способъ крѣпленія остальныхъ выработокъ то же, что на соответственныхъ пластахъ восточнаго района:

а) пласть „Сосѣдь“ и

б) пласть № 3.

На южныхъ крыльяхъ этихъ пластовъ очистная добыча;

*) Схематическіе чертежи крѣпей приложены на отдѣльномъ листѣ въ концѣ настоящаго доклада.

**) Т. е. въ зависимости отъ мощности пласта въ данномъ мѣстѣ.

сѣверныя крылья, ограниченные цѣпками для ж. дороги, невелики и уже выработаны.

в) Пласть № 4.

Приходится дѣлать новый квершлагъ и ведутся коренные штреки.

С. Вентиляція шахты № 6.

Сѣверныя крылья всѣхъ трехъ пластовъ восточнаго района ш. № 6 обслуживаются электрическимъ вентиляторомъ. На остальныхъ выработкахъ вентиляція естественная.

Д. Откатка.

Уголь съ верхнихъ горизонтовъ по люковымъ печамъ (въ нихъ устроены желѣзные люки, по коимъ уголь движется собственнымъ вѣсомъ, а въ болѣе пологихъ печахъ—человѣческой силой) скатывается въ промежуточные штреки, гдѣ принимается въ деревянные вагоны, вновь пересыпается въ люки и т. д., пока не достигнетъ основного штрека, гдѣ уголь принимается въ желѣзные вагончики, которые доставляются ручной откаткой въ шахты.

Нельзя не пожалѣть, что на первыхъ же порахъ существованія шахты № 6 была принята система работы, при которой такой способъ откатки сдѣлался неизбежнымъ.

Описанный путь угля бываетъ иногда очень длиннымъ; уголь перегружается изъ люка въ вагончики и обратно нѣсколько разъ, измельчается, грязнится и теряется. Такъ какъ шахта берется „на заваль“, то указанные недостатки нужно считать неустраняемыми. Надо думать, что въ новыхъ шахтахъ (№ 14 и № 1) будетъ примѣнена болѣе подходящая система работъ.

Е. Кровля и почва; водоотливъ.

Кровля и почва всѣхъ пластовъ шахты № 6—очень слабые глинистые сланцы. Только сплошная, изъ толстаго (до 8 вершковъ) сосноваго лѣса, крѣпъ на подобіе показанной на фиг. 2 на листѣ чертежей, можетъ поддерживать выработки въ порядкѣ; но, несмотря на такую крѣпъ, кровля—осѣдлая—вдавливаетъ оклады въ почву; съ своей стороны почва выпучивается (поддувается) и въ

результатъ сѣченіе выработки суживается и крѣпь, не выдерживая давленія, ломается.

Приходится производить не только частый ремонтъ крѣпи, но и подрывку кровли и почвы.

Въ выработкахъ шахты много воды, которая идетъ изъ почвы и кровли; шахта оборудована 2 электрическими и двумя водоемными насосами.

Г. Запасы угля шахты № 6, подготовленнаго къ 1 апрѣля 1910 г.

Восточный районъ.		Западный районъ.	
Пласть № 2:			
южное крыло .	2810 кв. саж.	южное крыло .	1500 кв. саж.
сѣверное „ .	2070 „ „	сѣверное „ .	0 „ „
<hr/>		<hr/>	
Итого . 6380 кв. саж. или ×		560 п.=3.572. 800 п.	
Пласть № 3:			
южное крыло .	3200 кв. саж.	южное крыло .	2700 кв. саж.
сѣверное „ .	1420 „ „	сѣверное „ .	0 „ „
<hr/>		<hr/>	
Итого . 7320 кв. саж. или ×		480 п.=3.513.600 п.	
Пласть № 4:			
южное крыло .	10740 кв. саж.	южное крыло .	0 кв. саж.
сѣверное „ .	3570 „ „	сѣверное „ .	0 „ „
<hr/>		<hr/>	
Итого . 14310 кв. саж. или ×		800 п.=11.448.000 п.	
<hr/>		<hr/>	
А всего		18.534.400 п.	

2) Шахта № 9—10.

Здѣсь собственно двѣ шахты № 9 и № 10; въ настоящее время подъемъ угля и людей совершается только по шахтѣ № 10; шахта № 9, впредь до дальнѣйшаго развитія горныхъ работъ, не дѣйствуетъ.

Глубина шахты № 10 (и № 9)—37½ саж.; подъемъ электрической; клѣть одностаяжная на 1 вагонъ; вагончики желѣзные вмѣстимостью въ 24 пуда.

Квершлагъ шахты № 10 пересѣкаетъ 4 пласта: „Сосѣдь“, №№ 3, 4 и 1.

Въ пластахъ № 4 и № 1 начаты подготовительныя работы;

въ настоящее время эти работы приостановлены и работают только пласты № 3 и „Сосѣдъ“; въ дальнѣйшемъ мы разсматриваемъ работы только этихъ пластовъ.

а) Пласть „Сосѣдъ“.

Мощность—0,70 саж.; паденіе—12°—35°.

Работы на обѣихъ крыльяхъ (южномъ и сѣверномъ), только подготовительныя. Однопутевые основные штреки размѣрами $\frac{0,60}{0,90} \times 1$ с. закрѣплены сплошными дверными окладами съ „подушками“—на югъ, а на сѣверъ сплошные дверные оклады безъ подушекъ. Параллельные штреки: $\frac{0,50}{0,80} \times 0,90$ закрѣплены: на югъ—спл. дверн. оклады съ подушками; на сѣверъ—спл. дверн. оклады безъ подушекъ, но съ распорами (R—фиг. 3).

Вентиляціонные штреки $\frac{0,50}{0,80} \times 0,90$ —закрѣплены: на югъ—сплош. дверн. окладами съ подушками и стропильными подхватами (фиг. 4 и 5); на сѣверъ сплош. дверн. оклады съ распорами.

Печи люковыя $\frac{0,80}{0,90}$ —выс. по пласту; крѣпленіе—сплош. дверн. оклады съ подушками и средними подхватами („ремонтны“).

Печи вентиляціонныя $\frac{0,50}{0,60} \times$ выс. по пл.; крѣплены сплош. дверн. окладами.

Кровля пласта—глинистые сланцы; почва—песчаникъ, иногда настолько крѣпкій, что его проходятъ динамитомъ; съ теченіемъ времени песчаникъ отмыкаетъ, ослабѣваетъ и почву навѣваетъ вспучивать. Скорость прохожденія подгот. работъ:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| 1) основн. штреки | 12—25 саж. въ мѣсяць, |
| 2) параллельные | 20—30 „ „ „ |
| 3) печи | до 25 „ „ „ |

б) Пласть № 3.

Мощность—0,60 саж.; паденіе—12—35°. Работы на обѣихъ крыльяхъ (ю и с) исключительно подготовительныя. Размѣры и крѣпленіе штрековъ то же, что на „Сосѣдѣ“.

Кровля—глинистые сланцы;—почва—углистые, иногда глинистые сланцы.

Вентиляція ш. № 9—10.

Въ настоящее время естественная; весной и осенью, когда вентиляція ухудшается, шахта обслуживается электрическимъ вентиляторомъ.

Въ день осмотра работъ во всѣхъ забояхъ и штрекахъ пластовъ № 3 и „Сосѣдь“ вентиляція была хорошая.

На пласту № 3 у 5-й печи южнаго основ. штрека слышенъ довольно сильный запахъ сѣрводорода (что нужно, вѣроятно, поставить въ связь съ мѣстнымъ нарушеніемъ породъ).

Водоотливъ.

Выработки въ общемъ мокрыя; вода изъ кровли и почвы; шахта обслуживается 2 электрическими и 1 паровымъ насосами (работаетъ всегда 1); къ сожалѣнію прекрасные насосы помѣщены въ деревянной камерѣ; нужно надѣяться, что въ новыхъ шахтахъ (№ 14 и № 1) насосы будутъ находиться въ камерахъ, крѣплен. камнемъ.

Запасы угля шахты № 9—10, подготовленнаго къ 1 апрѣля 1910 г.

(Границей—верхней—поля, здѣсь взята линія, отстоящая на 15 саж. выше—по возстанію 2-го откат. штрека).

1) Пласть „Сосѣдь“:

южное крыло . . .	11.000 кв. саж.
сѣверное „	8.500 „ „

Итого . 19.500 кв. саж. $\times 560 = 10.920.000$ п.

2) Пласть № 3:

южное крыло . . .	7.680 кв. саж.
сѣверное „	7.600 „ „

Итого . 15.280 кв. саж. $\times 480 = 7.334.400$ п.

А всего 18.254.400 п.

3. Шахта № 2.

Шахта вырабатывается; весь запас угля въ ней около 5 мил. пудовъ, изъ котораго въ данный моментъ подготовлено и можетъ быть вынута около 2 мил. пудовъ.

Мною осмотрѣны только наклонъ, часть основного штрека и параллельнаго, нѣсколько печей и въ 2-хъ мѣстахъ—очистныя работы. Глубина шахты—32 саж.; подъемъ паровой; клѣть одноэтажная на 1 вагонъ; желѣзный вагончикъ вмѣстимостью въ 24 пуда.

Шахта работаетъ при помощи наклонна длиною въ 31 с. и оборудованнаго электрической лебедкой;—пласть № 1, мощностью въ 0,75—3 саж. и съ паденіемъ 8—45°.

Основной штрекъ (на горизонтѣ 45 саж.) и 2-й южный (верхній) штрекъ имѣютъ размѣры $\frac{0,90}{1,10} \times 1,00$ саж.; крѣплены сплошн. дверн. окладами со строп. подхватами (фиг. 4). Очистная добыча ведется: на крайней юж. границѣ — въ старыхъ столбахъ у Теребиловскаго шурфа; на крайней зап. границѣ въ старыхъ столбахъ у Новиковскаго шурфа; во 2-й печи осн. южнаго штрека.

Очистная добыча ведется заходками; тамъ, гдѣ пласть утолщается до 3-хъ саж., примѣняется поперечная выемка горизонтальными слоями. Основной штрекъ на западн. границѣ капитально ремонтируется (производятся почти новыя подготовительныя работы).

Почва и кровля—слаб. глинистыя сланцы. Выработка очень мокрая. На шахтѣ имѣется 2 паровыхъ насоса.

4. Шахта № 12.

Глубина шахты—24 саж., подъемъ электрическій, клѣть одноэтажная на 1 вагонъ; вагончики желѣзные, вмѣстимостью въ 24 пуда.

Шахта работаетъ пласты: „Сосѣдь“, № 3 и № 4. Мощность пластовъ—какъ и въ другихъ шахтахъ; паденіе 15—50°.

На западныхъ крыльяхъ пластовъ „Сосѣдь“ № 3 производится въ небольшихъ размѣрахъ очистная работа; восточныя крылья этихъ 2-хъ пластовъ и оба крыла пл. № 4 подготовлены, но къ очистной добычѣ на нихъ еще не приступали (основной вост. штрекъ пл. № 4 закрѣпленъ клѣтами и пройти въ него я не могъ).

Почва и кровля пластовъ—довольно слабая глинистая (въ почвѣ „Сосѣдь“—песчанистыя сланцы).

Основные штреки: $\frac{0,80-0,90}{1,00-1,10} \times 12,10$ крѣплены сплошными дверными окладами—иногда со строп. подъ типъ фиг. 2, обыкновенно же типа фиг. 6 (см. листъ чертежей).

Вентиляціонные и параллельные штреки: $\frac{0,60}{0,80} \times 0,80 - 1,00$ саж., крѣплены сплош. дверн. окладами на подушкахъ. Печи $\frac{0,80}{0,90} \times$ выс. по пласту—крѣплены сплошными дверными окладами на подушкахъ и съ подхватями (фиг. 7).

Шахта довольно сухая и обслуживается маленькимъ паровымъ насосомъ.

Очистныя работы—заходами, какъ на другихъ шахтахъ.

Вентиляція естественная.

Запасы угля шахты № 12, подготовленнаго къ 1 апрѣля 1910 г.

Пласты ш. № 12 весьма сильно нарушены, особенно у границъ своихъ рабочихъ полей; иногда они (напримѣръ, на востокъ) совершенно выклиниваются или переходятъ одинъ въ другой („перезимы“ и „сбросы“) и т. д. Принимая во вниманіе, что при глубинѣ шахты въ 24 саж., верхи пласта едва ли содержатъ хорошій уголь и во избѣжаніе ошибки (преувеличенія запаса) при подсчетѣ запаса угля я ограничить подготовленные поля слѣдующими предѣлами:

1. Пласть „Сосѣдь“:

южная граница—основной штрекъ; восточная—6-ая восточ. печь; западная—3-ья запад. печь; высота поля по возстанію—30 саж.

2. Пласть № 3:

южная, восточная, западная границы тѣ же, что въ пластвѣ „Сосѣдь“; высота поля по возстанію—15 саж.

3. Пласть № 4:

южная граница—основной штрекъ; восточная—8-я восточная печь; западная—забой основного западнаго штрека; высота поля по возстанію—25 саж.

При такомъ скромномъ (несомнѣнно — преуменьшенномъ) подсчетѣ запасы угля опредѣляются на пластахъ:

1) „Сосѣдь	2100 кв. саж.	×560=	1.176.000 пуд.
2) № 3	1200 „ „	×480=	576.000 „
3) № 4	5500 „ „	×800=	4.400.000 „

А всего 6.152.000 пуд.

Всего подготовлено угля на Анжерской копи къ 1 апрѣля 1910 г.

Шахта № 6	18.534.400 пуд.
Шахта № 2	2.000.000 „
Шахта № 9/10	18.254.400 „
Шахта № 12	6.152.000 „

Итого 44.940.800 пуд.

Ш. ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Выводы, которые я въ дальнѣйшемъ дѣлаю, основаны, на фактическомъ матеріалѣ: они могутъ быть всегда проверены на мѣстѣ; они не субъективны, но логически неизбѣжны.

1. Общій планъ работъ составленъ совершенно правильно и очень предусмотрительно: онъ гарантируетъ копи отъ всякихъ случайностей.

2. Неблагоприятнымъ условіемъ работъ на Анжерской копи является слабость почвы и кровли: она вызываетъ прямо-таки колоссальный расходъ лѣса на крѣпленіе и ремонтъ выработокъ *).

Всѣ выработки въ осматрѣнныхъ мною шахтахъ поддерживаются въ порядкѣ, что достигается сильной крѣпью и своевременнымъ ремонтомъ.

(Я хотѣлъ бы обратить вниманіе на то, что въ новыхъ шахтахъ—если почва и кровля тамъ окрѣпнуть—слѣдуетъ капитальныя выработки, напр., основные штреки, которые должны простоять нѣсколько лѣтъ,—крѣпить желѣзной или каменной крѣпью; полагаю, что, не требуя ремонта, она обошлась бы въ концѣ концовъ дешевле деревянной).

3) Вентиляція—во время осмотра во всѣхъ шахтахъ была хорошая.

* Крѣпленный лѣс (сосна) очень неудовлетворительнаго качества и не соответствуетъ своему назначенію.

Но вентиляция почти вездѣ естественная, что въ неглубокихъ и лишенныхъ газовъ шахтахъ допустимо.

Конечно, желательно, а въ новыхъ шахтахъ должно, перейти къ искусственной вентиляции: это сопряжено съ небольшимъ, сравнительно, расходомъ и избавляетъ шахты отъ тѣхъ случайностей, какія неизбежны при естественной вентиляции.

4) Въ настоящее время между подготовительными и очистными работами существуетъ слѣдующее соотношеніе: готовится угля приблизительно столько же, сколько выбирается очистной добычей.

При постоянной добычѣ такое веденіе работъ въ принципѣ совершенно правильно; но принимая во вниманіе:

а) что при ежегодной добычѣ въ 16 мил. пуд., рудники имѣть запасъ подготовленнаго угля въ 45 мил. пудовъ и даже, исключая подготовленные цѣлики шахты № 9—10 (гдѣ подготовительныя работы не дошли еще до границъ и гдѣ раньше этого времени приступать даже къ частичнымъ очистнымъ работамъ администрація копи не считаетъ возможнымъ) мы все же имѣемъ запасъ подготовленнаго угля въ 27 мил.;

б) что, при слабости почвы и кровли, подготовительныя работы не могутъ простоять сколько-нибудь продолжительное время безъ ремонта и сопряженнаго съ нимъ расхода.

(Я рекомендовалъ бы сократить по возможности подготовительныя работы и вести ихъ въ предѣлахъ самой строгой необходимости).

Если же принять во вниманіе оборудованіе копи, то ясно, что добыча въ 16.000.000 пудовъ въ годъ для Анжерской копи слишкомъ мала; копь не работаетъ полнымъ ходомъ, а потому капитальныя затраты и накладные расходы должны ложиться тяжкимъ бременемъ на стоимость добычи одного пуда угля.

Повышеніе производительности копи, съ цѣлью удешевленія производства, крайне желательно, а при существующихъ устройствахъ и наличности большихъ запасовъ подготовленнаго угля исполнѣ возможно.

Господиномъ начальникомъ Сибирской ж. д. мнѣ было точно указано, что цѣлью моей повѣстки на Анжерскую копь является выясненіе двухъ вопросовъ:

1) ведутся ли подземныя горныя работы на копи въ соответствии съ горными правилами;

2) не имѣютъ ли горныя работы копи хищническаго характера.

1.

Никакихъ нарушеній горныхъ правилъ, по крайней мѣрѣ существенныхъ, на Анжерской копи я замѣтить не могъ.

2.

Подъ хищничествомъ на угольныхъ рудникахъ подразумѣ-

вается такое веденіе работъ, когда углепромышленникъ, съ цѣлью удешевить производство, забираетъ очистной добычей цѣлики или части угля, болѣе близкіе къ шахтѣ, болѣе доступные по условіямъ работъ или, вообще, болѣе дешевые по стоимости ихъ выработки и въ то же время оставляетъ другіе цѣлики или части угля нетронутыми и въ дальнѣйшемъ недоступными.

Такимъ образомъ, богатства природы теряются для государства.

Такъ какъ вообще говоря, подготовительныя работы дороже очистныхъ и преобладаніе подготовительныхъ работъ надъ очистными ведетъ къ увеличенію стоимости производства, то хищничествомъ можно назвать случай, когда подготовительныя работы сокращаются или вовсе прекращаются съ цѣлью увеличить очистную добычу и тѣмъ удешевить производство: въ такихъ случаяхъ шахта можетъ давать поразительно дешевый уголь, но въ результатѣ шахта остается безъ подготовительнаго угля и ея производительность сразу упадетъ *).

Переходя къ Анжерской копи, долженъ замѣтить слѣдующее: очистная добыча на всѣхъ шахтахъ (№ 6, 9/10 и 12) ведется совершенно правильно: отъ болѣе удаленныхъ выработокъ по направленію къ шахтѣ.

Это видно изъ прилагаемыхъ чертежей и плановъ работъ **) (соотвѣтствіе этихъ плановъ съ дѣйствительностью я имѣлъ возможность во многихъ случаяхъ проверить). Долженъ отмѣтить, что въ нѣкоторыхъ случаяхъ (ш. № 6 и № 2) очистныя работы ведутся въ крайне тяжелыхъ условіяхъ: въ самыхъ отдаленныхъ, старыхъ столбахъ ***); ближайшіе же къ шахтѣ столбы остаются нетронутыми.

Подготовительныя работы. Какъ я уже говорилъ, подготовительныя работы на копи ведутся съ такимъ расчетомъ, чтобы подготовлялось угля столько же, сколько его добывается очистными работами.

Это не только недостаточно, но въ данный моментъ (привлекая во вниманіе размѣръ запаса подготовленнаго угля и слабость почвы и кровли) даже нѣсколько излишне.

Изъ изложеннаго очевидно, что ни съ какой точки зрѣнія на Анжерской копи никакихъ признаковъ хищнической работы найти нельзя.

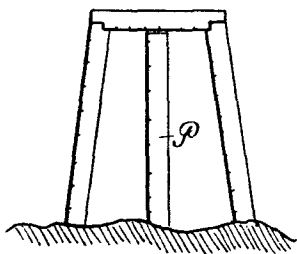
Подлинный за надлежащею подписью.

*) Есть случаи (уменьшеніе спроса на уголь и т. п.), когда сокращеніе подготовительныхъ работъ неизбежно это не будетъ, конечно, хищничествомъ.

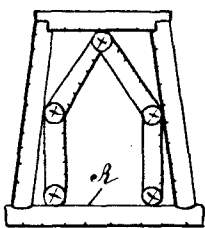
**) Указанные чертежи и планы упр. сибирской дороги въ канцелярію Высшей Комиссіи не доставлены (примѣчаніе канцеляр. комиссіи).

***) Т. е. среди выработанныхъ уже пространствъ.

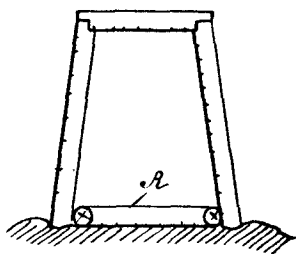
Самонамные крепления к откосу по осиometry
 Анжерской кони инженера С. Овощенко.



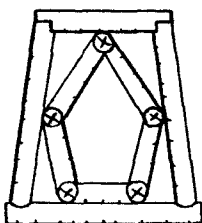
Фиг. 1.



