27270

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

39584/1

БИБЛІОТЕКА
Ученаго Комитета Мин. Фин.

В. XCV.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

———ooo———

Забайкальская ж. д.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія т-ва „Общественная Польза“, Б. Подъяческая, 39.
1913.

Н

84499

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

Слѣдующіе Труды Комиссіи.

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинахъ: Риккера, Невскій 14 и Гольстена, Загородный 13.

№№ выпусковъ.		Цѣна Р. К.
I.	Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	—75
II.	Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	—20
III.	Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ.	1 —
IV.	О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ	Исчерпанъ
V.	Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI.	Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г. г.	Исчерпанъ.
VII.	О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г. г. Н. Петровъ	—75
VIII.	Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій	Исчерпанъ.
IX.	Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги, — на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	—50
X.	Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ	Исчерпанъ
XI.	Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ . .	3 —

Библиотека НКФ СССР

№№ выпусковъ.		Цѣна Р. К.
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
XIII.	Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ	Исчерпанъ.
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. перевелъ Н. Петровъ.	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г.	Исчерпанъ
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г.	Исчерпанъ.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ . . .	Исчерпанъ.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій.	Исчерпанъ.
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ	Исчерпанъ.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	Исчерпанъ.
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіяль. Переводъ В. Ивановскаго	Исчерпанъ.
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXIII.	Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ. . . .	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Рицціони	Исчерпанъ.
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій.	Исчерпанъ.
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы.	Исчерпанъ.
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Росссіи	—75

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XXVIII.	Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	Исчерпанъ.
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	—20
XXX.	О дѣятельности съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г. . . .	Исчерпанъ.
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій.	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ	Исчерпанъ.
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ.	Исчерпанъ.
XXXVI.	О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Кульжинскій	—75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги.	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I.	3 —
XLI.	Тоже. Часть II.	3 —
XLII.	Тоже. Часть III.	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ . . .	—50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $^4/_5$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ раіона обращенія паровозовъ типа $^4/_5$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ.	Исчерпанъ.
XLVI.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей . . .	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія.	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —

№№ выпусковъ		Цѣна. Р. К.
L.	Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплоатаціоннымъ отчетамъ этихъ дорогъ . . .	2 —
LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ	—75
LII.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею М. П. Федорова.	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LVI.	Матеріалы по обслѣдованію Николаевской желѣзной дороги	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ	1 25
LVIII.	О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федорова.	1 50
LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе Н. Петровъ.	—50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго.	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій.	1 50
LXV.	О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	50
LXVI.	Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 —
LXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустовской жел. дор.	3 —
LXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской ж. д.	3 —
LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	3 —
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодо-	

№№ выпусковъ		Цѣна. Р. К.
	рожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ	—75
LXXI.	Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Переводъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго	1 50
LXXII.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій.	1 50
LXXIII.	Къ вопросу о реорганизаціи прусскихъ желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгоффъ. Переводъ съ нѣмецкаго Ю. Н. Кульжинскаго	1 —
LXXIV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты пораіонныхъ комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г.	2 —
LXXV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи.	2 —
LXXVI.	Экономическое положеніе Сибирской магистрали.	Исчерпанъ.
LXXVII.	О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассаж. поѣздовъ И. Я. Мірославскій.	1 —
LXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Головного участка Амурской ж. д.	— 50
LXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Пермской ж. д. . .	3 —
LXXX.	Размѣры и постепенность необходимаго сооруженія жел. дор. и средства для осуществленія ихъ. Н. Петровъ	1 —
LXXXI.	Воздѣйствіе Правительства на желѣзнодорожные тарифы. Гуго Мейеръ. Переводъ съ англійскаго М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго .	3 —
LXXXII.	Протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ областяхъ Европейской Россіи. Н. Петровъ	—75
LXXXIII.	Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней. Н. С. Богдановъ	1 50
LXXXIV.	Проектъ Общаго Устава Россійскихъ жел. дор. К. П. Змирловъ	4 —
LXXXV.	Матеріалы по обслѣдованію Закавказскихъ ж. д.	3 —
LXXXVI.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1911 г.г. (дополнен. и исправл. изданіе вып. XV)	3 —
LXXXVII.	Къ вопросу о прочности рельсъ. Н. Петровъ . .	1 50
LXXXVIII.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Об-въ, эксплоатирующихъ жел. дороги общаго значенія (дополненіе къ вып. XLVI). . .	5 —
LXXXIX.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей (дополненіе къ вып. XLVII)	5 —

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XC.	Докладъ о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти.	1 —
XCI.	Планъ развитія русской желѣзнодорожной сѣти на пятилѣтіе 1912—1917 г.г.	2 —
XCII.	Полвѣка взаимодѣйствія горнозаводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ въ горнопромышленномъ раіонѣ юга Россіи. Е. А. Могиленскій	1 —
XCIII.	Матеріалы по обслѣдованію Средне-Азіатской ж. д.	3 —
XCIV.	Къ вопросу о прочности рельсъ. (Дополненія къ в. LXXXVII) Н. Петровъ	1 50
XCV.	Матеріалы по обслѣдованію Забайкальской ж. д.	3 —
XCVI.	Матеріалы по обслѣдованію Ташкентской ж. д. (печатается)	3 —
XCVII.	Матеріалы по обслѣдованію Полѣсской ж. д. (печатается)	3 —
XCVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Риго-Орловской ж. д. (печатается)	3 —
XCIX.	Матеріалы по обслѣдованію Московско-Казанской ж. д. (печатается)	3 —
C.	Матеріалы по обслѣдованію Моск.-Кіево-Ворон. ж. д. (печатается)	3 —

Б. Доклады по обслѣдованію жел. дорогъ.

№№ по порядку.	*а) казенныхъ:*	Цѣна Р. К.
1.	Юго-Западныхъ, Южныхъ и Екатерининской ж. д.	1 —
2.	Сѣверныхъ ж. д.	— 50
3.	Сѣверо-Западныхъ ж. д.	— 50
4.	Николаевской ж. д.	— 50
5.	Привислинскихъ ж. д.	— 50
6.	Сибирской ж. д.	— 50
7.	Московско-Брестской ж. д.	— 50
8.	Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д.	— 50
9.	Пермской ж. д.	— 50
10.	Сызрано-Вяземской ж. д.	— 50
11.	Закавказскихъ ж. д.	— 50
12.	Либаво-Роменской ж. д.	— 50
13.	Забайкальской ж. д.	— 50
14.	Самаро-Златоустовской ж. д.	— 50
15.	Риго-Орловской ж. д.	— 50
16.	Средне-Азіатской ж. д.	— 50
17.	Ташкентской ж. д.	— 50
18.	Полѣсскихъ ж. д.	— 50

№№ по порядку.	*б) частныхъ:*	Цѣна Р. К.
19.	Юго-Восточныхъ ж. д.	1 —
20.	Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.	1 —
21.	Рязанско-Уральской ж. д.	1 —
22.	Московско-Казанской ж. д.	1 —
23.	Московско-Кіево-Воронежской ж. д.	1 —
24.	Владикавказской ж. д.	1 —

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

В. XCV.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Забайкальская ж. д.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія т-ва „Общественная Польза“, Б. Подъяческая, 39.
1913.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ I

I. Журналъ засѣданій:

1. Вопросы общіе 4

2. Вопросы по отдѣльнымъ службамъ:

А. По службѣ сборовъ 55
Б. По службѣ коммерческой 63
В. По службѣ матеріальной 74
Г. По службѣ пути 118
Д. По службѣ тяги 166
Е. По службѣ движенія 211
Ж. По службѣ телеграфа 231

3. Вопросы программы Организаціонной Подкомиссіи 235

II. Отвѣты управленія Забайкальской ж. д. на вопросы по пассаж. движенію 291

III. Отвѣты управленія Забайкальской ж. д. на вопросы по товарному движенію 305

IV. Журналъ совѣщанія по вопросамъ переселенческаго движенія 313

V. Описаніе объѣзда дороги 327

VI. Приложенія.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

КРАТКІЯ СВѢДѢНІЯ О ДОРОГѢ.

Составъ сѣти. Забайкальская ж. д. на 1 января 1911 г. состояла изъ линій:

1) Иннокентьевская-Манчжурія.
2) Китайскій разъѣздъ-Срѣтенскъ.
3) Вѣтвь къ гор. Нерчинску.

Время начала постройки, открытія движенія и передачи въ эксплоатацію участковъ показано въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Названіе участковъ.	Начало постройки.	Начало временнаго движенія.	Время передачи въ эксплоатацію.	Примѣчанія.
Иннокентьевская—Иркутскъ . .	—	—	1 янв. 1899 „	Къ Забайк. дорогѣ присоединенъ 1 окт. 1906 года.
Иркутскъ — Байкалъ	сент. 1896 г.	23 нояб. 1898 г.	1 іюл. 1900 „	
Байкалъ — Слюдянка . . .	„ 1902 „	12 сент. 1904 „	16 окт. 1905 „	
Слюдянка — Танхой	„ 1901 „	5 апр. 1904 „	16 мар. 1905 „	
Танхой — Мысовая	окт. 1899 „	22 окт. 1902 „	2 авг. 1903 „	
Мысовая — Срѣтенскъ	сент. 1895 „	14 дек. 1899 „	1 іюл. 1900 „	
Китайскій разъѣздъ — Манчжурія	„ 1898 „	10 февр. 1901 „	11 окт. 1901 „	1 Дек. 1910 г. вѣтвь включена въ прямое сообщеніе.
Нерчинская вѣтвь	„ 1907 „	1 дек. 1908 „	8 нояб. 1908 „	

Протяженіе сѣти. Эксплоатаціонная длина путей на 1 января 1911 г.

составляла . . . . . 1.699,43 вер.
протяженіе всѣхъ путей . . . . . 2.374,50 „

въ томъ числѣ:

а) главнаго одиночнаго пути	1.695,87	вер.
б) „ двойного „	3,56	„
в) станціонныхъ, разъѣздныхъ и служебныхъ	655,38	„
г) вѣтвей общаго пользованія	7,27	„
д) „ частнаго „	12,42	„

Подвижной составъ.

Подвижной составъ Забайкальской ж. д. на 1 янв. 1911 г. состоялъ: изъ 570 паровозовъ, въ томъ числѣ:

пассажирскихъ 10-колесныхъ	58
товарныхъ 8-колесныхъ	472
„ 6 „	40
и изъ вагоновъ, въ томъ числѣ:	
пассажирскихъ	547
товарныхъ	13.688

Мастерскія.

Для ремонта подвижного состава Забайкальской ж. д. на 1 янв. 1911 г. имѣлись главныя паровозныя и вагонныя мастерскія въ г. Читѣ на 23 паровозныхъ стойла, 12—для ремонта пассажирскихъ вагоновъ, 24—для ремонта товарныхъ вагоновъ и IV класса, 5—для ремонта паровозныхъ и другихъ котловъ и 6—для окраски пассажирскихъ вагоновъ, всего на 70 стойлъ. Кромѣ того, имѣлись малыя мастерскія при депо: Иркутскъ, Слюдянка, Мысовая, Верхнеудинскъ, Хилокъ, Чита, Шилка, Срѣтенскъ, Оловянная и Манчжурія.

Депо.

Для обслуживанія паровозовъ Забайкальской ж. д. на 1 янв. 1911 г. состояло: 8 коренныхъ и 8 оборотныхъ депо.

Водоснабженіе.

Забайкальская ж. д. на 1 янв. 1911 г. снабжалась водой въ 115 пунктахъ. Источниками водоснабженія служили: въ 7 пунктахъ озера, въ 10 пунктахъ рѣки, въ 70 пунктахъ обыкновенные колодцы, въ 25 пунктахъ буровыя скважины и въ 3 пунктахъ временные источники.

Водоподъемными средствами служили: 112 паровыхъ вертикальныхъ котловъ системы „Лешапеля“ и „Шухова“ общею поверхностью нагрѣва въ 10500 кв. фут., 130 насосовъ и 10 пульзометровъ.

На ст. Слюдянка водоснабженіе производилось самотекомъ изъ горной рѣчки; для этой цѣли имѣлось 119 водоемныхъ баковъ емкостью отъ 4 до 8 куб. саж.

Общій годовой расходъ воды на всей Забайкальской ж. д. доходилъ приблизительно до 239.000 куб. саж.

Станціи. Въ 1911 г. на Забайкальской ж. д. находилось:

станцій	61
разъѣздовъ дѣйствующихъ	52
разъѣздовъ закрытыхъ	89

Путь на Забайкальской ж. д. уложенъ рельсами трехъ типовъ:

1) 513,58 верстъ уложено рельсами 18 фунт. въ пог. футѣ на участкахъ отъ ст. Хушенга до Сохондо, отъ Яблоновой до Маккавѣево и отъ Китайскаго разъѣзда до ст. Срѣтенскъ. Кромѣ того, этими же рельсами уложенъ главный путь на всѣхъ станціяхъ и на большинствѣ разъѣздовъ на участкахъ Иркутскъ-Байкалъ и Мысовая-Хушенга.

Рельсы. 2) 681,76 верстъ уложено рельсами 24 фунт. въ п. футѣ на участкахъ Байкалъ-Мысовая, Тарбагатай-Тольбага, Сохондо-Яблоновая, между Маккавѣево и Китайскимъ разъѣздомъ, отъ Китайскаго разъѣзда до Манчжуріи, а также на второмъ пути на перегонѣ Иннокентьевская-разъѣздъ 3044 вер.

3) 505,52 вер. уложено рельсами нормальнаго типа III и III-а вѣсомъ $24^1/_3$ и 25 фунтовъ въ пог. футѣ на участкахъ Иннокентьевская-Байкалъ, Мысовая-Хушенга и между Маккавѣево и Китайскимъ разъѣздомъ, а также въ части второго пути на перегонѣ Иннокентьевская-разъѣздъ 3044 вер.

Шпалы. На Забайкальской ж. д. уложены преимущественно сосновыя шпалы.

Телеграфъ. Телеграфъ Забайкальской ж. д. на 1 янв. 1911 г. состоялъ:

1) Изъ магистральной линіи отъ Иннокентьевской до Манчжуріи.

2) Срѣтенской вѣтви—отъ Китайскаго разъѣзда до Срѣтенска.

3) Кругобайкальской вѣтви—по почтовому тракту отъ Иркутска до Култука.

4) Татауровской вѣтви—отъ раз. № 55 до ст. Дровяной.

5) Нерчинской вѣтви—отъ ст. Нерчинскъ до г. Нерчинска.

6) Безпроволочнаго телеграфа черезъ озеро Байкалъ, между станціями Байкалъ—Танхой.

7) Одиннадцати соединительныхъ съ почтово-телеграфными учрежденіями вѣтвей: въ Иркутскѣ, Слюдянкѣ, Мысовой, Верхне-

удинскѣ, П.-Заводѣ, Читѣ, Адріановкѣ, Борзѣ, Оловянной, Нерчинскѣ и Срѣтенскѣ.

Общая длина телеграфныхъ линій—1809 вер. Общая длина телеграфнаго провода—10215 вер.

Вся телеграфная линія дороги устроена изъ пятисаженныхъ, а на участкѣ Чита-Адріановка шестисаженныхъ лиственныхъ столбовъ, на которыхъ подвѣшены провода изъ желѣзной проволоки, діаметромъ въ 5 м/м.

Телеграфныя линіи имѣютъ протяженіе 110 проводо-верстъ и устроены изъ желѣзной въ 3 м/м. проволоки.

Для сношенія водоподъемныхъ зданій съ водоемными имѣется 7 сигнализаціонныхъ вѣтвей, на которыхъ установлены спеціальные приборы для показанія уровня воды, и кромѣ того телефоны Эриксона. Общее протяженіе сигнальныхъ вѣтвей 27 проводоверстъ, устроенныхъ изъ 3 м/м. желѣзной проволоки.

На всѣхъ станціяхъ Забайкальской ж. д. имѣлось:

Телеграфныхъ аппаратовъ Морзе:	
а) дѣйствующихъ въ линіи	268
б) въ телеграфныхъ школахъ	31
в) запасныхъ	178
Телеграфныхъ аппаратовъ системы Уитстона:	
а) дѣйствующихъ	3
б) запасныхъ	2
Телеграфныхъ аппаратовъ системы Юза:	
запасныхъ	2
Аппаратовъ для безпроволочнаго телеграфа системы Сляби—Арко	2
Телефоновъ, дѣйствовавшихъ на дорогѣ	744
изъ нихъ:	
фонопоровъ станціонныхъ	95
„ поѣздныхъ сист. Гаттингера, Эриксона и Лоренца	217
Индуктивныхъ системы Эриксона	432
Элементовъ Мейдингера для телеграфныхъ аппаратовъ Морзе и Уитстона	6210
Элементовъ Лекланше и Геркулесъ для телефоновъ, жезловыхъ аппаратовъ и электрическихъ звонковъ	2896
Сухихъ элементовъ Гелейзена для поѣздныхъ фонопоровъ	640

Вспомогательный предпріятія.

Въ числѣ вспомогательныхъ предпріятій Забайкальской ж. д. находилась служба Байкальской ж. д. Переправы, организованная въ 1900 г. и имѣвшая назначеніе поддерживать грузовое и пассажирское движеніе между конечными въ то время станціями Забайкальской ж. д. на берегахъ озера Байкалъ — ст. Байкалъ и Мысовая—въ то время, когда невозможно гужевое движеніе по льду озера, вслѣдствіе чего былъ заказанъ паромъ-ледоколъ „Байкалъ“ для ломки льда толщиною въ 2 фута. До постройки Кругобайкальскаго участка Забайкальской ж. д. все пассажирское и грузовое движеніе между станціями Байкалъ и Мысовая, а затѣмъ между Байкалъ и Танхой производилось черезъ озеро на ледоколахъ „Байкалъ“ и „Ангара“ и баржахъ, буксируемыхъ „Ангарой“ и отчасти пароходомъ „Лейтенантъ Малыгинъ“.

По окончаніи постройки вышеназваннаго участка, служба Байкальской переправы имѣетъ своимъ назначеніемъ быть вспомогательнымъ средствомъ передвиженія на участкѣ Байкалъ-Танхой, совершая ледоколомъ „Байкалъ“ въ теченіе 7½ мѣсяцевъ по три рейса въ сутки, принимая за рейсъ по 27 товарныхъ вагоновъ, а также на случай временнаго перерыва движенія на Кругобайкальскомъ участкѣ, при чемъ въ этомъ случаѣ ледоколомъ „Байкалъ“ могутъ перевозиться, кромѣ груженыхъ вагоновъ, почтоваго и багажнаго, еще и пассажиры поѣздовъ, но безъ вагоновъ.

I.

Журналъ засѣданій для обсужденія программъ Высшей Комиссіи по хозяйственнымъ и организаціоннымъ вопросамъ.

6-го и 7-го іюля въ управленіи Забайкальской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи члена Комиссіи Н. Л. Пшерадскаго, эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова и представителей дороги, при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи А. Д. Лаврентьевѣ, С. М. Воищевѣ и Н. С. Богдановѣ, состоялись засѣданія для выясненія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ.

Предсѣдатель открылъ засѣданіе краткой рѣчью, въ которой познакомилъ засѣданіе съ задачами Особой Высшей Комиссіи и цѣлью предпринятыхъ Комиссіей объѣздовъ желѣзныхъ дорогъ.

До самаго послѣдняго времени желѣзнодорожная сѣть въ Россіи давала крупные дефициты. Большую роль въ неудовлетворительности коммерческой работы дорогъ сыграло, конечно, общее разстройство коммерческой жизни страны въ тяжелые годы войны и внутреннихъ безпорядковъ; однако, этимъ однимъ нельзя объяснить пониженія доходности въ той сильной степени, какая имѣла мѣсто.

Есть другія причины, мѣшающія дорогамъ развиваться и улучшать экономическія условія своей работы; эти причины внутреннія, заключающіяся въ устарѣлости тѣхъ положеній, на которыхъ много лѣтъ тому назадъ были построены правила эксплоатаціи, и изъ которыхъ давно выросли наши дороги.

Выработать новыя правила, которыя наилучшимъ образомъ удовлетворяли бы требованіямъ разнообразныхъ кліентовъ дороги, съ одной стороны, и ставили бы работу дороги въ наивыгоднѣйшія условія, съ другой,—нельзя безъ участія мѣстныхъ желѣзнодорожныхъ работниковъ, ибо никто лучше ихъ не можетъ знать ни мѣстныхъ нуждъ, ни того, какъ всего лучше удовлетворить ихъ:—вотъ почему выясненіе на мѣстѣ больныхъ вопросовъ желѣзнодорожнаго хозяйства должно имѣть огромное значеніе.

Есть еще одна причина, препятствующая планомѣрной хозяйственной эксплоатаціи дороги, какъ коммерческаго предпріятія; это условіе—удовлетворять не только текущую коммерческую работу, но и быть всегда готовой къ интенсивной работѣ военнаго времени.

*

Это послѣднее обстоятельство имѣетъ для Забайкальской ж. д. особенно важное значеніе.

Нельзя, однако, мириться съ взглядомъ на Забайкальскую ж. д., какъ на дорогу, исключительно стратегическаго значенія. Пусть бремя войны ложится на ея бюджетъ тяжелѣе, чѣмъ на бюджетъ другихъ дорогъ, пусть коммерческія потребности ея раіона незначительны и находятся въ періодѣ возникновенія,—тѣмъ большую благодарность заслужатъ дѣятели дороги, если сумѣютъ, даже при такихъ невыгодныхъ условіяхъ работы, уменьшить расходы и вообще организовать хозяйство на наивыгоднѣйшихъ началахъ.

Предлагая вниманію засѣданія программы вопросовъ Особой Высшей Комиссіи, Предсѣдатель проситъ освѣщать ихъ именно съ этой точки зрѣнія, съ точки зрѣнія хозяина, озабоченнаго мыслью о наиболѣе доходной постановкѣ его хозяйства.

Далѣе, Предсѣдатель предлагаетъ представителямъ дороги и другихъ вѣдомствъ высказаться по отдѣльнымъ вопросамъ.

I. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

По вопросу 1

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

Начальникъ сл. пути В. Н. Коргуевъ докладываетъ, что проектъ развитія пропускной способности Забайкальской ж. д. опредѣляется исключительно стратегическими соображеніями. Коммерческое движеніе на дорогѣ незначительно и съ избыткомъ удовлетворяется пропускною способностью, обусловленною требованіями воинскаго движенія.

Ожидать въ ближайшемъ будущемъ значительнаго увеличенія коммерческихъ перевозокъ нѣтъ основанія, такъ какъ заселеніе раіона, обслуживаемаго дорогой, происходитъ весьма медленно и промышленность въ краѣ почти не развивается.

Равнымъ образомъ, нельзя ожидать сколько-нибудь значительнаго грузооборота съ Амурской ж. д. и съ проектируемой линіи Мысовая-Кяхта:—съ одной стороны, мѣстность, прилегающая къ Амурской ж. д., почти не заселена, съ другой стороны, торговое значеніе Кяхты въ настоящее время ничтожно и весь грузооборотъ Кяхты и другихъ пунктовъ юго-западнаго Забайкалья не достигаетъ 500.000 п. въ годъ. Перевозка кяхтинскихъ грузовъ производится, преимущественно, лѣтомъ по рѣкѣ Селенгѣ, а потому проведеніе желѣзной дороги до Кяхты не внесетъ существеннаго измѣненія въ работу Забайкальской ж. д.

Въ виду этого максимальную перевозку коммерческихъ гру-

зовъ въ предстоящіе годы можно опредѣлить не болѣе, какъ въ 50—55 милліоновъ пудовъ въ годъ.

При такихъ условіяхъ коммерческое движеніе на дорогѣ обслуживается 5-6 парами поѣздовъ и полный коммерческій графикъ составленъ въ расчетѣ на 8 паръ поѣздовъ на всемъ протяженіи дороги и 9 паръ на отдѣльныхъ участкахъ.

Между тѣмъ, пропускная способность дороги для воинскаго движенія по дѣйствующему графику выражается 20 парами поѣздовъ (22—18 паръ), до которой дорога была доведена къ концу минувшей войны устройствомъ временныхъ разъѣздовъ и которая является предѣльной для желѣзнодорожнаго пути при одиночной колеѣ.

До начала войны пропускная способность дороги колебалась на различныхъ ея участкахъ въ предѣлахъ отъ 3 до 7 паръ поѣздовъ.

При усиленіи пропускной способности дороги до 20 паръ были предприняты соотвѣтственныя работы по развитію водоснабженія. Однако, эти работы не были закончены ко времени прекращенія мобилизаціи и до сихъ поръ исполняются за счетъ смѣтъ на работы со спеціальной цѣлью, согласно выработанному плану.

Еще въ началѣ минувшей войны выяснилось, что Сибирская магистраль не можетъ при однопутномъ устройствѣ выполнить тѣхъ заданій, которыя предъявляются ей по стратегическимъ соображеніямъ. Возникшее предположеніе о постройкѣ второй колеи на всемъ протяженіи Великаго Сибирскаго пути по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія удостоилось ВЫСОЧАЙШАГО одобренія 30 сент. 1904 г.

На этомъ основаніи составленъ и осуществляется за счетъ ассигновокъ по смѣтамъ чрезвычайныхъ расходовъ М. П. С. планъ развитія пропускной способности Забайкальской ж. д. постройкою второго пути отъ ст. Иннокентьевская до Китайскаго раз., всего на протяженіи 1085 верстъ и усиленія пропускной способности однопутнаго участка отъ Китайскаго раз. до пункта примыканія Амурской ж. д.

Пропускная способность двупутнаго участка разсчитана на 48 паръ поѣздовъ параллельнаго графика, изъ коихъ 30 паръ воинскихъ, 8 товарныхъ, 4 пассажирскихъ и 6 факультативныхъ.

Пропускная способность участка Китайскій раз.-Бянкино доводится до 20 паръ поѣздовъ.

Второй, остающійся однопутнымъ, участокъ Китайскій раз.-Маньчжурія уже въ минувшую войну приспособленъ къ пропуску 20 паръ поѣздовъ, и дальнѣйшаго усиленія пока не требуетъ.

Провозная способность дороги должна обезпечивать 12 паръ

поѣздовъ при коммерческомъ движеніи, что предусмотрѣно расцѣночными вѣдомостями на постройку вторыхъ путей, а частью производится и за счетъ ассигнованій по вѣдомостямъ дополнительныхъ работъ и поставокъ съ коммерческой цѣлью.

Для усиленія пропускной способности дороги, кромѣ укладки второго пути, развитія станцій и связанныхъ съ этимъ земляныхъ работъ, предположены еще слѣдующія работы:

1) централизація стрѣлокъ и блокировка пути;

2) усиленіе водоснабженія станцій съ доведеніемъ его до возможности удовлетворить 48-парному графику;

3) усиленіе мастерскихъ подвижного состава, увеличеніе числа паровозныхъ стойлъ для доведенія провозной способности дороги до 12 паръ поѣздовъ;

4) увеличеніе числа путевыхъ построекъ;

5) развитіе существующихъ и постройка новыхъ воинскихъ продовольственныхъ и остановочныхъ пунктовъ.

Сверхъ этихъ работъ расцѣночными вѣдомостями предусмотрѣна замѣна всѣхъ существующихъ деревянныхъ мостовъ желѣзными на каменныхъ опорахъ, при чемъ суммы на устройство опоръ отпущены на два пути, суммы же на верхнее строеніе (металлич. пролетныя строенія) отпущены лишь для второго пути, таковыя же пролетныя строенія для перваго пути подлежатъ пріобрѣтенію изъ кредитовъ, отпускаемыхъ по вѣдомостямъ дополнительныхъ работъ и поставокъ.

Изъ сказаннаго видно, что обоснованный и планомѣрный проектъ развитія пропускной и провозной способности Забайкальской ж. д. имѣется.

Въ главнѣйшей своей части онъ обнимаетъ собою всѣ проекты вторыхъ путей на отдѣльныхъ участкахъ дороги, проектъ переустройства участка Китайскій раз.-Бянкино и постройки станціи Восточной, производимыхъ за счетъ ассигнованій по смѣтамъ чрезвычайныхъ расходовъ М. П. С.

Такимъ образомъ, въ отличіе отъ дорогъ съ непрерывно растущимъ грузооборотомъ коммерческаго движенія изъ вѣдомостей дополнительныхъ работъ и поставокъ Забайкальской ж. д. изъяты работы по развитію пропускной и провозной способности за исключеніемъ части работъ по усиленію мастерскихъ подвижного состава, паровозныхъ и вагонныхъ сараевъ.

Тѣмъ не менѣе, для обезпеченія безопасности и правильности установившагося на дорогѣ движенія при постоянно возрастающихъ требованіяхъ относительно повышенія скоростей хода поѣздовъ всѣхъ наименованій, представляется необходимымъ производство цѣлаго ряда неотложныхъ работъ, которыя и заносятся въ расцѣночныя вѣдомости дополнительныхъ работъ и поставокъ.

Общая потребность работъ выясняется съ возможной точностью на 1 янв. предшествующаго смѣтному году и разрабатывается въ видѣ обоснованнаго проекта улучшенія и усиленія дороги, при чемъ намѣчается порядокъ постепенности въ выполненіи работъ.

Выяснившаяся потребность измѣняется ежегодно въ зависимости, съ одной стороны, отъ выполненной части намѣченныхъ работъ, съ другой стороны, отъ вновь назрѣвающихъ потребностей.

Общая потребность новыхъ работъ на 1 янв. 1910 г. исчислялась въ суммѣ 21033016 руб., на 1 янв. 1911 г. въ суммѣ 19.882.587 руб.

Первое мѣсто въ ряду работъ по улучшенію и усиленію Забайкальской ж. д. занимаетъ замѣна легкихъ 18-фунтовыхъ рельсъ рельсами тяжелаго типа, сообразно съ общимъ планомъ, установленнымъ для всей Сибирской магистрали.

Эта работа пока поглощаетъ не менѣе 50% изъ общей ежегодной суммы, отпускаемой по вѣдомости дополнительныхъ работъ и поставокъ.

Затѣмъ, одною изъ важнѣйшихъ потребностей является перестройка деревянныхъ мостовъ на каменные (металлическія пролетныя строенія).

Далѣе слѣдуютъ работы, имѣющія цѣлью обезпечить для Забайкальской ж. д., какъ звена Великаго Сибирскаго пути, возможность въ полной мѣрѣ удовлетворить условію непрерывности сообщенія Европейской Россіи съ Дальнимъ Востокомъ. При настоящемъ состояніи дороги это условіе не вполнѣ обезпечено: силшкомъ крутые и часто отвѣсные откосы многочисленныхъ выемокъ и полувыемокъ подвержены обваламъ, иногда на долго загромождающимъ путь; откосы насыпей, упирающіеся въ берега рѣкъ и озера Байкала, страдаютъ отъ подмывовъ волненія озера и быстрымъ теченіемъ рѣкъ; отсутствіе во многихъ мѣстахъ искусственныхъ сооруженій для пропуска ливневыхъ водъ и недостаточность отверстій существующихъ сооруженій создаетъ тоже серьезную опасность для цѣлости полотна и т. д. Количество стойлъ паровозныхъ сараевъ, площади вагонныхъ сараевъ и мастерскихъ подвижного состава требуютъ увеличенія по расчету на двѣнадцати-парное движеніе и по соображенію съ работами, предусмотрѣнными вѣдомостями за счетъ смѣтъ чрезвычайныхъ расходовъ.

Въ планъ работъ по усиленію провозной способности дороги включены улучшенія подвижного состава, обусловленныя требованіями М. П. С. и общимъ прогрессомъ техники въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Значительный расходъ обусловленъ необходимостью до-

стройки зданій, выстроенныхъ лишь вчернѣ во время послѣдней войны для приспособленія дороги къ пропуску 20 паръ поѣздовъ.

Предусмотрѣнъ также рядъ мѣръ для обезпеченія служащимъ нормальныхъ условій жизни и для улучшенія ихъ быта, заключающійся въ постройкѣ недостающихъ жилыхъ домовъ, больницъ, школъ, дежурныхъ и служебныхъ помѣщеній.

Кромѣ того, въ общій планъ внесены работы, имѣющія цѣлью уменьшеніе расходовъ эксплоатаціи и облегченіе пользованія имѣющимися устройствами, работы по упорядоченію храненія матеріаловъ дороги, обезпеченію имущества дороги отъ пожаровъ и по удовлетворенію требованій, предъявляемыхъ посторонними вѣдомствами.

Въ слѣдующей таблицѣ указано, какимъ образомъ распредѣляются между важнѣйшими категоріями работъ полная стоимость работъ, составляющихъ общую потребность на 1 янв. 1911 г. и стоимость работъ, на производство коихъ испрашиваются ассигнованія по смѣтѣ 1912 г.

Наименованіе отдѣльныхъ работъ.	Стоимость работъ, составляющихъ общую потребность на 1 янв. 1911 г.		Стоимость работъ, испрашиваемыхъ къ ассигнованію на 1912 г.	
	Въ рубляхъ.	Въ %%% къ общему итогу.	Въ рубляхъ.	Въ %%% къ общему итогу.
1. Смѣна рельсъ	2.060.197	10,35	710.000	31,17
2. Замѣна деревянныхъ мостовъ на каменные.	809.050	4,07	212.000	9,32
3. Мѣры къ предохраненію пути отъ обваловъ, сплывовъ, подмывовъ и проч.	2.663.530	13,40	208.630	9,07
4. Усиленіе провозной способности	4.649.664	23,15	246.385	10,78
5. Достройка зданій, переданныхъ строит. управлен. безъ фундаментовъ, обшивки и штукатурки	1.403.325	7,10	87.280	3,85
6. Прочія работы	8.296.920,91	41,93	818.388	35,81
Итого . . .	19.882.586,91	100,00	2.282.683	100,00

Какъ сказано выше, вѣдомости новыхъ работъ составляются по обоснованной и планомѣрной программѣ, въ предѣлахъ которой для каждаго смѣтнаго года испрашивается ассигнованіе на наиболѣе неотложныя работы.

Въ вѣдомости заносятся только такія работы, которыя въ

моментъ составленія смѣты правленіе дороги признаетъ необходимыми.

Однако, несмотря на это, возможны случаи производства на дорогѣ работъ, которыя, если и не являются ненужными, то, во всякомъ случаѣ, могутъ оказаться не вполнѣ своевременными или исполняются такъ, что не могутъ принести дорогѣ всѣхъ ожидаемыхъ отъ нихъ выгодъ.

Такіе случаи объясняются, во-первыхъ, невозможностью по недостатку средствъ и времени при составленіи расцѣночныхъ вѣдомостей разрабатывать подробно проекты всѣхъ работъ, входящихъ въ смѣту, во-вторыхъ, измѣненіями, которыя вносятся въ смѣту высшими инстанціями въ цѣляхъ сокращенія расходовъ и проведенія ихъ въ соотвѣтствіе съ имѣющимися средствами и, въ-третьихъ, тѣми измѣненіями въ условіяхъ работъ дороги, которыя могутъ произойти въ теченіе промежутка времени отъ составленія смѣты до ея исполненія, достигающаго почти двухъ лѣтъ.

Указанныя обстоятельства имѣютъ болѣе или менѣе неблагопріятное вліяніе на цѣлесообразность и производительность расходовъ по смѣтамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Это вредное вліяніе было бы въ значительной мѣрѣ ослаблено допущеніемъ большей подвижности кредитовъ въ предѣлахъ смѣтъ, утвержденныхъ законодательными учрежденіями.

Права, предоставленныя въ этомъ отношеніи мѣстнымъ управленіямъ, ничтожны.

Между тѣмъ, распоряженія послѣдняго времени направлены къ еще большему ограниченію свободы мѣстныхъ управленій и создаютъ чрезвычайно тяжелое положеніе, фиксируя ассигнованія по множеству частныхъ подраздѣленій смѣты съ подробнымъ указаніемъ программы работъ каждой категоріи не только въ общихъ цифрахъ, но съ перечисленіемъ верстъ намѣченныхъ сооруженій и описаніемъ работъ, предположенныхъ къ исполненію, именно, въ данный строительный періодъ.

Управленіе дороги полагаетъ, что такая тенденція ошибочна и не можетъ способствовать наиболѣе успѣшному и продуктивному использованію отпускаемыхъ средствъ.

Въ заключеніе управленіе дороги считаетъ необходимымъ высказать, что наблюдаемые ежегодно не израсходованные остатки кредитовъ по смѣтамъ новыхъ работъ не должны разсматриваться, какъ слѣдствіе внесенія въ смѣты ненужныхъ работъ.

При установившихся въ послѣднее время строгихъ требованіяхъ о недопущеніи перерасходовъ смѣта новыхъ работъ не можетъ быть выполнена въ одинъ годъ въ полной суммѣ.

Каждый производитель работъ старается оставить хотя не-

большія недодѣлки для покрытія полученнымъ сбереженіемъ случайнаго частнаго перерасхода.

Устранить это явленіе возможно предоставленіемъ мѣстнымъ управленіямъ права покрывать частные перерасходы и непредвидѣнные расходы по новымъ работамъ сокращеніями расходовъ въ предѣлахъ общаго ассигнованія по смѣтѣ, хотя бы путемъ отмѣны менѣе срочныхъ работъ, или допущеніемъ перерасходовъ за счетъ ассигнованій будущихъ лѣтъ по такимъ работамъ, которыя производятся въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ и для которыхъ кредитъ по смѣтѣ даннаго года является лишь частичнымъ ассигнованіемъ въ счетъ общей суммы, потребной для осуществленія всей работы, согласно утвержденному ея плану.

Помощникъ нач. дороги А. Н. Тихомировъ вполнѣ присоединяется къ высказанному.

Предсѣдатель спрашиваетъ, какъ можетъ отразиться на работѣ Срѣтенской вѣтви утвержденный Государственной Думой проектъ измѣненія непрерывнаго движенія по вѣткѣ на движеніе съ заѣздомъ на Куенгу, станцію Амурской дороги.

Помощникъ нач. дороги собщаетъ, что указанное усложненіе въ работѣ вѣтви малочувствительно для Забайкальской ж. д., вслѣдствіе слабаго на первой движенія, исчерпывающагося 1 парой пассажирскихъ и 1 парой товарныхъ поѣздовъ.

Далѣе, Предсѣдатель предлагаетъ высказаться по разсматриваемому вопросу представителя сл. тяги.

По свидѣтельству послѣдняго, всѣ новыя работы, на производство которыхъ управленіемъ дороги испрашиваются кредиты, вызываются дѣйствительною необходимостью, въ полной согласованности съ планомъ развитія провозной способности дороги.

Расцѣночныя вѣдомости новыхъ работъ на 1910, 1911 и 1912-й г.г. составлены, исходя изъ имѣющагося плана, а именно: съ окончаніемъ 2-го пути и работъ по устройству участка Восточная-Бянкино, провозная способность дороги должна быть доведена до 12-ти паръ поѣздовъ (4 пасс., 8 тов.) по главной линіи— Иннокентьевская-Восточная, и 9 паръ (4 пасс. и 5 тов.) по участку Восточная-Бянкино, 3 пары (1 пасс., 2 тов.) по участку Восточная-Маньчжурія и 2 пары (1 пасс., 1 тов.) по участку Бянкино-Срѣтенскъ.

Примѣнительно къ такому плану и соотвѣтствующему пробѣгу подвижного состава, на основаніи установленныхъ нормъ, производятся постепенно, по мѣрѣ отпуска кредитовъ, работы по развитію мастерскихъ, паровозныхъ зданій и водоснабженія станцій.

По вопросу 2

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

В. Н. Коргуевъ собщаетъ, что производство работъ соображается съ временемъ года, наиболѣе удобнымъ для производства работъ, однако, вслѣдствіе мѣстныхъ климатическихъ условій, наиболѣе благопріятное время не всегда совпадаетъ съ тѣмъ временемъ, которое принято въ Европейской Россіи.

Такъ, земляныя работы въ Забайкальѣ производятся особенно успѣшно осенью: въ августѣ, сентябрѣ и началѣ октября, тогда какъ весной грунтъ въ тѣневыхъ мѣстахъ долго остается мерзлымъ, а лѣтомъ въ іюнѣ и іюлѣ работѣ мѣшаютъ частые ливни.

Устройство основаній и фундаментовъ для искусственныхъ сооруженій при обильномъ притокѣ грунтовыхъ водъ, оказывается выгоднымъ производить зимой способомъ промораживанія грунта. Котлованъ разрабатывается безъ водоотлива, грунтъ, подлежащій выемкѣ, постепенно замораживается слоями и выкирковывается.

При этомъ почти совершенно избѣгается устройство крѣпей.

Такой же способъ примѣняется съ успѣхомъ при устройствѣ основаній и фундаментовъ для сооруженій, возводимыхъ въ руслахъ рѣкъ. Накладнымъ расходомъ при этомъ способѣ являются постройка тепляка и отопленіе его во время производства каменной кладки, но расходъ этотъ невеликъ по сравненію со стоимостью водоотлива, такъ какъ теплякъ дѣлается самой примитивной конструкціи и отапливается обыкновенными желѣзными печами, при чемъ нѣтъ необходимости поддерживать высокую температуру.

Для остальныхъ работъ наиболѣе благопріятнымъ временемъ года является, конечно, лѣто, которое въ Забайкальѣ нѣсколько короче, чѣмъ въ Европейской Россіи. Средняя продолжительность его составляетъ 4½ мѣсяца.

Условія рабочаго рынка, подверженнаго значительнымъ колебаніямъ, еще болѣе ограничиваютъ продолжительность сезона, благопріятнаго для работъ.

Въ этомъ отношеніи особенно тяжелыя условія создаются въ періодъ полевыхъ работъ, продолжающійся отъ половины іюля до октября, когда по недостатку рабочихъ рукъ работы на дорогѣ сокращаются въ сильной степени.

Недостатокъ рабочихъ является однимъ изъ серьезнѣйшихъ препятствій къ использованію для работъ наиболѣе благопріятнаго времени года.

Наименѣе обезпечены рабочею силою восточные участки

дороги и особенно Кайдаловская вѣтвь и участокъ отъ Китайскаго раз. до Маньчжуріи.

До 1 іюня 1911 года недостатокъ мѣстныхъ рабочихъ пополнялся китайцами, допускавшимися на дорогу въ количествѣ 5% общаго числа рабочихъ.

Нагрузка и выгрузка балласта на восточныхъ участкахъ производилась почти исключительно китайцами. Съ 1 іюня примѣненіе труда иностранныхъ подданныхъ, въ томъ числѣ и китайцевъ, воспрещено.

Принимаются мѣры къ привлеченію русскихъ рабочихъ для ихъ замѣны, но вопросъ нельзя еще считать разрѣшеннымъ вполнѣ удовлетворительно.

Стремленіе пріурочить всѣ работы къ наиболѣе благопріятному времени года встрѣчаетъ еще слѣдующія серьезныя затрудненія:

1) позднее разрѣшеніе кредитовъ, ранѣе котораго не можетъ быть произведена заготовка нѣкоторыхъ ходовыхъ матеріаловъ, а иногда не можетъ быть даже начата подробная разработка проектовъ. Кредиты по новымъ работамъ разрѣшаются, обыкновенно, не ранѣе мая.

2) Удаленность Забайкальской ж. д. отъ промышленныхъ и торговыхъ центровъ, отсутствіе въ раіонѣ дороги многихъ необходимыхъ матеріаловъ, и необходимость заказывать ихъ въ Европейской Россіи, теряя много времени на сношеніе съ фирмами и на доставку матеріаловъ.

3) Несвоевременное поступленіе на дорогу матеріаловъ по заказамъ Управленія ж. д. Въ 1908 г. рельсы поступили на дорогу въ октябрѣ, рельсы, заказанные въ 1909 г. Управленіемъ ж. д. по нарядамъ отъ 18 февр. № 1731 и отъ 21 мая № 6099 поступили только въ августѣ.

