

А. 1196.

39.

ДѢЛА ДѢЛЪ

Высочайше учрежденной

~~2582~~

МОСКОВСКОЙ ПОДКОММИССИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ

ПО ВОПРОСУ

О МАГАЗИНѢ И ТОПЛИВѢ.

МОСКВА.

Типо-литографія Н. С. Свворцова, Мясницкая, Юшковъ пер., д. № 185.

1880.



A 1196

# ДОКЛАДЪ

Высочайше учрежденной

МОСКОВСКОЙ ПОДКОММИССИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

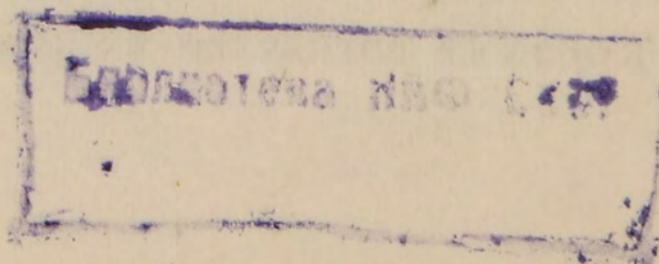
ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССИИ

ПО ВОПРОСУ

О МАГАЗИНѢ И ТОПЛИВѢ.

МОСКВА.

Типо-литографія Н. С. Скворцова, Мясницкая, Юшковъ пер., д. № 185.  
1880.



u

ДОКЛАДЪ

Высочайше учрежденной

МОСКОВСКОЙ ПОДКОМИССИИ

МОСКОВСКОЙ ПОДКОМИССИИ

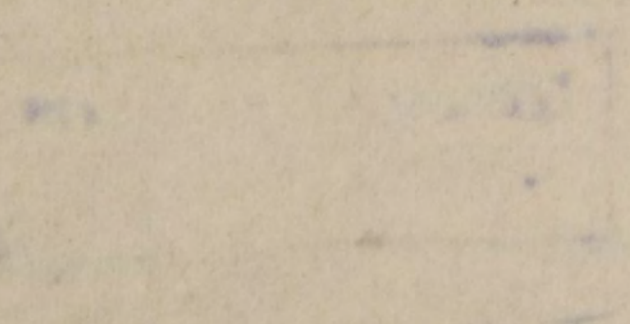
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДѢЛА ВЪ РОССИИ

по поводу

Съ разрѣшенія Высочайше учрежденной Московской Подкомиссiи для  
изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.

69616

МОСКВА



## Общія замѣчанія къ отдѣлу XI инструкціи (магазинъ и топливо).

Служба магазина и топлива находится на нѣкоторыхъ дорогахъ въ вѣдѣніи Управляющаго дорогою, на другихъ—въ вѣдѣніи Правленія Общества.

Устройство службы, магазина и топлива.

На Московско-Ярославской дорогѣ службы эти состоятъ въ непосредственномъ завѣдываніи Управляющаго дорогою, который поставленъ на дорогѣ вообще какъ самостоятельный хозяинъ, и одинъ изъ всѣхъ служащихъ на дорогѣ имѣетъ прямыя сношенія съ Правленіемъ по дѣламъ, касающимся дороги и ея нуждъ.

На Московско-Курской дорогѣ службы эти непосредственно подчинены Правленію, и поставлены въ совершенную независимость отъ Управляющаго дорогою (Директора дороги). При посредствѣ агентовъ этихъ службъ, Правленіе имѣетъ прямое соприкосновеніе со всѣми отраслями службъ на дорогѣ, помимо Управляющаго. Магази́нная служба пріобрѣтаетъ, принимаетъ и выдаетъ на расходъ всѣ матеріалы и предметы безъ всякаго участія Управляющаго, который лишь по истеченіи двухъ, трехъ мѣсяцевъ можетъ узнать о количествѣ и стоимости матеріаловъ, отпущенныхъ для потребностей дороги.

На Курско-Харьково-Азовской дорогѣ всѣ операціи по пріобрѣтенію и выдачѣ предметовъ потребленія возложены на такъ называемое „Хозяйственное отдѣленіе“, находящееся при Управленіи дорогою въ Харьковѣ, и состоящее въ завѣдываніи особаго, въ предѣлахъ годовой смѣты, самостоятельнаго Начальника Хозяйственнаго отдѣленія, назначаемаго непосредственно Правленіемъ Общества. По смыслу положенія объ устройствѣ хозяйственной части, Начальникъ Хозяйственнаго отдѣленія въ своихъ дѣйствіяхъ ограничивается Комитетомъ Управленія, состоящимъ изъ него, Управляющаго дорогою и Начальниковъ службъ, а въ непредвидѣнныхъ случаяхъ и Правленіемъ Общества, находящимся въ Петербургѣ. Вообще-же хозяйственная часть сосредоточена въ рукахъ Начальника Хозяйственнаго отдѣленія, а роль Комитета и права его въ положеніи очерчены весьма общими чертами.

На Донецкой дорогѣ службы эти соединены воедино подъ именемъ „матеріальной“ службы, которая находится въ непосред-

ственномъ подчиненіи Правленія. Начальникъ матеріальной службы имѣетъ большія права, и вообще вся система есть средняя между системою Московско-Курской и Курско-Харьково-Азовской дороги.

Которой изъ этихъ системъ слѣдуетъ отдать предпочтеніе—этого въ видѣ общаго правила рѣшить врядъ ли возможно, такъ какъ обстоятельства, въ которыхъ находятся различныя дороги, личный составъ Правленій и Управленій, степень самостоятельности послѣднихъ и другія условія, весьма разнообразны.

Отрѣшаясь по возможности отъ всякаго субъективнаго взгляда, принимая въ расчетъ среднія обстоятельства и присматриваясь къ дѣйствительной жизни, можно придти къ слѣдующимъ соображеніямъ:

1. Въ желѣзно-дорожной эксплуатаціи административная и техническая отрасли дѣла чрезвычайно тѣсно связаны съ хозяйственною. Извѣстная неисправность или извѣстный недостатокъ послѣдней, ставитъ въ невозможность правильное теченіе первыхъ. Исполненіе того или другаго административнаго или техническаго мѣропріятія часто стоитъ въ полной зависимости отъ хозяйственной отрасли, и т. д. Если принять во вниманіе, что характеръ самаго дѣла часто не допускаетъ (безъ ущерба) проволочекъ въ примѣненіи извѣстныхъ мѣропріятій, то очевидна существенная необходимость, чтобы между всѣми отраслями дѣла, между прочимъ и хозяйственною, существовала полная гармонія.

2. По смыслу законоположеній, различнаго рода постановленій, инструкцій и положеній—управляющій дорогою есть прямое отвѣтственное лицо за правильность и безопасность движенія, за цѣлесообразный, правильный ходъ дѣла, не только съ административной и технической, но и съ хозяйственной стороны. Для того, чтобы эта отвѣтственность не могла быть мертвою буквою, управляющему, само собою разумѣется, должны быть даны всѣ необходимыя права и средства, а дѣятельность его не должна быть настолько связана, чтобы онъ находился въ положеніи невозможности по отношенію къ надлежащему исполненію той или другой своей обязанности. Ему должна быть дана полная возможность давать всѣмъ отраслямъ службы строго опредѣленное, неуклонное направленіе, которое существенно необходимо для достиженія благопріятныхъ результатовъ. А для этого необходимо, чтобы всѣ отрасли дѣла, а слѣдовательно и хозяйственная, были ему подчинены.

3. Судя по роду дѣятельности и степени солидарности съ живымъ дѣломъ, а также и по компетентности—управляющій дорогою имѣетъ болѣе данныхъ быть хорошимъ хозяиномъ, нежели Правленіе Общества, которое по самому существу своихъ

занятій, стоитъ далеко отъ живаго дѣла <sup>1)</sup>). Начальникъ магазинной или матеріальной службы, которому Правленія поручаютъ хозяйственную часть, если послѣдняя поставлена независимо отъ управляющаго, — будучи не менѣе, если еще не болѣе чуждъ требованіямъ дѣла, ему совершенно незнакомаго, тѣмъ болѣе не можетъ быть лучшимъ хозяиномъ, нежели управляющій дорогою.

4. Тѣ Правленія, которыя сосредоточиваетъ магазинную или матеріальную службу въ своихъ рукахъ, исключая ее изъ вѣдѣнія управляющаго дорогою и устривая ее независимо отъ послѣдняго, выставляютъ обыкновенно въ защиту принятаго принципа во-первыхъ то, что этимъ занятія управляющаго упрощаются, и во-вторыхъ что Правленію, какъ прямому хозяину дѣла, уполномоченному на то акціонерами, болѣе прилично имѣть въ своихъ рукахъ хозяйственную часть дѣла, тѣмъ болѣе, что, устривая магазинную службу отдѣльно отъ управленія дорогою, представляется болѣе возможности живаго контроля и честнаго веденія дѣла.

Допуская съ теоретической точки зрѣнія извѣстную справедливость такого довода, нельзя игнорировать того, что практика не всегда (если не сказать болѣе) подтверждаетъ его. На дорогахъ, гдѣ хозяйство изъято изъ вѣдѣнія управляющаго, замѣчаются тѣ же явленія, которыя присущи дѣлу, имѣющему двухъ независимыхъ хозяевъ. Наоборотъ лучшее хозяйство замѣчается на дорогахъ, гдѣ хозяйственная сторона дѣла подвѣдомственна управляющимъ. Таковы на примѣръ дороги Ярославская, Нижегородская, и др. Объясненіе послѣднему обстоятельству находятъ въ удачномъ выборѣ управляющихъ на названныхъ дорогахъ. Вполнѣ признавая личныя достоинства этихъ управляющихъ, нельзя не упомянуть и о томъ, что для того, чтобы управляющій дорогою могъ хорошо распоряжаться — ему необходимо имѣть возможность давать дѣлу извѣстное, опредѣленное, правильное и неуклонное направленіе. Таковое направленіе управляющій можетъ дать однакоже только въ томъ случаѣ, если все дѣло, распорядительное, техническое и хозяйственное, находятся въ зависимости отъ него. Напротивъ того, управляющій дорогою не можетъ дать упомянутаго, существенно необходимаго направленія, если на управляемой имъ дорогѣ, кромѣ него есть еще другой независимый хозяинъ, которому нѣтъ дѣла до того направленія, которое имъ дается. На практикѣ направленіе магазинной службы почти никогда не совпадаетъ съ направленіемъ, даваемымъ Управляющимъ.

---

<sup>1)</sup> Это доказывается между прочимъ и тѣмъ, что всѣ Правленія помещаются въ Петербургѣ и Москвѣ, не обращая вниманія на то примыкаетъ ли дорога къ той или другой столицѣ, или же находится отъ нея въ болѣе или менѣе значительномъ отдаленіи.

На мѣсто дружнаго взаимодействія всѣхъ органовъ на пользу общаго дѣла, является болѣе или менѣе сильная рознь, принимающая иногда весьма обширные размѣры, которая безусловно вредна, отдаляя исполнителей отъ непосредственной цѣли ихъ дѣятельности, и составляя деморализующее начало, которое дѣлаетъ совершенно невозможнымъ правильное, а слѣдовательно, и хозяйственное теченіе дѣла. Само собою разумѣется, что такая неправильность не можетъ быть поставлена въ вину управляющему дорогою, на долю котораго выпадаетъ дѣятельность при подобныхъ условіяхъ. Можно полагать, что на вышеназванныхъ наиболѣе хозяйственныхъ дорогахъ, главная причина большей хозяйственности заключается не столько въ людяхъ, сколько въ системѣ.

5. Въ защиту того же принципа подчиненія хозяйства Правленію и изъятія его изъ вѣдѣнія управляющаго приводятъ также и возможность недобросовѣстнаго или небрежнаго отношенія со стороны управляющаго дорогою, равно какъ и недопущеніе слишкомъ большой самостоятельности послѣдняго, могущей быть въ ущербъ самостоятельности Правленія. Доводъ этотъ врядъ ли можетъ быть признанъ уважительнымъ уже потому, что Правленіе имѣетъ полную возможность замѣнить непригоднаго управляющаго другимъ; кромѣ того представляется не вполне понятнымъ, почему такого рода опасенія могутъ существовать по отношенію только къ управляющему, а не къ начальнику магазинной или матеріальной службы.

Въ заключеніе мы находимъ нужнымъ повторить, что выразить въ видѣ общаго правила безусловное превосходство той или другой системы не представляется возможнымъ, тѣмъ болѣе, что хозяйственная сторона дѣла вообще относится къ числу наименѣе подлежащихъ обобщенію. Тѣ соображенія, которыя рождаются при взглядѣ на это дѣло изложены выше. При этомъ слѣдуетъ оговориться, что, отдавая въ принципѣ предпочтеніе коллегіальному управленію дорогами предъ единоличнымъ, приходится однакоже находить болѣе достоинствъ въ послѣднемъ только вслѣдствіе существующаго у насъ нынѣ склада желѣзнодорожнаго дѣла, при которомъ всѣ дѣйствительныя заботы, вся дѣйствительная активная дѣятельность и вся отвѣтственность сосредоточены въ одномъ лицѣ — управляющемъ дорогою. Правленіе же стоитъ далеко отъ живаго дѣла, причемъ по уставамъ, члены Правленія въ отдѣльности не несутъ никакой отвѣтственности за ходъ дѣла. Если существуетъ такое распредѣленіе заботъ, трудовъ и отвѣтственности, что всѣ они полностью ложатся на одного человѣка, то уже вслѣдствіе этого одного нужно признать болѣе цѣлесообразность подчиненія ему и всѣхъ отраслей дѣла, не ставя ему лишнихъ затрудненій различными противодѣйствіями.



Но вполне правильное положеніе наступитъ только тогда, когда Правленія, избираемая акціонерами для веденія ихъ дѣла, будутъ сами всецѣло посвящать себя живому дѣлу, сами будутъ управлять дорогами, нести на себѣ всѣ заботы и труды по управленію, а также нести отвѣтственность за правильный ходъ дѣла. Тогда и отдѣльный управляющій дорогою, который нынѣ необходимъ, станетъ не нуженъ, и всѣ отрасли дѣла будутъ направляться дружными усиліями нѣсколькихъ лицъ, при чемъ на долю каждаго выпадеть гораздо менѣе заботъ и трудовъ, нежели падаетъ на одно лицо. Тогда не можетъ конечно и возникнуть вопроса — въ чьемъ вѣдѣніи должна находиться та или другая отрасль дѣла. Таковое положеніе впрочемъ не скоро еще привѣтся къ жизни по многимъ причинамъ; а до тѣхъ поръ приходится мириться съ нѣкоторыми неудобствами системы единоличнаго управленія дорогами.

Способы заготовки матеріаловъ на дорогахъ болѣе или менѣе различны. Такъ: на Ярославской дорогѣ, гдѣ хозяйствуется управляющій дорогою — съ подряда сдаются только дрова, смазочные и освѣтительные матеріалы, которые неудобно покупать въ розницу и которыми дорога должна быть всегда обезпечена. Остальные матеріалы и предметы покупаются по мѣрѣ надобности и руководствуясь вполне хозяйственными соображеніями.

Способы заготовки матеріаловъ.

На Московско-Курской дорогѣ сдаютъ съ подряда: дрова, уголь и лѣсной матеріалъ. Затѣмъ практикуется такъ называемый хозяйственный способъ. Въ сущности практикуемый способъ нельзя назвать вполне хозяйственнымъ потому, что покупка производится при посредствѣ поставщиковъ но меньшаго калибра.

Когда служба магазина желаетъ приобрѣсть какіе либо матеріалы или предметы, то она посылаетъ нѣсколькимъ, ей извѣстнымъ торговцамъ или комиссіонерамъ, особые печатные бланки, на которыхъ послѣдніе должны выставить свои цѣны и возвратить опять начальнику магазинной службы. Изъ полученныхъ заявленій дѣлается выборъ Правленіемъ или начальникомъ магазинной службы, при чемъ болѣею частію выборъ падаетъ на заявившаго низшую цѣну. Этому послѣднему затѣмъ посылается на особомъ бланкѣ *заказъ* на поставку извѣстнаго количества матеріаловъ въ главный магазинъ (въ Москвѣ за Рогожскою заставою). Въ опредѣленный день (четвергъ) собирается комиссія, изъ представителей всѣхъ службъ, которой предъявляются доставленные въ магазинъ матеріалы или предметы. Еслибы комиссія признала поставленные матеріалы недоброкачественными, то поставщикъ дол-

женъ увезти ихъ къ себѣ обратно, и къ слѣдующему четвергу доставить вновь матеріалы для освидѣтельствованія.

Крайнее неудобство неоднократной доставки матеріаловъ за Рогожскую заставу и обратной ихъ отвозки можетъ вынуждать поставщиковъ либо назначать болѣе высокія цѣны, либо наконецъ прибѣгать къ инымъ приѣмамъ, чтобы сбыть свои матеріалы.

Кромѣ того такой способъ пріобрѣтенія предметовъ можетъ имѣть послѣдствіемъ, что солидныя фирмы, производящія хорошіе матеріалы, или ведущія торговлю ими, найдутъ для себя неудобнымъ вступать въ состязаніе съ комиссіонерами, мелкими торговцами-скупщиками и производителями суррогатовъ, а тѣмъ болѣе подчиняться установленному порядку поставки, — и совершенно устроятся отъ поставокъ, и даже перестанутъ сообщать запрашиваемыя отъ нихъ магазиномъ цѣны, не видя въ томъ никакого для себя интереса.

Поэтому около магазина естественно могутъ группироваться преимущественно мелкіе торговцы и комиссіонеры, однимъ словомъ не производители. Послѣдствіями же такового положенія можетъ быть, между прочимъ, значительный ущербъ въ качественномъ отношеніи матеріаловъ, при сравнительно недешевой цѣнѣ.

На Курско-Харьково-Азовской дорогѣ большая часть заготовокъ дѣлается подряднымъ способомъ съ торговъ и безъ оныхъ. Въ сущности тутъ подразумѣваются и мелкіе поставщики, способъ заготовки чрезъ которыхъ на Московско-Курской дорогѣ называется хозяйственнымъ.

Подрядный способъ заготовки, будучи примѣненъ ко всѣмъ вообще заготовкамъ — весьма удобенъ для хозяйственнаго органа, будучи наиболѣе благопріятенъ для исправнаго вида формальной стороны дѣла и существенно упрощая хозяйственную дѣятельность. Нельзя сказать, чтобы способъ этотъ былъ всегда и наиболѣе выгоднымъ для хозяйства дороги.

Въ крупныхъ поставкахъ болѣею частью приходится давать преимущество подрядному способу.

Слѣдуетъ ли сдавать подряды съ торговъ или безъ оныхъ — рѣшить вообще также нельзя. И тотъ и другой способъ при извѣстныхъ условіяхъ можетъ быть удаченъ и неудаченъ; и при томъ, и при другомъ возможны злоупотребленія.

Въ брошюрѣ Горнаго Инженера г. Вагнера рекомендуется сдача каменнаго угля въ Донецкомъ бассейнѣ непременно съ торговъ и при томъ на особыхъ началахъ, съ цѣлью избѣгнуть монополии между углепромышленниками и дать возможность равномернаго сбыта угля, добываемаго въ различныхъ кояхъ.

Съ технической точки зрѣнія способъ, предлагаемый г. Вагнеромъ, очень хорошъ, но на практикѣ онъ врядъ ли удобопримѣнимъ. Правильнѣе было бы поставить два вопроса:

1) о доставкѣ угля для желѣзныхъ дорогъ;

2) о предоставленіи способовъ къ перевозкѣ угля, добываемаго всѣми вообще копами, съ соблюденіемъ возможной равномерности; и эти вопросы рѣшить независимо отъ хозяйства дороги.

Такая постановка представляется болѣе цѣлесообразною въ тѣхъ видахъ, что слишкомъ большія ограниченія правъ Правленій могутъ имѣть послѣдствіемъ, то что они будутъ ссылаться на эти ограниченія для оправданія различныхъ отрицательныхъ явленій.

Съ другой стороны Государство, гарантирующее доходъ акціонеровъ и столько ссудившее всѣмъ дорогамъ, могло бы проводить свои интересы, а между прочимъ и интересы угольного дѣла, съ полнымъ правомъ конечно не иначе какъ чрезъ посредство людей безукоризненно честныхъ, знающихъ и преданныхъ ему, которые могли бы, въ качествѣ директоровъ отъ Правительства, съ извѣстными правами оказать сильное противодѣйствіе и даже положить конецъ между прочимъ и тѣмъ неправильностямъ въ сдачѣ подрядовъ и перевозки угля, о коихъ упоминается у г. Вагнера.

Оставляя въ сторонѣ вмѣшательство въ хозяйство тѣмъ способомъ, который предлагаетъ г. Вагнеръ, Правительство вышеуказаннымъ или инымъ путемъ можетъ просто требовать, чтобъ уголь, вырабатываемый въ копахъ Донецкаго бассейна вообще, безъ привилегіи Южно-Русскому, Орѣховскому и Голубовскому, былъ перевозимъ по дорогамъ наравнѣ съ поименованными. Этимъ вѣроятно были бы обезпечены интересы углепромышленниковъ.

Для правильнаго развитія угольнаго дѣла, какъ и всякаго другаго, путь свободной конкуренціи долженъ считаться единственно правильнымъ и дающимъ надежду на благопріятный результатъ. Покровительственная же система можетъ имѣть тѣ же результаты, какъ и на механическихъ (паровозныхъ), вагонныхъ и рельсовыхъ заводахъ, которые до сего времени, не смотря на постоянно обезпеченные заказы, не могутъ существовать безъ пособій, не смотря на то, что издѣліями похвалиться не могутъ.

Сдача въ магазинъ излишнихъ и негодныхъ предметовъ производится по весьма различнымъ правиламъ. Нужно признать совершенно необходимымъ, чтобы въ отчеты эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ обязательно входили въ статьи прихода суммы, вырученныя отъ продажи имущества. Нынѣ же приходъ этотъ или вовсе не показывается, или если показывается, то не вполнѣ и во всякомъ случаѣ лишь общими цифрами, безъ всякихъ разъясненій, между тѣмъ суммы выручаемыя отъ продажи однихъ старыхъ рельсовъ должны составлять уже весьма крупныя цифры.

Сдача излишнихъ и негодныхъ предметовъ.

Изъ отчетовъ за три года (1876—1878) извлекаемъ по сему предмету слѣдующія данныя.

**Суммы, вырученныя за продажу негодныхъ имуществъ.**

Названіе дорогъ.	въ 1876 году.	въ 1877 году.	въ 1878 году.
Моск.-Яросл.-Вологодск.	0	0	0
Московско-Курская . . .	22.038 р. <sup>1)</sup>	19.225 р. <sup>1)</sup>	0
К.-Харьково-Азовская. . .	0	0	170.044 р.
Лозово-Севастопольская. .	10.878 р.	32.600 р. <sup>2)</sup>	27.160 р.
Константиновская. . . . .	0	0	0

Хотя большая часть дорогъ показываетъ доходъ равный нулю, или весьма ничтожный, но это врядъ ли вполне сходно съ дѣйствительностью, особенно принимая во вниманіе, что въ теченіе приведенныхъ трехъ лѣтъ продажа однихъ старыхъ рельсовъ достигала весьма большихъ размѣровъ.