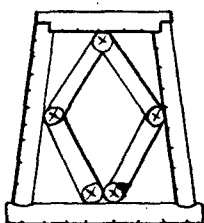
Фиг. 2.



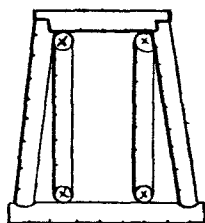
Фиг. 3.



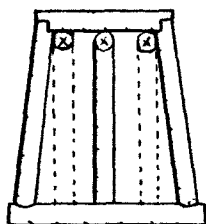
Фиг. 4.



Фиг. 5.



Фиг. 6.



Фиг. 7.

Пунктиром по-
 казаны другой ва-
 рианты крепления
 ног.

О Т Ч Е Т Ъ

объ осмотрѣ Анжерскихъ копей съ 24-го по 30-е марта 1911 г. исполняющаго обязанности окружного инженера Томскаго округа, горнаго инженера П. Приходько.

Командировка моя на Анжерскія копи имѣла цѣлью выясненія: 1) не произошло ли какого-либо отступленія въ ходѣ работъ въ теченіе 1910 года и начала 1911 г., 2) правильно ли ведутся текущія работы съ точки зрѣнія горнотехническаго надзора и 3) не потребуется ли какихъ-либо особо дополнительныхъ расходовъ при разработкѣ копей въ 1912 г.

Для рѣшенія предложенныхъ вопросовъ мною были произведены подсчетъ запасовъ подготовленнаго за 1910 годъ угля, сначала по маркшейдерскимъ планамъ, а затѣмъ была произведена повѣрка согласованности плановъ съ дѣйствительностью путемъ осмотра подготовительныхъ работъ и очистныхъ (добывающихъ уголь) по всѣмъ шахтамъ.

Во время обхода шахтъ мною были сдѣланы непосредственныя измѣренія длины нѣкоторыхъ откаточныхъ штрековъ, состоящихъ между печами (штреки, идущіе по паденію или возстанію пластовъ угля) и длины печей, а также измѣрялась мощность пластовъ; попутно были осмотрѣны всѣ шахтныя подъемныя и водоотливныя устройства, а также обращалось вниманіе на вентиляцію шахтъ.

Послѣ этого я осмотрѣлъ всѣ лѣсные склады, электрическую станцію, кладовыя копей и пр.

Подготовительныя работы.

ШАХТА № 9/10.

Подготовительныя работы шахты № 9/10 дошли до своего естественнаго предѣла (границы), которому соответствуетъ и рельефъ поверхности, цѣль на сѣверѣ и югѣ имѣются съ одной стороны рѣчка „Малая Анжера“, съ другой—балка. На горизонтѣ шахты (37½ саж.), по краямъ подготовительныхъ полей имѣются вольѣ упомянутой рѣчки и балки сильныя нарушенія пластовъ угля, какъ то: сдвиги и выклиниваніе пластовъ, что и указало на естественную границу выемочнаго поля. Во всякомъ

случаѣ общая длина полей (сѣвернаго и южнаго) достигаетъ почти 600 сажень, что для принятой на Анжерскихъ копяхъ системы откатки необходимо признать достаточной длиной, послѣ каковой такой способъ откатки могъ бы оказаться удорожающимъ уголь. Условія залеганія пластовъ угля въ 9/10 шахтъ даютъ возможность сдѣлать такую же по длинѣ выемочныхъ полей подготовку по пластамъ коксовому (пятому) и по четвертому, подготовка которыхъ и началась въ этомъ году вслѣдъ за окончаніемъ подготовки пластовъ „Сосѣдь“ и „третьяго“.

Пласть „Сосѣдь“ сѣверное крыло.

Подготовлено за 1910 годъ 6.617 кв. саж. при мощности пласта въ 0,7 саж. и вѣсъ 1 кв. саж., мощностью въ 0,7 с., равномъ 560 п. это составитъ:

$$6.617 \times 560 = 3.705.520 \text{ пудовъ угля,}$$

вѣсъ 560 пудовъ взять, принявъ во вниманіе обычную потерю отъ различныхъ причинъ угля.

Пласть „Сосѣдь“ южное крыло.

$$3.575 \text{ кв. саж.} \times 560 = 2.002.000 \text{ пудовъ.}$$

Всего по пласту „Сосѣдь“ 5.707.520 пудовъ.

Пласть № 3 сѣверное крыло.

$$\text{Подготовлено } 7.356 \text{ кв. с.} \times 480 = 3.530.880 \text{ пудовъ.}$$

Пласть № 3 южное крыло.

$$\text{Подготовлено кв. саж. } 5624 \times 480 = 2.699.520 \text{ пудовъ.}$$

Всего по пласту № 3—6.230.400 пудовъ.

Здѣсь также взять вѣсъ кв. саж. при мощности въ 0,60 саж. и съ обычнымъ процентомъ потери,—такой же характеръ подсчета запасовъ будетъ производиться и ниже по остальнымъ шахтамъ.

Всего подготовлено по шахтъ № 9/10 за 1910-й годъ 11.937.920 пудовъ угля.

Запаса состояло къ 1 января 1911 г. 28.144.321 пудъ.

ШАХТА № 6.

Подготовка въ этой шахтѣ по 1910 году была произведена только пласта № 4.

$$\text{Подготовлено было кв. саж. } 1500 \times 800 = 1.200.000 \text{ пудовъ.}$$

Изъ приложенныхъ чертежей II, III, IV, V, VII *) ясно, что на этомъ горизонтѣ (46-й сажени) шахта № 6 въ теченіе 1911 и 1912 годовъ будетъ ликвидирована, что необходимо приѣтствовать, такъ какъ будутъ ликвидированы самыя тяжелыя условія добычи угля на Анжерской копи.

Въ настоящее время за допущенныя неправильности по эксплуатаціи этой шахты въ прежніе годы приходится распла-

*) Упомянутыя здѣсь чертежи управленіемъ Сибирской ж. д. Высшей Комиссіи не доставлены (прим. канцел. О. В. К.).

чиваться теперешней администраціи. Съ 1913 года предполагается углубка этой шахты до 67 сажени (горизонтъ шахты № 1), чѣмъ вновь подготовится значительный запасъ угля, но уже при правильной очистной добычѣ и централизованномъ водоотливѣ, а это должно отразиться на себѣ стоимости пуда угля въ благоприятномъ для казны условіи.

Запаса угля по всеѣмъ пластамъ шестого номера шахты на 1911 годъ оставалось 12.295.081 п. угля.

ШАХТА № 14.

Изъ шурфа № 29 по пласту № 4 и „Сосѣдь“ пройдено подъэтажныхъ штрековъ (откаточныхъ) 118 саж. (приблизительно поровну по каждому пласту). Высота поля принята 9 саж. $118 \times 9 = 1.062$ кв. с. Средній вѣсъ 1 кв. сажени, при мощности пластовъ до 0,8 с., принимаю 680 пудовъ.

$$1.062 \times 680 = 722.160 \text{ пудовъ.}$$

Шахтой № 14-й подготовлялось значительное выемочное поле, почему она раздѣлена на подъэтажи, одинъ изъ которыхъ вырабатывается шурфомъ № 29, относящимся къ этой шахтѣ.

На 1911 годъ къ 1 января по этой шахтѣ имѣлось подготов. угля 722.160 пудовъ.

ШАХТА № 12.

Пласть „Сосѣдь“.

Здѣсь можно принять подготовленнымъ лишь треугольникомъ (восточнаго крыла) площадью въ 800 кв. саж.

$$800 \text{ кв. с.} \times 560 = 448.000 \text{ пудовъ.}$$

Этимъ же штрекомъ подготовлено 400 кв. с. съ углемъ вѣсомъ въ 224.000 пудовъ, который оказался негоднымъ для эксплуатаціи и въ расчетъ не принять.

Пласть № 3.

Подготовлено 127,5 кв. с. $\times 480 = 61.200$ пудовъ.

Пласть № 4.

Подготовлено 1.040 кв. с. $\times 800$ п. = 832.000 пуд. Всего по шахтѣ № 12 было подготовлено угля 1.341.200 пудовъ.

ШАХТА № 2 (Аннинская).

Пласть № 1.

Подготовлено въ западной сторонѣ мулды 1.224 кв. саж. при мощности въ 2 саж. (измѣняется отъ 1 до 5 саж.).

Вѣсъ одной квадратной сажени, при мощности въ 2 саж., принимаю въ 1600 пудовъ (ниже принятой за счетъ на ко-пяхъ).

$$1.224 \times 1600 = 1.958.400 \text{ пудовъ.}$$

Съ восточной стороны мульды подготовлено 344 кв. саж. + 136 кв. с. = 480 кв. с. при мощности въ 1 с.

$480 \times 800 = 380.000$ пудовъ угля.

Всего подготовлено по Аннинской шахтѣ 2.342.400 пудовъ угля.

Оставалось подготовленнаго угля на 1 января 1911 года 2.703.000 пуд. угля.

Весь запасъ по всѣмъ шахтамъ 47.186.000 пуд.

Всего подготовлено угля за 1910 годъ 17.542.000 пуд., запасъ же подготовленнаго угля къ концу года выразился въ 47 съ лишнимъ миллионъ пудовъ, такъ какъ весь запасъ послѣ осмотра копей горнымъ инженеромъ Оводенко не только не уменьшался, а увеличился на 1.200.000 пудовъ по самымъ скромнымъ подсчетамъ. Въ дѣйствительности запасъ можетъ оказаться на нѣсколько миллионъ пудовъ больше.

Вентиляція.

Вентиляція во всѣхъ осмотровыхъ мною забояхъ была удовлетворительная, а тамъ, гдѣ явилась возможность застоя воздуха, подводились трубы, и воздухъ подавался къ забоямъ или ручнымъ вентиляторомъ или же пользовались паровыми трубами (отработанный паръ пускался по трубамъ, въ выходномъ отверстіи которыхъ были сдѣланы отверстія, работающія, какъ инжекторы). Наибольше неблагоприятной шахтой для поддержанія вентиляціи является № 6, гдѣ приходится съ большимъ трудомъ поддерживать вентиляціонныя птреки за отдаленностью отъ шахты очистныхъ работъ, которыя приходится вести за уже выработанной частью шахты.

Вновь приходится подтвердить пожеланія о введеніи на Анжерскихъ копейхъ искусственной вентиляціи, какъ наибольше совершенной.

Крѣпленіе.

Выработки закрѣплены солидною крѣпью и съ такимъ расчетомъ: ближе къ шахтѣ выработки закрѣплены сосновымъ лѣсомъ, дальше частью сосновымъ, частью пихтовымъ и самыя отдаленныя — паховымъ лѣсомъ. Въ этомъ замѣчается истиннохозяйственная предусмотрительность и экономичность въ расходованіи лѣса, такъ какъ болѣе продолжительныя выработки требуютъ лучшаго крѣпленія, тѣмъ менѣе продолжительныя. Выработанныя пространства закладываются клѣточникомъ, что представляетъ безопасность рабочихъ отъ обрушеній породъ въ забояхъ вблизи выработанныхъ пространствъ.

Переходя къ результатамъ осмотра поверхности копей, необходимо отмѣтить, что всѣ лѣсные склады засняты на планъ,

на котором заносятся всё штабеля, какъ вновь поставленные, такъ израсходованные, благодаря чему есть возможность въ любой моментъ повѣрить наличность лѣсныхъ матеріаловъ. Учетъ расхода лѣса производится на каждой шахтѣ за подписью лица, завѣдывающаго шахтой. Въ кладовыхъ все точно заприходывается, каждая вещь имѣетъ свое мѣсто, свой номеръ и ярлыкъ съ отмѣтками, сколько, по чьему и какому требованію израсходовано,—почему повѣрка наличности можетъ быть быстро произведена.

Что касается освѣщенія помѣщеній служащихъ копи, то на него тратится настолько незначительная часть энергіи, что о немъ и говорить не приходится. Во всякомъ случаѣ желателенъ учетъ расхода энергіи, на сей предметъ, для чего уже управленіемъ копей выписаны счетчики. При рѣшеніи этого вопроса необходимо имѣть въ виду, что на рудникахъ и коняхъ Томскаго горнаго округа всѣмъ служащимъ помѣщенія, отопленіе и освѣщеніе полагается отъ владѣльца бесплатно съ соблюденіемъ опредѣленной нормы.

Планъ работъ на Анжерскихъ коняхъ.

При разсмотрѣніи нижеприведеннаго плана работъ *) видно, что онъ составленъ на пять лѣтъ съ полной предусмотрительностью, гарантирующей отъ всякихъ случайностей Сибирскую ж. д.

Въ нынѣшнемъ 1911 году, согласно этому плану, шахтой № 9/10 готовится пласть 4-й и коксовый, приводится наклонный ходъ по пласту 1 шахты № 2, готовится пласть 4 на западномъ районѣ шахты № 6; всѣ эти работы также были мною осмотрѣны для провѣрки выполняемаго плана работъ.

При разсмотрѣніи проекта смѣты на 1912 годъ, выяснилось слишкомъ много запроектированныхъ подготовительныхъ работъ, что и необходимо было понизить примѣнительно къ подготовкѣ за 1910 г., т. е., чтобы она не слишкомъ превосходила добычу. Когда подготовка угля сведется къ 17.000.000 пудамъ при добычѣ 16.000.000 пуд., то стоимость пуда угля выражится:

Отдѣлъ I. Управление копьё и общіе расходы .	1,6678 коп.
Отдѣлъ II. Первонач. обустр. и подгот. раб. .	1,8000 "
Главное сокращ. по §§ 41-а, 41-б.	
Отдѣлъ III. Разработка копи	2,6000 "
Отдѣлъ IV. Расходы на новыя работы	0,2050 "

Особый измѣритель будетъ всего . . . 6,2728 коп.
за 1 пудъ.

*) Планъ работъ управленіемъ Сибирской ж. д. О. В. Комиссія не составленъ (прим. канц. О. В. Ком.).

З а к л ю ч е н и е.

1) Изъ изложеннаго ясно, что никакихъ неправильныхъ измѣненій со времени посѣщенія копей горнымъ инженеромъ Оводенко по настоящее время нѣтъ, а, напротивъ, наблюдается полное соотвѣтствіе подготовительныхъ и очистныхъ работъ, запасъ подготовительнаго угля не только не уменьшился, а увеличился.

2) Текуція работы и работы прошлаго года ведутся правильно, полное отсутствіе какихъ-либо даже намековъ на хищническое веденіе работъ; о какомъ-либо хищничествѣ работъ на Анжерскихъ кояхъ могутъ говорить лишь лица или непонимающія горныхъ работъ, или ихъ никогда не видѣвшія. Стоимость пуда угля, выразившаяся за прошлый годъ въ размѣрѣ 5,88 коп. за пудъ, была мною опредѣлена еще въ 1909 году въ докладѣ профессору Н. Д. Коцовскому,—она есть результатъ исключительнаго бережнаго отношенія къ интересамъ казны, выразившагося въ цѣлесообразности расходовавія всѣхъ матеріаловъ и распредѣленія нормальнаго характера подготовительныхъ и очистныхъ работъ. Съ полной увѣренностью можно утверждать, что и на будущее время стоимость пуда угля будетъ возлѣ той же цѣны, если не потребуются особыхъ расходовъ.

3) Особыхъ дополнительныхъ расходовъ при разработкѣ копей въ 1912 году не предвидится и все необходимое можетъ быть выполнено обычными ассигнованіями по соотвѣтствующимъ номерамъ смѣтныхъ назначеній.

Повышеніе смѣтныхъ предположеній до 6,77 к. вызвано желаніемъ администраціи копей, подъ давленіемъ опасеній на счетъ подготовки угля на случай чумы и войны, сдѣлать побольше подготовительныхъ работъ, каковыхъ по подсчету оказалось до 24.000.000 пудовъ, что было бы крайне нерационально въ виду имѣющагося значительнаго запаса подготовленнаго угля. Если же подготовка будетъ нормальна и строго соотвѣтствующая добычѣ, что имѣло мѣсто въ 1910 году, то, при добычѣ 16.000.000 пуд. должно быть подготовлено столько же или на миллионъ больше. Исключивъ изъ 24 миллионновъ 7 миллионновъ, получимъ подготовки за 1912 годъ 17.000.000 и при такомъ, что, повторяю, и будетъ рационально, соотвѣтствіи подготовленнаго угля (17.000.000) и добытаго (16.000.000) цѣна угля будетъ не свыше 6,28 коп. за пудъ, и при этой цѣнѣ за пудъ при обычной экономіи можно надѣяться на небольшую премію для служащихъ. Увеличеніе до 6,28 к. за пудъ необходимо признать вызваннымъ настоятельной потребностью, такъ какъ оно естественно должно произойти оттого, что, во-первыхъ, предполагается провозъ лѣсныхъ матеріаловъ относить за счетъ

копей и, такимъ образомъ, придется копеймъ за разность между коммерческимъ и служебнымъ тарифомъ приплатить около 15.000 руб.; во-вторыхъ, въ шахтѣ № 14 придется крѣпить откаточные штреки, исключительно, сосновымъ лѣсомъ и въ то же время смѣшаннымъ сосновымъ лѣсомъ и пихтовымъ лѣсомъ необходимо будетъ крѣпить параллельно штреки и печи; такое же крѣпленіе потребуетъ и пласть № 1, гдѣ, вслѣдствіе большого давленія на днѣ мульды, надо ожидать значительнаго разрыва пласта. Кромѣ того, по шахтѣ № 14, гдѣ наблюдаются сильно „дующія“ породы, по смѣтѣ предполагается крѣпленіе рельсами съ чугунными подкладками, благодаря чему и рабочія руки обойдутся дороже. Въ третьихъ, съ каждымъ годомъ увеличивается площадь обрушеній и количество трещинъ, по которымъ вода можетъ попасть въ шахты, вслѣдствіе чего необходимо увеличить количество рѣшетаковъ и канавъ. Въ четвертыхъ, для централизаціи водоотлива, признаннаго необходимымъ профессоромъ Коцовскимъ и одобреннаго г. Министромъ Путей Сообщенія, потребуются расходъ въ 40 съ лишнимъ тысячъ рублей. Въ пятыхъ, на шахтѣ № 9/10 необходимо поставить болѣе сильную (до 250 силъ) машину для подъема угля. Я лично наблюдалъ за дѣйствіемъ имѣющейся на шахтѣ въ настоящее время подъемной машины и пришелъ къ полному убѣжденію, что эта машина крайне малосильна и, благодаря этому, подъемъ сильно замедляется. Въ 250 силъ машину необходимо поставить, имѣя въ виду дальнѣйшую углубку шахты, а также въ случаѣ потребности большей (до 20.000.000 миллионъ пудовъ) добычи угля, могущей быть вызванной чрезвычайными обстоятельствами; при имѣющейся машинѣ и требовать съ копей большей 16.000.000 подачи угля невозможно.

Наконецъ, въ шестыхъ, необходимо увеличить штатъ болшихъ служителей, полиціи, добавить учительницу, учителей гимнастики и пѣнія. Все перечисленное отчасти должно покрыться обычными смѣтными назначеніями, отчасти повышеніемъ цѣны пуда угля до 6,26 коп.

Въ концѣ концовъ считаю необходимымъ добавить: присматриваясь къ работѣ на Анжерскихъ кояхъ въ теченіе послѣднихъ трехъ лѣтъ, приходится сдѣлать выводъ, что копи не работаютъ, какъ говорится полнымъ ходомъ. Совершенно остается непонятнымъ то обстоятельство, что копи, могущія давать Сибирской ж. д. 20.000.000 пудовъ, обречены на 16.000.000-ную добычу, почему и получается картина неполнаго хода работъ. Неувѣренность въ своихъ кояхъ со стороны управленія Сибирской ж. д. въ настоящее время совершенно ни на чемъ не обоснована,—факты сами говорятъ за себя. Съ повышеніемъ добычи до 20.000.000 пудовъ въ годъ естественно уголь долженъ обходиться дешевле. Приложенная діаграмма измѣненія цѣны

на уголь съ увеличеніемъ добычи *), составленная инженеромъ Карпинскимъ по мѣсяцамъ за 1910 годъ, какъ нельзя лучше показываетъ, какъ сильно поднимается цѣна на пудъ угля, когда падаетъ его добыча. Съ нормальной для копей добычей угля возможно безъ всякихъ затратъ уничтожить жилищную нужду рабочихъ и необходимо сознаться, что таковая на Анжерскихъ копяхъ ощущается въ сильной степени. Далѣе возможно было бы подумать и о внѣшнемъ благоустройствѣ копей, какъ-то: замѣнить деревянные копры каменными и т. п. Уже достаточно времени прошло и довольно накопилось фактическаго матеріала для рѣшенія вопроса, во что будетъ обходиться въ будущемъ пудъ угля; послѣ всего этого, даже лица, не вѣрившія въ возможность имѣть дешевый уголь на Анжерскихъ копяхъ, давно должны были бы притти къ заключенію, что передача копей въ частныя руки являлась преступленіемъ для интересовъ государства и какіе непоправимый вредъ могли принести государству тѣ, кто всѣми силами старался добиться передачи копей частнымъ предпринимателямъ.