Въ 1910 г. рельсы по наряду Управленія ж. д. отъ 31 іюля, въ количествѣ 10 верстъ, поступили на дорогу въ октябрѣ, а заказанные въ количествѣ 60 верстъ, по наряду отъ 16 октября, поступили только въ янв. и февр. слѣдующаго 1911 г. Перечисленныя обстоятельства заставляютъ иногда терять наиболѣе благопріятное для работъ время или откладывать исполненіе работъ до слѣдующаго строительнаго періода.

Въ отношеніи хозяйственныхъ перевозокъ управленіемъ дороги принимаются мѣры, направленныя къ использованію этихъ перевозокъ въ цѣляхъ регулированія коммерческаго движенія.

Вопросъ этотъ имѣетъ для Забайкальской ж. д. весьма серьезное значеніе, такъ какъ количество служебныхъ перевозокъ составляетъ болѣе 20% общаго количества перевозокъ, что можно видѣть изъ слѣдующей вѣдомости.

ВѢДОМОСТЬ

количества пудо-верстъ, выполненныхъ въ 1910 г.

МѢСЯЦЫ.	Коммерческія перевозки.				Служебныя перевозки.		
	Большой и пассажирской скорости.	Переселенческой клади.	Малой скорости.	Всего.	Въ коммерческихъ поѣздахъ.	Въ рабочихъ поѣздахъ.	Всего.
Январь	31.284.331	326.360	2.443.574.487	2.475.185.178	375.447.828	18.459.578	393.907.406
Февраль	21.653.608	1.639.831	2.148.487.494	2.171.780.933	561.102.670	14.165.189	575.267.859
Мартъ	28.945.365	24.791.168	2.384.624.756	2.438.361.289	643.190.740	38.162.542	676.353.282
Апрѣль	31.890.815	77.655.794	1.910.443.595	2.019.990.204	387.657.473	55.614.244	443.271.717
Май	34.990.157	77.323.450	1.561.617.426	1.673.931.033	537.263.476	79.230.871	616.494.347
Іюнь	37.194.551	18.495.248	1.805.757.135	1.861.446.934	481.060.358	331.153.344	812.213.702
Іюль	42.042.207	12.971.428	2.319.210.254	2.374.223.889	506.014.862	230.118.403	736.133.265
Августъ	66.886.542	—	1.970.903.986	2.037.790.528	489.471.829	129.976.418	619.448.247
Сентябрь	150.467.501	—	2.104.597.993	2.255.065.494	484.705.711	100.319.155	585.024.866
Октябрь	212.784.531	—	1.468.841.805	1.681.626.336	616.466.767	102.789.781	719.256.548
Ноябрь	129.783.451	—	1.693.926 536	1.823.709.987	555.285.779	65.961.496	621.247.275
Декабрь	115.048 005	—	2.123.530.483	2.238.578.488	650.028.584	46.491.620	696.520.204
Всего	902.971.064	213.203.279	23.935.515.950	25.051.690.293	6.287.696.077	1.207.442.641	7.495.138.718

Пріурочить служебныя перевозки исключительно къ наиболѣе благопріятному времени года не представляется возможнымъ. Однако, дальнѣйшія улучшенія въ этомъ дѣлѣ возможны и необходимы.

Перевозки на Забайкальской ж. д., вообще, распредѣляются въ теченіе года неравномѣрно. Особенно рѣзко выдѣляются 3 періода усиленныхъ перевозокъ:

1) массовая перевозка новобранцевъ и запасныхъ, продолжающаяся ноябрь, декабрь и половину января и занимающая 2-3 пары поѣздовъ въ сутки;

2) ежегодное передвиженіе переселенцевъ съ половины марта до конца мая (2½ мѣсяца);

3) чайная кампанія, начинающаяся въ послѣднихъ числахъ августа и захватывающая начало октября. Перевозка чая выразилась въ 1909 г. цифрою 3.048.000 пуд. и въ 1910— 3.786.000 пуд.

Въ 1910 г. къ этимъ тремъ періодамъ прибавился четвертый, характеризуемый усиленнымъ обратнымъ движеніемъ рабочихъ Амурской дороги съ востока на западъ.

Періодъ этотъ, обѣщающій повторяться, совпадаетъ съ серединою періода чайной кампаніи.

Ограничиться для хозяйственныхъ перевозокъ исключительно промежутками между указанными періодами—совершенно невозможно, но представляется весьма желательнымъ достигнуть крайнихъ предѣловъ возможнаго сокращенія хозяйственныхъ перевозокъ въ періодъ массоваго воинскаго движенія.

Въ настоящее время осуществленіе этой мѣры встрѣчаетъ препятствіе въ срокахъ поставки подлежащихъ перевозкѣ матеріаловъ дороги, обусловленныхъ старыми договорами, сроки дѣйствія коихъ еще не истекли.

При возобновленіи договоровъ это неудобство будетъ въ значительной мѣрѣ устранено.

Планы хозяйственныхъ перевозокъ составляются для всѣхъ массовыхъ служебныхъ грузовъ.

Въ ряду ихъ первое мѣсто занимаетъ топливо: уголь и дрова.

Дрова доставляются въ опредѣленные пункты подрядчиками въ сроки, обусловленные договорами на поставку. Поэтому время перевозки дровъ находится въ зависимости отъ этихъ сроковъ и перевозка въ пункты потребленія поставленныхъ дровъ, обыкновенно, по расчету на годовой запасъ производится по планамъ, составляемымъ на мѣсяцъ впередъ.

Пріемка угля производится по мѣрѣ выработки его въ копяхъ на ст. Черемхово Сибирской ж. д. и разъѣздахъ № 37 и Черновскомъ Забайкальской ж. д. и развозка его по складамъ производится также по планамъ, составляемымъ на

нѣсколько мѣсяцевъ впередъ. Лѣсной строительный матеріалъ и шпалы развозятся по плану, составляемому для развозки этихъ матеріаловъ въ зависимости, съ одной стороны, отъ договоровъ на поставку, коими опредѣляются пункты и сроки поставки этихъ матеріаловъ, и съ другой стороны, въ зависимости отъ поступившихъ на эти матеріалы требованій, коими опредѣляются мѣста выгрузки матеріаловъ.

Магазинные запасы пріобрѣтаются заблаговременно и развозятся по складамъ равномѣрно въ теченіе всего года.

Развозка балласта начинается въ концѣ мая и производится въ теченіе іюня и іюля мѣсяцевъ, заканчиваясь иногда въ августѣ. Балластъ развозится изъ карьеровъ, имѣющихся на каждомъ участкѣ сл. пути за исключеніемъ 2-го и 16-го, которые обслуживаются карьерами сосѣднихъ участковъ.

Въ текущемъ году вывозка балласта приняла исключительно крупные размѣры, вслѣдствіе постройки 2-го пути.

Вывозка балласта производится по планамъ, выработаннымъ для всего лѣтняго сезона.

На основаніи этихъ плановъ составляются графики балластныхъ поѣздовъ и исчисляется потребность составовъ для каждаго карьера, измѣняющаяся въ предѣлахъ отъ одного до трехъ, въ зависимости отъ дальности возки и степени заполненія графика поѣздами.

Планъ корректируется еженедѣльными нарядами на перевозку балласта, которые заблаговременно высылаются нач. отдѣленій движенія нач. участковъ пути.

Кромѣ перевозки балласта, постройкою 2-го пути вызваны значительныя перевозки камня и другихъ строительныхъ матеріаловъ.

Эти перевозки имѣютъ временный характеръ и существеннаго вліянія на работу подвижного состава не оказываютъ.

Предсѣдатель задаетъ начальнику сл. движенія вопросъ, въ какой степени страдаетъ сл. движенія отъ перевозки грузовъ, предъявляемыхъ сл. пути и матеріальной.

П. И. Осташевъ сообщаетъ, что въ распредѣленіи хозяйственныхъ перевозокъ участвуютъ и представители сл. движенія, которыми и вносятся необходимые коррективы. Вообще, какихъ-либо внутреннихъ треній по этому поводу между службами не замѣчается.

Представитель сл. тяги указываетъ, что работы по улучшенію подвижного состава и ремонтъ его производятся планомѣрно въ крытыхъ помѣщеніяхъ, независимо отъ времени года. Ежегодный періодическій осмотръ и ремонтъ отопленія классныхъ вагоновъ производится лѣтомъ съ такимъ расчетомъ, чтобы

работы эти были закончены до наступленія зимняго холоднаго времени.

По вопросу 3

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

сообщается, что неудовольствія со стороны поставщиковъ—чрезвычайно рѣдки. Если поставщикъ не согласенъ съ постановленіями пріемочной комиссіи, назначается вторая въ иномъ составѣ.

По вопросу 4

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

В. Н. Коргуевъ сообщаетъ, что на 3 іюня въ сл. пути имѣлось не представленныхъ къ оплатѣ въ главную бухгалтерію квитанцій и счетовъ—66 шт.

Квитанціи на подвозку воды, ассенизаціонныя работы и на поставку конныхъ подводъ составляются ежемѣсячно числа 3-10 слѣдующаго мѣсяца послѣ производства работъ. Квитанціи на разныя строительныя и ремонтныя работы составляются по мѣрѣ производства работъ, но не чаще какъ два раза въ мѣсяцъ. Срокъ составленія такихъ квитанцій, со дня пріемки работъ, установленъ трехдневный, послѣ чего квитанціи представляются въ управленіе сл. пути.

Для производства уплатъ рядчикамъ денегъ существуетъ три способа, а именно:

1) Мелкимъ рядчикамъ за исправленіе инвентарныхъ и другихъ предметовъ и за разныя работы по счетамъ и квитанціямъ на сумму до 150 р. и за подвозку воды и ассенизаціонныя работы безъ ограниченія суммъ (приказъ нач. дороги отъ 13/III 1908 г. за № 117) причитающійся заработокъ выплачивается изъ операціоннаго аванса мѣстныхъ артельщиковъ.

2) Для ускоренія уплатъ рядчикамъ и поставщикамъ на сумму не свыше 1000 р. на каждое лицо и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ установлена выдача въ счетъ причитающихся имъ платежей 80% по телеграммамъ, при чемъ 80% исчисляется не отъ валовой суммы, а отъ суммы причитающейся къ выдачѣ рядчику на руки по производствѣ всѣхъ надлежащихъ удержаній съ него.

3) Путемъ представленія квитанцій управленіемъ сл. пути

для оплаты черезъ главную бухгалтерію при особыхъ описяхъ, на основаніи которыхъ главной бухгалтеріей выписываются ассигновки на Иркутское казначейство.

Уплата рядчикамъ денегъ производится въ слѣдующіе сроки:

а) Въ первомъ случаѣ, т. е., изъ аванса мѣстнаго артельщика—въ ближайшіе дни послѣ составленія документовъ, въ зависимости отъ мѣста нахожденія артельщика-плательщика.

б) Во второмъ случаѣ: уплата 80% въ счетъ причитающихся рядчикамъ платежей производится дней черезъ 7-15 со дня составленія квитанціи, каковой срокъ слагается такъ: подача телеграммы и составленіе сл. пути описи—2 дня; составленіе ассигновки въ главной бухгалтеріи—1 день, ревизія въ контролѣ—1 день, возвращеніе обревизованной ассигновки изъ контроля и полученіе денегъ артельщикомъ изъ казначейства—2 дня и, затѣмъ, отсылка денегъ на линію съ очереднымъ платежнымъ поѣздомъ, такихъ поѣздовъ бываетъ въ мѣсяцъ два, а именно: 8 и 17 числа.

84499

Въ экстренныхъ случаяхъ, съ разрѣшенія главнаго бухгалтера или его замѣстителя высылка на линію денегъ производится и не въ дни платежныхъ поѣздовъ.

Остальные 20% уплачиваются обычнымъ порядкомъ по провѣркѣ квитанціи въ сл. пути.

Н. А. Масловъ спрашиваетъ о порядкѣ уплаты 80%.

Нач. сл. пути сообщаетъ, что порядокъ этотъ слѣдующій.

1. По освидѣтельствованіи и пріемкѣ, въ присутствіи фактическаго контролера, работъ и по составленіи въ тотъ же день акта пріемки, а въ трехдневный срокъ—квитанціи, начальникъ уч. пути (или техникъ сл. тяги—по водоснабженію) даетъ телеграмму съ помѣткою „денежная“, слѣдующаго содержанія: „Иркутскъ, главному бухгалтеру, копія начальнику службы, главному контролеру, фактическому контролеру такому то. По произведенной (такого-то числа) пріемкѣ и составленной сего числа квитанціи (№ такой то) рядчику (такому то), производящему работы по подпискѣ (отъ такого-то числа), причитается за (такія то) работы (столько то) руб. и коп. Изъ этой суммы удержаній (столько то), къ выдачѣ (столько то). Уплатить 80% (столько то). При пріемкѣ присутствовалъ и квитанцію подписалъ контролеръ такой то, или контролеръ такой то о пріемкѣ былъ увѣдомленъ телеграммой номеръ такой то, но не присутствовалъ. Подпись (съ указаніемъ должности и № телеграммы)“.

При этомъ слѣдуетъ помнить, что по означеннымъ телеграммамъ должно быть уплачиваемо 80% не отъ валовой суммы квитанціи, а лишь отъ суммы, причитающейся рядчику на руки по производствѣ съ него всѣхъ удержаній.

Всѣ суммы въ телеграммѣ указываются прописью.

2. Уплаты 80% по телеграммамъ производятся лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда валовая сумма по каждой отдѣльной квитанціи не превышаетъ 3000 р. На суммы свыше 3000 р. квитанціи направляются къ платежу обычнымъ порядкомъ.

3. Воспрещается подавать телеграммы на уплату 80% по окончательнымъ квитанціямъ, кои надлежитъ оплачивать лишь по провѣркѣ и оформленіи ихъ службами.

4. Допускается включеніе въ одну телеграмму платежей нѣсколькимъ лицамъ.

5. По полученіи телеграммы, главная бухгалтерія составляетъ въ теченіе сутокъ прямую (экстренную) ассигновку на имя артельщика, выписывая лишь 80%-ныя выдачи, и заготовляетъ для передачи въ кассу при талонѣ ассигновки, справку съ указаніемъ, на какомъ участкѣ, кому, въ какой суммѣ и по какой квитанціи надлежитъ уплатить ассигнованныя деньги. Въ реестрахъ сихъ ассигновокъ главная бухгалтерія должна указывать, по какой службѣ производятся платежи.

6. Уплата денегъ на мѣстахъ производится артельщиками подъ расписки рядчиковъ, заготовляемымъ нач. участковъ (или техникомъ сл. тяги—по водоснабженію), съ обозначеніемъ въ распискахъ, въ счетъ какой квитанціи, по какой подпискѣ или договору, кому, какая сумма и когда уплачивается. Эти расписки артельщики доставляютъ въ главную кассу, которая, указавъ №№ ассигновокъ, препровождаетъ ихъ въ контроль.

7. Выписываемыя по ассигновкамъ 80%-ныя выдачи главная бухгалтерія относитъ на бухгалтерскій счетъ „Нераспредѣленныхъ расходовъ по счету 80%-ныхъ уплатъ подрядчикамъ“ и ликвидируетъ таковой суммами, удерживаемыми по ассигновкамъ при оплатѣ поступающихъ изъ службъ квитанцій.

8. Одновременно съ отправленіемъ ассигновки въ контроль, главная бухгалтерія посылаетъ въ подлежащую службу извѣщеніе о составленіи ассигновки, съ указаніемъ № ея, для про-

9. По выдачѣ платежей телеграммы (§ 1), квитанція неотлагательно представляется съ линіи въ управленіе подлежащей сл., съ указаніемъ на лицевой сторонѣ, за надлежащей подписью, даты и № телеграммы, по которой затребована 80%-ная выдача. Эту надпись надлежитъ дѣлать отчетливо, красными веденія платежа по книгамъ службы.
чернилами.

10. По провѣркѣ и надлежащемъ оформленіи квитанціи, выданные въ счетъ платежа 80% проводятся удержаніемъ съ таковая, установленнымъ порядкомъ, препровождается службою въ главную бухгалтерію на оплату въ полной суммѣ, при чемъ

указаніемъ № ассигновки и бухгалтерскаго счета, который надлежитъ кредитовать этимъ удержаніемъ (§ 7).

11. Платежи по телеграммамъ высылаются на линію 2 раза въ мѣсяцъ, а именно: съ платежными поѣздами 8 и 17 числа. Дабы къ этимъ срокамъ ассигновки могли быть проведены черезъ контроль, и деньги по нимъ могли быть получены изъ казначейства, необходимо, чтобы телеграммы на 80%-ныя выдачи поступали въ главную бухгалтерію не позже 3 и 12 числа мѣсяца; если же въ періоды времени отъ 3 до 8 и отъ 12 до 17 числа будутъ неприсутственные дни, то на соотвѣтственный же срокъ платежныя депеши должны поступать ранѣе вышеуказанныхъ чиселъ.

Въ экстренныхъ случаяхъ главному бухгалтеру или его замѣстителю предоставляется право разрѣшать высылку на линію денегъ и производство уплатъ не въ дни платежныхъ поѣздовъ.

12. Платежи по телеграммамъ могутъ производиться не иначе, какъ установленнымъ порядкомъ, т. е., или въ конторѣ должностного лица, подавшаго платежную телеграмму, или въ вагонѣ артельщика подъ надлежащей охраной и, въ обоихъ случаяхъ, въ присутствіи должностныхъ лицъ, обязанныхъ быть при уплатахъ и удостовѣрять таковыя своею подписью на документахъ.

13. 80% уплаты допускаются лишь по подпискамъ и договорамъ, копіи коихъ доставлены подлежащими службами въ контроль и главную бухгалтерію, въ виду чего службы, по полученіи платежныхъ телеграммъ, обязаны удостовѣряться въ посылкѣ копій подписокъ и договоровъ, дабы не было задержки въ ревизіи и исполненіи ассигновокъ.

Возвращаясь къ вопросу о срокахъ уплатъ денегъ рядчиками, В. Н. Коргуевъ докладываетъ:

в) Въ третьемъ случаѣ, т.-е., когда квитанціи представляются для оплаты черезъ главную кассу и платежъ назначенъ въ Иркутскѣ, уплата денегъ производится, въ среднемъ, черезъ мѣсяцъ со дня пріемки работъ, каковой срокъ слагается такъ: составленіе квитанціи и отсылка ея съ участка—4 дня, время нахожденія ея въ пути при слѣдованіи съ участка въ упр. сл. пути—5 дней, свѣрка въ сл. пути съ вѣдомостями единичныхъ цѣнъ, правильности отнесенія расходовъ на кредиты и провѣрка подсчетовъ и чертежей, когда таковые прилагаются къ квитанціямъ, и составленіе описей—8 дней, провѣрка и составленіе ассигновокъ въ главной бухгалтеріи—4—7 дней, ревизія въ контролѣ—3 дня, а такъ какъ дни полученія и отсылки не считаются, то, слѣдовательно, документы находятся въ контролѣ всего 5

дней; отсылка ассигновки въ казначейство и полученіе артельщикомъ денегъ—2 дня, а всего—30 дней.

Въ тѣхъ же случаяхъ, когда платежъ назначенъ на линіи, то срокъ уплаты денегъ увеличивается еще на 5—19 дней, такъ какъ платежные поѣзда, съ которыми отсылаются на линію деньги, отходятъ всего лишь два раза въ мѣсяцъ—8 и 17 числа.

Въ заключаемыхъ подпискахъ на подвозку воды и ассенизаціонныя работы обусловливается, что уплата денегъ за эти работы должна производиться не позже какъ въ теченіе мѣсяца со дня составленія и подписанія рядчикомъ квитанціи. Въ подпискахъ же на плотничныя, каменныя, малярныя, штукатурныя, стекольныя, земляныя, балластныя, кузнечныя, водопроводныя работы и конныя подводы срока уплаты денегъ не опредѣляется.

Вышеупомянутые сроки производства уплаты надо считать нормальными. Въ концѣ же года сроки эти значительно увеличиваются и уплата денегъ, производимая въ порядкѣ, указанномъ въ п. 3, задерживается до 2½ мѣс. Такое ненормальное положеніе объясняется тѣмъ, что къ концу года, вслѣдствіе окончанія строительнаго сезона, а также въ виду закрытія дѣйствія кредитовъ, бываетъ большой наплывъ квитанцій съ участковъ, а потому ограниченный штатъ служащихъ расчетнаго стола сл. пути при самой напряженной работѣ и вечернихъ занятіяхъ и при томъ усиливаемый на это время временными служащими, хотя и не въ такомъ количествѣ, какъ требуютъ того работы, все же не въ состояніи своевременно провѣрить и представить къ оплатѣ квитанціи, а потому таковыя задерживаются въ сл. пути до 1½ мѣсяцевъ сверхъ нормы.

Для учета поступающихъ на провѣрку въ сл. пути платежныхъ квитанцій ведется особая контрольная книга, въ которую ежедневно записываются всѣ поступившіе платежные документы, затѣмъ, по мѣрѣ провѣрки ихъ въ порядкѣ очереди и отсылки въ главную бухгалтерію, въ названной книгѣ дѣлаются соотвѣтствующія отмѣтки.

Кромѣ того, задержка платежей происходитъ отъ несогласованія контролемъ выписанныхъ къ уплатѣ рядчикомъ денегъ. Нормальный срокъ на представленіе объясненій контролю по условно согласованнымъ и не утвержденнымъ платежамъ, согласно приказу начальника дороги отъ 11 сент. 1910 г. за № 273, установленъ слѣдующій.

Выписка изъ ревизіоннаго замѣчанія контроля посылается въ службу немедленно, въ трехдневный срокъ она обязана составить объясненіе контролю и доставить въ главную бухгалтерію; послѣдняя препровождаетъ это объясненіе въ контроль не позже слѣдующаго за полученіемъ дня. Срокъ для обревизованія ассиг-

новокъ контролемъ установленъ въ 3 дня, не считая дней полученія и отправки ассигновки. Въ дѣйствительности же, бываютъ случаи и болѣе продолжительной задержки по неутвержденнымъ контролемъ суммамъ, вслѣдствіе того, что необходимыя данныя для отвѣта контролю по не утвержденнымъ платежамъ приходится запрашивать отъ нач. участковъ, каковое обстоятельство вызываетъ задержку въ уплатѣ не согласованныхъ контролемъ суммъ до одного мѣсяца и болѣе.

Бываютъ случаи, что контроль, несмотря на данное ему управленіемъ дороги объясненіе, все-таки не согласуетъ платежи, настаивая на своемъ мнѣніи,—въ такихъ случаяхъ дѣло представляется на рѣшеніе Управленія ж. д. и платежъ задерживается до разрѣшенія вопроса высшими инстанціями.

Описанный случай имѣлъ мѣсто съ платежомъ рядчику Кошаеву, которому уплата денегъ задержана болѣе одного года и деньги ему до сего времени еще не выплачены.

На 3 іюня 1911 г. числилось не выплаченныхъ платежей, вслѣдствіе несогласованія послѣднихъ контролемъ, на сумму всего 7188 р. 60 к. (по 22-мъ случаямъ).

Представитель сл. тяги сообщаетъ, что подрядчиковъ по сл. тяги въ данное время имѣется всего лишь одинъ, въ лицѣ правленія Попечительнаго Общества о Домѣ трудолюбія въ городѣ Иркутскѣ, исполняющаго подрядъ по чисткѣ и мытью вагоннаго бѣлья по подпискѣ отъ 1-го окт. 1910 г. срокомъ на одинъ годъ.

Оплата счетовъ этого правленія производится ежемѣсячно безъ задержекъ, въ установленные приказомъ нач. дороги отъ 1-го февр. 1908 г. за № 51 сроки.

Для учета и наблюденія за сроками прохожденія платежныхъ документовъ заведена въ управленіи сл. тяги, согласно указанному приказу, особая книга, куда и вносятся всѣ платежные документы, исключая документовъ дорогъ по конвенціоннымъ расчетомъ, учетъ коихъ ведется въ отд. статистики сл. тяги.

Къ подрядчикамъ сл. тяги можно въ сущности отнести также нижепоименованные заводы, исполнявшіе работы по договорамъ, заключеннымъ Управленіемъ ж. д. по ремонту паровозовъ Забайкальской ж. д.

Ремонтъ паровозовъ производится: 1) Краматорскимъ металлургическимъ обществомъ, 2) обществомъ судостроительныхъ, механическихъ и литейныхъ заводовъ въ Николаевѣ, 3) акціонернымъ обществомъ брянскаго рельсопрокатнаго, желѣзодѣлательнаго и механическаго завода, 4) обществомъ Путиловскихъ заводовъ, 5) акціонернымъ обществомъ ревельскаго судостроительнаго и механическаго завода, 6) товариществомъ Невскаго судостроительнаго и механическаго завода, 7) Харьковскимъ заводомъ русскаго паровозостроительнаго и механическаго обще-

кромѣ того, ремонтъ паровозовъ производился въ мастерскихъ Гартмана, 9) Коломенскимъ машиностроительнымъ заводомъ; ства, 8) Русскимъ обществомъ машиностроительныхъ заводовъ казенныхъ ж. д.: 1) Пермской, 2) Южныхъ, 3) Московско-Курской и Нижегородской..

Ремонтъ паровозовъ указанными заводами и дорогами законченъ. Расчеты производились по счетамъ правленій заводовъ и фактурамъ упр. д. по полученіи всѣхъ оправдательныхъ документовъ и по прибытіи изъ ремонта паровозовъ. Въ настоящее время расчеты остались не законченными съ заводами: Невскимъ, Ревельскимъ, Харьковскимъ, Путиловскимъ, Краматорскимъ и Брянскимъ, а также съ Московско-Курской и Нижегородской и Южными дорогами, заключающіеся въ выдачѣ 10% стоимости ремонта нѣкоторыхъ паровозовъ и не доплаченныхъ суммахъ за сопровожденіе и смазку паровозовъ и, кромѣ того, не произведенъ расчетъ съ дорогами, принимавшими участіе въ перевозкахъ паровозовъ на заводы и дороги и обратно. Расчеты пріостановлены въ концѣ 1909 г. за непереводомъ Управленіемъ ж. д. денегъ на ликвидацію этихъ расчетовъ за счетъ суммъ, заявленныхъ въ кредиторскіе списки дороги 1908 г. по спеціальнымъ кредитамъ.

Что же касается поставщиковъ, исполняющихъ поставки матеріаловъ, частей и разныхъ предметовъ по заказамъ сл. тяги, то расчеты съ таковыми производитъ матеріальная сл., куда своевременно передаются всѣ документы и необходимыя свѣдѣнія, и которая слѣдитъ за прохожденіемъ платежныхъ документовъ.

Нач. матеріальной сл. Н. Н. Первакъ, указывая на то, что своевременная уплата денегъ поставщикамъ за поставленные матеріалы и предметы, значительно удешевляетъ стоимость матеріаловъ, докладываетъ, что матеріальная сл. принимаетъ всѣ мѣры къ тому, чтобы не задерживать представленіе платежныхъ документовъ на оплату въ главную бухгалтерію, а потому для этой цѣли службою ведутся книги и тетради движенія счетовъ, послѣднія постоянно просматриваются и каждый мѣсяцъ докладываются для просмотра нач. дороги.

Не оплаченныхъ счетовъ по матеріальной сл. имѣется на 1-е іюня 1911 г.—156.

Пунктомъ 9 условій заказовъ и пунктомъ 6 условій договоровъ опредѣленъ 6-тинедѣльный срокъ уплаты денегъ, считая со дня пріемки матеріаловъ и утвержденія совѣтомъ упр. дороги, по день отсылки ассигновки въ казначейство. Этотъ срокъ рѣдко превышается.

Причины задержекъ въ оплатѣ счетовъ бываютъ въ тѣхъ случаяхъ, когда поставленные предметы или матеріалы не вполнѣ отвѣчаютъ условіямъ договоровъ или заказовъ, что вызываетъ запросы поставщикамъ о согласіи на скидку на предметы или

матеріалы, которые по опредѣленію пріемочной комиссіи не вполнѣ удовлетворяютъ техническимъ условіямъ договоровъ и заказовъ. . .

Расчеты съ поставщиками за прежнее время и счета съ 1902 г. по 1908 г. не урегулированы. Всего претензій имѣется на сумму 855.067 р. 16 к. Ликвидированіе сихъ расчетовъ идетъ крайне медленно по слѣдующимъ причинамъ: за прежнее время въ матеріальной сл. личныхъ счетовъ поставщиковъ не велось, дѣлъ по каждому изъ нихъ также не оказалось, нѣтъ и архива, почему по полученіи отъ того или другого поставщика или подрядчика претензіи необходимо обращаться прежде всего въ главную бухгалтерію за справками, когда и при каковой ассигновкѣ было направлено обязательство въ контроль.

Ознакомившись въ контролѣ съ обязательствомъ, установивши, что предметы, согласно этому обязательству, въ склады дороги поступили, платежи были составлены, контролемъ утверждены, окончательный расчетъ выданъ и возраженіе на окончательный расчетъ поступило во время, возможно приступить къ разсмотрѣнію заявленной претензіи.

Почти весь матеріалъ можно достать только въ контролѣ, поэтому разсматривать претензіи приходится, не имѣя подъ рукою положительно никакихъ данныхъ, что влечетъ непроизводительную трату массы времени на отысканіе его.

Кромѣ сего, благодаря тѣмъ же обстоятельствамъ, т. е. отсутствію личныхъ счетовъ и дѣлъ и отсутствію архива, нельзя поручиться за то, что перечень претензій, предъявленныхъ къ дорогѣ разными лицами и мѣстами, исчерпываетъ собою всѣ претензіи, такъ какъ послѣднія становятся для дороги извѣстными послѣ заявленія о таковыхъ претендателями. Съ своей стороны, упр. дороги принимало и принимаетъ мѣры къ выясненію размѣра претензій, для каковой цѣли въ Губернскихъ Вѣдомостяхъ сдѣлано объявленіе съ обращеніемъ къ поставщикамъ и подрядчикамъ предъявить свои претензіи не позже 1-го авг. 1911 г. Извѣстнымъ же упр. дороги фирмамъ и заводамъ, а равно и всѣмъ дорогамъ, имѣющимъ какія-либо претензіи къ Забайкальской ж. д., посланы письменныя просьбы прислать счета.

Уплата рядчикамъ и артелямъ рабочихъ денегъ за произведенныя ими хозяйственныя работы по матеріальной сл. производится слѣдующимъ образомъ:

Каждаго 3—8 числа мѣсяца слѣдующаго за мѣсяцемъ выполненія работъ—рядчики и артели рабочихъ предъявляютъ мѣстнымъ линейнымъ ревизорамъ матеріальной сл. счета на исполненныя работы. По провѣркѣ этихъ счетовъ, ревизоры телеграфируютъ нач. мат. сл., въ копіи главному бухгалтеру, главному контролеру и мѣстному фактическому контролеру, о суммахъ,

подлежащихъ уплатѣ и удержанію. Упр. мат. сл. всѣ эти депеши, записавъ ихъ въ особый реестръ, направляетъ въ главную бухгалтерію не позже трехъ дней со дня полученія при описяхъ. Главная бухгалтерія составляетъ ассигновки на указанныя въ описяхъ сумы и, по утвержденіи ассигновокъ контролемъ, вручаетъ означенныя въ депешахъ суммы артельщику-плательщику, который выѣзжаетъ на линію и производитъ уплаты рядчикамъ и артелямъ рабочихъ подъ расписку на подлинныхъ счетахъ, которые отбираетъ и сдаетъ въ главную кассу.

Матеріальная же сл., отправивъ платежныя депеши въ главную бухгалтерію, ожидаетъ отъ ревизоровъ копій счетовъ, съ оправдательными къ нимъ документами, по полученіи коихъ провѣряетъ ихъ, выясняетъ сумму, подлежащую уплатѣ и, установивъ переплаты или недоплаты, заноситъ ихъ въ особую наблюдательную тетрадь, составляетъ квитанціи на выплаченныя артельщиками-плательщиками суммы, а затѣмъ, квитанціи съ относящимися къ нимъ подлинными документами, направляетъ въ главную бухгалтерію на предметъ досылки въ контроль для приложенія къ ассигновкамъ.

Суммы переплатъ или недоплатъ регулируются въ слѣдующемъ платежномъ мѣсяцѣ и, такимъ образомъ, задержекъ въ уплатѣ денегъ за произведенныя хозяйственныя работы не наблюдается.

Наглядный порядокъ прохожденія уплатъ за хозяйственныя работы изложенъ въ слѣдующей вѣдомости. (См. стр. 25).

Предсѣдатель предлагаетъ высказаться по разсматриваемому вопросу главному бухгалтеру.

Главный бухгалтеръ докладываетъ, что платежные документы поступаютъ въ главную бухгалтерію отъ службы при описяхъ, которыя провѣряются и составленныя по нимъ ассигновки не позже какъ въ трехдневный-пятидневный срокъ препровождаются на ревизію въ контроль. По полученіи ассигновокъ обратно (въ трехндевный-десятидневный срокъ), утвержденная окончательно посылаются въ тотъ же день въ казначейство, а талоны съ утра слѣдующаго дня выдаются кредиторамъ. Суммы по сборнымъ ассигновкамъ, подлежащія выплатѣ на линіи, отправляются съ ближайшимъ платежнымъ поѣздомъ, отходящимъ изъ Иркутска два раза въ мѣсяцъ 8 и 17 числа. Въ экстренныхъ случаяхъ деньги высылаются на линію въ любой день съ артельщиками, отъѣзжающими ежедневно изъ Иркутска для сбора выручки. Объ ассигновкахъ, утвержденныхъ условно и неутвержденныхъ, службамъ немедленно посылаются выписки. Въ зависимости отъ поступающихъ по этимъ выпискамъ (не позже 3 дней) отвѣтовъ, условно утвержденныя ассигновки—или направляются къ оплатѣ, или посылаются въ контроль при разъяснительныхъ

СВѢДѢНІЯ

о ходѣ платежей въ столѣ по учету хозяйственныхъ работъ матеріальной сл. за мартъ 1911 г.

Время поступленія платежныхъ депешъ.		Время составленія платежныхъ документовъ.	Время препровожденія описей въ главную бухгалтерію.	Время поступленія копій счетовъ.		Время составленія квитанцій по копіямъ счетовъ и препровожденія въ главную бухгалтерію.	Примѣчаніе.
Когда должны поступать.	Поступили.			Должны поступить.	Поступили.		
1—9 апрѣля.	23 марта 24 „ 5 апрѣля 6 „ 13 „ 16 „ 18 „ 19 „ 20 „ 25 „ 26 „ 27 „ 7 мая	По полученіи въ трехдневный срокъ.	Въ тотъ же трехдневный срокъ.	Къ 10-му апрѣля.	Съ 17-го по 25-е апрѣля (Нѣсколько счетовъ поступило 11 мая).	Составляются вслѣдъ по полученіи документовъ. Препровождены въ главн. бухгалт. при отношеніи отъ 27 мая.	Причины поздняго поступленія счетовъ объясняются тѣмъ обстоятельствомъ, что рядчики представляютъ ихъ ревизорамъ.

отношеніяхъ на вторичное заключеніе. Не утвержденныя ассигновки, по предложенію службъ, или направляются также на вторичное заключеніе, или уничтожаются. Въ среднемъ, задержка въ уплатѣ денегъ по условно утвержденнымъ и не утвержденнымъ ассигновкамъ достигаетъ 1—4 недѣль, въ зависимости отъ того, можетъ ли служба дать непосредственно отвѣтъ по ревизіонному заключенію контроля, или необходимо затребовать съ линіи дополнительныя свѣдѣнія.

Согласно § 36 Положенія о главной бухгалтеріи, могутъ быть составляемы сборныя ассигновки для производства уплатъ поставщикамъ и подрядчикамъ дороги на каждое отдѣльное лицо и въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ на сумму не свыше 1000 р. Въ виду сего, при необходимости уплаты общей суммы, приходится составлять на имя каждаго контрагента именную ассигновку, заставляя за полученіемъ денегъ пріѣзжать или въ Иркутскъ, или, при высылкѣ денегъ почтой и переводомъ, въ ближайшій городъ, что связано для контрагентовъ съ расходами и съ потерей времени. Было бы необходимо предоставить управленію дороги право составлять сборныя ассигновки для уплаты поставщикамъ и подрядчикамъ суммъ до 5.000 руб. въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, что не представляетъ никакого риска, такъ какъ, съ одной стороны уплата производится въ конторахъ подлежащихъ начальствующихъ лицъ на линіи въ присутствіи послѣднихъ (что ими подписью на документахъ удостовѣряется), а съ другой—артель, обслуживающая дорогу, отвѣчаетъ за правильность выплаты денегъ ея членами на любую сумму.

Помощникъ начальника дороги вполнѣ раздѣляетъ это пожеланіе.

Большинство подрядчиковъ—мелкіе рядчики, обыкновенно сами работающіе вмѣстѣ со своими рабочими. Заставлять ихъ ѣздить въ Иркутскъ, значитъ вводить ихъ въ крупныя для нихъ затраты и временемъ и деньгами, и порядокъ въ работѣ страдаетъ въ отсутствіе хозяина. Само собой разумѣется, что это учитывается подрядчиками и поднимаетъ стоимость работъ.

Завѣдывающій производствомъ работъ по сооруженію второго пути сообщаетъ, что при производствѣ работъ часто является настоятельная необходимость производить работы единоличными силами сдѣльщика или небольшими артелями рабочихъ, иногда въ избыткѣ предлагающихъ свои услуги при полномъ отсутствіи рядчиковъ и подрядчиковъ, а также и въ случаѣ заявленіе этими послѣдними высокихъ единичныхъ цѣнъ.—Для возможности использовать эту наличную свободную рабочую силу является безусловно необходимымъ предоставить мѣстнымъ нач. участковъ или производителямъ работъ право сдавать таковыя

работы по единичнымъ цѣнамъ не свыше установленныхъ максимальныхъ цѣнъ для даннаго участка, не доводя о семъ совѣту и не ожидая утвержденія начальника дороги, а лишь представлять ему для свѣдѣнія.

Настоятельная необходимость такого порядка вытекаетъ изъ нижеслѣдующаго: нынѣ безъ наличія утвержденной совѣтомъ подписки или заказа оплата работъ произведена быть не можетъ. Полученіе на линіи извѣщенія объ утвержденіи представленныхъ подписокъ можетъ быть получено въ лучшемъ случаѣ не ранѣе двухъ недѣль со дня заключенія условія съ рабочими, а именно:

1) доставленіе подписки на утвержденіе въ Управленіе въ среднемъ . . . . . 3 дня,
2) провѣрка цѣнъ и правильности составленія подписки . . . . . 1 „
3) составленіе докладовъ въ совѣтъ (хотя бы и по трафарету) и отобраніе надлежащихъ подписокъ и представленіе въ совѣтское дѣлопроизводство . . . . . 2 „
4) разсмотрѣніе доклада въ контролѣ и член. отъ М. Ф., если въ томъ числѣ не встрѣчается праздниковъ . . . . . 3 „
5) разсмотрѣніе въ совѣтѣ (засѣданія два раза въ недѣлю) . . . . . 3 „
6) полученіе линіей извѣщенія . . . . . 3 „

Итого . . . . . 15 дней.

(если при этомъ не встрѣчается необходимости исправленія и добавленія по требованіямъ совѣта).

Такимъ образомъ, къ работамъ можно будетъ приступить не ранѣе 15 дней, между тѣмъ ни артель, ни единоличные сдѣльщики, не въ состояніи ожидать работы и могутъ производить таковую лишь при условіи немедленнаго приступа къ ней и при условіи уплаты заработныхъ денегъ, хотя бы два раза въ недѣлю по счетамъ.

Наблюденіе за правильностью оплаты производится главной строительной конторой веденіемъ журнала документовъ, направляемыхъ къ оплатѣ.

Представитель сл. движенія сообщаетъ, что съ 1908 г. (приказъ по дорогѣ отъ 23-го мая 1908 г. за № 200) введенъ хозяйственный способъ производства товаро-станціонныхъ работъ, деньги за которыя уплачиваются изъ станціонныхъ выручекъ безъ всякой задержки. Съ 1901 по 1906 г. включительно товаростанціонныя работы производились подрядчикомъ Швецъ, кото-

рому также платили изъ станціонныхъ выручекъ безъ задержекъ, однако окончательныхъ расчетовъ своевременно не составлялось до декабря 1910 г., когда составленные, наконецъ, расчеты были препровождены въ контроль (12 и 26 янв. 1911 г. за №№ 1565/650 и 2433/1932), гдѣ они и задерживаются ревизіей.

По вопросу 5

5. При установленіи техническихъ условій и требованій на поставки и работы вообще, и въ особенности на поставки массовыя: топливо, шпалы, рельсы, скрѣпленія, подвижной составъ и его запасныя части, не примѣняется ли излишней строгости и односторонности? обращается ли вниманіе не только на соображенія спеціально техническія, но и на соображенія хозяйственныя?

А. Н. Тихомировъ сообщаетъ, что при составленіи техническихъ условій на поставку и работы, по мѣрѣ возможности, исключаются всѣ общія выраженія, не дающія опредѣленнаго представленія о предъявляемыхъ требованіяхъ. Исключаются встрѣчающіяся иногда излишнія строгости, примѣненіе коихъ не вызывается условіемъ прочности работъ или доброкачественности матеріаловъ, при выработкѣ нормальныхъ размѣровъ, предметовъ поставокъ—принимаются въ соображеніе размѣры матеріаловъ, изъ которыхъ изготовляются поставляемые предметы (какъ то: брусья, доски, шпалы и т. д.); принимаются въ соображеніе общепринятые въ краѣ, но встрѣчающіеся въ большинствѣ другихъ мѣстъ нормальные размѣры матеріаловъ (напр. кирпичъ).

Вообще принимаются во вниманіе мѣстныя особенности какъ климата, такъ и рынка, дабы тѣмъ самымъ дать возможность поставщикамъ и подрядчикамъ заявить наинизшія цѣны.

Что касается шпалъ, то большая часть ихъ представляетъ собою продуктъ лѣсной дачи, находящейся во владѣніи Забайкальской ж. д. и разрабатываемой хозяйственнымъ способомъ.

Дача занимаетъ площадь около 40.000 десятинъ, эксплоатируемая площадь лѣса занимаетъ, въ общемъ, около 200 десятинъ. Оборотъ древосмѣна принятъ въ 100 лѣтъ.

Н. А. Масловъ спрашиваетъ о числѣ лѣсопильныхъ заводовъ.

Сообщается, что лѣсопильныхъ заводовъ—5; 3 собственныхъ и 2 арендуемыхъ.

Предсѣдатель спрашиваетъ о цѣнѣ шпалъ.

Помощникъ начальника дороги докладываетъ, что до хозяйственныхъ поставокъ шпала обходилась копѣекъ въ 70, теперь совсѣми накладными расходами, цѣна шпалы—40 коп., franco 55-й разъѣздъ.

Предсѣдатель замѣчаетъ, что разница въ (70 к.—40 к.) отнюдь не можетъ служить показателемъ выгодности хозяйствен-

ной выработки шпалъ, потому что въ стоимость 40 коп. входятъ лишь накладные расходы, и не входитъ стоимость самой древесной массы шпалъ, тогда какъ въ 70 коп. заключается все.

Инженеръ Колодяжный вноситъ поправку: въ сумму 40 к. отчасти входитъ и стоимость древесной массы, потому что часть шпалъ поступаетъ съ арендуемыхъ участковъ, гдѣ дорога платитъ попенныя.

Представитель сл. тяги дополняетъ доложенное слѣдующимъ:

Техническія условія на топливо вырабатывались въ особомъ совѣщаніи при участіи представителей всѣхъ копей, расположенныхъ въ предѣлахъ Забайкальской ж. д. и Черемховскаго раіона Сибирской дороги.