Расходъ топлива для паровозовъ.

Сравнительныя данныя, касающіяся расхода топлива, изображены въ приложеніи Лит. А.

Изъ таблицъ этого приложенія видно, между прочимъ, что дровяное отопленіе практикуется на Московско-Ярославско-Вологодской и на Московско-Курской дорогахъ; угольное, на Курско-Харьково-Азовской, Севастопольской и Константиновской, и частью на Московско-Курской.

Донецкая дорога не введена въ таблицы, такъ какъ существуетъ еще весьма недавно и за рассматриваемые годы никакихъ данныхъ не существовало.

Дровяное отопленіе.

Сопоставляя количество израсходованныхъ дровъ на паровозовъ и на поѣздоверсту, и не принимая для сравненія Ярославско-Вологодскую дорогу, какъ узкоколейную, и потому находящуюся въ особыхъ условіяхъ, получимъ:

	Расходъ дровъ на паровозовъ версту въ кубичес. футахъ.		Расходъ дровъ на поѣздоверсту въ кубичес. футахъ.	
	Моск.-Ярос.	Моск.-Курск.	Моск.-Ярос.	Моск.-Курск.
Въ 1876 году. . .	2,49	2,38	3,45	3,65
„ 1877 „ . . .	2,62	2,44	3,50	3,55
„ 1878 „ . . .	2,45	2,35	3,465	3,43

<sup>1)</sup> Въ этихъ суммахъ заключаются и тѣ, которыя выручены отъ продажи непринятыхъ товаровъ. <sup>2)</sup> Цифры эти приблизительныя, такъ какъ въ отчетѣ за 1877 годъ суммы эти отдѣльно не показаны, а влечены въ статью: разные доходы.

Изъ этой таблицы видно, что расходъ дровъ на паровозо-версту на Московско-Курской дорогѣ менѣе, нежели на Ярославской, а расходъ на поѣздоверсту въ первые два года болѣе, и только въ 1878 году менѣе.

Это объясняется:

а) тѣмъ, что отношеніе числа поѣздоверствъ къ числу паровозоверствъ, или иначе полезнаго пробѣга (съ поѣздами) паровозовъ къ общему составляло:

	1876	1877	1878
На Московско-Ярослав. д.	72 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	75 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	71 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ Московско-Курской. „	68 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	73 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>	73 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

т. е. отношеніе это на Московско-Курской дорогѣ въ 1876 и 1877 годахъ было неблагопріятнѣе, нежели на Ярославской, а въ 1878 году сдѣлалось болѣе благопріятнымъ;

б) на Московско-Курской дорогѣ часть поѣздныхъ паровозовъ отапливается углемъ, между тѣмъ какъ всѣ паровозы, находившіеся въ названные годы при станціонной службѣ, т. е. производившіе пробѣгъ не съ поѣздами, отапливались дровами. Между тѣмъ сравненіе полезнаго пробѣга съ общимъ, сдѣлано нераздѣльно какъ для паровозовъ, отапливаемыхъ углемъ, такъ и для отапливаемыхъ дровами. На Московско-Ярославской же дорогѣ всѣ паровозы одинаково отапливаются дровами.

Затѣмъ изъ приведенной таблицы видно, что расходъ дровъ на обѣихъ сравниваемыхъ дорогахъ довольно однообразенъ, а на Московско-Курской дорогѣ изъ году въ годъ уменьшается, такъ что въ 1878 году сталъ ниже Московско-Ярославской.

Вліяніе продольной профили дороги на расходъ топлива, какъ видно изъ приложенія Лит. Б, почти одинаково на обѣихъ дорогахъ, и потому никакой поправки въ цифрахъ для сравненія не требуется.

То же самое, какъ видно изъ того же приложенія Лит. Б, относится и къ прочимъ сравниваемымъ дорогамъ.

Въ цѣнѣ дровъ на Московско-Курской и Московско-Ярославской дорогахъ существуетъ значительная разница, а именно: одна кубическая сажень дровъ стоила:

	1876	1877	1878
На Московско-Ярослав. д.	11 р. 16 к.	12 р. 48 к.	11 р. 63 к.
„ Московско-Курской. „	19 „ 68 „	20 „ 93 „	21 „ 21 „

Нужно принять въ соображеніе, что цѣна эта опредѣлена включая прикладъ (около 7<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) и то, что часть дровъ была напилена изъ старыхъ шпалъ, стоимость коихъ составляетъ около 4 руб. за куб. сажень. Покупная же цѣна выше.

Цѣна дровъ на Московско-Курской дорогѣ въ 1878 году была на 82<sup>0</sup>/<sub>0</sub> выше, нежели на Ярославской.

На поѣздоверсту денежный расходъ на отопленіе паровозовъ составлялъ въ копейкахъ:

	1876	1877	1878
На Московско-Ярослав. д.	11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	12 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	11 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
» Московско-Курской »	21	21 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	21 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>

Разница эта, въ 9—9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> коп. на поѣздоверсту, происходитъ исключительно благодаря разницѣ въ цѣнѣ дровъ.

Угольное отопленіе.

Сдѣлаемъ такое же сравненіе потребленія каменнаго угля. Изъ того же приложения Лит. А, видимъ:

	Расходъ угля на паровозо-версту въ пудахъ.			Расходъ угля на поѣздоверсту въ пудахъ.		
	Москов.-Курская.	К.-Х. Азовская.	Лозово-Севастоп.	Москов.-Курская.	К.-Х. Азовская.	Лозово-Севастоп.
Въ 1876 году	1,625	0,89	0,75	1,97	1,37	1,12
» 1877 »	1,33	0,77	0,735	1,54	1,16	1,22
» 1878 »	1,28	0,755	0,95	1,49	1,195	1,35

Отсюда видно, что расходъ угля наибольшій на Московско-Курской дорогѣ, а затѣмъ въ 1878 году на Лозово-Севастопольской.

Для правильнаго сравненія необходимо ввести еще расходъ дровъ, потребныхъ на растопку каменнаго угля.

	Расходъ дровъ на паровозо-версту въ кубич. футахъ.			Расходъ дровъ на поѣздоверсту въ кубич. футахъ.		
	Москов.-Курская.	К.-Х. Азовская.	Лозово-Севастоп.	Москов.-Курская.	К.-Х. Азовская.	Лозово-Севастоп.
Въ 1876 году	0,54	0,013	0,047	0,656	0,02	0,07
» 1877 »	0,43	0,085	0,034	0,50	0,13	0,06
» 1878 »	0,81	0,062	0,042	0,94	0,10	0,06

Изъ этой таблички видно, что наибольшій расходъ дровъ—на растопку существуетъ также на Московско-Курской дорогѣ, и что онъ возрастаетъ съ теченіемъ времени; наименьшій расходъ—

на Лозово-Севастопольской дорогѣ. На Курско-Харьково-Азовской замѣчается чрезвычайно сильное колебаніе; такъ въ 1876 году расходовалось 0,02 куб. фута на поѣздоверсту, въ 1877 году 0,13 куб. фута, а въ 1878 году 0,10.

Причину большаго потребленія дровъ на растопку на Московско-Курской дорогѣ составляетъ низкое качество употребляемаго Тульского угля (Хомяковскаго), который не горитъ безъ постоянной примѣси дровъ. Увеличеніе же въ 1878 году расхода такихъ дровъ противъ 1876 и 1877 г. есть только кажущееся, такъ какъ цифры этихъ годовъ не согласны съ дѣйствительностью—дрова, употребленные на растопку угля, на половину почти относились къ дровяному отопленію, каковой приѣмъ, какъ неправильно изображающій положеніе дѣла, былъ отмѣненъ въ концѣ 1877 года.

Въ виду того, что уголь, употребляемый на различныхъ дорогахъ, не одинаковаго качества, а именно 1 кубическая сажень дровъ замѣняется:

на Московско-Курской дорогѣ средн. ч. 200 пудами угля, на Курско-Харьково-Азовской и Лозово-Севастопольской—120 пудами угля <sup>1)</sup>—то для сравненія лучше всего привести всѣ данныя къ одной единицѣ, и мы приводимъ ихъ ниже къ кубическому футу дровъ. Переводя на дрова, и прибавивъ дрова употребляемыя на растопку, получимъ:

Расходъ въ кубическихъ футахъ дровъ.

	Московско-Курская			К.-Х.-Азовская.			Лозово-Севастопол.		
	Уголь.	Дрова на растопку	ИТОГО.	Уголь.	Дрова на растопку	ИТОГО.	Уголь.	Дрова на растопку	ИТОГО.
Въ 1876 г.	3,38	0,66	4,04	3,92	0,02	3,94	3,20	0,07	3,27
» 1877 »	2,64	0,50	3,14	3,31	0,13	3,44	3,48	0,05	3,53
» 1878 »	2,56	0,94	3,50	3,41	0,10	3,51	3,86	0,06	3,92

Необходимо упомянуть о томъ, что на Московско-Курской дорогѣ каменнымъ углемъ отапливались почти исключительно восьмиколесные паровозы, устроенные къ тому же для отопленія дровами, и потому имѣющіе котла весьма невыгодные для отопленія углемъ, между тѣмъ какъ на прочихъ сравниваемыхъ дорогахъ паровозные котлы устроены специально для угольнаго отопленія.

Для правильнаго сравненія, необходимо ввести соответственную поправку въ цифры, касающіяся Московско-Курской дороги,

<sup>1)</sup> Нельзя не замѣтить, что хорошій Донецкій уголь замѣняетъ 1 куб. сажень дровъ 100 пудами, какъ принимается и Севастопольскою и Донецкою дорогами; К.-Х.-Азовская принимаетъ 120 п.

для чего онѣ должны быть уменьшены по крайней мѣрѣ на 10%, и тогда онѣ обратятся:

для 1876 года въ . . . . .	3,64 куб. фут.
» 1877    »    » . . . . .	2,83    »    »
» 1878    »    » . . . . .	3,15    »    »

Кромѣ того, чтобы цифры для этой дороги были возможно близки къ дѣйствительности, нужно ввести поправку отъ неправильнаго отнесенія части дровъ на растопку въ 1876 и 1877 годахъ на дровяное отопленіе, т. е. прибавить къ цифрамъ за эти годы по 0,40 куб. фут. дровъ, и тогда получимъ окончательныя цифры для Московско-Курской дороги:

для 1876 года . . . . .	4,04 куб. фут.
» 1877    » . . . . .	3,23    »    »
» 1878    » . . . . .	3,15    »    »

Поставивъ рядомъ цифры для всѣхъ сравниваемыхъ дорогъ, получимъ:

	Расходъ въ кубич. футахъ дровъ.		
	Моск.-Курск.	К.-Х.-Азовск.	Лозово-Севаст.
Въ 1876 году . . . . .	4,04	3,94	3,27
» 1877    » . . . . .	3,23	3,44	3,53
» 1878    » . . . . .	3,15	3,51	3,92

Отношеніе полезнаго пробѣга паровозовъ къ общему ихъ пробѣгу, выражается такъ:

	Моск.-Курск.	К.-Х.-Азовск.	Лозово-Севаст.
Въ 1876 году . . . . .	68%	65%	67%
» 1877    » . . . . .	73%	66%	60%
» 1878    » . . . . .	73%	63%	71%

Самое благопріятное отношеніе, особенно за послѣдніе два года, видно у Московско-Курской дороги.

Если ввести коэффициентъ зависимости отъ числа передаточныхъ станцій, то получимъ для 1877 и 1878 годовъ, принявъ Лозово-Севастопольскую дорогу за единицу и принимая вліяніе каждой единицы относительной величины (см. прилож. Лит. Б) въ 2½ процента:

	Моск.-Курск.	К.-Х.-Азовск.	Лозово-Севаст.
Въ 1877 году . . . . .	74 <sup>6</sup> / <sub>10</sub>	68 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	60
» 1878    » . . . . .	74 <sup>6</sup> / <sub>10</sub>	65 <sup>2</sup> / <sub>10</sub>	71



т. е. самое благоприятное отношеніе остается за Московско-Курскою дорогою, а самое неблагоприятное въ 1878 году за Курско-Харьково-Азовскою, а въ 1877 году за Лозово-Севастопольскою.

Въ цѣнѣ на уголь замѣчается большое разнообразіе. Такъ:

	Цѣна 1 пуда угля въ копѣйкахъ.		
	Моск.-Курск.	К.-Х.-Азовск.	Лозово-Севаст.
Въ 1876 году. . . . .	11,3	10	17 $\frac{1}{2}$
» 1877 » . . . . .	13,8	10	17,3
» 1878 » . . . . .	12,4	10	16 $\frac{1}{4}$

	Цѣна 1 кубической сажени дровъ.		
	Моск.-Курск.	К.-Х.-Азовск.	Лозово-Севаст.
Въ 1876 году. . . . .	19 р. 68 к.	22 р. 13 к.	31 р. 77 $\frac{1}{2}$ к.
» 1877 » . . . . .	20 » 93 »	22 » 22 »	30 » 46 $\frac{3}{4}$ »
» 1878 » . . . . .	21 » 21 »	20 » 02 »	27 » 45 »

Отсюда видно, что цѣна на уголь на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ самая сравнительно низкая, а на Московско-Курской дорогѣ выше: въ 1876 году на 13 $\frac{0}{0}$ , въ 1877 году на 13,8 $\frac{0}{0}$  и въ 1878 году на 12,4 $\frac{0}{0}$ ; на Лозово-Севастопольской выше: въ 1876 году на 17 $\frac{1}{2}$  $\frac{0}{0}$ , въ 1877 году на 17,3 $\frac{0}{0}$  и въ 1878 году на 16 $\frac{1}{4}$  $\frac{0}{0}$ .

Если принять въ соображеніе, что Курско-Харьково-Азовская и Лозово-Севастопольская дороги пользуются углемъ изъ одного и того же Донецкаго бассейна и первая изъ нихъ прорѣзываетъ его, а послѣдняя примыкаетъ къ нему, то нельзя не придти къ тому заключенію, что цѣна угля на Курско-Харьково-Азовской нѣсколько выше существующихъ среднихъ мѣстныхъ цѣнъ, а на Севастопольской—значительно выше ихъ. И то и другое происходитъ повидимому вслѣдствіе покупки угля у привилегированныхъ поставщиковъ.

Обращаясь къ денежному расходу по отопленію, увидимъ, что Курско-Харьковско-Азовская находится въ наиболѣе благоприятныхъ условіяхъ, такъ какъ имѣетъ хорошій уголь, не болѣе 120 пудовъ котораго замѣняетъ 1 кубич. сажень дровъ, по 10 коп. за пудъ; тогда какъ Московско-Курская имѣетъ плохой уголь, 200 пудовъ котораго замѣняетъ 1 кубич. сажень дровъ и кромѣ того требуетъ большаго количества дровъ на растопку—по 12—13 коп. за пудъ; Лозово-Севастопольская, пользуясь углемъ одинаковымъ по качеству съ Азовскою, платитъ по 16—17 коп. за пудъ.

При этомъ нельзя не замѣтить, что хорошій Донецкій уголь замѣняетъ 1 кубическую сажень дровъ не 120 пуд., а 100 пудами; Азовская и Севастопольская дорога, платя сравнительно дорого за уголь, должны бы имѣть самый лучшій; а если бы перевести количество израсходованнаго угля на этихъ дорогахъ на дровяную единицу, принимая 1 куб. саж. дровъ=100 пуд. угля, то положеніе этихъ дорогъ по отношенію расходовъ топлива должно бы быть еще выгоднѣе сравнительно съ Московско-Курскою.

Денежный расходъ на угольное отопленіе въ копѣйкахъ на каждую версту простирается слѣдующимъ образомъ.

	Московско-Курская.	Курско-Харьково-Азовская.	Лозово-Севастопольская.
Въ 1876 году.	26	15,4	20,3
„ 1877 „ .	24,3	12,5	21
„ 1878 „ .	24,3	12,4	22,4

то есть расходъ на отопленіе на Московско-Курской дорогѣ превышаетъ таковой же на Азовской почти на 100%, а на Лозово-Севастопольской сравнительно съ Азовской на 70—80%.

Превышеніе расхода Московско-Курской дороги объясняется во первыхъ тѣмъ, что для одной и той же работы паровоза требуетъ почти вдвое болѣе угля, нежели на Азовской, кромѣ того значительно большее количество дровъ для растопки, и наконецъ, благодаря болѣе высокой цѣнѣ; количество же потребленія, какъ выше было видно, на Московско-Курской дорогѣ меньше. Значительное превышеніе расхода на Севастопольской дорогѣ происходитъ исключительно благодаря высокой цѣнѣ на уголь.

**Смазка.**

Сравнительныя данныя, касающіяся расхода смазочныхъ матеріаловъ и ихъ стоимости, приведены въ приложеніи Лит. В.

Изъ таблицъ этого приложенія видно, что для смазки употребляется сало и масло въ весьма неодинаковыхъ пропорціяхъ.

Количество употребляемой смазки (масла и сала вмѣстѣ) для паровозовъ на паровозо-версту составляетъ въ золотникахъ:

	Ярославская.	Курская.	Азовская.	Севастопольская.	Константиновская.
Въ 1876 году.	4,68	4,06	4,83	5,14	—
„ 1877 „ .	4,37	4,20	4,80	4,99	4,32
„ 1878 „ .	3,74	4,26	5,04	5,44	3,32

Количество смазки, употребленное для вагоновъ (масла и сала вмѣстѣ) на поѣздо-версту составляетъ въ золотникахъ:

	Ярослав- ская.	Курская.	Азовская.	Севасто- польская.	Констан- тиновская
Въ 1876 году . . .	2,76	4,05	10,23	16,78	—
„ 1877 „ . . .	3,05	4,28	7,18	16,63	5,62
„ 1878 „ . . .	3,02	3,92	6,35	10,85	5,58

Количество смазки, употребленной для паровозовъ и вагоновъ (масла и сала вмѣстѣ) на поѣздо-версту составляетъ въ золотникахъ.

	Ярослав- ская.	Курская.	Азовская.	Севасто- польская.	Констан- тиновская
Въ 1876 году . . .	9,23	9,98	17,68	24,48	
„ 1877 „ . . .	8,89	10,04	14,45	24,93	
„ 1878 „ . . .	8,31	9,80	14,33	18,56	

Сопоставляя вмѣстѣ послѣднія данныя, принявъ Московско-Ярославскую дорогу за единицу, получимъ:

	М.-Я.	М.-К.	К.-Х.-А.	Л.-С.
въ 1876 году.	1,00	1,08	1,92	2,65
„ 1877 „	1,00	1,13	1,63	2,80
„ 1878 „	1,00	1,18	1,72	2,23

Въ виду того, что на количество смазки вагоновъ вліяетъ нѣсколько число передаточныхъ станцій и число дорогъ, съ коими данная дорога состоитъ въ прямомъ безперегрузочномъ сообщеніи, слѣдуетъ ввести нѣкоторую поправку, которая примѣрно выразит-ся такъ:

Если коэффициентъ для Ярославской дороги . . .	= 1
то для Московско-Курской . . . . .	= 0,99
Курско-Харьково-Азовской. . . . .	= 0,98
Севастопольской . . . . .	= 1,005

И тогда для 1878 года получимъ.

М.-Я.	М.-К.	К.-Х.-А.	Л.-С.
1,00	1,17	1,685	2,24.

Итакъ наиболѣе экономна Московско - Ярославская, затѣмъ слѣдуетъ Московско-Курская, далѣе Курско-Харьково-Азовская и наконецъ болѣе всѣхъ тратитъ Севастопольская.

91959

Нахождение въ обращеніи большаго количества вагоновъ чужихъ дорогъ, съ разнообразною, не всегда удобною конструкціею осевыхъ буксъ, вліяетъ нѣсколько на расходъ смазки. Но таковыя обстоятельства имѣютъ мѣсто въ совершенно равной степени на дорогахъ Московско-Курской и Азовской, между тѣмъ расходъ на послѣдней въ  $1\frac{1}{2}$  раза болѣе, нежели на первой. Точно также можно принять, что М.-Ярославская и Лозово-Севастопольская дороги находятся въ этомъ отношеніи въ одинаковомъ положеніи, т. е. имѣютъ въ обращеніи весьма ограниченное количество чужихъ вагоновъ, между тѣмъ расходъ послѣдней, превышаетъ расходъ Ярославской въ  $2\frac{1}{4}$  раза и даже превосходитъ расходъ Московско-Курской дороги почти вдвое, находясь въ упомянутомъ отношеніи въ гораздо болѣе выгодныхъ условіяхъ.

Число передаточныхъ станцій, гдѣ происходитъ передача вагоновъ въ обмѣнъ, имѣетъ нѣкоторое вліяніе на расходъ смазки потому, что при передачѣ вагоновъ на чужую дорогу приходится, согласно конвенціи, пополнять буксы вполнѣ, хотя бы это и не представляло еще прямой необходимости. Эта поправка и введена, полагая что вліяніе этого условія выражается  $2\frac{1}{2}$  процентами или иначе сказать, что каждая единица относительной величины числа передаточныхъ станцій увеличиваетъ расходъ смазки на  $2\frac{1}{2}$  процента. Приѣмъ этотъ конечно произвольный, но за неимѣніемъ другаго, болѣе или менѣе точнаго, пришлось обратиться къ такому.

Цѣны на смазочные матеріалы на различныхъ дорогахъ весьма не одинаковы. Такъ, одинъ пудъ масла для смазки паровозовъ стоилъ въ рубляхъ:

	Ярослав.	Курск.	Азовск.	Севастон.	Констант.
Въ 1876 году. . .	—	—	4,88	6,42	—
„ 1877 году. . .	—	—	4,93	6,46	11,50
„ 1878 году. . .	—	—	5,14	6,33	10,09

Одинъ пудъ сала:

	Ярослав.	Курск.	Азовск.	Севастоп.	Констант.
Въ 1876 году. . .	—	—	4,68	5,57	—
„ 1877 году. . .	—	—	5,08	6,08	5,13
„ 1878 году. . .	—	—	5,72	6,41	6,17

Вообще же одинъ пудъ смазки паровозовъ (масла и сала вмѣстѣ):

	Ярослав.	Курск.	Азовск.	Севастоп.	Констант.
Въ 1876 году. . .	4,93	4,83	4,79	6,09	—
„ 1877 году. . .	4,70	4,72	5,10	6,29	9,25
„ 1878 году. . .	5,45	5,20	5,42	6,37	8,56

Цѣны на смазочные матеріалы для смазки вагоновъ были слѣдующія:

1 пудъ масла стоилъ:

	Ярослав.	Курск.	Азовск.	Севастоп.	Констант.
Въ 1876 году. . .	—	—	4,30	5,42	—
„ 1877 году. . .	—	—	3,84	5,72	6,78
„ 1878 году. . .	—	—	3,14	5,70	5,35

1 пудъ сала стоилъ:

	Ярослав.	Курск.	Азовск.	Севастоп.	Констант.
Въ 1876 году. . .	—	—	4,73	5,56	—
„ 1877 году. . .	—	—	5,12	6,17	5,17
„ 1878 году. . .	—	—	5,73	6,47	6,21

Вообще же 1 пудъ смазки для вагоновъ (масла и сала вмѣстѣ) стоилъ:

	Ярослав.	Курск.	Азовск.	Севастоп.	Констант.
Въ 1876 году. . .	5,13	4,59	4,51	5,45	—
„ 1877 году. . .	4,73	4,32	4,46	5,78	6,58
„ 1878 году. . .	4,56	3,85	4,39	5,99	5,85

Мы не беремъ въ разъясненіе причинъ такого разнообразія цѣнъ.