Подлинный за надлежащею подписью.

Томскъ.

2 апрѣля 1911 г.

*) Диаграмма примѣненія цѣвъ на уголь управленіемъ Сиб. ж. д. О. В. Комиссіи не представлена (прям. Канцеляріи О. В. Комиссіи).

К О П И Я

**журнального постановления совѣта управленія Сибирской ж. д.
отъ 19 ноября 1910 г. за № 2322.**

Слушали: докладъ начальника матеріальной сл. по вопросу о распредѣленіи предѣловъ поставки каменнаго угля Судженскаго и Черемховскаго на дорогѣ въ зависимости отъ результатовъ параллельныхъ испытаній углей согласно журналу совѣта за № 1039 и цѣны ихъ.

Въ журналѣ совѣта отъ 15 мая сего года № 1039 приведены результаты повторныхъ параллельныхъ испытаній углей всѣхъ копей, поставляющихъ уголь на дорогу, каковыя испытанія вторично были произведены вслѣдствіе предписанія Управленія ж. д. отъ 11 іюля 1909 г. за № 8344, въ коемъ, между прочимъ, сказано:

„Имѣя въ виду, что согласно журналу совѣта управленія дороги отъ 15 дек.—1908 г. еще не рѣшенъ предположенный Комитетомъ вопросъ о томъ, какое именно количество Черемховскаго угля Сибирская ж. д. могла бы потреблять безъ убытка для казны,—предложить Вамъ внести на обсужденіе совѣта вопросъ, на какихъ участкахъ дороги могъ бы расходоваться Черемховскій уголь на основаніи результатовъ сравнительныхъ испытаній углей и въ связи съ вопросомъ о возможности перевозки Судженскихъ и Анжерскихъ углей въ восточномъ направленіи“.

Принимая во вниманіе стоимость перевозки углей по служебному тарифу и соотношеніе качества Черемховскаго угля къ углю Судженскому (по качеству Черемховскій уголь хуже Судженскаго на 24%, согласно журналу совѣта за № 1039), не считаясь съ другими факторами, вліяющими на выгодность перевозки Судженскаго угля въ восточномъ направленіи согласно нижеприведенному заключенію г. начальника сл. движенія, съ выгодой для казны подвозка Черемховскаго угля для отопленія паровозовъ можетъ производиться, кончая депо Тайшетъ—Иланскимъ участкомъ тяги, далѣе же на западъ уголь Судженскаго района, считая его заготовительную стоимость и стоимость провоза его по служебному тарифу, обходится для дороги дешевле.

Названіе стан- ціи.	Расстоян. перевоз. отъ коп.		Цѣна пу- да угля по догов.		Увелич. на 24% стоим.	Стоимость провоза угля.		Итого стоим. одного пуда угля.	
	Суджен.	Черемх.	Суджен.	Черемх.		Суджен.	Черемх.	Суджен. коп.	Черемх. коп.
Боготоль	226	1116	8	7,1	1,704	1,808	8,928	9,808	17,372
Ачинскъ	290	1052	8	7,1	1,704	2,320	8,416	10,320	17,220
Чернорѣченская.	326	1016	8	7,1	1,704	2,608	8,128	10,608	16,932
Красноярскъ . . .	456	886	8	7,1	1,704	3,648	7,088	11,648	15,892
Клюквенная. . . .	579	763	8	7,1	1,704	4,632	6,102	12,632	14,906
Иланская.	708	634	8	7,1	1,704	5,662	5,072	13,662	13,876
Тайшетъ	840	502	8	7,1	1,704	6,720	4,016	14,720	12,820
Н. Удинскъ. . . .	989	353	8	7,1	1,704	7,912	2,824	15,912	11,628

По поводу приведенныхъ соображеній начальникомъ сл. движенія высказано слѣдующее заключеніе:

„Въ настоящее время вывозъ угля Черемховскаго и Судженскаго районовъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ: Черемховскій уголь обслуживаетъ участокъ дороги Боготоль—Иннокентьевская, Судженскій же на востокъ до Боготола, а на западъ, до встрѣчи съ углемъ Ашанинскихъ копей.

Начальникъ матеріальной сл., приводя въ докладѣ совѣту справку о стоимости одного пуда угля франко депо участка дороги Боготоль—Нижне-Удинскъ, съ расходами на перевозку по слухному тарифу, и принимая во вниманіе соотношеніе качествъ Черемховскаго угля къ Судженскому (Черемховскій уголь хуже Судженскаго на 24%), полагаетъ, что съ выгодой для казны перевозка Черемховскаго угля можетъ производиться, кончая депо Тайшетъ, далѣе же на западъ выгодыѣ отправлять уголь Судженскаго района; другими словами, районъ подвоза Судженскаго угля долженъ расширяться на востокъ участкомъ дороги Боготоль—Иланская. Не раздѣляя взглядовъ г. начальника матеріальной сл., признаю, что, съ точки зрѣнія хозяйственности, указываемая имъ выгода расширенія района вывоза Судженскаго угля является фиктивной по нижеслѣдующимъ соображеніямъ.

При проектируемомъ въ настоящее время способѣ перевозки дорога вполне обеспечивалась топливомъ и не испытывала никакихъ затрудненій ни въ подвижномъ составѣ, ни въ пропускной способности, только благодаря удачнымъ условіямъ не-

ревозки топлива въ направлении обратномъ грузовому, именно съ востока на западъ.

Это обстоятельство обусловливаетъ производительную утилизацію подвижного состава въ порожнемъ (обратномъ направлении), и, благодаря ему, даже въ періоды интенсивныхъ перевозокъ дорога имѣла возможность обезпечивать достаточными запасами угля расходные склады.

Переходъ же участка дороги Боготоль—Иланская на Судженскій уголь, вызоветъ перевозку какъ разъ въ преобладающемъ грузовомъ направлении и, помимо стѣсненія пропускной способности этого участка, потребуются еще для выполненія перевозки излишняго подвижного состава, что крайне нежелательно, такъ какъ въ періодъ интенсивныхъ перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ, въ подвижномъ составѣ ощущается недостатокъ.

Кромѣ того, усиливая перевозку угля въ четномъ направлении на количество вагоновъ по нижеприведенному расчету и исключая возможность загрузки возвращающихся порожнихъ вагоновъ попутными грузами, какъ это дѣлается въ настоящее время, переходъ вышеуказаннаго участка дороги на Судженскій уголь создастъ значительный непроизводительный пробѣгъ вагоновъ и паровозовъ въ оба направления.

При существующей въ настоящее время нормѣ—станціи участка Боготоль—Иланская получаютъ уголь:

Чернорѣченская	3	вагона	ежедневно.
Красноярскъ	20	"	"
Клюквенная	7	"	"
Иланская	14	"	"

Всего 44 вагона ежедневно.

Принимая составъ поѣзда для указаннаго участка дороги, согласно таблицѣ 1-й и 2-й дѣйствующаго расписанія по зимней нормѣ, для 12-ти колеснаго паровоза въ $\frac{27500}{435+900} = 21$ вагоновъ, слѣдуетъ считать, что для перевозки угля Судженскихъ копей въ восточномъ направлении потребуются одинъ поѣздъ отъ станціи Судженка до Красноярска съ пробѣгомъ 457 верстъ и одинъ поѣздъ отъ станціи Судженка до Иланской съ пробѣгомъ 709 верстъ. Кромѣ того, для возвращенія порожнихъ вагоновъ потребуются поѣздъ отъ Иланской до станціи Судженка съ пробѣгомъ 709 верстъ, а всего для указанной цѣли потребуются три поѣзда съ общимъ пробѣгомъ $457+709+709=1875$ вер. Принимая стоимость 100 товарныхъ поѣздо-верстъ приблизительно смѣтныхъ назначеній примѣрно въ 45,31 руб.—расходъ, вызываемый рас-

ширениемъ района подвоза Судженскаго угля опредѣляется:

$$\frac{1875 \times 45,31}{100} = 849,56 \text{ руб.}, \text{ что, считая нагрузку вагона въ } 900$$

пудовъ, на одинъ пудъ перевозимаго угля составитъ $\frac{84956}{44 \cdot 900} =$
 $= 2,146 \text{ коп.}$

Такимъ образомъ, переходъ Боготоль—Иланскаго участка дороги вмѣсто Черемховскаго на Судженскій уголь вызоветъ излишнй въ 2,146 коп. расходъ на одинъ пудъ перевозимаго угля, не считаясь съ затрудненіями въ пропускной способности дороги.

На основаніи изложеннаго высказываюсь противъ измѣненія существующаго въ настоящее время направленія угля Судженскаго района“.

Въ отношеніи стоимости перевозки каменнаго угля съ копей въ восточномъ и западномъ направленіяхъ г. помощникомъ начальника сл. тяги инженеромъ Бонди отъ 6 сент. с. г. за № 432039 представленъ ниже приведенный докладъ, исчисленія въ которомъ основаны на вѣдомости очередныхъ номеровъ смѣты, зависящихъ отъ размѣровъ движенія съ указаніемъ ассигнованій по каждому очередному №.

Докладъ инженера Бонди слѣдующаго содержанія:

„Вслѣдствіе неоднократнаго возникновенія вопроса о дѣйствительной стоимости для дороги перевозки угля съ востока на западъ, пользуясь для этого обратно идущими порожними вагонами, представляю слѣдующія соображенія:

„Грузовое движеніе на Сибирской ж. д. имѣетъ преобладающее направленіе съ запада на востокъ и лишь въ нѣкоторые мѣсяцы, и то не каждый годъ, на участкѣ Курганъ-Челябинскъ, преобладающимъ бываетъ обратное грузовое движеніе, по даннымъ за 1908 годъ, не являющимся исключеніемъ, въ Иннокентьевской Сибирская, при обмѣнѣ вагонами, получила 25371, въ Челябинскѣ же передавала 49183 порожнихъ вагоновъ. Отсюда видно, что всѣ принятые въ Иннокентьевской порожніе вагоны могли бы быть загружены углемъ въ Черемховскомъ районѣ, не вызывая этимъ излишняго пробѣга подвижнаго состава и расходовъ на содержаніе бригады, все равно возвращающихся резервомъ. Для опредѣленія разницы въ расходахъ, вызываемой возвращеніемъ вагоновъ порожнякомъ или груженными, рассмотримъ весеннія (среднія въ году) нормы составовъ по горнымъ участкамъ: полный вѣсъ поѣзда назначенъ въ 48600 пуд., что соотвѣтствуетъ $48600 : (900 + 435) = 36$ вагоновъ, наибольшій же составъ—45 вагоновъ, слѣдовательно, вмѣсто 4 поѣздовъ съ порожними вагонами, придется отправить 5 поѣздовъ груженыхъ, при чемъ будетъ перевезено $5 \times 36 \times 900 = 162000$ пудовъ.

Изъ таблицы, въ коей приведены всѣ очередные №№, зависящіе отъ пробѣга, и сдѣланы подсчеты фактической

разницы провоза $180 = (5 \times 36)$ вагоновъ порожнякомъ или, съ грузомъ, усматривается, что 100 верстъ пробѣга груза въ 162000 пудовъ обходится 24 руб. 16 коп., слѣдовательно, 1 пудо-верста фактически стоитъ $\frac{2416}{100 \times 162000} = \frac{1}{7000}$ коп.

Расчетъ составленъ въ томъ предположеніи, что потребный для дороги уголь долженъ быть доставленъ на мѣста потребленія съ того или другого пункта, т. е. долженъ быть погруженъ, выгруженъ, употреблены въ дѣло надлежащія для этого приспособленія, употреблено потребное для этихъ операций время занятія вагоновъ и проч.; въ расчетъ введена лишь добавочная стоимость провоза пуда угля на одну версту, пользуясь для этого вагонами, возвращающимися съ востока порожнякомъ.

Къ сему считаю нужнымъ добавить, что, при перевозкѣ угля съ запада на востокъ, нужно формировать спеціальныя поѣзда и затѣмъ обратно возвращать ихъ порожнякомъ. Стоимость расходовъ, зависящихъ отъ движенія поѣздовъ, какъ видно изъ той же вѣдомости, составляетъ 51,00 руб. на 100 поѣздо-верстъ, при чемъ перевезется $36 \times 900 = 32400$ пуд. угля, или одна пудо-верста стоитъ $\frac{5100}{32400 \times 100} = \frac{1}{630}$ коп., а считая возвращеніе подвижного состава порожнякомъ еще столько же, всего $\frac{1}{315}$ коп., что будетъ въ $\frac{1}{315} : \frac{1}{7000} = 22$ раза больше, чѣмъ перевозка съ востока на западъ“.

На основаніи ставокъ стоимости провоза 1 пуда угля указанныхъ въ приведенномъ докладѣ стоимость пуда угля въ каждомъ изъ вышепоименованныхъ пунктовъ будетъ выражаться:

Названіе станцій назначенія.	Расстояние перевозимы отъ копей.		Цѣна пуда угля.		Увелич. на 240 остом. угля.	Стоимость провоза угля.		Итого стоимости 1-го пуда угля.			
	Суд.	Чер.	Суд.	Чер.		Суд.	Чер.	По настоящ. исчислен.		По вышепривед. изчисленіямъ.	
					Суд.			Чер.	Суд.	Чер.	
Богоголь . . .	226	1116	8	7,1	1,704	0,717	0,159	8,717	8,973	9,808	17,372
Ачинскъ . . .	290	1052	8	7,1	1,704	0,920	0,150	8,954	8,954	10,320	17,220
Черноярченскъ . . .	326	1016	8	7,1	1,704	1,035	0,145	9,035	8,949	10,608	16,932
Красноярскъ . . .	456	886	8	7,1	1,704	1,448	0,126	9,448	8,930	11,648	15,892
Клюквенная . . .	579	763	8	7,1	1,704	1,838	0,109	9,838	8,913	12,632	15,906
Илавская . . .	708	634	8	7,1	1,704	2,247	0,090	10,247	8,894	13,662	13,876
Тайшетъ . . .	840	502	8	7,1	1,704	2,666	0,071	10,666	8,875	14,720	12,820
Н.-Удинскъ . . .	989	353	8	7,1	1,704	3,139	0,050	11,139	8,854	15,912	11,628

Вышеположенное начальникъ матеріальной сл. представляетъ на уваженіе совѣта управленія дороги.

Подписаль началникъ матеріальной сл. бар. Радень.

ПОСТАНОВИЛИ:

Разсмотрѣвъ всѣ данныя настоящаго доклада, приходится констатировать, что при условіи учета стоимости провоза углей по общеустановленному на дорогѣ служебному тарифу по $\frac{1}{125}$ к. съ пудо-версты, границей потребления угля Черемховскаго района, для отопленія паровозовъ, является депо Тайшетъ, или же, пренебрегая незначительной разницей (0,214) между стоимостью Судженскаго и Черемховскаго углей (13,876—13,662), даже депо ст. Иланская. Отбывая же значеніе данныхъ расчета, приведенныхъ въ отзывѣ г. начальника сл. движенія объ излишнемъ неизбѣжномъ расходѣ въ 2,146 коп. на пудъ Судженскаго угля при направленіи его восточнѣе Боготола, встрѣчу Судженскаго угля съ Черемховскимъ можно опредѣлить ст. Клюквенная, вслѣдствіе чего районъ потребления послѣдняго угля расширяется (противъ пунктовъ депо Тайшетъ и Иланская на 261—129 вер.). Если же въ то же время нельзя отрицать того, что при поворотѣ Судженскаго угля на востокъ встрѣчаются затрудненія въ пропускной способности дороги по выполнению задачъ преобладающаго грузового направленія, дающаго дорогѣ реальныя и осязательныя выгоды, опредѣляемыя полученіемъ реального дохода за провозъ коммерческихъ грузовъ, каковыхъ выгодъ не дадутъ безденежныя хозяйственныя, въ частности, угольныя перевозки, и имѣя въ виду, что послѣднія обслуживаются попутнымъ порожнякомъ, отнюдь не нарушающимъ правильности и стройности работъ движенія, то получается, что, по существу дѣла, нѣтъ достаточныхъ основаній къ стѣсненію выхода угля Черемховскаго района западнѣе Тайшета—Иланской—Клюквенной.

Наконецъ, для Сибирской ж. д. въ настоящее время и въ теченіе всего будущаго 1911 года, вопросъ о выгоды или невыгоды дальняго направленія этого угля, за предѣлы указанныхъ границъ, теряетъ свою остроту и значеніе и потому, что до 1912 г. Черемховскій районъ является поставщикомъ 18 милліоновъ пудовъ угля въ годъ, которые дорога обязана будетъ принять и израсходовать, не стѣсняя себя тѣми или другими границами потребления.

Съ 1912 же г., совпадающаго, съ одной стороны, съ моментомъ раздѣла Сибирской ж. д. на ст. Ново-Николаевскъ, а съ другой со времени прокладки второй колеей отъ Ново-Николаевска до Ачинска и вообще съ смягченіемъ профиля дороги будущей восточной половины, составляющей по настоящему времени восточный участокъ Сибирской ж. д., вопросъ объ обезпеченіи послѣдняго угольнымъ топливомъ получить иное разрѣшеніе, такъ какъ естественнымъ путемъ, уже свободнымъ отъ совре-

менных стѣсненій пропускной способности дороги, опредѣляются границы потребленія угля Судженскаго и Черемховскаго районовъ, каковыя границы для этихъ углей тогда, окорѣе всего можно предполагать, сойдутся на ст. Тайшетъ, если, конечно, къ тому времени жизнь не выдвинетъ какихъ-либо новыхъ факторовъ, способныхъ видоизмѣнить значеніе каждаго изъ этихъ двухъ угольныхъ районовъ.

Переходя къ третьему взгляду на условія опредѣленія стоимости провоза угля по дорогѣ, выраженному приведеннымъ въ журналѣ докладомъ инженера Бонди, и принимая во вниманіе, что возбужденный имъ вопросъ о примѣненіи новой ставки служебнаго тарифа касается принципиальной стороны дѣла, совѣтъ признаетъ, что разрѣшеніе этого вопроса находится въ компетенціи совѣта управленія дороги.

Въ виду всего вышеизложеннаго, совѣтъ постановилъ: настоящій журналъ со всѣми относящимися къ нему приложениями въ связи съ журналомъ совѣта отъ 15 мая 1910 г. за № 1039, представить на благоусмотрѣніе Управленія ж. д., во исполненіе предписанія его отъ 11 іюля прошлаго года за № 8344.

Подлинное за надлежащими подписями.

СПРАВКА

о каменномъ углѣ, потребляемомъ Сибирскою желѣзною дорогою,
по районамъ пренежденія и распредѣленія поставки его.

Уголь Черемховскаго угольнаго района:

Въ Черемховскомъ угольномъ районѣ нынѣ поставляютъ на дорогу каменный уголь слѣдующія копи: а) при ст. „Черемхово“: Т-во В. А. Рассушинъ и К°, П. К. Щелкунова и Рудско-Азіатскаго Т-ва; б) при раз. „Гришино“—Гришевскаго Акціонернаго О-ва; в) при ст. „Касьяновка“—Иваново-Матвѣевскаго Т-ва и г) при раз. „Забитуй“—копи Г. М. Миллера.

Всѣ перечисленныя копи поставляютъ на дорогу каменный уголь по трехлѣтнимъ договорамъ, срокъ коихъ оканчивается 31 декабря сего года.

Цѣна каменнаго угля для всѣхъ копей этого района въ текущемъ году—7 коп. за пудъ.

Всего поставляется копиями въ этомъ году 18.000.000 пуд.

Каменнымъ углемъ Черемховскаго района обслуживается участокъ дороги отъ ст. „Инокентьевская“ до ст. „Боготолъ“ включительно, т. е. на протяженіи 1248 верстъ и, кромѣ того, этотъ уголь развозится по всей дорогѣ для отопленія вагоновъ.

Уголь Судженскаго района:

Въ Судженскомъ районѣ находится частная копь Л. А. Михельсона, поставляющая на дорогу въ текущемъ году 6.000.000 пудовъ по $7\frac{3}{4}$ коп. за пудъ и казенная Анжерская копь, добывающая, согласно смѣтѣ на текущій годъ, вмѣстѣ съ потребностью въ углѣ для собственной надобности,—16.000.000 пуд. по смѣтной цѣнѣ 6,5 коп. за пудъ.

Углемъ Судженскаго района обслуживается участокъ дороги отъ ст. „Маріинскъ“ до ст. „Шумиха“ включительно, т. е. на протяженіи 1568 верстъ.

Уголь Челябинскаго района:

Въ Челябинскомъ районѣ нынѣ на дорогу поставляютъ каменный уголь копи Т-ва И. Н. Ашанингъ и К^о—1.500.000 пуд. цѣною по 9 коп. за пудъ.

Углемъ копей Т-ва И. Н. Ашанингъ и К^о обслуживаются паровозы товарныхъ поѣздовъ на участкѣ Челябинскъ—Шумиха, паровозы же пассажирскихъ поѣздовъ на этомъ участкѣ обслуживаются углемъ Анжерской казенной копи.

Подлинная за надлежащей подписью.