Выработанныя службами техническія условія разсматриваются и утверждаются мѣстнымъ совѣтомъ дороги.

Пріемка матеріаловъ по выработаннымъ техническимъ условіямъ производится дорогою сравнительно въ недавнее время, почему вопросъ о нормальныхъ техническихъ условіяхъ составляетъ заботу управленія дороги, которое продолжаетъ работы въ этомъ направленіи при участіи мѣстной лабораторіи.

По свидѣтельству Н. Н. Первака, техническія условія на поставку разныхъ матеріаловъ составляются службами-потребительницами, по соображеніямъ не только техническимъ, но и хозяйственнымъ. Техническія условія утверждаются совѣтомъ и, кромѣ того, при составленіи ихъ принимаются во вниманіе заявленія конкурентовъ, въ соотвѣтствіи съ которыми они перерабатываются. Какъ на примѣръ, можно указать на техническія условія на лѣсные матеріалы: до 1910 г. были одни техническія условія на дрова и лѣсные матеріалы вообще, и со стороны поставщиковъ не встрѣчалось недоразумѣній при исполненіи поставокъ, такъ какъ, благодаря громаднымъ лѣснымъ площадямъ Забайкалья, съ одной стороны, и невысокой попенной платѣ—съ другой, матеріалы эти пріобрѣтались для нуждъ дороги по сравнительно недорогимъ цѣнамъ. Съ 1910 г. послѣ введенія новыхъ правилъ отпуска лѣса, когда выборочная система была оставлена и перешла къ дѣлянамъ, при чемъ попенная плата значительно увеличилась, техническія условія оказались для рынка тяжелыми, почему въ нихъ сдѣланы соотвѣтствующія измѣненія безъ ущерба для дѣла.

По вопросу 6

6. Какими мѣрами обезпечивает-

начальникъ мат. сл. Н. Н. Первакъ, сообщаетъ, что до перваго февраля 1909 г. погрузочно-выгрузочныя работы въ скла-

ся правильное установленіе: расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расходованія топлива, нормъ премій за экономный ремонтъ или вообще за сбереженіе въ расходахъ за нагрузку и выгрузку, за успѣшное составленіе поѣздовъ, за пробѣгъ поѣзда и др.? Списокъ установленныхъ на дорогѣ премій.

дахъ матеріальной сл. на всѣхъ участкахъ дороги, производились подрядным способомъ, съ перваго же февраля эти работы производятся хозяйственнымъ способомъ, порядкомъ, опредѣленнымъ особой временной инструкціей. За ненормальныя цѣны для этихъ работъ, согласно журнальному постановленію Ком. Упр. ж. д. отъ 10/11—1900 г. за № 255/1614, приняты цѣны подрядчика, уменьшенныя на 12% [1]). Максимальныя же цѣны для каждаго въ отдѣльности склада, вслѣдствіе новизны дѣла по исполненію работъ хозяйственнымъ способомъ для 1909 и 1910 г.г. были опредѣлены путемъ увеличенія дѣйствительныхъ цѣнъ на опредѣленный процентъ. Дѣйствительныя же цѣны въ 1909 и 1910 г.г. были установлены путемъ выясненія цѣнъ на эти работы по каждому складу на мѣстахъ особой комиссіей въ составѣ: ревизора матеріальной сл. и смотрителя склада, при участіи представителя Государственнаго Контроля. Съ 1909 г. работы производятся хозяйственнымъ способомъ по наинизшимъ цѣнамъ, заявленнымъ мелкими рядчиками и артелями рабочихъ, при указанномъ выясненіи цѣнъ передъ началомъ работъ.

Результаты погрузочно-выгрузочныхъ работъ хозяйственнымъ способомъ за 1909 и 1910 г.г. и первую четверть 1911 г. выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

За 1909 годъ.

Произведено работъ по нормальнымъ цѣнамъ на сумму	377.031 р. 15 к.
Въ дѣйствительности за эти работы уплачено	296.851 „ 50 „
Израсходовано на содержаніе администраціи	16.966 „ 39 „
Получилось сбереженій	62.213 „ 24 „
Въ резервный фондъ отчислено	6.321 „ 32 „
Въ доходъ казны	12.516 „ 22 „
Выдано въ премію служащимъ	44.375 „ 70 „

За 1910 годъ.

Произведено работъ по нормальнымъ цѣнамъ на сумму	267.498 р. 51 к.
Въ дѣйствительности за эти работы уплачено	207.632 „ 66 „
Израсходовано на содержаніе администраціи	12.037 „ 43 „

[1]) При разсмотрѣніи смѣты Забайкальской ж. д. на 1911 г. Комиссія при Упр. ж. д. журналомъ отъ 4—15 мая 1910 г. предложила нормальныя цѣны на нѣкоторыя работы, производимыя хозяйственнымъ способомъ, уменьшить еще на 5%.

Получилось сбереженій	47.828 р. 42 к.
Въ запасный фондъ отчислено	4.782 „ 84 „
Въ доходъ казны	9.470 „ 02 „
Подлежитъ къ выдачѣ преміи	33.575 „ 56 „

За 1911 годъ (первая четверть).

Произведено работъ по нормальнымъ цѣнамъ на сумму	76.160 р. 78 к.
Въ дѣйствительности за эти работы уплачено.	66.677 „ 70 „
Израсходовано на содержаніе администраціи	1.841 „ 25 „

Нач. сл. пути докладываетъ слѣдующее: для обезпеченія правильности установленія расцѣнокъ на производство работъ управленіе дороги, въ виду исключительности положенія Забайкальской дороги, не имѣющей въ обслуживаемомъ ею раіонѣ ни мѣстныхъ мастерскихъ и рабочихъ, ни матеріаловъ мѣстнаго производства, пережившей за короткое время своего существованія цѣлый рядъ экономическихъ потрясеній, обусловленныхъ войнами Китайско-Японской, Русской-Японской, волненіями освободительнаго движенія 1905—1906 г., имѣвшихъ слѣдствіемъ значительное колебаніе цѣнъ какъ на работы, такъ и на матеріалы, не спѣшило изданіемъ цѣнника на работы, который зафиксировалъ бы эти цѣны на продолжительное время. Управленіе дороги до 1911 г., руководствуясь опытомъ предшествовавшихъ лѣтъ и примѣнительно къ спросу и предложенію рабочихъ рукъ на дорогѣ, вырабатывало ежегодно максимальныя единичныя цѣны на всякаго рода работы, каковыя цѣны, согласно § 57 временной инструкціи мѣстнымъ управленіемъ каз. ж. д., утверждались затѣмъ нач. дороги и одновременно съ объявленіемъ къ руководству, сообщались членамъ совѣта упр. дороги отъ постороннихъ вѣдомствъ.

На основаніи установленныхъ на годъ максимальныхъ цѣнъ передъ началомъ даннаго рабочаго періода, начальниками уч. сл. пути, производилось выясненіе цѣнъ на мѣстахъ порядкомъ, изложеннымъ въ приказѣ по дорогѣ отъ 15-го января 1909 г. за № 15

По выяснившимся цѣнамъ заключались подписки съ рядчиками. Послѣдніе, конкурируя между собою, всегда дѣлали скидку съ утвержденныхъ максимальныхъ единичныхъ цѣнъ, опредѣляя ее въ %. Сдача работъ по цѣнамъ, превышавшимъ максимальныя, совершенно не допускалась.

Ежегодно, корректируя такимъ образомъ единичныя цѣны въ сторону пониженія, упр. дороги къ 1910 г. имѣло уже данныя

считать возможнымъ приступить къ составленію и изданію вѣдомостей предѣльныхъ единичныхъ цѣнъ на работы на болѣе продолжительное время, снабдивъ эти вѣдомости указаніями для правильнаго расходованія матеріаловъ. Вѣдомости эти изданы на слѣдующаго рода работы: земляныя, балластныя, пластичныя и столярныя, каменныя, тоннельныя, печныя, штукатурныя, малярныя, кровельныя и кузнечныя.

Порядокъ сдачи работъ и выясненія цѣнъ на каждый годъ сохраняется въ прежнемъ видѣ, такъ что оставляется полная возможность дальнѣйшаго корректированія цѣнъ для переизданія, въ случаѣ надобности, цѣнника.

Нормы расходованія топлива для отопленія зданій устанавливаются приказами по дорогѣ и періодически корректируются по соображенію съ дѣйствительными расходами.

Премированіе работъ могло бы оказать существенное вліяніе на правильность отнесенія расходовъ подотчетными лицами на подлежащіе источники и экономное расходованіе кредитовъ, и, слѣдовательно, способствовало бы правильному установленію расцѣнокъ на работы и нормъ расходованія матеріаловъ.

Несмотря на то, что всѣ безъ исключенія строительныя и ремонтныя работы по сл. пути производятся исключительно хозяйственнымъ способомъ, премированія ихъ не установлено.

Управленіе дороги, сознавая огромное значеніе производства работъ хозяйственнымъ способомъ и премированія ихъ, предпринимало въ этомъ отношеніи надлежащіе шаги (представл. въ Упр. ж. д. отъ 10-го декабря 1908 г. за № 23670 и 28 сентября 1909 г. за № 24508), но до сего времени вопросъ этотъ не получилъ еще благопріятнаго разрѣшенія въ высшихъ инстанціяхъ М. П. С.

Завѣдывающій постройкой второго пути дополняетъ доложенное слѣдующимъ:

Расцѣнки на производство работъ составляются примѣнительно къ вѣдомостямъ единичныхъ цѣнъ, выработаннымъ при заключеніи договоровъ съ подрядчиками и поставщиками и подписокъ съ рядчиками. Заключеніе же самыхъ договоровъ и подписокъ производится путемъ вызова конкуренціи; если же наинизшія, заявленныя на таковой конкуренціи цѣны признаются преувеличенными, въ силу чего конкуренція объявлена не состоявшеюся, то Главной Строительной Конторой вырабатываются для каждаго отдѣльнаго случая единичныя цѣны, по коимъ и предлагается желающимъ заключить договоръ или подписку. Договоръ и подписка представляются далѣе на утвержденіе Совѣта. Предлагаемыя же поставщикамъ, подрядчикамъ и рядчикамъ цѣны вырабатываются въ соотвѣтствіи съ максимальными цѣнами,

устанавливаемыми ежегодно нач. дороги, согласно § 26 инструкціи, а также и цѣнами, по которымъ производились аналогичныя работы въ предыдущіе годы эксплоатаціей Забайкальской ж. д.

Представитель сл. тяги сообщаетъ, что расцѣнки работъ по ремонту подвижного состава въ мастерскихъ и при депо, установлены на основаніи результатовъ, полученныхъ по работамъ при сдѣльныхъ цѣнахъ предшествующихъ лѣтъ и по сравненію съ расцѣнками тѣхъ же работъ на другихъ дорогахъ. Ежегодно составляются своды результатовъ работъ по принятымъ расцѣнкамъ съ указаніемъ полученнаго % прибыли мастеровыми, и, въ зависимости отъ выяснившихся результатовъ, расцѣнки на слѣдующій годъ соотвѣтственно измѣняются.

Правильное установленіе нормъ топлива обезпечивается дѣйствительными результатами расходованія того или иного рода топлива, получаемыми по періодамъ года, тяговымъ участкамъ и типамъ паровозовъ и провѣркой расхода опытными поѣздками съ соотвѣтствующими поѣздами на каждомъ тяговомъ участкѣ.

Преміи за ремонтъ подвижного состава еще не введены. Проектъ премировки разработанъ примѣнительно къ даннымъ другихъ дорогъ, сообразно съ мѣстными условіями.

По сл. тяги установлены слѣдующія преміи:

1) за сбереженіе расходовъ по отопленію паровозовъ;
2) за сбереженіе расходовъ по смазкѣ паровозовъ;
3) за сбереженіе расходовъ по смазкѣ вагоновъ;
4) за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ;
5) по освѣщенію вагоновъ;

Начальникъ движенія сообщаетъ, что по его службѣ имѣются слѣдующія преміи:

1) товаро-станціонныя работы;
2) сбереженіе задѣйствованныхъ пломбъ;
3) за обнаруженіе вагоновъ, перешедшихъ безъ записи на другія дороги;
4) за обнаруженіе излишка вѣса и неправильнаго наименованія груза.

Нормы платы за производство товаро-станціонныхъ работъ вырабатываются особыми комиссіями при участіи начальниковъ станцій и чиновъ фактическаго контроля на основаніи существующихъ на данной станціи среднихъ цѣнъ на рабочія руки.

Премія за товаро-станціонныя работы распредѣляется на точномъ основаніи вр. нормальнаго положенія о хозяйственномъ способѣ производства сихъ работъ, утвержденнаго по журналу комитета управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 20/V—1910 г. за № 1587, соотвѣтственно количеству дѣйствительно исполненныхъ на каждой станціи работъ.

О количествѣ исполненныхъ работъ станціями представля-

ются ежемѣсячные отчеты, провѣряемые въ товар. отдѣлѣ сл. движенія по вагоннымъ листамъ и актамъ и свѣряемые также съ данными сл. сборовъ.

По вопросу 7.

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

въ дополненіе къ доложенному по предыдущимъ вопросамъ и разъясняющему данный, сообщается, что ни одинъ договоръ не заключается безъ участія въ выработкѣ его юрисконсульта дороги и интересы ея гарантируются каждымъ документомъ въ достаточной степени.

Вообще за послѣдніе 2 года недоразумѣній съ поставщиками по исполненію договоровъ не было.

По вопросу 8.

8. Какія мѣры принимаются противъ злоупотребленій разнаго рода, какъ напримѣръ, противъ безплатной перевозки пассажировъ, товаровъ, разныхъ хищеній и т. п?

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что для предупрежденія хищенія матеріаловъ, выдаваемыхъ для производства работъ въ главныхъ мастерскихъ и малыхъ мастерскихъ при депо, установленъ въ помѣщеніяхъ для работъ, въ проходныхъ будкахъ и у входныхъ калитокъ надзоръ черезъ табельщиковъ и сторожей.

Находящіеся въ запасѣ паровозы размѣщены на путяхъ около депо для возможности наилучшаго за ними наблюденія дежурныхъ сторожей и стражниковъ; части механизмовъ и арматура съ каждаго паровоза сняты, упакованы въ ящики и помѣщены въ паровозныхъ будкахъ, которыя наглухо зашиты досками.

Запасные и резервные пассажирскіе вагоны также размѣщаются на опредѣленныхъ путяхъ, удобныхъ для наблюденія за

ними стражниковъ, дежурныхъ сторожей и осмотрщиковъ вагоновъ.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что общими мѣрами борьбы съ безплатнымъ проѣздомъ являются возможно болѣе тщательный подборъ служащихъ, чего, за мизерностью окладовъ достигнуть не удается, и суровыя репрессіи по отношенію къ уличеннымъ кондукторамъ.

Введена строгая ревизія всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ между Иркутскомъ и Байкаломъ. Контролеръ выбиваетъ на всѣхъ билетахъ особыя литеры; одно отсутствіе на билетѣ такой литеры, обнаруженное послѣдующей ревизіей Байкаломъ, указываетъ на подозрительность билета.

Далѣе наблюденіе усиливается внезапными ревизіями поѣздовъ командируемыми агентами управленія, неизвѣстными на линіи.

Наконецъ, въ лѣтнее время штатъ контролеровъ усиливается временно приглашаемыми студентами. Что касается до ревизій грузовыхъ перевозокъ, то для этой цѣли введена перевѣска всѣхъ грузовъ, проходящихъ черезъ станцію Иннокентьевскую.

Огражденіе складочныхъ мѣстъ и товарныхъ дворовъ высокими заборами сказалось сильнымъ уменьшеніемъ размѣровъ хищеній.

Главный Контролеръ отмѣчаетъ сравнительно малый процентъ безплатныхъ пассажировъ: фактическіе контролеры при ревизіи поѣздовъ, ловятъ обыкновенно не болѣе 1-2 зайцевъ.

Н. А. Масловъ спрашиваетъ, сколько получаютъ ревизоры за каждую ревизію поѣзда.

Нач. сл. движенія сообщаетъ, что плата за ревизію назначена въ 1 рубль.

По вопросу 9.

9. Какія мѣры принимаются къ охранѣ интересовъ дороги при пріемкѣ, перевозкѣ и сдачѣ грузовъ для достиженія правильности взвѣшиванія, оцѣнки порчи и утраты доставленныхъ товаровъ, и къ устраненію упущеній при расчетахъ за храненіе и другія услуги жел. дорогъ?

Нач. сл. движенія докладываетъ, что для достиженія правильности взвѣшиванія грузовъ на станціяхъ, производится тщательная провѣрка вѣсовыхъ приборовъ, ежедневная—вѣсовщиками и періодическая—вѣсовымъ мастеромъ и ревизоромъ вѣсовъ. Правила производства взвѣшиванія изложены въ спеціальной инструкціи для вѣсовщиковъ. Оцѣнка порчи или стоимости утраченнаго груза производится при обязательномъ участіи экспертовъ, приглашаемыхъ дорогой. О всякомъ дефектѣ съ грузомъ составляется коммерческій актъ, содержаніе котораго обычно переносится въ жандармскій протоколъ. Правила составленія актовъ изложены въ спеціальной инструкціи, объявленной приказомъ по дорогѣ за № 278/08 г.; за точнымъ ея исполненіемъ

слѣдитъ актовый столъ коммерческаго отдѣла, немедленно инструктирующій станціи при обнаруженіи какихъ-либо неправильностей въ составленіи актовъ непосредственно или черезъ посредство линейныхъ агентовъ, (коммерческихъ ревизоровъ и агентовъ по розыску грузовъ). Правильное взиманіе причитающейся дорогѣ платы за храненіе и другихъ тарифныхъ сборовъ обезпечивается контролемъ сл. сборовъ, производящей провѣрку грузовыхъ документовъ. Для точности учета платы за храненіе, на всѣхъ болѣе крупныхъ станціяхъ введены особые ярлыки, по которымъ производится выпускъ грузовъ и учетъ храненія.

Всѣ станціонные агенты подчинены сл. движенія, при чемъ старшіе станціонные агенты, имѣющіе отношеніе до коммерческихъ операцій, утверждаемые нач. дороги, представляются начальникомъ сл. движенія по соглашенію съ нач. коммерческаго отдѣла.

Существующій порядокъ, какъ показалъ опытъ, не вызываетъ возраженій.

По вопросу 10.

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

Юрисконсультъ дороги, анализируя поставленный вопросъ, докладываетъ слѣдующее:

Отношеніе судовъ къ дѣламъ увѣчныхъ.

Отношнеіе судовъ къ дѣламъ увѣчныхъ распадается на два, значительно отличающихся одинъ отъ другого періода; первый періодъ кончается рѣшеніемъ Сената по дѣлу Климова, (1907/20), съ этого же момента беретъ свое начало второй періодъ.

До выхода въ свѣтъ указаннаго рѣшенія, понятіе технической эксплоатаціи дороги и Иркутскимъ Окружнымъ Судомъ и Иркутскою Судебною Палатою толковалось крайне широко, благодаря чему почти всѣ иски за увѣчье нормировались 683 ст. X т. ч. I, статьею возлагающею, какъ извѣстно, на отвѣтчицу-дорогу крайне тяжелую и неблагодарную обязанность доказывать отрицательныя обстоятельства отсутствія вины дороги и его агентовъ или же установленія наличности по дѣлу воздѣйствія непреодолимой силы.

Такое массовое примѣненіе 683 ст., облегчая значительно

роль истца въ процессѣ, въ то же самое время ставило отвѣтчицу-дорогу въ очень невыгодное процессуальное положеніе; кромѣ того, нельзя обойти молчаніемъ и того обстоятельства, что во время, о которомъ идетъ рѣчь, среди врачей была сильная тенденція къ констатированію такъ называемаго, травматическаго невроза.

Такимъ образомъ, двѣ причины: широкое толкованіе понятія технической эксплоатаціи дороги, съ одной стороны, и крайне щедрое, въ связи съ травматическимъ неврозомъ, опредѣленіе врачами степени потери трудоспособности пострадавшихъ лицъ, съ другой стороны,—привели къ тому, что дорога была поставлена почти въ полную невозможность выиграть дѣла, что привело, въ свою очередь, къ весьма значительнымъ ежегоднымъ платежамъ по дѣламъ увѣчныхъ.

Съ рѣшеніемъ Сената по дѣлу Климова и особенно съ постепеннымъ, если такъ можно выразиться, выходомъ изъ моды травматическаго невроза, отношеніе судовъ рѣзко отклоняется въ прямо противоположную сторону.

Прежде всего появляется градація исковъ—изъ понятія технической эксплоатаціи выдѣляется понятіе хозяйственной дѣятельности; иски, вытекающіе изъ послѣдней, нормируются уже не 683, а 684 ст. X т. ч. I, не создающей для отвѣтчицы-дороги такихъ ненормально тяжелыхъ условій, какія создаетъ предыдущая статья. Появляется значительный процентъ выигранныхъ дѣлъ, при чемъ процентъ этотъ явно идетъ все время на повышеніе. Отъ истцовъ требуется представленіе точныхъ и ясныхъ доказательствъ вины или упущенія дороги.

Примѣненіе 684 ст. какъ бы невольно отражается и на отношеніи судовъ къ искамъ, обслуживаемымъ по 683 ст. Суды предъявляютъ и здѣсь болѣе строгія требованія къ истцамъ, требованія, относящіяся преимущественно до доказательства факта несчастнаго случая, его обстановки.

Болѣе частыми становятся случаи примѣненія принципа смѣшанной вины, признанія исключительной вины, неосторожности самихъ пострадавшихъ.

Суммируя все сказанное, необходимо притти къ выводу, что въ настоящее время отношеніе судовъ къ дѣламъ увѣчныхъ является болѣе опредѣленнымъ, устойчивымъ, болѣе строгимъ и соотвѣтствующимъ требованіямъ закона, благодаря чему, какъ это усматривается изъ статистическихъ данныхъ, значительно понизились, по сравненію съ предыдущими годами, и выплаты по этой категоріи дѣлъ.

Участіе врачей, уполномоченныхъ отъ дороги.

Говоря о производствѣ дѣлъ увѣчныхъ и объ отношеніи къ нимъ судовъ, нельзя не остановиться на участіи въ этомъ производствѣ врачей дороги въ качествѣ ея уполномоченныхъ; необходимо прежде всего остановиться на судебно-медицинскихъ освидѣтельствованіяхъ.

Въ каждое засѣданіе судебныхъ мѣстъ, когда предстоитъ освидѣтельствованіе кого-либо изъ лицъ, ищущихъ съ дороги вознагражденія за поврежденіе здоровья, приглашается представитель врачебной службы; участіе этого представителя сводится къ указанію врачамъ-экспертамъ того медицинскаго матеріала, который имѣется въ отношеніи свидѣтельствуемаго лица и который представленъ къ судебному дѣлу, и въ разъясненіи иногда встрѣчающихся неясностей; въ случаяхъ, если уполномоченный дорогою врачъ расходится съ выводами врачей-экспертовъ, участіе его распространяется вплоть до дачи объясненій передъ судомъ въ качествѣ стороны въ процессѣ.

Кромѣ того, всякое заключеніе судебно-медицинской экспертизы направляется на отзывъ во врачебную службу и въ зависимости отъ этого отзыва представитель юрисконсультской части на судѣ или не оспариваетъ экспертизы или ходатайствуетъ о производствѣ новой.

Наблюденіе за видами дѣлъ увѣчныхъ.

Обращаясь къ дѣленію дѣлъ увѣчныхъ по роду ихъ, необходимо отмѣтить, главнымъ образомъ, цифры, изъ которыхъ было бы видно, какимъ образомъ распредѣляются несчастные случаи и по числу и по суммѣ между службами дороги; изъ бѣглаго осмотра этихъ цифровыхъ данныхъ не трудно усмотрѣть, на какой именно родъ занятій на дорогѣ падаетъ большій процентъ увѣчій.

Организація сношеній съ коммерческимъ отд. и сл. сборовъ.

Переходя къ организаціи сношеній со службами, вѣдающими производство грузовыхъ дѣлъ въ претензіонномъ порядкѣ, приходится коснуться лишь слѣдующаго.

При предъявленіи исковъ въ судахъ юрисконсультскою частью по каждому дѣлу требуются отъ подлежащихъ службъ ихъ производства по даннымъ дѣламъ, изъ коихъ явствуютъ мотивы, по каковымъ отказывалось въ удовлетвореніи претензій, предъявленныхъ въ административномъ порядкѣ.

При внесеніи юрисконсультскою частью докладовъ въ совѣтъ упр. дороги о подчиненіи рѣшеніямъ судовъ по грузовымъ дѣламъ, проекты таковыхъ докладовъ предварительно препровождаются въ подлежащія службы для согласованія. По установившейся практикѣ препровождаются въ подлежащія службы даже дѣла юрисконсультской части о подчиненіи рѣшеніямъ судовъ второй инстанціи по причинѣ неимѣнія кассаціонныхъ поводовъ.

Наблюденіе за видами дѣлъ грузовыхъ по коммерческому отдѣлу.

Наблюденіе за видами дѣлъ грузовыхъ по коммерческому отдѣлу приводитъ къ слѣдующимъ выводамъ.

Большинство дѣлъ, ведущихся въ настоящее время въ мѣстныхъ судахъ—это дѣла по отправкамъ, изъ нихъ большинство о недостачѣ грузовъ. Фактъ недостачи, за немногими исключеніями, спора со стороны дороги не вызываетъ, по доказанности таковой надлежащими актами. Но заявленныя по этимъ недостачамъ претензіи въ коммерческій отдѣлъ послѣднимъ отклонялись за недосказанностью размѣра убытковъ. Размѣръ этотъ могъ быть установленъ коммерческой сл., не доведя дѣлъ до суда, роль котораго въ такомъ случаѣ сводится къ назначенію экспертовъ и къ присужденію истцамъ тѣхъ или иныхъ суммъ. Доведеніе же до судовъ такого рода претензій убыточно для дороги: во-первыхъ, потому, что приходится платить издержки судебнаго производства, во-вторыхъ, потому, что на дорогу падаетъ, въ концѣ концовъ, вознагражденіе за экспертизу (по каждому дѣлу 30 руб.), и въ-третьихъ, потому,—что эксперты въ большинствѣ случаевъ въ своихъ заключеніяхъ не склонны уменьшать требованія истцовъ. Въ послѣдніе годы размѣръ вознагражденія за недостачу грузовъ выясняется самой коммерческой сл. и до суда такого рода дѣлъ стало доходить сравнительно немного.

Имѣются дѣла о грузахъ, замѣненныхъ малостоящими и ничего не стоящими предметами. Большинство такого рода грузовъ оказывается на станціи назначенія въ тарѣ неисправной, со слѣдами хищеній; такого рода дѣла судами удовлетворяются. Но есть дѣла о грузахъ, полученныхъ на станціи назначенія въ со-

вершенно исправной, неповрежденной тарѣ, относительно коихъ грузохозяева заявляютъ претензіи по той причинѣ, что полученный грузъ вовсе не соотвѣтствуетъ грузу, поименованному въ накладной, сопровождавшей этотъ грузъ. Послѣдняго рода дѣла удается во многихъ случаяхъ отстаивать въ судахъ.

При разрѣшеніи судомъ дѣлъ о порчѣ грузовъ, когда эта порча сопровождалось и утратой части опредѣленнаго груза, суды не склонны отчислять процентъ на нормальную убыль.

При отправкахъ грузовъ пассажирской скоростью и при неприбытіи послѣднихъ на станціи назначенія, согласно расписанія пассажирскихъ поѣздовъ (37 ст.), грузохозяева отказываются получать грузы и заявляютъ претензіи за полную утрату грузовъ, каковыя претензіи, на основаніи постановленія 33 спеціальнаго по разбору претензій съѣзда (вопросъ второй), коммерческій отдѣлъ отклоняетъ, примѣняя къ сроку доставки данныхъ грузовъ 53 и 84 ст.ст. Общ. Уст. Мѣстные же суды и Суд. Палата всѣ иски, возникающіе изъ даннаго рода отправокъ, на основаніи рѣшенія Сената 1908 г. № 1 удовлетворяютъ.

По многимъ дѣламъ комм. отд. удовлетворяетъ претензіи только въ размѣрѣ суммы, указанной въ счетахъ, представляемыхъ претендателями въ качествѣ доказательства стоимости грузовъ на мѣстѣ отправленія, не дѣлая никакой прибавки къ этой суммѣ въ цѣляхъ удовлетворенія претендателей по 107 ст. Общ. Уст. Отсюда въ судахъ много дѣлъ о взысканіи разницы между стоимостью утраченныхъ товаровъ въ мѣстѣ отправленія ихъ (по каковой стоимости претендатели уже удовлетворены въ административномъ порядкѣ) и стоимостью въ мѣстахъ назначенія. Такого рода претензіи судами удовлетворяются, вызывая уплату со стороны дороги издержекъ судебнаго производства и стоимости экспертизы.

Такимъ образомъ, 88, 107 ст.ст. Общ. Уст. и рѣшеніе Сената № 1 1908 г., по дѣлу Андермана, являются главнѣйшимъ источникомъ недоразумѣній, возникавшихъ въ комм. отд., вызвавшимъ требованіе разрѣшенія этихъ недоразумѣній судебнымъ порядкомъ.

Наблюденіе за видами грузовыхъ дѣлъ по сл. сборовъ.

Въ отношеніи возникновенія судебныхъ дѣлъ изъ претензій, заявляемыхъ сл. сборовъ, необходимо отмѣтить дѣла, обязанныя своимъ происхожденіемъ слѣдующимъ причинамъ.

Есть дѣла, дошедшія до суда только вслѣдствіе неясности во многихъ случаяхъ тарифовъ.

Но большинство дѣлъ какъ по переборамъ, такъ и по просрочкамъ дошло до суда только вслѣдствіе того, что сл. сборовъ, при разсмотрѣніи претензій въ административномъ порядкѣ, отклоняла таковыя безъ достаточныхъ основаній. Напримѣръ, есть дѣла, отклоненныя сл. сборовъ вслѣдствіе незасвидѣтельствованія нотаріальнымъ порядкомъ передаточныхъ надписей на накладныхъ, равно и на другихъ дорожныхъ документахъ, а также и на отдѣльныхъ передаточныхъ актахъ. Такого рода иски судами удовлетворяются.

Есть дѣла, отклоненныя сл. сборовъ, вслѣдствіе того, что владѣлецъ накладной часть своихъ правъ по этой накладной переуступилъ другому лицу, почему заявленіе объ удовлетвореніи претензіи подавалось въ сл. сборовъ не отъ одного, а отъ двухъ и болѣе лицъ. Такого рода иски судами удовлетворяются.

Есть дѣла о вознагражденіи за просрочку въ доставкѣ грузовъ, отклоненныя сл. сборовъ по причинѣ такого сложенія отвѣтственности дорогами слѣдованія, которое послѣдовало уже послѣ истеченія установленнаго закономъ срока доставки. Такого рода иски судами удовлетворяются.

Есть иски о вознагражденіи за просрочку или за неполное вознагражденіе вслѣдствіе примѣненія сл. сборовъ сложенія отвѣтственности на общемъ протяженіи (особенно при участіи въ перевозкѣ частныхъ дорогъ). Такого рода иски, въ виду рѣшенія Сената 1907 г. № 78, 1908 г. № 20 и 58, судами удовлетворяются.

Есть иски объ удовлетвореніи претензій, отклоненныхъ по 135 ст. въ такихъ случаяхъ, когда во время слѣдованія груза было сложеніе отвѣтственности и срокъ этого сложенія при исчисленіи годичной давности сл. сборовъ не принятъ во вниманіе; напримѣръ, грузъ отправленъ 1/V, на слѣдованіе груза полагалось 20 дней, долженъ былъ прибыть, такимъ образомъ, 22 мая, прибылъ же съ просрочкой въ 10 дней, изъ коихъ 5 дней оправдывалось сложеніемъ отвѣтственности; истцы въ такомъ случаѣ заявляютъ, что годичный давностный срокъ удлиняется на 5 дней. Суды съ истцами по этому вопросу соглашаются.

Въ результатѣ же должно сказать, что рѣшеніе Сената по дѣламъ Подгурскаго и Панкратова вызвали много претензій, сл. сборовъ неудовлетворенныхъ, потребовавшихъ разрѣшенія суда.

Судебныя мѣста.

Что касается судебныхъ мѣстъ, вѣдающихъ всѣ перечисленныя дѣла, то здѣсь приходится коснуться распредѣленія между этими мѣстами дѣлъ дороги.

Дѣла по искамъ къ дорогѣ и по искамъ самой дороги разсматриваются различными судебными мѣстами, въ зависимости отъ цѣны иска.

Дѣла по искамъ до 2.000 руб. разсматриваются въ первой инстанціи мировымъ судьею, апелляціонной инстанціей для этихъ дѣлъ являются Окружной Судъ, въ качествѣ Съѣзда Мировыхъ Судей, а кассаціонной—Судебная Палата.

Дѣла до 100 руб. получаютъ окончательное разрѣшеніе у мировыхъ судей и подлежатъ кассаціи въ Окружный Судъ.

Дѣла по искамъ свыше 2.000 руб. проходятъ постепенно слѣдующія истанціи: Окружный Судъ, Судебную Палату и Правительствующій Сенатъ.

Большинство дѣлъ до 2.000 руб. разбираются у мирового судьи 3-го уч. г. Иркутска, по мѣсту нахожденія упр. дороги, а также часть дѣлъ у мирового судьи 5-го уч. г. Иркутска, по мѣсту нахожденія станціи Иркутскъ.

Кромѣ того, дѣла ведутся, большею частью въ отношеніи провѣрочныхъ дѣйствій, и у другихъ мировыхъ судей округа Иркутскаго Окружнаго Суда.

По такимъ же основаніямъ распредѣляются дѣла и между мировыми судьями округа Читинскаго Окружного Суда и самимъ Читинскимъ Окружнымъ Судомъ, въ свою очередь входящимъ въ округъ Иркутской Судебной Палаты.

О хищеніяхъ и злоупотребленіяхъ.

Въ видѣ иллюстраціи злоупотребленій можно сказать нѣсколько словъ по дѣламъ Гравера и о пушнинѣ.

Дѣло Гравера.

Въ 1906 г. изъ Иркутска на станцію Стрѣтенскъ по накладной № 32649 былъ отправленъ вагонъ коровьяго масла вѣсомъ 720 пудовъ. Отправителемъ этого груза значился Н. Граверъ, грузъ шелъ на предъявителя.

Впослѣдствіи правопреемники Гравера, Алкуновичъ и Гольдштейнъ, заявляя, что грузъ по указанной накладной по назначенію не прибылъ, потребовали выдачи вознагражденія въ суммѣ 12.735 руб. 43 коп. Въ виду того, что въ это время уже возникло подозрѣніе, что грузъ по накладной № 32649 на станцію отправленія не ввозился и къ перевозкѣ не сдавался и что самые доку-

менты подложны, уплата не была произведена, а дѣло поступило къ судебному слѣдователю.

Результатомъ производства слѣдствія явилось привлеченіе къ уголовной отвѣтственности бывшаго вѣсовщика станціи Иркутскъ, Драновскаго, мѣщанина Гравера и мѣщанина Шульгина по обвиненію въ преступленіи, предусмотрѣнномъ 2 п. 2 ч. 345 и I ч. 362 и I ч. 1692 ст.ст. Улож. о наказ.

Управленіемъ дороги былъ заявленъ гражданскій искъ объ уничтоженіи накладной № 32649.

Окружный Судъ, удовлетворивъ гражданскій искъ дороги, призналъ всѣхъ трехъ обвиняемыхъ виновными въ инкриминируемомъ имъ преступленіи. Иркутская Судебная Палата, пересмотрѣвъ дѣло по отзывамъ подсудимыхъ, отвергла лишь виновность Шульгина, въ остальныхъ же частяхъ приговоръ суда, не считая нѣкоторыхъ измѣненій въ размѣрѣ наказанія, утвердила.

Во время производства дѣла въ судѣ уголовномъ, а именно 17 дек. 1909 г., Алкуновичъ и Гольдштейнъ предъявили въ судѣ гражданскій искъ къ дорогѣ, вытекающій изъ договора перевозки по накладной № 32649 въ суммѣ 14.624 руб. 43 коп.

Искъ этотъ Окружнымъ Судомъ еще не разсмотрѣнъ, но, надо полагать, въ виду приговора Судебной Палаты, вошедшаго въ законную силу, управленіемъ дороги будетъ выигранъ.

Дѣло о пушнинѣ.

По дубликату накладной Иркутскъ-Москва Р. У. отъ 2/X 1905 г. за № 12445 былъ отправленъ грузъ пушнины въ размѣрѣ 133 мѣстъ, вѣсомъ 472 п. 24 ф.; грузъ этотъ по мѣсту назначенія не прибылъ, почему явилась необходимость въ производствѣ предварительнаго слѣдствія для выясненія обстоятельствъ утраты его.

Торговымъ домомъ „Свѣшниковъ и Струковъ“ была заявлена въ упр. ж. д. претензія о вознагражденіи за утраченный грузъ. Упр. ж. д. оставило разрѣшеніе этой претензіи по существу до окончаніи разслѣдованія обстоятельствъ покражи слѣдственною властью и до заключенія прокурорскаго надзора, о чемъ и было сообщено агенту торговаго дома.

Предварительное слѣдствіе было возбуждено по обвиненію бывшаго вѣсовщика ст. Иркутскъ, Ефима Шугая и смотрителя товарнаго двора той же станціи, Франца Урчъ, въ томъ, что они по предварительному между собою и крестьяниномъ Цейкинскимъ, занимавшимся покупкой пушнины, уговору составили подложную накладную и запись въ книгѣ погрузки о принятіи отъ Цейкинскаго груза пушнины, стоимостью 131.796 руб. 56 коп.,

съ цѣлью дать послѣднему возможность получить съ упр. ж. д. эту сумму въ возмѣщеніе якобы понесенныхъ имъ убытковъ, т. е. въ преступленіи, предусмотрѣнномъ 13 и 362 ст. Улож. о нак.

Иркутскій Окружной Судъ по уголовному отдѣленію въ засѣданіи 15-го апр. 1910 г., разсмотрѣвъ это дѣло, призналъ фактъ отправки пушнины на вокзалъ и погрузки ее въ вагонъ въ достаточной степени установленнымъ свидѣтельскими показаніями, предъявленное же къ Шугаю и Урчу обвиненіе призналъ совершенно недоказаннымъ, такъ какъ очевидно, пушнина была похищена уже съ товарнаго двора или во время передачи вагона на Сибирскую дорогу, въ виду чего подсудимыхъ оправдалъ.

Въ настоящее время преемникомъ торговаго дома „Свѣшниковъ и Струковъ" предъявленъ въ Иркутскомъ Окружномъ Судѣ къ упр. Забайкальской ж. д. искъ въ суммѣ 174.000 руб.—вознагражденія за утрату пушнины.

Дѣло это слушалось въ Иркутскомъ Окружномъ Судѣ 26 іюля 1911 г. по частному вопросу и по существу судомъ еще не разсматривалось.

Къ изложенному можно добавить, что исковыя требованія являются до нѣкоторой степени спорными въ виду существованія возраженій о пропускѣ годового срока и неправильности передачи правъ по претензіи настоящему представителю торговаго дома.

Отчужденіе имуществъ.

Въ теченіе первыхъ девяти лѣтъ существованія Забайкальской ж. д. дѣла по отчужденію имуществъ вѣдались главнымъ образомъ, юрисконсультской частью управленія и, отчасти, сл. пути. Многочисленность и особая по мѣстнымъ условіямъ юридическая сложность этихъ дѣлъ, какъ оставшихся неоконченными послѣ постройки Забайкальской и Кругобайкальской дорогъ, такъ и возникшихъ въ періодъ эксплоатаціи, выяснили настоятельную необходимость учрежденія спеціальной агентуры—отдѣла отчужденія имуществъ. Отдѣлъ учрежденъ при юрисконсультской части управленія 1-го янв. 1909 г. въ составѣ завѣдывающаго и подвѣдомственныхъ ему—землемѣра, чертежника и конторщика. Съ 1-го февр. 1910 г. составъ этотъ, въ виду работъ по отчужденію подъ второй путь, пополненъ еще однимъ землемѣромъ, а съ 1 янв. 1911 г. учреждена должность дѣлопроизводителя.

Задачами отдѣла является:

1) упорядоченіе и окончаніе отчужденій начатыхъ (но далеко не законченныхъ) строительнымъ управленіемъ Забайкальской и

Кругобайкальской ж. д. въ силу ВЫСОЧАЙШИХЪ Указовъ 5 іюня 1895 г., 2 іюня 1897 г., 2 іюля 1899 г. и 18 марта 1902 г.;

2) отчужденіе цѣлаго ряда отдѣльныхъ участковъ, въ 76 пунктахъ линіи, составляющихъ, въ общемъ, 868 дес. 1236 кв. с., фактически занятыхъ дорогою въ цѣляхъ увеличенія ея провозоспособности, на основаніи ВЫСОЧАЙШИХЪ Указовъ 13 февр. и 26 апр. 1906 г.;

3) возстановленіе границъ отчужденія, наружные признаки которыхъ во многихъ мѣстахъ изгладились, что имѣетъ послѣдствіемъ споры съ сосѣдними владѣльцами;

4) отчужденіе участковъ, необходимость занятія которыхъ выясняется при эксплоатаціи дороги (подъ устройство водоснабженія, водоотводныхъ дамбъ и т. п.);

5) разъясненіе вопросовъ относительно объема правъ дороги на полосу отчужденія, отношенія ея къ посельщикамъ въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ отчужденіе не было своевременно оформлено, и обязательствъ, принятыхъ на себя дорогою по отношенію къ сосѣднимъ владѣльцамъ;

6) отчужденіе земель подъ второй путь мелкими участками, въ общей сложности до 400 десятинъ, на основаніи ВЫСОЧАЙШАГО Указа 9 дек. 1910 г.

До настоящаго времени отдѣломъ выполнены слѣдующія представлявшіяся наиболѣе неотложными работы: возстановлены границы Аленгуйской лѣсной дачи, площадью въ 9223 дес. 491 кв. саж. инструментальнымъ обходомъ на протяженіи 38 верстъ и выработаны условія выгоднаго для дороги соглашенія съ сосѣдними крестьянами, претендующими на часть дачи, которую признаютъ подлежащею отводу имъ и Забайкальскіе землеустроительные органы. Окончательное разрѣшеніе ожидается отъ упр. ж. д. Установленъ размѣръ земель, изъятыхъ строительнымъ управленіемъ изъ собственности инородцевъ Цугольской волости, въ количествѣ 356 дес. 1338 кв. саж., произведена оцѣнка этихъ земель и достигнуто соглашеніе съ инородцами объ уступкѣ ими этого участка за 11.000 рублей. Окончательное разрѣшеніе ожидается отъ упр. ж. д. Возстановлены границы земель, изъятыхъ изъ фактическаго пользованія тѣхъ же инородцевъ въ количествѣ 1357,65 десятины, протяженіемъ по линіи 105 верстъ. Возстановлены границы отъ станціи Иннокентьевской до моста черезъ Иркутъ, отъ ст. Иркутскъ до ст. Михалево, въ раіонѣ станцій Байкалъ, Слюдянка, Могзонъ, Хилокъ, всего протяженіемъ по линіи 21 верста. Обмежевано съ подлежащими актами дополнительныхъ отчужденій по Указамъ 1906 г.— 261,06 дес. и для текущихъ надобностей эксплоатаціи—25,50 десятины. Инструментально обойдена Татауровская лѣсная дача, площадью въ 33,410 дес., протяженіемъ по границѣ въ 89½

верстъ, относительно которой возникъ споръ съ упр. Нерчинскаго округа кабинета ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА. Произведены подготовительныя работы для отчужденія подъ второй путь мелкими участками, главнымъ образомъ, для каменныхъ и балластныхъ карьеровъ, 336 дес. 2178 кв. саж.