На поѣздо-версту смазка паровозовъ и вагоновъ обошлась въ копѣйкахъ:

	Ярослав.	Курск.	Азовск.	Севастоп.	Констант.
Въ 1876 году. . .	1,20	1,23	2,13	3,60	—
„ 1877 году. . .	1,09	1,19	1,78	3,86	2,75
„ 1878 году. . .	1,11	1,19	1,84	2,97	2,14

Такая разница происходитъ и отъ количества потребленной смазки и отъ цѣны. Вообще можно замѣтить возвышеніе расхода на смазку, по мѣрѣ приближенія къ югу.

Нормы топлива, установленныя на различныхъ дорогахъ, помѣщены въ сравнительной таблицѣ. (Приложеніе лит. Г).

Нормы топлива.

Въ таблицѣ, въ пунктахъ 6-мъ и 7-мъ помѣщено для болѣе яснаго сравненія количество топлива, опредѣленное по нормѣ на 100 верстъ пробѣга пассажирскаго и товарнаго поѣзда.

Трудно сдѣлать правильную оцѣнку этихъ нормъ уже потому, что топливо на различныхъ дорогахъ неодинаковаго качества.— Не говоря уже объ углѣ, и дрова на различныхъ дорогахъ поставляются различнаго качества, и нормы въ большей или меньшей степени должны примѣняться къ этому. Кромѣ того должны быть приняты въ соображеніе и климатическія условія. Вообще въ нормахъ замѣтно большое разнообразіе. Такъ: дровяная норма Московско-Курской дороги болѣе нормы Ярославской, за исключеніемъ зимней, для товарныхъ поѣздовъ (пунктъ 7-й таблицы), которая на Ярославской больше.

Угольные нормы, если ввести поправку качества угля, употребляемаго на Московско-Курской и Курско-Харьковско-Азовской, окажутся на послѣдней болѣе нежели на первой, а также и болѣе Севастопольской нормы.

Нормы, на практикѣ, имѣютъ при извѣстныхъ условіяхъ своеобразное значеніе: если нормы допускаютъ возможность паровозной прислугѣ зарабатывать премію, т. е. дѣлать сбереженіе, то расходъ топлива уменьшается; уменьшенія съ другой стороны нерѣдко не бываетъ, если нормы слишкомъ тѣсны, не давая возможности дѣлать сбереженія и зарабатывать премію. Само собою разумѣется, что это имѣетъ мѣсто при разумномъ размѣрѣ нормъ. Объясненіе этому явленію можно найти въ большей энергіи паровозной прислуги, если она видитъ въ своемъ трудѣ интересъ для себя. Для Общества сбереженія, дѣлаемая паровозною прислугою, имѣютъ выгоду потому, что размѣръ преміи гораздо ниже дѣйствительной цѣны топлива, а штрафъ за перерасходъ еще ниже.

Нормы отопленія зданій приведены въ приложеніи Лит. Д. И тутъ видно крайнее разнообразіе, которое трудно объяснить.

**Нормы освѣщенія.**

Нормы освѣщенія на различныхъ дорогахъ весьма разнообразны и сведены въ таблицѣ. (Приложеніе лит. Е).

Повидимому опыты, надъ потребленіемъ освѣтительныхъ матеріаловъ при горѣніи, производились при весьма различныхъ его качествахъ и вѣроятно съ различною степенью точности.

Нормы отпуска освѣтительныхъ матеріаловъ для квартиръ служащихъ на Московско-Курской и Севастопольской, опредѣлены по разряду должностей, а на Азовской по размѣру годовыхъ окладовъ жалованья.

По нормамъ Азовской дороги на примѣръ служащій, получающій 500 руб. въ годъ жалованья, получаетъ въ зимній мѣсяць 3 фунта салныхъ свѣчей, а служащій, получающій жалованья въ

10,000 руб. въ годъ—въ зимній же мѣсяцъ  $1\frac{1}{2}$  пуда стеарин. свѣчей, 2 пуд. 30 фун. керосину и 14 аршинъ фитиля.

По нормамъ Московско-Курской дороги максимумъ освѣтительныхъ матеріаловъ въ мѣсяцъ  $7\frac{1}{2}$  фунт. стеарин. свѣчей, а минимумъ 2 фунта сальныхъ свѣчей.

На этой дорогѣ освѣтительные матеріалы натурою не отпускаются, а вмѣсто того выдаются деньги максимумъ 1 руб. 75 коп., минимумъ 35 копѣекъ въ мѣсяцъ, и то только тѣмъ служащимъ, которые живутъ на общественныхъ квартирахъ, а живущимъ на вольныхъ—не полагается вовсе.

На Севастопольской дорогѣ максимумъ нормы 2 пуда керосину въ годъ и минимумъ 21 фунтъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи князь *А. Щербатовъ.*

Товарищъ Предсѣдателя *Б. Чичеринъ.*

Ч л е н ы : *А. Чупровъ.*  
*П. Михайловъ.*  
*Д. Наумовъ.*  
*П. Замятнинъ.*  
*В. Титовъ.*  
*П. Санинъ.*  
*И. Баклановъ.*

Отвѣты на вопросы инструкции

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярослав.-Волг.	Московско-Курская.
1.	<p>Сколько магазиновъ и складовъ имѣется на дорогѣ для храненія желѣзнодорожнаго имущества и гдѣ именно?</p> <p>Какимъ порядкомъ распределены матеріалы, инструменты и разные предметы въ этихъ складахъ?</p>	<p>Главный магазинъ въ Москвѣ при станціи. Отдѣленіе для Вологодской дороги при станціи Волга.</p> <p>Такъ какъ всего имѣется два магазина, то въ каждомъ изъ нихъ находятся всѣ предметы: въ Московскомъ магазинѣ для Ярославской дороги, а въ отдѣленіи на ст. Волга для Вологодской.</p>	<p>Главный магазинъ на Московской товарной станціи. Частные магазины на станціяхъ: Тула, Орель и Курскъ. Второстепенные магазины на станціяхъ: Серпуховъ, Скуратовъ и Понеры.</p> <p>Въ частныхъ и второстепенныхъ магазинахъ находятся предметы потребленія паровозныхъ депо и мелаго ремонта подвижнаго состава. Въ Тулѣ кромѣ того находятся запасныя части паровозовъ и матеріалы потребныя для большаго ремонта паровозовъ въ мастерскихъ. Предметы же снабженія всѣхъ службъ вообще, за исключеніемъ вышеуказанныхъ, сосредоточены въ Московскомъ магазинѣ.</p>

Подкоммиссіямъ по отд. XI (магазинъ и топливо).

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
<p>Магазины: въ Курскѣ, Бѣлгородѣ, Харьковѣ, Лозовой, Славянскѣ, Харцызскѣ, Таганрогѣ и Ростовѣ.</p>	<p>Магазины: въ Александровскѣ, Лозовой, Севастополѣ, Симферополѣ и Екатеринославѣ. Склады въ Мелитополѣ, Таганашѣ и Геническѣ.</p> <p>При осмотрѣ Подкоммиссіи оказалось:</p> <p>1) Магазинъ въ Лозовой: въ подвальномъ этажѣ съ деревяннымъ потолкомъ помѣщается масло и керосинъ вмѣстѣ съ другими матеріалами; въ верхнемъ, очень низкомъ и тѣсномъ помѣщеніи, сложены разные матеріалы. Часть магазина помѣщается въ товарномъ вагонѣ.</p> <p>2) Въ Екатеринославѣ: въ подвальномъ этажѣ складъ горючихъ матеріаловъ и тутъ же сложено желѣзо. Крыша земляная. Подвалъ затопляется водою. Магазинъ этотъ предполагается сломать. Каменный уголь сложенъ около путей и между оными. Подъ магазиномъ занято еще два товарныхъ вагона.</p> <p>3) Въ Севастополѣ въ магазинѣ въ нижнемъ этажѣ помѣщается складъ керосина. Въ 3-хъ деревянныхъ сараяхъ и на</p>	<p>Главный магазинъ въ Луганскомъ заводѣ. Кладовыя, на отчетѣ у Начальниковъ депо: въ Дебальцовѣ, Ровенькахъ, Попасной и Краматоровской.</p> <p>Предполагается въ непродолжительномъ времени обратить эти кладовыя въ отдѣленія магазина.</p> <p>Всѣ матеріалы и предметы вообще сосредоточены въ главномъ магазинѣ. Въ кладовыхъ при депо, предметы ежедневнаго потребленія паровозныхъ депо и мелаго ремонта подвижнаго состава.</p>



№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.
2.	<p>Гдѣ и какимъ образомъ сохраняются рельсы, скрѣпленія, части машинъ, металлы и въ другіе предметы?</p> <p>Гдѣ и какимъ образомъ сохраняются шпалы и другіе громоздкіе предметы?</p>	<p>Рельсы, до отправленія ихъ въ распоряженіе службы пути, временно сохраняются въ Москвѣ на станціи, тяжеловѣстные штабеляхъ около путей. Скрѣпленія и прочіе тяжеловѣстные предметы въ складахъ обоихъ магазиновъ.</p> <p>Шпалы, кирпичъ, камень, лѣсной матеріалъ для службы пути находятся на линіи въ завѣ-</p>	<p>Рельсы, до отправленія въ распоряженіе службы пути, сохраняются въ штабеляхъ при одномъ изъ магазиновъ на станціяхъ: Москва, Тула или Орель, смотря по тому, по какой дорогѣ рельсы прибыли на дорогу. Если они прибываютъ черезъ Петербургскій портъ то поступаютъ въ Московскій магазинъ, если же черезъ Рижскій, то либо въ Тульскій, либо въ Орловскій. Скрѣпленія — исключительно въ Московскомъ магазинѣ.</p> <p>Части машинъ и подвижнаго состава во всѣхъ магазинахъ; паровозныя запасныя части преимущественно въ Тулѣ, а вагонныя въ Москвѣ, какъ въ пунктахъ помѣщенія большихъ мастерскихъ.</p> <p>Въ прочихъ магазинахъ запасныя части подвижнаго состава имѣются въ количествѣ потребномъ на время около одного мѣсяца.</p> <p>Шпалы пріобрѣтаются при посредствѣ службы топлива, но принимаются и хранятся Начальниками</p>

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
<p>Рельсы и скрѣпленія послѣ приемки ихъ тотчасъ же распредѣляются по дистанціямъ, и сохраняются въ складахъ, находящихся въ вѣдѣніи Начальниковъ дистанцій, а именно: въ Курскѣ, Марьинѣ, Бѣлгородѣ, Харьковѣ, Лозовой, Барренковѣ, Славянскѣ, Матвѣвомъ-Курганѣ, Таганрогѣ и Харцизскѣ.</p> <p>Шпалы послѣ приемки тотчасъ же распредѣляются по дистанціямъ и сохраняются въ складахъ</p>	<p>2-хъ дворахъ сложены различныя принадлежноти и тутъ же между прочимъ сохраняется 10 фельдшерскихъ наборовъ. Подъ одною крышею съ магазиномъ живетъ сторожъ, который тутъ же готовитъ себѣ пищу.</p>	<p>Рельсы, скрѣпленія и шпалы складываются около путей близъ главнаго магазина.</p> <p>Металлы и другіе тяжеловѣстные предметы хранятся въ зданіи главнаго магазина.</p> <p>Запасные рельсы и шпалы хранятся на открытомъ складѣ близъ главнаго магазина.</p>

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
		<p>дываніи Начальника дистанціи.</p>	<p>дистанцій на линіи. Тоже самое касается и лѣсныхъ матеріаловъ для службы пути. Кирпичъ и камень приобрѣтаются и хранятся Начальниками дистанцій. Металлы, частимашинъ и другіе предметы, которые могутъ попортиться отъ нахожденія наружѣ—хранятся въ крытыхъ помѣщеніяхъ, прочіе же на дворѣ магазина.</p> <p>Лѣсной матеріалъ для ремонта вагоновъ—на особомъ дворѣ при Московскомъ магазинѣ.</p>	<p>Начальниковъ дистанцій, тамъ же гдѣ и рельсы. Части машинъ, металлы и другіе предметы хранятся въ специальныхъ магазинахъ.</p>		
3.	<p>Гдѣ и какимъ образомъ сохраняются цѣнные матеріалы и предметы?</p> <p>Гдѣ и какимъ образомъ сохраняются освѣтительные и смазочные матеріалы?</p> <p>Какимъ порядкомъ вообще производится заготовка необходимыхъ матеріаловъ и предметовъ?</p>	<p>Въ помѣщеніяхъ магазина.</p> <p>Освѣтительные и смазочные матеріалы сохраняются въ магазинахъ, а керосинъ въ особыхъ подвалахъ.</p> <p>Согласно существующему положенію о магазинной службѣ:</p> <p>§ 17. По полученіи приказа или требованія, утвержденнаго Управляющимъ дорогой, смотритель магазина тщательно справляется, находятся ли требуемые предметы въ магазинѣ. Если такихъ предметовъ въ магазинѣ нѣтъ, то смотритель магазина немедленно отбираетъ цѣны и по возможности представляетъ къ Управляющему доро-</p>	<p>При конторѣ главнаго магазина въ тепломъ помѣщеніи.</p> <p>При Московскомъ магазинѣ—въ деревянныхъ помѣщеніяхъ врытыхъ въ землю, въ Курскѣ—въ специальномъ каменномъ подвалѣ.</p> <p>Въ остальныхъ частныхъ магазинахъ—въ общихъ помѣщеніяхъ.</p> <p>Заготовка производится службою магазина. Согласно существующему положенію № 60 о магазинной службѣ:</p> <p>§ 8. Ежегодно, къ концу января мѣсяца, магазинная служба должна получать отъ директора дороги смѣту заготовокъ на тотъ годъ, въ который будетъ означено количество различныхъ предметовъ на годъ, родъ и качество ихъ, а равно мѣсто и время поставки этихъ предметовъ. Не ожидая такой смѣты, магазинная служба должна оза-</p>	<p>Въ помѣщеніяхъ магазиновъ.</p> <p>Въ подвалахъ.</p> <p>По положенію заготовки должны производиться на основаніи годоваго <i>плана дѣйствій</i>, или подробной смѣты, а также и по требованіямъ Начальниковъ службы. Въ отношеніи заготовки, Правленіе подраздѣляетъ матеріалы на 2 категории: на <i>матеріалы постоянно употребляемые</i> (освѣтительные, смазочные и проч.) и на <i>матеріалы и предметы специальные</i>,</p>		<p>Въ особыхъ подвалахъ: одномъ каменномъ и другомъ деревянномъ съ деревянной крышей.</p> <p>Заготовки дѣлаются Правленіемъ черезъ Начальника матеріальной службы. Основаніемъ для заготовки служатъ третняя (на 4 мѣсяца) смѣты службы дороги а также ихъ экстренныя требованія на предметы, смѣтою не предусмотрѣнные. По полученіи отъ Управляющаго дороги третней смѣты, Начальникъ матеріальной службы собираетъ отъ торговцевъ свѣ-</p>

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.
	<p>По чьимъ требованіямъ предписаніямъ и въ какой формѣ?</p>	<p>гой о приобрѣтеніи этихъ предметовъ.</p> <p>§ 18. Для опредѣленія годности предметовъ и выгоды цѣны, Управляющій дорогой назначаетъ комиссію, состоящую изъ агента Центрального Управления, смотрителя магазина и начальниковъ отдѣльных частей, присутствіе которыхъ по ихъ специальности признано будетъ необходимымъ.</p> <p>Мелочные предметы могутъ быть приобрѣтены смотрителемъ магазина и безъ освидѣтельствованія комиссіи, но лишь тогда, когда объ этомъ сказано въ приказѣ.</p> <p>§ 19. Смотритель магазина представляетъ комиссіи точныя свѣдѣнія о количествѣ потребныхъ къ приобрѣтенію матеріаловъ и предметовъ, образцы ихъ, цѣны, мѣсто покупки и фамилію продавца.</p> <p>§ 20. Выгодность цѣны и качество предметовъ комиссія опредѣляетъ сравненіемъ прежнихъ заготовокъ съ этой и съ цѣнами, по которымъ эти предметы приобрѣтаются на другія желѣзныя дороги.</p> <p>§ 21. По одобреніи комиссіею образцовъ и утвержденіи Управляющимъ дорогою цѣны, выдается Управляющимъ дорогою смотрителю магазина приказъ на покупку, и предметы приобрѣтаются по означеннымъ въ приказѣ цѣнамъ.</p> <p>Согласно положенію о магазинной службѣ:</p> <p>§ 3. Ни одинъ предметъ, ни какая вещь не должны быть</p>	<p>ботиться, чтобы въ магазинахъ находились предметы первой необходимости, какъ-то: масло, сало, жиръ, пенька, бумажные концы и т. п. въ количествѣ на 2 мѣсяца.</p> <p>§ 9. Начальникъ магазина составляетъ, когда то нужно, предложенія на заказы, составленныя на основаніи требованій службъ и съ означеніемъ требовавшей службы, № требованія, количества и цѣны на предметы, системы заготовки, мѣста и времени поставки.</p> <p>Вѣдомости эти, нумерующіяся по порядку, составляются въ 2-хъ экз. и представляются на утвержденіе Правленія. Одинъ экземпляръ этой вѣдомости, по утвержденіи Правленіемъ, прилагается къ протоколу, а другой, за подписью Правленія, передается начальникамъ магазиновъ къ исполненію.</p> <p>§ 10. По утвержденію заказа таковой дѣлается поставщику, препровождая къ нему заказъ изъ корешковой книги, причемъ заказамъ ведется послѣдовательная нумерація.</p> <p>По отсылкѣ заказа поставщику, препровождается смотрителю магазина, который долженъ будетъ принимать заказанное, увѣдомленіе о заказѣ за тѣмъ же №. Въ этомъ увѣдомленіи должно быть означено: количество, стоимость заказанныхъ предметовъ, время поставки и лицо подлежащей службы, къ которому смотритель магазина долженъ обратиться для присутствованія при приемѣ. Эти увѣдомленія хранятся смот. маг. особо, до полученія заказаннаго, послѣ чего, отмѣтивъ о полученіи, они хранятся при дѣлахъ.</p> <p>По мѣсячнымъ требованіямъ Начальниковъ службъ.</p> <p>Согласно положенію № 60 о магазинной службѣ:</p>

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
<p>потребность въ коихъ обусловливается производствомъ извѣстныхъ работъ. Заготовка матеріаловъ 1-ой категоріи производится на основаніи плана дѣйствій и по мѣрѣ уменьшенія имѣющихся въ магазинахъ запасовъ. Заготовка матеріаловъ 2-й категоріи, хотя и включенныхъ въ планъ дѣйствій, производится по предварительнымъ требованіямъ Начальниковъ службъ и по соображеніи съ наличными остатками. Самое приобрѣтеніе и заготовка производится Начальникомъ Хозяйственной Отдѣленія.</p> <p>Согласно положенія объ устройствѣ хозяйственной части:</p> <p>§ 2. Начальникъ хозяйственной части, дѣйствуя въ предѣлахъ утвержденной смѣты, распоряжается заготовкой и поставкой всѣхъ матеріаловъ, заключая для этого договоры и контракты съ предварительнаго утвержденія Комитета и окончательнаго утвержденія Правленія Общества въ случаяхъ, если въ томъ представляется надобность.</p> <p>По требованіямъ Начальниковъ службъ, на бланкахъ прилагаемой формы и пополненіи ихъ справками изъ матеріаль-</p>		<p>дѣнія о цѣнахъ, составляетъ планъ заготовки и затѣмъ смѣта поступаетъ на разсмотрѣніе Комиссіи изъ Начальниковъ службъ. Комиссія имѣетъ сужденіе о срокахъ поставки, о качествѣ предметовъ, сокращаетъ или увеличиваетъ количество предметовъ, затребованныхъ смѣтою, сокращаетъ по возможности разнообразіе сортиментовъ и назначаетъ высшія предѣльныя цѣны заготовки. Изъ смѣты потребленія Начальникъ матеріальной службы составляетъ смѣту заготовки, въ которую вноситъ всѣ данныя, выработанныя комиссіею, и съ своимъ заключеніемъ представляетъ на утвержденіе Правленія, послѣ чего эти смѣты служатъ основаніемъ для заготовки. Предметы потребленія по экстреннымъ требованіямъ приобрѣтаются Начальникомъ матеріальной службы безъ предварительнаго разрѣшенія Правленія.</p> <p>Самимъ службамъ <i>разрѣшено</i> покупать: щебень, кирпичъ, известь, глину и другіе тому подобные строительные матеріалы, заготовка коихъ выгоднѣе въ мѣстахъ употребленія въ дѣло.</p> <p>По требованіямъ Начальниковъ службъ.</p>

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкци.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
	<p>Какия заготовки дѣлаются хозяйственнымъ способомъ и какия черезъ подрядчиковъ?</p>	<p>отпущены изъ магазина безъ приказа и требованія, утвержденнаго Управляющимъ дорогою.</p> <p>§ 6. Кромѣ храненія общественнаго имущества и матеріаловъ, на смотрителѣ магазина лежитъ обязанность пріобрѣтенія разныхъ предметовъ, по особымъ на то приказамъ Управляющаго дорогою, равно какъ разсылка и выдача ихъ.</p> <p>§ 7. Надобность предметовъ возбуждается отчетными лицами; для чего составляется требованіе по формѣ, которое адресуется Управляющему дорогою.</p> <p>§ 9. Въ требованіяхъ должно быть подробно и ясно обозначено свойство и качество, нужные размѣры и количество потребныхъ предметовъ, а въ графѣ „примѣчанія“—объяснено, куда и для чего нужны предметы.</p> <p>§ 13. Всѣ предметы, высылаемые въ магазинъ, должны слѣдовать при накладныхъ, въ которыхъ должно быть подробно обозначено свойство, качество, количество и цѣны высылаемыхъ предметовъ; а въ графѣ „примѣчанія“—поврежденія предметовъ и причина ихъ высылки въ магазинъ.</p> <p>Заготовка освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ производится черезъ подрядчиковъ, по контрактамъ, заключеннымъ на одинъ годъ и утвержденнымъ Правленіемъ Общества. Осталь-</p>	<p>§ 15. Отпуски изъ магазиновъ производятся: изъ главнаго магазина различнымъ службамъ и изъ частныхъ магазиновъ, кромѣ того, прямо въ мастерскія или паровозныя депо.</p> <p>Поставки изъ глав. маг. службамъ произв. по требованіямъ, подпис. начальниками службъ и директоромъ дороги и утверж. Прав. Общ., въ которое требованія эти представляются.</p> <p>Предметы поставляются службамъ при фактурѣ. Фактуры эти вырѣзаются изъ корешковой книги. Находящаяся при фактурѣ росписка отрѣзается, подписывается лицомъ, кому назначенъ предметъ, и возвращается въ магазинъ.</p> <p>Выдача изъ частныхъ магазиновъ и второстепенныхъ складовъ прямо въ мастерскія и депо предметовъ первой необходимости производится по особымъ требованіямъ, вырѣзаемымъ изъ корешковыхъ книгъ по особымъ образцамъ.</p> <p>§ 16. Отпуски глав. маг. и его отдѣл. записываются въ ярлыкахъ въ журналѣ отпусковъ, въ которомъ означ. число, мѣсто назначенія, № требованія, № ярлыка, количество и названіе отпускаемыхъ предметовъ, родъ единицы, цѣна, стоимость и № фактуры и, наконецъ, въ приходо-расходную книгу, въ которой ведется текущій счетъ каждаго рода предметовъ.</p> <p>Во второстепенныхъ складахъ магазиновъ записки отпусковъ производятся только въ ярлыкахъ и въ журналѣ отпусковъ.</p> <p>Заготовки большею частью производятся хозяйственнымъ способомъ посредствомъ заказовъ. Черезъ подрядчиковъ по контрактамъ производятся большія заготовки напр.: рельсовъ, скрѣп-</p>	<p>ныхъ книгъ. Утверждаются Начальникомъ Хозяйственнаго отдѣленія или Комитетомъ управленія.</p> <p>Заготовки производятся вообще черезъ подрядчиковъ, а хозяйственный способъ практикуется только въ исключительныхъ случаяхъ, и тѣхъ лишь матеріаловъ, пріобрѣтеніе которыхъ въ</p>		<p>Всѣ хозяйственно (sic).</p>