№ участ- ковъ сл. тяги.	Верыы об- служ. участка- ми тяги.	Наименованіе участковъ.	Наименованіе угля расходуемаго на отопленіе. паровозовъ.	Цѣна.		Мѣсто нахождения копей.	Число верстъ перевозки уг- ли по своей дорогѣ до сре- дныи участка.
				Номен- клатур- ная.	Загото- витель- ная.		
1	116	Челябинскій . .	Ашанинскій, и Судженскій район.	7,52	9 к.	Рад. 14 вер... .	14 и 102
2	246	Курганскій . .	Суджен.	"	6,5	" Анжерскій . .	1575 и 1459
3	254	П.-Павловскій .	Т ^о —	"	8	Ст. Судженка . .	1343
4	287	Омскій	Т ^о —	"	6,5	Р. Анжерскій . .	1335
5	305	Каинскій	Т ^о —	"	8	Ст. Судженка . .	1094
6	241	Н. Николаевскій	Т ^о —	"	6,5	Р. Анжерскій . .	1086
7	*) 235	Таежный	Т ^о —	"	8	Ст. Судженка . .	838
8	227	Боготольскій .	Черемховскій районъ.	"	6,5	Р. Анжерскій . .	830
9	258	Красноярскій .	Т ^о —	"	8	Ст. Судженка . .	535
10	268	Иланскій	Т ^о —	"	6,5	Р. Анжерскій . .	527
11	262	Н.-Удинскій . .	Т ^о —	"	8	Ст. Судженка . .	252
12	268	Землинскій . .	Т ^о —	"	6,5	Р. Анжерскій . .	244
13	90	Инногентьевск.	Т ^о —	"	6,5	" Анжерскій . .	29
						" Касьяновка . .	1145
						" Гришево	1140
					7,10	Ст. Черемхово . .	1133
						" Забитуй	1112
						Р. Касьяновка . .	908
						" Гришево	903
						Ст. Черемхово . .	896
						" Забитуй	875
						Р. Касьяновка . .	647
						" Гришево	642
						" Черемхово . . .	635
						" Забитуй	614
						" Касьяновка . . .	364
						" Гришево	359
						Ст. Черемхово . .	352
						" Забитуй	331
						Р. Касьяновка . .	124
						" Гришево	119
						Ст. Черемхово . .	112
						" Забитуй	91
						Р. Касьяновка . .	103
						" Гришево	108
						Ст. Черемхово . .	115
						" Забитуй	136

*) Кромѣ Томской вѣтви.

С П Р А В К А

о состояніи оборотнаго капитала.

Вѣдомость о состояніи оборотнаго капитала по неоконченнымъ расчетамъ съ разными мѣстами и лицами, кредиторами и сборами дороги къ 31 декабря 1910 г. Сибирской ж. д. не можетъ быть составлена по образцу приложения № 21 къ „матеріаламъ по Сѣверо-Западнымъ дорогамъ“, такъ какъ особыхъ счетовъ дебиторовъ и кредиторовъ къ счетамъ запаса матеріаловъ и оборотнаго капитала на Сибирской ж. д., съ самаго основанія ея, не велось; выдѣленіе же этихъ дебиторовъ и кредиторовъ изъ общихъ счетовъ главныхъ и вспомогательныхъ книгъ представляетъ задачу крайне сложную, трудно выполнимую и во всякомъ случаѣ требующую весьма продолжительнаго времени *).

Такая форма расчета или баланса по оборотному капиталу введена на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ лишь съ 1 января 1911 года.

Сопоставленіе же общихъ размѣровъ наличности запасовъ матеріаловъ на 1 января 1911 года съ имѣющимися къ тому же времени средствами приведено на оборотѣ сего.

*) Невозможность извлеченія изъ книгъ главной бухгалтеріи такихъ же свѣдѣній, затребованныхъ въ 1910 году мѣстнымъ контролемъ, установлена актомъ контроля отъ 22 ноября 1910 года.

Оборотный капиталъ.

Наличность материаловъ къ 31 декабря
1910 г.:

Утвержденный для (Сибирской ж. д. на пяти-

лѣтіе 1909—1913 г. оборотный капиталъ . . . 11.390.000,00

1) въ складахъ матеріалы. сл. 11.557.757 р. 40 к., а за исключеніемъ стоимости запасныхъ частей относящихся къ заготовкамъ за счетъ капитала запас- ныхъ частей въ суммѣ 960.284.54— 10.597.472,86 въ складахъ:		
сл. пути	3.874.292,09	14 471.764,95
2) въ службахъ:		
матеріальной	1.890,09	
сборовъ	71.626,50	
движенія	56.256,85	
тяги	44.035,26	
телеграфа	9.970,43	183.779,13
3) По счету Анжерской копн		134.358,43
		<u>14.789.902,51</u>

Въ числѣ запасовъ матеріальной службы и службы пути заключается рельсъ и скрѣпленій, заготовленныхъ за счетъ креди-
товъ по новымъ дополнительнымъ работамъ всего на сумму 4.005.270,79.

За исключеніемъ этой суммы изъ общихъ запасовъ, наличіе послѣднихъ къ 31-му декабря 1910 года, относящееся къ заго-
товкамъ за счетъ оборотнаго капитала, составитъ 10.784.631 руб. 72 к., т. е. менѣе средствъ оборотнаго капитала на 605.368 руб.
28 коп.

З а п а с н ы я ч а с т и .

Состоитъ къ 31 декабря 1910 г.:

въ вѣдѣніи сл. тяги	1.350 411,13	
въ складахъ матеріальной службы	<u>960.284,54</u>	2.310.695,67

Итого матеріаловъ и запасныхъ частей . 17.100.598,18

По счету капитала запасныхъ частей:

Передано управленіями по постройкѣ Западно и Средне-Сибирскихъ ж. д. и ассигновано кредитовъ на приобретение запасныхъ частей.	2.310.695,67
--	--------------

Итого капитал. оборотнаго и запасныхъ частей. 13.700.695,67

С т а р ы е м а т е р і а л ы .

Наличность старыхъ матеріаловъ къ

31 декабря 1910 г. въ складахъ:

матеріальной службы	158 173,25	
сл. пути	<u>453.927,31</u>	612.100,56

Сч. капитала старыхъ матеріаловъ 612.100,56

Примѣчаніе: Военскіе запасы числятся частью въ общемъ инвентарномъ имуществѣ сл. тяги (на 31 декабря 1910 г.—131.208 руб. 40 коп.) и находятся на отдѣльномъ учетѣ той же службы (на сумму 449.273 руб. 09 коп.).

КОПІЯ ДОКЛАДА

начальника сл. сборовъ Сибирской желѣзной дороги о состояніи счетовъ по балансу сл. сборовъ на 1-ое января 1911 года.

По балансу сборовъ Сибирской желѣзной дороги на 1 января 1911 года состояніе счетовъ выражается въ слѣдующихъ суммахъ:

1. По активу.

Счетъ управленія дороги:

а) по отчетности до 1 января 1908 года	5.972.249	руб.	29	коп.
б) по отчетности послѣ 1-го января 1908 года	2.442.045	"	23	"
Счетъ военнаго вѣдомства	721.925	"	89	"
разныхъ правительственныхъ учрежденій	253.087	"	56	"
Текущіе счета частныхъ и казенныхъ учреждений и лицъ	26.471	"	76	"
Счетъ недоборовъ и недовазововъ	45.878	"	15	"
Счетъ сл. движенія по выправкамъ	328.557	"	05	"
Счетъ коммерческой части по выправкамъ	3.883	"	03	"
Счетъ нерѣшенныхъ статей	55.368	"	10	"
Счетъ суммъ въ пути (высланныхъ со станцій въ главную кассу)	389.079	"	99	"
Счетъ станціонныхъ остатковъ	10.445	"	14	"
По разнымъ счетамъ на мелкія суммы	2.184	"	44	"
Счетъ дебиторовъ прежнихъ лѣтъ по разнымъ расчетамъ	30.291	"	10	"
<hr/>				
Итого	10.280.861	руб.	73	коп.

2. По пассиву.

Счетъ управленія дороги по суммамъ, подлежащимъ перечисленію изъ сборовъ

1.329.768 руб. 43 коп.

Счетъ ссудъ подъ грузы	2.544 руб. 16 коп.
Счетъ наложенныхъ платежей:	
а) мѣстнаго сообщ. 116.663 р. 48 к.	} 220.174 " 13 к.
б) прямого " 103.510 " 65 "	
Счетъ по разнымъ расчетамъ съ дорогами, кромѣ расчетовъ по перевозкамъ пря- мого сообщенія	111.904. " 90 "
Счетъ суммъ, взысканныхъ при отправле- нiи въ сообщенiяхъ:	
а) прямомъ 64.468 р. 28 к.	} 67.694 " 39 "
б) мѣстномъ 2.954 " 39 "	
в) заграничномъ 271 " 72 "	
Счетъ переходящихъ суммъ по загранич- ному сообщенiю	1.563 " 19 "
Счетъ переправокъ	2.561 " 75 "
Счетъ премiй агентамъ по ст. 23 и 60 Общ. Уст.	7.221 " 58 "
Счетъ залоговъ по перевозкамъ	4.396 " 41 "
Счетъ переборовъ	119.558 " 57 "
Счетъ перевозчиковъ	46.916 " 98 "
" перевыручки отъ продажи грузовъ.	49.705 " 41 "
Счетъ переходящихъ суммъ по отправкамъ чая, прибывшаго на ст. Челябинскъ .	321.719 " 77 "
Счетъ нерѣшенныхъ статей	296.690 " 38 "
Суммъ въ пути (высланныхъ на станци изъ главной кассы)	22.230 " 85 "
Счетъ суммъ по лицевому счету дороги въ Государственномъ Банкѣ	163.525 " 02 "
По разнымъ счетамъ на мелкiя суммы . .	9.807 " 85 "
Счетъ валового дохода	7.502.880 " 96 "
<hr/>	
Итого	10.280.861 руб. 73 коп.

Изъ вышеприведенныхъ данныхъ видно, что самыми значительными счетами по размѣрамъ сальдо являются:

1 По активу.

Счетъ управленiя дороги:	
а) на сумму	5.972.249 руб. 29 коп.
б) " "	2.442.045 " 23 "

Итого 8.414.294 руб. 52 коп.

2. По пассиву.

Счетъ валового дохода на сумму 7.502.880 „ 96 „

Изъ сопоставленія двухъ этихъ счетовъ приходится заключить, что недопущеніе въ § 23 смѣты Министерства Путей Сообщенія суммъ дохода Сибирской ж. д. зависить едва ли не исключительно отъ невозмѣщенія сборамъ дороги суммъ изъ кредитовъ управленія дороги.

При болѣе подробномъ разсмотрѣніи состоянія счета управленія дороги по суммамъ, подлежащимъ возмѣщенію сборамъ, дороги, выясняется, что общая сумма долга въ 8.414.294 р. 52 к. по времени образованія этой задолженности дѣлится на слѣдующія составныя части.

Самая значительная сумма долга въ 5.972.249 руб. 29 коп. образовалась до 1-го января 1908 года.

За 1908 годъ долгъ выражается въ суммѣ	1.297.074 руб. 90 коп.
Долгъ 1909 г. равенъ	162.085 „ 00 „
и, наконецъ, за 1910 годъ	982.885 „ 33 „

Всего . . . 8.414.294 руб. 52 коп.

Разборка и ликвидація задолженности за время до 1-го января 1908 года, возложенная журнальнымъ постановленіемъ совѣта управленія дороги отъ 1 августа 1908 года за № 1602 на главную бухгалтерію, послѣднею еще не закончена.

Что же касается задолженности за 1908, 1909 и 1910 г.г., выражающейся въ суммѣ 2.442.045 руб. 23 коп., то таковая образовалась:

1) главнымъ образомъ вслѣдствіе несвоевременнаго расчета службъ управленія Сибирской ж. д. съ дорогами-кредиторами по расчетамъ III категоріи при слѣдующихъ условіяхъ:

Не получивъ въ установленный § 161а—Соглашенія о прямомъ сообщеніи срокъ денегъ, дороги-кредиторы удерживаютъ причитающіяся имъ суммы съ Сибирской ж. д. черезъ посредство Государственнаго Банка. На удержанныя суммы служба сборовъ, по полученіи расчетнаго матеріала отъ дорогъ, т. е. чрезъ 2½—3 мѣсяца послѣ отчетнаго, составляетъ ордера на возмѣщеніе. Пересылка ордера, его акцептація, составленіе ассигновки, предварительная повѣрка ея контролемъ требуетъ по меньшей мѣрѣ мѣсячнаго срока. Такимъ образомъ со дня удержанія денегъ дорожно-кредиторомъ изъ сборовъ по день возмѣщенія ея сборамъ изъ кредитовъ протекаетъ почти 4-хъ-мѣсячный періодъ времени. При условіяхъ, подобныхъ описаннымъ выше, 4-хъ-мѣсячная задолженность кредиторовъ сборамъ является какъ бы нормальной.

Второй причиной задолженности кредитовъ сборамъ дороги

является выдача на станціях назначенія грузовъ службамъ-потребительницамъ въ кредитъ. Въ данномъ случаѣ нормальный срокъ невозмѣщенія сборамъ дороги суммъ простирается до 3-хъ мѣсяцевъ, такъ что 4-хъ мѣсячный срокъ въ данномъ случаѣ предъявить службамъ счета черезъ 2 мѣсяца послѣ отчетнаго. На пересылку счетовъ для акцептацій, предъявленіе акцептованнаго счета съ ордеромъ въ главную бухгалтерію, составленіе ассигновки и повѣрку ея контролемъ потребуется мѣсячный срокъ. Въ дѣйствительности отъ момента выдачи груза до возмѣщенія сборовъ дороги проходитъ времени значительно болѣе 3-хъ мѣсяцевъ, такъ что 4-хъ мѣсячный срокъ въ данномъ случаѣ приходится признать наиболѣе отвѣчающимъ дѣйствительности.

Если принять общую годовую сумму оборота счета управленія дороги по суммамъ, подлежащимъ возмѣщенію въ 6 милл. руб., то приходится признать, что полуторамилліонная задол-

6000000

женность сборамъ ($\frac{6000000}{12} \times 3$) при вышеуказанныхъ условіяхъ является нормальной.

Дабы въ будущемъ прекратить задолженность сборамъ, слѣдуетъ принять самыя рѣшительныя мѣры, пресѣкающія возможность использовать сборы дороги въ качествѣ безпроцентной ссуды кредитамъ. Для сего необходимо:

1) раздѣлить на дорогахъ доходную и расходную главныя кассы, съ каковою цѣлю и въ Государственномъ Банкѣ могли бы быть открыты спеціальныя расчеты между дорогами по расходамъ, при чемъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ могло бы кредиты мѣстныхъ управленій (или подлежащія части этихъ кредитовъ) вносить непосредственно на текущіе счета каждой дороги въ Государственномъ Банкѣ для расчета между дорогами по вѣдомостямъ III категоріи;

2) прекратить выдачу служебныхъ грузовъ службамъ-потребительницамъ въ кредитъ и производить выдачу таковыхъ исключительно за наличныя деньги (эта мѣра желательна и въ отношеніи военныхъ перевозокъ и перевозокъ разныхъ правительственныхныхъ учрежденій, такъ какъ неоплата правительственными вѣдомостями счетовъ за перевозки или оплата ихъ несвоевременно, ведутъ къ завѣдомо неправильному исчисленію доходности желѣзныхъ дорогъ, а, слѣдовательно, и къ цѣлюму ряду завѣдомо неправильныхъ выводовъ какъ по доходамъ, такъ и по расчетамъ).

Кромѣ сего, въ пассивѣ обращаетъ на себя вниманіе сумма 1.329.768 руб. 43 коп., подлежащая перечисленію изъ сборовъ дороги въ распоряженіе управленія дороги.

По времени поступленія денегъ въ сборы дороги сумма эта дѣлится на слѣдующія составныя части:

1) въ 1908 году поступило и не изъято	
изъ сборовъ къ 1-му январю 1911 г.	83.984 руб. 38 коп.
2) тоже въ 1909 г.	346.274 " 84 "
3) тоже въ 1910 г.	899.509 . 21 "
<hr/>	
Итого .	1.329 768 руб. 43 коп.

Не перечисленіе изъ сборовъ дороги за 1908 и 1909 г.г. суммы 430.000 руб. надо признать явленіемъ ненормальнымъ, которое можетъ быть объяснено несовершенствомъ постановки дѣла въ счетоводствахъ службъ управленія дороги.

Что же касается недоперечисленія суммы—900.000 руб. за 1910 г., то хотя въ первые же четыре мѣсяца 1911 года $\frac{2}{3}$ этой суммы уже перечислены изъ сборовъ дороги, тѣмъ не менѣе столь медленное перечисленіе суммъ изъ сборовъ дороги приходится признать далеко несовершеннымъ.

Въ этомъ отношеніи управленіемъ дороги уже приняты нѣкоторыя мѣры, способствующія къ скорѣйшему перечисленію суммъ изъ сборовъ дороги, для чего суммы, несоставляющія эксплуатационныхъ сборовъ, будутъ перечисляться главною кассою управленія дороги въ день приѣма выручки. При такомъ порядкѣ накопленіе суммъ, подлежащихъ перечисленію изъ сборовъ, уменьшится въ годъ на 300.000 руб.

Было бы совершенно нормальнымъ явленіемъ, если къ концу каждаго мѣсяца на указанномъ счетѣ оставалось суммъ не болѣе 3-хъ-мѣсячнаго поступленія въ сборы. Такое положеніе находитъ себѣ оправданіе въ томъ, что суммы, уплачиваемыя дорогами по расчетамъ III категоріи, могутъ быть изъяты по полученіи расчетнаго матеріала отъ дорогъ, который обычно поступаетъ не ранѣе 3-хъ мѣсяцевъ, послѣ отчетнаго.

Если считать округло суммы поступленій въ сборы отъ дорогъ въ теченіе мѣсяца, равной 200.000 руб., остатокъ недоперечисленной изъ сборовъ дороги суммы долженъ быть бы равняться приблизительно 600.000 руб.

Въ заключеніе доклада слѣдуетъ указать на тѣ условія, вслѣдствіе которыхъ доходность Сибирской ж. д. приходится считать значительно преуменьшенной въ сравненіи съ той, которая должна была бы оказаться по количеству совершенныхъ ею перевозокъ.

Въ балансъ счетовъ службы сборовъ не входятъ суммы, причитающіяся Сибирской ж. д. за перевозки, совершенныя для военнаго и морского вѣдомствъ и разныхъ правительственныхъ учреждений, между тѣмъ перевозки эти значительны по суммѣ причитающихся съ учреждений платежей, несмотря на то, что къ перевозкамъ такого рода примѣняются льготныя тарифы.

На первое января 1910 года долгъ сборамъ перечисляемыхъ

выше правительственныхъ учрежденій равнялся 8.767.537 руб. 64 коп., а къ 1-му января 1911 г. задолженность эта возросла до 9.742.453 руб. 86 коп.

Такъ какъ за 1910 годъ отъ указанныхъ учрежденій причиталось получить около одного милл. рублей, составляющихъ доходъ дороги, поступило же всего лишь около ста тысячъ, т. е. $\frac{1}{10}$ часть долга и такъ какъ уплата производилась и въ настоящее время производится этими учрежденіями весьма неаккуратно, то поэтому приходится вывести заключеніе, что задолженность учрежденій сборамъ будетъ прогрессивно увеличиваться, а въ зависимости отъ этого доходность дороги уменьшаться прямо пропорціонально росту долга.

Подлинное за надлежащими подписями

К О П И Я

предложенія департамента желѣзнодорожной отчетности въ контроль Сибирской ж. д. отъ 15 марта 1910 г. за № 3284.

О задолженности оборотныхъ капиталовъ казенныхъ ж. д. кредитамъ по заключеннымъ смѣтамъ.

Изъ представленныхъ нѣкоторыми контролями при своихъ годовыхъ отчетахъ счетовъ оборотнаго капитала на $\frac{1}{4}$ —1909 г. усматривается сильная задолженность оборотныхъ капиталовъ кредитамъ по заключеннымъ смѣтамъ.

Принимая во вниманіе, что суммы эти, составляя принадлежность государственнаго казначейства (33 ст. см. пр.), подлежали своевременному зачисленію согласно 39 ст. смѣтныхъ правилъ въ ресурсы казны, пользование ими управленіями какъ оборотными средствами является противозаконнымъ.

Въ виду изложеннаго департаментъ желѣзнодорожной отчетности имѣетъ честь просить контроль Сибирской ж. д.: 1) по выясненіи суммы задолженности оборотнаго капитала кредитамъ по заключеннымъ смѣтамъ принять мѣры къ тому, чтобы управленіемъ дороги означенный долгъ былъ погашенъ и 2) сообщить департаменту къ 1 апрѣля сего года счетъ оборотнаго капитала на $\frac{1}{4}$ —1909 г. по прилагаемой при семъ формѣ.

Подлинное за надлежащими подписями.

Д Е Б Е Т Ъ.

Счетъ оборотнаго капитала на 1/1 1909 г.

К Р Е Д И Т Ъ.