Окончаніе большей части дѣлъ по отчужденію имуществъ задерживается полной невозможностью разрѣшенія на мѣстѣ вопроса о правѣ владѣльцевъ на вознагражденіе за отчуждаемую землю. Забайкальская дорога проходитъ по землямъ казеннымъ вѣдомства государственныхъ имуществъ, вѣдомства кабинета ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА, частновладѣльческимъ и принадлежащимъ казнѣ, но находящимся издавна въ фактическомъ пользованіи инородцевъ, крестьянъ, крестьянъ изъ казаковъ и казаковъ. При постройкѣ дороги разрѣшеніе вопроса о правѣ каждой категоріи этихъ фактическихъ владѣльцевъ на вознагражденіе было отложено центральными учрежденіями подлежащихъ вѣдомствъ до начала землеустройства въ Забайкальской области, но не послѣдовало и до настоящаго времени. Между тѣмъ, и самое землеустройство не можетъ устранить возникшихъ ранѣе затрудненій, вызванныхъ обособленностью Сибири въ отношеніи землевладѣнія и землепользованія. Землеустройство устранитъ институтъ фактическаго пользованія лишь на будущее время, но не разрѣшитъ вопросовъ, возникшихъ на почвѣ ранѣе существовавшаго порядка. Вопросы эти требуютъ особаго принципіальнаго и, по возможности, безотлагательнаго разрѣшенія, безъ котораго дѣла по отчужденію имуществъ для Забайкальской ж. д. приведены къ окончанію быть не могутъ.

Особенно острыми и требующими скорѣйшаго разрѣшенія являются вопросы о правѣ на вознагражденіе за отчужденныя въ прежнее время земли, находившіяся въ фактическомъ пользованіи Забайкальскаго казачьяго войска.

Военное Министерство доложило ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ о неполученіи этимъ вѣдомствомъ 651.505 руб. за 4400 дес. земли, отчужденной подъ постройку Забайкальской ж. д. Между тѣмъ, эта претензія даже не была заявлена управленію дороги и отчужденная земля никогда не подвергалась оцѣнкѣ, не говоря уже о томъ, что по мнѣнію какъ строительнаго, такъ и эксплоатаціоннаго управленія дороги, земля, отчужденная въ 1895 и ближайшихъ къ нему годахъ изъ пользованія казаковъ, была казенною и, какъ таковая, подлежала безвозмездному отчужденію. Подробныя по этому поводу соображенія изложены въ представленіи Управленію ж. д. отъ 15 янв. 1910 г. за № 396, но результатъ этого представленія до сего времени неизвѣстенъ, а между тѣмъ недоразумѣнія изъ-за земли съ казачьимъ войскомъ продолжаются. Кромѣ того, крайне замедляетъ ликвидацію прежъ-

нихъ дѣлъ по отчужденію отсутствіе опредѣленныхъ ежегодныхъ кредитовъ на производство этихъ дѣлъ и на уплату тѣмъ владѣльцамъ, права которыхъ на полученіе вознагражденія представляются безспорными. Необходимые кредиты испрашиваются ежегодно, но сокращаются въ столь сильной степени, что становится едва возможнымъ самое производство работъ по отчужденію, а на уплату владѣльцамъ земель средствъ уже не остается.

По вопросу 11.

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

главный бухгалтеръ докладываетъ, что на Забайкальской ж. д. всѣ расходы производятся на основаніи кредитныхъ предписаній нач. дороги. Главная бухгалтерія строго слѣдитъ за недопущеніемъ расходовъ сверхъ суммъ, ассигнованныхъ по таковымъ предписаніямъ, для сего ведутся кредито-бюджетныя книги предварительнаго учета расходовъ. Кромѣ того, бухгалтеръ службы, препровождая въ главную бухгалтерію платежные документы при описяхъ, обязанъ за своею подписью помѣтить на послѣднихъ, что кредитъ для производства расхода имѣется.

Ежемѣсячно, къ 5 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, службы, отдѣлы и части препровождаютъ въ главную бухгалтерію предварительныя свѣдѣнія объ эксплоатаціонныхъ расходахъ. По этимъ даннымъ главная бухгалтерія составляетъ сводъ, который 7 числа представляется нач. дороги.

Окончательныя свѣдѣнія о расходѣ эксплоатаціи (краткій отчетъ) составляются главной бухгалтеріей не позже 25 числа второго мѣсяца за отчетнымъ, на основаніи поступающихъ отъ службъ мѣсячныхъ балансовъ и перечней.

Начальникъ сл. пути дополняетъ доложенное слѣдующимъ.

Для своевременнаго и правильнаго расходованія смѣтныхъ ассигнованій и для наблюденія за цѣлесообразнымъ ходомъ дѣла на дорогѣ установлены слѣдующія правила:

1) Право производства расходовъ службою устанавливается кредитными предписаніями нач. дороги по каждому очер. № или кредиту отдѣльно, а право производства расходовъ нач. участка—кредитными листами нач. службы.

2) Безъ кредитнаго предписанія, а равно сверхъ кредита, разрѣшеннаго кредитнымъ предписаніемъ, никакіе расходы не допускаются.

3) По полученіи кредитныхъ предписаній нач. дороги службою дѣлается разассигнованіе кредитовъ между начальниками участковъ по текущему ремонту на основаніи статистическихъ данныхъ о количествѣ путей, искусственныхъ сооруженій, квадратуры зданій и проч., а по капитальному ремонту и по новымъ работамъ—на основаніи смѣтъ.

4) Начальниками участковъ, до приступа къ работамъ, составляются установленныя циркуляромъ нач. сл. пути отъ 7-го мая 1910 г. за № 26308/1912 программы работъ.

5) Для наблюденія за ходомъ работъ, правильнымъ и своевременнымъ расходованіемъ кредитовъ, начальники участковъ каждое 20 число отчетнаго мѣсяца, представляютъ въ службу свѣдѣнія о своевременномъ состояніи каждаго имѣющагося въ ихъ распоряженіи кредита, при чемъ за предыдущіе мѣсяцы отчетнаго года произведенные расходы указываются точно со ссылкою на платежные и расходные документы, представленные въ службу, а за текущій мѣсяцъ по приблизительному расчету, соотвѣтственно количеству исполняемыхъ работъ. Указанныя выше свѣдѣнія даютъ нач. службы полную возможность слѣдить за правильнымъ производствомъ расходовъ.

6) Съ своей стороны нач. службы черезъ 5 дней по истеченіи каждаго отчетнаго мѣсяца представляетъ нач. дороги черезъ главнаго бухгалтера свѣдѣнія о своевременномъ состояніи каждаго отпущеннаго въ его распоряженіе кредита (по установленной формѣ). Независимо отъ этого, нач. дороги каждаго 7-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца представляются краткіе отчеты о расходахъ, произведенныхъ на основаніи документальныхъ данныхъ.

7) Съ введеніемъ въ текущемъ году на дорогѣ новаго положенія о главной бухгалтеріи, кромѣ вышеупомянутыхъ краткихъ отчетовъ, въ главную бухгалтерію ежемѣсячно представляется еще балансъ всѣхъ бухгалтерскихъ счетовъ службы съ приложеніемъ перечня оплаченныхъ документовъ.

8) Согласно циркулярнаго предписанія Управленія ж. д. отъ 4 іюня 1905 г. за № 22330/7881/110 въ сентябрѣ или октябрѣ операціоннаго года нач. дороги вноситъ на разсмотрѣніе совѣта упр. дороги предварительныя общія данныя объ ожидаемыхъ перерасходахъ и сбереженіяхъ текущаго года.

9) О неизбѣжныхъ, вызываемыхъ неотложной необходимостью частныхъ перерасходахъ, по эксплоатаціонной смѣтѣ, требующихъ для покрытія ихъ перенесенія кредитовъ, ассигнованныхъ на другія категоріи расходовъ, въ каждомъ частномъ случаѣ докладывается совѣту упр. дороги. Разсмотрѣніе частныхъ перерасходовъ по существу, согласно циркулярному предписанію Управленія ж. д. отъ 4 іюня 1905 г. за №22330/7881/110, не должно замедляться по чисто формальнымъ причинамъ, какъ напримѣръ, вслѣдствіе невыясненія ко времени разсмотрѣнія даннаго перерасхода размѣра ожидаемыхъ сбереженій по смѣтѣ.

10) Для учета кредитовъ, открытыхъ въ распоряженіе нач. уч., ведутся бюджетныя книги по каждому очер. № и кредиту, какъ въ конторахъ участковъ, такъ и въ упр. службы, а въ подле-

жащихъ случаяхъ отдѣльно по каждому кредитному предписанію и сооруженію.

11) При вышеуказанной организаціи счетоводства и отчетности распорядительные органы своевременно получаютъ всѣ свѣдѣнія, необходимыя для наблюденія за цѣлесообразнымъ ходомъ дѣла, за своевременною остановкою расходовъ неспѣшныхъ и за направленіемъ средствъ на удовлетвореніе неотложныхъ потребностей.

Въ отношеніи своей службы нач. сл. тяги сообщаетъ, что по утвержденіи Управленіемъ ж. д. какъ эксплоатаціонныхъ смѣтъ на отчетный годъ, такъ и смѣтъ на усиленіе и улучшеніе дороги и по разассигнованіи отпущенныхъ кредитовъ распоряженіемъ нач. дороги по службамъ, эксплоатаціонные кредиты, переданные сл. тяги, немедленно распредѣляются по участкамъ службы, самостоятельнымъ депо—Мысовая и Срѣтенскъ и главнымъ Читинскимъ мастерскимъ, и въ началѣ каждаго смѣтнаго года разсылаются указаннымъ распорядителямъ кредиты. При распредѣленіи средствъ по участкамъ принимаются во вниманіе: по кредитамъ, независящимъ отъ размѣровъ движенія, расходы каждаго отчетнаго мѣсяца за предыдущіе годы, а также количество предполагаемыхъ работъ, которое должно быть исполнено въ смѣтномъ году; по кредитамъ же, зависящимъ отъ размѣровъ движенія, принимаются во вниманіе предполагаемый на каждомъ участкѣ пробѣгъ подвижного состава. Часть ассигнованія оставляется въ распоряженіи управленія службою, какъ для исполненія разнаго рода не предвидѣнныхъ случайныхъ работъ, такъ и для покрытія по какимъ-либо причинамъ перерасхода, могущаго быть по отдѣльнымъ участкамъ. Для болѣе точнаго учета работъ распредѣленіе кредитовъ производится не только по очереднымъ номерамъ эксплоатаціонной смѣты, но по заказамъ, входящимъ въ каждый очередной номеръ.

Кредиты, отпущенные службѣ по смѣтамъ на усиленіе и улучшеніе дороги по участкамъ, не распредѣляются, а полностью остаются въ распоряженіи управленія службы, которая, по мѣрѣ надобности, выдаетъ производителямъ работъ особые временные заказы на производство точно указываемой работы съ назначеніемъ опредѣленной суммы на ея производство.

Учетъ расходовъ производится какъ въ линейныхъ конторахъ, такъ и въ упр. сл. слѣдующимъ образомъ:

По учету матеріаловъ.

Линейныя конторы на всѣ израсходованные матеріалы получаютъ ежедневно отъ мат. сл. документы (фактуры), акцептован-

ныя квитанціи которыхъ по провѣркѣ отсылаютъ въ мат. сл. По окончаніи отчетнаго мѣсяца, на основаніи фактуръ составляется каждой личной конторой мѣсячный матеріальный отчетъ, въ которомъ показывается, какіе матеріалы, въ какомъ количествѣ, на какую сумму израсходованы въ теченіе отчетнаго мѣсяца на каждый годовой и временный заказы. Отчеты эти доставляются въ упр. службы всѣми участками къ 10 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца и главными мастерскими къ 20-му числу.

По рабочей силѣ.

Въ конторахъ участковъ тяги и самостоятельныхъ депо-Мысовая и Срѣтенскъ производится только ежедневная запись работъ каждаго мастерового и рабочаго съ указаніемъ количества выработанныхъ часовъ и слѣдуемой за это платы, съ указаніемъ № заказа, на который должна быть отнесена стоимость каждой произведенной работы. Указанныя записи производятся въ, такъ называемыхъ, отмѣточныхъ вѣдомостяхъ. По заполненіи отмѣточной вѣдомости всѣми требуемыми свѣдѣніями, она, не позднѣе слѣдующаго за отчетнымъ дня, высылается въ управленіе службы, гдѣ немедленно по провѣркѣ въ счетномъ отношеніи разносится въ особыхъ выборкахъ какъ по счетамъ рабочихъ, участвовавшихъ въ работахъ, такъ и по заказамъ, на которые должна быть отнесена стоимость работъ.

По окончаніи мѣсяца подбивается итогъ и получается въ первой выборкѣ общая стоимость рабочей силы съ указаніемъ суммы, выработанной за это время каждымъ рабочимъ и по второй—общая стоимость рабочей силы съ подраздѣленіемъ ея на заказы. На основаніи первой выборки составляются платежные документы, а на основаніи второй ведется учетъ кредитовъ. Вторая выборка къ 15 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца разсылается по линейнымъ конторамъ.

Учетъ рабочей силы въ главныхъ мастерскихъ ведется полностью въ каждой мастерской, которыя къ 25 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца присылаютъ распредѣленіе израсходованной рабочей силы по заказамъ въ упр. сл.

Такимъ образомъ, линейныя конторы имѣютъ точныя данныя о всѣхъ произведенныхъ ими расходахъ за отчетный мѣсяцъ черезъ 15 дней послѣ отчетнаго мѣсяца и, слѣдовательно, вполнѣ могутъ слѣдить за своевременной остановкою работъ неспѣшныхъ и направленіе средствъ на удовлетвореніе неотложныхъ потребностей.

Упр. сл. на основаніи мѣсячныхъ матеріальныхъ отчетовъ, составляемыхъ на линіи и провѣряемыхъ въ счетоводствѣ сл.

тяги, а также на основаніи мѣсячныхъ отчетовъ о рабочей силѣ, составляетъ къ 5-му числу, черезъ мѣсяцъ послѣ отчетнаго, два свода:—сводъ оборота матеріала и сводъ расхода рабочей силы. Въ этихъ отчетахъ указывается сумма, израсходованная въ теченіе мѣсяца на матеріалы и рабочую силу,, съ подраздѣленіемъ ея на годовые и временные заказы. Полученные такимъ образомъ расходы, разносятся по бухгалтерскимъ книгамъ, ведущимся въ управленіи по учету какъ годовыхъ и временныхъ заказовъ, такъ и очередныхъ номеровъ смѣты.

Такимъ образомъ, къ 5 числу черезъ мѣсяцъ послѣ отчетнаго упр. службы имѣетъ полный отчетъ всѣхъ произведенныхъ участками и мастерскими расходовъ. На основаніи полученныхъ расходовъ и выведенныхъ по нимъ нормъ на измѣритель, по сличеніи таковыхъ съ назначенными кредитами, упр. службы даетъ указанія подлежащимъ агентамъ по урегулировкѣ кредитовъ и работъ.

Кромѣ приведенныхъ точныхъ свѣдѣній о расходахъ, всѣ линейныя конторы представляютъ къ 28 числу каждаго мѣсяца приблизительныя свѣдѣнія о расходахъ матеріаловъ и рабочей силы за текущій мѣсяцъ, которыя составляются на основаніи дѣйствительныхъ расходовъ за 20 дней этого мѣсяца.

На основаніи этихъ свѣдѣній упр. службы, къ 5 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца составляются свѣдѣнія о приблизительныхъ расходахъ за истекшій мѣсяцъ по всѣмъ уч. сл. тяги и мастерскихъ.

Какъ приблизительныя свѣдѣнія за истекшій мѣсяцъ, такъ и точныя отчетныя данныя за предыдущій, немедленно по составленіи представляются въ главную бухгалтерію для доклада нач. дороги.

Н. А. Масловъ предлагаетъ представителю Государственнаго Контроля высказать свое мнѣніе по вопросу о своевременности отчетности.

Представитель Государственнаго Контроля указываетъ на то, что за послѣдніе годы въ смыслѣ своевременности поступающихъ съ линіи свѣдѣній о состояніи средствъ, и вообще въ смыслѣ опрятности счетоводства, Забайкальская ж. д. сдѣлала очень замѣтные успѣхи.

По вопросу 12

12. Годовые отчеты—ихъ составъ и недостатки. Запросить заключеніе управленія дороги

главный бухгалтеръ указываетъ, что съ изданіемъ циркуляра Управленія ж. д. отъ 18/19 марта 1910 г. за № 7976/3534 форма для эксплоатаціонаго отчета принята однообразная для всѣхъ казенныхъ ж. д. При этомъ Упр. ж. д., признавъ нѣкоторыя

о желательныхъ измѣненіяхъ въ отчетахъ и смѣтахъ какъ по формѣ, такъ и по существу.

отчетныя вѣдомости лишними, несоотвѣтствующими требованіямъ отчетнаго матеріала, отмѣнило печатаніе этихъ вѣдомостей и наоборотъ предложило печатать другія приложенія, напримѣръ, описаніе дѣятельности отдѣльныхъ частей упр. дороги, пояснительную записку о результатахъ эксплоатаціи за отчетный годъ въ сравненіи съ соотвѣтствующими данными предыдущаго года и смѣтными предположеніями за отчетный годъ, съ указаніемъ причинъ ихъ отклоненія въ ту или другую сторону.

Вообще можно признать, что настоящая форма по эксплоатаціи отвѣчаетъ существующей формѣ смѣты, выработанной комиссіей Глушинскаго, которая однако, существуя безъ измѣненія уже болѣе двадцати лѣтъ, давно нуждается въ измѣненіяхъ.

Прежде всего, по мнѣнію упр. дороги, какъ въ отчетѣ, такъ и въ смѣтѣ, вертикальныя графы, гдѣ показываются выводы расхода на одинаковые для всѣхъ очередныхъ №№ измѣрители, являются совершено излишними, лишь загромождаютъ вѣдомости ,тогда какъ этого можно избѣгнуть путемъ показанія разнообразныхъ соотвѣтствующихъ измѣрителей подъ итогомъ суммы расхода. Исходя изъ соображенія, что смѣта такъ же, какъ и отчетъ о дѣятельности желѣзной дороги, какъ перевозочнаго предпріятія, опредѣляется задачею давать точный матеріалъ для исчисленія стоимости производимыхъ дорогою перевозокъ, является существенно необходимымъ всѣ расходы, зависящіе отъ размѣровъ движенія, показывать и исчислять по измѣрителямъ, кромѣ существующихъ нынѣ поѣздо-верстъ, паровозо-верстъ и вагоносе-верстъ еще и по пудо-верстамъ перевезенныхъ грузовъ. Отсутствіе этого измѣрителя лишаетъ наглядности выводы результатовъ эксплоатаціи. Такъ напримѣръ, при повышеніи тоннажа и при пониженіи стоимости пудо-версты можетъ явиться нѣкоторое увеличеніе стоимости поѣздо-версты и, слѣдовательно, нѣкоторое улучшеніе эксплоатаціи отразится ухудшеніемъ измѣрителей, опредѣляющихъ результаты эксплоатаціи. Такимъ образомъ, введеніе опредѣленія стоимости пудо-версты вводитъ такой существенный элементъ учета хозяйственности эксплоатаціи, какъ измѣненіе тоннажа поѣздовъ.

Опредѣленіе стоимости пудо-версты отъ общей суммы расхода эксплоатаціи, безъ раздѣленія на расходы, зависящіе отъ движенія и независящіе отъ такового, не учитываетъ размѣровъ перевозокъ. Поэтому, при опредѣленіи обязательныхъ учетныхъ единицъ необходимо, какъ сказано выше, чтобы на пудо-версты учитывались лишь расходы, зависящіе отъ движенія, расходы же, независящіе отъ движенія, желательно учитывать на версту дороги.

Переходя въ частности къ отдѣльнымъ очереднымъ номерамъ смѣты, нельзя не отмѣтить, что по нѣкоторымъ очереднымъ №№,

расходы по которымъ учитываются по существующимъ нынѣ измѣрителямъ, совершенно не достигаетъ цѣли учетъ даннаго кредита, такъ напримѣръ, очер. № 235—содержаніе дежурныхъ кочегаровъ и сторожей депо, а также очер. № 238—квартирныя деньги этимъ агентамъ и агентамъ по водоснабженію, исчисляемыя нынѣ по пробѣгу паровозо-верстъ, по мнѣнію упр. дороги, не находятся въ зависимости отъ размѣровъ движенія, почему должны исчисляться по штатному расписанію; расходы же по очер. № 241 на содержаніе инвентаря депо и дежурныхъ комнатъ и по очер. № 260 на уплату чужимъ дорогамъ за пользованіе водой не находятся въ прямой зависимости отъ пробѣга паровозовъ и должны опредѣляться по дѣйствительной потребности.

Само собою разумѣется, что смѣтные измѣрители должны быть строго соблюдены и по отчету эксплоатаціи. Въ этомъ случаѣ наблюдается такой фактъ при составленіи смѣтъ и отчетовъ: расходы по очер. № 273—отопленіе вагоновъ—и по очер. № 274—освѣщеніе вагоновъ,—по существующей нынѣ формѣ смѣты, исчисляются по измѣрителю на 10.000 осе-верстъ пассажирскихъ вагоновъ, что, конечно, является соотвѣтственнымъ. Отчетъ же по этимъ очереднымъ №№ учитывается по коэффиціенту на 10.000 осе-верстъ общаго пробѣга вагоновъ. Такой измѣритель, по мнѣнію упр. дороги, является неточнымъ. Если, затѣмъ, обратиться къ расходамъ по очер. №№ 277 и 278—чистка и дезинфекція вагоновъ,—то въ этомъ случаѣ учитывать ихъ на общія вагоно-осе-версты является нѣсколько неточнымъ по слѣдующимъ соображеніямъ. Дорога, гдѣ доминирующее движеніе есть движеніе товарное, гдѣ, какъ напримѣръ на сѣти Южныхъ ж. д., преимущественно перевозится каменный уголь и хлѣбъ, тамъ и коэффиціентъ расхода низкій. Это явленіе объясняется, очевидно, тѣмъ обстоятельствомъ, что расходы по чисткѣ и дезинфекціи вагоновъ относятся накладнымъ расходомъ на грузовыя работы (очер. № 193), а такъ какъ на нѣкоторыхъ дорогахъ, въ томъ числѣ и на Забайкальской, грузовое движеніе пропорціонально пассажирскому движенію развито менѣе—здѣсь наблюдается повышеніе измѣрителя. Такое явленіе становится понятнымъ, если принять во вниманіе, что чистка и дезинфекція вагоновъ пассажирскихъ стоитъ несравненно дороже, чѣмъ вагоновъ товарныхъ. Отчасти этимъ обстоятельствомъ и объясняется высокій отчетный измѣритель по этимъ расходамъ по Забайкальской ж. д. въ сравненіи со всѣми другими дорогами.

На основаніи изложенныхъ соображеній упр. дороги считаетъ болѣе правильнымъ размѣры кредитовъ по этимъ очереднымъ №№ исчислять отдѣльно для товарнаго и отдѣльно для пассажирскаго движенія.

Также необходимо отмѣтить, что въ числѣ недостатковъ но-

менклатуры Глушинскаго по отдѣлу III очер. № 97, на который относятся расходы по рабочей силѣ по нѣсколькимъ категоріямъ путевыхъ работъ, тогда какъ расходъ матеріаловъ на тѣ же работы проводится по ряду другихъ очередныхъ №№, а именно 107, 118, 122, 123, 124.

Въ данномъ случаѣ желательно упраздненіе очер. № 97 и исчисляемые по нему расходы на рабочую силу распредѣлить по тѣмъ упомянутымъ выше очереднымъ №№, на которые нынѣ относится стоимость соотвѣтственныхъ матеріаловъ.

Въ заключеніе упр. дороги полагаетъ, что для упрощенія формы смѣты, казалось бы вполнѣ возможнымъ, чтобы объясненія смѣтныхъ назначеній не приводились бы въ самой смѣтѣ при каждомъ очередномъ номерѣ, какъ это дѣлается теперь, а печатались бы отдѣльно отъ смѣты, въ видѣ приложенія, какъ это принято при печатаніи эксплоатаціоннаго отчета, отдѣльно вѣдомость № 3-б—собственно отчетъ о расходахъ и къ ней приложеніе—объясненіе расходовъ.

По мнѣнію В. Н. Коргуева, главнымъ недостаткомъ существующей формы годовыхъ отчетовъ и смѣтъ по номенклатурѣ Глушинскаго является слишкомъ большое число очередныхъ номеровъ, по которымъ распредѣляются кредиты и предѣлами которыхъ ограничивается право нач. дороги на перемѣщеніе кредитовъ.

Въ новой формѣ смѣтъ и отчетовъ, преподанной къ руководству цирк. упр. ж. д. отъ 4 авг. 1910 г. № 20032/9273, этотъ недостатокъ отчасти устраненъ.

Вмѣсто 82 очередныхъ номеровъ по III отдѣлу оставлено только 23 номера.

Однако, каждый изъ очередныхъ номеровъ имѣетъ столько кредитныхъ рубрикъ, что общее число подраздѣленій по III отдѣлу смѣты превышаетъ число очередныхъ номеровъ того же отдѣла по смѣтѣ Глушинскаго.

При такихъ условіяхъ примѣненіе новой формы смѣтъ и отчетовъ не только не создаетъ облегченія, но усложнитъ работу счетоводства по веденію бюджетныхъ и вспомогательныхъ книгъ, по составленію платежныхъ документовъ и годовой отчетности.

Еще тяжелѣе будутъ послѣдствія введенія новой формы смѣтъ и отчетовъ, если эта форма будетъ использована для сокращенія смѣтныхъ ассигнованій при назначеніи ихъ отдѣльно по каждому изъ второстепенныхъ рубрикъ смѣты и для ограниченія правъ нач. дороги распоряжаться кредитомъ въ предѣлахъ очередного номера.

Казалось бы возможнымъ и желательнымъ не отказываться отъ номенклатуры Глушинскаго, которая вошла въ обиходъ же-

лѣзныхъ дорогъ и пустила глубокіе корни, а упростить ее и устранить изъ нея нѣкоторые дефекты.

Наиболѣе цѣлесообразнымъ упрощеніемъ смѣтной номенклатуры Глушинскаго было бы, кромѣ общаго сокращенія числа очередныхъ номеровъ, совершенное уничтоженіе ихъ, какъ смѣтныхъ подраздѣленій, а сохраненіе исключительно для отчетности.

Для смѣтныхъ цѣлей было бы возможно ограничиться подраздѣленіемъ расходовъ на отдѣлы, главы и статьи съ приданіемъ статьямъ значенія нынѣшнихъ очередныхъ номеровъ.

Что касается принципіальныхъ основаній для сокращенія общаго числа очередныхъ номеровъ отчета, то при этомъ слѣдовало бы исходить изъ положенія, что содержаніе отчета о дѣятельности желѣзной дороги, какъ перевозочнаго предпріятія, опредѣляется задачею давать точный матеріалъ для исчисленія себѣстоимости производимыхъ дорогою перевозокъ всѣхъ наименованій.

Подробности второстепеннаго значенія не должны загромождать общаго отчета.

Задачи технической и хозяйственной статистики, неимѣющія прямого отношенія къ выясненію стоимости перевозокъ, могутъ быть осуществляемы при помощи частныхъ отчетовъ, приспособленныхъ къ особенностямъ каждаго случая и не имѣющихъ общеобязательнаго характера.

Въ частности необходимо отмѣтить въ числѣ недостатковъ номенклатуры Глушинскаго по отдѣлу III смѣты очередной номеръ 97, о недостаткахъ котораго сообщилъ главный бухгалтеръ.

Н. А. Масловъ спрашиваетъ, не вызываетъ ли затрудненій новое положеніе о главной бухгалтеріи.

По словамъ главнаго бухгалтера, такихъ затрудненій не встрѣчается.

Далѣе Предсѣдатель ставитъ на обсужденіе вопросы, касающіеся отдѣльныхъ службъ дороги.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

По вопросу 13.

13. Приспособлена ли организація службы сборовъ и способы ея дѣйствія къ тому, чтобы

По мнѣнію нач. сл. сборовъ организація сл. сборовъ и способы ея дѣйствія несомнѣнно приспособлены къ тому чтобы содѣйствовать упр. дороги въ раскрытіи паденія доходовъ, но не въ быстромъ раскрытіи этого паденія.

содѣйствовать управленію дороги въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ? Въ какіе сроки доставляются свѣдѣнія о доходахъ, приблизительныя и точныя? Принятыя на дорогѣ основанія для приблизительнаго исчисленія доходовъ..

Матеріаломъ для сужденія о паденіи доходовъ являются:

а) Предварительныя свѣдѣнія объ общемъ количествѣ перевозокъ (по скоростямъ ихъ) и приблизительномъ валовомъ доходѣ за каждый мѣсяцъ, которыя высылаются въ упр. ж. д., заинтересованнымъ службамъ и контролю дороги черезъ 15 дней послѣ отчетнаго. Данныя для сей вѣдомости сообщаются, преимущественно, станціями, такъ какъ отчетность, поступающая въ сл. сборовъ, къ этому сроку не можетъ быть обработана.

б) Окончательныя свѣдѣнія объ общемъ количествѣ перевозокъ и валовомъ доходѣ, которыя доставляются тѣмъ же учрежденіямъ, что и предварительныя свѣдѣнія черезъ 15 дней послѣ полученія дорогою расчетнаго листа Государственнаго Банка, т. е., въ среднемъ, черезъ 3 мѣсяца и 15—20 дней послѣ отчетнаго мѣсяца.

Въ данномъ случаѣ, для Забайкальской дороги большое значеніе имѣетъ отдаленность ея отъ Петербурга въ отношеніи времени на пересылку къ ней расчетнаго листа Банка.

Въ тѣхъ и другихъ свѣдѣніяхъ о количествѣ перевозокъ и валовомъ доходѣ Забайкальскою дорогою какъ перевозка, такъ и доходъ приводятся въ сопоставленіе и съ отчетнымъ мѣсяцемъ предыдущаго года и съ соотвѣтствующими отчетными періодами за послѣдніе три года, дающемъ возможность удобнаго наблюденія за общей эволюціей перевозокъ и доходовъ.

Такимъ образомъ, изъ перечисленныхъ свѣдѣній предварительныя свѣдѣнія получаются сравнительно быстро (черезъ 15 дней послѣ отчетнаго мѣсяца) но способъ исчисленія приблизительнаго валового дохода отъ перевозокъ, указанный въ § 11 временныхъ правилъ, относительно составленія, изданія и представленія статистики перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ и грузовъ (см. II часть Общ. Уст. Росс. жел. дор.), согласно которому приблизительный валовой доходъ за отчетный мѣсяцъ исчисляется умноженіемъ количества перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ на соотвѣтственную среднюю провозную плату съ пассажира или пуда груза, выручennую въ томъ же мѣсяцѣ предшествовавшаго года, не даетъ возможности опредѣлять доходы, близкіе къ дѣйствительнымъ. Въ виду этого сл. сборовъ не всегда даже придерживается этого способа, въ особенности при исчисленіи дохода отъ воинскихъ перевозокъ, такъ какъ вслѣдствіе спорадичности поступленія доходовъ отъ такихъ перевозокъ, мѣсячныя выручки подвергаются значительнымъ колебаніямъ отъ нѣсколькихъ копеекъ до нѣсколькихъ рублей съ человѣка.

Въ такихъ случаяхъ сл. сборовъ руководствуется средними годовыми выручками—отчетною (за послѣдній годъ) и смѣтною.

По вопросу 14

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

представитель сл. сборовъ сообщаетъ, что матеріаломъ, полезнымъ для обнаруженія причинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ, является, помимо, такъ называемаго, сырого матеріала—суточныхъ позиціонныхъ карточекъ,—вѣдомость о количествѣ пудовъ частныхъ грузовъ, перевезенныхъ по дорогѣ за каждый мѣсяцъ, доставляемая у. ж. д. и мѣстнымъ комм. отдѣлу и контролю дороги черезъ 1½ мѣс. послѣ отчетнаго (циркуляръ Упр. ж. д. по комм. части отъ 18 апр. 1902 г. за № 18509).

Въ этой вѣдомости показываются перевозки всѣхъ главнѣйшихъ грузовъ большой, пассажирской и малой скоростей за каждый мѣсяцъ, какъ въ мѣстномъ сообщеніи, такъ и по ввозу, вывозу и транзиту. Цифры текущаго года сопоставляются также по сообщеніямъ съ цифрами предыдущаго года и въ послѣдней графѣ выводится увеличеніе (+) или уменьшеніе (—) перевозокъ въ сравненіи съ предыдущимъ годовъ. Слѣдовательно, паденіе количества цѣнныхъ грузовъ или увеличеніе грузовъ малоцѣнныхъ, сравнительно скоро можетъ быть замѣчено.

Однако, ни эта вѣдомость, ни свѣдѣнія о предварительныхъ и окончательныхъ перевозкахъ и доходахъ, о которыхъ шла рѣчь въ отвѣтѣ на вопросъ 13, не даютъ возможности безъ спеціальныхъ разработокъ опредѣлить доходы, получаемые отъ отдѣльныхъ видовъ перевозокъ; такъ напримѣръ, вслѣдствіе значительнаго количества пассажировъ, проѣзжающихъ по разнымъ льготнымъ тарифамъ, не представляется возможнымъ точно подсчитать убытокъ, приносимый дорогамъ перевозкою пассажировъ одного какого-либо класса, равно, нельзя опредѣлить доходъ, получаемый отъ перевозки цѣнныхъ грузовъ, въ родѣ чая, мануфактуры и т. д., или убытокъ отъ грузовъ малоцѣнныхъ, безъ спеціальныхъ изслѣдованій.

На вопросъ Предсѣдателя, въ какой мѣрѣ можетъ это сдѣлать комм. от. дороги, нач. этого отдѣла, указывая на то, что комм. от. получаетъ свои свѣдѣнія отъ сл. сборовъ, сообщаетъ, что онъ еще менѣе приспособленъ къ быстрому и легкому раскрытію причинъ, вызывающихъ колебаніе доходности дороги.

По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

нач. сл. сборовъ докладываетъ, что взаимоотношеніе сл. сборовъ съ главной бухгалтеріей, кромѣ обусловленныхъ введеннымъ съ янв. 1908 г. положеніемъ о службахъ сборовъ и въ 1910 г. наказомъ, а также введеннымъ съ 1-го янв. 1911 г. по-

ложеніемъ о главной бухгалтеріи и кассахъ управленія, регулируются особыми бухгалтерскими совѣщаніями при участіи всѣхъ завѣдывающихъ счетоводствами службъ и частей упр. дороги.

Совѣщанія эти введены на Забайкальской ж. д. съ мая мѣсяца 1909 г., а положеніе о нихъ утверждено нач. дороги 13 іюня 1909 г. Кромѣ того, поскольку позволяетъ существо дѣла, необходимыя справки запрашиваются обоюдно, лично, безъ переписки.

Никакія удержанія изъ сборовъ дороги суммъ (кромѣ суммъ сберегательныхъ кассъ) безъ разрѣшенія сл. сборовъ мѣста не имѣютъ. Разрѣшенія выдаются или особыми перечнями, на сей предметъ установленными, или же по оборотнымъ и прямымъ ордерамъ.

Возмѣщеніе сборамъ суммъ по косвеннымъ позаимствованіямъ изъ сборовъ и по выплатамъ по претензіямъ производится въ теченіе 1½ мѣс. послѣ полученія главной бухгалтеріей свѣдѣній о расходахъ. Свѣдѣнія службѣ сборовъ оставляются: по выплатамъ за счетъ упр. дороги—кассами своей дороги въ срокъ отъ 20 дней до 2 мѣс. послѣ отчетнаго, а по расчетамъ, производимымъ другими дорогами за счетъ управленія же, отъ 20 дней до 1½ мѣс. послѣ полученія расчетнаго листа Государственнаго Банка.

Н. А. Масловъ спрашиваетъ, на который день сдается выручка послѣ полученія съ линіи.

Главный бухгалтеръ сообщаетъ, что сдача происходитъ на слѣдующій день, послѣ предварительныхъ подсчетовъ.

По вопросу 16.

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

Представитель сл. сборовъ указываетъ на то, что по п. 16—смѣтныя назначенія опредѣляются установленными упр. ж. д. нормами: съ одного пассажиар, съ отправки бага, съ грузовой отправки, съ претензіонной заявленной накладной, съ квитанціи дополнительныхъ и другихъ сборовъ, съ наложенныхъ платежей (штукъ) по наложенію, съ рубля валового дохода и (на канцелярію) съ агента службы.

Вслѣдствіе того, что большая часть кредитовъ сл. сборовъ—подвижные, т. е. находятся въ зависимости отъ размѣра отработанныхъ единицъ, штатъ служащихъ по смѣтѣ назначается минимальный по мѣсяцу минимальной работы за предыдущее трехлѣтіе; штатъ этотъ въ теченіе года пополняется сверхъ смѣтнаго количества временными, а иногда и поденными агентами.

Окладъ содержанія извѣстной группы агентовъ принимается средній по общему упр. дороги.

По вопросу 17

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

нач. сл. сборовъ сообщаетъ, что въ цѣляхъ урегулированія задолженности упр. дороги сборамъ за прежнее время при главной бухгалтеріи организованъ временный отдѣлъ, который занятъ выясненіемъ прямыхъ дебиторовъ.

Простой дешевый способъ ликвидаціи задолженности до 1 янв. 1909 г. упр. сборамъ многихъ дорогъ (казенныхъ) предусмотрѣнъ въ законѣ отъ 21 іюня 1910 г., который на Забайкальскую ж. д. не распространенъ. Вопросъ этотъ внесенъ на разсмотрѣніе Упр. ж. д. рапортомъ отъ 3/4 дек. 1910 г. за № 205/25454.

Позаимствованій изъ сборовъ не дѣлается.

Предсѣдатель спрашиваетъ, до какой суммы простирается задолженность сборамъ дороги. Главный бухгалтеръ докладываетъ, что эксплоатаціей было позаимствовано 3.300.000 руб. И такъ какъ отчетность велась совершенно безпорядочно, то и пришлось при главной бухгалтеріи завести особый отдѣлъ, для ликвидаціи всѣхъ этихъ счетовъ.

На вопросъ Предсѣдателя, когда же будетъ закончена ликвидація старыхъ счетовъ, главный бухгалтеръ положительный отвѣтъ дать затрудняется.

Н. А. Масловъ спрашиваетъ, сколько получаетъ упр. денегъ на эту ликвидацію, главный бухгалтеръ сообщаетъ, что упр. просило на это 95.000 р., а получило 13.000 руб.

Главный бухгалтеръ обращаетъ, далѣе, вниманіе Предсѣдателя на то, что въ данномъ случаѣ дѣло идетъ объ упорядоченіи всего вообще счетоводства, и выясненіе дѣла выгодно для казны, потому что многія суммы подлежатъ возврату казнѣ, напр. авансы, долги частныхъ дорогъ и проч.

По вопросу 18

18. Выяснить долги казенныхъ дорогъ и учрежденій сборамъ; недостатки существующаго на этотъ предметъ порядка; выяснить претензіи и судеб-

представитель сл. сборовъ замѣчаетъ, что задолженность сборамъ дороги другими дорогами незначительная (на 1 янв. 11 г.—16.499 руб. 72 к.) и будетъ ликвидирована въ текущемъ году.

Задолженность разныхъ правительственныхъ учрежденій на 1 янв. 1911 г. по фактурованнымъ перевозкамъ достигаетъ 290.299 руб. 55 коп. въ томъ числѣ:

ные иски къ дорогѣ.

Почт.-Тел. Вѣд	240.125 р. 56 к.
Мин. Вн. Дѣлъ за сч. Д. О. Д.	28.984 „ 38 „
М. П. С. по постр. Ирк. моста	11.124 „ 09 „
Краснаго Креста	6.779 „ 16 „
Гл. Упр. Земл. и Земл. за сч. Пер . .	2.236 „ 58 „
Акц. Управленія	2.049 „ 58 „

Вопросъ объ уплатѣ находится на разрѣшеніи Упр. ж. д.

По нефактурованнымъ перевозкамъ сборамъ своей и др. дорогъ.

Военное вѣдомство	7.965.855,04

Главный недостатокъ расчетовъ по перевозкамъ съ указанными учрежденіями заключается въ сложности работъ, (сравнительно съ коммерческими перевозками) и въ огромной перепискѣ по истребованію исчисленныхъ суммъ по счетамъ. При этихъ условіяхъ фактурныя и нефактурныя перевозки за счетъ правительственныхъ учрежденій крайне убыточны для дороги.

Въ конечномъ результатѣ, послѣ массы переписки, въ большинствѣ случаевъ долги казенныхъ учрежденій списываются оборотнымъ поступленіемъ *съ повторной высылкой дорогамъ слѣдованія расчетнаго матеріала.*

Далѣе, нач. сл. сборовъ снова указываетъ за запутанность старыхъ счетовъ. Особенно темна отчетность по выдачѣ авансовыхъ суммъ. Н. А. Масловъ предлагаетъ пояснить, какимъ образомъ возможна была выдача авансовыхъ суммъ, и почему она не встрѣтила противодѣйствія со стороны главнаго контролера.

Представитель Государственнаго Контроля сообщаетъ, что выдача авансовъ происходила въ періодъ мобилизаціоннаго движенія, когда ни одинъ подрядчикъ безъ аванса не бралъ работы.

По вопросу 19

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

выясняется, что вопросъ о проѣздѣ учащихся для Забайкальской ж. д. не имѣетъ почти никакого значенія: слишкомъ ихъ мало.

Другое дѣло безплатные и льготные билеты, вообще: по Забайкальской ж. д. проѣзжаетъ огромное число солдатъ, офицеровъ, къ тому же за послѣдніе годы приходится перевозить цѣлыя арміи рабочихъ Амурской ж. д.,—все это, при незначительномъ движеніи на дорогѣ, ложится тяжелымъ бременемъ на доходность ея.

По вопросу 20

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

выясняется, что квитанцій о наложенныхъ платежахъ обыкновенно не берутъ, поэтому и вопросъ о гербовомъ сборѣ съ нихъ, по существу,—не важенъ.

Вопросъ 21.

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

Такъ какъ никакого соотношенія суммъ наложенныхъ платежей къ цѣнности груза, при существующихъ основаніяхъ наложенія платежей, не имѣется, то и указаній въ свидѣтельствахъ наименованія груза не слѣдовало бы дѣлать, потому что оно является лишь усложненіемъ работы станціи отправленія.

Н. А. Масловъ спрашиваетъ, сличаются ли дубликаты съ накладными.

Нач. сл. сборовъ сообщаетъ, что сличеніе бываетъ только при возникновеніи претензіи.

По вопросу 24

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

выясняется, что станціонное счетоводство организовано согласно „временному положенію о счетоводствѣ и отчетности станціи".

Станціонныя операціи контролируются ревизорами станціонаго счетоводства, ревизорами комм. отд. и фактическими контролерами.

На каждой станціи имѣется книга ревизіонныхъ замѣчаній, копіи съ которыхъ начальники станцій обязаны присылать въ управленіе, гдѣ они разсматриваются подлежащими службами.

По вопросу 123

нач. сл. движенія сообщаетъ, что мѣрами къ устраненію безплатной перевозки товаровъ служатъ:

1) Обязательная перевѣска всѣхъ грузовъ при пріемѣ ихъ отъ отправителей, если же грузъ навалочный и перевѣсить его, по неимѣнію вагонныхъ вѣсовъ на станціи отправленія, не представляется возможнымъ, то вѣсъ его опредѣляется путемъ обмѣра,

таковы напримѣръ,—разные строительные матеріалы и топливо; для этой цѣли станціямъ преподаны къ руководству (приказомъ по дорогѣ № 774—1905 г.) особыя таблицы вѣса по наружному обмѣру такихъ матеріаловъ. Помимо этого, всѣ навалочные грузы провѣряются попутными станціями на вагонныхъ вѣсахъ и во всякомъ случаѣ перевѣшиваются на станціи назначенія, имѣющей вагонные вѣсы.