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.
	<p>Какимъ порядкомъ дѣлаются заграничные заказы?</p>	<p>Заграничные заказы дѣлаются либо непосредственно Правленіемъ, либо Управляющимъ дорогою съ разрѣшенія Правленія прямо съ заводами.</p>	<p>Дѣлаются Правленіемъ черезъ представителей заграничныхъ фирмъ, живущихъ въ Россіи, или черезъ комиссіонеровъ.</p>
4.	<p>Какимъ образомъ собираются цѣны при заготовкахъ хозяйственнымъ способомъ?</p>	<p>Цѣны собираются смотрителемъ магазина, и общаются Управляющему дорогою и комиссіи, состоящей подъ его предсѣдательствомъ, изъ начальниковъ службъ, для разрѣшенія покупокъ.</p>	<p>Извѣстнымъ Правленію или завѣдывающему магазинной службою лицамъ, у которыхъ большею частію покупаются матеріалы и предметы, — предлагается сообщить ихъ цѣны на потребные матеріалы на особыхъ печатныхъ бланкахъ. Затѣмъ изъ различныхъ такого рода заявленій дѣлается выборъ лица, которому и дѣлается заказъ.</p>
	<p>Какимъ порядкомъ сдаются подряды?</p>	<p>Подряды на поставку освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ отдаются преимущественно тѣмъ изъ лицъ, извѣстныхъ Правленію и Управленію своею благонадежностью, которыя заявили нисшую цѣну.</p>	<p>Сдача подрядовъ производится Правленіемъ тѣмъ лицамъ которыя, какъ выше сказано, представили наиболѣе выгодныя условія.</p>
5.	<p>Какимъ порядкомъ производятся освидѣтельствованіе и приемъ заготовленныхъ матеріаловъ и предметовъ.</p>	<p>Освидѣтельствованіе и приемъ производятся приемною комиссіею, составленною изъ агентовъ всѣхъ службъ дороги.</p>	<p>Освидѣтельствованіе и приемъ производятся одинъ разъ въ недѣлю комиссіею изъ 4-хъ представителей различныхъ службъ и при участіи за-</p>

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
<p>теченіе года предположено по годовому плану дѣйствій, на сумму до 500 рублей.</p> <p>Дѣлаются Правленіемъ.</p>		<p>До сихъ поръ еще не было дѣлано заграничныхъ заказовъ.</p>
<p>Такъ какъ заготовка хозяйственнымъ способомъ производится въ весьма ограниченномъ размѣрѣ, то поэтому не существуетъ особыхъ правилъ на собраніе цѣнъ, а дѣлается это, смотря по обстоятельствамъ, различными способами.</p>		<p>Цѣны собираются лично или письменно и предпочтеніе дается заявившимъ низшія цѣны, которымъ дѣлаются заказы. До выдачи заказа цѣны поставщикамъ не объявляются.</p>
<p>Подряды сдаются или на основаніи публичныхъ торговъ или лицамъ, которыхъ правленіе считаетъ наиболѣе благонадежными. Въ первомъ случаѣ для вызова конкурентовъ дѣлаются публікаціи въ газетахъ обѣихъ столицъ, мѣстныхъ и сосѣднихъ губернскихъ.</p>		
<p>Освидѣтельствованіе и приемъ производится комиссіею изъ начальника магазиннаго отдѣленія, артельщика завѣдывающаго складомъ, и агента</p>		<p>При поступленіи въ магазинъ, предметы свидѣтельствуются комиссіею изъ представителей службъ потребляющихъ. Признанные доброкаче-</p>

№ № вопросов.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
		<p>Согласно положенія о магазинной службѣ:</p> <p>§ 22. По доставкѣ закупленныхъ предметовъ въ магазинъ, смотритель магазина уведомляетъ о томъ комиссію, которая и принимаетъ эти предметы по утвержденнымъ образцамъ и составляетъ актъ приемки, представляемый комиссіею Управляющему дорогою.</p> <p>§ 23. Приемъ предметовъ утверждается подписью комиссіи на квитанціи, выдаваемой поставщику. Квитанція эта представляется въ Управленіе для сличенія со счетомъ и полученія расчета предьявителемъ.</p> <p>На купленные и оплаченные самими смотрителемъ магазина предметы—безъ освидѣтельства комиссіи квитанцій не выдается.</p> <p>§ 24. Дубликаты квитанцій смотритель магазина оставляетъ въ своей конторѣ для справокъ.</p> <p>§ 25. Если комиссія не утвердитъ образцовъ или цѣнъ, то смотритель магазина долженъ немедленно озаботиться розысканіемъ указан. комиссіею предметовъ по желаемымъ цѣнамъ и вновь представить образцы.</p> <p>§ 26. Если доставл. предметы не согласны съ утвержденными образцами, то комиссія бракуетъ ихъ и предлагаетъ поставщику къ назначенному сроку переменить эти предметы.</p> <p>§ 27. Если къ назначенному сроку поставщикъ не доставитъ требуемыхъ, предметовъ, то смотритель магазина долженъ немедленно озаботиться понужденіемъ поставщика или пріобрѣтеніемъ предметовъ въ другомъ мѣстѣ.</p> <p>§ 28. На всѣ пріобрѣтенные означеннымъ порядкомъ предметы тотчасъ требуетъ счетъ поставщика съ подробнымъ обозначеніемъ свойства, качества, нужныхъ размѣровъ, количества и цѣнъ предметовъ; счетъ этотъ представляется</p>	<p>вѣдывающаго магазинною службою и смотрителя магазина. На каждую поставку составляется отдѣльный актъ, въ которомъ констатируется годность или негодность предметовъ.</p>	<p>той службы, для потребностей которой матеріаль заготовленъ. Въ освидѣтствованіи каждой единичной приемки составляется протоколъ, который прилагается къ счету поставщика, предьявленному къ уплатѣ.</p>		<p>ственными — принимаются.</p>

№ № вопросов.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
	<p>Какимъ порядкомъ принимаются материалы и предметы, приобретаемые за границую?</p>	<p>въ Управление дороги для расчета.</p> <p>Тѣмъ же порядкомъ, за исключеніемъ рельсъ, которые свидѣлствуются на заводѣ уполномоченными отъ Правленія лицами, при самой выдѣлкѣ ихъ.</p>	<p>Актъ вмѣстѣ со счетомъ представляется въ Правленіе для оплаты.</p> <p>Согласно положенія о магазин. служ. № 60:</p> <p>§ 11. При поставкѣ въ магазинъ заказанныхъ предметовъ, смотритель магазина совмѣстно съ агентомъ потребляющей службы, имъ приглашеннымъ, удостовѣряются въ количествѣ и качествѣ поставленнаго, при поставщикѣ или его повѣренномъ.</p> <p>При приемкѣ въ магазинъ предметовъ на значительную сумму, а особенно специальныхъ, назначается коммиссія изъ представителей всѣхъ службъ. Своевременное представленіе въ Правленіе о распоряженіи относительно назначенія коммиссіи лежитъ на обязанности начальника магазиновъ.</p> <p>Въ случаѣ надобности, составляется актъ, въ которомъ означается присутствіе поставщика, предлагаемое пониженіе цѣны и согласіе или несогласіе на то поставщика.</p> <p>Въ случаѣ несогласія поставщика, приемка не производится до разрѣшенія Правленія, по докладу начальника магазиновъ.</p> <p>Счеты поставщиковъ представляются ими или составляются въ магазинѣ въ 3-хъ экзмп. Одинъ изъ нихъ возвращается поставщику въ видѣ росписки во временной приемкѣ, второй остается въ магазинѣ вмѣсто черновой отчетнаго документа, а 3-й, приложенный къ акту приемки, представляется начальнику магазиновъ для составленія платежнаго свидѣтельства. Актъ приемки долженъ быть приложенъ къ платежному документу.</p> <p>Поставки новыхъ или починенныхъ предметовъ, дѣлае-</p>	<p>Тѣмъ-же порядкомъ, за исключеніемъ рельсъ и вообще большихъ поставокъ, которыя свидѣлствуются на самыхъ заводахъ уполномоченными отъ дороги лицами.</p>		

№ № вопросов	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Восточно-Донецкая.
			<p>мья въ магазинѣ мастерскими или другою службою дороги, по заказу магазина, сопровождаются фактурой, составленною поставляющею службою; росписка въ полученіи, отрѣзаемая отъ этой фактуры, должна быть возвращена службѣ смотрит. магазина.</p> <p>Сдача въ магазины старыхъ матеріаловъ, назначенныхъ въ продажу, производится при такихъ же фактурахъ. Цѣны, по которымъ магазины принимаютъ старые матеріалы, должны быть утверждены Правленіемъ. Магазины ведутъ этимъ матеріаламъ особый счетъ и, по совершеніи продажи, разницу противъ оцѣнки относятъ въ кредитъ или дебетъ службы, сдавшей матеріаль.</p> <p>Предметы, сдаваемые въ магазинъ для починки, должны быть, по возможности, замѣнены другими неотлагательно. Во всякомъ случаѣ магазинъ ведетъ особый счетъ предметамъ, присылаемымъ въ починку, и, по производствѣ таковой, принимаетъ ихъ тѣмъ же порядкомъ, какъ новые предметы, но въ суммѣ стоимости починки. Поставка службамъ починенныхъ предметовъ дѣлается также по общему порядку и по суммѣ стоимости починки.</p> <p>§ 12. На всякій предметъ или группу предметовъ, принятыхъ въ магазинъ, составляется ярлыкъ, прикрѣпляемый къ самимъ предметамъ или къ полкѣ, гдѣ таковые сложены.</p> <p>На ярлыкѣ выставляется №, данный товару, и время поступленія. Ярлыкъ раздѣляется на два столбца для записки прихода и расхода, въ которые и записывается постоянно количество заприходованнаго или израсходованнаго по частямъ, съ означеніемъ чиселъ.</p> <p>При израсходованіи всего количества, означеннаго на ярлыкѣ, онъ прикладывается къ дѣламъ, по проверкѣ съ прихода-расходною книгою.</p>			



№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярослав.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
			<p>§ 13. Принятые въ магазинъ предметы записываются въ журналъ прихода съ обозначеніемъ въ соответствующихъ графахъ № поставки по порядку, № заказа, имени поставщика, количества, цѣны и стоимости предметовъ и очереднаго № ярлыка. На правой сторонѣ этой книги означается, должна ли быть уплачена поставщику причитающаяся сумма, или таковая должна быть отнесена на текущій счетъ службы, отъ которой предметы приняты.</p> <p>Кромѣ сего для поступающихъ въ магазинъ предметовъ ведется текущій счетъ, который составляется по журналамъ прихода и расхода.— Въ оглавленіи записывается названіе предметовъ, подъ нимъ цѣна единицы и количество. Лѣвая стр. содержитъ приходъ съ означеніемъ числа поступления, имени поставщика, № ярлыка, количества и стоимости поставки, которая вносится въ графу частныхъ суммъ. На правой стр. записывается, согласно журнала отпусковъ: число отпуска, кому отпущено, № ярлыка, количество и стоимость отпущеннаго.</p> <p>§ 14. По принятіи въ магазинъ предметовъ, смотритель магазина прикладываетъ къ счету поставщика штампель приемки, на которомъ означается: какой магазинъ, число приемки, № поступления по порядку, сумма причитающаяся поставщику и подпись смотрителя магазина. Безъ наложенія такого штампеля, удостоверяющаго въ приемкѣ, уплата не производится.</p> <p>Согласно послѣднимъ контрактамъ съ иностранными рельсовыми заводами, окончательная приемка рельсовъ производится въ Кронштадтскомъ, Ревельскомъ или Рижскомъ портѣ (смотря черезъ который</p>			

№ вопроса	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярослав.-Волг.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Луганск.-Донецкая.
6.	Какъ поступается въ случаяхъ забраковки предметовъ и матеріаловъ, заготовленныхъ хозяйственнымъ способомъ?	Предметы, представленные къ освидѣтельствуванію комиссіи, въ случаѣ неодобренія не принимаются отъ поставщика и онъ долженъ ихъ взять назадъ и замѣнить другими, или же предметы берутся у другого поставщика.	рельсы прибываютъ въ Россію) техникомъ службы пути и агентомъ магазинной службы и въ присутствіи представителя завода.  Тоже.	Тоже.		Предметы, признанные комиссіею не вполне соответствующими условіямъ заказа, если притомъ недостатки не препятствуютъ употребленію въ дѣло, принимаются со скидкой съ цѣны, если поставщикъ на то согласится; въ противномъ случаѣ предметы бракуются и возвращаются поставщику, по предварительномъ взысканіи съ него расходовъ, если таковые были произведены за его счетъ, какъ-то: провозной платы, пошлины и другихъ т. п.
7.	Какимъ порядкомъ производится выдача изъ магазиновъ матеріаловъ и предметовъ?	Выдача производится по приказамъ Управляющаго дороги и по утвержденнымъ и разрѣшеннымъ имъ требованіямъ Начальниковъ службъ.  Согласно существующему положенію: § 38. Изъ главныхъ магазиновъ отпускъ предметовъ и имущества производится по приказамъ Управляющаго дорогою или по требованіямъ, имъ утвержденнымъ. § 39. Изъ отдѣленій магазина предметы отпускаются и безъ предварительнаго разрѣшенія Управляющаго дорогою. § 40. Право полученія предметовъ изъ отдѣленій магазина безъ предварительнаго разрѣшенія Управляющаго дорогою	Всѣ службы кромѣ службы тракціи снабжаются затребованными предметами одинъ разъ въ мѣсяцъ изъ главнаго магазина. Служба же тракціи, т. е. мастерскія и депо, получаютъ матеріалы и предметы по мѣрѣ надобности изъ мѣстныхъ магазиновъ, запасъ которыхъ пополняется ежемѣсячно изъ главнаго магазина. Согласно положенію № 60 о магазинной службѣ: §§ 15 и 16 (смотри отвѣтъ на вопросъ 3).	Выдача производится по письменнымъ требованіямъ лицъ уполномоченныхъ на полученіе изъ магазиновъ, а именно Начальниковъ службъ, дистанцій, мастерскихъ, депо и машинистовъ. По требованіямъ послѣднихъ отпускаются только смазочные матеріалы и топливо. Самый отпускъ производится такъ: требованіе за подписью требующаго лица предъявляется смотрителю магазина, который распоряжается чтобы артельщики, завѣдывающіе		Развозка матеріаловъ производится изъ главнаго магазина (съ Луганскаго завода) и соображаясь съ требованіями Начальниковъ службъ. Нынѣ развозка эта производится нѣсколько разъ въ мѣсяцъ. Въ будущемъ полагается дѣлать ее 1 разъ въ мѣсяцъ, кромѣ экстренныхъ случаевъ.

№ вопроса.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. п Ярослав.-Вол.	Московско-Курская.	Бурско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
		<p>предоставлено слѣдующимъ лицамъ:</p> <p>1) Главному механику на предметы расходовъ, назначенныхъ для ремонта подвижнаго состава, и на всѣ работы, производящіяся въ мастерскихъ по приказамъ Управляющаго дорогою.</p> <p>2) Начальнику тракціи на предметы расходовъ для чистки, смазки, освѣщенія, малаго ремонта подвижнаго состава и водоподъемныхъ машинъ.</p> <p>3) Начальникамъ паровозныхъ сараевъ на тѣ-же предметы, какъ и начальнику тракціи. При этомъ Московскій, Сергіевскій и Александровскій паровозные сараи обращаются съ требованіями въ Московское отдѣленіе, Ростовскій и Ярославскій—въ Ярославское отдѣленіе, Волжскій и Даниловскій—въ Волжское отдѣленіе, Грязовецкій и Вологодскій сараи—въ Вологодское отдѣленіе. При паровозныхъ сараяхъ въ Сергіевѣ, Александровѣ, Ростовѣ, Даниловѣ и Грязовцѣ не учреждаются особыя отдѣленія магазинов, но они получаютъ предметы для ежемѣсячнаго запаса по требованіямъ, представленнымъ ими начальнику тракціи и утвержденнымъ Управляющимъ дорогою. Начальники этихъ паровозныхъ сараевъ ведутъ приходорасходныя книги, выписываютъ ежедневно всѣ употребленные предметы въ расходъ, составляютъ накладную и росписку, ими же подписанную, о ежедневномъ расходѣ и ежедневно высылаютъ накладную и росписку начальнику тракціи.</p> <p>4) Машинистамъ — смазочные и освѣтительные матеріалы собственно для паровозовъ.</p> <p>5) Смотрителю магазина и отдѣленія — собственно для надобностей магазина.</p> <p>§ 41. Получивъ приказъ или утвержденное требованіе, смотритель магазина долженъ тотчасъ же озаботиться немедленной отсылкой или выдачею</p>		<p>складомъ, произвели выдачу.</p>		

№ № вопросов.	Вопросы инструкцій.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
		<p>предметовъ, принявъ за не- премѣнное правило отпускать преимущественно изъ годныхъ еще тѣ предметы, которые были уже въ употребленіи и возвра- щены въ магазинъ и которые значатся безъ цѣны въ особой книжѣ. Если такіе предметы требуютъ исправленія, то объ этомъ тотчасъ-же донести Уп- равляющему дорогою.</p> <p>§ 42. На всѣ предметы, под- лежащіе отпуску изъ магазина, составляются накладныя со всѣми подробностями, обозна- ченными въ § 28; эти наклад- ныя должны быть выданы или высланы непременно вмѣстѣ съ предметами.</p> <p>§ 43. Смотритель магазина долженъ озаботиться, чтобы предметы, означенные въ от- правку по линіи, были хорошо запакованы или уложены и отправлены со всюю докумен- тальною правильностію.</p> <p>§ 44. Отпускъ предметовъ изъ отдѣленій и магазина про- изводится по чекамъ, выдавае- мымъ лицами, поименованными въ § 40.</p> <p>§ 45. Безъ чека ничего не должно быть отпущено изъ от- дѣленій магазина.</p> <p>§ 46. Чекъ составляется и отсылается въ отдѣленіе въ двухъ экземплярахъ. На чекѣ непременно должно быть обо- значено требуемое количество предметовъ. Если въ чекѣ обо- значены предметы не тою мѣ- рою, какою усчитываетъ ихъ магазинъ, то эта мѣра про- ставляется конторщикомъ от- дѣленія на чекѣ и дубликатѣ тотчасъ-же.</p> <p>§ 47. По чеку немедленно отпускается требуемое коли- чество предъявителю чека, ко- торый долженъ убѣдиться въ вѣрности отпущеннаго коли- чества и росписаться на чекѣ въ полученіи. Чекъ остается въ отдѣленіи, а дубликатъ съ роспискою на немъ контор- щика, возвращается принес- шему чекъ тотчасъ-же. Если въ отдѣленіи магазина требуе- маго количества предметовъ нѣтъ, то отпускается возмож-</p>				

№ № вопросов.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
8.	<p>Какимъ порядкомъ сдаются обратно въ магазинъ оказавшіеся излишними годные предметы и матеріалы, старые матеріалы и инструменты, какъ годные, такъ и негодные?</p>	<p>ное количество, и это количество проставляется въ особой графѣ. Если въ отдѣленіи совсѣмъ нѣтъ требуемыхъ предметовъ, то чекъ сейчасъ-же возвращается съ помѣткою объ этомъ на немъ конторщика, а нужные предметы требуются отдѣленіями изъ главнаго магазина.</p> <p>§ 48. Смотритель магазина и конторщики отдѣлений должны лично убѣдиться въ правильномъ отпускѣ каждый разъ того именно количества и того предмета, который обозначенъ въ требованіи. При этомъ вѣсъ, мѣра и счетъ предметовъ должны быть совершенно точны и никакихъ походовъ и надбавокъ не должно быть допущено.</p> <p>Предметы и матеріалы, сдаваемые службами дорогъ обратно въ магазинъ свидѣлствуются приемою комиссіею. Годные, или годные съ починкою, поступаютъ на удовлетвореніе послѣдующихъ требованій на дорогу. Признанные совершенно негодными предметы, смотря по роду либо поступаютъ въ видѣ матеріала для переработки въ мастерскія, либо, если для этого непригодны, поступаютъ въ продажу. Согласно положенію о магазинной службѣ:</p> <p>§ 49. Всѣ предметы, высылаемые въ магазинъ по ненадобности и негодности, должны быть тотчасъ-же приняты по накладнымъ и сложены въ особомъ мѣстѣ.</p> <p>§ 50. О полученіи всѣхъ таковыхъ предметовъ смотритель магазина уведомляетъ Управляющаго дорогою.</p> <p>§ 51. Еженедѣльно въ опредѣленный день управляющимъ</p>	<p>То же.</p> <p>Цѣны старымъ рельсамъ, скрѣпленіямъ и различнымъ металлическимъ издѣліямъ опредѣляются на извѣстные сроки Правленіемъ Общества.</p>	<p>Всѣ матеріалы и предметы какъ годные, такъ и негодные, сдаются при накладныхъ, въ которыхъ обозначаются тѣ работы или №№ заказовъ для которыхъ матеріалы эти перепредставителей сдающей службы, двухъ агентовъ другихъ службъ и агента отъ матеріальной службы.</p>		<p>Всѣ предметы годные, сдаваемые обратно въ магазинъ, а также и негодные, принимаются магазиномъ по цѣнамъ, назначеннымъ каждый разъ оцѣночною комиссіею изъ вначально были взяты изъ магазина. Сдача производится по вѣсу или количеству подъ росписку артельщика, завѣдывающаго складомъ, служащую основаніемъ для заприходованія по магазину со счета соответствующихъ работъ или службъ. Дальнѣйшій ходъ дается Начальникомъ хозяйственнаго отдѣленія.</p>