Наименованіе счетовъ.	СУММА.				Примѣчаніе.	Наименованіе счетовъ.	СУММА.				Примѣчаніе.
	Руб.	К.	Руб.	К.			Руб.	К.	Руб.	К.	
А. Стоимость запасовъ дороги	—	—	000	00	I Слѣдуетъ указать о суммахъ перечисленныхъ въ оборотный капиталъ въ погашеніе указанныхъ долговъ оборотнаго капитала по 1 января 1910 г., такъ: переч. Осталось на 1/1—1910 г. по каждому подраздѣленію отдѣльно.	А. Дѣйствительный размѣръ оборотнаго капитала	—	—	000	00	1) Слѣдуетъ указать: 1) установленную закономъ 12 іюня 1900 г. норму оборотнаго капитала и превышеніе дѣйствительнаго размѣра оборотнаго капитала надъ нормой, такъ: норма 000.00 превышеніе 000.00 2) слѣдуетъ указать о перечисленіяхъ изъ оборотнаго капитала суммъ на погашеніе означенныхъ долговъ, произведенныхъ по 1 января 1910 г., такъ: Переч. 000 00 Осталось на 1/1—1910 г. 000.00 по каждому подраздѣленію отдѣльно.
Б. Наличность денежныхъ средствъ оборотнаго капитала въ казначействѣ	—	—	000	00		Б. Кредиторы	—	—	000	00	
В. Дебиторы.						1) Кредиты и капиталы дороги:					
1) Эксплуатаціонные кредиты дороги:						а) § 7 ст. 2 чр. см. 1900 г.	000	00			
а) § 5 ст. см. 1907 г. I	000	00				б) § 7 ст. 3	000	00			
б) § 5 ст. см. 1908 г. . .	000	00	000	00		в) § 31 ст. 4 см. . . 1902 г.	000	00			
2) Прочіе кредиты и капиталы дороги:						г) § 31 ст. 4 см. . . 1902 г.	000	00			
а) § 31 ст. I см. 1905 г. I.	000	00				д) § 41 1902 г.	000	00			
б) § 3 см. 1906 г.	000	00				е) § особо посл. см. 1903 г.	000	00			
в) § 32 ст. I см. 1906 г. .	000	00				ж) Депозиты нач. дор. .	000	00			
г) и т. д.	000	00				з) и т. д.	000	00	000	00	
3) Подрядчики и поставщики	—	—	000	00		2) Подрядчики и поставщики	—	—	000	00	
4) Чужія желѣзныя дороги	—	—	000	00		3) Чужія жел. дороги	—	—	000	00	
5) Разныя мѣста и лица	—	—	000	00		4) Разныя мѣста и лица	—	—	000	00	
6) Сборы дороги	—	—	000	00		5) Государств. Вавкѣ	—	—	000	00	
						6) Сборы дороги	—	—	000	00	
Балансъ	—	—	000	00		Балансъ	—	—	000	00	

К О П И Я

представленія контроля Сибирской жел. дор. въ департаментъ железнодорожной отчетности отъ 18 января 1911 г. за № 19/45.

Вслѣдствіе предписанія департамента отъ 18 октября пр. г. за № 12303 и въ дополненіе къ донесенію своему отъ 29 апрѣля того же года за № 130, контроль имѣеть честь сообщить, что, озабочиваясь съ начала прошлаго года выясненіемъ состоянія счета оборотнаго капитала, контроль вступилъ въ соответственную переписку по сему вопросу съ управленіемъ Сибирской жел. дор. *).

Несмотря, однако, на многократныя какъ письменныя, такъ и личныя требованія, контролю не удалось получить сказанныхъ свѣдѣній, такъ какъ управленіе дороги, не идя на-встрѣчу законнымъ требованіямъ Контроля, отвѣчало лишь, что свѣдѣнія о счетѣ оборотнаго капитала доставляются имъ контролю въ сличительныхъ вѣдомостяхъ, присовокупляя, что до настоящаго времени никогда и ниско не вмѣняль управленію Сибирской ж. д. въ обязанность доставлять Контролю свѣдѣнія объ оборотномъ капиталѣ (отнош. управленія дороги 12/VIII № 53501, 18/X № 621385, 10/XI № 622029 и 16/XI № 622210).

Въ виду такого отношенія управленія Сибирской ж. д., въ лицѣ ея главной бухгалтеріи, къ законнымъ исполнѣніямъ ревизіоннаго характера, контроль приступилъ 22 ноября пр. г. къ осмотру всѣхъ книгъ, вѣдущихся главной бухгалтеріей Сибирской ж. д. по счету операций оборотнаго капитала. При этомъ выяснилось: что нѣкоторыхъ книгъ не ведется вовсе, такъ, на-примѣръ, по расчетамъ со сборами дороги, контокоретныхъ счетовъ, другія же хотя и ведутся, какъ, на-примѣръ, по расчетамъ съ кредитами, но кредиты точно не выдѣляются, оборотный капиталъ соединенъ съ кредитами на новыя работы и т. п., счета поставщиковъ соединены со счетами подрядчиковъ, если это одни и тѣ же лица, о чемъ и былъ составленъ актъ, въ копіи при семъ представляемый. Несомнѣнно, что при такомъ веденіи

*) Отнош. Контроля: 24/IV № 2370, 5/VI № 3282, 31/VII № 4579, 21/VIII № 5042, 6/X № 6114 и 1/XI № 6707.

названнаго счета не представляется возможности дать тѣ свѣдѣнія по оборотному капиталу, кои требуются вышеуказаннымъ отношеніемъ департамента впредь до приведенія въ порядокъ главной бухгалтеріей въ текущемъ году книгъ по этому счету, согласно новаго положенія, предвидящаго, между прочимъ, составленіе подробнаго расчета по оборотному капиталу (фор. № 22).

Докладывая о вышеизложенномъ, Контроль имѣетъ честь просить департаментъ желѣзнодорожной отчетности не отказывать въ зависящемъ сношеніи съ управленіемъ ж. д. о понужденіи управленія Сибирской ж. д. къ скорѣйшему приведенію въ порядокъ книгъ и урегулированіи расчетовъ по операціямъ оборотнаго капитала названной дороги въ порядкѣ, указанномъ формою расчетной вѣдомости этого капитала, преподанной новымъ положеніемъ о главной бухгалтеріи казенныхъ ж. д.

Подлинное за надлежащими подписями.

Размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ за 1908—1910 г.г.

Товарное движеніе

Наименованіе данныхъ.	Отчетныя данныя за			Смѣтныя предположенія на 1910 г.	Въ 1910 г. по сравненію	
	1910 г.	1909 г.	1908 г.		со смѣтою 1910 г.	съ отчетомъ 1909 г.
Пробѣгъ поѣздовъ малой скорости коммерческаго движенія (верстъ) . . .	10.795.797	10.683.000	13.647.000	13.800.000	—3.084.203	+112.797
Войскихъ (отнесены къ большой скорости) . . .	825.037	574 318	806.295	648.000	+177.037	+250.719
Пробѣгъ товар. вагоновъ: а) въ поѣздахъ коммерч. движ. малой скорости (осе-вер.)	742.695.000	743 012.433	893.150.000	902.200.000	—159.505.000	—317.433
б) въ поѣздахъ большой скорости (осе-вер.)	118.414.000	131.632.000	118.892.000	245.500.000	—127.860.000	—132.180.000
Общій пробѣгъ товарн. вагоновъ во всѣхъ поѣздахъ комм. движ. (осе-вер.)	861.109.000 ¹⁾	874.645.000 ¹⁾	1012042000 ²⁾	1.147.700.000 ¹⁾	—286.591.000	—13.536.000
Среднее число осей товарныхъ вагоновъ въ товарныхъ поѣздахъ малой скорости	69	70	65	65	+4	—1
Перевезено частныхъ грузовъ во всѣхъ поѣздахъ коммерч. движ. (пудовъ)	179.371.828 ³⁾	179.007.797 ³⁾	140.552.661 ³⁾	162.000.000 ³⁾	+17.371.828	+364 031
Въ томъ числѣ войскихъ	4.596.233	2.628.353	2.234.009	2.180.000	+2.416.233	+1.967.880
” ” ” хлѣбныхъ	29.392 623	47.453.369	49.688.340	48.000.000	—18.607.377	—18.060.746
Перевезено хозяйствен. грузовъ въ коммерч. поѣздахъ (пудовъ)	105.304.673	84.009.712	114.704.606	105.000.000	+304.673	+21.294.961
Всего перевезено грузовъ въ коммерч. поѣздахъ (пудовъ)	284.676.501	263.017.509	255.157.267	267.000.000	+17.676.501	+21.658.992
Общій пробѣгъ всѣхъ грузовъ въ поѣздахъ малой скор. (тыс. пудо-вер.)	168.017.116	153.054.607	176.016.656	177.682.000	—9.664.994	+14.962.509

1) Безъ теплушекъ. 2) Съ теплушками. 3) Кромѣ грузовъ съ кулевыми багаж. по ст. Челябинскъ.

Наименованіе данныхъ.	Отчетныя данныя за			Смѣтныя предположенія на 1910 г.	Въ 1910 г. по сравненію.	
	1910 г.	1909 г.	1908 г.		со смѣтою 1910 г.	съ отчетомъ 1909 г.
Средній пробѣгъ одного пуда-груза.	608	601	712	686	-78	-7
Общій пробѣгъ всѣхъ грузовъ, перевезенныхъ во всѣхъ поѣздахъ коммерческаго движенія, кромѣ багажа, (тысячъ пудо-верстъ)	176.008.590	161.038.883	183.713.605	185.222.000	-9 213.410	+14.969.707
Средняя нагрузка на ось товарнаго вагона въ поѣздахъ коммерч. движенія (пудовъ).	192	184	182	182	+10	+8
Средняя нагрузка товарнаго поѣзда (пудовъ)	13.782	12.880	11.810	11.830	+1.952	+902
Изъ всѣхъ перевезенныхъ грузовъ (милліоновъ пудовъ *):						
а) отправлено въ мѣстномъ сообщеніи	193.232	162.121	155.576	—	—	—
въ %	60,96	55,41	54,27	—	—	+5,55
б) отправлено транзитомъ въ %	28,258	22,587	21,233	—	—	—
въ %	8,91	7,72	7,41	—	—	+1,19
в) отправлено на чужія дороги со станцій Сибирской ж. д. (вывозъ)	40.225	60.739	65.018	—	—	—
въ %	12,70	20,76	22,68	—	—	-8,06
г) поступило съ чужихъ дорогъ на станціи Сибирской ж. д. (ввозъ)	55.257	47.117	44.823	—	—	—
въ %	17,43	16,11	15,64	—	—	+1,32
В с е г о	317 202	292 564	286.650	—	—	—

*) Включая грузы съ полевымъ багажемъ по ст. Челябинскъ.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

расходовъ и измѣрителей по грузовымъ операциямъ.

Г О Д Ы.	Количество пере- возеннаго груза въ пудахъ.	Нагрузка и вы- грузка.			Ночные карауль- ные.			Учетный столъ и прочіе расходы.			Претензиі.			Премія стан- ціоннымъ слу- жащимъ.			Премія кон- дукторамъ.			В С Е Г О.				
		Измѣри- тель.	Сумма рас- хода.		Измѣри- тель.	Сумма рас- хода.		Измѣри- тель.	Сумма рас- хода.		Измѣри- тель.	Сумма рас- хода.		Измѣри- тель.	Сумма рас- хода.		Измѣри- тель.	Сумма рас- хода.		Измѣри- тель.	Общая сум- ма расхода.			
			Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.		Руб.	К.	Руб.	К.
1901 . . .	59.866.080	1,42	84.800	07	1,09	64.939	51	0,13	8.016	79	0,52	31.152	87	0,29	17.401	48	0,01	825	95	3,46	208.017	82		
1902 . . .	71.520.748	1,26	90.029	58	0,97	69.112	24	0,14	9.867	81	0,73	52.394	52	0,36	26.067	64	—	—	—	3,46	248.101	45		
1903 . . .	70.501.151	1,29	90.733	03	0,92	65.077	11	0,13	9.457	81	0,70	49.444	44	0,42	29.221	49	—	—	—	3,46	245.229	85		
1904 . . .	88.170.700	1,13	99.221	—	1,05	92.401	24	0,14	12.304	26	0,78	69.467	45	0,36	31.676	67	—	—	—	3,46	306.196	20		
1905 . . .	99.530.329	1,44	142.835	22	1,37	136.548	11	0,11	10.840	06	0,46	46.365	95	0,08	7.985	84	—	—	—	3,46	345.321	71		
1906 . . .	117.265.117	1,66	195.264	99	1,42	166.774	01	0,06	7.475	45	0,30	34.815	77	0,02	1.407	08	—	—	—	3,46	406.310	64		
1907 . . .	153.627.497	1,61	247.154	94	0,87	133.630	75	0,03	5.007	90	0,89	136.419	87	0,06	9.337	68	—	—	—	3,46	531.769	39		
1908 . . .	171.945.258	1,58	271.082	14	0,91	155.493	74	0,04	6.245	92	1,19	205.414	30	0,06	10.269	28	—	—	—	3,78	650.530	18		
1909 . . .	208.553.944	1,25	260.912	26	0,69	144.431	68	0,15	32.884	46	1,51	312.872	02	0,05	10.121	48	—	—	—	3,65	761.221	90		
1910 . . .	211.697.276	1,07	225.685	06	0,65	138.196	58	0,18	38.587	77	1,61	339.615	15	0,14	30.610	50	—	—	—	3,65	772.695	06		

Примечаніе: Кромѣ того въ 1901 г. нарасходовано за перегрузку, уборку и охрану грузовъ послѣ крушенія и другіе расходы

1901	881—15
1902	639—66
1903	1295—97
1904	1125—58
1905	946—53
1906	573—84
1907	218—25
1908	2024—80

В Ъ Д О М О С Т Ь

складовъ топлива на Сибирской ж. д. съ указаніемъ мѣръ разбѣровъ и вмѣстности.

Названіе станцій, на которыхъ расположены склады топлива.	Площадь складовъ въ квадр. саж.		Вмѣстительность складовъ.	
	Угольныхъ.	Дровяныхъ.	Угольныхъ въ пудахъ.	Дровяныхъ въ куб. саж.
Челябинскъ	2.390,30	7.707,50	717.105	3.243.75
Шумиха	626,00	1.550,00	200.000	1.300,00
Курганъ	2.717,00	не опред.	1.200.000	1.800,00
Макушино	7.920,00	1.950,00	350.000	1.400,00
Петропавловскъ	4.349,00	2.700,00	1.810.272	2.000,00
Исиль-Куль	749,75	3.150,00	225.000	1.200,00
Омскъ	2.450,00	6.450,00	1.800.000	4.000,00
Татарская	1.020,00	2.400,00	430.000	1.200,00
Камискъ	3.843,50	не опред.	1.450.000	1.600,00
Чулымъ	902,11	3 750,00	450.000	1.500,00
Ново-Николаевскъ	3.984,14	2.138,00	1.500.000	1.325,00
Болотная	575,00	1.000,00	225.000	500,00
Тайга	2.222,00	3.000,00	1.488.740	2.000,00
Томскъ	315,00	2.125,00	150.000	900,00
Маринскъ	460,00	3.500,00	180.000	700,00
Боготолъ	2.160,00	4.150,00	1.100.000	1.500,00
Ачинскъ	970,00	1.200,00	160.000	460,00
Черноярченская	1.000,00	7.500,00	400.000	1.700,00
Красноярскъ	3.645,00	не опред.	2.500.000	3.000,00
Клюквенная	1.260,00	3.575,00	500.000	800,00
Иланская	2.845,00	5.200,00	1.450.000	1.900,00
Тайшетъ	5.500,00	2.550,00	1.000.000	1.600,00
Н.-Удинскъ	2.770,00	8.000,00	1.100.000	3.500,00
Тулувъ	не распла- вировава.	2.000,00	400.000	1.500,00
Зима	4 940,00	10.794,00	1.900.000	3.500,00
Половина	1.500,00	1.900,00	450.000	1.000,00
Иннокентьевская	1.700,00	7.000,00	600.000	2.000,00

Кромѣ того, на линіи имѣется 3 резервныхъ склада каменнаго угля:
такъ называемый, складъ 14 версты,

. Судженскаго района,

и . Черемховскаго .

наконецъ, содержится запасъ угля при водокачкахъ въ количествѣ 2944.000 п.
и для прочихъ потребностей дороги по отопленію разныхъ зданій
и проч. въ количествѣ 152.744 п.

С В Ъ Д Ъ Н І Я

о заказѣ рельсъ для нуждъ Сибирской жел. дор.*)

Для эксплуатаціи Сибирской ж. д. заказано:

	рельсъ.	скрѣпленій.
Въ 1908 г.	1.605.000 пуд. (на 375 вер.).	496.522 пуд.
„ 1909 г.	547.840 пуд. (на 128 вер.	157.282 „
„ 1910 г.	428.946 пуд. (на 98 вер.).	138.504 „
„ 1911 г.	437.700 пуд. (на 100 вер.).	61.936 „

Для второго пути заказано:

Въ 1910 г.	1.203.675 пуд. (на 275 вер.).	328.350 „
„ 1911 г.	3.710.602 пуд. (847,75 вер.).	1.011.318 „

Изъ 3.710.602 пудовъ рельсъ, назначенныхъ въ текущемъ году для второго пути Омскъ-Ачинскъ заказано:

535.745 пуд.	Богословскому заводу.
674.857 „	Демидовскому „
и 2 500.000 м.	8-ми Южнымъ заводамъ.

Означенными заказами рельсъ и скрѣпленій для постройки второго пути на участкѣ Омскъ-Ачинскъ Сибирской дороги исчерпывается вся потребность въ этихъ путевыхъ принадлежностяхъ для этой работы.

Что же касается потребности въ рельсахъ и скрѣпленіяхъ Сибирской дороги въ 1912 году, то по проекту смѣты сплошная смѣна предвидѣна на 100 верстахъ пути, на что требуется рельсъ 437.700 пудовъ, а скрѣпленій 124.500 пудовъ, при чемъ въ настоящее время не представляется еще возможнымъ предрѣшить, какимъ заводамъ будутъ выданы заказы на поставку этихъ путевыхъ принадлежностей.

*) Сообщены г. управляющимъ техническимъ отдѣломъ Управления ж. д. письмомъ на имя управляющаго дѣлами О. В. К. за № 10111 отъ 13 августа 1911 г.

КОПИЯ ПОСТАНОВЛЕНИЯ,

состоявшегося при управлении Сибирской ж. д. по вопросу о желательных изменениях въ формахъ эксплуатаціонной смѣты и отчета*)).

ПОСТАНОВИЛИ:

По всестороннемъ разсмотрѣніи существующихъ формъ смѣты и отчетовъ Сибирской ж. д., приложеній къ нимъ и отдѣльно подаваемыхъ статистики о перевозкахъ, а равно и обзора коммерческой дѣятельности дороги, совѣщаніе пришло къ слѣдующему заключенію.

По формѣ смѣты.

Сокращеніе смѣтныхъ формъ зависитъ главнѣйшимъ образомъ отъ порядка разсмотрѣнія смѣты.

Идею улучшенія дѣйствующаго нынѣ порядка составленія и разсмотрѣнія эксплуатаціонныхъ смѣтъ дало уже само Управление ж. д., примѣнившее къ смѣтѣ на 1906 г. весьма цѣлесообразный и крайне простой способъ, а именно — разсмотрѣвъ и утвердивъ предположенные размѣры движенія и перевозокъ, опредѣлили общую сумму, подлежащую ассигнованію въ размѣрѣ смѣтныхъ назначеній 1905 г., съ пропорціональнымъ увеличеніемъ въ зависимости отъ увеличенія движенія и съ прибавленіемъ особыхъ смѣтныхъ ассигнованій, вызываемыхъ вновь возникшими обстоятельствами. Получившуюся, такимъ образомъ, сумму ассигнованія предоставило распределить по деталямъ смѣты совѣту мѣстнаго управленія.

Если бы этотъ порядокъ сохранился и впредь, то составленіе смѣты сводилось бы лишь къ исчисленію добавочной противъ предыдущаго года суммы въ зависимости отъ размѣра движенія и перевозокъ и вновь возникающихъ какихъ-либо потребностей. При такихъ условіяхъ печатаніе смѣты ограничивалось бы напечатаніемъ основныхъ данныхъ смѣтныхъ исчисленій и назначеній и вмѣстѣ съ тѣмъ весь трудъ по детальному разсмотрѣнію смѣты былъ бы перенесенъ на мѣстный совѣтъ. Послѣд-

*) Совѣщаніе было образовано по распоряженію начальника дороги въ слѣдствіе предписанія Управленія ж. д. отъ 23 янв. 1906 г. за № 3316/987/20 и имѣло засѣданія 8, 9, 11, 13 и 14 марта 1906 г.

нее соответствовало бы и желанію Управленія ж. д., выраженному въ циркулярной телеграммѣ отъ 20 января 1906 г. относительно расширенія дѣятельности мѣстныхъ совѣтовъ.

При существующихъ же нынѣ порядкахъ и условіяхъ разсмотрѣнія смѣтъ возможны нижеслѣдующія измѣненія въ печатаніи смѣтъ, въ видахъ сокращенія расходовъ:

1) Вся смѣта раздѣляется на двѣ части: а) печатаемую, составляющую собственно смѣту съ необходимыми приложениями и б) не печатаемую, въ которую входятъ все данныя, представляющія доказательный статистическій матеріалъ исчисленія смѣтныхъ назначеній. При чемъ печатаемая часть въ свою очередь подраздѣляется на печатаемую типографскимъ способомъ и литографированіемъ.