2) Обязательная перевѣска попудныхъ отправокъ при пріемѣ ихъ съ сосѣдней дороги, при сортировкѣ, при выгрузкѣ или перегрузкѣ и вообще, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда съ вагона снимаются станціонныя пломбы.

3) Производство товаро-станціонныхъ работъ мелкими артелями, для каждой станціи особыми, и поэтому неимѣющими между собою никакого общенія.

4) Внезапная ревизія товарныхъ поѣздовъ вообще и въ частности товарныхъ и багажныхъ вагоновъ, перевозимыхъ за замками раздатчиковъ.

5) При товарныхъ поѣздахъ существуютъ раздаточные списки, въ которыхъ указываются №№ вагоновъ, входящихъ въ составъ даннаго поѣзда; по этимъ спискамъ на каждой распорядительной станціи, а также при ревизіи поѣзда производится провѣрка находящихся въ поѣздѣ вагоновъ.

6) Установлена обязательная провѣрка станціями содержимаго грузовыхъ мѣстъ путемъ вскрытія таковыхъ для опредѣленія правильности наименованія товаровъ (приказъ № 234—1910 г.). Каждая станція обязана вскрыть съ этой цѣлью не менѣе опредѣленнаго ей количества мѣстъ въ теченіе каждаго мѣсяца.

По вопросу 124

124. Какимъ образомъ осуществляется надзоръ за правильностью составленія документовъ грузовыхъ и денежныхъ, по операціямъ наложенныхъ платежей и ссудной?

представитель сл. движенія указываетъ, что за правильностью составленія документовъ грузовыхъ, денежныхъ и по операціямъ наложенныхъ платежей и, вообще, за правильностью производства станціями коммерческихъ операцій установленъ фактическій надзоръ въ лицѣ ревизоровъ станціоннаго счетоводства, коммерческихъ ревизоровъ, ревизоровъ движенія и агентовъ по розыску грузовъ, которые при всякомъ посѣщеніи станціи обязаны производить частичную ревизію ея. Такимъ частичнымъ ревизіямъ подвергается каждая станція, смотря по характеру и размѣрамъ ея работы отъ одного до трехъ разъ въ мѣсяцъ (приказъ № 337—1910 г.). Кромѣ того, установленъ порядокъ, по которому ежемѣсячно ревизорами сл. сборовъ, коммерческой и движенія производится не менѣе одной полной совмѣстной ревизіи станціи на каждомъ ревизорскомъ участкѣ сл. движенія (приказъ № 387—10 г.).

Такъ какъ протяженіе ревизорскаго участка сл. движенія составляетъ отъ 7 до 14 станцій, то въ теченіе каждаго года подвергаются полной ревизіи всѣ станціи.

Помимо лицъ фактическаго надзора за правильностью составленія документовъ, касающихся грузовыхъ и денежныхъ операцій, слѣдитъ сл. сборовъ, провѣряющая отвѣты по такимъ операціямъ, и о замѣченныхъ въ этой области дефектахъ ею сообщается какъ ревизорамъ станціоннаго счетоводства на предметъ инструктированія подлежащихъ агентовъ станціи, такъ равно и въ сл. движенія, которая, въ свою очередь, принимаетъ сотвѣтствующія мѣры къ устраненію замѣченныхъ дефектовъ въ будущемъ.

По вопросу 129

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

докладывается, что такъ какъ существующія формальности по пріему и выдачѣ грузовъ введены для предупрежденія возможности злоупотребленій какъ со стороны служащихъ, такъ, равно, и со стороны кассировъ дороги, устраненіе ихъ, казалось бы, слѣдуетъ считать преждевременнымъ.

По вопросу 130

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

выясняется, что соотвѣтствіе между числомъ грузовъ и отправленныхъ и прибывшихъ на ст. назначенія контролируется посылкой ст. отправленія на станцію назначенія особыхъ увѣдомленій о всѣхъ отправленныхъ на данную станцію грузахъ. Получивъ такое увѣдомленіе и не получивъ въ срокъ груза, станція назначенія производитъ телеграфный розыскъ (приказъ № 380—1910 г.).

Контроль товарныхъ поѣздовъ производится ревизорами станціоннаго счетоводства, ревизорами движенія, ревизорами поѣздовъ, коммерческими ревизорами и агентами по розыску грузовъ.

Б. По коммерческой службѣ.

По вопросу 22

22. На основаніи обзора документовъ и опроса лицъ, соприкасающихся съ этою службою, осо-

представитель комм. отд. сообщаетъ, что для обслѣдованія раіона дороги принимались слѣдующія мѣры: по всѣмъ станціямъ и разъѣздамъ были разосланы особые опросные листы, содержащіе наиболѣе существенные вопросы объ экономическомъ

бенно же изъ опроса параіоннаго комитета, выяснить, приспособлена ли организація коммерческой службы и способы дѣйствія этой службы для изученія коммерческихъ условій дѣятельности раіона, обслуживаемаго дорогою (на азіатскихъ дорогахъ, сверхъ того, содѣйствуетъ ли она колонизаціи).

значеніи прилегающаго къ данной станціи раіона. Отвѣты, полученные отъ станцій, сгруппированы въ коммерческомъ обзорѣ за 1908 и 1907 г.г.

Кромѣ того, экономическое значеніе нѣкоторыхъ станцій обслѣдовалось коммерческими ревизорами при выясненіи нѣкоторыхъ частныхъ вопросовъ и, наконецъ, для обслѣдованія условій перевозки чая и другихъ иностранныхъ грузовъ изъ Владивостока, въ связи съ отмѣной порто-франко, во Владивостокъ и Харбинъ былъ въ 1909 г. командированъ коммерческій ревизоръ, а въ 1910 г. для обслѣдованія современнаго торговаго значенія г. Кяхты, туда былъ командированъ пом. нач. комм. отд.

Для организаціи болѣе подробнаго обслѣдованія и систематическаго изученія коммерческихъ условій раіона дороги, а равно и вопросовъ колонизаціи, коммерческій отдѣлъ пока не имѣетъ спеціальныхъ силъ. Имѣя на линіи 3 старшихъ агентовъ (коммерческихъ ревизоровъ), изъ которыхъ одинъ является обычно вторымъ замѣстителемъ нач. коммерческаго отд., занятыхъ спеціальной работой по производству болѣе сложныхъ разслѣдованій, ревизіями станцій, инструктированіемъ агентовъ и участіемъ въ различныхъ комиссіяхъ, отдѣлъ не можетъ ни одного изъ ревизоровъ выдѣлить всецѣло, или на болѣе или менѣе продолжительное время, для коммерческаго обслѣдованія раіона, притомъ для производства подробнаго обслѣдованія необходимъ агентъ не столько опытный въ производствѣ всевозможныхъ разслѣдованій и изслѣдованій злоупотребленій, сколько имѣющій широкій кругозоръ, достаточную общую и коммерческую подготовку, вслѣдствіе чего совмѣщеніе въ одномъ лицѣ обязанностей, коммерческаго ревизора и агента по обслѣдованію раіона, едва ли возможно. Необходимость въ производствѣ обслѣдованія раіона побудила комм. отд. ходатайствовать въ 1909 и 1910 г.г. объ учрежденіи въ составѣ его спеціальнаго агента для особыхъ порученій подобно тому, какъ это имѣетъ мѣсто на нѣкоторыхъ другихъ дорогахъ, въ частности на Сибирской. Съ этимъ ходатайствомъ согласился и мѣстный совѣтъ, разсматривавшій его по журналу № 235—10 г.

Однако, при разсмотрѣніи смѣты Забайкальской ж. д. Комитетомъ упр. ж. д. въ соотвѣтствующемъ увеличеніи ассигнованія (на 3.600 руб.) было отказано.

По вопросу 23

23. Существуютъ ли какія-нибудь сношенія коммерческой службы съ

выясняется, что учрежденій, объединяющихъ интересы торгово-промышленныхъ круговъ, въ раіонѣ дороги не существуетъ; съ наиболѣе крупными промышленными предпріятіями въ раіонѣ

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

дороги комм. отд. состоитъ въ договорныхъ отношеніяхъ по эксплоатаціи ими подъѣздныхъ путей частнаго пользованія, керосинопроводовъ и складовъ грузовъ, устраиваемыхъ на свободныхъ участкахъ желѣзнодорожной земли. Имѣется 11 подъѣздныхъ путей, 5 керосинопроводовъ. Во всѣхъ этихъ случаяхъ комм. отд. считаетъ себя обязаннымъ по возможности стремиться къ удовлетворенію справедливыхъ ходатайствъ контрагентовъ дороги для облегченія имъ перевозки по желѣзной дорогѣ продуктовъ производства или предметовъ торговли и потребленія.

Вообще же говоря, никакихъ правильно организованныхъ сношеній съ торгово-промышленнымъ міромъ не существуетъ, по причинамъ, указаннымъ въ предыдущемъ отвѣтѣ.

Замѣститель нач. дороги указываетъ на исключительное положеніе, которое должна была бы занимать Забайкальская ж. д. въ дѣлѣ развитія края: это единственная артерія края, питающая его и матеріально и духовно. Дорогѣ приходится не перевозить излишекъ продуктовъ края, а создавать промышленность, а для этого нужны и люди и средства, а ихъ нѣтъ.

Изъ практики службы на дорогѣ можно было бы указать много случаевъ, когда незначительной помощи дороги было бы достаточно, чтобы создать въ краѣ ту или иную отрасль торговли или промышленности. Чтобы не искать долго примѣра, можно указать на слѣдующій случай: до войны русская кэта шла въ Японію, послѣ войны японцы получили право ловли ея и, такимъ образомъ, выходъ на востокъ для русской кэты былъ закрытъ. Тѣмъ не менѣе, она могла бы направляться въ Москву, для этого достаточно было бы лишь доставить на ловы соль, ибо употребляемая въ дѣло—или японская,—скверная, желтая соль, или нѣмецкая—тоже очень низкаго качества. Такимъ образомъ, дорога могла бы заработать и на провозѣ соли и, главнымъ образомъ, на провозѣ дорогого товара—кэты. И этого не случилось, потому что не было человѣка, котораго можно было бы послать на волжскіе ловы разузнать, какой именно сортъ соли нуженъ, а также выяснить, гдѣ его можно достать, и вообще, не было человѣка, которому можно было бы поручить организацію всего этого дѣла.

Вопросъ 24

Помѣщенъ въ отдѣлѣ А.

По вопросу 25

25. Выяснить, какими данными или соображеніями руководствуется дорога при опредѣленіи числа агентовъ комм. отд., а также выяснить, какими данными или соображеніями руководствуется дорога при опредѣленіи числа агентовъ комм. отд., выясняется, что при опредѣленіи числа агентовъ комм. отд., дорога руководствуется: 1) въ отношеніи числа агентовъ претензіоннаго дѣлопроизводства,—количествомъ поступающихъ и раз-

ководится дорога при опредѣленіи числа и качества лицъ служащихъ въ коммерческомъ отдѣлѣ и какими нормами опредѣляется вознагражденіе этихъ служащихъ.

рѣшаемыхъ претензіонныхъ дѣлъ, утвержденными смѣтными нормами кредита за разсмотрѣніе каждаго дѣла и каждаго коммерческаго акта и опредѣленными нормами работы для отдѣльнаго агента, 2) въ отношеніи числа агентовъ коммерческаго дѣлопроизводства—данными прежнихъ лѣтъ, исполняемой работой и потребностями надзора за правильнымъ ходомъ коммерческихъ операцій на линіи. На экономическое обслѣдованіе раіона дороги, какъ указано выше, спеціальнаго штата нѣтъ и задача эта исполняется лишь въ весьма незначительной мѣрѣ.

При выборѣ агентовъ комм. отд. дорога до самаго послѣдняго времени руководствовалась, главнымъ образомъ, степенью опытности агентовъ въ коммерческомъ дѣлѣ по ихъ прежней желѣзнодорожной службѣ. Должнаго вниманія на образовательный цензъ агентовъ обращаемо не было, вслѣдствіе, главнымъ образомъ, низкой оплаты труда агентовъ при требующейся опытности въ коммерческомъ дѣлѣ. Нормы вознагражденія агентовъ коммерческаго отдѣла приблизительно на 20—30% выше, нежели нормы дорогъ Европейской сѣти, но, несмотря на это, вслѣдствіе дороговизны жизни и отсутствія необходимыхъ культурныхъ удобствъ, пріисканіе соотвѣтствующихъ агентовъ на всѣ безъ исключенія должности—весьма затруднительно.

По вопросу 26

26. Какъ инструктируются служащіе на линіи по коммерческой части? Есть ли курсы, издаются ли руководства и т. п.?

нач. комм. отд. докладываетъ, что инструктированіе по коммерческой части линейныхъ агентовъ производится: а) путемъ изданія приказовъ и наказовъ по коммерческой части и циркуляровъ нач. комм. отд. и сл. сборовъ, б) въ экстренныхъ случаяхъ путемъ телеграфныхъ распоряженій и разъясненій, в) путемъ письменнаго инструктированія агентовъ въ случаяхъ замѣченныхъ отступленій отъ правилъ и г) путемъ инструктированія станціонныхъ служащихъ линейными коммерческими агентами—коммерческими ревизорами и агентами по розыску грузовъ. Кромѣ того, въ 1910 г. была введена подготовка старшихъ линейныхъ агентовъ по коммерческой части при комм. отдѣлѣ, путемъ прикомандированія ихъ къ отдѣлу,—теоретическихъ занятій съ ними старшихъ агентовъ отдѣла и практическихъ на Иркутской городской станціи. На станціи Иркутскъ имѣются спеціальные курсы для подготовки на должности коммерческихъ конторщиковъ и вѣсовщиковъ.

По коммерческой части издаются приказы и наказы нач. дороги, изданы инструкціи вѣсовщикамъ, по составленію коммерческихъ актовъ о невостребованныхъ багажѣ и грузахъ по завозному складу, для чайныхъ грузовъ—по таможенному агентству.

Производится систематическая повѣрка знаній коммерческихъ линейныхъ агентовъ, путемъ экзаменовъ повѣрочныхъ и при перемѣщеніяхъ на высшія должности.

Нач. сл. движенія дополняетъ это указаніемъ на то, что курсы для подготовки низшихъ коммерческихъ агентовъ, кромѣ имѣющихся въ Иркутскѣ, предположены къ открытію въ Читѣ и Верхнеудинскѣ.

По вопросу 27

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

докладывается, что розыскъ грузовъ возложенъ на станціи съ наблюденіемъ за ними со стороны спеціальныхъ агентовъ по розыску грузовъ и комм. отд. въ составѣ котораго имѣется спеціальный столъ по розыску грузовъ. Организація эта функціонируетъ весьма успѣшно. Такъ, въ 1910 г. были разыскиваемы грузовыя мѣста по 3956 отправкамъ, изъ нихъ разысканы мѣста по 3846 отправкамъ, остались неразысканными мѣста по 110 отправкамъ, т. е. 2,75% общаго числа, при чемъ часть неразысканныхъ мѣстъ относится къ отправкамъ прежнихъ лѣтъ, розыскъ которыхъ производился по требованію дорогъ слѣдованія.

Сохранность грузовъ обезпечивается слѣдующими мѣрами: 1) обнесеніемъ товарныхъ дворовъ заборами и увеличеніемъ числа крытыхъ пакгаузовъ, 2) улучшеніемъ личнаго состава агентовъ, причастныхъ къ коммерческимъ операціямъ, 3) усиленіемъ и улучшеніемъ охраны грузовыхъ мѣстъ въ пути и на станціяхъ, 4) на нѣкоторыхъ участкахъ дороги принятіемъ спеціальныхъ мѣръ, какъ напримѣръ, закручиваніе толстой проволокой дверей груженыхъ вагоновъ при слѣдованіи ихъ отъ Иннокентьевской до Иркутска, 5) разслѣдованіемъ и выясненіемъ случаевъ хищеній производимыми немедленно по ихъ обнаруженіи, не ожидая заявленія претензіи, благодаря чему наказаніе приближается къ моменту совершенія преступленія.

На линіи имѣются спеціальные агенты по розыску грузовъ (4), производящіе какъ самый розыскъ, такъ и разслѣдованія по случаямъ недостачи грузовъ.

Н. А. Масловъ спрашиваетъ, поручается ли розыскъ грузовъ ревизорамъ движенія.

Нач. сл. движенія сообщаетъ, что ревизорамъ поручается лишь выясненіе причинъ просрочекъ.

По вопросу 28

28. Существуютъ ли краткіе обзоры коммерческой дѣя-

выясняется, что изданъ краткій обзоръ коммерческой дѣятельности дороги за 1908 г. сравнительно съ 1907 г.

Обзоръ за 1910 г. сравнительно съ 1909 г. составляется.

тельности дороги, на подобіе издаваемыхъ на Екатерининской ж. д.?

По вопросу 29

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

нач. комм. отд. сообщаетъ, что вспомогательныя предпріятія Забайкальской ж. д.—таможенное агентство и Иркутская городская станція—находятся въ вѣдѣніи комм. отд., но имѣютъ нѣкоторую самостоятельность. Ближайшее руководство этими предпріятіями возложено на завѣдывающихъ таможеннымъ агентствомъ и городской станціей. Въ кассовомъ отношеніи каждое изъ этихъ предпріятій считается отдѣльной единицей, при чемъ на Иркутской городской станціи отчетность ведется согласно временному положенію о станціонномъ счетоводствѣ и отчетности, а въ таможенномъ агентствѣ на основаніи спеціально выработанной инструкціи. Годовые отчеты и смѣты этихъ предпріятій, составляются комм. отдѣломъ. Упрощеніе отчетности Иркутской городской станціи возможно лишь въ связи съ общимъ упрощеніемъ станціонной отчетности, а для таможеннаго агентства—упрощеніе спеціальной выработанной отчетности не представляется ни необходимымъ, ни даже—возможнымъ.

Переработано вспомогательными предпріятіями:

А. Таможеннымъ агентствомъ.

	Отправокъ.	Выручено.	Израсходовано.	Результ. эксплоатаціи.
Въ 1909 г. . .	15.591	25.695 р. 07 к.	17.076 р. 49 к.	+8.618 р. 58 к.
„ 1910 „ . .	11.007	17.001 „ 01 „	13.845 „ 11 „	+3.155 „ 90 „
За 4 мѣс. 1911 г.	—	5.703 „ 40 „	4.050 „ 27 „	+1.653 „ 13 „

Б. Иркутской городской станціей.

	Отправ.	Пуд.	Выручен.	Израсход.	Результ. эксплоатаціи.
1908 г. . .	23.309	684.590	42.372,41	42,224,23	+8.148 р. 18 к.
1909 „ . . .	24.365	577.852	37.308,16	42,423,70	—5.115 „ 54 „
1910 „ . . .	27.428	866.480	52.886,30	48,474,63	+4.411 „ 67 „
За 4 мѣс. 1911 г. . .	11.441	842.938	37.983,80	25,084,07	+12.899 „ 73 „

До 1909 г. таможенное агентство находилось частью въ вѣдѣніи сл. движенія и не вело отдѣльнаго счетоводства.

Иркутская городская станція до 1908 г. дала, въ общемъ, чистую прибыль. Убыточность операцій станціи въ 1909 г. объясняется смѣной завѣдывающихъ, паденіемъ грузооборота и отнесеніемъ расходовъ по удовлетворенію претензій, возникшихъ въ прежніе годы.

Въ настоящее время операціи станціи значительно увеличились, особенно съ открытіемъ при Иркутской таможнѣ завознаго склада для чайныхъ грузовъ.

По вопросу 30

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

представитель комм. отд. сообщаетъ, что операцій—ссудной, складочной и комиссіонной на Забайкальской ж. д. не существуетъ и, по его мнѣнію, для введенія ихъ въ настоящее время нѣтъ благопріятныхъ условій, такъ какъ Забайкальская ж. д. работаетъ преимущественно по ввозу предметовъ потребленія и въ продолжительномъ ихъ храненіи на станціяхъ назначенія нѣтъ потребности. Для перевозимаго транзитомъ чая устроенъ завозный складъ при Иркутской таможнѣ, а перевозимая транзитомъ кэта является слишкомъ неопредѣленнымъ по цѣнѣ и скоропортящимся грузомъ, чтобы выгодно было только для нея устраивать склады, а тѣмъ болѣе выдавать на нее ссуды.

Исполненіе таможенныхъ обрядностей агентами дороги при слѣдованіи груза желательно въ виду возможности принятія мѣръ къ скорѣйшей доставкѣ грузовъ по назначенію.

А. Н. Тихомировъ полагаетъ, что вопросъ о выгодности вспомогательныхъ предпріятій не можетъ быть рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ до тѣхъ поръ, пока раіонъ дороги не станетъ заселеннымъ.

Вопросъ 31.

31. Если ссудныя операціи будутъ признаны полезными, то изъ какихъ источниковъ слѣдуетъ дорогамъ получать необходимыя для того средства: должны ли онѣ кредитоваться въ Государственномъ Бан-

Ссудной операціи нѣтъ и она признается нежелательной.

кѣ, уплачивая процентъ по ссудѣ на общемъ основаніи, или могутъ пользоваться станціонными сборами?

По вопросу 23

выясняется, что въ настоящее время складовъ для долгосрочнаго храненія грузовъ на Забайкальской ж. д. нѣтъ, и потому, въ случаѣ признанія необходимости въ устройствѣ таковыхъ, на это потребуются спеціальные кредиты, да и въ будущемъ, въ виду отсутствія настоятельной надобности въ такихъ складахъ, едва ли возможно ожидать дальнѣйшаго ихъ расширенія за счетъ выручки отъ складочной операціи.

По вопросу 33.

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

По мнѣнію нач. сл. движенія, существующее положеніе комм. отдѣла удовлетворительно. Практика эксплоатаціи Забайкальской ж. д. не выдвинула вопроса о необходимости соединенія комм. отдѣла со сл. движенія.

Нач. комм. отдѣла полагаетъ, что и послѣ соединенія службъ сущность положенія не измѣнилась бы: все равно нач. комм. отдѣла остался бы, въ силу необходимости, совершенно самостоятельнымъ въ своемъ отдѣлѣ; а отвѣтственность бы съ него была снята.

Пом. нач. дороги высказывается противъ соединенія.

По вопросу 34

34. Разрабатывается ли на основанiи сношеній съ

нач. комм. отдѣла сообщаетъ, что за отсутствіемъ въ раіонѣ дороги торгово-промышленныхъ организацій тарифные вопросы разрабатываются по заявленіямъ заинтересованныхъ частныхъ

промышленными и торговыми учрежденіями (биржевыми комитетами, сельскохозяйственными обществами, заводами, фабриками и т. д.) какіе-либо тарифные вопросы или условія перевозокъ?

лицъ и отчасти по иниціативѣ комм. отдѣла; условія перевозки разрабатываются рѣдко и исключительно по иниціативѣ отдѣла, въ виду общности ихъ съ другими дорогами, гдѣ, вслѣдствіе большей интенсивности движенія, неудобства тѣхъ или иныхъ условій перевозокъ обнаруживаются болѣе наглядно.

Въ послѣдніе годы разработаны тарифы а) по заявленіямъ частныхъ лицъ: 1) на перевозку натуральныхъ минеральныхъ водъ Забайкалья: Ярмаровки, Дарасуна—во внутреннемъ и Русско-Китайскомъ сообщеніяхъ. Тарифы эти введены въ дѣйствіе. 2) На перевозку спичекъ и соли изъ Усолья (не утверждены высшими учрежденіями). б) По иниціативѣ коммерческаго отдѣла: 1) спеціальные тарифы на перевозку пассажировъ въ собщеніи г.г. В.-Удинска и Читы съ ближайшими разъѣздами (введены въ дѣйствіе), 2) пригородный тарифъ для Иркутска (отклоненъ высшими учрежденіями), 3) разработанъ вопросъ о пониженіи тарифа на кэту, слѣдующую съ востока (пониженіе тарифа введено въ дѣйствіе), 4) разрабатывается вопросъ о перевозкѣ въ Пріамурье для засола кэты, соли изъ Усолья для замѣны нѣмецкой.

Для обслѣдованія на мѣстѣ вопросовъ объ условіяхъ перевозки и о тарифахъ на перевозку кэты на западъ и соли на востокъ, въ текущемъ году имѣетъ быть командированъ въ Пріамурье одинъ изъ старшихъ агентовъ комм. отдѣла.

По вопросу 35

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

представитель комм. отдѣла докладываетъ слѣдующее:

Въ настоящее время въ коммерческой статистикѣ показывается перевозка пассажировъ и грузовъ, начиная съ одного пассажира или одного пуда по отдѣльной позиціи; перечисляются всѣ передаточные пукнты, даже не составляющіе узла, напримѣръ, Иннокентьевская; показываются дважды одни и тѣ же пассажиры и грузы, одинъ разъ въ отправленіи, другой—въ прибытіи.

Не принесло бы никакого ущерба отчетности перевозокъ установленіе статистическаго минимума для коммерческихъ грузовъ, напримѣръ, отъ 25 пудовъ по позиціи, за исключеніемъ, развѣ, особо цѣнныхъ грузовъ, при чемъ для грузовъ малоцѣнныхъ и хозяйственныхъ можно бы довести этотъ минимумъ до 100 пудовъ.

Далѣе, исходя изъ того соображенія, что грузы обычно слѣдуютъ въ кратчайшемъ направленіи, передаточные пункты слѣдовало бы сохранить только въ исключительныхъ случаяхъ и то лишь главные узлы. Въ настоящее же время перечисленіе

передаточныхъ и оконечныхъ станцій дорогъ создаетъ огромную работу, начиная съ выписки малыхъ карточекъ, и не исключаетъ возможности большого числа ошибокъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, грузы мѣстнаго сообщенія данной дороги, казалось бы, достаточно показывать лишь одинъ разъ по отправленію. Изложенное также примѣнимо и къ пассажирамъ.

Что касается коммерческой вѣдомости, то она страдаетъ отсутствіемъ многихъ свѣдѣній и совершенно не согласована съ вѣдомостью о доходахъ (№ 3-а, по номенклатурѣ Глушинскаго). Въ свою очередь, въ вѣдомости № 3-а не заполняются многіе очередные нумера, напримѣръ, доходъ отъ животныхъ и поштучныхъ предметовъ въ виду того, что своды сл. сборовъ не имѣютъ графъ для выдѣленія этого дохода. Добавленіе же сихъ графъ не можетъ быть произведено распоряженіемъ упр. дороги, а должно воспослѣдовать въ порядкѣ утвержденія положенія о службахъ сборовъ.

Въ коммерческой вѣдомости имѣются перевозки безъ указанія дохода отъ нихъ, за непроставленіемъ такового въ вѣдомости № 3-а:

1) отъ перевозки переселенцевъ и ихъ клади, несмотря на то, что доходы эти показываются въ особой таблицѣ смѣты доходовъ;

2) отъ собакъ и прочихъ поштучныхъ предметовъ, перевозимыхъ по багажнымъ квитанціямъ;

3) отъ товаровъ пассажирской скорости, включая сюда подраздѣленія на воинскій багажъ, поштучные предметы, лошадей и прочихъ животныхъ—какъ по общему, такъ и воинскому тарифамъ;

4) отъ перевозки малой скоростью лошадей и прочихъ животныхъ, перевозимыхъ какъ по общему, такъ и воинскому тарифамъ;

5) отъ сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда на приспособленія для храненія грузовъ. Доходъ же по очередн. № 48 не подраздѣляется на доходъ отъ перевозокъ служебныхъ грузовъ въ коммерческихъ и рабочихъ поѣздахъ.

Слѣдовало бы согласовать своды сл. сборовъ съ вѣдомостью № 3-а о доходахъ и коммерческою вѣдомостью. Но при этомъ небезполезно было бы упраздненіе, или хотя бы сокращеніе, особаго поштучнаго учета перевозокъ, таксируемыхъ поштучно.

Въ настоящее время поштучно разрабатываются:

А. Предметы:

1. Гробы съ покойниками.
2. Велосипеды.
3. Экипажи частн. и воинск.

Б. Животныя:

1. Лошади частн. и воинскія.
2. Рогатый скотъ.
3. Свиньи.

4. Орудія воинскія.
5. Подвижной составъ: вагоны, цистерны и паровозы.
4. Телята.
5. Овцы.
6. Собаки.
7. Кошки.
8. Остальныя животныя.

Перечисленнымъ перевозкамъ, несмотря на незначительное количество ихъ, составляется ежемѣсячно около 20 отдѣльныхъ косыхъ таблицъ съ отдѣльнымъ исчисленіемъ пробѣговъ перевозокъ по каждой изъ нихъ.

Равнымъ образомъ, по симъ перевозкамъ необходимо особо выдѣлять доходъ, при чемъ точное согласованіе количества сихъ предметовъ съ доходомъ отъ нихъ едва ли осуществимо.

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

Вопросъ 36.

По мнѣнію нач. комм. отдѣла, существующій порядокъ разрѣшенія дѣлъ въ тарифныхъ учрежденіяхъ является крайне громоздкимъ и медленнымъ. Тарифы, особенно льготные, и отдѣльныя тарифныя извѣщенія часто редактируются неудовлетворительно, неясно, вслѣдствіе чего создается возможность различныхъ толкованій и правильное пониманіе тарифовъ становится затруднительнымъ не только для станціонныхъ агентовъ, но и для управленій дороги, имѣющихъ въ своемъ составѣ спеціалистовъ-тарифовѣдовъ. Такъ, напримѣръ, извѣщеніе № 13535, которымъ разъяснено, что имущество рабочихъ, слѣдующихъ по льготному тарифу № 5, можетъ состоять изъ домашнихъ вещей и инструментовъ, вѣсомъ не болѣе 15 пуд., а *въ исключительныхъ случаяхъ изъ телѣгъ съ лошадьми*, порождаетъ при примѣненіи его на практикѣ рядъ недоразумѣній, а именно:

1) сколько лошадей и телѣгъ можно перевозить при каждомъ рабочемъ;

2) можно ли перевозить лошадей болѣе, чѣмъ телѣгъ и обратно;

3) можно ли перевозить телѣги и лошадей отдѣльно отъ рабочихъ,—что является необходимымъ, напримѣръ, при слѣдованіи партіи рабочихъ съ лошадьми и телѣгами, въ каковыхъ случаяхъ необходимо рабочихъ, лошадей и телѣги съ прочей кладью грузить въ отдѣльные вагоны, съ составленіемъ отдѣльныхъ накладныхъ, а, между тѣмъ, § 3 общихъ правилъ примѣненія льготныхъ тарифовъ обусловлено предъявленіе отдѣльнаго свидѣтельства для каждой отправки; въ случаѣ же выдачи отдѣльныхъ свидѣтельствъ на рабочихъ лошадей и кладь, это будетъ противорѣчить правиламъ примѣненія льготнаго тарифа № 5, согласно которому льготной перевозкѣ подлежатъ только „рабочіе съ ихъ имуществомъ“.

Изложенный примѣръ съ достаточной очевидностью показываетъ неудовлетворительность редакціи тарифныхъ извѣщеній.

Этимъ пользуются различные аферисты и спекулянты, провозящіе по льготнымъ тарифамъ чисто коммерческіе грузы. Въ случаѣ возникновенія недоразумѣній на мѣстахъ, разъясненіе ихъ центральными учрежденіями задерживается, вслѣдствіе необходимости для управленій ж. д. снестись съ д-томъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ М. Ф.

Желательность сосредоточенія всего тарифнаго дѣла въ управленіями, такая передача увеличила бы самостоятельность гласное съ мѣстными нуждами введеніе въ жизнь тарифныхъ измѣненій и дополненій, а также быстрое разъясненіе могущихъ возникнуть недоразумѣній при примѣненіи тарифовъ на практикѣ и при ихъ толкованіи.

Вслѣдствіе тѣсной связи между центральнымъ и мѣстнымъ Управленіями, такая передача увеличила бы самостоятельность мѣстныхъ управленій при выработкѣ ими мѣстныхъ тарифовъ.

По мнѣнію замѣстителя нач. дороги, дороги часто теряютъ отъ затяжности въ рѣшеніи тарифныхъ вопросовъ, эта затяжность значительно сократилась бы, если бы все тарифное дѣло было сосредоточено въ М. П. С.

Это особенно важно для окраинныхъ дорогъ.

B. По матеріальной службѣ.

По вопросу 37

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

нач. матеріальной сл. докладываетъ слѣдующее:

1) Размѣръ оборотнаго капитала Забайкальской ж. д. выражается въ суммѣ . . . . . 3.866.000 руб., слагающейся изъ слѣдующихъ частныхъ суммъ:

А) Поступило согласно расцѣночнымъ вѣдомостямъ отъ управленій по постройкѣ линій:

Иркутскъ-Байкалъ	58.000 р.	
Кругобайкальской	366.000 „	
Мысовая-Срѣтенскъ	1.000.000 „	
Китайскій Разъѣздъ-Манчжурія	314.280 „	
		1.738.280 руб.

и Б) Перечислено Управленіемъ ж. д.

въ 1901 г. по § 41, см. 1901 г.		400.000 р.
„ 1902 „ „ § 42, „ 1902 „		600.000 „
„ 1903 „ „ § 42, „ 1903 „		127.720 „

„ 1904 „ „ § 42, „ 1904 „ 500.000 р.
„ 1905 „ „ § ос. посл. 1905 „ 500.000 „
2.127.720 руб.

3.866.000 руб.

2) Какъ усматривается изъ доклада Министра П. С. (по Упр. ж. д.) въ законодательныя учрежденія, отъ 31 марта 1910 г., за № 9301) 4334, размѣръ оборотнаго капитала для Забайкальской ж. д., на пятилѣтіе съ 1 янв. 1909 г. по 1 янв. 1914 г. исчисленъ:

А) По группамъ дѣйствующей номенклатуры Глушинскаго, въ суммѣ . 6.759.906 р.
и Б) На ожидаемый приростъ движенія. . . . 310.094 р.
7.070.000 руб.

3) Необходимо имѣть оборотный капиталъ по исчисленію согласно требованіямъ настоящаго времени въ размѣрѣ . . . . . 7.606.509 руб.

Слагающейся изъ слѣдующихъ частныхъ суммъ:

А) по группамъ дѣйствующей номенклатуры Глушинскаго:

	Исключительно для потребностей эксплоатаціи.	Запасы, связанные съ мобилизаціонными цѣлями.	Итого.
1) По I—XIII главамъ	4.010.021 р.	2.631.848 р.	6.641.509 р.
2) На производство заготовокъ лѣсныхъ матеріаловъ хозяйственнымъ способомъ на Татауровской дачѣ	340.000 р.	—	340.000 р.
3) На образованіе свободной наличности, для оплаты счетовъ поставщиковъ, въ размѣрѣ одномѣсячнаго расхода матеріаловъ для потребности эксплоатаціи	625.000 р.	—	625.000 р.
Итого	4.975.021 р.	2.631.488 р.	7.606.509 р.

Такимъ образомъ, для доведенія оборотнаго капитала до необходимаго размѣра, потребуется дополнительное ассигнованіе въ суммѣ:

7.606.509 р.—3.866.000 р.=3.740.509 руб.

Что касается до запасовъ, находящихся въ складахъ дороги, то распредѣленіе ихъ по годамъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Отчетные годы.	Остатокъ на 1-ое Января.	Поступило въ отчетномъ году.	Всего съ остаткомъ.	Всего расхода въ отчетномъ году.	Остатокъ на 1-ое Января слѣдующаго года.
1900 г.	—	1.895.885 р. 83 к.	1.895.885 р. 83 к.	1.297.069 р. 51 к.	598.816 р. 32 к.
1901 „	598.816 р. 32 к.	4.462.281 „ 57 „	5.610.087 „ 89 „	3.662.849 „ 90 „	1.398.247 „ 99 „
1902 „	1.398.247 „ 99 „	5.604.417 „ 54 „	7.002.665 „ 53 „	4.326.384 „ 75 „	2.676.280 „ 78 „
1903 „	2.676.280 „ 78 „	5.392.399 „ 94 „	8.068.680 „ 72 „	4.717.593 „ 66 „	3.351.087 „ 06 „
1904 „	3.351.087 „ 06 „	11.872.767 „ 99 „	15.223.855 „ 05 „	9.562.288 „ 40 „	5.661.566 „ 65 „
1905 „	5.668.236 „ 80 „	22.644.146 „ 79 „	28.312.383 „ 59 „	19.243.675 „ 19 „	9.06 08 „ 40 „
1906 „	9.068.708 „ 40 „	21.841.972 „ 65 „	30.910.636 „ 05 „	17.125.745 „ 86 „	13.784.890 „ 19 „
1907 „	13.784.890 „ 19 „	11.060.942 „ 61 „	24.845.832 „ 80 „	14.764.939 „ 54 „ *)	10.080.893 „ 26 „ **)
1908 „	10.080.893 „ 26 „	6.637.345 „ 49 „ ***)	16.718.238 „ 75 „	8.601.612 „ 57 „	8.116.729 „ 78 „ ***)
1909 „	8.041.746 „ 83 „	10.258.313 „ 11 „ a)	18.300.059 „ 94 „	8.196.079 „ 41 „	10.103.980 „ 53 „
1910 „	10.103.980 „ 53 „	6.002.430 „ 20 „	16.106.410 „ 73 „	8.101.016 „ 66 „	8.005.394 „ 07 „
За I-III-1911 „	8.005.394 „ 07 „	1.240.222 „ 15 „	9.245.616 „ 22 „	1.863.451 „ 50 „	б) на 1 апрѣля 1911 г. 7.382.164 „ 72 „

*) Въ томъ числѣ 276.553 р. 41 к., составляющіе невыясненную разницу, списанные, согласно постановленію совѣта отъ 18 сент. 1910 г. за № 1276,—на счетъ переходящихъ суммъ (въ общей суммѣ 2.989.437 р. 32 к.).

**) Въ томъ числѣ: новыхъ матеріаловъ на сумму 8.041.746 р. 83 к.
старыхъ „ „ „ 74.982 „ 95 „
8.116.729 р. 78 к

***) Въ томъ числѣ проведенные лишь приходомъ, 31 дек. 1909 г. числящіеся за службами—потребительницами, остаткомъ неизрасходованные матеріалы на сумму 2.192.234 р. 52 к.

а) Тоже 31 дек. 1910 г. на сумму 1.818.982 р. 86 к.

б) Въ томъ числѣ 1.499.815 р. 41 к. зафактурованные сл. пути и Татауровской дачѣ въ апрѣлѣ 1911 г.

Изъ вышеприведеннаго усматривается, что запасы до 1906 г. по складамъ матеріальной сл. повышались, начиная же съ 1907 г.—стали понижаться, каковое пониженіе, по годамъ въ цифрахъ, выражается такъ:

въ 1907 г. понизилось на сумму . . .	3.703.996 р. 93 к.
„ 1908 „ „ „ „ . . .	2.039.146 „ 43 „
„ 1909 „ несмотря на то, что остатокъ на 1 янв. 1910 г., противъ такого же остатка на 1 янв. 1909 г., увеличился на сумму 2.062.233 р. 70 к., собственно по складамъ матеріальной сл. запасы понизились на сумму 130.000 р. 82 к. Увеличеніе остатка объясняется тѣмъ, что до 1909 г. службы потребительницы, имѣющіеся у нихъ остатки запасовъ не фактуровали счетоводству матеріальной сл., и начали фактуровать лишь съ 1909 г. Такихъ матеріаловъ въ 1909 г. зафактуровано было службами счетоводству матеріальной сл. на сумму 2.192.234 р. 54 к. Вычитая изъ этой суммы упомянутое выше увеличеніе на сумму 2.062.233 р. 70 к. получимъ въ общемъ уменьшеніе запасовъ на .	130.000 „ 82 „
Въ 1910 г. общіе запасы понизились на сумму	2.098.586 „ 46 „
при чемъ, по складамъ матеріальной сл. понизились запасы на 1.805.334 р. 80 к. (10.103.980 р. 53 к.— 2.192.234 р. 52 к.)--(8.005.394 р. 07 к.--1.818.982 р. 86 к.) =1.805.334 р. 80 к.	
За три мѣсяца 1911 г. общіе запасы понизились на сумму	623.229 „ 35 „

Исключивъ изъ 7.382.164 р. 72 к., отфактурованные въ апрѣлѣ 1911 г. сл. пути и Татауровской дачѣ 1.499.815 р. 41 к., чистый остатокъ, числящійся собственно за матеріальною сл., получимъ въ суммѣ 5.882.349 руб. 31 коп.

Изъ приведенной выше справки видно, что чрезвычайно большіе запасы, происшедшіе по случаю военныхъ событій на Дальнемъ Востокѣ,—уменьшаются, благодаря тому, что количество пріобрѣтаемыхъ отъ поставщиковъ матеріаловъ изъ года въ годъ понижается, и попутно съ этимъ—расходъ матеріаловъ

превышаетъ поступленіе, т. е. расходуются запасы заготовокъ прежнихъ лѣтъ.

Далѣе Н. Н. Первакъ читаетъ слѣдующую справку за 1909, 1910 и три мѣсяца 1911 г.г. о закупкахъ произведенныхъ матеріальною сл. и службами-потребительницами непосредственно—помимо первой.

Кѣмъ пріобрѣтено.	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.	Въ 1911 г. январь—мартъ.
	На суммы.		
Матеріальною сл.	*) 5.845.011,61	*) 3.226.304,23	*) 1.066.423,14
Службами—потребительницами, приславшими счета поставщиковъ лишь для проведенія по счетоводству матеріальной сл. . .	274.142,27	146.838,47	24.296,77

Главный бухгалтеръ дополняетъ доложенное справкой, что на 1 іюня 1911 г. состояніе счета новыхъ запасовъ дороги выражается въ размѣрѣ 7.892.077 р. 78 к.; сумму эту нельзя считать точной, такъ какъ окончательнаго баланса по новымъ запасамъ за 1910 г. отъ матеріальной сл. еще не имѣется.

Разница между отпущенными средствами по оборотному капиталу и стоимостью наличныхъ запасовъ матеріаловъ на 1/1—1911 г. объясняется тѣмъ, что за цѣлый рядъ лѣтъ, до 1909 г. почти не производилось расчетовъ между оборотнымъ капиталомъ, сборами дороги и кредитами, при чемъ изъ послѣднихъ весьма часто производились позаимствованія для усиленія средствъ оборотнаго капитала. Выясненіе взаимныхъ долговыхъ отношеній оборотнаго капитала къ другимъ источникамъ за время съ 1900 до 1909 г., является одной изъ главнѣйшихъ задачъ, выполненіемъ которыхъ занятъ въ настоящее время временный отдѣлъ главной бухгалтеріи.

По вопросу 38.

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

По словамъ Н. Н. Первака, всѣ правила сводятся къ одному основному: матеріальная сл. ничего не заказываетъ безъ бюджетнаго требованія службы-потребительницы, каковыя требованія службы обязаны доставить къ 1-му августа.

Для опредѣленія количества матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію для нуждъ дороги, на каждый годъ имѣется общая

*) Въ томъ числѣ поступило по заказамъ Упр. ж. дорогъ:

Въ 1909 г.	1910 г	1911 г.
650.581,09	317.313,51	155.497,89

бюджетная книга (Сер. С. М. № 239). Въ эту книгу вносятся по каждому номенклатурному номеру въ отдѣльности нижеслѣдующія данности:

1) Дѣйствительный расходъ за послѣдніе три года по каждому году отдѣльно.

2) Средній годовой расходъ на основаніи приведенныхъ данностей.