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.
		<p>дорогою поручается приемоной комиссіи освидѣтельствовать годность или негодность возвращенныхъ въ магазинъ предметовъ, о чемъ составляется особый актъ, съ указаніемъ возможныхъ исправленийъ предметовъ.</p> <p>§ 52. Всѣ годные еще къ употребленію предметы отдѣляются, записываются на приходъ въ меморіаль со всѣми подробностями и тотчасъ-же заносятся въ отдѣльную книгу возвращенныхъ предметовъ, гдѣ записывается и указаніе возможныхъ исправленийъ.</p> <p>§ 53. Эти предметы поступаютъ на храненіе, какъ и прочіе предметы, но отмѣчаются особымъ ярлыкомъ, на которомъ обозначается и требуемое исправленіе.</p> <p>§ 54. Для предметовъ, признанныхъ совершенно негодными къ употребленію, комиссія опредѣляетъ мѣру и эту мѣру они записываются въ магазинъ на приходъ, какъ и прочіе предметы, но особою статью въ книгѣ возвращенныхъ предметовъ.</p> <p>§ 55. Совершенно негодные къ употребленію предметы складываются совершенно отдѣльно отъ прочихъ предметовъ, по возможности даже въ особомъ помѣщеніи, но каждый родъ предметовъ отдѣльно.</p> <p>§ 56. Негодные предметы должны быть также сохранены въ той мѣрѣ, какъ опредѣлены комиссіей.</p> <p>§ 57. Признанные комиссіей совершенно негодными предметы могутъ быть проданы желающимъ по назначеннымъ Управляющимъ дорогою цѣнамъ.</p> <p>§ 58. Продажа негодныхъ предметовъ производится по приказамъ Управляющаго дорогою.</p> <p>§ 59. При отпускѣ негодныхъ матеріаловъ и предметовъ долженъ находится назначаемый Управляющимъ дорогою агентъ, который слѣдитъ за правильнымъ вѣсомъ, мѣрой и счетомъ предметовъ</p>	

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
9.	<p>Какимъ порядкомъ повѣряется инвентарное имущество, признанное негоднымъ, или которому вышелъ срокъ службы?</p>	<p>и составляетъ объ этомъ актъ съ поясненіемъ, какой отрасли эксплуатаціи служили эти предметы.</p> <p>§ 60. Проданные предметы сносятся въ расходъ съ обозначеніемъ фамиліи купившаго предметы, а вырученныя деньги поступаютъ чрезъ агента къ Управляющему дорогою вмѣстѣ съ актомъ продажи, за подписью агента Управленія, смотрителя магазина и покупателя.</p> <p>Повѣрка производится на мѣстѣ лицами, назначенными Правленіемъ, и признанное негоднымъ имущество по доставленіи въ магазинъ поступаетъ въ продажу.</p>	<p>То же.</p> <p>Согласно положенію о магазинной службѣ:</p> <p>§ 19. Предметы, сданные въ магазинъ, признаются негодными къ употребленію только по осмотру и удостовѣреніи въ томъ начальника службы, которою предметъ сданъ, или его уполномоченнаго.</p> <p>Продажа этихъ предметовъ производится не иначе, какъ съ разрѣшенія Правленія, даннаго начальнику магазиновъ, который обсуждаетъ способъ продажи, пріискиваетъ покупателей и представляетъ о томъ окончательно на утвержденіе Правленія.</p> <p>Суммы за проданные предметы вносятся покупщикомъ въ центральную кассу, по удостовѣреніямъ начальника магазиновъ, согласно принятымъ для взносовъ правиламъ.</p> <p>Разницы между суммою, за которую предметы проданы, и оцѣнкою магазина, при ихъ принятіи, относятся на счетъ прибылей и убытковъ магазина или на счетъ службъ, сдавшихъ эти предметы, что всякій разъ утверждается Правленіемъ Общества.</p>	<p>То же.</p>		<p>Повѣрка производится Начальникомъ матеріальной службы сличеніемъ ярлыковъ, имѣющихся на каждомъ предметѣ, на которыхъ записывается отъ кого они поступили, въ какомъ количествѣ, по какой цѣнѣ и за какимъ № значатся по главной книгѣ, а также и расходъ. Независимо отъ повѣрки ярлыковъ въ магазинѣ, повѣрка можетъ производиться и въ конторѣ по сортовымъ книгамъ.</p>

№ № вопросовъ.	Вопросы, инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.
10.	<p>Достаточенъ ли на дорогѣ наличный оборотный капиталъ; какая часть его имѣется въ матеріалахъ, и какая въ деньгахъ.</p> <p>Какъ велики наличные запасы разныхъ матеріаловъ.</p>	<p>Особаго оборотнаго капитала не имѣется; его замѣняютъ наличныя суммы, всегда имѣющіяся отъ свободныхъ кассовыхъ остатковъ.</p> <p>Топлива на лицо и со сдѣланными контрактами имѣется на два года.</p>	<p>Особаго оборотнаго капитала не имѣется. Его замѣняютъ наличныя суммы, всегда имѣющіяся отъ свободныхъ кассовыхъ остатковъ.</p> <p>Наличный запасъ разныхъ матеріаловъ въ магазинахъ и службахъ, исключая матеріаловъ подлежащихъ продажѣ какъ негодныхъ, къ 1 января 1879 года простирался на сумму 2,262,898 р. 97 к.</p>

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
<p>Особаго оборотнаго капитала не имѣется; его замѣняютъ наличныя суммы изъ доходовъ эксплуатаціи. Но Правленіе заявляетъ желаніе, чтобы капиталъ этотъ, въ размѣрѣ около 2-хъ милліоновъ, былъ ему <i>отпущенъ</i>. Въ виду того, что этой дорогѣ казною было отпущено въ разное время свыше 25 мил. рублей, надо полагать, что это желаніе Правленія подлежитъ всестороннему обсужденію и разсмотрѣнію прежде нежели его исполнить.</p> <p>Матеріалы, заготавливаемые на мѣстѣ, имѣются въ магазинахъ въ постоянномъ запасѣ приблизительно на 2—3 мѣсячный срокъ; матеріалы, заготавливаемые при посредствѣ иногородныхъ поставщиковъ, — на 4—5 мѣсячный срокъ; заготавливаемые за границею — на 8—10 мѣсячный сроки.</p> <p>Всѣхъ матеріаловъ и предметовъ старыхъ и новыхъ въ магазинахъ и на линіи, по заявленію Правленія, имѣется на сумму около 2 милліоновъ рублей.</p>		<p>На Донецкой дорогѣ имѣется два капитала: оборотный и капиталъ запасныхъ частей. По заявленію Правленія строгое раздѣленіе при употребленіи каждаго капитала стѣсняетъ хозяйственные обороты; по соединеніи же двухъ капиталовъ въ одинъ, это неудобство предотвратилось-бы, такъ какъ общей ихъ суммы для потребности дороги достаточно,</p> <p>Запасы матеріаловъ не превышаютъ полугодовой потребности; запасныя части подвижнаго состава заготовлены: мелкія на годъ, а крупныя на нѣсколько лѣтъ.</p>



№ вопроса	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.
11.	Какого рода и какихъ размѣровъ дрова и какого рода минеральное топливо употребляется на дорогѣ?	<p>Дрова еловые и сосновые, отъ 10 до 16 вершковъ длины. Для отопленія зданій, осиновые и березовыя отъ 10 до 15 вершковъ длины.</p> <p>Для отопленія вагоновъ березовыя длиной 4 вер. Минеральнаго топлива не употребляется.</p>	<p>Дрова: сосновыя дубовыя, еловыя, березовыя съ <math>\frac{1}{3}</math> частью осиновыхъ, длиной 12 вершковъ, толщиной отъ 2 вершковъ. Какъ минеральное топливо употребляется каменный уголь преимущественно Тульск. бассейн. (копей Хомякова и Побѣдинскихъ).</p> <p>Для отопленія вагоновъ употребляются короткія дрова, распиливаемыя изъ 12 вершковыхъ.</p>
12.	Употребляетъ ли изслѣдуемая дорога русскій или заграничный каменный уголь? Если дорога употребляетъ часть русскій каменный уголь, то насколько употребленіе его выгодно или невыгодно въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ, сравнительно съ иностраннымъ каменнымъ углемъ, или дровами? Равнымъ образомъ, насколько дорога считаетъ себя обеспеченною въ постоянномъ снабженіи русскимъ минеральнымъ топливомъ?	<p>Каменнаго угла не потребляетъ.</p>	<p>Каменный уголь до 1879 года почти исключительно употреблялся изъ Тульскаго бассейна изъ копей Поливанова, Хомякова и Побѣдинскихъ. Съ 1878 года Поливановскій уголь не употребляется вслѣдствіе его крайне неудовлетворительныхъ качествъ. На 1879 годъ заказано съ поставкою въ Курскъ 1 миллионъ пудовъ угля Донецкаго бассейна Обществу Южно-Русской каменно-угольной промышленности и съ поставкою въ Москву 1 миллионъ пудъ. Заграничный брикетъ черезъ комиссіонера.</p> <p>Уголь Тульскаго бассейна изъ копей Хомякова заключаетъ въ себѣ большую примѣсь негорючихъ землистыхъ примѣсей,</p>

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
<p>Дрова дубовыя, кленовыя, ясеневыя, березовыя, сосновыя, ольховыя, осиновыя и липовыя. Длин. 11—12 вершк. Дрова поставляются исключительно для растопки паровозовъ, отапливаемыхъ по всей линіи каменнымъ углемъ, и въ жилыхъ домахъ для хлѣбопеченія.</p> <p>Для отопленія паровозовъ употребляется каменный уголь изъ копей <i>Корсунскихъ</i> — Общ.—ва Южно-Русской каменно-угольной промышленности, <i>Макъевской</i> — Иловайскаго И. Г. и <i>Гусельниковской</i> — Торг. домъ Р. Рубинштейнъ и сыновья.</p> <p>Съ 1872 года употребляется исключительно русскій уголь Донецкаго бассейна. Прежде употреблялся и антрацитъ, но теперь не употребляется. Приравнивая 120 пуд. угля къ 1 куб. саж. дровъ, стоимость угля 120 пуд. (при цѣнѣ <math>8\frac{3}{4}</math> коп. за пудъ) составляютъ 10 р. 50 коп., а сажень дровъ 22 р. 23 коп., т. е. что сравнительно съ дровами угольное отопленіе выгоднѣе на 50%.</p> <p>Иностранный уголь, если бы даже и замѣнялъ 100 пудами 1 куб. сажень дровъ при болѣе высокой цѣнѣ его былъ бы менѣе выгоденъ, нежели русскій.</p> <p>Дорога, проходя черезъ мѣсторожденія Донецкаго</p>	<p>Для отопленія паровозовъ употребляется исключительно каменный уголь, а для отопленія зданій частью дрова, и частью уголь.</p> <p>Уголь поставляется изъ Голубовскихъ и Орѣховскихъ копей г. Губонина и также другихъ, въ районѣ Донецкой дороги. Контрактъ заключенъ нынѣ съ г. Елисеѣвымъ. Употребляется также уголь копей Иловайской по 14 коп. въ Лозовой, и наконецъ, въ Севастополѣ и Геническѣ покупается уголь Англійскій.</p>	<p>Дрова заготавливаются только для растопки и преимущественно дубовыя, частью же сосновыя.</p> <p>Для отопленія употребляется каменный уголь курной. Антрацитъ расходуется только въ одномъ депо Ровенькахъ, и въ весьма небольшомъ количествѣ.</p> <p>Употребляется исключительно Донецкій уголь, который обходится по 6 коп. за пудъ, а со всѣми накладными расходами, (нагрузка, выгрузка, подвозка къ жилымъ домамъ, перевозка по дорогѣ, администрація и проч.) по <math>7\frac{1}{2}</math> коп. за пудъ.</p> <p>100 пудовъ каменнаго угля замѣняютъ одну кубическую сажень дровъ, которая стоитъ 22 рубля, между тѣмъ какъ 100 пуд. угля—7 р. 50 коп. Изъ этого видно, что уголь этотъ втрое выгоднѣе дровъ.</p> <p>Находясь въ районѣ мѣсторожденія Донецкаго угля, дорога вполне обеспечена имъ на неопредѣленное время.</p>

№ вопроса.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярослав.-Вол.	Московско-Вурская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
			<p>такъ что оставляетъ по себѣ большое количество золы; для горѣнія требуетъ постоянной помощи дровъ и усиленной тяги, и заключаетъ много сѣрнаго колчедана. Прележавъ нѣсколько мѣсяцевъ на воздухѣ разсыпается, обращаясь въ мусоръ. Судя по потребленію этого угля параллельно съ дровами, одна кубическая сажень дровъ замѣняется около 220 пудами этого угля. Можетъ быть, при специальномъ устройствѣ паровозовъ для угольнаго отопления это отношеніе было бы и менѣе невыгодно, но таковы результаты при существующей конструкціи паровозовъ.</p> <p>Уголь Побѣдинскихъ копей (близь Скопина), принадлежащихъ Бромлею, долженъ быть причисленъ къ разряду лучшихъ изъ числа Тульскихъ углей, но заключаетъ въ себѣ много колчедана и потому вредно дѣйствуетъ на паровозные котлы. Горитъ безъ помощи дровъ, которыя требуются только для растопки; оставляетъ мало золы. Одна кубическая сажень дровъ замѣняется 170 пудами этого угля.</p> <p>Побѣдинскій уголь употребляется въ небольшомъ количествѣ сравнительно съ Хомяковскимъ, а именно около <math>\frac{1}{3}</math> части. Такъ въ 1876 году его употреблено . . . 4,700 п. въ 1877 г. . . 486,000 „</p>	<p>угля, можетъ считаться вполне обезпеченною имъ на неопредѣленные времена.</p>		

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярослав.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
			<p>въ 1878 г. . . . 358,000 „  а Хомяковскаго и Поливановскаго:  въ 1876 г. 1,446,000 п.  въ 1877 г. 1,085,000 „  въ 1878 г. 1,560,000 „  Заграничнаго угля и брикета было упокреблено:  въ 1876 г. 115,000 п.  въ 1877 г. 205,000 „  въ 1878 г. 6,000 „  На 1879 годъ было заказано 1 мил. пуд. брикета изъ Нью-Кастельскаго угля для участка Москва—Серпуховъ и 1 мил. пудовъ Донецкаго угля для участка Курскъ — Орель.</p> <p>Сравнительно малое количество употребляемаго Побѣдинскаго угля объяснялось небольшою работою копей. Если принять заграничный уголь замѣняющимъ одну куб. саж. дровъ 100 пудами, то отношеніе будетъ слѣдующее:</p> <p>Заграничный . . . 100 пуд.  Южный . . . . . 120 „  Побѣдинскій . . . 170 „  Хомяковскій . . . 220 „</p> <p>Нужно замѣтить, что лучшій Донецкій уголь не уступаетъ англійскому и 100 пудовъ его замѣняютъ 1 куб. саж. Такимъ образомъ если принять стоимость 1 куб. сажени дровъ въ 21 рубль, то для того, чтобы угольное отопленіе обходилось не дороже дроваго, можно было бы заплатить за пудъ угля приблизительно</p> <p>около.  Заграничнаго. . . . . 20 к.</p>			

№ № вопросов.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярослав.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
13.	Если дорога дѣлала опыты надъ русскимъ каменнымъ углемъ и оныя оказались неудачными, то какіе недостатки угля при этомъ обнаружались?	Опыты надъ употребленіемъ каменнаго угля еще не окончены.	<p style="text-align: right;">около.</p> <p>Южнаго . . . 17—20 „  Побѣдинскаго. 12 „  Хомяковскаго. 8 „</p> <p>Но такъ какъ цѣны выше этихъ, то отопленіе углемъ представляется пока менѣе выгоднымъ, нежели дровами. Съ другой стороны дрова дорожаютъ съ каждымъ годомъ примѣрно на 1 рубль на куб. с., и несомнѣнно вздорожали бы сразу весьма сильно, если бы дорога вздумала замѣнить нынѣ употребляемый ею уголь дровами, имѣя въ виду значительное возрастаніе спроса. И потому для дороги представляется выгоднымъ вводить угольное отопленіе для всѣхъ ея паровозовъ вообще.</p> <p>Дорога получаетъ русскій уголь по Ряжско-Вяземской и Азовской дорогамъ и находится въ отношеніи обезпеченія углемъ въ зависимости отъ исправности этихъ дорогъ. Одинъ Хомяковскій уголь, имѣя мѣсторожденіе близъ Тулы, можетъ быть доставляемъ и отчасти доставляется прямо на подводахъ.</p> <p>Южный уголь оказался вполне хорошимъ, если пріобрѣтается у солидныхъ фирмъ. Тульскіе же угли Хомякова, Побѣдинскихъ, Чулковскихъ, Оболенскаго и др. копей, имѣютъ слѣдующіе существенные недостатки: они не спекаются, имѣютъ</p>	По заявленію Правленія, при началѣ эксплуатаціи дороги въ 1869 году, каменно - угольныхъ копей вблизи ея было очень мало; самая близкая копь Иловайскаго въ 12 верстахъ отъ Харцизской станціи, которая до		Дорога открыта весьма недавно и потому, можно сказать, еще дѣлаетъ опыты и съ Донецкимъ углемъ. До октября 1879 годы лучшіе результаты дали угли копей: <i>Юрьевской</i> (близъ станціи Бѣлой) <i>Александровской</i> и <i>Петро-Марьевскаго</i> Об-

№ № вопросов.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярослав.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
			<p>примѣсь землистыхъ частей, много колчедана и сѣры, и подѣ влияніемъ атмосферныхъ перемѣнъ обращаются въ мусоръ. Наконецъ, вслѣдствіе всего этого крайне затрудняютъ паровозную прислугу. Но это болѣе всего относится къ Хомяковскому углю и наименѣе къ Побѣдинскому.</p>	<p>бывала лишь до 300 тысячъ пудовъ въ годъ.</p> <p>Для снабженія дороги топливомъ были дѣлаемы покупки антрацита на коняхъ Грушевской и Чистяковской, а угли на коняхъ Макѣевской—Иловайскаго, Ханженковской—Я. С. Полякова, Голубовской—Армана и Задлера, Александровской—Иванова, и Брестовской—Н. Н. Иловайской.</p> <p>Въ 1870, 71 и 72 году къ числу поименованныхъ копей прибавились Краснопавловская—Я. С. Полякова и Селезневская—принадл. товариществу.</p> <p>Изъ антрацитовъ Грушевскій оказался лучше Чистяковскаго вслѣдствіе того, что послѣдній содержитъ большое количество сѣры и другихъ примѣсей.</p> <p>Изъ углей оказалось, что спекающіеся, хотя бы и не кусковые, а въ мелкомъ видѣ экономичнѣе неспекающихся, каковы угли Краснопавловской и Селезневской копей, и полуспекающихся—Голубовской. Лучшими углями оказались спекающіеся изъ копей Макѣевской, Александровской, Брестовской и Корсунской.</p> <p>До 1874 года уголь поставлялся съ торговъ дѣлаемыхъ въ Правленіи въ Москвѣ по 16¼ коп. за пудъ, при чемъ нѣкоторая часть поставляемаго</p>		<p>щества (близь станціи Варварополье). Средніе выводы изъ пробы этихъ углей слѣдующіе: на версту пробѣга поѣзда, въ составѣ 20-ти груженыхъ вагоновъ, идетъ отъ 33 до 34½ фунтовъ; давленіе пара на подъемахъ не падаетъ ниже 8 атмосферъ; колосниковъ не сжигаетъ.</p> <p>По испытаніи на газовомъ заводѣ оказалось, что одинъ пудъ угля даетъ 160 куб. фут. газа и 15 фунтовъ кокса.</p>

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.
14.	Дѣлали ли изслѣдуемая дорога опыты употребле- нія бурога угля, торфа, прессованной каменно- угольной мелочи, нефтя- ныхъ остатковъ и какіе получились при этомъ ре- зультаты?	Производятся опыты съ мѣстнымъ торфомъ въ на- стоящее время.	Такъ какъ Тульскіе угли должно отнести къ разряду бурыхъ, то они находятся въ употребленіи и результаты видны изъ пункта 13-го. Торфъ имѣется въ огромныхъ количествахъ въ Курской и южной части Орловской губерніи, близъ станцій Понеры, Курска и въ другихъ мѣстахъ около самой линіи. Въ

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
<p>угля оказалась совершен- но негодною къ упо- требленію. Съ 1871 года началось рациональное устройство Корсунской копи Общества Азовскаго рельсоваго завода а съ 1872 года открылась сна- чала небольшая добыча угля изъ этой копи, составившая въ теченіе 1873 и 1874 годовъ 1½ милліона пуд., а затѣмъ постепенно увеличива- лась примѣрно на 500 тыс. пуд. ежегодно, и достигла въ 1878 году производительности въ 4.200.000 пуд.</p> <p>Изъ этой копи въ 1873 году уголь отпускался по 12 коп., въ 1874 году по 10 коп. а въ настоя- щее время по 8¾ коп. за пудъ, съ нагрузкою въ вагоны. Уголь этотъ при- нятъ къ постоянному употребленію на дорогѣ вслѣдствіе того еще, что добыча производится съ значительной глубины и потому онъ <i>можетъ обла- дать</i> вполне удовлетво- рительными качествами.</p> <p>Кромѣ чернаго угля, ни съ какими иными ро- дами топлива опытовъ не дѣлалось.</p>		Опытовъ не дѣлалось.