Въ частности, въ каждой изъ этихъ двухъ смѣтъ должно заключаться:

1) Въ печатной смѣтѣ.

По доходу.

Смѣта доходовъ по существующей формѣ.

По расходу.

- 1) Основанія исчисленія расходовъ. Общія данныя.
- 2) Общій сводъ дохода и расхода.
- 3) Смѣта расходовъ (по очер. №№).

Принимая во вниманіе, что ко времени разсмотрѣнія смѣтъ отчетная вѣдомость о расходахъ за предыдущій годъ должна быть уже отпечатана, и что эта вѣдомость, заключаетъ данныя о дѣйствительныхъ расходахъ за предыдущіе три года, то перепечатка тѣхъ же цифръ въ смѣтѣ является излишней, поэтому эти данныя слѣдовало бы или совсѣмъ исключить изъ смѣты, или же замѣнить одной цифрой выводовъ за послѣдніе три года.

- 4) Объясненіе смѣтныхъ назначеній—по формѣ вѣдомости № 3-6, прилагаемой къ годовому отчету.
- 5) Штатныя расписанія.
- 6) Объясненіе измѣненій въ штатахъ противъ смѣты текущаго года (по примѣру объясненія смѣтныхъ назначеній).
- 7) Вѣдомость обмундированія служащихъ.
- 8) Вѣдомость отопленія.
- 9) Вѣдомость освѣщенія.

Все эти части, составляющія собственно смѣту, печатаются общія по всеѣмъ отдѣламъ.

Приложенія къ смѣтѣ (литографированныя):

- а) перечень статей расходовъ, несогласованныхъ членами совѣта;
- б) журнальныя постановленія совѣта по разсмотрѣнію смѣтѣ;
- в) особыя мнѣнія членовъ совѣта съ объясненіями и возраженіями на нихъ.

Изъ остальныхъ печатаемыхъ нынѣ приложеній въ печатномъ видѣ представляется вѣдомость работы станцій, отпечатанная для отчета. Всѣ же прочія приложенія отмѣнить, перенести необходимыя подробности въ вѣдомость объясненія смѣтныхъ исчисленій № 4. Въ случаѣ же надобности отдѣльныя приложенія могутъ быть представляемы въ рукописномъ видѣ въ 2—3 экземплярахъ или литографированными.

Смѣты по вспомогательнымъ предпріятіямъ, а равно и по специальнымъ средствамъ составляются въ существующихъ формахъ и представляются въ рукописномъ видѣ, а въ случаѣ надобности въ большемъ числѣ экземпляровъ, литографированными.

По формѣ отчета.

Отчетъ казенныхъ дорогъ въ общемъ своемъ видѣ долженъ бы приближаться къ формамъ частныхъ дорогъ, установленнымъ комиссіей Глушинскаго съ введеніемъ, конечно, тѣхъ формъ и измѣненій, какія требуются условіями казенной эксплуатаціи. По этой программѣ изъ отчета казенныхъ дорогъ пришлось бы многое исключить. Принимая же во вниманіе—съ одной стороны, что веденіе счетоводства, отчетности и статистики Сибирской ж. д. уже приспособлено къ требующимся формою отчетовъ даннымъ и съ другой,—что нѣкоторыя данныя, исключаемыя безъ ущерба изъ отчета, какъ неимѣющія общаго значенія, въ частности же, для самой дороги, представляютъ извѣстный интерес—нѣкоторыя изъ формъ отчета желательнѣе было бы сохранить и составлять ихъ какъ бы для отчета, но не печатать, а собирать въ рукописномъ видѣ въ одномъ — двухъ экземплярахъ и группировать въ особую статистику, сосредоточивъ ее при смѣтномъ дѣлопроизводствѣ, гдѣ всякія статистическія данныя бывають необходимы при составленіи и разсмотрѣніи смѣтѣ. Къ этой же статистикѣ могутъ быть присоединены всѣ данныя, составленіе которыхъ является какъ подготовительный матеріалъ для отчета, поэтому несогласованныя съ особыми трудами и расходами.

Основываясь на этомъ соображеніи, совѣщаніе полагаетъ необходимымъ прежде всего раздѣлять отчетъ на два вида: печатаемый и непечатаемый.

Печатаемый отчетъ долженъ состоять изъ:

- 1) краткаго описанія дороги;
 - 2) общихъ данныхъ о результатахъ эксплуатаціи;
 - 3) финансоваго отчета;
 - 4) статистическихъ и техническихъ данныхъ;
 - 5) статистическихъ данныхъ о церквахъ, школахъ и библиотекахъ;
 - 6) отчета по вспомогательнымъ предпріятіямъ.
- Въ частности, всѣ эти части заключаютъ слѣдующія данныя:

1. Краткое описаніе дороги составляютъ:

1) Общія свѣдѣнія о дорогѣ, въ существующей формѣ, съ добавленіемъ свѣдѣній о числѣ станцій, развѣздовъ, постовъ, и карьеровъ, работающихъ въ отчетномъ году помѣщаемыхъ ранѣе въ 1 части отчета (см. стр. 92 отчета за 1903 г.).

2) Общее протяженіе путей.

} (Въ существующихъ формахъ
но съ компактною печатью).

3) Рельсы и шпалы.

4) Полотно дороги, искусственныя сооруженія, переѣзды и принадлежности станцій и вѣд. № V. Полоса отчужденія, зданія и сооруженія на станціяхъ и зданія на пути печатать лишь въ общихъ итогахъ въ текстовомъ видѣ, такъ напримѣръ, вмѣсто схематической вѣдомости № IV помѣщать: №№ участковъ административнаго дѣленія дороги и протяженіе ихъ.

По службѣ пути.

I уч. Отъ станціи—до станціи . . . 000 вер.

II " " " " . . . 000 "

и т. д.

По службѣ движенія.

I уч. Челябинскъ-Курганъ 241 вер.

II уч. Курганъ-Петропавл. 249 . и т. д.

По службѣ тяги.

Тоже,

Длина перегоновъ между станціями.

Наибольшая ось — до — 000 верстъ,
 Наименьшая „ — до — 000 „
 Протяженіе горизонтальныхъ частей и уклоновъ до 0,002
 вклуч. 1702.901.

Протяженіе подъёмовъ: болѣе 0,002, менѣе 0,004 и т. д.

Точно также вмѣсто схематической вѣдомости № V помѣ-
 щать число станцій по классамъ:

I—00, II—00, III—00, IV—00, V—00—всего	000
Площадь отчужденія въ десятинахъ	000
Длина станціонныхъ путей всего кромѣ главныхъ въ томъ числѣ развѣздныхъ	
Полезная длина наиболѣе короткаго пути—	
Высота станціонной площади надъ уровнемъ (въ саженихъ)	000

Пассажирскія зданія.

Число зданій безъ жилого помѣщенія и т. д.

Самыя же вѣдомости №№ IV и V составлять и доставлять
 ко времени разсмотрѣнія смѣты.

5. Количество паровозовъ и тендеровъ по формуляру № 1
 (по отчету 1903 г. прил. къ вѣд. № VI).

7. Количество вагоновъ по формуляру № 1 (по отч. 1903 г.
 прил. къ вѣд. № VII).

8. Данные о размѣрахъ и средствахъ главныхъ мастер-
 скихъ и мастерскихъ при депо.

8-а. Оборудование паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ
 и паровозныхъ зданій.

9. Протяженіе телеграфной линіи.

Всѣ эти вѣдомости (6—9) печатать въ существующихъ
 формахъ, но компактнѣе.

II Общія данныя о результатахъ эксплуатаціи.

10. Общія выводы по эксплуатаціи сравнительно съ тремя
 предыдущими годами (по существующей формѣ—стр. 1 отч.
 1903 г.).

11. Данные о движеніи, выручкѣ и работѣ подвижного со-
 става (нынѣ форма № 7-а) по форм. Глушинскаго № 10), съ
 исключеніемъ изъ нихъ, соглас. цирку. Упр. ж. д. отъ 11 января
 1906 г. за №№ 1140/8/34 данныхъ по №№ 12, 13, 14, 36—
 39, 46—49, 58, 59, 62, 63, 76—80, 87—90, 134, 165, 191 и 192.

III. Въ финансовомъ отчетѣ.

1-а) Балансъ счетовъ главной книги сл. сборовъ.

Примѣчаніе. Съ учрежденіемъ на казенныхъ дорогахъ сл. сборовъ, обособленныхъ въ отношеніи веденія счетоводства и отчетности по сборамъ отъ всѣхъ другихъ частей управленія, балансъ сл. сборовъ слѣдуетъ печатать особый отъ баланса управленія по всѣмъ остальнымъ операціямъ, но непременно въ общеустановленной формѣ, а не въ видѣ свода оборотовъ, какъ это дѣлается теперь.

1-б) Балансъ счетовъ главной книги управленія дор. по всѣмъ, за исключеніемъ сборовъ, операціямъ.

2) Кассовый отчетъ, въ существующей теперь формѣ № 2.

3) Общій сводъ прихода и расхода (фор. № 3).

3-б) Отчетъ о расходахъ } (въ настоящей формѣ № 3-а).

3-а) Отчетъ о доходахъ }

3-в) Объясненіе расходовъ по каждому очередному номеру (№ 3-б), разрабатываемые прежде всего параллельно съ смѣтными исчисленіями и съ указаніемъ общихъ существенныхъ данныхъ. Помѣщеніе въ этой вѣдомости расходовъ по участкамъ пути (см. оч. № 85 и др.) и по участкамъ тяги (№№ 226, 227 и др.), а равно перечисленіе подробностей по возобновленію инвентаря (см. оч. №№ 61, 74 и др.) признается излишнимъ, такъ какъ въ первомъ случаѣ дѣленіе по участкамъ не имѣетъ существеннаго значенія въ то же время затрудняетъ лишь составленіе отчета, а во второмъ всѣ подробности имѣются въ періодической отчетности. Также должны быть исключены всѣ данныя, имѣющія статистическій характеръ, какъ, на примѣръ, по № 122—показаніе поверстной смѣны шпаль по годамъ укладки и т. п. Вообще въ объясненіяхъ расходовъ вполнѣ было бы достаточно показанія однѣхъ общихъ цифръ, въ какихъ выражены расходъ по деталямъ распределенія принятыхъ въ смѣтныхъ исчисленіяхъ. Затѣмъ, для сокращенія приводимыхъ въ этой вѣдомости объясненій и вмѣстѣ съ тѣмъ въ видахъ улучшенія отчета необходимо дополнить его слѣдующими данными въ видѣ приложения, а именно:

Прилож. лит. „А“—Сводъ расходовъ по категориямъ—зависящихъ и независящихъ отъ размѣровъ движенія и перевозокъ, согласно подразделенію, установленному циркуляромъ Управленія ж. д. отъ 10 іюля 1906 г. за № 26043, съ приложеніемъ къ ней вѣдомости № 1, которую желательно составлять по формѣ, выработанной управленіемъ Сибирской ж. д.

Прилож. Лит. „Б“—Вѣдомость о числѣ служащихъ и упла-

ченномъ имъ довольствіи, съ вѣдомостью о лично-присвоенныхъ выдачахъ (нынѣ вѣд. № 6).

Прилож. Лит. „В“—Вѣдомость о расходахъ на обмундированіе служащихъ.

Лит. „Г“—Вѣдомость о расходахъ на отопленіе.

„Д“— „ „ „ освѣщеніе.

4) Вѣдомости по расходамъ на дополнительныя работы и по особымъ ассигнованіямъ, а также и по сбору въ $\frac{1}{3}$ коп. (нынѣ №№ 4, 4-а) пронумерованныя литерами 4-а, 4-б, 4-в и т. д.

5-а) Матеріальный отчетъ.

5-б) Наличный остатокъ запасовъ матеріаловъ, инвентаря и запасныхъ частей на 31 декабря отчетнаго года.

IV. Техническія и статистическія данныя.

По доходу.

6) (По отчету № 7-б). Статистическая вѣдомость о коммерческой дѣятельности.

По расходу.

7) (По отчету № 8). Вѣдомость ремонта пути, зданій и искусственныхъ сооружений.

8) (По отчету № 10). Вѣдомость работы станцій.

Въ сокращенномъ видѣ, согласно цирк. Управленія ж. д. отъ 11-го января 1906 г. за № 1140/8/34 и не по среднему выводу въ мѣсяцъ, а въ общихъ годовыхъ цифрахъ.

Такъ какъ такая же вѣдомость печатается и при смѣтѣ, то для объединенія формы и избѣжанія двойного печатанія въ отчетной вѣдомости надлежитъ добавить (вмѣсто примѣчанія) изъ смѣтной вѣдомости 4 графы за №№ 22—25.

9) (По отч. № 13). О количествѣ оборотной кладки по станціямъ и стоимости операций нагрузки и выгрузки (также въ сокращенномъ видѣ, согласно тому же циркуляру).

10) (По отч. № 15). Вѣдомость ремонта телеграфа (въ той же формѣ).

11-а) Вѣдомость о полной суммѣ расходовъ по ремонту паровозовъ.

11-б) Вѣдомость о полной суммѣ расходовъ по ремонту вагоновъ.

Примѣчаніе. Въ этихъ вѣдомостяхъ предполагается сгруппировать всѣ данныя, помѣщаемыя въ отчетѣ въ объясненіяхъ расходовъ (№ 3-б) къ очер. №№ 298—302.

Объ эти вѣдомости замѣнять собою помѣщаемыя теперь въ отчетѣ вѣдомости за №№ 19—24 включ.

12) Табл. IV форм. № 2. Работа подвижного состава (по отч. 1903 г. вѣд. №№ 26-а, 27-а и 28-а).

13) Табл. V форм. № 3. Количество паровозовъ, товарныхъ вагоновъ (по отч. 1903 г. № 28-б).

Статистика.

14) (По отч. № 25-а). Вѣдомость числа, пробѣга и средняго состава поѣздовъ (въ той же формѣ).

15) (По отч. прилож. къ № 26-а). Пробѣгъ паровозовъ, съ подраздѣленіемъ пробѣга на производительный и непроизводительный (въ той же формѣ).

16) (По отч. прилож. къ вѣд. № 27-а). О числѣ пройденныхъ верстъ вагонами по мѣсяцамъ и по роду поѣздовъ (въ той же формѣ).

17) (По отч. № 27-б). Вѣдомость работы товарныхъ вагоновъ по направлениамъ (сокр. согл. цирк. Управл. ж. д. — см. № 8)

18) Вѣдомость общаго числа служащихъ и рабочихъ и о суммѣ уплаченнаго имъ содержанія и заработка по формѣ, представляемой въ статистическій отдѣлъ М. П. С.

19) Дѣленіе линіи на врачебные участки и краткій отчетъ по врачебно-санитарной службѣ (стр. 64 и 68—69).

V. Свѣдѣнія о церквахъ, школахъ и библіотекахъ.

Въ эту часть отчета помѣщать свѣдѣнія о церквахъ, школахъ и библіотекахъ, печатаемыя нынѣ въ 1 части отчета (см. стр. 53—56).

VI. Свѣдѣнія о вспомогательныхъ предпріятіяхъ.

Печатаемыя въ настоящее время въ первой части отчета (отд. VIII стр. 172—207) свѣдѣнія о вспомогательныхъ предпріятіяхъ, имѣющихся на Сибирской ж. д., а именно:

- 1) Объ Анжерскихъ каменноугольныхъ кояхъ.
- 2) По шпало-пропиточному заводу.
- 3) О лѣсопилахъ.
- 4) О транспортныхъ операціяхъ.

Въ непечатаемый отчетъ (статистику) группируются.

Изъ первой части отчета.

Таблицы коммерческой части — о не востребовавшихся отправахъ (стр. 42), о движеніи дѣль по претензіямъ (стр. 46) и по сл. сборовъ—о движеніи дѣль по претензіямъ (стр. 48).

Вѣдомость о движеніи дѣль юридической части (копія вѣдомости, доставляемой въ Управление ж. д.) (см. стр. 50 отчета).

Данныя о происшествіяхъ (стр. 52).

Работы медицинскаго персонала (стр. 65—67), соединивъ съ №№ 29-а, 29-з.

Свѣдѣнія о числѣ лопнувшихъ рельсъ (стр. 80—82).

Число снѣговыхъ защитъ (стр. 88).

Данныя о дѣятельности телеграфа (стр. 98).

Среднее число паровозныхъ бригадъ (стр. 123).

Среднее число паровозной прислуги (стр. 124).

Число кондукторскихъ бригадъ (стр. 96).

Изъ приложений:

1) Вѣдомость № 11—расходовъ по содержанию станціонныхъ агентовъ, какъ утрачивающая значеніе съ уничтоженіемъ вѣд. № 14 и имѣющая лишь спавочный характеръ. Такая же вѣдомость представляется и при смѣтѣ съ добавленіемъ данныхъ о числѣ кондукторскихъ бригадъ. Обѣ эти формы объединяются въ одну общую прилагаемую къ смѣтѣ.

2) Прил. № 1 къ вѣд. № 15. Главныя работы по ремонту телеграфной линіи.

3) Прил. № 2 къ вѣд. № 15. Количество замѣенныхъ столбовъ во время капитальнаго ремонта телеграфной линіи.

Подробности этихъ вѣдомостей имѣютъ только мѣстный интересъ, поэтому въ отчетѣ совершенно излишни.

4) По отчету № 16. Вѣдомость о состояніи и дѣйствии телеграфа и о суммахъ на содержаніе личнаго состава по тѣмъ же основаніямъ и соображеніямъ, какъ и предыдущія 3 вѣдомости.

5) Прил. къ вѣд. № 18а. Количество и стоимость матеріаловъ, израсходованныхъ на отопленіе, смазку и освѣщеніе паровозовъ, такъ какъ общія данныя имѣются въ отчетѣ въ вѣдомости № (бывш. 18а).

6) Вѣд. № 18б. Пробѣга вагонныхъ осей и расхода матеріаловъ для смазки вагоновъ. Данныя эти могутъ быть помѣщаемы въ объясненіяхъ расходовъ.

7) Прил. къ вѣд. № 26а. Пробѣга паровозовъ, какъ печатаемая статистическимъ отдѣломъ М. П. С. и какъ являющаяся повтореніемъ данныхъ, помѣщаемыхъ въ вѣдомости №№ 25а и 26а.

8) Вѣд. № 266. Сравненіе результатовъ работы паровозовъ по сериямъ за отчетный годъ съ таковыми же за предыдущіе три года.

9) Вѣд. № 26г. Вѣдомость пробѣга паровозовъ по участкамъ, за исключеніемъ изъ отчета вѣд. № 25б и 25в о пробѣгѣ и среднемъ составѣ поѣздовъ по участкамъ, и эта вѣдомость утрачиваетъ свое значеніе.

10) Вѣд. № 27а. О числѣ пройденныхъ верстъ вагонами,—какъ повтореніе данныхъ, заключающихся въ приложеніи къ этой вѣдомости, оставленной въ отчетѣ.

11) Вѣд. №№ 29а, 29б включ. Врачебная статистика—исключается изъ отчета въ виду того, что данныя о врачебно-санитарномъ состояніи дорогъ печатаются Управленіемъ ж. д.—общія по всѣмъ казеннымъ ж. д.

Изъ описанія дороги.

12) Вѣд. № Va—станціонныхъ вѣсовъ и вѣсовыхъ помощей.

13) Вѣд. № Vб—пожарныхъ инструментовъ, находившихся на станціяхъ.

14) Вѣд. № VI—паровозы и тендеры (въ отчетѣ имѣются по фор. № 1).

15) Вѣд. № VII. Вагоны—(въ отчетѣ имѣются по формѣ № 1).

16) Вѣд. № X—административнаго дѣленія дороги. (Для потребности самой дороги предполагается отпечатать одинъ разъ въ видѣ плаката).

Прекратить составленіе и печатаніе.

Въ первой части отчета по перенесеніи отдѣла VIII (свѣдѣнія о вспомогательныхъ предпріятіяхъ) въ приложеніе къ отчету и за выдѣленіемъ нѣкоторыхъ данныхъ въ непечатаемый статистическій сборникъ, составленіе и печатаніе остальной части отчета до стр. 171 включительно, прекратить по слѣдующимъ соображеніямъ.

1) По исключеніи, согласно циркул. Управленія ж. д. отъ 11 января 1906 г. за № 1148/8/34 данныхъ о результатахъ движенія (по отчету Сибирской ж. д. за 1903 г. таблицъ 1—27 стр. 3—16) программа или идея этой части отчета отчасти уже нарушается, такъ какъ исключеніе данныхъ таблицъ № 1—27 уничтожаетъ значеніе слѣдующихъ за ними данныхъ о доходахъ и перевозкахъ (табл. №№ 28—45).

2) Слѣдующія затѣмъ свѣдѣнія о расходахъ вообще и въ

частности по каждой службѣ, представляя компиляцію отчетныхъ данныхъ, являются излишнимъ повтореніемъ этихъ данныхъ.

3) Описание административнаго устройства, повторяемое стереотипно изъ года въ годъ, не представляетъ существеннаго интереса.