3) Количество матеріаловъ, затребованныхъ по бюджетнымъ вѣдомостямъ службами-потребительницами.

4) Минимальный запасъ, предусмотрѣнный утвержденнымъ на текущій годъ совѣтомъ планомъ заготовки матеріаловъ и предметовъ.

5) Наличіе матеріаловъ по складамъ на ближайшее къ заготовкѣ число и

6) Количество матеріаловъ, имѣющихъ поступить по выданнымъ заказамъ.

Всѣ перечисленныя данныя служатъ руководствомъ для опредѣленія приблизительнаго количества тѣхъ или другихъ матеріаловъ, подлежащихъ къ заготовкѣ по бюджетнымъ требованіямъ службъ-потребительницъ для надобностей будущаго года.

Имѣя въ виду перезаготовку матеріаловъ въ прежніе годы, матеріальная служба, получивъ бюджетныя требованія службъ на заготовку и занеся ихъ въ общую бюджетную книгу, слѣдитъ за тѣмъ, нельзя ли замѣнить требуемый предметъ или матеріалъ подходящими изъ имѣющихся въ запасахъ, сносится по этимъ вопросамъ съ подлежащей службою и заказываетъ установленнымъ порядкомъ только тѣ матеріалы, которые не могутъ быть замѣнены имѣющимися въ наличіи.

Въ цѣляхъ израсходованія запасовъ заготовокъ прежнихъ лѣтъ приказомъ начальника дороги предложено всѣмъ завѣдывающимъ матеріальными складами, по полученіи требованій потребителей, удовлетворять ихъ матеріалами изъ запасовъ, подходящими по размѣрамъ, а службамъ-потребительницамъ вмѣнено въ обязанность подходящіе предметы и матеріалы къ требуемымъ, неукоснительно расходовать.

По вопросу 39

39. Какимъ способомъ заготовляются разные матеріалы и предметы? Практикуется ли хозяйственный способъ или договоры на поставку извѣстныхъ предметовъ

нач. матеріальной сл. просить разрѣшенія подробно доложить отвѣтъ по этому вопросу при обсужденіи пункта 5 вопроса 2 программы организаціонной подкомиссіи, дабы не повторять одного и того же два раза.

На всѣ тѣ матеріалы, заготовка которыхъ производится по предварительному на каждый разъ разрѣшенію совѣта, заключаются договоры, и поставка матеріаловъ по этимъ договорамъ производится по выдаваемымъ по мѣрѣ надобности ордерамъ или

по особымъ ордерамъ?

нарядамъ. При хозяйственныхъ заготовкахъ совѣтомъ устанавливаются нормальныя цѣны, на основаніи которыхъ и производится заготовка матеріаловъ.

Въ частности, по вопросу о топливѣ, сообщается, что въ 1909 г. были произведены пробныя поѣздки съ участіемъ углепромышленниковъ съ цѣлью выяснить стоимость эквивалента для углей различныхъ копей, которыми и было выработано, какимъ углемъ, какой участокъ выгоднѣе отапливать.

На участкѣ Борзя-Маньчжурія паровозы отапливаются дровами, что обходится вдвое выгоднѣе угольнаго отопленія.

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

По вопросу 40

представитель матеріальной сл. сообщаетъ, что нормы запасовъ матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ участковыхъ складахъ, опредѣлены приказомъ по дорогѣ № 134 отъ 30 марта 1909 г. согласно которому, въ цѣляхъ упорядоченія снабженія участковыхъ складовъ матеріалами и урегулированія запасовъ матеріаловъ въ этихъ складахъ, предложено начальникамъ участковъ сл. тяги и пути, начальникамъ мастерскихъ и депо и завѣдывающимъ складами совмѣстно выработать вѣдомость матеріаловъ постояннаго потребленія и установить нормы постояннаго запаса въ данномъ складѣ этихъ матеріаловъ. Выработанныя комиссіею нормы запасовъ матеріаловъ по каждому складу смотрители складовъ представляютъ черезъ начальника матеріальной службы на утвержденіе начальниковъ подлежащихъ службъ.

Своевременное пополненіе запаса до установленныхъ нормъ предметами и матеріалами, расходующимися постоянно, лежитъ исключительно на обязанности смотрителей мѣстныхъ складовъ.

Смотрители складовъ обязаны составить для каждаго артельщика, приходо-расходчика, въ послѣдовательномъ порядкѣ номеровъ номенклатуры вѣдомость нормальныхъ запасовъ тѣхъ предметовъ и матеріаловъ, храненіе и выдача которыхъ на него возлагается.

На обязанности артельщика (приходо-расходчика) возлагается слѣдить за тѣмъ, чтобы въ запасѣ постоянно находилось установленное по нормѣ, потребное для текущихъ надобностей количество матеріаловъ и предметовъ и своевременно дѣлать заявленія смотрителю о пополненіи запасовъ, не допуская полнаго истощенія ихъ.

Матеріалы же, потребность въ которыхъ случайна, т. е. такіе, которые могутъ не понадобиться въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ и которые, поэтому, не содержатся въ постоянномъ запасѣ мѣстныхъ складовъ, могутъ требоваться лишь въ коли-

чествѣ, потребномъ для каждаго отдѣльнаго случая, но отнюдь не въ запасъ, во избѣжаніе загроможденія ограниченныхъ по размѣрамъ участковыхъ складовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ истощенія запасовъ главныхъ складовъ.

Начальники участковъ сл. пути и тяги посылаютъ въ мѣстный складъ въ копіи подлежащей службы вѣдомость матеріаловъ, потребныхъ для какой-либо отдѣльной работы не менѣе, какъ на мѣсяцъ до времени производства работы, чтобы матеріалъ этотъ былъ полученъ изъ главнаго склада въ мѣстномъ складѣ матеріальной сл. своевременно, безъ задержки работы, для чего начальники участковъ должны указать въ вѣдомости отдѣльные сроки доставки въ участковые склады, для каждаго требуемаго матеріала.

Такіе матеріалы случайнаго потребленія, по полученіи ихъ мѣстными складами и по увѣдомленіи объ этомъ лица затребовавшаго ихъ, должны быть взяты послѣднимъ въ двухнедѣльный срокъ. Если матеріалы не будутъ взяты по истеченіи двухъ недѣль со дня полученія ихъ, смотритель склада доноситъ объ этомъ начальнику матеріальной сл.

Ревизорамъ матеріальной сл. вмѣняется въ обязанность наблюдать, чтобы запасъ матеріаловъ для текущей потребности, согласно вѣдомости установленныхъ нормъ, былъ въ этихъ складахъ въ постоянномъ наличіи.

Для исполненія сего ревизоры должны чаще осматривать участковые склады матеріальной сл. и обращать вниманіе на то, чтобы нормальные запасы немедленно пополнялись, а матеріалы для особыхъ работъ получались бы въ мѣстныхъ складахъ своевременно, при чемъ, если матеріалы не будутъ получены мѣстными складами за невысылкою ихъ главными складами дороги, то завѣдывающими складами, подаются телеграммы начальнику матеріальной сл. и тому главному магазину, изъ котораго мѣстнымъ складомъ затребованъ матеріалъ.

Въ телеграммахъ указываются №№ требованій мѣстнаго склада и не высланные матеріалы.

Получивъ телеграмму, смотрители главныхъ магазиновъ обязаны немедленно донести начальнику матеріальной сл., въ копіи подателямъ телеграммы, имѣется ли требуемый матеріалъ въ складѣ и когда онъ будетъ высланъ.

Нормы въ главныхъ магазинахъ на станціяхъ Иркутскъ и Чита опредѣляются поступленіемъ матеріаловъ согласно заказамъ и договорамъ. Нормы же запасовъ матеріаловъ по дорогѣ опредѣлены планомъ заготовки, утверждаемымъ совѣтомъ на каждый годъ.

Вслѣдствіе отдаленности дороги отъ промышленнаго центра Россіи и ограниченнаго штата служащихъ управленія матеріаль-

ной сл., заготовка предметовъ и матеріаловъ производится для годовой потребности одинъ разъ въ годъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда предположенный службами расходъ почему-либо увеличится и заказаннаго количества окажется недостаточно, пополненіе запасовъ производится путемъ выдачи дополнительныхъ заказовъ, право на которые предусматривается основными договорами и заказами. Вопросы о закупкѣ разрѣшаются совѣтомъ управленія дороги, которымъ утвержденъ слѣдующій порядокъ: всѣ предметы заготовляются путемъ смѣшанныхъ конкуренцій, при чемъ при заготовкѣ матеріаловъ и предметовъ, болѣе значительныхъ по расходу, а именно: лѣсныхъ, топлива, обмундированія, смазочныхъ и освѣтительныхъ, цемента, олифы, книгъ и бланковъ, предварительно вносятся на утвержденіе совѣта количество, подлежащее заготовкѣ, списокъ конкурентовъ, газетъ, въ которыхъ предположено публиковать объявленія о конкуренціяхъ, правила участія въ конкуренціяхъ, заявленія конкурентовъ, кондиціи и по утвержденіи совѣтомъ означенныхъ проектовъ разсылаются фирмамъ утвержденныя совѣтомъ кондиціи, правила участія въ конкуренціи и заявленія на утвержденныхъ совѣтомъ бланкахъ и, кромѣ того, публикуется о назначеніи конкуренцій въ газетахъ и вывѣшиваются объявленія на станціяхъ Забайкальской ж. д. Къ конкуренціямъ требуется представленіе залога въ размѣрѣ отъ 5 до 10%. Что же касается пріобрѣтенія всѣхъ остальныхъ матеріаловъ и предметовъ, то, вслѣдствіе многочисленности предложенныхъ къ заготовкѣ этимъ путемъ предметовъ и матеріаловъ и въ цѣляхъ быстроты дѣлопроизводства, не вносится каждый разъ предварительно въ совѣтъ представленіе о разрѣшеніи произвести заготовку.

Запросы разсылаются фирмамъ, списокъ которыхъ ежегодно утверждается совѣтомъ управленія, непосредственно отъ матеріальной сл., съ тѣмъ, чтобы заявленія поступили къ установленному сроку въ совѣтъ, гдѣ они вскрываются и рѣшается вопросъ о выдачѣ заказа тому или другому конкуренту. Къ конкуренціи докладываются совѣту требуемыя справки о положеніи запасовъ заказываемыхъ матеріаловъ и потребность въ нихъ.

Утвержденные совѣтомъ бланки заявленій съ изложенными на оборотѣ ихъ условіями поставки разсылаются лицамъ и фирмамъ, списокъ которыхъ утвержденъ совѣтомъ, при чемъ въ этихъ заявленіяхъ обозначаются количество подлежащихъ къ заготовкѣ предметовъ и матеріаловъ, сроки и пункты поставки и прилагаются техническія условія и другія необходимыя данныя (бланки запросовъ, какъ выше указано, утверждены совѣтомъ). Срокъ подачи заявленій назначается, сообразуясь съ мѣстожительствомъ поставщиковъ и съ возможностью заявить цѣны для данной поставки—отъ одного мѣсяца до 6 недѣль. При

этомъ порядкѣ заготовки матеріаловъ не требуется отъ поставщика внесенія залоговъ, такъ какъ это требованіе весьма тягостно для поставщиковъ вообще, а для мелкихъ въ особенности и при требованіи залога многія фирмы совершенно отказываются отъ участія въ соревнованіи, что неизбѣжно влечетъ удорожаніе цѣнъ.

Особенной задержки въ рѣшеніи вопросовъ не наблюдалось.

По вопросу 41

41. Какое участіе принимаютъ службы-потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять исчерпываемый запасъ магазина, или, въ виду ненадобности даннаго матеріала, пріостановить возстановленіе запаса?

нач. мат. сл. докладываетъ, что службы-потребительницы ежегодно даютъ матеріальной сл. бюджетныя вѣдомости или требованія на заказъ. Дальше, за состояніемъ запасовъ слѣдитъ матеріальная сл., которая въ тѣхъ случаяхъ, когда запасъ извѣстнаго рода матеріаловъ истощается, ставитъ о томъ службу-потребительницу въ извѣстность и при надобности пополненія запаса проситъ о высылкѣ дополнительныхъ требованій на заготовку, а безъ требованій службъ-потребительницъ о новыхъ заготовкахъ матеріальная сл. ничего не заказываетъ.

Изъ опроса Предсѣдателемъ представителей различныхъ службъ, выяснилось, что въ каждый данный моментъ начальники службъ не находятся въ курсѣ состоянія запасовъ на дорогѣ.

По мнѣнію нач. матеріальной сл. этого и не надо, потому что матеріальная сл. во-время извѣщаетъ сл.-потребительницъ, когда запасы приходятъ къ концу, съ другой стороны—введеніе такого порядка, при которомъ въ каждый данный моментъ каждой службѣ было бы извѣстно состояніе запасовъ—стоило бы такихъ денегъ, что порядокъ этотъ никакъ нельзя считать выгоднымъ.

По вопросу 42

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

нач. мат. сл. сообщаетъ, что запасъ матеріаловъ пріобрѣтается для нуждъ дороги по техническимъ условіямъ, которыя вырабатываются службами-потребительницами и утверждаются совѣтомъ. Техническія условія разсылаются конкурентамъ вмѣстѣ съ кондиціями или запросными листами. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда техническихъ условій не имѣется, матеріалы пріобрѣтаются по образцамъ, которые выбираются представителями отъ службъ-потребительницъ и утверждаются совѣтомъ.

Нач. сл. пути добавляетъ къ этому, что въ случаяхъ недоразумѣній или сомнѣній при пріемкахъ матеріальной сл. вопросъ идетъ на заключеніе службъ-потребительницъ.

По вопросу 43

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

выясняется, что образцы матеріаловъ высылаются конкурентами въ совѣтъ, и въ день разсмотрѣнія конкуренціи извѣщенныя о томъ службы-потребительницы командируютъ своихъ агентовъ для выбора поступившихъ ко дню конкуренціи образцовъ. Выбранные образцы, по каждой конкуренціи отдѣльно представляются начальникомъ подлежащей службы совѣту на утвержденіе.

По вопросу 44

44. Какое участіе принимаютъ службы-потребительницы при пріемкахъ пріобрѣтаемыхъ запасовъ или предметовъ? Есть ли пріемныя комиссіи, какой ихъ составъ и порядокъ работы?

нач. мат. сл. докладывается, что пріемка поступающихъ на дорогу предметовъ и матеріаловъ, заказываемыхъ распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, производится на основаніи заключенныхъ симъ Управленіемъ съ поставщиками договоровъ.

Для освидѣтельствованія предметовъ и матеріаловъ, доставляемыхъ поставщиками въ складъ дороги, распоряженіемъ начальника дороги назначается пріемочная комиссія изъ представителей службъ по назначенію начальниковъ таковыхъ. Комиссіи собираются въ дни и часы, опредѣленные приказами по дорогѣ, а внѣ очередныхъ пріемокъ—по приглашенію предсѣдателя пріемочной комиссіи.

О врееменеи освидѣтельствованія предметовъ и матеріаловъ извѣщается контроль дороги.

Въ составъ пріемочныхъ комиссій при складахъ дороги входятъ: начальникъ мѣстнаго участка сл. пути, сл. тяги и завѣдывающій складомъ и кромѣ того, въ потребныхъ случаяхъ, приглашаются представители отъ службъ-потребительницъ.

Отсутствіе представителя контроля освидѣтельствованія не останавливаетъ, въ актѣ же освидѣтельствованія дѣлается отмѣтка о времени сообщенія ему о засѣданіи комиссіи.

Предсѣдательствованіе въ комиссіяхъ возлагается на начальника участка сл. пути (или его замѣстителя), а въ Читѣ на начальника мастерскихъ.

Поставщикъ или его довѣренный, можетъ присутствовать при освидѣтельствованіи и въ томъ случаѣ подписываетъ актъ.

Въ комиссію по освидѣтельствованію обмундированія обязательно приглашаются для участія въ освидѣтельствованіи агенты службъ, для коихъ заказано данное обмундированіе (напр., кондукторы, телеграфисты, и проч.), Приглашеніе означенныхъ агентовъ лежитъ на обязанности предсѣдателей комиссіи.

Завѣдывающій складомъ предъявляетъ комиссіи: а) копіи

договоровъ, заказовъ или подписокъ на предметы и матеріалы, подлежащіе освидѣтельствованію; б) счета и накладныя матеріаловъ или предметовъ; в) утвержденные образцы или техническія условія, а равно и необходимые чертежи; г) акты освидѣтельствованія и испытанія въ тѣхъ случаяхъ, когда поставляемые предметы были освидѣтельствованы на заводѣ и д) всѣ предметы и матеріалы, подлежащіе освидѣтельствованію.

Освидѣтельствованіе заготовляемыхъ матеріальною сл. предметовъ и матеріаловъ, доставляемыхъ внѣ главныхъ и участковыхъ матеріальныхъ складовъ—на станціяхъ и перегонахъ дороги, т. е. на такъ называемыхъ временныхъ складахъ матеріаловъ и складахъ топлива,—производится нижеслѣдующимъ порядкомъ.

Пріемка назначается нач. мат. сл., о чемъ заблаговременно поставляется въ извѣстность пріемочная комиссія, мѣстный контроль и поставщикъ. Неприбытіе поставщика и представителя контроля освидѣтельствованія не останавливаетъ.

Веденіе дѣлопроизводства пріемочной комиссіи лежитъ на обязанности представителя матеріальной сл.

Акты освидѣтельствованія (Сер. М. С. № 5), по окончаніи такового, подписываются всѣми членами комиссіи и поставщикомъ (или его довѣреннымъ), если онъ присутствовалъ при освидѣтельствованія, и, затѣмъ, представляются начальнику матеріальной сл.

Освидѣтельствованіе предметовъ и матеріаловъ, представляемыхъ внѣ раіона дороги, т. е. на станціяхъ другихъ дорогъ, пристаняхъ, заводахъ и т. п., производится во всемъ согласно правилъ, указанныхъ въ § 10, гл. IV положенія, съ тою лишь разницею, что пріемочныя комиссіи свидѣтельствуютъ на мѣстахъ поставокъ предъявленные матеріалы лишь въ качественномъ отношеніи и на признанныхъ годными матеріалахъ ставятъ клейма или другіе знаки, удостовѣряющіе ихъ годность.

Освидѣтельствованные предметы и матеріалы впредь до окончательной ихъ пріемки остаются въ полной отвѣтственности поставщика за ихъ сохранность, если на этотъ предметъ не заключено съ нимъ другого условія.

Присутствіе поставщика или его довѣреннаго при такихъ освидѣтельствованіяхъ обязательно.

Если отправка вышеуказанныхъ предметовъ и матеріаловъ производилась поставщикомъ, то, по прибытіи таковыхъ на мѣсто назначенія, пріемочная комиссія свидѣтельствуетъ ихъ въ количественномъ отношеніи, повѣряя, однако, клейма или другіе знаки, положенные на нихъ при освидѣтельствованіи внѣ раіона дороги.

Если при этомъ обнаружены предметы и матеріалы безъ

клеймъ или хотя бы и заклейменные, но съ явными признаками недоброкачественности, то всѣ такіе матеріалы выдѣляются изъ общаго количества и свидѣтельствуются на мѣстѣ назначенія не только въ количественномъ, но и въ качественномъ отношеніи.

Въ актахъ освидѣтельствованія въ сихъ случаяхъ должны быть съ точностью указаны причины, вызвавшія переосвидѣтельствованіе на мѣстѣ назначенія въ качественномъ отношеніи.

Вопросъ объ окончательной пріемкѣ въ этихъ случаяхъ предметовъ и матеріаловъ разрѣшается совѣтомъ управленія дороги или начальникомъ дороги по принадлежности по представленію начальника матеріальной службы.

Если же отправка матеріаловъ или предметовъ производилась распоряженіемъ агента дороги, то высланные матеріалы и предметы по прибытіи ихъ на мѣсто назначенія свидѣтельствуются лишь въ качественномъ отношеніи. Основаніемъ для такового освидѣтельствованія предметовъ и матеріаловъ служатъ акты освидѣтельствованія ихъ внѣ раіона дороги, а также копіи договоровъ и техническихъ условій, которыя посылаются матеріальною службою завѣдывающему подлежащимъ складомъ для руководства при освидѣтельствованіи.

Предметы и матеріалы, изготовленные на заводахъ и освидѣтельствованные установленнымъ порядкомъ инженерами отдѣла по освидѣтельствованію и испытанію заказовъ М. П. С. принимаются въ подлежащихъ складахъ дороги въ количественномъ отношеніи съ провѣркою клеймъ и номеровъ, указанныхъ въ актахъ освидѣтельствованія.

Если у пріемочной комиссіи явится сомнѣніе въ годности доставленныхъ предметовъ и матеріаловъ при наличіи на таковыхъ клеймъ инженеровъ отдѣла по освидѣтельствованію и испытанію заказовъ М. П. С., то ей предоставляется сдѣлать нужныя пробы, и въ случаѣ, если сомнѣнія ея подтверждаются и доставленные предметы и матеріалы окажутся неудовлетворяющими техническимъ условіямъ, то о семъ составляется особый актъ, который представляется завѣдывающимъ складомъ нач. мат. сл.

По полученіи такого акта нач. мат. сл. докладываетъ начальнику дороги для дальнѣйшаго направленія дѣла, согласно дѣйствующимъ по Министерству Путей Сообщенія правиламъ и распоряженіямъ о надзорѣ за производствомъ издѣлій для надобностей Министерства и объ освидѣтельствованіи и испытаніи ихъ (см. приказъ по Министерству Путей Сообщенія отъ 22 іюня 1900 г. за № 114).

Пріемка предметовъ и матеріаловъ, заготовляемыхъ непосредственнымъ распоряженіемъ службъ-потребительницъ, производится по тѣмъ же правиламъ, какъ и пріемка матеріаловъ, заготовляемыхъ распоряженіемъ матеріальной сл.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда это требуется техническими условіями или когда по наружному виду комиссія не можетъ дать заключенія о годности даннаго предмета и матеріала, то ограничиваетъ свои дѣйствія выборомъ пробъ, которыя и отсылаетъ для изслѣдованія въ лабораторію или мастерскія дороги.

Пробы эти выбираются въ двухъ экземплярахъ, отпечатываются или помѣчаются подписями членовъ комиссіи и передаются завѣдывающимъ складами для отсылки въ лабораторію или мастерскія по назначенію. Пробы матеріаловъ, подлежащихъ испытанію, должны браться немедленно по прибытіи таковыхъ въ складъ (не ожидая дня очереднаго собранія комиссіи), но не иначе, какъ въ присуствіи члена комиссіи отъ службы-потребительницы и матеріальной съ предварительнымъ извѣщеніемъ о семъ мѣстнаго контроля.

Отзывы лабораторіи или мастерскихъ завѣдывающій складомъ предъявляетъ комиссіи въ первое ея засѣданіе, при чемъ послѣдняя даетъ свое заключеніе, основанное на произведенномъ лабораторіей или мастерскими испытаніи.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда сдаваемые предметы и матеріалы, не отвѣчая вполнѣ условіямъ заказа, признаются комиссіей все же годными для дѣла, они могутъ быть приняты со скидкой въ цѣнѣ, размѣръ каковой скидки долженъ быть опредѣленъ комиссіей въ точности. Окончательное разрѣшеніе вопроса о пріемкѣ сихъ матеріаловъ представляется черезъ нач. мат. сл. на усмотрѣніе совѣта или начальника дороги по принадлежности.

Вообще же пріемка со скидкой можетъ послѣдовать лишь въ томъ случаѣ, если на скидку имѣется письменное согласіе поставщика (или его законнаго довѣреннаго), изложенное или на актѣ освидѣтельствованія или въ особомъ заявленіи.

Предметы и матеріалы, которые по мнѣнію комиссіи, могутъ быть приняты со скидкою, должны быть выдѣлены въ отдѣльный актъ отъ предметовъ и матеріаловъ, признанныхъ вполнѣ отвѣчающими условіямъ заказа.

На предметы забракованные комиссіей, должны составляться отдѣльные акты, которые точно также представляются завѣдывающимъ складомъ нач. матеріальной сл., при чемъ соблюдается слѣдующій порядокъ.

Если нач. мат. сл. забракованіе будетъ признано правильнымъ, то поставщику письменно предлагается убрать забракованные предметы или матеріалы со склада въ обусловленный договоромъ или заказомъ срокъ и замѣнить ихъ вполнѣ годными и соотвѣтствующими условіямъ заказа.

Если же нач. мат. сл. не согласенъ съ заключеніемъ комиссіи о негодности освидѣтельствованныхъ ею предметовъ или матеріаловъ, или же поставщикомъ означенное заключеніе будетъ опро-

тестовано, то нач. сл. обязанъ по сему вопросу представить начальнику дороги докладъ со своимъ заключеніемъ и заключеніемъ начальника службы-потребительницы.

Отъ начальника дороги зависитъ—утвердить заключеніе комиссіи или назначить новую комиссію, рѣшеніе которой является окончательнымъ.

Окончательное рѣшеніе управленія дороги по вопросу о забракованіи или пріемѣ забракованныхъ комиссіей предметовъ или матеріаловъ немедленно сообщается поставщику и въ копіи завѣдывающему складомъ. Послѣдній обязанъ слѣдить, чтобы забракованные предметы были убраны поставщикомъ въ обусловленный договоромъ срокъ, данныя о времени уборки ихъ сообщаются нач. мат. сл. для отмѣтки въ книгѣ брака въ случаѣ же неуборки въ этотъ срокъ выслать иногороднимъ наложеннымъ платежомъ, а о мѣстныхъ поставщикахъ доносить нач. мат. сл. для принятія симъ послѣднимъ законныхъ мѣръ къ уборкѣ забракованныхъ матеріаловъ съ казенной земли или склада.

Пріемка матеріаловъ, перепоставленныхъ противъ обусловленнаго количества или доставленныхъ съ просрочкою, производится по усмотрѣнію совѣта или начальника дороги по принадлежности, при чемъ отдѣломъ заготовокъ соблюдаются слѣдующія правила.

Отдѣлъ, по полученіи акта о перепоставленныхъ или просроченныхъ въ поставкѣ матеріаловъ, составляетъ справку о наличіи сихъ матеріаловъ, о цѣнѣ, по коей они пріобрѣтались въ послѣднее время, и о расходѣ ихъ; эту справку вмѣстѣ съ соображеніями своими о томъ, слѣдуетъ принять или не слѣдуетъ перепоставленные или просроченные къ поставкѣ матеріалы, докладываетъ нач. мат. сл., по указанію котораго и составляетъ о семъ докладъ совѣту или начальнику дороги по принадлежности.

Порядокъ пріемки предметовъ, заказываемыхъ распоряженіемъ управленія ж. д.: по полученіи свѣдѣній о выданномъ управленіемъ ж. д. заказѣ отдѣлъ заготовокъ обязанъ немедленно составить извѣщеніе заводоуправленію о томъ пунктѣ, куда должны быть доставлены заказанные предметы (цирк. Упр. ж. д. отъ 5 іюня 1908 г. за № 14442/7641/90 и отъ 11 декабря 1909 г. № 32931/226).

Въ Иркутскій складъ должны быть доставляемы: стрѣлки, части таковыхъ и крестовины, а также части тормозовъ Вестингауза; въ Мысовскій складъ рельсовыя скрѣпленія и въ Читинскій складъ: части паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ.

Пункты поставки рельсъ сообщаются заводоуправленію по указанію сл. пути. Одновременно съ сообщеніемъ заводоуправленію пунктовъ поставки должно быть сообщено также о высылкѣ управленію матеріальной сл. документовъ (копіи актовъ инже-

нера отдѣла по испытанію и освидѣтельствованію заказовъ М. П. С., заводскія фактуры и накладныя, дубликаты желѣзнодорожныхъ накладныхъ) и гербоваго сбора на оплату квитанцій прибытія груза.

По полученіи означенныхъ документовъ, таковые немедленно, вмѣстѣ съ копіей наряда, препровождаются въ подлежащій складъ для полученія груза и руководства при освидѣтельствованіи.

При освидѣтельствованіи предметовъ, заказанныхъ для дороги Управленіемъ ж. д., комиссія составляетъ о семъ актъ, который со всѣми приложеніями долженъ быть безотлагательно, но не позже, какъ на третій день представленъ завѣдывающимъ складами въ управленіе службы.

Актъ комиссіи долженъ заключать въ себѣ всѣ необходимыя свѣдѣнія, какъ то: въ счетъ какого заказа, договора или наряда доставлены предметы, какимъ заводомъ они высланы, № номенклатуры, подробное наименованіе предметовъ, вѣсъ ихъ, цѣна и сумма, заключеніе комиссіи о соотвѣтствіи или несоотвѣтствіи условіямъ заказа и акту инженера отдѣла.

По полученіи актовъ дѣлопроизводствомъ и провѣркѣ, они передаются со всѣми приложеніями, справкою о времени отсылки извѣщенія заводоуправленія о пунктѣ поставки и представленнымъ послѣднимъ гербовымъ сборомъ на оплату квитанціи прибытія, въ счетоводство службы для составленія квитанціи прибытія.

Всѣ данныя по каждому наряду, т. е. время заключенія договора, наименованіе завода, время выдачи и номеръ наряда, время полученія его, управленіемъ матеріальной сл., №№ номенклатуры, наименованіе поставляемаго предмета, количество его или вѣсъ, цѣна, время сообщенія заводоуправленію о пунктѣ поставки, количество предметовъ, высланныхъ заводомъ, вѣсъ ихъ, время сдачи предметовъ для отправки ихъ на дорогу, №№ желѣзнодорожныхъ накладныхъ, время высылки документовъ въ складъ и возвращеніе ихъ складомъ, время полученія предметовъ на дорогу, время составленія актовъ освидѣтельствованія инженеромъ отдѣла и №№ сихъ актовъ, время составленія и номера актовъ освидѣтельствованія предметовъ на складѣ дороги, количество и вѣсъ принятыхъ предметовъ и время передачи документовъ въ счетоводство службы вносятся въ книгу нарядовъ по заказамъ У. ж. д.

Предметы и матеріалы, изготовленные на заводахъ и освидѣтельствованные въ установленномъ порядкѣ, принимаются въ подлежащихъ складахъ дороги въ количественномъ отношеніи, съ провѣркою клеймъ и №№, указанныхъ въ актахъ освидѣтельствованія. Если у пріемочной комиссіи явится сомнѣніе въ годности

доставленныхъ предметовъ и матеріаловъ, при наличіи клеймъ инженера отдѣла, то ей предоставляется сдѣлать нужныя пробы и, въ случаѣ, если сомнѣнія подтвердятся и доставленные предметы и матеріалы окажутся неудовлетворяющими техническимъ условіямъ, то о семъ составляется особый актъ, который представляется смотрителями складовъ нач. мат. сл. По полученіи акта, нач. матеріальной сл. докладываетъ таковой начальнику дороги, для дальнѣйшаго направленія дѣла, согласно дѣйствующимъ по М. П. С. правиламъ и распоряженіямъ о надзорѣ за производствомъ издѣлій для надобностей Министерства и объ освидѣтельствованіи и испытаніи ихъ.

По вопросу 45

45. Какими правилами руководствуются при опредѣленіи запасовъ или предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія и подлежащихъ устраненію изъ магазиновъ или складовъ? Сколько, какого и на какую сумму негоднаго матеріала имѣется на дорогѣ? Какимъ наивыгоднѣйшимъ способомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

докладывается, что въ цѣляхъ выясненія:

А) количества и стоимости матеріаловъ и предметовъ, годныхъ для дѣла, но имѣющихся въ излишнемъ, противъ трехлѣтней потребности, количествѣ,

Б) количества и стоимости матеріаловъ и предметовъ, числящихся на оборотномъ капиталѣ, но не употребляемыхъ на дорогѣ, кои, однако, могли бы быть пригодны для потребностей другихъ дорогъ и

В) количества и стоимости матеріаловъ и предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія, но входящихъ въ списки новыхъ матеріаловъ, а также имущества негоднаго и непримѣнимаго вообще на дорогѣ, числящагося на счетѣ оборотнаго капитала, а равно и имущества, находящагося лишь на храненіи въ складахъ, но ненужнаго при эксплоатаціи дороги.

Были въ мартѣ мѣсяцѣ 1910 г. организованы спеціальныя комиссіи изъ начальника мастерскихъ въ Читѣ, начальниковъ участковъ тяги и депо, начальниковъ участковъ пути, завѣдывающихъ матеріальными складами, участковыхъ контролеръ-механиковъ, при участіи представителя Государственнаго Контроля.

Представленныя въ управленіе матеріальной сл. вѣдомости были пересмотрѣны и сгруппированы комиссіей изъ старшихъ агентовъ службъ-потребительницъ и матеріальной сл., при чемъ оказалось, что по вѣдомости (А)—количества и стоимости матеріаловъ и предметовъ, употребляемыхъ въ дѣло, но имѣющихся въ излишнемъ, противъ трехлѣтней потребности, количествѣ—суммы стоимости 1.233.570 руб. 65 к., по вѣдомости (Б)—количества и стоимости матеріаловъ и предметовъ, не употребляемыхъ на дорогѣ, кои, однако, могли бы быть пригодны для потребностей другихъ дорогъ, на 300.080 руб. 26 коп. и по вѣдомости (В)—количества и стоимости матеріаловъ и предметовъ, вышед-

шихъ изъ употребленія, но входящихъ въ списки новыхъ матеріаловъ (имущество негодное и непримѣняемое вообще на дорогахъ, числящееся на оборотномъ капиталѣ) на сумму 107.175 р. 21 коп.

Принимая во вниманіе исключительное положеніе Забайкальской ж. д., при которомъ мало расходуемы и вовсе не расходуемые матеріалы врядъ ли могутъ быть отправлены на другія дороги Европейской сѣти за дальностью разстоянія, примѣнены нижеслѣдующіе способы ликвидаціи, а именно:

1) продолжается принудительное расходованіе на дорогѣ матеріаловъ и предметовъ, близко подходящихъ по качествамъ и размѣрамъ къ ходкимъ сортамъ матеріаловъ и предметовъ;

2) предложено расходованіе подходящихъ предметовъ и матеріаловъ на постройкѣ 2-го пути изъ запасовъ дороги;

3) посланы вѣдомости излишнихъ матеріаловъ Сибирской и Китайско-Восточной ж. д. съ просьбой взять тѣ матеріалы, которые имъ потребуются;

4) продать съ торговъ, если даже потребуется, съ нѣкоторымъ пониженіемъ цѣны, а также предложено черезъ начальниковъ ж. д. контрагентамъ Забайкальской и Амурской дорогъ, не пожелаютъ ли они воспользоваться излишними запасами Забайкальской дороги по сходной цѣнѣ.

Обращаясь къ вопросу объ утилизаціи металлическаго лома, который хотя и не входитъ въ число матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ, тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе значительнаго его количества, обращаетъ на себя вниманіе, при слабомъ развитіи мѣстной промышленности и отдаленности Забайкальской ж. д. отъ промышленныхъ центровъ, можетъ быть использованъ слѣдующимъ образомъ: оси желѣзныя обрубить на разныя поковки; желѣзо сортовое употребить для сварки; свинецъ—для заливки трубъ и изготовленія пломбъ; композицію, мѣдь, стружку бабитовую для переливки въ бронзу или же бабитъ; чугунъ негорѣлый для переливки на издѣлія; рельсы для всякихъ строительныхъ цѣлей.

Переходя къ результатамъ ликвидаціи ненужныхъ матеріаловъ и предметовъ, находящихся въ запасахъ складовъ дороги, нельзя не отмѣтить того обстоятельства, что самый благопріятный результатъ получился отъ примѣненія способа принудительнаго расходованія матеріаловъ и предметовъ, близко подходящихъ по качествамъ и размѣрамъ къ ходкимъ матеріаламъ и предметамъ, постоянно расходуемымъ на дорогѣ, такъ напри-

мѣръ: съ 1 янв. 1910 г. по 1-е мая 1911 г., стоимость матеріаловъ по вышеуказаннымъ тремъ вѣдомостямъ уменьшилась на сумму 509.265 р. 36 к.

Эта сумма состоитъ изъ суммъ стоимости матеріаловъ:

отпущенныхъ Сибирской ж. д	25.270	р.	53 к.
„ постройкѣ Амурской ж. д.	29.270	„	15 „
отпущенныхъ Китайско-Восточ. ж. д .	623	„	36 „
проданныхъ съ аукціона	48.795	„	41 „
и принудительно израсходованныхъ для нуждъ эксплоатаціи и постройки 2-ой колеи Забайкальской ж. д . .	405.305	„	91 „

Н. А. Масловъ спрашиваетъ, на какую сумму имѣетъ дорога матеріаловъ сверхъ годичнаго расхода.

Н. И. Первакъ затрудняется сказать точную цифру, за неимѣніемъ подъ рукой соотвѣтствующихъ выборокъ.

Замѣститель нач. дороги опредѣляетъ эту сумму, приблизительно, въ 3.000.000 руб.

По вопросу 46

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

выясняется, что въ 1908 г. приказомъ по дорогѣ, отъ 20 мая за № 195, была назначена генеральная ревизія матеріальныхъ складовъ и всѣхъ кладовыхъ на дорогѣ, при чемъ комиссія, производившая провѣрку, была уполномочена также производить и переоцѣнку матеріаловъ, не расходуемыхъ, вслѣдствіе высокой ихъ цѣны; цѣны на такіе матеріалы были значительно понижены и приравнены къ рыночнымъ цѣнамъ, почему случаевъ отказа пользоваться матеріалами, имѣющими высокую стоимость, съ 1908 г. не наблюдалось. Что же касается до тѣхъ матеріаловъ, излишки которыхъ обременяютъ запасы, то по отношенію къ нимъ приняты зависящія мѣры, т. е. отпечатаны брошюры съ указаніемъ количества и стоимости ихъ на 1 янв. 1910 г. и предложенія о содѣйствіи въ скорѣйшей ликвидаціи таковыхъ разосланы дорогамъ: Сибирской и Китайско-Восточной и постройкамъ Амурской западнаго и средняго участковъ, Кругобайкальской и сооруженію второго пути Забайкальской ж. д. и, кромѣ того, въ силу приказа по дорогѣ отъ 29 авг. 1908 г. за № 300, продолжается принудительное расходованіе матеріаловъ, замѣною, при требованіи матеріаловъ отсутствующихъ въ запасѣ, имѣющимися въ наличіи и близко подходящими по типу и размѣрамъ.

По вопросу 47

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

Нач. матеріальной сл. сообщаетъ, что въ складахъ матеріальной сл. перечисленіе изъ новыхъ матеріаловъ въ старые производится весьма рѣдко. И если встрѣчается необходимость въ перечисленіи, то созывается комиссія, которая опредѣляетъ цѣну, и разница между старой и новой цѣной списывается по постановленію совѣта на счетъ убытка по счету матеріаловъ.

Матеріалы, получаемые службами, списываются на подлежащіе кредиты, остатки же въ видѣ обрѣзковъ сдаются въ матеріальный складъ безъ цѣны, складами же и счетоводствомъ матеріальной сл. приходуются со счета дохода дороги по установляемой на каждый годъ совѣтомъ цѣнѣ.

Старыя шпалы расцѣниваются по установленной цѣнѣ и приходуются матеріальною сл. со счета доходовъ дороги, а при обращеніи ихъ на дрова, перечисляются со счета старыхъ матеріаловъ на счетъ новыхъ по дѣйствительной стоимости, т. е. цѣна старыхъ шпалъ, плюсъ рабочая сила, расходуется по номенклатурной цѣнѣ.

Въ цѣляхъ предупрежденія долгаго храненія матеріаловъ, сдаваемыхъ службамъ-потребительницамъ въ склады матеріальной сл. на храненіе, и вслѣдствіе неизбѣжнаго уменьшенія пригодности и пониженія ихъ стоимости, установленъ слѣдующій порядокъ (приказъ № 68—1911 г.):

1) предметы пожарнаго инструмента распредѣляются по складамъ по дѣйствительной въ нихъ надобности;

2) предметы воинскіе хранятся до востребованія;

3) такіе предметы, какъ котлы паровые, пульзометры, разнаго рода насосы, фонари Галкина, машины паровыя, трубы буровыя съ принадлежностями буренія—хранятся до востребованія, при чемъ предметы эти, какъ хранящіеся наружи, обязательно должны быть покрыты средствами подлежащихъ службъ;

4) предметы обмундированія высылаются въ Иркутскій складъ, при чемъ завѣдывающему складомъ вмѣняется въ обязанность предъявлять эти предметы комиссіи для опредѣленія степени ихъ годности. По опредѣленію комиссіи новые и неношенные подлежатъ заприходованію по цѣнѣ заготовки, годные къ исправленію сдаются въ исправленіе распоряженіемъ нач. мат. сл. По исправленіи они переоцѣниваются комиссіей съ указаніемъ сроковъ носки и приходуются по складу; негодные назначаются въ продажу съ аукціона;

5) всѣ остальные предметы хранятся въ теченіе трехъ мѣсяцевъ, если же въ этотъ срокъ предметы не будутъ затребованы службами, предъявляются комиссіи (пріемочной), что окажется годнымъ, расцѣнивается комиссіею и приходуется по складу въ запасъ, негодные же металлическіе предметы приходуются въ соотвѣтствующій ломъ по вѣсу и установленнымъ номенклатурнымъ цѣнамъ, на остатки негодныхъ предметовъ составляется особая вѣдомость для продажи съ аукціона;

6) металлическіе негодные предметы на храненіе не принимаются, а принимаются лишь въ ломъ по вѣсу и по номенклатурной цѣнѣ. Точно также не принимаются отъ службъ на храненіе новые матеріалы, взятые по требованіямъ, а принимаются лишь по фактурамъ съ цѣной въ запасъ складовъ.

По вопросу 48

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

выясняется слѣдующій порядокъ размѣщенія матеріаловъ по складамъ: бланки помѣщаются въ отдѣльномъ центральномъ складѣ бланковъ, размѣщаются строго по службамъ и по порядку серій; всѣ же остальные матеріалы и предметы группируются лишь по роду ихъ, но не по службамъ-потребительницамъ. Исключеніе составляютъ воинскія принадлежности, необходимыя для оборудованія воинскихъ вагоновъ, онѣ хранятся въ особыхъ кладовыхъ.

По заявленію нач. мат. сл., группировка матеріаловъ по службамъ-потребительницамъ на Забайкальской ж. д. не примѣняется вслѣдствіе того, что такое подраздѣленіе не вызывается дѣйствительною надобностью, такъ какъ въ большинствѣ случаевъ одинъ и тотъ же матеріалъ составляетъ потребность двухъ и болѣе службъ. Исключеніемъ изъ этого могли бы быть запасныя паровозныя и вагонныя части, но такъ какъ по недостатку крытыхъ складочныхъ помѣщеній въ этой кладовой хранятся и другіе матеріалы напр. резина, кожа, краски и т. п., то и эта кладовая исключенія не составляетъ.

Запасы склада, подраздѣленные на группы, находятся на отвѣтственности артельщиковъ артели барона Штиглица, при чемъ каждая группа находится на учетѣ особаго артельщика. Въ зависимости, однако, отъ имѣющихся на территоріи складовъ, построекъ и подваловъ, частію перешедшихъ въ эксплоатацію съ постройки, а частію выстроенныхъ позднѣе, не представляется возможнымъ распредѣлить между артельщиками матеріалы, съ

соблюденіемъ строгой однородности ихъ, но каждый родъ или сортъ матеріаловъ обязательно хранится въ одномъ опредѣленномъ мѣстѣ. Равнымъ образомъ, не позволяетъ сдѣлать строгую группировку матеріаловъ и недостаточность штата артельщиковъ. Такъ напримѣръ, запасы Иркутскаго главнаго склада разбиты на слѣдующія шесть группъ:

1-ая группа: различные смазочные, обтирочные и освѣтительные матеріалы: деготь, смола, карболинеумъ, олифа, кислоты, мыла и имъ подобные матеріалы, храненіе которыхъ должно производиться въ холодныхъ кладовыхъ. Кромѣ того, къ этой же группѣ принадлежатъ: кошма, войлокъ, пакля, стекло пластинное и лѣсные матеріалы.