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярослав.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
15.	<p>Какимъ порядкомъ заготавливаются дрова, каменный уголь, антрацитъ и другое топливо? Кѣмъ и какимъ способомъ доставляется таковое къ мѣстамъ назначенія?</p>	<p>Дрова заготавливаются черезъ посредниковъ, которые доставляютъ ихъ на мѣсто назначенія. Каменный уголь покупается у углепромышленниковъ, доставляющихъ его въ вагонахъ на Московскую станцію.</p>	<p>1874 или 1873 году были производимы опыты съ этимъ торфомъ для отопленія паровозовъ; но результаты этихъ опытовъ не оформлены и дальнѣйшихъ опытовъ не производилось. Насколько можно судить по отзыву лицъ, находившихся при опытахъ, они дали весьма удовлетворительные результаты.</p> <p>Брикеты были въ употребленіи въ небольшомъ количествѣ и употребляются и нынѣ (съ 1879 года), при чемъ брикеты изъ Нью-Кастельскаго угля оказались одинаковаго достоинства съ этимъ углемъ, а брикеты изъ Тульского угля кн. Оболенскаго быстро распадаются и обращаются въ мусоръ и вообще не дали удовлетворительныхъ результатовъ.</p> <p>Съ нефтяными остатками опытовъ не дѣлалось.</p> <p>Дрова заготавливаются черезъ подрядчиковъ, которые доставляютъ ихъ въ назначенные пункты дороги. Главные пункты поставки: станція Ока, Орель, а затѣмъ Лопасня, Иваново, Лаптево, Понеры (дубовыя) и другія, гдѣ поставки сравнительно меньшія.</p> <p>Каменный уголь русскій доставляется углепромышленниками или владѣльцами копей, съ коими заключаются контракты.</p>	<p>Дрова заготавливаются черезъ подрядчиковъ и поставляются на ближайшія къ мѣсту заготовки станціи.</p> <p>Каменный уголь приобрѣтается безъ торговъ изъ Корсунскаго Общества Южно-Русской кам.-уг. промышленности, Магѣвской — Иловайскаго И.Г. и Гусельщиковской — Торговаго дома Рубинштейнъ и сыновья.</p> <p>Правленіе предпочитаетъ такой способъ по-</p>	<p>Каменный уголь поставляется съ подряда преимущественно изъ Голубовскихъ и Орѣховскихъ копей г. Губонина, а также г-жи Иловайской съ поставкою на ст. Лозовая. Англійскій уголь покупается въ Севастополѣ и Генческѣ; уголь этотъ привозится въ видѣ балласта изъ Англии.</p>	<p>Заготовка дровъ и угля дѣлается Правленіемъ Общества черезъ Начальника матеріальной службы. Топливо подвозится къ станціямъ поставщиками и затѣмъ развозится по складамъ за счетъ Общества (по тарифу <math>\frac{1}{100}</math> коп. съ пудоверсты).</p>

№ № вопросов.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярослав.-Вол.	Московско-Курская.	Курьго-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
	<p>Поставляются ли дрова подрядчиками прямо на мѣста ихъ потребления пропорціонально дѣйствительной необходимости, или же дрова ставятся на отдѣльные пункты лнни, сообразно съ выгодностью цѣнъ, и затѣмъ уже развозятся по складамъ? За чей счетъ, въ послѣднемъ случаѣ, дѣлается развозка дровъ, вмѣстѣ съ нагрузкою и выгрузкою ихъ и съ укладкою въ штабеля?</p>	<p>Заготовка дровъ производится, съ которыхъ по</p> <p>Развозка, нагрузка, выгрузка и укладка дровъ производятся за счетъ Общества, и расходы эти присчитываются къ стоимости дровъ.</p>	<p>Заграничный через коммиссіонеровъ.</p> <p>Производится сообразно вымѣрѣ надобности они производятся</p> <p>По нѣкоторымъ контрактамъ, подрядчики при развозкѣ дровъ по станціямъ берутъ на себя нагрузку, выгрузку и складку, а разгрузка на счетъ Общества; по другимъ все эти операціи производятся за счетъ Общества.</p> <p>Уголь ставится въ опредѣленные склады.</p>	<p>тому, что при дробной покупке угля въ разныхъ кояхъ уголь получается чрезвычайно разнообразнаго качества, что вліяетъ на правильность движенія поѣздовъ.</p> <p>годности цѣнъ на станцияхъ развозятся на другія станціи.</p> <p>Развозка какъ дровъ, такъ и угля, а равно нагрузка, выгрузка и складка на станціяхъ назначенія производится за счетъ Общества.</p> <p>Нынѣ уголь поставляется на двухъ станціяхъ: Никитовка 4.500.000 пуд. и Харцызскѣ 2.000.000. Антрацитъ на станціи Шахтной, Воронеж.-Ростовской желѣзной дороги, въ количествѣ 40.000 пуд. и на ст. Никитовка и Амвросіевка 110.000 п.</p> <p>Каменный уголь и антрацитъ изъ Никитовки развозятся только по станціямъ, расположеннымъ къ сѣверу отъ нея; отъ Харцызска же на югъ и лишь частью къ сѣверу, не далѣе Харькова.</p> <p>Дрова принимаются коммиссіею изъ Начальника топлива, смотрителя участка и агента отъ службы тракціи.</p> <p>Уголь сначала свидѣтельствуется въ качественномъ отношеніи агентомъ службы тракціи, затѣмъ въ количественномъ отношеніи смотри-</p>		<p>Топливо принимается матеріальною службою, при чемъ доброкачественность опредѣляется агентами службы тракціи.</p>
16.	<p>Кѣмъ и какимъ порядкомъ принимается поставляемое топливо?</p>	<p>Приемъ топлива производится особою Коммиссіею изъ завѣдывающаго топливомъ, агента Правленія, агента службы тракціи, Начальника станціи, гдѣ дрова выставлены, и смотрителя дровянаго склада.</p> <p>Согласно положенію о приемѣ, храненіи и расходѣ дровъ:</p> <p>§ 5. О произведенномъ освидѣтельствованіи и обмѣрѣ пред-</p>	<p>Приемъ производится завѣдывающимъ службою топлива, совместно съ мѣстнымъ смотрителемъ участка топлива и агентомъ службы тракціи, на основаніи условія заключеннаго съ поставщикомъ.</p> <p>Согласно положенія о службѣ топлива № 64.</p> <p>§ 8. По объявленіи поставщика о поставкѣ топлива на опредѣленный его контрактомъ</p>			



№ № вопросов.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
	<p>Въ какіе штабеля дрова должны быть сложены при приемѣ? Какъ производится ихъ обмѣръ? Какія качества и размѣры должны имѣть разные роды топлива для того, чтобы быть годными къ упот-</p>	<p>ставляется Управляющему дорогою вѣдомость обмѣра за подписью назначенныхъ для приема лицъ, а сверхъ того на вѣдомости обмѣра подписываются смотритель дровъ и поставщикъ.</p> <p>§ 6. По разсмотрѣннн вѣдомости обмѣра, отъ Управляющаго дорогою даются начальнику станціи предписанія о приемѣ дровъ и запискѣ ихъ на приходъ. Послѣ чего составляется квитанція за подписью Управляющаго дорогою, по которой поставщикъ получаетъ деньги изъ Правленія.</p> <p>Дрова складываются штабелями различной величины, высотой же въ одну сажень и 2 вершка напуска. Обмѣръ производится каждаго штабеля, измѣреніемъ его длины, ширины и высоты.</p>	<p>пунктъ, начальникъ участка совмѣстно съ начальникомъ станціи дѣлаютъ распоряженіе объ отводѣ мѣста для склада; во все время поставки начальники участковъ, начальники станціи, десятники, сторожа и грузчики должны постоянно слѣдить за исполненіемъ всѣхъ условій кондицій поставки. По выставкѣ извѣстнаго количества, дающаго на основаніи контракта, право къ приемкѣ, таковая производится въ назначенный день начальникомъ топлива, совмѣстно съ агентомъ тракціи, для сего командируемымъ, при начальникѣ станціи и подрядчикѣ или его повѣренномъ. При одобреніи агентами качества дровъ, согласно съ условіями поставки, и удостовѣреніи въ исполненіи поставщикомъ всѣхъ условій кондицій, начальникъ топлива составляетъ журналъ приемки въ трехъ экземплярахъ. Журналъ этотъ подписывается: агентомъ тракціи, начальникомъ станціи, поставщикомъ или его повѣреннымъ въ согласіи на принимаемое отъ него количество и начальникомъ топлива въ вѣрности приемки и составленіи журнала. Одинъ экземпляръ журнала передается поставщику, другой представляется при платежномъ документѣ въ счетоводство Правленія для производства уплаты, а третій остается при дѣлахъ у начальника топлива. Принятое такимъ образомъ топливо записывается на приходъ въ приходо-расходную книгу, которая ведется начальникомъ станціи и въ книги начальника топлива, какъ объяснено ниже.</p>	<p>телемъ склада, повѣркою вѣса угля вагонами.</p> <p>Уголь частію принимается на мѣстахъ поставки прямо на паровозы, а именно въ Никитовкѣ такимъ образомъ принимается отъ 60 до 80 тыс. пуд., и на ст. Харцызскъ до 1 милліона пуд. въ годъ.</p> <p>Дрова складываются въ штабеля длиной 10 саж., шириною <math>\frac{1}{2}</math> саж., высотой 1 саж. 2 вер. Такой штабель состоитъ изъ двухъ рядовъ дровъ и считается за 5 куб. сажень. Обмѣръ произво-</p>		<p>Дрова удобнѣе складывать по ширинѣ въ два полѣна, чтобы возможно было осмотрѣть съ обѣихъ сторонъ. По длинѣ штабеля экономичнѣе, чтобы было не болѣе двухъ клѣтокъ. Дрова должны быть изъ</p>

№ № вопросов.	Вопросы инструкции.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
	<p>ребленію? Какъ опредѣляется процентное отношеніе между дровами годными и негодными къ употребленію, если тѣ и другіе смѣшаны въ одномъ штабелѣ?</p>	<p>Для того, чтобъ дрова могли быть приняты, они по породѣ и размѣрамъ должны соответствовать требованіямъ контракта. Они должны быть пилены, равно-расколота, очищены отъ сучьевъ, годовалые и безъ гнилости. Дрова принимаются двухъ сортовъ по толщинѣ полѣньевъ: 1-й сортъ отъ 3-хъ вершковъ и толще и 2-й сортъ отъ 2-хъ до 3-хъ вершковъ. Дровъ 2-го сорта допускается къ поставкѣ <math>\frac{1}{6}</math> часть всего количества.</p> <p>Опредѣленіе количества годныхъ дровъ въ томъ случаѣ, если они перемѣшаны съ негодными, производится опытомъ черезъ пересортировку нѣсколькихъ рядовъ по выбору приѣмочной комиссіи.</p>		<p>дится измѣреніемъ длины, ширины и высоты штабелей.</p> <p>Дрова должны быть изъ здороваго лѣса, полѣнья длиною отъ 11 до 12 вершк., толщиною не менѣе <math>1\frac{1}{2}</math> вершк.</p> <p>Въ случаѣ примѣси дровъ плохаго качества, дѣйствительное количество годныхъ дровъ опредѣляется перекладкою одного изъ поставленныхъ штабелей, съ выкидкою негодныхъ полѣнь и обмѣромъ полученнаго штабеля изъ хорошихъ дровъ.</p>		<p>здороваго лѣса, не сучковатые и сухіе. При употребленіи дровъ на растопку, они должны быть расколота на мелкія. Длина 12 вершковъ.</p> <p>Каменный уголь долженъ быть спекающійся, давать сильное пламя и не содержать въ себѣ постороннихъ примѣсей (каменей, землистыхъ частей, сѣрнаго колчедана и т. п.).</p>
17.	<p>Какой запасъ топлива полагается необходимымъ имѣть для правильности хода эксплуатаціи?</p>	<p>По заявленію Двухгодичный.</p>	<p>Правленія. Полугодовой.</p>	<p>По заявленію Правленія, дровъ 500 куб. саж. а угля 1,116,000 пудовъ, т. е. дровъ на 4 мѣсяца и угля на <math>2\frac{1}{2}</math> мѣсяца.</p>		<p>Угли на шесть мѣсяцевъ, а дровъ на годъ.</p>
18.	<p>Какими общими положеніями руководствуется служба топлива при отпускѣ топлива какъ дровянаго, такъ и минеральнаго?</p>	<p>Согласно существующему положенію о топливѣ:</p> <p>§ 7. Дрова со складовъ отпускаются непосредственно смотрителемъ дровъ по установленнымъ квитанціямъ:</p> <p>а) Начальникамъ станцій для отопленія станціонныхъ зданій и домовъ для служащихъ (кромѣ паровозныхъ зданій, мастерскихъ, паровыхъ водокачекъ и постоянной машины).</p>	<p>Согласно положенія № 64 о службѣ топлива.</p> <p>§ 10. Дрова для снабженія паровозовъ должны быть сложены къ приходу поѣзда въ устроенныя для того рамы полусаженной мѣры безъ клѣтокъ, а каменный уголь въ корзины, вѣсомъ по два пуда. Начальники станцій, завѣдующіе складами, наблюдаютъ за тѣмъ, чтобы находилось въ готовности необходимое количество топлива въ рамахъ и корзинахъ.</p>	<p>Количество топлива дровянаго и минеральнаго опредѣляется для всѣхъ службъ въ годовой смѣтѣ, соображаясь съ чѣмъ службы дѣлаютъ требованія, а Начальникъ топлива дѣлаетъ отпускъ.</p>		<p>Топливо отпускается, по требованіямъ службъ потребляющихъ.</p>

№ № вопросов.	Вопросы инструкцій.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
		<p>б) Машинистамъ для паровозовъ по квитанціямъ.</p> <p>в) Начальнику тракціи, механику или лицу, уполномоченному ими для паровыхъ водокачекъ по квитанціямъ. Для мастерскихъ и паровозныхъ зданій по квитанціямъ.</p> <p>Квитанціи объ отпускѣ дровъ для мастерскихъ, водокачекъ, паровозныхъ зданій и постоянной машины на Московской станціи пишутся самимъ механикомъ, на другихъ же станціяхъ начальникъ тракціи можетъ уполномочивать, подъ своею отвѣтственностію, лицъ, въ вѣдѣніи его состоящихъ. Объ уполномоченныхъ лицахъ нач. тракціи представляетъ Управляющему дорогою, а отъ него поставляется въ извѣстность начальникъ станціи.</p> <p>§ 8. Для отопленія будокъ и казармъ по линіи, начальники участковъ обращаются съ требованіями дровъ непосредственно къ Управляющему дорогою и отъ него уже даются предписанія начальникамъ станцій съ указаніемъ, изъ какихъ складовъ дрова должны быть отпущены. По полученіи предписанія начальникъ станціи доводитъ до свѣдѣнія начальника участковъ о назначенномъ къ отпуску складѣ, для распоряженія съ ихъ стороны относительно приѣма дровъ.</p> <p>§ 9. Въ приѣмѣ дровъ начальники участковъ выдаютъ смотрителю дровъ установленную квитанцію.</p>	<p>нахъ—и чтобы къ приходу поѣзда былъ на мѣстѣ десятникъ и имѣлись для нагрузки на тендера.</p> <p>Каждый машинистъ, принявъ на паровозъ необходимое количество топлива, дрова иначе какъ полусажнями, а уголь въ корзинахъ по два пуда, выдаетъ сейчасъ же десятнику квитанцію на взятое имъ количество. Квитанціи эти на печатномъ бланкѣ, прилагаемаго при семъ образца, вырѣзываются изъ корешковой книги, находящейся у каждого машиниста. Въ квитанціи должны быть означены: послѣдовательный номеръ, станція, число и мѣсяцъ выдачи, количество принятаго топлива, номеръ и серія паровоза и подпись машиниста. Квитанціи эти собираются начальникомъ станціи и сдаются начальникамъ участковъ при особыхъ вѣдомостяхъ, какъ объяснено ниже.</p> <p>§ 11. Выдача топлива для строеній и постоянныхъ паровыхъ машинъ, производится изъ складовъ, количествами не менѣе полусажени дровъ и двухъ пудовъ угля въ корзи, нѣ. Лицо, принявшее топливо должно немедленно выдать квитанцію въ полученіи, вырѣзаемую изъ корешковой книги прилагаемаго при семъ образца. Книжки эти находятся только у начальниковъ отдѣльныхъ службъ, которые вырѣзаютъ квитанціи, заполняютъ ихъ и высылаютъ тѣмъ лицамъ, которыя имѣютъ получить топливо изъ какого-либо склада. При заполненіи квитанцій, начальники службъ руководствуются существующимъ положеніемъ, и отвѣтствуютъ въ вѣрности его примѣненія.</p> <p>Квитанціи эти, также какъ и квитанціи машинистовъ, собираются начальникомъ станціи и сдаются при вѣдомостяхъ начальникамъ участковъ топлива.</p> <p>§ 12. Выдача топлива для отопленія путевыхъ строеній производится такимъ же по-</p>			

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Бурская.	Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
		<p>рядкомъ, какъ описано въ § 11. Распоряженія о развозкѣ этого топлива по линіи дѣлаются Директоромъ дороги безъ участія въ томъ службы топлива. Вообще для отопленія путевыхъ строеній, должны быть употребляемы поперечины, снятыя въ пути, для избѣжанія развозки. Всѣ распоряженія по сему производятся начальникомъ ремонта дороги, безъ участія службы топлива.</p>				
19.	<p>Имѣются ли нормы расходовъ и какія именно?</p> <p>Существуютъ ли преміи за сбереженіе топлива? На какихъ общихъ правилахъ и нормахъ онѣ основаны?</p> <p>Кому, какимъ порядкомъ и въ какомъ размѣрѣ онѣ выдаются?</p>	<p>Существующія нормы</p> <p>Преміи установлены для тиву нормъ изложенныхъ</p> <p>За каждую сбереженную противу нормы куб. сажень дровъ на М.-Ярославской дорогѣ полагается премія въ 2 р. 40 коп., а на Вологодской—3 р. 60 к.</p> <p>Преміи эти выдаются на руки каждому машинисту на М.-Ярославской дороги по 1 р. 60 к. за куб. сажень, и помощнику машиниста 80 коп.; на Вологодской дороги машинисту по 2 р. 40 к., а помощнику 1 р. 20 коп.</p> <p>За перерасходъ топлива дѣлается вычетъ по 1 р. 20 к. за куб. сажень на обѣихъ дорогахъ, причемъ <math>\frac{2}{3}</math> вычета производится съ машиниста и <math>\frac{1}{3}</math> съ помощника.</p> <p>Для предотвращенія наездыванія поѣздовъ отъ стремленія машинистовъ сберечь топливо существуетъ надзоръ Начальниковъ станцій и Оберъ-машинистовъ.</p>	<p>показаны въ приложеніяхъ Лит. Г. и Д.</p> <p>паровозной прислуги за въ приложеніяхъ Лит. Г. и Д.</p> <p>За каждую сбереженную противу нормы куб. сажень дровъ полагается премія въ 4 р. 20 коп., изъ коихъ 3 рубля назначается машинисту и 1 р. 20 к. кочегару.</p> <p>За каждый сбереженный пудъ угля полагается премія въ <math>2\frac{1}{4}</math> копѣйки, изъ коихъ на долю машиниста приходится <math>1\frac{1}{2}</math> к., а помощника <math>\frac{3}{4}</math> к.</p> <p>За перерасходъ дровъ взыскивается штрафъ въ 2 руб. 40 к. за каждую куб. саж., которая распределяются такъ: съ машиниста 1 р. 80 к., а съ помощника 60 к.</p> <p>За перерасходъ угля назначается штрафъ съ машиниста по <math>\frac{3}{4}</math> к. съ пуда.</p> <p>Въ случаѣ сбереженія или перерасхода дровъ, полагающихся на растопку при угольномъ отопленіи, дѣлается перемѣщеніе сбереженія или перерасхода на уголь, при чемъ</p>	<p>яхъ Лит. Г. и Д.</p> <p>сбереженіе топлива прои Д.</p> <p>За сбереженный противу нормы пудъ угля полагается премія въ размѣрѣ <math>4\frac{1}{2}</math> коп., которыя распределяются такъ:</p> <p>машинисту . . . 3 коп. помощнику . . . <math>1\frac{1}{2}</math> коп.</p> <p>Въ случаѣ перерасхода дѣлается вычетъ въ <math>4\frac{1}{2}</math> коп. за каждый пудъ угля, а именно: съ машиниста 3 коп., съ помощника <math>1\frac{1}{2}</math> коп.</p> <p>Въ случаѣ сбереженія или перерасхода дровъ, полагающихся на растопку, дѣлается переложеніе сбереженія или перерасхода на дрова, при чемъ принимается, что 1 кубич. сажень дровъ равна 150 пудамъ угля.</p> <p>Изъ общей суммы преміи, причитающейся машинистамъ и ихъ помощникамъ, дѣлается вычетъ въ размѣрѣ 15% въ пользу Начальниковъ депо, ихъ помощниковъ и оберъ-машинистовъ, и составленная такимъ</p>		<p>Нормы есть, но онѣ еще не провѣрены опытомъ</p> <p>Не установлено.</p>

№ № вопросовъ.	Вопросы инструкціи.	Моск.-Яросл. и Ярос.-Вол.	Московско-Курская.
			<p>принимается, что 1 куб. сажень дровъ равна 350 пудамъ Хомяковскаго или 300 пудамъ Побѣдинскаго угля (смотря по тому, на какомъ углѣ машинистъ ѣздитъ).</p> <p>По положенію №№ 65 и 66 за опозданіе свыше 5 минутъ пассажирскими поѣздами и 10 минутъ товарными поѣздами по винѣ машинистовъ, они лишаются преміи за сбереженіе топлива, если таковая была въ соответствующую поѣздку.</p>

Курско-Харьк.-Азовская.	Лозово-Севастопольская.	Донецкая.
<p>образомъ сумма распре- дѣляется слѣдующимъ образомъ:</p> <p>Нач. главныхъ депо. 7%          Помощн. ихъ. . . . 3%          Начальн. оборотныхъ депо . . . . . 2%          Контролерамъ тяги. 3%</p> <p>Въ случаѣ передержки лица эти уплачиваютъ и штрафъ въ размѣрѣ 15% по тому же распре- дѣленію.</p> <p>По положенію о содер- жаніи паровозной при- слуги (22 авг. 1879 г.) за опозданіе сверхъ трехъ минутъ съ пассажирски- ми поѣздами и сверхъ пяти минутъ съ товар- ными, взыскивается штрафъ по 25 коп. за минуту.</p>		

№№		1876
		Яр.-Вологодская.
1	Сдѣлано пробѣга поѣздами на дровахъ . . . верстѣ.	311,979
	” ” ” на углѣ . . . верстѣ.	—
	Всего верстѣ.	311,979
2	Сдѣлано пробѣга паровозами на дровахъ . . . верстѣ.	385,727
	” ” ” на углѣ . . . верстѣ.	—
	Всего верстѣ.	385,727
3	Отношеніе пробѣга полезнаго къ бесполезному . . .	81%
4	Употреблено дровъ . . . . . куб. саж.	1,418,47
	” угля . . . . . пуд.	—
	” антрацита . . . . . пуд.	—
	” дровъ на растопку . . . . . куб. саж.	—
5	Употреблено всего топлива . . . . . на сумму руб.	9,274,17
6	Средняя цѣна 1 куб. саж. дровъ . . . . . руб.	6 р. 53 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> к.
	” ” 1 пуда угля . . . . . руб.	—
	” ” 1 ” антрацита . . . . . руб.	—
7	На поѣздоверсту употреблено дровъ . . . куб. фут.	1,56
	” ” ” угля . . . . . пуд.	—
	” ” ” дровъ на растопку куб. фут.	—
	На сумму при дровян. отопленіи руб.	0,03
	” ” ” угольн. ” руб.	—
8	На паровозоверсту употреблено дровъ . . . куб. фут.	1,26
	” ” ” угля . . . . . пуд.	—
	” ” ” дровъ на растопку куб. фут.	—
	На сумму при дровян. отопленіи руб.	0,024
	” ” ” угольн. ” руб.	—
9	Всего употреблено дровъ . . . . . на сумму руб.	9,274,17
	” ” угля . . . . . ” ” руб.	—
	” ” антрацита . . . . . ” ” руб.	—
	” ” дровъ на растопку . . . . . ” ” руб.	—

Г О Д Ъ.					
	М.-Ярославская.	М.-Курская.	К.-Х.-Азовская.	Лоз.-Севастопольская.	Константиновская.
	883.852	2.692.250	—	—	—
	—	809.873	3.277.181	1.520.598	—
	883.852	3.502.132	3.277.181	1.520.598	—
	1.223.000	4.134.526	—	—	—
	—	980.950	5.057.222	2.275.537	—
	1.223.000	5.115.476	5.057.222	2.275.537	—
	72%	68%	65%	67%	—
	8.894,29	28.663,50	—	—	—
	—	1.594.297,00	3.230.097,00	1.705.754,00	—
	—	—	1.273.649,00	—	—
	—	1.548,54	187,21	314.3375	—
	99.410,63	775.115,26	505.464,06	308.573,86	—
	11 р. 16 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> к.	19 р. 68 к.	22 р. 13 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> к.	31 р. 77 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> к.	—
	—	0.113	0.10	0.175	—
	—	—	0.14	—	—
	3.45	3.65	—	—	—
	—	1.968	1.374	1.12	—
	—	0.656	0.02	0.07	—
	0.112	0.2095	—	—	—
	—	0.26	0.154	0.203	—
	2.49	2.38	—	—	—
	—	1.625	0.89	0.75	—
	—	0.54	0.013	0.047	—
	0.081	0.136	—	—	—
	—	0.215	0.10	0.135	—
	99.410,63	564.062,02	—	—	—
	—	180.579,75	323.009,70	298.585,83	—
	—	—	178.310,86	—	—
	—	30.473,49	4.143,50	9.988,03	—