Въ приложеніяхъ:

Всѣ приложенія къ балансамъ.

Вѣд. № 9—технической отчетъ по ремонту земляного полотна искусственныхъ сооружений, переѣздовъ, зданій, оградъ, садовъ, мостовыхъ и водопроводовъ.

Вѣдомость эта, занимающая 164 печатныхъ страницы и требующая массы труда, въ то же время существенной пользы для отчета не приноситъ. Для цѣлей контролированія произведенныхъ работъ и расходовъ надобности въ ней не представляется, такъ какъ всѣ помѣщаемыя въ ней работы производятся по утвержденнымъ смѣтамъ и кредитамъ и провѣряются контролемъ на мѣстахъ работъ, а уплаты ревизуются контролемъ по документамъ. Вслѣдствіе изложеннаго, печатаніе ея признано излишнимъ и вмѣсто нея приводитъ описаніе работъ параллельно смѣтнымъ подраздѣленіямъ въ соответствующихъ очер. №№ вѣдомости № 36 (по новой нумераціи № 3в).

Нижепоименованныхъ 9 вѣдомостей, какъ наимѣющихся практическаго значенія, но требующихъ большаго труда для ихъ составленія.

- Вѣд. № 17. Расходовъ по содержанію депо,
 „ № 19. Расходовъ по водоснабженію,
 „ № 20а. Перечень главнѣйшихъ статистическихъ данныхъ о состояніи паровозовъ,
 „ № 20б. Сравнительный перечень главнѣйшихъ статистическихъ данныхъ о состояніи паровозовъ за послѣдніе 3 года,
 „ № 21. Пробѣга и стоимости ремонта каждаго отдѣльнаго паровоза съ тендеромъ,
 „ № 22. Новымъ запаснымъ частямъ, поставленнымъ при большомъ, среднемъ и маломъ ремонтѣ паровозовъ,
 „ № 23а. О полной суммѣ расходовъ по ремонту вагоновъ,
 „ № 23б. Запаснымъ частямъ, поставленнымъ въ пассажирскихъ вагонахъ при большомъ и маломъ ремонтѣ,
 „ № 24. Запаснымъ частямъ, поставленнымъ въ товарныхъ вагонахъ при большомъ и маломъ ремонтѣ.

ПРИМѢЧАНІЕ. Вѣдомости №№ 20а по 24 включительно предполагается замѣнить двумя вѣдомостями (см. выше по новой нумераціи №№ 11а и 11б) о полныхъ суммахъ расхода по ремонту паровозовъ и вагоновъ, группируемыхъ изъ данныхъ, помѣщаемыхъ въ объясненіяхъ расходовъ къ оч. №№ 298—302.

- Вѣд. № 26д. Количества всѣхъ своихъ и чужихъ паровозовъ, бывшихъ въ распоряженіи дороги, въ связи съ пробѣгомъ съ поѣздами и безъ поѣздовъ, т. к. данныя имѣются въ другихъ мѣстахъ отчета.
- „ № 28а. Средняго числа пассажирскихъ вагоновъ, бывшихъ въ обращеніи на дорогѣ, съ показаніемъ пробѣга ихъ на дорогѣ въ поѣздахъ всѣхъ родовъ и средняя денежная выручка съ каждаго вагона.
- „ № 28б. Тоже—товарныхъ вагоновъ. Обѣ эти вѣдомости исключаются, за невозможностью строгаго подраздѣленія выручки по родамъ вагоновъ и несоотвѣтствія самой выручки совершаемымъ перевозкамъ, т. к. выручка съ воинскихъ перевозокъ учитывается не по совершеннымъ перевозкамъ, а по наличному поступленію денегъ.

По коммерческой статистикѣ.

Въ зависимости отъ измѣненій, согласно цирк. Управления ж. д. отъ 11 января 1906 г. за № 1140/8/34, размѣровъ данныхъ, помѣщаемыхъ въ статистику прибытія и транзита грузовъ, представляется возможнымъ измѣнить и самую форму вѣдомости (во II выпускѣ), что дастъ возможность значительно сократить размѣръ печатныхъ таблицъ, а именно:

По прибытію.

1	2	3	4	и т. д.	Всего прибыло на станцію.
Станція назначенія.	Дороги отправленія.			и т. д. всѣ дороги въ алфавитномъ порядкѣ.	
	Балтій- ская.	Вар- шаво- Вѣвская.	Забай- кальская		

По транзиту.

Точно та же форма, только въ первой графѣ, вмѣсто заголовка „станція назначенія“ будетъ заголовокъ „дороги отправленія“.

Въ III выпускъ статистики.

Въ таблицахъ №№ 1 и 2 перевозку „остальныхъ грузовъ“ (кромя главнѣйшихъ) печатать общимъ итогомъ по мѣсяцамъ и за годъ, не перечисляя грузовъ и итоговъ по каждому грузу въ отдѣльности, какъ это уже и дѣлается на нѣкоторыхъ дорогахъ, напримѣръ, Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской. Кромѣ того, количество предшествовавшихъ лѣтъ, помѣщаемое въ вышеуказанныхъ таблицахъ ограничить, тремя послѣдними годами.

Форму таблицы № 5, въ зависимости отъ сокращенія, согласно вышеуказанному цирк. Управленія ж. д., измѣнить, вышеуказанному цирк. Управленія ж. д., измѣнить, принявъ принявъ слѣдующую:

Наимено- ваніе станцій.	1905 г.								Тоже на 1904, 1903 и 1902 г.г.
	Отправлено.				Прибыло.				
	Багажа.	Грузовъ больш. скорости.	Грузовъ малой скорости.	Итого.	Багажа.	Грузовъ больш. скорости.	Грузовъ малой скорости.	Итого.	

Краткій обзоръ коммерческой дѣятельности.

Издаваемый нынѣ краткій обзоръ коммерческой дѣятельности дороги, въ виду изданія подробной коммерческой статистики, печатаніемъ прекратитъ, сохраняя составленіе его и представленіе въ Управленіе ж. д. въ 1 экземплярѣ въ рукописномъ видѣ.

По утвержденіи вышенамѣченной программы содержанія печатаемыхъ управленіемъ Сибирской ж. д. смѣтъ и отчетовъ, печатаніе ихъ сократится примѣрно въ слѣдующихъ размѣрахъ:

- 1) Смѣты—вмѣсто 1250 стр. до 500 страницъ.
- 2) Отчета—вмѣсто 1500 стр. до 800 страницъ.
- 3) Коммерческой статистики вмѣсто 2500 стр. до 800 страницъ.
- 4) Краткаго обзора коммерческой дѣятельности на 200 страницъ.

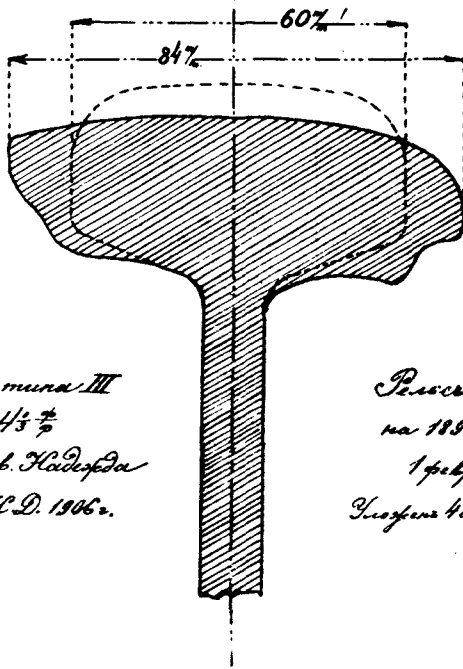
Что же касается количества печатаемыхъ экземпляровъ, перечисленныхъ изданій, то уменьшеніе таковыхъ зависитъ (за исключеніемъ смѣтъ) главнѣмъ образомъ отъ измѣненія числа рассылаемыхъ по назначенію Управленія ж. д. экземпляровъ какъ управленіямъ дорогъ, такъ правительственнымъ и разнымъ частнымъ учрежденіямъ.

Въ заключеніе совѣщаніе считаетъ необходимымъ высказать, что по краткости времени, имѣвшагося въ распоряженіи совѣщанія, и вмѣстѣ съ тѣмъ невозможности по служебнымъ обязанностямъ посвятить все время всецѣло разработкѣ программъ и формъ смѣтъ и отчетовъ, оно должно было ограничиться намѣченной въ общихъ чертахъ программой, имѣя при этомъ въ виду разработать возможно детальнѣе лишь по утвержденіи этой программы.

Подлинное за подписями присутствовавшихъ.

Копия

Профиль колонны Л.В.

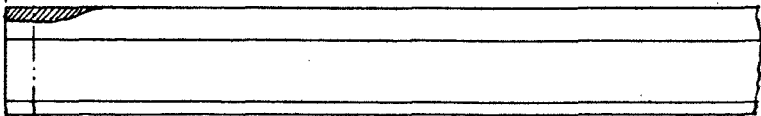


Рельеф типа III
 24 3/4
 марка Зав. Кайгород
 К. И. Д. 1906 г.

Рельеф слатя
 на 1892 в формате
 1 февр. 1910 г.
 Улофганг Чисна 1909 г.

A.
 5%
 B.

Профиль слатя с натурой палеонтологической
 -обладки.



За Палеонника В.у. пути
 (подписано) инженером М.А.Уфимов

КОПИЯ.

М. П. С.

СИБИРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

Приказъ № 285.

25 іюля 1907 года.

По матеріальной службѣ.

Съ правилами при-
емки матеріаловъ
и предметовъ, по-
ступающихъ въ
склады дороги.

Находя необходимымъ объединить разновременно преподан-
ныя правила экспертизы, поступающихъ въ склады дороги инвен-
таря, запасныхъ частей и матеріаловъ, въ одно цѣлое, для облег-
ченія пользованія ими, ниже привожу ихъ и предлагаю принять
къ точному и неуклонному руководству.

1) Экспертиза предметовъ и матеріаловъ, поступающихъ на
склады дороги, возлагается на постоянныя комиссіи слѣдующаго
состава:

а) въ Омскомъ и Красноярскомъ главныхъ складахъ: пред-
сѣдатель—начальникъ мѣстныхъ мастерскихъ или его замѣ-
ститель; члены комиссіи въ Омскѣ: начальникъ 7 участка
пути и въ Красноярскѣ начальникъ 18 уч. пути, начальникъ
уч. тяги и завѣдывающій главнымъ складомъ, а въ случаѣ отсут-
ствія какого-либо изъ нихъ—ихъ замѣстители.

При экспертизѣ матеріаловъ и предметовъ, заготовляемыхъ
исключительно для надобностей сл. движенія и телеграфа, въ
вышеуказанный составъ комиссіи долженъ входить—въ первомъ
случаѣ агентъ сл. движенія (по назначенію начальника сл. дви-
женія), а во второмъ случаѣ, мѣстный контролеръ-механикъ. Въ
экспертизѣ матеріаловъ, заготовленныхъ исключительно для сл.
врачебной — участвуетъ мѣстный больничный или участковый
врачъ.

б) въ Челябинскомъ складѣ, въ Томской кладовой и во
всѣхъ матеріальныхъ кладовыхъ и лѣсныхъ складахъ, распо-
ложенныхъ на депоовскихъ станціяхъ.

Предсѣдатель—начальникъ мѣстнаго уч. пути, а въ случаѣ
отсутствія—замѣститель его; члены комиссіи: начальникъ уч.
тяги, и смотритель склада и кладовой и оъ случаѣ отсутствія—
депо
ихъ замѣстители, затѣмъ, агенты сл. движенія, телеграфа и

врачебной, назначаемые въ тѣхъ случаяхъ и тѣмъ порядкомъ, какъ указано для комиссій, состоящихъ при главныхъ складахъ.

в) на складахъ промежуточныхъ, расположенныхъ внѣ мѣстъ нахождения матеріальныхъ и лѣсныхъ складовъ и кладовыхъ:

Предсѣдатель—мѣстный начальникъ уч. сл. пути или его замѣститель; члены комиссій: мѣстный участковый ревизоръ матеріальной сл., завѣдывающій складомъ и мѣстный старшій агентъ той службы, для потребности коей заготовленъ матеріалъ;

г) въ комиссіяхъ по экспертизѣ каменнаго угля въ Черемховскомъ районѣ, въ мѣстахъ расположенія копей, предсѣдателемъ состоитъ представитель управленія дороги въ указанномъ районѣ, а за отсутствіемъ его—ревизоръ матеріальной сл., члены комиссій: мѣстный ревизоръ сл. тяги и начальникъ станціи.

При экспертизѣ же каменнаго угля внѣ указаннаго района предсѣдателемъ экспертной комиссіи состоятъ мѣстные начальники уч. тяги и депо; членами комиссіи: мѣстные ревизоры матеріальной сл., начальники уч. пути или ихъ замѣстители, а въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ не имѣютъ жительства начальники уч. пути, въ комиссіи участвуютъ начальники станцій.

ПРИМѢЧАНІЕ. Старшему ревизору матеріальной сл. предоставляется право участвовать во всѣхъ экспертныхъ комиссіяхъ. Агенты матеріальной сл., какъ-то: завѣдывающіе складами и ревизоры, въ случаѣ участія въ экспертной комиссіи старшаго ревизора матеріальной сл. на правахъ члена комиссіи—участвуютъ въ послѣдней лишь съ правомъ совѣщательнаго голоса.

2) Въ каждую экспертную комиссію вызывается для присутствованія представитель контроля, для каковой цѣли онъ обязательно извѣщается о каждой экспертизѣ, не позже, какъ за трое сутокъ. Неприбытіе представителя контроля не останавливаетъ дѣйствій экспертной комиссіи, которая въ актѣ отмѣчаетъ о неприбытіи представителя контроля, указывая какимъ порядкомъ таковой извѣщенъ о днѣ экспертизы.

3) При экспертизѣ обмундированія, гдѣ бы таковая ни производилась, обязательно должны присутствовать въ качествѣ экспертовъ еще и выборные отъ тѣхъ служащихъ, для которыхъ обмундированіе принимается. Для каковой цѣли смотритель склада обязанъ доводить до свѣдѣнія подлежащихъ службъ-потребительницъ о днѣ, назначенномъ для экспертизы съ указаніемъ, какое именно обмундированіе подлежитъ освидѣтельствуванію, а подлежащія службы должны командировать на экспертизу выборныхъ въ числѣ трехъ человекъ.

Обмундированіе, признанное экспертной комиссіей отвѣчаю-

щимъ условіямъ договора, сейчасъ же, неотложно, въ присутствіи экспертной комиссіи клеймится, указаніемъ инициал. Сибирской ж. д. и года экспертизы, штемпелемъ (масляной краской). Напримѣръ, для текущаго года: Сиб. ж. д. 1907 г.

Въ комиссіяхъ по экспертизѣ дровъ участвуетъ мѣстный участковый ревизоръ сл. тяги и въ составъ этихъ комиссій обязательно входитъ, кромѣ ревизора матеріальной сл., мѣстный начальникъ станціи или разъѣзда.

4) При освидѣтельствованіи матеріаловъ и предметовъ въ комиссіи имѣеть право присутствовать поставщикъ или его представитель, имѣющій надлежащую довѣренность. Отъ присутствующаго при освидѣтельствованіи поставщика или его довѣреннаго требуется подписаніе акта экспертизы, при чемъ, въ случаѣ несогласія съ заключеніемъ комиссіи, поставщикъ или его довѣренный, долженъ тутъ же на актѣ изложить свое особое мнѣніе, такъ какъ послѣ подписанія акта безъ оговорки, какія-либо возраженія во вниманіе приняты быть не могутъ.

5) Въ Омскомъ и Красноярскомъ главныхъ складахъ, въ Челябинскомъ складѣ и въ Томской кладовой, очередная экспертиза должна производиться два раза въ недѣлю, по вторникамъ и пятницамъ, а если эти дни совпадаютъ съ неприсутственными, то экспертиза переносится на слѣдующій за симъ присутственный день. Въ означенные дни всѣ постоянные (вышепоименованные) члены комиссіи обязаны являться на мѣсто экспертизы матеріаловъ въ склады къ 10 часамъ утра мѣстнаго времени, безъ особаго каждый разъ о томъ извѣщенія.

6) Въ остальныхъ складахъ и кладовыхъ, расположенныхъ на деповскихъ станціяхъ, время экспертизы матеріаловъ, поступающихъ въ вѣдѣніе склада или кладовой, назначается председателемъ комиссіи по полученіи письменнаго увѣдомленія смотрителя $\frac{\text{склада}}{\text{кладовой}}$ о прибытіи или доставкѣ предметовъ ил^и матеріаловъ, подлежащихъ приѣмкѣ, съ такимъ расчетомъ, чтобы председатель комиссіи имѣлъ возможность увѣдомить членовъ комиссіи не менѣе, какъ за трое сутокъ до дня приѣмки.

7) На складахъ промежуточныхъ, расположенныхъ внѣ мѣста нахождения матеріальныхъ и лѣсныхъ складовъ и кладовыхъ, назначеніе дня экспертизы матеріаловъ, дровъ и угля, исходитъ отъ мѣстнаго ревизора матеріальной сл., на обязанности коего лежитъ извѣщеніе председателя, членовъ комиссіи и представителя контроля, о днѣ, мѣстѣ и количествѣ матеріаловъ, подлежащихъ экспертизѣ, при чемъ такія извѣщенія должны поступать къ указаннымъ лицамъ не позже, какъ за 3 дня до дня экспертизы. Копія такихъ извѣщеній адресуются начальнику матеріальной сл. и главному контролеру.

Данное правило не относится къ производимой экспертизѣ

въ Черемховскомъ районѣ каменнаго угля, день освидѣтельствования котораго назначается не ревизоромъ, а председателемъ комиссіи, съ соблюденіемъ сроковъ извѣщенія. (За 3 дня).

8) Завѣдывающіе складами, а въ подлежащихъ случаяхъ смотрители складовъ кладовыхъ или ревизоры матеріальной сл., или представитель управленія дороги въ Черемховскомъ районѣ, обязаны приготовить ко времени экспертизы потребную для того рабочую силу и всѣ документальныя данныя, какъ-то: копіи договоровъ, заказовъ, чертежей, техническихъ условій, дополнительныя разъясненія, если таковыя были, счета, накладныя и спецификаціи поставщиковъ и желѣзнодорожныя накладныя, по коимъ матеріалы прибыли и т. п.

9) Матеріалы и предметы, подлежащіе освидѣствованію комиссіей, должны складываться отдѣльно, дабы исключить всякую возможность смѣшенія свидѣтельствуемыхъ матеріаловъ и предметовъ съ такими же матеріалами и предметами ранѣе уже освидѣствованными.

10) Председатели и всѣ члены комиссіи обязаны являться въ очередные и назначенные дни въ указанные склады, къ назначенному времени, безъ особыхъ о томъ напоминаній. Въ случаѣ неприбытія кого-либо изъ постоянныхъ членовъ комиссіи, о чемъ дѣлается на актѣ соответствующая надпись, дѣйствія комиссіи не останавливаются, за исключеніемъ случая, когда освидѣствованію подлежатъ предметы, специально предназначенные для данной службы и комиссіей будетъ признано присутствіе представителя отъ той службы обязательнымъ. Въ послѣднемъ случаѣ, а также и въ случаѣ прибытія на пріемку менѣе 3-хъ членовъ комиссіи (считая въ числѣ трехъ членовъ представителя контроля), экспертиза считается не состоявшейся и переносится на слѣдующій очередной или вновь назначаемый день, о чемъ составляется за подписями присутствующихъ актъ, съ указаніемъ причинъ, почему экспертиза не могла состояться. Назначеніе въ экспертную комиссію представителями службъ, вмѣсто себя, дорожныхъ мастеровъ, десятниковъ, мастеровыхъ и другихъ младшихъ служащихъ—отнюдь не допускается.

11) Экспертнымъ комиссіямъ вмѣняется въ обязанность производить тщательный осмотръ и освидѣствование предъявляемыхъ ей матеріаловъ и предметовъ и лишь послѣ провѣрки соответствія ихъ техническимъ условіямъ и утвержденнымъ образцамъ, (если таковыя обусловлены), давать заключеніе объ освидѣствованныхъ матеріалахъ и предметахъ.

12) Въ тѣхъ случаяхъ, когда экспертною комиссіей будетъ признано необходимымъ произвести испытаніе подлежащихъ пріемкѣ матеріаловъ для предметовъ, председатель комиссіи дѣлаетъ распоряженіе о производствѣ предварительно испытанія и

результаты докладываетъ комиссіи въ слѣдующій очередной, или назначенный по особому соглашенію комиссіи день.

13) Заключение экспертной комиссіи о качествахъ освидѣтельствованныхъ матеріаловъ вносится или въ акты, излагаемые въ сжатой, но точной и опредѣленной редакціи, или на подлинныхъ счетахъ поставщиковъ, или наконецъ на установленныхъ бланкахъ (для каменнаго угля, дровъ и шпальт). Въ актахъ этихъ, экспертная комиссія указываетъ лишь на то, соответствующи ли освидѣтельствованные предметы и матеріалы всѣмъ требованіямъ условій заказовъ и договоровъ, техническимъ условіямъ и утвержденнымъ образцамъ, а также не является ли данная партія или части ея перепоставкою. Соответствіе освидѣтельствованнаго условіямъ поставки выражается краткимъ опредѣленіемъ „признаны годными и удовлетворяющими условіямъ договора“.