2-ая группа: всевозможные металлы и издѣлія изъ нихъ. Различный скобяной товаръ.

3-ая группа: всевозможный инструментъ и станки для обработки металла и дерева, телеграфные и электро-техническія принадлежности, лаки, стрѣлки и ихъ части, рельсы, канаты и различныя веревки.

4-ая группа: всевозможные предметы обмундированія. Различные обойные матеріалы. Предметы хозяйственнаго и домашняго обихода. Пожарныя принадлежности.

5-ая группа: разныя паровозныя и вагонныя запасныя части, машинныя части, трубы и фасонныя части ихъ, чугунныя, газовыя и мѣдныя, кожа, ремни, резина, рукава, нашатырь, наждакъ, сажа, краски и т. п.

6-ая группа: различный ломъ металла и другіе старые, негодные предметы и матеріалы. Образцы предметовъ и матеріаловъ какъ принадлежащіе дорогѣ, такъ и подлежащіе возвращенію поставщикамъ. Временное храненіе матеріаловъ, послѣ полученія каковыхъ съ товарной станціи до сдачи ихъ на храненіе артельщикамъ первыхъ пяти группъ.

Необходимо отмѣтить, что штаты складовъ крайне недостаточны и, напримѣръ, въ Иркутскомъ складѣ необходимо сдѣлать увеличеніе его приблизительно на 50%.

Что же касается матеріаловъ отопленія, какъ то дровъ и угля, древеснаго и каменнаго, то храненіе ихъ ввѣрено такъ же, какъ и складъ бланковъ, агентамъ дороги (завѣдывающему складомъ и раздатчику топлива), а не артельщикамъ.

Личный составъ матеріальныхъ складовъ.

Наименованіе должностей.	Иркутскъ	Слюдянка	Мысовая	В. Удинскъ	Хилокъ	Чита	Оловянная	Борзя	Манчжурія	Шилка	Складъ бланковъ
Завѣд. склад.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ихъ помощн.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Счетоводовъ	3	1	1	1	1	4	1	—	—	—	1
Конторщиковъ	4	1	2	2	1	10	1	1	1	1	1
Артельщиковъ	9	1	1	2	1	8	2	1	1	1	—
Сторожей	6	4	3	5	3	12	4	3	2	2	2
Упаковщиковъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3

По вопросу 49

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

нач. мат. сл. сообщаетъ, что наружная охрана мат. складовъ поручена стражникамъ, находящимся въ вѣдѣніи жандармской полиціи, а внутренняя, дворовая—сторожамъ, контролируемымъ при помощи контрольныхъ часовъ. Сторожа подчинены администраціи складовъ.

Денежная отвѣтственность за недостачу или порчу чего-либо, происшедшую по винѣ артельщиковъ, лежитъ на артели бар. Штиглица, которая, когда указанные случаи имѣютъ мѣсто, возмѣщаетъ дорогѣ убытки.

Мѣстомъ храненія запасовъ складовъ служатъ: закрытыя кладовыя, навѣсы, подвалы, желѣзные баки, цистерны и свободныя площади двора складовъ. Болѣе цѣнные матеріалы и предметы, въ особенности тѣ, которые отъ вліянія воздуха, или атмосферныхъ осадковъ могутъ портиться, хранятся въ крытыхъ помѣщеніяхъ, а всѣ другіе, за недостаткомъ таковыхъ, хранятся наружи, на дворѣ складовъ съ соблюденіемъ, однако, необходимыхъ мѣръ предосторожности противъ возможности порчи ихъ, какъ то: деревянныхъ подкладокъ и брезентныхъ прикрытій и т. п.

Каждый матеріалъ и предметъ, находящійся на храненіи у артельщиковъ, снабженъ особымъ ярлыкомъ, заводимымъ на каждое поступленіе отдѣльно, въ которомъ указано количество

даннаго матеріала, имѣющагося въ остаткѣ. Отпускъ производится только по предъявленнымъ службою-потребительницею артельщику установленныхъ требованій, при чемъ само требованіе, предварительно вручения его артельщику, контролируется администраціей склада.

За правильнымъ отпускомъ слѣдятъ какъ сами получатели, такъ и администрація складовъ.

Количество отпущеннаго артельщикомъ матеріала списывается имъ съ ярлыка, а требованіе передается для фактуровки въ контору складовъ. Администрація складовъ ведетъ строгій учетъ всѣхъ запасовъ складовъ при посредствѣ спеціальныхъ сортовыхъ книгъ. Данныя сортовыхъ книгъ и остатки матеріаловъ, значащіеся по ярлыку и имѣющіеся въ наличіи, періодически сличаются, и, такимъ образомъ, производится повѣрка наличія матеріаловъ.

На случай пожара, при каждомъ складѣ имѣется комплектъ пожарнаго инструмента, бочки съ водой и швабрами (водопроводовъ, за исключеніемъ Иркутска, не имѣется).

По вопросу 50

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

нач. мат. сл. докладываетъ слѣдующее:

1) Храненіе магазиннаго имущества.

Повѣрка цѣлости и сохранности магазиннаго имущества и топлива производится или посредствомъ генеральной ревизіи всѣхъ складовъ, какъ это имѣло мѣсто въ 1908 году (приказъ по дорогѣ № 1905—08 г.г.) особо установленными комиссіями при участіи представителей Государственнаго Контроля. Обычно же ревизіи производятся ревизорами матеріальной сл.:

а) частичныя, на выдержку, по выбору при каждомъ посѣщеніи склада, и не рѣже одного раза въ мѣсяцъ; и

б) групповыя не менѣе двухъ разъ въ теченіе операціоннаго года по каждому складу въ отдѣльности.

Эти ревизіи должны заключаться въ повѣркѣ одной изъ группъ матеріаловъ и сличеніи дѣйствительнаго наличія съ данными документовъ (сортовыми и штабельными книгами). Результаты этихъ ревизій должны излагаться въ ревизіонныхъ актахъ за подписью ревизора и артельщика или раздатчика топлива, въ вѣдѣніи коего это имущество состоитъ. Порядокъ производства ревизіи указанъ въ § 14 инструкціи ревизорамъ, къ сему приложенной.

Охрана складовъ въ пожарномъ отношеніи преподано агентамъ приказами по дорогѣ (907 г. №№ 21 и 60 и 1908 г. № 485, а также циркуляромъ нач. мат. сл. 1910 г. № 3565, подтвержденнымъ 14-го марта 1911 г. № 4961).

Расходные склады топлива должны ревизоваться возможно чаще, но не рѣже одного раза въ два мѣсяца.

2) Порядокъ храненія каменнаго угля.

На Забайкальской ж. д., какъ дорогѣ стратегической, при сравнительно слабомъ коммерческомъ движеніи, приходится хранить на складахъ относительно большіе запасы топлива, которые составляютъ одну треть всей годовой потребности для нуждъ эксплоатаціи.

Благодаря тому, что мобилизаціонный запасъ угля значительно выше эксплоатаціоннаго и, при наличіи общаго правила порядка расходованія угля по времени его поступленія, дорога для своихъ нуждъ, волей-неволей, должна употреблять уголь не только несвѣжей добычи, но пролежавшій четыре и болѣе мѣсяца на открытомъ воздухѣ и, естественно, ухудшившій свои качества. Вслѣдствіе пережога, увеличивается расходъ по эксплоатаціи и, кромѣ того, вызываются справедливыя нареканія со стороны машинистовъ. Все это задачу о храненіи угля выдвигаетъ на первый планъ.

Для предохраненія углей отъ самовозгоранія, рѣшено было примѣнять вентилированіе массы угля путемъ прокладки въ штабеляхъ деревянныхъ вентиляціонныхъ трубъ, горизонтальныхъ и вертикальныхъ, снабженныхъ для усиленія тяги дефлекторами; кромѣ того, штабель угля въ одномъ изъ складовъ, именно на ст. Манчжурія, гдѣ былъ сложенъ уголь изъ Харанорскихъ копей сильно разрушающійся отъ атмосферныхъ вліяній, былъ закрытъ слоемъ земли, — результаты получились вполнѣ удовлетворительные. Предполагается примѣнить этотъ же способъ и къ другимъ самовозгарающимся углямъ.

Одновременно съ вышеприведеннымъ вопросомъ о способѣ храненія угля поднимался вопросъ о храненіи мобилизаціоннаго запаса угля подъ водою, въ спеціальныхъ хранилищахъ, но до сего времени практически этого рода способъ храненія не осуществленъ.

На основаніи опыта многихъ лѣтъ можно сказать, что самымъ раціональнымъ способомъ храненія угля безъ особыхъ приспособленій является такой: уголь по полученіи его съ копей укладывается въ отдѣльные штабеля, при чемъ, гдѣ это позволяетъ вмѣстимось склада, по возможности въ формѣ дамбы,

при высотѣ отъ 0,50 до 0,75 саж., длинѣ до 20 и ширинѣ до 5 саж. по подошвѣ штабеля, подошва должна быть расположена на возвышенности и имѣть наклонъ для стока воды. Независимо отъ такой укладки, на лѣтнее время усиливается надзоръ за углемъ, увеличивается число сторожей, которые при посредствѣ спеціальныхъ желѣзныхъ щуповъ опредѣляютъ ежедневно температуру угля, и если таковая сильно поднимается и грозитъ самовозгораніемъ угля, тогда въ опасномъ мѣстѣ штабеля вырывается предохранительная траншея, понижающая температуру даннаго мѣста штабеля, или же при дальнѣйшемъ нагрѣваніи уголь перелопачивается. Кромѣ того, самовозгорающійся уголь расходуется въ первую очередь.

По вопросу 51

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

нач. мат. сл. докладываетъ, что въ цѣляхъ удешевленія стоимости угля упр. Забайкальской ж. д. всемѣрно стремилось къ развитію углепромышленности въ Забайкальѣ, выдавая заказы углепромышленникамъ Забайкальскаго раіона, даже въ то время, когда дорога могла обойтись безъ угля, одними дровами. Въ настоящее время въ раіонѣ Забайкальской ж. д. имѣются слѣдующія копи:

Танхойскія, при станціи Танхой.
Тарбагатайскія, при раз. № 37 Вост.-Сиб. т-ва.
Халяртинскія, при раз. № 38 Заб. углепр. т-ва.
Бр. Замятиныхъ, 1-го Читинскаго т-ва.
При раз. Черновскомъ т-ва С. Н. Колачевскій.
Хармангутскія при раз. № 62 } Сиб. Кузн.-тва
Харанорскія при раз. № 79 }
Холбонскія, при раз. Холбонъ Стрѣколовскаго.

Угли Забайкальскихъ копей по своему качеству отличаются другъ отъ друга, отличаются они также и отъ угля Черемховскаго, потребляемаго въ западномъ участкѣ дороги. Имѣя предложенія угля столь разнообразнаго качества, упр. дороги въ цѣляхъ наиболѣе выгоднаго распредѣленія угля по участкамъ дороги, въ зависимости отъ его качества, мѣста добычи и стоимости, путемъ испытательныхъ поѣздокъ на угляхъ разныхъ копей, установило расходъ каждаго угля на сто поѣздо-верстъ, такъ называемый, расходный эквивалентъ.

Испытательныя поѣздки производились подъ наблюденіемъ особо назначенныхъ для сей цѣли комиссій изъ старшихъ агентовъ дороги, съ участіемъ представителя Государственнаго Контроля и углепромышленниковъ. Подъ наблюденіемъ названной

комиссіи уголь, предназначенный для испытанія на лежалость и пробными поѣздками поѣздами, принимается на копяхъ, погружается въ вагоны, выгружается на складахъ, предназначенныхъ для храненія пробныхъ углей, а во время самыхъ поѣздокъ погружается въ тендеръ паровоза,—все это оформливается актами.

Для испытательныхъ поѣздокъ выбирается два участка, горный и равнинный. Во время производства испытательныхъ поѣздокъ углепромышленникамъ разрѣшается находиться на паровозѣ контролировать дѣйствія паровозныхъ бригадъ и слѣдить за расходомъ испытуемаго угля.

Имѣя данныя объ эквивалентахъ углей, установленныхъ испытательными поѣздками и согласованныхъ углепромышленниками, составляются таблицы сравнительной стоимости углей на всѣхъ складахъ дороги, гдѣ потребляется уголь.

Стоимость эквивалентовъ углей слагается: изъ договорной цѣны, провоза по своей и чужимъ дорогамъ, съ прибавленіемъ накладныхъ расходовъ на выгрузку угля изъ вагоновъ, подачу его на паровозы и на содержаніе администраціи.

Таблица, составленная изъ вышеприведенныхъ данныхъ, служитъ наглядным показателемъ того, на какомъ участкѣ и какихъ копей уголь является болѣе выгоднымъ. Съ цѣлью удешевленія стоимости дровъ, дорога пріобрѣтаетъ дрова мелкими партіями отъ мелкихъ рядчиковъ, артелей крестьянъ и сельскихъ обществъ, въ самыхъ пунктахъ потребленія ихъ, въ размѣрѣ, не превышающемъ годовой потребности. Мѣра эта является болѣе раціональной, нежели покупка дровъ отъ крупныхъ подрядчиковъ, такъ какъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ дорогѣ приходится имѣть резервные склады дровъ, изъ которыхъ и пополнять запасъ дровъ въ расходныхъ пунктахъ, затрачивая довольно значительныя суммы на нагрузку и выгрузку, не считая стоимости перевозокъ, относимой на девятый отдѣлъ („служебныя перевозки“).

Переходъ отъ крупноподрядческаго способа къ хозяйственному (наличною покупкою и мелкими партіями) вызванъ тѣми соображеніями, что во второмъ случаѣ дорога, во-первыхъ, сокращаетъ расходы при покупкѣ, во-вторыхъ, избѣгаетъ расхода по перевозкѣ дровъ (въ видѣ собственно служебной тарифной ставки) и въ-третьихъ, покупая дрова, по возможности, равномѣрно по всей линіи, дорога способствуетъ болѣе равномѣрной вырубкѣ лѣса вдоль всего полотна дороги, тогда какъ при первомъ способѣ центръ ложится только на нѣкоторые пункты, отчего лѣса вырубались далеко неравномѣрно и лѣсосрубочныя площади отодвигались отъ полотна дороги все дальше, а это обстоятельство, конечно, не могло не отражаться на цѣнахъ. Но самое главное то, что, покупая дрова изъ первыхъ рукъ отъ мелкихъ рядчиковъ, артелей крестьянъ и сельскихъ об-

ществъ, дорога тѣмъ самымъ не несетъ тѣхъ расходовъ, которые неизбѣжны при подрядческомъ способѣ.

Для потребности 1911—1912 г.г. дрова пріобрѣтались двоякимъ способомъ по конкуренціи и наличною покупкою, по отдѣльнымъ предложеніямъ поставщиковъ, съ разрѣшенія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ совѣтомъ упр. дороги, при чемъ послѣднимъ способомъ дрова были куплены въ тѣхъ же самыхъ пунктахъ дешевле отъ 15 до 25%.

Хотя, какъ указано выше, при заготовкѣ какъ угля, такъ равно и дровъ, принимались во вниманіе и стоимость перевозки топлива по своей дорогѣ, но при установленіи номенклатурныхъ цѣнъ на топливо, по которымъ оно должно фактуроваться службамъ-потребительницамъ при отпускѣ, къ договорной цѣнѣ причисляется только стоимость провоза топлива по чужимъ дорогамъ и накладные расходы на нагрузку (дровъ), на выгрузку топлива изъ вагоновъ, содержаніе администраціи и очистку складовъ.

Что касается стоимости перевозки угля и дровъ по своей дорогѣ, то стоимость эта, какъ стоимость служебныхъ перевозокъ, относится на девятый отдѣлъ, составляющій безденежный доходъ дороги.

На Забайкальской ж. д. примѣняется служебный тарифъ при вагонной отправкѣ въ $^1/_{55}$ коп. съ пудо-версты, и, кромѣ того, перевозка дровъ цѣлыми поѣздами, слѣдующими съ одного пункта и въ одинъ опредѣленный пунктъ, каковая таксируется изъ расчета по 1 руб. 50 коп. съ поѣздо-версты (при условіи полнаго состава поѣзда).

Почти всѣ предметы и матеріалы, потребные для Забайкальской ж. д., кромѣ лѣса, дровъ, каменнаго угля и весьма незначительнаго количества другихъ матеріаловъ, въ виду отдаленности дороги отъ промышленныхъ центровъ, заготовляться на мѣстѣ не могутъ,—ихъ приходится пріобрѣтать отъ фирмъ Европейской Россіи.

Мѣрою удешевленія стоимости предметовъ и матеріаловъ является пріобрѣтеніе ихъ путемъ конкуренціи. На Забайкальской ж. д. вызываются смѣшанныя конкуренціи, при чемъ, дабы не удорожить стоимости матеріаловъ, во всѣхъ почти случаяхъ (за исключеніемъ поставокъ лѣсныхъ, смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ, а также обмундированія), внесенія залога отъ поставщика при подачѣ имъ заявленія на конкуренціи не требуется (залогъ удерживается впослѣдствіи изъ причитающихся поставщику платежей). Второю мѣрою для удешевленія стоимости матеріаловъ является возможно аккуратная уплата денегъ за поставленные матеріалы и предметы, на что управленіемъ дороги обращено особое вниманіе. Далѣе, для удешевле-

нія стоимости матеріаловъ и предметовъ, заготовляемыхъ на мѣстахъ, цѣлесообразною мѣрою является примѣняемая за послѣднее время въ довольно широкихъ размѣрахъ заготовка ихъ хозяйственнымъ способомъ.

Этотъ послѣдній способъ является выгоднымъ для казны вслѣдствіе того, что дорога имѣетъ возможность обращаться къ услугамъ не крупныхъ подрядчиковъ, а непосредственно къ мелкимъ рядчикамъ, и, такимъ образомъ, избѣгаетъ непроизводительной переплаты извѣстнаго % въ пользу первыхъ.

Опытъ двухъ послѣднихъ лѣтъ съ несомнѣнностью указываетъ, что хозяйственный способъ заготовки является для казны гораздо выгоднѣе, чѣмъ способъ заготовки путемъ конкуренцій. Такъ, древесный уголь симъ послѣднимъ порядкомъ можно было заготовить лишь по цѣнѣ 16 руб. 75 коп., когда конкуренція была признана не состоявшейся и рѣшено было пріобрѣсти его хозяйственнымъ способомъ, то удалось купить его по 14 руб. 75 коп. за куб. саж.

Особенно убѣдительнымъ доказательствомъ выгодности хозяйственнаго способа заготовки являются результаты заготовки лѣсныхъ матеріаловъ, какъ на 1910, такъ и на 1911 г. Особенно ярко разница въ цѣнахъ при томъ и другомъ способѣ заготовки выразилась при пріобрѣтеніи лѣсныхъ матеріаловъ и топлива. Такъ, при сравненіи цѣнъ на лѣсные матеріалы, заявленныхъ поставщиками на конкуренціи 3 ноября 1910 г., въ потребность 1911 г., и цѣнъ, по коимъ дорога пріобрѣтаетъ эти матеріалы хозяйственнымъ способомъ, оказывается, что, если принять во вниманіе лишь главнѣйшіе изъ лѣсныхъ матеріаловъ, т. е. бревна, пластины, переводные брусья и доски разныхъ размѣровъ, то экономія за одинъ годъ составитъ около 100.000 рублей по пріобрѣтенію лѣсныхъ матеріаловъ для нуждъ эксплоатаціи, а если принять во вниманіе и потребность постройки второго пути, то сбереженія опредѣляются въ суммѣ до 200.000 рублей.

При покупкахъ матеріаловъ, которые могутъ быть пріобрѣтаемы на чужихъ и своей дорогахъ, при сравненіи цѣнъ принимается во вниманіе стоимость провоза какъ по чужимъ дорогамъ, такъ и по своей, при чемъ стоимость провоза по чужимъ дорогамъ начисляется на стоимость матеріаловъ, а стоимость провоза по своей относится на отдѣлъ IX смѣты,—такіе матеріалы фактуруются службамъ-потребительницамъ по номенклатурнымъ цѣнамъ.

Предсѣдатель спрашиваетъ, что заставляетъ дорогу платить за уголь 8 коп., когда его можно достать за 5 коп.

Замѣститель нач. дороги заявляетъ, что во время воинскаго движенія дорога не въ состояніи будетъ обойтись однимъ только дешевымъ углемъ, поэтому, въ расчетѣ на случай войны, прихо-

дится поддерживать тѣ копи, существованіе которыхъ не составляетъ необходимости для дороги въ мирное время.

Н. А. Масловъ отмѣчаетъ возможность возникновенія подозрѣнія въ томъ, что поддерживаются дорогой, въ сущности, не копи, а владѣльцы копей, поставщики угля.

По вопросу 52

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

нач. мат. сл. сообщаетъ, что, если нужныхъ матеріаловъ нѣтъ налицо въ ближайшихъ складахъ, лица, которымъ они нужны, или завѣдывающіе складами, телеграфируютъ нач. мат. сл. о высылкѣ матеріаловъ изъ другихъ складовъ; если въ другихъ складахъ ихъ тоже нѣтъ и требуемый матеріалъ экстренно нуженъ, особенно для сл. тяги, а заказанный въ Европейской Россіи скоро не ожидается, нач. матеріальной сл. покупаетъ, съ разрѣшенія совѣта, часть такового въ Иркутскѣ, или же, въ особо экстренныхъ случаяхъ, поручаетъ покупку на мѣстѣ, согласно правиламъ, указаннымъ приказомъ по дорогѣ (1911 г. № 117).

По вопросу 53

53. Какіе матеріалы и запасы пріобрѣтаются службами - потребительницами помимо матеріальной службы?

выясняется, что непосредственнымъ распоряженіемъ отдѣльныхъ службъ производятся заготовки слѣдующихъ матеріаловъ: сл. тяги—запасныя части паровозовъ, вагоновъ, котловъ, постоянныхъ машинъ, разнаго рода станковъ, приборовъ освѣщенія и отопленія,

сл. пути—строительные, матеріалы, какъ то: известь, алебастръ, кирпичъ, камень и проч.

сл. врачебная—медикаменты и др.

сл. сборовъ—билеты—заказываются въ Экспедиціи Заг. Гос. Бумагъ.

Предсѣдатель спрашиваетъ нач. сл. пути, во что обходятся издѣлія, изготовляемыя средствами сл. пути.

В. Н. Коргуевъ сообщаетъ слѣдующія цифры:

Кирпичъ: огнеупорный для потребностей
сл. тяги . . . . . 50 р. за 1000 шт.,
огнеупорный для выкладки печей въ
домахъ . . . . . 37 р. за 1000 шт.,
красный . . . . . 13 р. за 1000 шт.,

Обжигъ производится въ напольныхъ печахъ. Изразцы обходятся въ 30—32 коп.; выписанные изъ Евр. Россіи стоятъ 40—42 коп.

Представитель сл. тяги сообщаетъ, что способъ пріобрѣтенія матеріаловъ распоряженіемъ сл. тяги состоитъ въ слѣдующемъ:

По выясненіи потребности, въ совѣтъ вносится докладъ съ приложеніемъ: 1) вѣдомости, въ которой указывается: а) средній расходъ за послѣдніе 3 года частей, подлежащихъ пріобрѣтенію, б) наличіе таковыхъ частей въ складахъ дороги и в) подлежащее заказу количество частей, которое получается, какъ разность между среднимъ трехгодичнымъ расходомъ и наличіемъ, при чемъ количество ходовыхъ частей, въ виду колебанія въ расходѣ ихъ, увеличивается на 20—25%, и 2) списка фирмъ и заводовъ, которымъ предположено послать запросы для участія въ конкуренціи.

При разсмотрѣніи этого доклада совѣтъ дороги назначаетъ число, на которое должна быть вызвана конкуренція, и утверждаетъ окончательный списокъ конкурентовъ.

Сл. тяги, получивъ журнальное постановленіе, разсылаетъ запросы всѣмъ выбраннымъ совѣтомъ фирмамъ и заводамъ съ приложеніемъ бланка заявленія, въ которомъ точно обозначаются условія и сроки выполненія заказа. Въ запросахъ указывается время конкуренціи и предлагается, въ случаѣ согласія, принять участіе въ конкуренціи, подать заявленія обязательно въ запечатанныхъ конвертахъ на имя совѣта дороги; во избѣжаніе неправильнаго адресованія, къ запросу прилагается конвертъ съ отпечатаннымъ адресомъ совѣта дороги.

Въ день разсмотрѣнія конкуренціи всѣ полученные конверты вскрываются въ залѣ засѣданія предсѣдательствующимъ въ совѣтѣ въ присутствіи участвующихъ въ засѣданіи членовъ; цѣны, заявленныя конкурирующими фирмами, тутъ же вносятся въ сводную вѣдомость, изъ которой дѣлаются выборки съ указаніемъ, какой фирмѣ, въ какомъ количествѣ и на какую сумму предоставляется заказъ.

Послѣ подписанія выборки всѣми участвовавшими членами совѣта составляется соотвѣтствующій журналъ.

По полученіи постановленія совѣта сл. тяги заготовляетъ заказъ вмѣстѣ съ дубликатомъ его, которые препровождаетъ фирмѣ или заводу, согласно указаніямъ совѣта, съ предложе-

ніемъ заказъ принять къ исполненію, а дубликатъ подписать и возвратить въ сл. тяги.

Полученный дубликатъ заказа свѣряется съ корешкомъ заказа и въ случаѣ полнаго тождества препровождается вмѣстѣ съ копіей заказа и другими документами (промысловое свидѣтельство, переписка и т. п.), въ матеріальную сл., непосредственно ведущую расчеты съ поставщиками.

Пріемка матеріаловъ производится на основаніи установленнаго на дорогѣ порядка, въ особыхъ комиссіяхъ съ участіемъ представителя Государственнаго Контроля.

Вопросъ 54.

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

По мнѣнію нач. мат. сл., имѣющаяся въ настоящее время номенклатура не удовлетворяетъ своему назначенію по слѣдующимъ причинамъ:

1) Въ ней помѣщена масса совершенно лишнихъ, не расходующихся предметовъ и матеріаловъ, какъ то: нефть сырая, торфъ, сало стеариновое, масло соляровое, себанафтъ, свѣчи сальныя, астролинъ, газолинъ, плошки, резервуары, стаканчики, 15 размѣровъ круглаго желѣза, 24 размѣра квадратнаго желѣза, до 140 размѣровъ плоскаго желѣза, до 50 размѣровъ углового желѣза, до 10 размѣровъ листового желѣза, до 40 размѣровъ мѣди, до 50 размѣровъ болтовъ, до 35 размѣровъ заклепокъ, болѣе 20 размѣровъ проволоки, болѣе 40 размѣровъ гвоздей проволочныхъ, болѣе 100 размѣровъ винтовъ, болѣе 50 размѣровъ шплинтовъ, болѣе 200 размѣровъ брусковъ дубовыхъ, болѣе 30 размѣровъ досокъ и пр.

2) Многихъ изъ тѣхъ предметовъ и матеріаловъ, которые употребляются на дорогѣ и всегда должны находиться въ запасѣ, въ номенклатурѣ не значится, а именно: мазь для динамомашины, сѣтки калильныя горѣлки „Россія“, подсвѣчники для фонарей, клапаны питательные, манометры трубчатые, патроны американскіе, сталь инструментальная спеціальная всѣхъ размѣровъ, сталь спиральная, краны трехходовые съ рѣзьбой, принадлежности водоснабженія оцинкованныя, трубы чугунныя асфальтированныя, до 40 размѣровъ болтовъ, до 20 размѣровъ заклепокъ, 10 разм. проволоки до 150 номеровъ винтовъ и шуруповъ, 50 размѣровъ брусковъ дубовыхъ, 50 размѣровъ досокъ разныхъ и др

3) Для большинства предметовъ въ номенклатурѣ имѣются одни лишь названія, безъ указанія размѣровъ и прочихъ характе-

ризующихъ ихъ данныхъ, что влечетъ за собою затрудненія при выполненіи требованій (при наличіи требуемаго) и недоразумѣнія при заказѣ этихъ предметовъ, какъ то: принадлежностей стрѣлокъ, принадлежностей переводныхъ механизмовъ, принадлежностей крестовинъ, брусьевъ переводныхъ, принадлежностей машинъ и станковъ, трубъ красной и зеленой мѣди (нѣтъ толщины стѣнокъ), трубъ свинцовыхъ, трубъ чугунныхъ, инструментовъ, электрическихъ принадлежностей и пр.

4) Во многихъ мѣстахъ въ этой номенклатурѣ встрѣчаются повторенія однихъ и тѣхъ же предметовъ, что вызываетъ излишекъ записей въ сортовыхъ книгахъ. Примѣры: азбестинъ, ковры, проволока, гвозди, скобки для шпалъ съ цифрами, кольца, замки дверные, диски сигнальные, инструментъ разный, термометры и пр.

5) Не имѣется вовсе номенклатуры на запасныя части, безъ чего невозможенъ правильный учетъ ихъ. (Генеральная ревизія 1 іюня 1908 г. показала, что большинство разницъ падаетъ именно на запасныя части).

6) Многіе изъ матеріаловъ имѣютъ много ассортиментовъ, число коихъ не вызывается дѣйствительною необходимостью; число ассортиментовъ многихъ предметовъ можно съ пользою для дѣла значительно сократить, напримѣръ: доски, брусья, шпалы, желѣзо, сталь, болты, гвозди, винты, заклепки, шплинты и другіе.

По докладу нач. мат. сл. отъ 12 февр. 1909 г. за № 2183, начальникомъ дороги для пересмотра номенклатуры была назначена комиссія изъ представителей службъ тяги, пути, движенія, телеграфа, Байкалской переправы и матеріальной. Комиссія, занимаясь по 6 марта 1911 г., вновь составила номенклатуру, переработавъ всѣ группы, въ особенности группы 17—24, 30, 31, 37, 47—49, 64, 68, 69 и 74, а также включивъ въ номенклатуру матеріалы и предметы, необходимые для Байкальской переправы и сл. телеграфа, которые въ дѣйствующую номенклатуру не входили, актомъ отъ 26 апр. 1911 г. нашла возможнымъ номенклатуру отпечатать. Новая номенклатура, по отпечатаніи, будетъ введена съ 1 янв. 1912 г. Параллельно съ переработкой номенклатуры на матеріалы и инвентарные предметы, сл. тяги вырабатывается номенклатура запасныхъ частей, какъ паровозныхъ, такъ и вагонныхъ; при чемъ номенклатура вагонныхъ частей уже отпечатана, а номенклатуру паровозныхъ частей предполагается закончить въ 1912 г.

На вопросъ Предсѣдателя, каково общее число номенклатурныхъ номеровъ, нач. мат. сл. сообщаетъ, что это число, вѣроятно, близко къ 16.000

По вопросу 55

55. Номенклатурныя цѣны. Выгоды и невыгоды ихъ примѣненія. Желательныя измѣненія. Число подраздѣленій номенклатуръ по каждой службѣ и отдѣлу.

нач. мат. сл. докладываетъ слѣдующее:

Выгоды:

1) Упрощается учетъ матеріаловъ.

2) Облегчаются расчеты между матеріальною сл. и службами-потребительницами.

3) Ускоряется фактуровка матеріаловъ, такъ какъ счетоводству складовъ не приходится ожидать свѣдѣній на провозъ и т. п. данности для того, чтобы опредѣлить дѣйствительную стоимость того или другого матеріала.

4) Удобство расчетовъ при премированныхъ работахъ.

5) Облегченіе составленія смѣтъ работъ.

6) Возможность однородные матеріалы разнаго поступленія держать въ одномъ мѣстѣ, что способствуетъ сокращенію площади складовъ.

Невыгоды и неудобства

Сводятся къ возможности убытковъ отъ неправильнаго назначенія номенклатурныхъ цѣнъ, и обремененія кредитовъ.

Матеріалы случайные номенклатурныхъ цѣнъ не должны имѣть, равно и матеріалы, хотя и одного наименованія, но съ нѣкоторою разницею въ цѣнѣ, въ зависимости отъ сорта, должны учитываться по дѣйствительнымъ цѣнамъ.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

Н. Н. Первакъ докладываетъ, что личный составъ мат. сл. и вознагражденіе его находятся въ зависимости отъ смѣты, но въ виду ограниченности по смѣтѣ штатныхъ должностей, на усиленіе штата, ежегодно по постановленію совѣта упр. дороги, содержатся агенты за счетъ накладныхъ расходовъ. Должности эти слѣдующія: пом. ревизора, десятники при ревизорахъ, временные раздатчики и сторожа. Кромѣ того, также съ разрѣшенія совѣта упр. дороги, при упр. мат. сл., содержится штатъ для учета хозяйственныхъ работъ, содержаніе коего относится на кредитъ по производству тѣхъ же работъ. Что же касается комплектованія штата, то таковой, за исключеніемъ старшихъ агентовъ, комплектуемыхъ путемъ повышенія и приглашенія со стороны, комплектуется путемъ перемѣщенія служащихъ и найма ихъ на мѣстѣ.

Личный составъ упр. мат. сл., предусмотрѣнный смѣтой:

Очер. №№	Должности.	Количество лицъ.	Оклады. Отъ	Оклады. До	Всего.
	Счетоводство матеріальной службы.				
44	Бухгалтеръ	1	3.000	—	3.000
	Старшіе счетоводы	3	1.500	2.100	5.100
	Счетоводы	12	960	1.200	13.440
	Конторщики и переписчики .	15	600	900	12.360
	Итого . . .	31	—	—	33.900
	Управленіе матеріальной службы.				
67	Начальникъ сл.	1	6.000		6.000
	Помощникъ его	1	4.200		4.200
	Старшій ревизоръ	1	3.600		3.600
	Дѣлопроизводитель	1	2.400		2.400
	Помощники его	2	1.260		2.520
	Журналисты	2	900	1.020	1.920
	Конторщики и переписчики .	15	720	900	12.720
	Сторожа и разсыльные . . .	4	360	—	1.440
	Ревизоры	4	2.400	2.700	9.900
	Конторщики при ревизорахъ .	4	720		2.880
	Итого	35	—	—	47.580
	МАГАЗИНЫ И СКЛАДЫ НА ЛИНІИ. Главные склады: **А) Главный складъ въ Читѣ.**				
68	Завѣдывающій	1	2.400		2.400
	Помощникъ его	1	1.500		1.500
	Счетоводы	4	840	1.200	3.960
	Конторщики и переписчики .	10	720	840	7.620
	Кладовщики и раздатчики-артельщики	9	1.200		10.800
	Сторожа и разсыльные . . .	12	360		4.320
	Итого	37	—	—	30.600

Оче. №№	Должности.	Количество лицъ.	Оклады.		Всего.
			Отъ	До	
	Б) Главный складъ въ Иркутскѣ.				
68	Завѣдывающій	1	1.680		1.680
	Помощникъ его	1	1.500		1.500
	Счетоводы	3	900	1.020	2.820
	Конторщики и переписчики .	4	600	840	2.880
	Кладовщики, раздатчики и артельщики	6	1.200		7.200
	Сторожа и разсыльные . . .	6	360		2.160
	Итого	21	—	—	18.240
	Участковые склады на станціяхъ: (Слюдянка, Мысовая, Верхнеудинскъ, Хилокъ, Шилка, Оловянная, Борзя и Манчжурія.)				
	Завѣдывающіе	8	1.080	1.680	10.380
	Счетоводы	4	900	960	3.660
	Конторщики и переписчики .	11	720	840	8.580
	Кладовщики и раздатчики-артельщики	12	1.200		14.400
	Сторожа и разсыльные . . .	24	360		8.640
	Итого	59	—	—	45.660
	Склады топлива.				
68	Завѣдывающій складами (онъ же старшій счетоводъ по топливу)	—	—	—	—
	Раздатчики на станц. съ коренными и оборотными депо .	18	720	960	15.300
	Сторожа	78	360		28.080
	Итого	96	—	—	43.380

Очер. №№	Должности.	Количество лицъ.	Оклады.		Всего.
			Отъ	До	
	Склады бланковъ и книгъ.				
68	Завѣдывающій	1	1.500		1.500
	Счетоводы	1	960		960
	Конторщики	1	720		720
	Упаковщики	3	420	480	1.380
	Сторожа	2	360		720
	Итого	8	—	—	5.280
	Итого по очер. № 68	221	—	—	143.160
	Всего	287	—	—	224.640

На вопросъ Н. А. Маслова, нѣтъ ли въ личномъ составѣ мат. сл. конторщиковъ, содержаніе которымъ проводилось бы по спискамъ нештатныхъ рабочихъ, докладывается, что нѣсколько лѣтъ тому назадъ, дѣйствительно, было указанное явленіе, но въ настоящее время его нѣтъ.

Вопросъ 57.

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ содержать особую матеріальную службу. Заключеніе по этому вопросу управленія дороги.

По мнѣнію Н. Н. Первака, для того, чтобы матеріальная сл. дѣйствительно могла продуктивно выполнять возложенныя на нее весьма важныя функціи веденія сложнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, необходимо ее реорганизовать: расширить компетенцію службы по вопросамъ заготовки матеріаловъ, развить соотвѣтственные штаты, приравнять ихъ, а равно и оклады, къ штатамъ окладамъ техническихъ службъ.

Предсѣдатель спрашиваетъ мнѣніе замѣстителя нач. дороги и начальниковъ службъ.

А. Н. Тихомировъ полагаетъ существованіе отдѣльной мат. сл. необходимымъ, и, главнымъ образомъ, съ точки зрѣнія сокращенія запасовъ и отчетности.

Представители отдѣльныхъ службъ вполнѣ раздѣляютъ это мнѣніе.

Членъ Подкомиссіи Н. Л. Пшерадскій проситъ выяснить, не

№№ по порядку.	Названіе складовъ.	Версты, на которыхъ расположены склады.	Размѣръ площадей.		Вмѣстимость имѣющихся складовъ.		Остатокъ на 1-е іюня 1911 года.		Въ какомъ количествѣ и по какой цѣнѣ куплены дрова.		ПРИМѢЧАНІЯ.
			Подъ закромами и настилами для храненія угля.	Подъ дровяными складами.	Два угля.	Для дровъ.	Угля.	Дровъ.	Количество въ куб. саж.	ЦѢНА.	
			Квадр. саж.	Квадр. саж.	Пуды.	Куб. саж.	Пуды.	Куб. саж.	Куб. саж.	Руб. Коп.	
											Въ таблицу не вошли свѣдѣнія о распредѣленіи мобилизаціонныхъ вопросовъ.
1	Иннокентьевская	1	—	7.600	—	3.050	—	1.358	1.530	по 18 00 „ 19 50	
2	Иркутскъ	7	730	1.520	219.000	650	212.968	802	450,00 1.000,00 325,00	„ 22 00 „ 16 00 и „ 18 00 „ 20 00	Для домовъ упр. съ дост. на мѣста и провоз. по Сиб. дор. за счетъ дороги.
3	Михалево	24	—	7.500	—	3.500	—	1.218	3.000,00	„ 15 00	
4	Байкалъ	62	117	550	35.100	275	28.425	116	600,00	„ 22 00	
5	Слюдянка	150	1.096	12.253	328.800	4.800	444.600	1.417	2.550,00	„ 13 00 „ 17 00 „ 17 50 „ 18 00	Покупка въ мартѣ 1910 г. „ „ ноябрѣ 1910 г.
6	Танхой	252	496	10 370	148.800	4.100	57.000	446	—	—	
7	Мысовая	305	1.506	10.410	451.800	4.200	97.549	766	1.000,00	„ 16 00	(Минятъ не поставлялъ, а поставленное забраковано).
8	Таловка	404	—	7.776	—	3.100	—	881	2.009,00	„ 11 00	Покупка въ началѣ 1910 г.
9	В. Удинскъ	459	1.258	12.250	377 400	4.800	160.000	2.393	500,00 1.300,00	„ 16 00 „ 14 50	(Съ заготов. въ В. Удинскѣ. Съ заготовкою въ Гелькѣ съ перевозкой въ В. Удинскъ, провозъ за счетъ дороги.
10	Илька	535	—	6.675	—	2.500	—	1.175	1.200,00	„ 12 00 „ 11 75	
11	Разъѣздъ № 31	548	—	17.360	—	6.800	—	1.904	1.800,00	„ 10 00 „ 11 50 „ 11 75	
12	Горхонъ	562	88	12.200	26.400	4.800	11 248	1.424	2.250,00	„ 9 50 „ 10 00 „ 11 00 „ 11 75	
13	Разъѣздъ № 33	566	—	3.200	—	1.300	—	413	1.730,00	„ 10 00 „ 11 50 „ 11 99	
14	П. Заводъ	594	348	7.433	104 400	3.000	90.000	1.024	2.000,00	„ 14 00	
15	Толбага	642	—	11.770	—	4.700	—	258	90,00	„ 14 00	
16	Тарбагатай	625	—	6.847	—	2 500	—	233	1.500,00	„ 11 30	Покупка въ мартѣ 1910 г.
17	Разъѣздъ № 37 Копи . .	634	—	2.550	—	1.000	Подача на паровозы.	—	400,00	„ 13 80	
18	Хилокъ	733	1.246	6.657	373.800	2.500	185.000	142	—	—	
19	Гыршелунъ	750	—	1.650	—	850	—	892	1.800,00	„ 16 00	
20	Загарино	827	—	8.852	—	—	—	206	200,00	„ 12 75	
21	Тайдутъ	808	—	7.200	—	—	—	140	300,00	„ 12 75	
22	Могзонъ	846	2.005	7.200	601 500	3.000	413.000	507	—	—	
23	Яблоновая	907	—	3.364	—	1.300	18.548	142	2.321,00	„ 16 00	Раіонъ поставки на ст. Кука и Яблоновая.
24	Татауровская дача	926	—	—	—	25.000	—	804	38 000,00	„ 12 00	
25	Раз. Черновскій—Копи . .	958	—	2.000	—	800	—	—	—	—	
26	Чита	978	3.081	11.983	924.300	4.800	663.200	1.659	—	—	
27	Адріановка	1.092	1.192	11.620	357.600	4.700	553.749	695	500,00	„ 14 00	Покупка за мартъ 1910 г.
28	Бурятская	1.121	115 *)	1.000	34.500	400	28.000	197	260,00	„ 13 50	„ „ „ 1910 „
29	Оловянная	1.211	455	6.331	136.500	2.500	548.308	947	—	—	*) Кромѣ этой площади закромовъ и настиловъ имѣется утрамбованная площадь.
30	Борзя	1.305	2.559	5.845	767.700	3.000	739.181	2.359	—	—	
31	Хараноръ	1.343	80	2.200	24.000	875	—	376	—	—	
32	Манчжурія	1.425	420	6.175	126.000	3.500	252.175	2.796	—	—	
33	Карымская	1.072	50	2.800	15.000	1.500	7.200	382	—	—	
34	Урульга (Срѣтенская вѣтвь) .	26	524	5.400	157.200	2.500	58.167	1.193	610,00	„ 13 95 „ 16 00	Сухія. Сырыя.
35	Зубарево „ „ .	63	—	—	Временной складъ.		—	609	130,00	„ 17 00	
36	Шилка	126	952	12.150	285.600	5.000	118.800	1.904	1.200,00	„ 19 75	
47	Нерчинскъ	170	—	863	—	300	—	93	—	—	
38	Срѣтенскъ	253	121	910	36 300	350	14.000	315	—	—	
	ИТОГО . . .	—	18.439	258.664	5.931.700	118.950	4.701.118	32.276	70.546	—	
	Байкальская переправа (с. Лиственичное)	62	—	—	—	—	303.400	286,00	1.400,00	„ 16 00 „ 17 00 „ 18 00	Сухія. Сырыя.