№№		1877	Г О Д Ъ .				
		Яр.-Вологодская.	М.-Ярославская.	М.-Курская.	К.-Х.-Азовская.	Лоз.-Севастопольская.	Константиновская.
1	Сдѣлано пробѣга поѣздами на дровахъ . . . верстѣ.	301.629	912.696	2.942.444	—	—	—
	” ” ” на углѣ . . . верстѣ.	—	—	1.188.976	3.743.853	1.550.836	—
	Всего верстѣ.	301.629	912.696	4.131.420	3.743.853	1.550.836	—
2	Сдѣлано пробѣга паровозами на дровахъ . . . верстѣ.	377.864	1.220.952	4.281.225	—	—	—
	” ” ” на углѣ . . . верстѣ.	—	—	1.375.606	5.662.191	2.572.372	—
	Всего верстѣ.	377.864	1.220.952	5.656.831	5.662.191	2.572.372	—
3	Отношеніе пробѣга полезнаго къ бесполезному . . .	80%	75%	73%	66%	60%	—
4	Употреблено дровъ . . . . . куб. саж.	1.381,52	9.323,07	30.469,37	—	—	—
	” угля . . . . . пуд.	—	—	1.833.606	4.235.451	1.890.000	—
	” антрацита . . . . . пуд.	—	—	—	103.470	—	—
	” дровъ на растопку . . . . . куб. саж.	—	—	1.742,00	1.400,65	259.915	—
5	Употреблено всего топлива . . . . . на сумму руб.	9.282,79	116.245,85	927.235,35	466.164,50	335.369,47	—
6	Средняя цѣна 1 куб. саж. дровъ . . . . . руб.	6,79	12,475	20.925	22.22	30.4675	—
	” ” 1 пуд. угля . . . . . руб.	—	—	0.138	0.10	0.1732	—
	” ” 1 ” антрацита . . . . . руб.	—	—	—	0.111	—	—
7	На поѣздоверсту употреблено дровъ . . . . . куб. фут.	1.57	3.50	3.55	—	—	—
	” ” ” угля . . . . . пуд.	—	—	1.54	1.16	1.218	—
	” ” ” дровъ на растопку куб. фут.	—	—	0.50	0.129	0.0575	—
	На сумму при дровян. отопленіи руб.	0.0308	0.1274	0.217	—	—	—
	” ” ” угольн. ” руб.	—	—	0.243	0.1245	0.21	—
8	На паровозоверсту употреблено дровъ . . . . . куб. фут.	1.254	2.62	2.44	—	—	—
	” ” ” угля . . . . . пуд.	—	—	1.33	0.766	0.735	—
	” ” ” дровъ на растопку куб. фут.	—	—	0.434	0.085	0.034	—
	На сумму при дровян. отопленіи руб.	0.0245	0.095	0.149	—	—	—
	” ” ” угольн. ” руб.	—	—	0.21	0.0823	0.13	—
9	Всего употреблено дровъ . . . . . на сумму руб.	9.282,79	116.245,85	637.567,65	—	—	—
	” ” угля . . . . . ” ” руб.	—	—	253.207,64	423.545,10	327.450,55	—
	” ” антрацита . . . . . ” ” руб.	—	—	—	11.485,25	—	—
	” ” дровъ на растопку . . . . . ” ” руб.	—	—	36.460,06	31.134,15	7.918,92	—

№№		1878					
		Яр.-Вологодская.	М.-Ярославская.	М.-Курская.	К.-Х.-Азовская.	Лоз.-Севастопольская.	Константиновская.
1	Сдѣлано пробѣга поѣздами на дровахъ . . . верстѣ.	340.166	869.424	3.349.058	—	—	—
	” ” ” на углѣ . . . верстѣ.	—	—	1.277.831	4.322.981	2.158.722	120.974
	Всего верстѣ.	340.166	869.424	4.626.889	4.322.981	2.158.722	120.974
2	Сдѣлано пробѣга паровозами на дровахъ . . . верстѣ.	417.636	1.231.498	4.893.922	—	—	—
	” ” ” на углѣ . . . верстѣ.	—	—	1.482.304	6.847.486	3.053.462	208.285
	Всего верстѣ.	417.636	1.231.498	6.376.226	6.847.486	3.053.462	208.285
3	Отношеніе пробѣга полезнаго къ бесполезному . . .	81%	71%	73%	63%	71%	58%
4	Употреблено дровъ . . . . . куб. саж.	1.487,51	8.782,62	33.490.75	—	—	—
	” угля . . . . . пуд.	—	—	1.902.389	5.161.413	2.911.522	133.945
	” антрацита . . . . . пуд.	—	—	—	—	—	—
	” дровъ на растопку . . . . . куб. саж.	—	—	3.493,50	1.244,47	372,65	18,31
5	Употреблено всего топлива . . . . . на сумму руб.	11.409,18	102.091,50	1.020.588	537.484,26	483.591,68	12.521,18
6	Средняя цѣна 1 куб. саж. дровъ . . . . . руб.	7,6872	11.6281	21.205	20.02	27.45	25.45
	” ” 1 пуда угля . . . . . руб.	—	—	0.124	0.099	0.1625	0.09
	” ” 1 ” антрацита . . . . . руб.	—	—	—	—	—	—
7	На поѣздоверсту употреблено дровъ . . . куб. фут.	1.50	3.465	3.43	—	—	—
	” ” ” угля . . . . . пуд.	—	—	1.49	1.194	1.35	1.107
	” ” ” дровъ на растопку куб. фут.	—	—	0.94	0.10	0.06	0.052
	На сумму при дровян. отопленіи руб.	0.034	0.117	0.212	—	—	—
	” ” ” угольн. ” руб.	—	—	0,243	0.124	0.224	0.104
8	На паровозоверсту употреблено дровъ . . . куб. фут.	1.22	2.45	2.35	—	—	—
	” ” ” угля . . . . . пуд.	—	—	1.283	0.754	0.95	0.643
	” ” ” дровъ на растопку куб. фут.	—	—	0.808	0.062	0.042	0.03
	На сумму при дровян. отопленіи руб.	0.027	0.083	0.145	—	—	—
	” ” ” угольн. ” руб.	—	—	0.21	0.078	0.158	0.06
9	Всего употреблено дровъ . . . . . на сумму руб.	11.409,18	102.091,50	710.023,85	—	—	—
	” ” угля . . . . . ” ” руб.	—	—	236.509,76	512.565,77	473.364,64	12.055,05
	” ” антрацита . . . . . ” ” руб.	—	—	—	—	—	—
	” ” дровъ на растопку . . . . . ” ” руб.	—	—	74.055,07	24.918,49	10.227,04	466,13



	Московско-Ярославск.	Московско-Курская.	Курско-Харьков.-Азовская.	Лозово-Севастоп.	Констант.
Длина дороги . . . . . верст.	271	502	763	637	85
Длина гориз. площ. . . . . "	94.28	158.30	326.15	259.80	27.46
„ подъем. мен. 0.005 „	15.63	38.00	51.35	88.10	6.25
„ „ 0.005—0.008 „	21.34	21.90	20.25	24.30	16.65
„ „ 0.008 и болѣе „	44.76	112.72	125.00	64.40	—
„ скатовъ менѣе 0.005 „	24.13	42.18	46.20	69.00	4.05
„ „ 0.005—0.008 „	11.44	46.90	43.60	37.60	3.06
„ „ 0.008 и болѣе „	59.42	82.00	150.45	93.80	27.53
Наибольшій уклонъ. . . . .	0.008	0.008	0.008	0.012	0.008
<i>Въ процентномъ отношеніи:</i>					
Площадокъ . . . . .	35%	31.5%	43%	40%	32%
Подъемовъ менѣе 0.005	6	7.5	7	14	8
„ 0.005—0.008	8	4	3	4	20
„ 0.008 и болѣе	16.5	22.5	16	10	0
Скатовъ менѣе 0.005	9	8.5	6	11	4.5
„ 0.005—0.008	4	9.5	6	6	3.5
„ 0.008 и болѣе	21.5	16.5	19	15	32

Цифры взяты изъ таблицъ тома III (часть 1) Трудовъ Коммисіи.

Для опредѣленія вліянія продольнаго профиля на силу тяги паровозовъ, а слѣдовательно и на потребленіе топлива, ниже выводится приблизительная виртуальная длина 100 верстъ протяженія каждой изъ сравниваемыхъ дорогъ въ зависимости отъ продольнаго профиля.

При вычисленіяхъ принято, что уклоны до 0,005—въ среднемъ 0,0025, уклоны отъ 0,005 до 0,008 — въ среднемъ 0,006, а уклоны 0,008 и болѣе — 0,008. Последнее предположеніе если и будетъ невѣрно, то относительно незначительнаго участка Севастопольской дороги (около Севастополя) гдѣ уклоны достигаютъ 0,012.

Затѣмъ вычисленія произведены въ слѣдующемъ порядкѣ: опредѣлена виртуальная длина по направленію съ Сѣвера на Югъ, затѣмъ съ Юга на Сѣверъ и взята средняя.

Коефициенты взяты по таблицамъ Линднера (Жур. П. С. за 1879 г.)

а) *Московско-Ярославская дорога.*

Отъ Москвы къ Ярославлю:

$$35 \times 1.00 + 6 \times 1.80 + 8 \times 2.94 + 16.5 \times 3.60 - (9 \times 0.20 + 4 \times 0.94 + 21.5 \times 1.60) = 88.76$$

Отъ Ярославля къ Москвѣ:

$$35 \times 1.00 + 9 \times 1.80 + 4 \times 2.94 + 21.5 \times 3.60 - (6 \times 0.20 + 8 \times 0.94 + 16.5 \times 1.60) = 105.24$$

б) *Московско Курская дорога.*

Отъ Москвы къ Курску:

$$31.5 \times 1.00 + 7.5 \times 1.80 + 4 \times 2.94 + 22.5 \times 3.60 - (8.5 \times 0.20 + 9.5 \times 0.94 + 16.5 \times 1.60) = 100.73$$

Отъ Курска къ Москвѣ:

$$31.5 \times 1.00 + 8.5 \times 1.80 + 9.5 \times 2.94 + 16.5 \times 3.60 - (7.5 \times 0.20 + 4 \times 0.94 + 22.5 \times 1.60) = 92.87$$

в) *Курско-Харьковско-Азовская дорога.*

Отъ Курска къ Ростову:

$$43 \times 1.00 + 7 \times 1.80 + 3 \times 2.94 + 16 \times 3.60 - (6 \times 0.20 + 6 \times 0.94 + 19 \times 1.60) = 84.78$$

Отъ Ростова къ Курску:

$$43 \times 1.00 + 6 \times 1.80 + 6 \times 2.94 + 19 \times 3.60 - (7 \times 0.20 + 3 \times 0.94 + 16 \times 1.60) = 110.02$$

г) *Лозово-Севастопольская дорога.*

Отъ Лозовой къ Севастополю:

$$40 \times 1.00 + 14 \times 1.80 + 4 \times 2.94 + 10 \times 3.60 - (11 \times 0.20 + 6 \times 0.94 + 15 \times 1.60) = 81.12$$

Отъ Севастополя къ Лозовой:

$$40 \times 1.00 + 11 \times 1.80 + 6 \times 2.94 + 15 \times 3.60 - (14 \times 0.20 + 4 \times 0.94 + 10 \times 1.60) = 108.88$$

д) *Константиновская дорога.*

Отъ Константиновки къ Еленовкѣ:

$$32 \times 1.00 + 8 \times 1.80 + 20 \times 2.94 - (4.5 \times 0.20 + 3.5 \times 0.94 + 32 \times 1.60) = 49.81.$$

Отъ Еленовкѣ къ Константиновкѣ:

$$32 \times 1.00 + 4.5 \times 1.80 + 3.5 \times 2.94 + 32 \times 3.60 - (8 \times 0.20 + 20 \times 0.94) = 145.19.$$

Сводя полученные результаты вмѣстѣ, получимъ слѣдующее:

Названіе дорогъ.	Для направленія.		Среднія величины.	Относительныя величины.
	Отъ Сѣвера къ Югу.	Отъ Юга къ Сѣверу.		
Московско-Ярославская . . . . .	105.24	88.76	97.00	1.021
Московско-Курская . . . . .	100.73	92.87	96.80	1.02
Курско-Харьково-Азовская . . . . .	84.78	110.02	97.40	1,025
Лозово-Севастопольская . . . . .	81.12	108.88	95.00	1,00
Константиновская . . . . .	49.81	145.19	97.50	1,026

№-Водомера	К. Кузнецкий	К. Х. Александров	Лод. Сметана-младш.	Водомерный стан.	77
27311875	221 ведр.	281778	Июль	1	
0388275	271.415	281778	Июль	1	
12307051	271.1778	281778	Июль	1	
27303175	281778	281778	Июль	2	
27317075	281778	281778	Июль	2	
27304255	281778	281778	Июль	2	
27303175	281778	281778	Июль	3	
27317075	281778	281778	Июль	3	
27304255	281778	281778	Июль	3	
27303175	281778	281778	Июль	4	
27317075	281778	281778	Июль	4	
27304255	281778	281778	Июль	4	
27303175	281778	281778	Июль	5	
27317075	281778	281778	Июль	5	
27304255	281778	281778	Июль	5	
27303175	281778	281778	Июль	6	
27317075	281778	281778	Июль	6	
27304255	281778	281778	Июль	6	
27303175	281778	281778	Июль	7	
27317075	281778	281778	Июль	7	
27304255	281778	281778	Июль	7	
27303175	281778	281778	Июль	8	
27317075	281778	281778	Июль	8	
27304255	281778	281778	Июль	8	
27303175	281778	281778	Июль	9	
27317075	281778	281778	Июль	9	
27304255	281778	281778	Июль	9	
27303175	281778	281778	Июль	10	
27317075	281778	281778	Июль	10	
27304255	281778	281778	Июль	10	

№№	Наименование	1876 Г О Д Ъ					
		Яр.-Вологодская.	М.-Ярославская.	М.-Курская.	К.-Х.-Азовская.	Лоз.-Севастопольская.	Константиновская.
1	Пробѣгъ поѣздовъ . . . . . верстъ.	311.979	883.852	3.502.132	3.277.181	1.520.598	
	„ паровозовъ . . . . . „	385.727	1.223.000	5.115.476	5.057.222	2.275.537	
	„ вагоновъ . . . . . „	4.239.495	18.076.317	68.571.357	55.253.365	19.592.007	
2	Для смазки паровозовъ и тендеровъ:						
	Употреблено масла . . . . . пуд.	303,475	917,375	2.679,50	3.534,60	1.743,60	
	„ сала . . . . . пуд.	127,075	574,200	2.727,89	2.836,02	1.306,50	
	Всего на сумму . . . . . руб.	2.104,755	7.344,29	26.107,59	30.519,59	18.587,72	
3	Цѣна масла одного пуда . . . . . руб.	Свѣдѣ	нѣе	имѣется.	4 р. 88 к.	6 р. 42 к.	
	„ сала „ „ . . . . . руб.	Свѣдѣ	нѣе	имѣется.	4 р. 68 к.	5 р. 57 к.	
4	Что составляетъ на паровозверсту масла . . . . . зол.	3.02	2.88	2.01	2.68	2.94	
	„ „ „ „ сала . . . . . зол.	1.265	1.80	2.05	2.15	2.20	
	На сумму . . . . . коп.	0.55	0.60	0.51	0.60	0,817	
	на поѣздоверсту масла . . . . . зол.	3.74	3.98	2.94	4.14	4.40	
	„ „ „ „ сала . . . . . зол.	1.56	2.49	2.99	3.32	3.30	
	На сумму . . . . . коп.	0.67	0.83	0.75	0.93	1.22	
5	Для смазки вагоновъ:						
	Употреблено масла . . . . . пуд.	151,65	198.837	2.900,82	4.503,50	5.740,75	
	„ сала . . . . . пуд.	30,30	437.300	799,55	4.226,65	903,55	
	Всего на сумму . . . . . руб.	796,31	3.261,995	16.987,23	39.385,44	36.188,46	
6	Цѣна одного пуда масла . . . . . руб.	Свѣдѣ	нѣе	имѣется.	4 р. 30 к.	5 р. 42 к.	
	„ „ „ сала . . . . . руб.	Свѣдѣ	нѣе	имѣется.	4 р- 73 к.	5 р. 56 к.	
7	Что составляетъ на вагоноверсту масла . . . . . зол.	0.137	0.042	0.16	0.31	1.12	
	„ „ „ „ сала . . . . . зол.	0.0274	0.093	0.04	0.29	0.18	
	На сумму . . . . . коп.	0.02	0.018	0.025	0.071	0.18	
	на поѣздоверсту масла . . . . . зол.	1.86	0,864	3.18	5.28	14.50	
	„ „ „ „ сала . . . . . зол.	0.373	1.90	0.87	4.95	2.28	
	На сумму . . . . . коп.	0.255	0.37	0.48	1.20	2.38	
8	Всего для смазки паровоз. и вагон. употр. масла. пуд.	455,125	1.116,212	5.580,32	8.038,10	7.484,35	
	„ „ „ „ „ сала . . . . . пуд.	157,375	1.011,50	3.527,44	7.062,67	2.210,05	
	Всего на сумму . . . . . руб.	2.901,065	10.606,285	43.094,82	69.905,03	54.776,18	
9	Цѣна одного пуда смазочнаго вещества . . . . . руб.	4.73	4.98	4.73	4.63	5.65	
10	Что составляетъ на поѣздоверсту масла . . . . . зол.	5.60	4.84	6.12	9.41	18.90	
	„ „ „ „ сала . . . . . зол.	1.94	4.39	3.86	8.27	5.58	
	Всего на сумму . . . . . коп.	0.93	1.20	1.23	2.13	3.60	

№	Г О Д 1877				Г О Д Ъ				
	Яр.-Вологодская.				М.-Ярославская.	М.-Курская.	К.-Х.-Азовская.	Лоз.-Севастопольская.	Константиновская.
1	Пробѣгъ поѣздовъ . . . . .	верстъ.	301.629		912.696	4.131.420	3.743.853	1.550.836	101.698
	„ паровозовъ . . . . .	„	377.864		1.220.952	5.656.831	5.662.191	2.572.372	175.253
	„ вагоновъ . . . . .	„	4.259.959		18.593.857	82.797.339	63.547.879	23.634.711	1.649.590
2	Для смазки паровозовъ и тендеровъ:								
	Употреблено масла . . . . .	пуд.	249,237		852,612	2.993,00	3.778,48	1.846,75	127,37
	„ сала . . . . .	пуд.	101,486		536,850	3.193,82	3.301,85	1.502,35	69,85
	Всего на сумму . . . . .	руб.	1.654,96		6.533,15	29.184,01	35.427,40	21.078,70	1.824,48
3	Цѣна масла одного пуда . . . . .	руб.	Свѣдѣ		нѣе	имѣется.	4 р. 93 к.	6 р. 46 к.	11 р. 50 к.
	„ сала . . . . .	руб.	Свѣдѣ		нѣе	имѣется.	5 р. 08 к.	6 р. 08 к.	5 р. 13 к.
4	Что составляетъ на паровозверсту масла . . . . .	зол.	2.53		2.68	2.03	2.56	2.75	2.79
	„ „ сала . . . . .	зол.	1.03		1.69	2.17	2.24	2.24	1.53
	На сумму . . . . .	коп.	0.44		0.53	0.516	0.626	0.82	1.04
	на поѣздовверсту масла . . . . .	зол.	3.17		3.59	2.78	3.87	4.57	4.81
	„ „ сала . . . . .	зол.	1.29		2.26	2.97	3.39	3.72	2.63
	На сумму . . . . .	коп.	0.54		0.71	0.70	0.94	1.36	1.79
5	Для смазки вагоновъ:								
	Употреблено масла . . . . .	пуд.	173,175		230,681	0.514,67	3.573,65	5.768,87	68,70
	„ сала . . . . .	пуд.	20,912		495,125	1.101,68	3.437,01	951,94	80,325
	Всего на сумму . . . . .	руб.	859,28		3.431,79	19.929,00	31.325,28	38.885,57	981,23
6	Цѣна одного пуда масла . . . . .	руб.	Свѣдѣ		нѣе	имѣется.	3.84	5.72	6.78
	„ сала . . . . .	руб.	Свѣдѣ		нѣе	имѣется.	5.12	6.17	5.17
7	Что составляетъ на вагоноверсту масла . . . . .	зол.	0.15		0.048	0.163	0.216	0.937	0.16
	„ „ сала . . . . .	зол.	0.019		0.10	0.05	0.207	0.155	0.187
	На сумму . . . . .	коп.	0.02		0.018	0.024	0.05	0.164	0.06
	на поѣздовверсту масла . . . . .	зол.	2.20		0.97	3.26	3.66	14.28	2.59
	„ „ сала . . . . .	зол.	0.27		2.08	1.02	3.52	2.35	3.03
	На сумму . . . . .	коп.	0.28		0.376	0.48	0.84	2.507	0.96
8	Всего для смазки паровоз. и вагон. употр. масла . . . . .	пуд.	422,412		1.083,293	6.507,67	7.352,13	7.615,62	196,07
	„ „ сала . . . . .	пуд.	122,398		1.031,975	4.295,50	6.738,86	2.454,29	150,175
	Всего на сумму . . . . .	руб.	2.514,24		9.964,95	49.113,01	66.752,68	59.964,27	2.805,71
9	Цѣна одного пуда смазочнаго вещества . . . . .	руб.	4.61		4.71	4.55	4.74	5.95	8.10
10	Что составляетъ на поѣздовверсту масла . . . . .	зол.	485.38		4.56	6.05	7.54	18.85	7.40
	„ „ сала . . . . .	зол.	1.56		4.34	3.99	6.91	6.08	5.67
	Всего на сумму . . . . .	коп.	0.83		1.09	1.19	1.78	3.86	2.75