заказа

Въ случаѣ обнаруженія несоответствія условіямъ поставки, комиссія должна точно и опредѣленно указать, въ чемъ именно заключается несоответствіе, можетъ ли быть оно устранено средствами дороги и въ какой суммѣ можетъ опредѣлиться расходъ по приведенію даннаго матеріала или предмета въ пригодное для хозяйства дороги состояніе, или съ какой скидкой съ цѣны данный матеріалъ или предметъ можетъ быть принять.

14) Акты освидѣтельствованія составляются и подписываются всѣми членами комиссіи на мѣстѣ, тотчасъ же по окончаніи освидѣльствованія.

Подписываніе представителями службъ актовъ до времени освидѣльствованія матеріаловъ, а также разсылка актовъ для подписи членамъ комиссіи, на освидѣльствованіе непривычныхъ или покинувшихъ освидѣльствованіе до времени составленія актовъ—воспрещается.

15) Представители службъ, участвующіе въ освидѣльствованіи, въ случаѣ несогласія съ заключеніемъ комиссіи, подписываютъ актъ съ оговоркой, излагая въ ней возможно подробно причины, не позволяющія присоединиться къ заключенію комиссіи. Особые мнѣнія и оговорки, излагаемыя на актахъ отдѣльными членами комиссіи, представителемъ контроля или поставщикомъ, обсуждаются всѣмъ составомъ комиссіи и сужденіе комиссіи о сдѣланной оговоркѣ или особомъ мнѣніи излагается въ концѣ акта и подписывается остальными членами комиссіи.

16) Въ случаѣ, если согласно договору или заказу требуется произвести химическій анализъ матеріала лабораторіи дороги, то экспертная комиссія производитъ установленнымъ порядкомъ наборъ пробы, печатываетъ ее сургучными печатами присутствующихъ членовъ комиссіи и представителя контроля и передаетъ представителю матеріальной сл. для отсылки въ лабораторію.

О наборѣ пробы угля составляется соответствующій актъ за подписями всѣхъ участвующихъ, а фактъ совершенія набора пробъ матеріаловъ свидѣтельствуется на подлинныхъ счетахъ поставщикомъ вслѣдъ за заключеніемъ экспертной комиссіи о качествѣ экспертизуемаго матеріала.

ПРИМЪЧАНІЕ. При опечатаніи пробы надлежитъ обращать вниманіе на тщательность увязки и располагать печати въ мѣстахъ, менѣе подверженныхъ порчѣ при перевозкѣ. Пробы жидкостей надлежитъ наливать обязательно въ совершенно чистую посуду.

17) Если у комиссіи явится сомнѣніе въ годности доставленныхъ предметовъ, изготовленныхъ на заводахъ и освидѣтельствованныхъ инженерами отдѣла по испытанію и освидѣтельствуванію заказовъ Министерства Путей Сообщенія, то ей представляется сдѣлать нужныя испытанія и, если предметы или матеріалы окажутся неудовлетворительными, то комиссіа составляетъ актъ съ подробнымъ описаніемъ произведеннаго испытанія и полученныхъ результатовъ.

18) Если по какимъ-либо причинамъ встрѣтится необходимость исключить изъ представленнаго поставщикомъ счета матеріалы или предметы, вслѣдствіе ли оказавшейся недостачи, несоответствія условіямъ поставки, перепоставки, порчи и т. п., то въ заключеніи комиссіи должны быть указаны причины такихъ исключеній.

19) Въ случаѣ, если въ предъявленной къ освидѣтельствуванію партіи матеріаловъ или предметовъ комиссіей будетъ признано неудовлетворяющею условіямъ поставки лишь часть, или же будетъ обнаружена перепоставка, то неудовлетворяющіе условіямъ матеріалы и предметы, а также и часть таковыхъ, являющаяся перепоставкою, изъ счета поставщика исключаются, на счетѣ дѣлается надпись о годности, съ оговоркою о причинахъ исправленія счета, выключенная же часть помѣщается въ отдѣльную выписку изъ счета, на коей и излагается постановленіе комиссіи, съ указаніемъ, въ чемъ именно заключается несоответствіе условіямъ поставки.

20) Акты освидѣтельствванія въ день экспертизы передаются председателемъ комиссіи со всѣми данными, участвовавшему въ комиссіи представителю матеріальной сл. для проведенія по книгамъ и представленія на распоряженіе начальника матеріальной сл. Матеріалы и предметы признанные (безъ оговорки) всѣми членами комиссіи вполне соответствующими какъ въ количественномъ, такъ и въ качественномъ отношеніяхъ всѣмъ условіямъ утвержденнаго надлежащею властью заказа или договора—считаются окончательно принятыми и могутъ быть пущены въ расходъ немедленно послѣ освидѣтельствванія.

Что же касается тѣхъ матеріаловъ или предметовъ, кои въ

чемъ-либо не соотвѣтствуютъ условіямъ заказа, какъ по своему качеству или количеству (перепоставка), то такіе матеріалы (въ случаяхъ перепоставки,—перепоставленная часть) расходованію отнюдь не подлежатъ впредь до особаго на то разрѣшенія начальника дороги.

21) Настоящимъ приказомъ отмѣняются ранѣе изданныя распоряженія, какъ то: приказъ отъ 5 августа 1905 г. за № 161, отъ 14 октября 1905 года, отъ 9 января 1907 г. за № 9, циркуляръ № 1 отъ 1 марта 1907 г. въ части, касающейся пунктовъ №№ 1, 5 и 6 въ отношеніи каменнаго угля.

Подлинный за надлежащими подписями.

Копія.

М. П. С.

СИБИРСКАЯ ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

Общій сводъ

свѣдѣній, составленныхъ на основаніи распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 17 декабря 1909 года за № 33662/16306, о матеріалахъ, предметахъ, запасныхъ частяхъ и принадлежностяхъ сооруженій, являющихся въ настоящее время обременяющими оборотный капиталъ, съ приведеніемъ данныхъ о состояніи наличія запасовъ къ 1-му января 1910 года и размѣра оборотнаго капитала.

Распределение материалов по номенклатуре Глушинского.		Состояние наличия запасовъ къ 1-му Января 1910 года и размѣръ установленнаго къ тому времени оборотнаго капитала.					
		Наименованіе матеріаловъ по номенклатурѣ Глушинскаго.	Наличіе запасовъ, имѣющихся на дорогѣ къ 1-му Января 1910 г. въ рубляхъ.	Размѣръ установленнаго оборотнаго капитала, въ рубляхъ.	Наличіе запасовъ по сравненіи съ размѣромъ оборотнаго капитала, въ рубляхъ.		Примѣчаніе.
					Болѣе.	Менѣе.	
I.	Топливо	3.338.712	3.759.000	—	420.288	Изъ оборотнаго капитала не оплачиваются. Часть запаса (1048408р.) къ счету оборотнаго капитала не относится. Заготовлен. для новыхъ работъ.	
II.	Смазочные матеріалы	55.798	219.000	—	163.202		
III.	Освѣтительные матеріалы	292.397	363.000	—	70.603		
IV.	Рельсы и скрѣпленія, стрѣлки и крестовины	3.815.778	270.000	3.545.778	—		
V.	Шпалы и переводные брусья	935.443	982.550	—	47.107		
VI.	Запасныя части подвижнаго состава.	3.170.757	1.467.170	1.703.587	—		
VII.	Металлы и металлическія издѣлія	2.331.145	1.840.600	490.545	—		
VIII.	Лѣсной матеріалъ	409.815	797.200	—	387.385		
IX.	Матеріалы для каменныхъ работъ	361.668	150.000	211.668	—		
X.	Мануфактурные, москательные и прочіе товары	816.396	744.180	72.216	—		
I.	Канцелярскіе предметы	153.082	101.400	51.682	—		
XII.	Обмундировочные предметы	195.831	207.000	—	11.169		
XIII.	Инвентарные и прочіе предметы	483.354	488.900	—	5.546		
Итого		16.360.176	11.390.000	6.075.476	1.105.300	—	
а за исключеніемъ:							
а) рельсъ и скрѣпленій, неоплачиваемыхъ изъ оборотнаго капитала. 1.581.198							
и рельсъ и скрѣпленій, отпущенныхъ переустройству горныхъ участковъ Сибирской ж. д. 1.964.580							
		3.545.778	—	3.545.778	—		
б) запасныхъ частей подвижнаго состава, приобретенныхъ за счетъ особыхъ кредитовъ (сальдо капитала запасныхъ частей и счета запасныхъ частей)		1.048.408	—	1.048.408	—		
Всего		11.765.990	11.390.000	1.481.290	1.105.300		
				375.990			

Свѣдѣнія о матеріалахъ, предметахъ, запасныхъ частяхъ и принадлежностяхъ сооружений, обременяющихъ оборотный капиталъ, съ подраздѣленіемъ спхъ свѣдѣній согласно указанію Управленія желѣзныхъ дорогъ циркуляромъ, отъ 17 декабря 1909 года, за № 33662/16306.

По пункту I циркуляра.	По пункту II циркуляра.	По пункту III циркуляра.	Итого по всемъ тремъ пунктамъ, въ рубляхъ.	Примѣчаніе.
Матеріалы и предметы, употребленные въ дѣло, но вышедшіе изъ употребленія, противъ трехлѣтней потребности количества.	Матеріалы и предметы, числящіеся въ составѣ оборотнаго капитала, но неупотребляемые на дорогахъ, кои однако же могли бы быть пригодны для потребностей другихъ дорогъ.	Вышедшее изъ употребленія, но входящее въ составъ новаго матеріала, количество находящагося внаемъ, внаемъ вообще въ постройку, также числящееся на счетѣ оборотнаго капитала и въ наличествѣ, но хранящагося въ складахъ, но неупотребляемое при эксплуатаціи дорогъ.		
—	—	—	—	Заключеніе Совѣщанія изложено въ протоколѣ (приложеніе № 3 б.).
5.513.37	1.719.19	350.69	7.583.25	
—	—	—	—	
433.423.36	294.906.68	141.467.07	869.797.11	
213.977.29	210.288.09	43.633.54	467.898.92	
—	—	30.142.16	30.142.16	
—	—	—	—	
41.559.48	56.671.58	7.852.92	106.083.98	
—	712.25	665.16	1.377.41	
92.309.70	24.115.52	7.566.45	123.991.67	
786.783.20	588.413.31	231.677.99	1.606.874.50	

Подробное перечисленіе матеріаловъ по группамъ номенклатуры

Глушинскаго приведено на оборотѣ сего.

№№ группъ.	Наименованіе матеріаловъ.	С у м м а.							
		П о п у н к т у.			ИТОГО.				
		1-му.	2-му.	3-му.					
Глава III. Освѣтительные матеріалы.									
15	Стекла ламповыя и фитили	2763	29	949	44	18	38	3731	11
16	Абажуры, гайки, горѣлки, лампы, резервуары и проч.	2750	08	769	75	332	31	3852	14
Итого по главѣ III		5513	37	1719	19	350	69	7583	25
Глава VI. Запасныя части подвижнаго состава.									
25	Бандажи паровозныя и тендерныя	13543	39	55220	45	—	—	68763	84
26	Бандажи вагонныя	—	—	342	62	1	80	344	42
27	Оси и колеса паровозныя и тендерн.	685	79	12930	62	3235	99	16852	40
28	Оси и колеса вагонныя	—	—	—	—	5130	83	5130	83
29*	Прочія принадлежности паровозовъ	271765	91	199553	01	121030	80	592349	72
30	Прочія принадлежности вагоновъ, дрезинъ и вѣгонетокъ	137709	87	26440	54	11867	96	176018	37
31	Запасныя части постоянныхъ машинъ	9718	40	419	44	199	69	10337	53
Итого по главѣ VI		433423	36	294906	68	141467	07	869797	11
Глава VII. Металлы и металлическія издѣлія (новомодіа въ другія подраздѣленія).									
32	Припой слабый	814	10	—	—	—	—	814	10
33	Желѣзо	43800	01	7657	51	611	10	52068	62
34	Мѣдь	15277	01	23593	75	—	—	38870	76
35	Сталь	29335	88	18901	08	—	—	48236	96
37	Трубы разныя и прочія газовыя и водопроводныя принадлежности	40455	02	37839	30	287	58	78581	90
39	Заклепки, болты и гайки	29459	59	1519	37	—	—	30978	96
40	Отливы разныя	—	—	—	—	34792	30	34792	30
42	Гвозди разныя	5239	46	260	00	1982	87	7482	33
43	Винты, глухари и шурупы	17798	12	36367	42	38	70	54204	24
44	Скобяной товаръ	7804	40	21637	39	—	—	29441	79
45	Пилы, проволока, шплинты, сѣтка и прочія металлическія издѣлія	23993	70	62512	27	5920	99	92426	96
Итого по главѣ VII		213977	29	210288	09	43633	54	467898	92

*) Въ томъ числѣ стоимость запасныхъ частей трехъ-осныхъ паровозовъ:
 по I пункту 25557 07
 > II > 103388.63
 > III > 102338.00

Итого 231283.70

Часть паровозовъ (44) списана съ инвентаря за негодностью, часть (123) передана на другія дороги и часть (35) оставлена на Сибирской ж. д.

№№ группъ.	Наименованіе матеріаловъ.	С у м м а.				
		П о п у н к т у.			ИТОГО.	
		1-му.	2-му.	3-му.		
	Глава VIII. Лѣсной матеріалъ, невошед- шій въ другія подраздѣленія.					
47	Бревна и брусья	—	—	—	30142 16	30142 16
	Итого по главѣ VIII	—	—	—	30142 16	30142 16
	Глава X. Мануфактурные, шокательные, химическіе, кожаные и стеклянные предметы.					
55	Матеріи, басонь, бахрома и тесьма	2676 00	481 00	523 70	—	3680 70
56	Пакия смоленая	1640 00	3280 00	—	—	4920 00
58	Веревка и канаты	2504 86	5779 20	793 79	—	9077 85
60	Кожа, резина и ремни	4998 59	3631 83	96 37	—	8726 79
61	Стекло и стеклянные предметы	6509 81	11732 46	926 53	—	19168 80
62	Красильные матеріалы (краски, ки- сти и проч.)	4945 68	953 75	—	—	5899 43
63	Известь хлористая, кислота карболо- вая, купоросъ желѣзный	2771 72	4172 00	—	—	6943 72
64	Карборундумъ, картонъ, набивка, полотно асбестовое, рукава пень- ковые, принадлежности электри- ческаго освѣщенія и проч.	15512 82	26641 34	5512 53	—	47666 69
	Итого по главѣ X	41559 48	56671 58	7852 92	—	106083 98
	Глава XII. Обмундировочные предметы.					
67	Гербы и бляхи	—	—	712 25	665 16	1377 41
	Итого по главѣ XII	—	—	712 25	665 16	1377 41
	Глава XIII. Инвентарные предметы.					
68	Машины и станки	76578 70	1786 16	150 00	—	78514 86
69	Всякаго рода механическіе, электри- ческіе и телеграфные приборы	4941 79	5826 54	3025 62	—	13793 95
73	Мебель и всякаго рода станціонная и конторская утварь	3229 70	13515 49	2628 41	—	19373 60
75	Освѣтительн. и сигнальные приборы	2209 22	2252 08	148 78	—	4610 08
77	Клещи для носки рельсъ, ломы же- лѣзные, ножницы кровельныя, скребки для травы, щетки для чистки дымогарныхъ трубъ и пр.	5350 29	735 25	1446 64	—	7532 18
78	Рѣшетки сушильныя, хомуты и ру- пора мѣдные судовые	—	—	—	167 00	167 00
	Итого по главѣ XIII	92309 70	24115 52	7566 45	—	123991 67
	В С Е Г О	786783 20	588413 31	231677 99	1606874 50	

Подлинный за надлежащими подписями.

В Ъ Д О М О С Т Ъ

о числѣ служащихъ матеріальной службы и уплаченномъ имъ содержаніи на 1-е января 1911 г.

Очередные №№	НАИМЕНОВАНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ.	Окладное содержаніе.				Очередные №№	Квартирное довольствіе.			
		Назначено по смѣтѣ.		Содержится въ дѣйствительности.			Назначено по смѣтѣ.		Содержится въ дѣйствительности.	
		Число лицъ.	Сумма.	Число лицъ.	Сумма.		Число лицъ.	Сумма.	Число лицъ.	Сумма.
44	Счетоводство службы:									
	Бухгалтеръ	1	2.850	1	2.850	—	—	—	—	
	Ст. счетоводы	3	4.950	3	4.650	—	—	—	—	
	Счетоводы	15	16.748	14 ⁸ / ₁₂	15.428,50	—	—	—	—	
	Конторщики и переписчики	17	11.160	19 ³ / ₁₂	12.596	—	—	—	—	
	Сторожа	1	264	1	264	48	1	66	1	66
	Итого	37	35.972	38¹¹/₁₂	35.788,50		1	66	1	66
67	Управленіе службою:									
	Начальникъ службы	1	6.300	1	6.300	—	—	—	—	
	Помощникъ его	2	9.600	2	9.600 *)	—	—	—	—	
	Агенты по приему топлива и матеріаловъ и ревизоры	6	12.300	5 ⁵ / ₁₂	10.894,58	—	—	—	—	
	Дѣлопроизводители	2	3.300	2	3.300	—	—	—	—	
	Помощники ихъ	2	2.256	2	2.136	—	—	—	—	
	Журналисты	2	1.620	2	1.420	—	—	—	—	
	Счетоводъ (для мобилизаціонныхъ работъ)	1	1.176	1 ⁰ / ₁₂	878,20	—	—	—	—	
	Конторщики и переписчики	18	12.316	21 ⁹ / ₁₂	14.285,50	—	—	—	—	
	Сторожа и рассыльные	3	834	3	828	70	3	208	3	207
	Итого	37	49.702	40	49.642,28		3	208	3	207

*) Въ томъ числѣ ассигновано и израсходовано 1,800 р. лично присвоенныхъ 1-му помощнику.

Очередные №№	НАИМЕНОВАНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ.	Окладное содержаніе.				Очередные №№	Квартирное довольствіе.				
		Назначено по смѣтѣ.		Содержится въ дѣйствительности.			Назначено по смѣтѣ.		Содержится въ дѣйствительности.		
		Число лицъ.	Сумма.	Число лицъ.	Сумма.		Число лицъ.	Сумма.	Число лицъ.	Сумма.	
	Магазины и склады на линіи.										
	а) Главные склады.										
68	Завѣдывающ. складами	2	3.600	2	3.600	70	—	—	—	—	
	Помощники ихъ	2	2.400	1 ⁹ / ₁₂	2.100		1	300	1	300	
	Счетоводы	7	5.646	6 ¹⁴ / ₁₂	5 584,17		1	207	1	168	
	Контрощики и переплетчи- чки	21	12.003	33	16.224,20		9	1.353	9 ⁴ / ₁₂	980,30	
	Раздатчики и приѣм- щики	18	18.000	20 ⁵ / ₁₂	20.416,65		—	—	—	—	
	Постоянные рабочіе и сторожа	23	4 560	16	3.302,19		14	737	9 ³ / ₁₂	545,43	
	Итого	73	46.209	80 ¹ / ₁₂	51.227,21		25	2.597	20 ⁷ / ₁₂	1.993,73	
	б) Участковые склады.										
68	Смотрители складовъ	5	5.208	3 ⁸ / ₁₂	3.834,33	70	3	792	3 ² / ₁₂	857,66	
	Помощники ихъ	1	828	9 ¹ / ₁₂	621		1	207	9 ¹ / ₁₂	155,25	
	Смотрители кладовыхъ	11	11.400	11 ⁴ / ₁₂	11.242,94		1	300	1	300	
	Счетоводы, контрощики и переписчики	30	17.140	40 ⁸ / ₁₂	22.440,68		23	3.220	17 ⁵ / ₁₂	2.319,71	
	Раздатчики	8 ⁸ / ₁₂	8.680	6 ⁵ / ₁₂	6.413,87		—	—	—	—	
	Сторожа	35	8.204	29 ⁴ / ₁₂	6.871,88		20	1.211	23	1.353,89	
	Итого	90 ⁸ / ₁₂	51.460	92 ² / ₁₂	51.424,70		48	5 730	45 ⁴ / ₁₂	4.986,51	
	в) Склады топлива.										
	Смотрители складовъ (они же приѣмщики топлива)	6	5.148	5 ⁴ / ₁₂	4.530		4	837	4 ⁴ / ₁₂	907,50	
	Раздатчики (приходора- сходчики топлива)	27	14.148	26 ⁸ / ₁₂	12.978,68		1	182	8 ¹⁰ / ₁₂	1.044	
	Сторожа	50	11 400	42 ³ / ₁₂	9 840		25	804	35 ³ / ₁₂	1 822,32	
	Вознагражденіе началь- никамъ станцій за завѣдываніе склада- ми топлива	—	2.163	—	—		—	—	—	—	
	Итого	83	32.859	74 ³ / ₁₂	27.791,34		41	3.713	48 ⁵ / ₁₂	3.773,82	