№№	1878				Г О Д Ъ.				
	Яр.-Вологодская.	М.-Ярославская.	М.-Курская.	К.-Х.-Азовская.	Лоз.-Севастопольская.	Константиновская.			
1	Пробѣгъ поѣздовъ . . . . . верстъ.	340.166	869.424	4.626.889	4.322.981	2.158.722	120.689		
	„ паровозовъ . . . . .	417.636	1.231.498	6.376.226	6.847.486	3.053.462	208.285		
	„ вагоновъ . . . . .	4.784.232	17.589.395	95.710.393	77.383.992	35.222.100	2.078.358		
2	Для смазки паровозовъ и тендеровъ:								
	Употреблено масла . . . . . пуд.	261,75	693,712	3308,70	4679,95	2337,94	109,65		
	„ сала . . . . . пуд.	123,863	506,262	3772,48	4316,25	1991,28	70,70		
	Всего на сумму . . . . . руб.	2070,61	6.539,24	36.785,66	48.737,04	27.581,31	1543,43		
3	Цѣна масла одного пуда . . . . . руб.	Свѣдѣ	нѣй не	имѣется.	5,14	6,33	10,09		
	„ сала . . . . . руб.	Свѣдѣ	нѣй не	имѣется.	5,72	6,41	6,17		
4	Что составляетъ на паровозоверсту масла . . . . . зол.	2.406	2,16	1,99	2,62	2,94	2,02		
	„ сала . . . . . зол.	1.14	1,58	2,27	2,42	2,50	1,30		
	На сумму . . . . . коп.	0.50	0,53	0,577	0,71	0,90	0,74		
	на поѣздоверсту масла . . . . . зол.	2.95	3,06	2,75	4,15	4,16	3,49		
	„ сала . . . . . зол.	1.40	2,23	3,13	3,83	3,54	2,25		
	На сумму . . . . . коп.	0.61	0,75	0,79	1,13	1,28	1,28		
5	Для смазки вагоновъ:								
	Употреблено масла . . . . . пуд.	196.725	298.250	3.493,70	3.918,82	3.803,34	71,625		
	„ сала . . . . . пуд.	41.000	384.425	1.230,95	3.228,02	2.303,31	103,60		
	Всего на сумму . . . . . руб.	1192,63	3112,36	18.212,28	30.794,42	36.582,64	1027,29		
6	Цѣна одного пуда масла . . . . . руб.	Свѣдѣ	нѣй не	имѣется.	3,14	5,70	5,35		
	„ сала . . . . . руб.	Свѣдѣ	нѣй не	имѣется.	5,73	6,47	6,21		
7	Что составляетъ на вагоноверсту масла . . . . . зол.	0.158	0.065	0.14	0.19	0.41	0.13		
	„ сала . . . . . зол.	0.033	0.084	0.049	0.16	0.25	0.19		
	На сумму . . . . . коп.	0.025	0.018	0.019	0.04	0.104	0.05		
	на поѣздоверсту масла . . . . . зол.	2.21	1.32	2.90	3.48	6.76	2.28		
	„ сала . . . . . зол.	0.46	1.70	1.02	2.87	4.09	3.30		
	На сумму . . . . . коп.	0.35	0.36	0.40	0.71	1.78	0.86		
8	Всего для смазки паровоз. и вагон. употр. масла . . . . . пуд.	458,475	991,962	6802,45	8598,37	6141,28	181,275		
	„ сала . . . . . пуд.	164,862	990,687	5003,45	7544,27	4294,59	174,30		
	Всего на сумму . . . . . руб.	3263,24	9651,60	54997,94	79531,46	64163,95	2570,72		
9	Цѣна одного пуда смазочнаго вещества . . . . . руб.	5.23	4.87	4.66	4.92	6.14	7.23		
10	Что составляетъ на поѣздоверсту масла . . . . . зол.	5.17	4.38	5.65	7.63	10,92	5.77		
	„ сала . . . . . зол.	1.86	3.93	4.15	6.70	7.64	5.55		
	Всего на сумму . . . . . коп.	0.96	1.11	1.19	1.84	2.97	2.14		

№№		Ярославск.- Вологод- ская.	Московско- Ярослав- ская.	Москов		ско-Курская.			Курско-Харьково-Азовская.					Лозово- Севасто- польская.	Константи- новская.
				1 участок Москва Серпуховъ	2 участок Серпуховъ Тула.	3 участок Тула Скуратовъ	4 участок Скуратовъ Курскъ.	Среднее.	1 участок Курскъ Бѣлгородъ	2 участок Бѣлгородъ Лозовая.	3 участок Лозовая Харцизскъ	4 участок Харцизскъ Ростовъ.	Среднее.		
1	Полагается расходовать на пассажирскую паровозверсту.														
	Лѣтомъ . . . . . дровъ куб. ф.	1.08	1.20	Съ пятью	1.60	1.76	вагонами.	1.73	1.68	—	—	—	—	—	—
	„ . . . . . угля фунт.	—	—	Хомьяковска	37	41	го угля.	40	39	—	13,5	14,4	14,4	15,3	28
				Побѣдинска	30	33	го угля.	32	31	—	Для паровозовъ	17,1	18,0	18,0	20,0
	Зимою . . . . . дровъ куб. ф.	1.50	1.50	Хомьяковска	2.00	2.20	го угля.	2.16	2.10	—	—	—	—	—	—
	„ . . . . . угля фунт.	—	—	Побѣдинска	46	51	го угля.	50	48	—	17.1	18.00	18.00	18.9	32
2	Полагается расходовать на пассажирскую вагоноверсту.														
	Лѣтомъ . . . . . дровъ куб. ф.	не полагается	0.07	Сверхъ пяти	0.10	0.115	вагоновъ.	0.110	0.105	—	—	—	—	—	—
	„ . . . . . угля фунт.	—	—	Хомьяковска	2 <sup>2</sup> / <sub>8</sub>	2 <sup>6</sup> / <sub>8</sub>	го угля.	2 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	2 <sup>4</sup> / <sub>8</sub>	—	1.32	1.43	1.54	1.32	не полагается
				Побѣдинска	1 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	2 <sup>2</sup> / <sub>8</sub>	го угля.	2 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	2	—	—	—	—	—	—
	Зимою . . . . . дровъ куб. ф.	не полагается	0.10	Хомьяковска	0.12	0.135	го угля.	0.130	0.125	—	—	—	—	—	—
	„ . . . . . угля фунт.	—	—	Побѣдинска	2 <sup>6</sup> / <sub>8</sub>	3 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	го угля.	3	2 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	—	2.09	2.20	2.42	2.09	не полагается
3	Полагается расходовать на товарную паровозверсту.														
	Лѣтомъ . . . . . дровъ куб. ф.	1.29	1.70	Съ семью	1.60	1.76	вагонами.	1.73	1.68	—	—	—	—	—	—
	„ . . . . . угля фунт.	—	—	Хомьяковска	37	41	го угля.	40	39	—	16	16.2	16.2	16.65	36
				Побѣдинска	30	33	го угля.	32	31	—	Для паров. Зигля	18	20.7	20.7	18.5
											Для паров. Зигля	23	24	24	27.0
	Зимою . . . . . дровъ куб. ф.	1.93	2.00	Съ шестью	2.00	2.20	вагонами.	2.16	2.10	—	—	18.9	—	—	—
„ . . . . . угля фунт.	—	—	Хомьяковска	46	51	го угля.	50	48	—	19	26.1	26.1	21.6	40	
			Побѣдинска	38	41	го угля.	40	39	—	Для паров. Зигля	27.9	31.5	31.5	30.00	
										Для паров. Зигля	32	34	34	36	
										Для паровозовъ	—	28.8	—	—	



№	Описание	Ярославск.-Вологодская.	Московско-Ярославская.	Московско-Курская.		Курско-Харьково-Азовская.					Лозово-Севастопольская.	Константиновская.		
				1 участок Москва Серпуховъ	2 участок Серпуховъ Тула.	3 участок Тула Скуратовъ	4 участок Скуратовъ Курскъ.	Среднее.	1 участок Курскъ Бѣлгородъ	2 участок Бѣлгородъ Лозовая.			3 участок Лозовая Харьковскъ	4 участок Харьковскъ Ростовъ.
4	Полагается расходовать на товарную вагоноверсту.													
	Лѣтомъ . . . . . дровъ куб. ф.	не полагается	0.04	Сверхъ 0.07	семи 0.085	вагоновъ. 0.08	0.075	—	—	—	—	—	—	
	„ . . . . . угля фунт.	—	—	Хомяковска 1 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	2 <sup>2</sup> / <sub>8</sub>	го угля. 1 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	1 <sup>6</sup> / <sub>8</sub>	—	0.88	0.99	1.1	0.88	не полагается	—
				Побѣдинска 1 <sup>2</sup> / <sub>8</sub>	1 <sup>6</sup> / <sub>8</sub>	го угля. 1 <sup>4</sup> / <sub>8</sub>	1 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>							
5	Зимой . . . . . дровъ куб. ф.	не полагается	0.08	Сверхъ 0.110	шести 0.125	вагоновъ. 0.120	0.115	—	—	—	—	—	—	
	„ . . . . . угля фунт.	—	—	Хомяковска 2 <sup>4</sup> / <sub>8</sub>	2 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	го угля. 2 <sup>6</sup> / <sub>8</sub>	2 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	—	1.43	1.54	1.65	1.43	не полагается	—
				Побѣдинска 2	2 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	го угля. 2 <sup>2</sup> / <sub>8</sub>	2 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>							
	Количество топлива, потребное по нормѣ для пассажирскаго поѣзда на 100 верстъ.													
5	Лѣтомъ (составъ 15 ваг.)													
	дровъ куб. с.	0.32	0.66	0.76	0.85	0.82	0.80	—	—	—	—	—	—	
	угля пуд.	—	—	Хомяковска 149	171	го угля. 165	160	—	83	90	94	88	70 пуд.	—
				Побѣдинска 122	139	го угля. 133	127		Для паровозовъ 92	99	103	100		
5	Зимой (составъ 12 ваг.)													
	дровъ куб. с.	0.44	0.79	0.83	0.91	0.90	0.86	—	—	—	—	—	—	
	угля пуд.	—	—	Хомяковска 166	182	го угля. 177	173	—	105	111	118	110	80	—
				Побѣдинска 134	149	го угля. 144	139		Для паровозовъ 112	117	124	118		
6	Количество топлива, потребное по нормѣ для товарнаго поѣзда на 100 верстъ.													
	Лѣтомъ (составъ 30 груз. ваг.)													
	дровъ куб. с.	0.38	0.85	0.94	1.08	1.04	1.00	—	—	—	—	—	—	
	угля пуд.	—	—	Хомяковска 186	229	го угля. 208	198	—	106	115	106	108	90	—
			Побѣдинска 147	184	го угля. 166	157		Для паров. Зигля 111	126	120	112			
								Для паров. Зигля 123	134	125	133			



№№		Ярославск.- Вологодск.	Московско- Ярославск.	Московско- Курская.	Курско- Харьково- Азовская.	Лозово- Севасто- польская.	Константи- новская.
8	Для специальныхъ стан- ционныхъ паровозовъ полагается на версту лѣтомъ угля . . .	—	—	Нѣтъ положенія	39 для паров. Китсона.	} 37 фун.	
	зимой угля . . . ф.	—	—	Нѣтъ положенія	18 49 для паров. Китсона.		
					22		
9	Для рабочихъ поѣздовъ на поѣздоверсту лѣ- томъ дровъ к. ф.	—	—	2.70 Хомяковс.	—	—	—
	угля . . . . . пуд.	—	—	65 Побѣдинс.	27	—	—
	зимой дровъ к. ф.	—	—	50 3.75 Хомяковс.	—	—	—
	угля . . . . . пуд.	—	—	87 Побѣдинс.	27	—	—
				70			
10	На растопку полагает- ся дровъ куб. фут. на рейсъ . . . . .	—	—	—	8.58	—	—
	на версту . . . . .	—	—	0.35	—	около. 0.05	—
11	Одинъ часъ маневровъ считается за версть пробѣга . . . . .	—	—	10	8	8	—
	Одинъ часъ резерва счи- тается за версть про- бѣга . . . . .	—	—	1	1	1	—
12	Одинъ груженный пас- сажирскій вагонъ счи- тается за тов. груз.	—	—	1	$\frac{3}{2}$	—	—
	Одинъ порожній товар- ный вагонъ считается за тов. груз. . . . .	—	—	$\frac{2}{3}$	$\frac{2}{3}$	—	—
	Одинъ холод. паровозъ очитается за товарн. груз. ваг. . . . .	—	—	3	4	—	—
	Тендеръ при холодномъ паровозѣ считается за товарн. груз. ваг. . .	—	—	1	2	—	—



	Полагается дровъ въ погонныхъ са (12 вершков.).			
	Ярославск.	М.-Курск.	К.-Х.-Азов.	Л.-Севаст.
На одну русскую печь:				
въ лѣтній мѣсяцъ . . . . .	0,80	0,50—0,66 <sup>*)</sup>	0,50	0,50
,, зимній ,, . . . . .	0,83	0,75—1,00 <sup>*)</sup>	1,00	1,00
На одну русскую печь съ плитою (полагая, что плита отапливает- ся углемъ) для хлѣбопеченія:				
въ мѣсяцъ . . . . .	—	—	0,17	—
На одну плиту:				
въ лѣтній мѣсяцъ . . . . .	0,80	0,50	0,75	0,50
,, зимній ,, . . . . .	0,83	0,75	0,75	0,75
На одну голландскую печь:				
въ зимній мѣсяцъ. . . . .	0,83	0,50—0,75 <sup>**)</sup>	0,75	1,00
На одну утермарьскую печь:				
въ зимній мѣсяцъ. . . . .	0,83	0,50—0,75 <sup>***)</sup>	—	0,50
На одинъ каминъ:				
въ зимній мѣсяцъ. . . . .	—	—	—	1,00
На одну желѣзную печь въ паро- возномъ сараѣ:				
въ зимній мѣсяцъ. . . . .	—	3,00	—	—
На одну печь въ стрѣлочн. будкѣ:				
въ зимній мѣсяцъ. . . . .	—	—	—	—
На одинъ калориферъ (больш.):				
въ зимній мѣсяцъ. . . . .	—	12,50	—	—

женяхъ.	Полагается каменнаго угля пудовъ.		Полагается антрацита пудовъ.	Примѣчаніе.
	Констант.	К.-Х.-Азов.	Л.-Севаст.	
—	—	—	—	*) 0,66 и 1,00 для артельныхъ печей.
—	—	—	—	
—	—	—	—	
—	—	—	—	
—	22,50	15,00	18,75	
—	22,50	22,50	18,75	
—	22,50	30,00	18,75	***) 0,75—для печей діаметромъ болѣе 1 аршина.
—	22,50	15,00	18,75	***) 0,75—для печей діаметромъ болѣе 1 аршина.
—	100,00	30,00	—	
—	—	—	—	
—	8,00	—	6,00	
—	510,00	—	425,00	

№ по порядку.		Московско- Курская.	Курско- Харьково- Азовская.	Лозово-Се- вастопол.	
				Нап. кер.	Въ мѣсяц.
<p>Норма расхода освѣтительныхъ ма- териаловъ на 1 часъ горѣнія.</p> <p>а) Керосинъ.</p>					
1	Лампа въ 10 линій. . . . . золотн.	5	5	6	
2	„ „ 7 „ . . . . . „	4	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	4	
3	„ „ 5 „ . . . . . „	3	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	
4	Въ фонарѣ зелен. диска 10''' „	5 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5	—	
5	„ „ красн. „ 7''' „	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	
6	„ „ стрѣлоч. „ 7''' „	4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—	
7	„ „ буферн. „ „	7 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	8	—	
а) Фитиль.		Нап. кер.	Въ мѣсяц.	Нап. кер.	
8	Для лампъ въ 10 линій. . . . арш.	1	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> -1 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> -3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> -1 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
9	„ „ „ 7 „ . . . . . „	1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>			
10	„ „ „ 5 „ . . . . . „	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			
б) Масло.					
11	Ручной сигнальный фонарь золотн.	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	
12	Боковой вагонный „ „	2	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—	
13	Лампочки у слесарей . . „	3	3 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—	
б) Фитиль.		Нап. мас.	Въ мѣсяц.		
14	Для ручныхъ фонарей . . . аршин.	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—	
15	„ боковыхъ вагон. . . „	2			
16	„ лампочки у слесарей. . „	3			

№ № по порядку.		Количество.	
		Въ зимній мѣсяцъ.	Въ лѣтній мѣсяцъ.
	<p>Норма выдачи освѣтительныхъ матеріаловъ для квартиръ служащихъ, живущихъ въ общественныхъ зданіяхъ на Московско-Курской дорогѣ. (Выдается деньгами).</p>		
1	<p>Инспекторъ движенія, Начальникъ станціи, Начальникъ дистанціи, Начальникъ депо, мастерскихъ. Помощникъ Начальника депо. Цеховой мастеръ въ мастерскихъ. Бухгалтеръ мастерскихъ.</p> <p>Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт.</p>	7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	5
2	<p>Помощникъ начальника станціи.</p> <p>Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт.</p>	5	3
3	<p>Кассиръ, смотритель полустанціи, счетоводъ дистанціи, техническій агентъ, счетоводъ депо.</p> <p>Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт.</p>	3	2
4	<p>Конторщикъ, телеграфистъ старшій, писецъ дистанціи, кладовщикъ, смстритель зданій, дорожный мастеръ, вагонный мастеръ, осмотрщикъ вагоновъ, машинистъ водокачки.</p> <p>Свѣчей сальныхъ. . . . . фунт.</p>	5	3
5	<p>Младшіе телеграфисты на двухъ.</p> <p>Свѣчей сальныхъ. . . . . фунт.</p>	5	3
6	<p>Старшій рабочій, кочегаръ при депо, штатный мастеровой въ депо.</p> <p>Свѣчей сальныхъ. . . . . фунт.</p>	3	2
7	<p>Станціонный сторожъ, дворникъ, кочегаръ при водокачкѣ.</p> <p>Свѣчей сальныхъ. . . . . фунт.</p>	2	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
	<p><b>Примѣчаніе.</b> При переводѣ освѣтительныхъ матеріаловъ на деньги принято:</p> <p>Цѣна 1 фунт. стеар. свѣч. . . . . 27 к.          „ 1 „ сальн. „ . . . . . 16 к.</p> <p>Макшум денежной выдачи на освѣщеніе въ мѣсяцъ 1 р. 75 коп.; минимумъ 0 р. 35 коп.</p>		

№ по порядку.		Количество въ годъ.
	Норма выдачи освѣтительныхъ матеріаловъ для квартиръ служащихъ на Лозово-Севастопольской дорогѣ.	
1	Начальникъ мастерскихъ, дистанціи, депо; контролеръ, ревизоръ водокачекъ, цеховой мастеръ; помощникъ начальника депо. Керосину. . . . . фунт.	80
2	Начальникъ станціи и полустанціи, помощникъ начальника станціи, передаточный агентъ, ревизоръ вагоновъ, старшій машинистъ, счетоводъ депо и мастерскихъ; смотритель Екатеринославской пристани, кассиръ, смотритель магазина. Керосину. . . . . фунт.	60
3	Чертежникъ и письменоводитель мастерскихъ, надсмотрщикъ телеграфа, старшій дорожный мастеръ, помощникъ старш. дорожнаго мастера, машинистъ, фельдшеръ старш. Керосину. . . . . фунт.	56
4	Телеграфистъ старшій и запасный, составитель поѣздовъ, табельщикъ въ мастерскихъ, младшій фельдшеръ, дорожный мастеръ, помощникъ составителя поѣздовъ, конторщикъ, столяръ, кузнецъ, машинистъ постоянной машины, мостовой слесарь. Керосину. . . . . фунт.	40
5	Телеграфистъ, осмотровикъ вагоновъ, садовникъ, мастеровой, кладовщикъ, старшій стрѣлочникъ, телеграфный рабочій, сцѣпщикъ, рабочій при мастерскихъ, дворникъ, помощникъ машиниста. Керосину . . . . . фунт.	28
6	Кочегаръ, разсылный, стрѣлочникъ, ламповщикъ; переѣздный, станціонный, мостовой сторожъ; обтирщикъ, смазчикъ. Керосину . . . . . фунт.	21
7	Путевой сторожъ, переѣздная сторожиха, горничная. Керосину . . . . . фунт.	21
8	Старшій рабочій. Сальныхъ свѣчей. . . . . фунт.	24
9	Ремонтная артель. Масла ламповаго. . . . . фунт.	24



№ № по порядку.		Количество.	
		Въ зимній мѣсяцъ.	Въ лѣтній мѣсяцъ.
	Норма выдачи освѣтительныхъ матеріаловъ для квартиръ служащихъ по Курско.-Хар.-Азовской дорогѣ.		
1	Служащимъ получающимъ жалованья до <b>500</b> р. Свѣчей сальныхъ . . . . . фунт.	3	1
2	Получающимъ жалованья отъ <b>501</b> до <b>1000</b> р. Керосина . . . . . фунт. Фитиля . . . . . арш. Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт.	10 1 <sup>1/4</sup> 1	5 1 1/2
3	Получающимъ жалованья отъ <b>1001</b> до <b>2000</b> р. Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт. Керосину . . . . . фунт. Фитиля . . . . . арш.	4 16 2	2 8 1
4	Получающимъ жалованья отъ <b>2001</b> до <b>4000</b> р. Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт. Керосину . . . . . фунт. Фитиля . . . . . арш.	8 30 3	4 15 2
5	Получающимъ жалованья отъ <b>4001</b> до <b>6000</b> р. Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт. Керосину . . . . . фунт. Фитиля . . . . . арш.	14 50 6	7 25 3
6	Получающимъ жалованья отъ <b>6001</b> до <b>8000</b> р. Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт. Керосину . . . . . фунт. Фитиля . . . . . арш.	20 80 10	10 40 5
7	Получающимъ жалованья отъ <b>8001</b> до <b>12000</b> р. Свѣчей стеариновыхъ . . . . . фунт. Керосину . . . . . фунт. Фитиля . . . . . арш.	60 110 14	30 55 7
8	На одну ремонтную артель. Масла ламповаго . . . . . фунт. Фитиля . . . . . арш.	3 1	2 1/2

№ по порядку	Наименование	Количество	
		в фунтах	в пудах
1	Норма выдачи оберточных материалов для квартир служащих по Курско-Азовской дороге.		
2	Сувенирные побрякушки изюмная 10 500 р.	3	1
3	Сербой стиральной . . . . . фунт	10	5
4	Полтавский жидкий от 501 до 1000 р.	1	1
5	Сербой стиральной . . . . . фунт	1	1
6	Полтавский жидкий от 1001 до 2000 р.		
7	Сербой стиральной . . . . . фунт	4	2
8	Корочку . . . . . фунт	18	8
9	Фитиль . . . . . пуд	2	1
10	Полтавский жидкий от 2001 до 4000 р.		
11	Сербой стиральной . . . . . фунт	5	4
12	Корочку . . . . . фунт	20	15
13	Фитиль . . . . . пуд	4	5
14	Полтавский жидкий от 4001 до 6000 р.		
15	Сербой стиральной . . . . . фунт	14	7
16	Корочку . . . . . фунт	50	35
17	Фитиль . . . . . пуд	6	8
18	Полтавский жидкий от 6001 до 8000 р.		
19	Сербой стиральной . . . . . фунт	20	10
20	Корочку . . . . . фунт	80	40
21	Фитиль . . . . . пуд	10	5
22	Полтавский жидкий от 8001 до 12000 р.		
23	Сербой стиральной . . . . . фунт	60	30
24	Корочку . . . . . фунт	100	50
25	Фитиль . . . . . пуд	14	7
26	На одну ремонтную часть . . . . . фунт		
27	Масля лампового . . . . . фунт	8	3
28	Фитиль . . . . . пуд	1	1