нарушается ли выгодность существованія отдѣльной мат. сл. количествомъ переписки съ нею службъ-потребительницъ.

А. Н. Тихомировъ не соглашается съ предположеніемъ, высказаннымъ Н. Л. Пшерадскимъ. Ему извѣстно, что на Сибирской ж. д. былъ произведенъ опытъ уничтоженія мат. сл., и онъ привелъ къ такимъ осложненіямъ, что отъ него скоро пришлось отказаться.

По вопросу 63

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

выясняется, что шпалы, сосновыя, какъ и большая часть остальныхъ матеріаловъ, какъ лѣсныхъ, такъ и прочихъ, потребныхъ для нуждъ дороги, пріобрѣтались до сихъ поръ почти исключительно путемъ смѣшанныхъ конкуренцій, опытъ же послѣдняго времени (особенно послѣднихъ двухъ лѣтъ), показалъ, что означенный способъ по сравненію съ хозяйственнымъ способомъ заготовки матеріаловъ является менѣе выгоднымъ для казны; о причинахъ такой невыгодности подробно доложено въ предыдущихъ вопросахъ программы.

На вопросъ Предсѣдателя о цѣнѣ, докладывается, что поставка на 1910 г. опредѣлила цѣну шпалъ въ 47½ коп.

Заготовляемыя хозяйственнымъ способомъ обходятся въ 45—41 коп.

По вопросу 88

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

нач. мат. сл. читаетъ слѣдующую вѣдомость о размѣрахъ площадей, находящихся подъ вакромами и настилами для храненія каменнаго угля, вмѣстимости складовъ топлива, о наличіи

(Въ таблицу не включены свѣдѣнія о распредѣленіи мобилизаціонныхъ запасовъ топлива).

По вопросу 91

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

а) разныхъ за-

представитель сл. тяги сообщаетъ, что заказы запасныхъ частей производятся ежегодно, въ предѣлахъ годовой потребности и распредѣляются по линіи слѣдующимъ образомъ:

а) Запасныя части паровозовъ распредѣляются по складамъ при основныхъ депо въ предѣлахъ трехмѣсячной потребности, а остальное количество отъ общаго запаса распредѣляется между главными складами на ст. ст. Иркутскъ и Чита съ такимъ расчетомъ, чтобы складъ на ст. Иркутскъ могъ обслуживать потреб-

пасныхъ частей паровоза,

б) вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,

в) колесныхъ скатовъ,

г) бандажей,

д) осей,

е) инструментовъ,

ж) рессоръ,

з) пружинъ,

и) паровозной арматуры,

і) буферовъ,

к) стяжныхъ цѣпей,

л) стяжекъ,

м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

ность въ запасныхъ частяхъ до ст. Хилокъ, а складъ на ст. Чита—до ст. ст. Хилокъ, Манчжурія и Срѣтенскъ.

б) Запасныя части товарныхъ вагоновъ распредѣляются такъ же, какъ и запасныя части паровозовъ.

в) Запасныя части пассажирскихъ вагоновъ распредѣляются между складами на ст.ст. Иркутскъ, Чита и Манчжурія примѣрно въ соотношеніи 5: 2: 1.

г) Бандажи и оси хранятся въ Читинскомъ складѣ, такъ какъ ремонтъ ихъ примѣняется исключительно Главными Читинскими мастерскими.

д) Колесные скаты и пары распредѣляются по участкамъ тяги соотвѣтственно наличія подвижного состава и размѣровъ ремонта; главный колесный паркъ находится при Читинскихъ мастерскихъ.

е, ж, з, и, і, к, л, м) Инструментъ, упряжныя приспособленія, паровозная арматура и матеріалы распредѣляются такъ же, какъ и запасныя части паровозовъ и товарныхъ вагоновъ.

Нач. мат. сл. читаетъ слѣдующую справку: (См. вкладную таблицу).

Вопросъ 92.

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

Матеріалы для ремонта паровозовъ и вагоновъ принимаются на заводахъ инженерами отдѣла по испытанію матеріаловъ; по прибытіи на дорогу принимаются комиссіями на основаніи актовъ инженера по количеству, наружному осмотру и провѣркѣ по чертежамъ—во всемъ согласно прик. № 328—1908 и № 443—1909 г.

По вопросу 98

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

нач. мат. сл. докладываетъ слѣдующее:

1. Условія и правила для выбора каменнаго угля.

Забайкальская ж. д. пользуется углями мѣстныхъ копей, расположенныхъ близъ ея станцій и разъѣздовъ, и углями Черемховскихъ копей, находящихся при ст. Черемхово и Забитуй Сибирской ж. д.

Для наиболѣе выгоднаго примѣненія къ отопленію паровозовъ мѣстныхъ Забайкальскихъ углей и раціональнаго распредѣленія ихъ по тяговымъ участкамъ дороги, какъ было уже доло-

Названіе предметовъ.	Иркутскъ.				Чита.				Мысовая.				Слюдянка.				В. Удинскъ.				Словянная.				Борзя.				Шилка.				Хилокъ.				Манчжурія.				ВСЕГО.			
	Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.		Паровозные.		Вагонные.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Разныя запасныя части . .	79.752	50	95.161	09	554.693	50	233.752	36	3.836	65	12.351	98	10.795	27	5.310	40	17.845	03	6.377	96	25.689	47	3.814	18	20.137	35	576	07	15.791	23	4.061	86	12.092	52	2.084	20	28.950	36	14.501	91	769.581	88	377.992	01
Буферные стержни	1.917	51	4.812	86	9.738	76	42	—	307	40	1.856	11	70	31	309	60	478	56	989	44	1 184	21	148	55	70	—	55	68	126	30	278	43	187	10	515	32	618	38	1.696	38	14.678	53	10.704	37
Колесные скаты.	—	—	—	—	630	—	222	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	428	42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	630		650	42
Бандажи	—	—	—	—	12.274	52	27.052	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.274	52	27.052	13
Оси	—	—	—	—	1.346	04	390	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 346	04	390	—
Рессоры.	5.882	26	26.295	93	36.933	28	8.427	69	377	13	4.094	29	1.000	80	594	26	1.117	85	1.601	13	1.261	45	1.860	23	22	—	45	42	157	18	1.626	27	1.452	22	352	33	2.390	70	11.224	29	50.594	77	56.121	84
Пружины	1.380	22	17.434	05	1.363	96	1.204	45	64	80	36	24	168	19	15	48	293	23	84	10	302	38	25	54	1	71	—	—	387	10	159	10	272	40	294	15	1.242	81	2.110	11	5.476	80	21.363	22
Стяжныя цѣпи	56	16	349	08	502	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	242	44	—	—	—	—	—	—	22	75	—	—	—	—	—	—	—	—	37	77	—	—	375	78	823	35	762	63
Стяжки	326	03	—	—	1 235	43	5.999	20	—	—	—	—	—	—	—	—	82	26	252	16	32	01	329	90	—	—	—	—	193	94	140	73	80	90	—	—	100	58	1.158	26	2.051	15	7.880	25
Паровозная арматура . . .	1.798	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.798	31	—	—
Итого . . .	91.112	99	144.053	01	618.717	49	277.089	83	4.585	98	18 338	62	12.034	57	6.229	74	20.057	37	9.304	79	28.469	52	6.178	40	20.253	81	1.105	59	16.655	75	6.266	39	14.085	15	3.283	73	33.302	83	31.066	73	359.275	45	502.916	87

жено ранѣе, управленіемъ дороги, посредствомъ испытательныхъ поѣздокъ, устанавливаются эквиваленты углей на сто поѣздо-верстъ, а анализомъ лабораторныхъ испытаній устанавливается ихъ теплопроизводительная способность и, вообще, качество. Имѣя данныя о качествахъ углей и эквиваленты расходовъ ихъ на сто поѣздо-верстъ, упр. дороги устанавливаетъ сравнительную стоимость эквивалентовъ всѣхъ углей на складахъ дороги, чѣмъ и руководствуется при выдачѣ заказовъ на поставку угля по конкуренціи, пріобрѣтая тѣ угли, которые являются болѣе выгодными для данныхъ участковъ дороги.

2) *Пріемка каменнаго угля.*

Пріемка каменнаго угля въ качественномъ отношеніи производится обычно на копяхъ и, только въ исключительныхъ случаяхъ, по усмотрѣнію нач. дороги, на складахъ дороги,—назначенной отъ упр. дороги комиссіей съ участіемъ представителя Государственнаго Контроля—два раза въ мѣсяцъ. Составъ комиссіи отъ упр. дороги: ревизоръ мат. сл., ревизоръ или нач. уч. сл. тяги и пріемщики угля на копяхъ отъ сл. тяги и матеріальной.

О днѣ пріемки поставщикъ извѣщается заблаговременно, отсутствіе поставщика, однако, не пріостанавливаетъ пріемки и таковая считается обязательной для поставщика. Комиссія производитъ наружный осмотръ угля и опредѣляетъ его качество, количество мелочи и количество принятаго угля за первую половину даннаго мѣсяца. Вѣсъ принятаго угля опредѣляется взвѣшиваніемъ каждаго вагона на вагонныхъ вѣсахъ, о чемъ составляются накладныя, дубликаты которыхъ выдаются поставщику. Эти документы и служатъ комиссіи основаніемъ для опредѣленія въ актѣ всего количества принятаго угля.

При отсутствіи вагонныхъ вѣсовъ, уголь принимается по обмѣру, и вѣсъ его опредѣляется путемъ умноженія объема принятаго угля въ кубическихъ саженяхъ на вѣсъ одной куб. сажени. Вѣсъ одной куб. саж. угля опредѣляется актомъ комиссіи разъ въ мѣсяцъ, тогда же набираются пробы для лабораторнаго испытанія.

Наборъ пробы для лабораторнаго испытанія отъ каждой поставляемой партіи производится или прямо изъ вагоновъ на станціи отправленія, или изъ штабелей на рудникѣ, а также изъ эстакадныхъ ящиковъ. Наборъ изъ вагоновъ или эстакадныхъ ящиковъ производится нижеслѣдующимъ образомъ:

Изъ приготовленныхъ къ дневной отправкѣ вагоновъ набирается (не менѣе, какъ изъ трехъ вагоновъ) до десяти пудовъ изъ каждаго и по десяти пудовъ не менѣе, какъ изъ двухъ эста-

кадныхъ ящиковъ, при чемъ такой наборъ по каждой поставляемой партіи *) дѣлается не менѣе пяти разъ въ теченіе мѣсяца. Набранный указаннымъ порядкомъ уголь складывается въ особые деревянные, внутри обшитые желѣзомъ, ящики, изготовляемые за счетъ поставщика, и сохраняется до взятія пробы для лабораторіи за печатями агента дороги и поставщика. Для взятія пробы изъ ящика, содержимое его высыпается на деревянный помостъ, перемѣшивается и разравнивается слоемъ около 2-хъ футовъ толщины. Изъ десяти различныхъ мѣстъ этого слоя набирается 10 пудовъ, изъ которыхъ лабораторная проба получается такимъ же путемъ какъ и изъ штабелей.

Наборъ пробъ угля изъ штабелей производится нижеслѣдующимъ порядкомъ: изъ 40 различныхъ мѣстъ штабелей, изнутри ихъ, приблизительно на ½ аршина отъ поверхности штабелей и почвы, берется уголь въ количествѣ около 10 фунт. изъ каждаго мѣста. Уголь, собранный въ количествѣ 10-ти пудовъ, раздробляется на куски величиною до ½ дюйма, перемѣшивается на полу или деревянномъ помостѣ и укладывается слоемъ отъ 4-хъ до 5-ти дюймовъ толщиною. Изъ десяти различныхъ мѣстъ этого слоя берется въ общей сложности одинъ пудъ угля, который раздробляется на болѣе мелкіе куски, величиною не болѣе ⅛ дюйма, и вновь перемѣшивается. Отъ полученнаго такимъ образомъ пуда мелкаго угля отбирается 20 фунтовъ, которые раздѣляются на двѣ части, и каждую часть помѣщаютъ въ металлическую банку и опечатываютъ печатью агента дороги и поставщика или же его повѣреннаго, если таковые присутствовали. Обѣ банки немедленно отправляются въ Иркутскую лабораторію дороги, гдѣ содержимое одной банки подлежитъ испытанію, а другая хранится въ теченіе трехъ мѣсяцевъ для вторичнаго испытанія, если таковое потребуется.

Такимъ же путемъ и въ тѣ же сроки опредѣляется вѣсъ угля, погруженнаго съ эстакадъ непосредственно въ тендера паровоза, и та же комиссія устанавливаетъ вѣсъ угля въ эстакадныхъ закромахъ. Въ случаѣ сдачи угля въ штабеляхъ на копяхъ, пріемка производится по обмѣру, окончательное же опредѣленіе количества сданнаго по обмѣру угля дѣлается при погрузкѣ уже въ вагоны взвѣшиваніемъ на вагонныхъ вѣсахъ, при чемъ оказавшаяся по взвѣшиваніи недостатка угля противъ количества, опредѣленнаго обмѣромъ, подлежитъ допоставкѣ, а излишекъ принимается дорогой сверхъ основной поставки и оплачивается по договорной цѣнѣ. Пріемка угля, сданнаго за вторую

*) Партіей называется то количество угля, которое въ извѣстный мѣсяцъ фактически поступило на дорогу въ счетъ поставки.

половину даннаго мѣсяца, производится въ первыхъ числахъ слѣдующаго мѣсяца.

Отобранныя комиссіей пробы угля для лабораторнаго испытанія помѣщаются въ особыя желѣзныя банки, надлежаще опечатываются и отправляются въ лабораторію дороги съ агентомъ, назначеннымъ для сопровожденія и доставленія пробъ (приказъ № 7—1911 г.).

3) *Условія и правила для выбора дровъ.*

Дрова для нуждъ дороги пріобрѣтаются при вызовѣ смѣшанной конкуренціи и наличною покупкою, съ разрѣшенія, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, совѣта упр. дороги и, кромѣ того, они заготовляются хозяйственнымъ способомъ на принадлежащей дорогѣ лѣсной Татауровской дачѣ.

Предварительно заготовки дровъ, управленіемъ устанавливается количество потребное для мѣстныхъ нуждъ каждой станціи и разъѣзда, съ прибавленіемъ количества, потребнаго на промежуточные пункты для отопленія казармъ, сторожевыхъ будокъ и т. п. На опредѣлившееся, такимъ образомъ, количество дровъ и вызывается смѣшанная конкуренція. Имѣя въ виду, что вслѣдствіе нѣкоторыхъ формальностей, коими обусловлена конкуренція, многіе мелкіе рядчики не являются на конкуренцію, а предпочитаютъ сдавать дрова на мѣстахъ крупнымъ подрядчикамъ, на конкуренціи выдаются заказы не на все потребное для дороги количество дровъ, а лишь на часть этого количества, а другая часть пріобрѣтается наличною покупкою отъ мелкихъ рядчиковъ, при чемъ цѣны выясняются на мѣстахъ ревизорами мат. сл.

Потребность восточныхъ участковъ дороги удовлетворяется, главнымъ образомъ, казенными лѣсными дачами.

Пріобрѣтеніе дровъ наличною покупкою является для дороги болѣе выгоднымъ, чѣмъ пріобрѣтеніе на торгахъ на конкуренціи: изъ опытовъ, имѣвшихъ мѣсто въ 1910—1911 г.г., усматривается, что дрова, пріобрѣтенныя наличною покупкою, стоятъ дешевле дровъ, купленныхъ на конкуренціи, отъ 15 до 25% (см. во просъ 51).

4. *Пріемка дровъ.*

а) Техническія условія: дрова должны быть зимней рубки, не позже предыдущаго по времени выдачи заказа года, заготовлены изъ растущаго лѣса, или здороваго лежалаго и сухостойнаго хорошаго качества, не гнилыя, не трухлявыя, очищенныя отъ сучьевъ въ уровень съ полѣномъ. Березовыя сухостойныя дрова не допускаются.

Дрова должны имѣть въ длину полѣнъ не менѣе 12-ти вершк.; не достигающія этихъ размѣровъ и не короче 11 вершк. принимаются въ опредѣленномъ количествѣ, какъ маломѣрныя, съ соотвѣтствующей скидкой, при чемъ такія дрова должны быть сложены въ отдѣльные штабеля. Дрова, короче 11 вершк., совершенно не принимаются. Толщина круглыхъ полѣнъ должна быть не менѣе 2-хъ и не болѣе 3-хъ вершк., расколотыя же полѣнья не должны превышать 5 вершковъ въ каждой изъ своихъ сторонъ и не быть менѣе полутора вершка поперекъ раскола. Не расколотыхъ кругляковъ, имѣющихъ въ поперечникѣ не менѣе 2-хъ и не болѣе 3-хъ вершковъ, равно и маломѣрныхъ дровъ допускается не болѣе 5%. Кругляки же, имѣющіе менѣе 2-хъ вершк. толщины, вовсе не принимаются.

Дрова предъявляются къ сдачѣ партіями по соглашенію съ поставщикомъ, но не менѣе 50 куб. саж., за исключеніемъ случаевъ, гдѣ въ пунктѣ потребленія требуется менѣе 50 куб. Сдаваемыя дрова должны быть плотно уложены поставщикомъ за свой счетъ въ правильные, удобные для обмѣра, прямые штабеля, обращенные своею узкою стороною къ линіи дороги, т. е. перпендикулярно къ полотну пути. Плотно уложенные штабеля должны быть высотою въ одну сажень, съ опушкою въ 2 вершка добавочныхъ на осадку дровъ и длиною не болѣе 10 саженъ. Всякое отступленіе отъ указаннаго способа кладки дровъ въ штабеля 10 саженной длины допускаются лишь съ особаго разрѣшенія нач. мат. сл. Штабеля должны быть уложены шириною не свыше двухъ полѣнъ; между штабелями должны быть промежутки не менѣе ½ саж. На каждомъ, предъявленномъ къ сдачѣ штабелѣ должна быть прибита дощечка, съ обозначеніемъ на ней масляною краскою порядковаго № штабеля, числа полѣнницъ, высоты и длины ихъ, а также размѣра дровъ. Кромѣ того, при сдачѣ поставщиками предъявляются пріемочной комиссіи (составъ комиссіи: предсѣдатель комиссіи—нач. уч. сл. пути, члены комиссіи: нач. уч. сл. тяги, ревизоръ мат. сл. и завѣдывающій складомъ топлива при участіи представителя Государственнаго Контроля) въ двухъ экземплярахъ, штабельныя вѣдомости, въ которыхъ должны быть указаны: №№ штабелей въ послѣдовательномъ порядкѣ, длина и высота ихъ и кубическое содержаніе. При исчисленіи кубическаго содержанія дровъ для уплаты за оныя будутъ считаться четыре погонныхъ сажени 12 вершковыхъ, высотою въ 50 вершковъ, за одну куб. саж.

Каждый штабель предъявленныхъ поставщикомъ къ сдачѣ дровъ, съ обоихъ концовъ долженъ оканчиваться, для устойчивости, двумя плотно сложенными клѣтками. При обмѣрѣ штабеля клѣтки принимаются въ половинной длинѣ ихъ, т. е. двѣ клѣтки за одну. О приготовленной къ сдачѣ партіи дровъ постав-

щикъ письменно долженъ увѣдомить нач. мат. сл., который назначаетъ день пріемки, не позднѣе 3-хъ недѣль со дня полученія объ этомъ заявленія поставщика. О днѣ пріемки поставщикъ долженъ быть извѣщенъ не позже, какъ за 3 дня до пріемки. При пріемкѣ долженъ присутствовать поставщикъ или его уполномоченный. Отсутствіе поставщика или его довѣреннаго пріемки не пріостанавливаетъ и поставщикъ въ семъ случаѣ подчиняется заключенію комиссіи.

Если заявленіе, сдѣланное поставщикомъ о выставленномъ къ сдачѣ количествѣ дровъ окажется невѣрнымъ то освидѣтельствованіе откладывается и поставщикъ подвергается взысканію въ размѣрѣ 50 руб. въ возвратъ расходовъ, понесенныхъ казною на проѣздъ комиссіи.

О пріемкѣ дровъ составляется актъ за подписью пріемочной комиссіи и сдатчика. Въ означенномъ актѣ излагаются всѣ встрѣтившіяся при пріемкѣ дровъ разногласія между сдатчикомъ и комиссіей, при чемъ сдатчику предоставляется право дѣлать въ этомъ актѣ свои замѣчанія. Копія пріемочнаго акта выдается сдатчику. Всѣ недоразумѣнія, могущія возникнуть по поводу замѣчаній, сдѣланныхъ сдатчикомъ, окончательно рѣшаются нач. дороги. Если актъ будетъ подписанъ сдатчикомъ безъ всякихъ замѣчаній, и въ случаѣ уклоненія сдатчика отъ подписи онаго, о чемъ дѣлается оговорка въ актѣ, поставщикъ не имѣетъ права предъявлять впослѣдствіи претензіи о неправильной пріемкѣ дровъ. Пріемщикамъ предоставляется право, въ случаѣ сомнѣнія въ надлежащей укладкѣ дровъ или въ качествѣ и размѣрѣ таковыхъ изъ всего предъявленнаго къ сдачѣ количества, переложить по собственному выбору и въ присутствіи членовъ комиссіи до 10% за счетъ поставщика, для чего ко дню освидѣтельствованія поставщикъ обязанъ имѣть достаточное число рабочихъ для обмѣра и, въ случаѣ надобности, перекладки дровъ. При такой перекладкѣ отбрасываются въ бракъ всѣ полѣнья, которыя окажутся несоотвѣтствующими съ условіями договора, какъ относительно породы дерева, такъ, равнымъ образомъ, ихъ качествъ и установленныхъ размѣровъ. Въ случаяхъ, когда, по перекладкѣ, браку окажется болѣе 10% отобранной для перекладки партіи, вся предъявленная къ сдачѣ партія не принимается и считается не поставленною. Поставщику предоставляется право забракованныя дрова переложить съ отсортировкой неподлежащихъ пріемкѣ и затѣмъ предъявить вновь къ сдачѣ, какъ новую поставку.

Отсортированныя при такой сплошной перекладкѣ и не подлежащія пріемкѣ дрова должны быть убраны и свезены со станціонной территоріи и полосы отчужденія не позже двухъ недѣль со дня пріемки переложенныхъ дровъ, въ противномъ слу-

чаѣ, по истеченіи срока поставщикъ несетъ отвѣтственность, опредѣленную ниже.

Принятыя дрова должны быть въ присутствіи комиссіи отмѣчены средствами поставщика какой-либо краскою, разведенной на керосинѣ.

Уборка перепоставленныхъ и забракованныхъ дровъ съ мѣста поставки должна быть произведена поставщикомъ въ теченіе двухъ недѣль, считая со дня признанія таковыхъ негодными или перепоставленными, не ожидая со стороны упр. дороги какого-либо увѣдомленія объ уборкѣ ихъ, въ случаѣ же неисполненія сего, за полежалое не принятыхъ дровъ, поставщикъ обязанъ уплачивать упр. дороги по десяти коп. въ мѣсяцъ съ каждой квадратной сажени земли, занятой не принятыми по негодности дровами, или перепоставленными.

Если по истеченіи льготнаго мѣсячнаго срока забракованныя и перепоставленныя дрова не будутъ поставщикомъ убраны, то таковыя поступаютъ въ собственность дороги безъ всякаго со стороны упр. дороги вознагражденія и поставщикъ по этому поводу никакой претензіи къ управленію предъявлять не въ правѣ. Проходы между штабелями считаются занятыми подъ дрова. Упр. дороги не принимаетъ на себя отвѣтственности за цѣлость не принятыхъ, перепоставленныхъ и забракованныхъ дровъ, какъ находящихся на землѣ, принадлежащей желѣзной дорогѣ, такъ равно и вывезенныхъ за полосу отчужденія.

Г. По службѣ пути.

По вопросу 58

Нач. сл. пути докладываетъ слѣдующее:

Забайкальская ж. д. при постройкѣ своей была уложена рельсами слѣдующихъ типовъ:

Участки:	Протяженіе участковъ въ верстахъ.	Типъ рельсъ фун. въ пг. футѣ.
Иннокентьевская—Байкалъ	69	18
Байкалъ—Мысовая	242	24
Мысовая—раз. Китайскій	780	18
(За исключеніемъ горнаго перевала протяженіемъ въ 22 версты и небольшихъ разрозненныхъ участковъ общимъ протяженіемъ въ 73 версты, уложенныхъ рельсами вѣса 24 фун. въ пог. футѣ).		
Раз. Китайскій—Манчжурія	340	24
Срѣтенская вѣтвь	253	18

Въ связи съ общимъ планомъ усиленія верхняго строенія пути на всей Сибирской магистрали легкій типъ рельсъ (18 фунт.), начиная съ 1905 г., постепенно замѣняется болѣе тяжелымъ ($24^1/_3$ и 24,918 фунт. въ пог. футѣ), при чемъ предполагается къ 1 янв. 1914 г. закончить замѣну 18 фунт. рельсъ тяжелымъ типомъ на всемъ протяженіи магистральнаго участка дороги Иннокентьевская-Манчжурія, на которомъ будутъ находиться лишь рельсы типовъ $24,24^1/_3$ и 24,918 фунт. въ пог. футѣ.

Распредѣленіе рельсъ на дорогѣ на 1 янв. 1911 г. усматривается изъ слѣдующей таблицы:

ВѢДОМОСТЬ

рельсъ, находящихся на главномъ пути Забайкальской ж. д. на 1 января 1911 г.

Вѣсъ рельсъ въ одномъ погонномъ футѣ фунтовъ.	На участкахъ.			ВСЕГО.
	Иннокентьевск. Китайскій разъѣздъ.	Китайскій разъѣздъ—Манчжурія.	Китайскій разъѣздъ—Срѣтенскъ.	
24,918	54,54	—	—	54,54
24 1/3	440,29	—	0,47	440,76
24	338,26	341,02	—	679,28
18	260,39	—	253,19	513,58
Итого. . .	1.093,48	341,02	253,66	1.688,16

Къ 1 янв. 1912 г. легкіе 18-фунтовые рельсы останутся только на участкѣ Могзонъ-Китайскій разъѣздъ (189 вер.) магистральной части дороги и на Срѣтенской вѣткѣ (253 вер.).

Шпалы примѣняются исключительно сосновыя, размѣры ихъ—нормальные, соотвѣтствующіе минимуму, утвержденному М. П. С. (сводъ распоряженій по М. П. С. Отд. VIII, гл. III) для желѣзныхъ дорогъ нормальной колеи и общаго пользованія, а именно:

Брусковыя шпалы—длиной . . . . . 1,25 саж.
толщиной отъ подошвы подкладки . . $3^1/_2$ верш.
шириной подошвы . . . . . 5 „

Пластинныя—длинной . . . . . 1,25 саж.
толщ. отъ подошвы подкладки . . . . 3 верш.
шириной подошвы . . . . . 6 1/2 „

Число шпалъ на версту пути доведено въ связи съ увеличившимся вѣсомъ паровозовъ до 1500 шт.

Балластъ на дорогѣ, въ общемъ,—удовлетворительныхъ качествъ, по составу своему—чистый песокъ различной крупности или песокъ съ примѣсью, въ большей или меньшей степени, гравія. Толщина балластнаго слоя поддерживается приданная управленіемъ по постройкѣ дороги, а именно (надъ бровкой полотна) на участкахъ:

Иннокентьевская — Байкалъ, Мысовая — Китайскій раз.,
Китайскій раз.—Срѣтенскъ . . . . . 0,173 саж.
Байкалъ—Мысовая, Китайскій раз.-Манчжурія 0,243 „

Что касается соотношенія скоростей, кои могутъ быть допущены на основаніи теоретическихъ подсчетовъ для лежащихъ на пути типовъ верхняго строенія и обращающихся типовъ паровозовъ со скоростями, фактически допущенными на лѣтній періодъ движенія поѣздовъ въ 1911 г., то таковое усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Тяговые участки.	Преобладающій типъ рельсъ фн./фт.	Наибольшее давленіе на ось обращающихся паровозовъ въ тоннахъ.	Наибольшая допускаемая скорость по формулѣ Циммермана-вер. въ часъ.	Наибольшая допущенная въ дѣйствительности скорость-вер въ часъ.
Иннокентьевская—Иркутскъ .	24 1/3	15,76	57	46
Иркутскъ—Слюдянка	24	15,76	51	47
Слюдянка—Мысовая	24	15,00	55	60
Мысовая—Петровскій заводъ.	24 1/3	15,76	57	60
Петровскій заводъ—Хилокъ .	24 1/3	15,00	61	60
Хилокъ—Адріановка.	18	12,80	37	46
Адріановка—Манчжурія . . .	24	15,00	55	60
Китайскій раз.—Срѣтенскъ. .	18	12,80	37	46
Нерчинская вѣтка	24 1/3	12,80	75	46

Изъ разсмотрѣнія таблицы усматривается, что 1) превышеніе фактической скорости движенія на отдѣльныхъ тяговыхъ

участкахъ надъ теоретически допустимой, опредѣленной по предложенной къ руководству техническими условіями проектированія магистралей формулѣ Циммермана, составляетъ 0%—24%, при чемъ

для рельсъ типа	24 1/3	фун.	превышеніе	достигаетъ	5%
„ „ „	24	фун.	„	„	9%
„ „ „	18	„	„	„	24 %

2) Требуемое формулой Циммермана соотвѣтствіе наибольшей фактической скорости типу рельсъ и вѣсу паровозовъ удовлетворено въ полной мѣрѣ лишь для участковъ Иннокентьевская-Иркутскъ, Петровскій заводъ-Хилокъ и для Нерчинской вѣтви. Такимъ образомъ, существующее въ настоящее время верхнее строеніе нельзя признать вполнѣ соотвѣтствующимъ современнымъ условіямъ движенія на Забайкальской дорогѣ.

При указанныхъ въ таблицѣ скоростяхъ и давленіяхъ на оси паровозовъ рельсы работаютъ съ перенапряженіемъ.

О несоблюденіи формулы Циммермана упр. дороги было сдѣлано представленіе въ Упр. (рапортъ отъ 29 февр. 1908 г. за № 4571/57380-bis).

Однако, практически недостаточная прочность пути ощущается только на участкахъ, уложенныхъ рельсами легкаго типа вѣсомъ 18 фунт./фт.

Въ остальныхъ участкахъ, какъ прочность, такъ и устойчивость пути не вызываютъ сомнѣній, что должно быть приписано относительно высокимъ качествамъ балласта, позволяющимъ принимать для коэффиціента балласта въ формулѣ Циммермана большую величину, чѣмъ допускаемая правилами проектированія магистралей максимальная величина C=4.

На этомъ основаніи можно сказать, что съ окончаніемъ замѣны рельсъ легкаго типа тяжелыми, вопросъ о достиженіи соотвѣтствія между верхнимъ строеніемъ пути и условіями движенія будетъ разрѣшенъ удовлетворительно.

По вопросу 59.

59. Выясненіе способовъ пріобрѣтенія нижняго балласта и покрывающаго его верхняго. Распредѣленіе карьеровъ по линіи. Спо-

По заявленію В. Н. Коргуева, балластъ по всей дорогѣ отличается хорошимъ качествомъ и состоитъ изъ чистаго песку различной крупности или песку съ примѣсью, въ большей или меньшей степени, гравія. Верхняго балласта на дорогѣ нѣтъ.

Толщина балласта надъ бровкой полотна на различныхъ участкахъ дороги различна:

собъ производства работъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

1) Отъ ст. Иннокентьевская до ст. Байкалъ толщина балласта равна . . . . . 0,173 с.
2) Отъ ст. Байкалъ до ст. Мысовой толщина балласта . . . . . 0,243 „
3) Отъ ст. Мысовой до Китайскаго разъѣзда толщина балласта . . . . . 0,173 „
4) Отъ Китайскаго разъѣзда до Манчжуріи толщина балласта . . . . . 0,243 „
5) Отъ Китайскаго разъѣзда до Срѣтенска толщина балласта . . . . . 0,173 „

Балластъ въ большинствѣ случаевъ пріобрѣтается изъ карьеровъ, принадлежащихъ дорогѣ на землѣ, отчужденной во время постройки дороги, и только въ трехъ случаяхъ изъ карьеровъ, эксплоатируемыхъ на основаніи договоровъ съ владѣльцами земли, занятой карьеромъ. Такіе карьеры арендуются на различныхъ условіяхъ:

1) Карьеръ на 176 верстѣ на ст. Утуликъ арендуется безъ указанія срока съ уплатой по 100 руб. единовременно за десятину. Всего занято 3,21 десятины.

2) Карьеръ на 376 верстѣ вблизи разъѣзда № 21 арендуется отъ Нюкско-Берегового сельскаго общества съ единовременной уплатой 400 руб. за каждую дѣйствительно занятую крестьянскую десятину (3200 кв. саж.) земли. Площадь занимаемой земли условіемъ не ограничена и можетъ быть увеличиваема по мѣрѣ надобности. По приблизительному подсчету арендная плата на кубич. сажень балласта ложится стоимостью въ 0,14 коп.

3) Карьеръ на 128 верстѣ Срѣтенской вѣтви арендуется у казаковъ Самсоновскаго поселка по договору, заключенному срокомъ на 12 лѣтъ съ уплатой за каждую выработанную куб. саж. балласта 10 коп.

Всего имѣется 17 карьеровъ, размѣщеннхъ весьма неравномѣрно, при чемъ на двухъ участкахъ сл. пути не имѣется вовсе карьеровъ, на трехъ участкахъ имѣется по два карьера и на остальныхъ 11 по одному. Наибольшее разстояніе развозки балласта 115 верстъ.

По принятой нормѣ, управленію дороги ежегодно отпускается кредитъ на балластировку пути изъ расчета 5 куб. саж. балласта на версту гл. пути *) и 3 куб. саж. на версту станціонныхъ путей. Свѣжій балластъ назначается для подъемки пути, для замѣны засорившагося балласта и для работъ при сплошной смѣнѣ шпалъ и переводныхъ брусьевъ.

*) Въ годы сильныхъ ливней расходъ на версту пути доходитъ до 7 кубовъ.

При замѣнѣ засорившагося балласта свѣжій балластъ идетъ преимущественно подъ стыковыя и пристыковыя шпалы. Работы по балластировкѣ пути производятся всегда рабочими участка; добыча же балласта въ карьерѣ, нагрузка его на платформы и выгрузка его на пути производится или черезъ рядчика, или хозяйственнымъ способомъ.

Количество работъ обмѣряется по профилямъ снятымъ въ карьерѣ до приступа къ работамъ и по окончаніи разработки.

Наряду съ обмѣромъ по профилямъ и параллельно съ нимъ при поѣздной возкѣ балласта учетъ работъ по числу и объему вывезенныхъ единицъ подвижного состава на основаніи среднихъ величинъ емкости для единицы каждаго типа вагона (короткая платформа, тормазная платформа, платформа съ нашитыми бортами, длинная платформа и т. д.).

Окончательныя платежныя квитанціи за вывезенный балластъ составляются на основаніи профилей, для предварительной же пріемки обмѣръ вывезеннаго балласта допускается производить по платформамъ со скидкой 20% съ опредѣленнаго такимъ способомъ объема вывезеннаго балласта.

Въ видѣ исключенія окончательныя платежныя квитанціи по обмѣру подвижного состава допускаются въ случаѣ наводненія, ливня или иного стихійнаго явленія, могущаго внезапно нарушить откосы и уничтожить возможность обмѣра балласта по профилямъ, а также въ тѣхъ случаяхъ, когда по свойству карьера снятіе профилей представитъ затрудненіе.

Объ обстоятельствахъ, вызывающихъ необходимость пріемки работъ по обмѣру подвижного состава, составляется актъ при участіи представителя контроля и рядчика.

При производствѣ балластныхъ работъ безъ помощи рядчиковъ непосредственнымъ распоряженіемъ участковъ сл. пути работы оплачиваются по числу вывезенныхъ единицъ подвижного состава на основаніи табелей.

При этомъ снятіе профилей все-таки остается обязательнымъ въ цѣляхъ выясненія дѣйствительнаго количества вывезеннаго балласта для статистическихъ, административныхъ и хозяйственныхъ соображеній, но не оказываетъ вліянія на платежи за исполненныя работы.

При всякаго рода балластныхъ работахъ объемъ верхняго съема, а также прослойковъ и гнѣздъ негоднаго грунта опредѣляется или по обмѣру подвижного состава, или по обмѣру кавальеровъ со скидкой въ обоихъ случаяхъ 10% на разрыхленіе.

Стоимость пользованія составомъ въ цѣну балласта не включается.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

докладывается, что на Забайкальской дорогѣ примѣняются путевыя скрѣпленія утвержденныхъ типовъ. Чертежи встрѣчающихся на дорогѣ типовъ скрѣпленій передаются Предсѣдателю.

Подкладки подъ рельсами старыхъ типовъ (18 и 24 фунт. въ п. ф.), уложены бывшимъ строительнымъ управленіемъ на основаніи техническихъ условій на постройку Забайкальской ж. д. въ слѣдующемъ порядкѣ:

а) въ кривыхъ радіусомъ 150 саж. и менѣе—на каждой шпалѣ;

б) въ кривыхъ радіусомъ отъ 151 до 200 саж.—на всѣхъ стыковыхъ шпалахъ, а на промежуточныхъ шпалахъ—черезъ шпалу;

в) въ кривыхъ радіусомъ отъ 201 до 300 саж.—на всѣхъ стыковыхъ шпалахъ, а на промежуточныхъ—частью черезъ одну, частью черезъ двѣ шпалы;

г) на кривыхъ радіусомъ болѣе 300 саж., а равно на прямыхъ участкахъ, подкладки уложены только на стыковыхъ шпалахъ.

Въ 1908 г. въ связи съ увеличеніемъ скорости движенія скорыхъ поѣздовъ въ раіонѣ ихъ обращенія на участкахъ, уложенныхъ рельсами типа 18 ф., были забиты третьи костыли на тѣхъ шпалахъ, гдѣ прикрѣпленіе рельса къ шпалѣ ограничивалось всего двумя костылями.

Что касается рельсъ нормальныхъ типовъ ($24^1/_3$ и 24,918 ф. въ п. ф.), укладываемыхъ нынѣ при сплошной смѣнѣ легкихъ рельсъ, то подъ таковыми подкладки укладываются на основаніи циркуляра Упр. ж. д. отъ 20 ноября 1908 г. № 8915 на всѣхъ шпалахъ.

По вопросу 61

61. Стоимость поддержанія пути при рельсахъ легкихъ и болѣе тяжелыхъ: выгода и невыгода въ содержаніи пути, полученная послѣ введенія тяжелыхъ рельсъ.

В. Н. Коргуевъ, указывая на то, что исторія эксплоатаціи Забайкальской дороги представляетъ непрерывную смѣну исключительныхъ положеній, которыя создавались для дороги внѣшними событіями, сообщаетъ, что упр. дороги было лишено возможности удѣлять должное вниманіе разработкѣ технической и хозяйственной статистики, а тѣмъ болѣе устраивать опытные участки для точнаго выясненія сравнительной стоимости ремонта пути при различныхъ типахъ верхняго строенія.

Даже и въ настоящее время, пока не окончена постройка

второго пути, не представляется возможнымъ приступить къ систематической организаціи такихъ опытовъ.

Отчетныя данныя также не содержатъ матеріаловъ, необходимыхъ для точнаго обоснованія выводовъ о стоимости ремонта пути при различныхъ типахъ верхняго строенія.

Тѣмъ не менѣе, практика примѣненія на Забайкальской ж. д. рельсъ разныхъ типовъ позволяетъ высказать нѣкоторыя соображенія объ относительныхъ достоинствахъ тяжелаго и легкаго типовъ.

Выгоды тяжелыхъ рельсъ по сравненію съ легкими заключаются:

1) Въ обезпеченіи большей безопасности движенія.

2) Въ обезпеченіи большаго спокойствія хода поѣздовъ, что отражается благопріятно на условіяхъ службы подвижного состава.

3) Въ возможности допускать болѣе значительныя скорости движенія поѣздовъ.

4) Въ нѣкоторомъ удешевленіи текущаго лѣтняго ремонта пути.

Удешевленіе лѣтняго ремонта пути объясняется тѣмъ, что при большемъ сопротивленіи изгибу въ вертикальномъ направленіи тяжелые рельсы лучше сопротивляются разстройству пути и рѣже требуютъ подбивки шпалъ.

Большое сопротивленіе изгибу въ горизонтальномъ направленіи, въ связи съ усиленіемъ скрѣпленій, обезпечиваетъ лучшее сохраненіе направленія пути, приданнаго ему рехтовкой, и въ то же время путь рѣже требуетъ перешивки, что, въ свою очередь, способствуетъ сохраненію шпалъ.

Сохраненію шпалъ способствуютъ также и большіе размѣры подкладокъ и возможность при клинчатыхъ подкладкахъ обходиться безъ зарубки шпалъ.

При тяжелыхъ рельсахъ совсѣмъ не требуется исправлять подуклонку рельсъ періодическою перетескою шпалъ, что составляетъ значительный расходъ при рельсахъ легкаго типа.

Невыгоды тяжелыхъ рельсъ заключаются:

1) Въ увеличеніи единовременныхъ затратъ на пріобрѣтеніе матеріаловъ верхняго строенія.

2) Въ увеличеніи стоимости работъ по сплошной и одиночной смѣнѣ рельсъ.

3) Въ необходимости имѣть артели рабочихъ большаго состава для работъ по смѣнѣ рельсъ, разгонкѣ зазоровъ, рехтовкѣ.

4) Въ большей стоимости зимняго ремонта пути, обусловленной сравнительной трудностью исправленія пучинъ карточками при ребордчатыхъ трехдырныхъ подкладкахъ, когда карточки приходится класть не между рельсомъ и подкладкой, а между

подкладкою и шпалой съ просверливаніемъ въ карточкѣ дыръ по числу костылей.

Изъ вышеизложеннаго видно, что вліяніе типа рельсъ на стоимость содержанія пути многосторонне и разнообразно.

Оцѣнить это вліяніе точными цифрами чрезвычайно трудно.

Вопросъ осложняется еще тѣмъ, что износъ и порча рельсъ въ сильной степени зависятъ не только отъ профиля, но и отъ качества стали, отъ густоты движенія, отъ обилія пучинъ, отъ угона, отъ кривыхъ, отъ торможенія поѣздовъ и т. д.

Однако, разработка указанныхъ вопросовъ, представляющая большой теоретическій интересъ, не можетъ оказывать вліяніе на рѣшеніе основного вопроса, какому типу рельсъ слѣдуетъ отдать предпочтеніе.

Рѣшеніе послѣдняго вопроса въ пользу болѣе тяжелыхъ рельсъ диктуется, какъ требованіями безопасности движенія, такъ и возрастаніемъ скоростей движенія, вызываемымъ требованіями развивающейся жизни.

По вопросу 62

62. Система смѣны шпалъ.

нач. сл. пути сообщаетъ, что на Забайкальской ж. д. для укладки въ путь употребляются исключительно сосновыя шпалы. Дубъ въ Забайкальѣ не произрастаетъ, еловыя шпалы уступаютъ сосновымъ въ долговѣчности, а лиственичныя подвержены сильному растрескиванію при усушкѣ.

По размѣрамъ своимъ, употребляемыя на Забайкальской ж. д. шпалы соотвѣтствуютъ утвержденнымъ М. П. С. для ж. д. нормальной колеи и общаго пользованія (Сводъ распоряженій по сл. пути отд. VШ, гл. Ш), при чемъ въ гл. путь укладываются исключительно полномѣрныя шпалы типовъ за №№ 1 и 2, а въ станціонные—типовъ за №№ 3 и 4, установленныхъ для таковыхъ путей.

Сосновыя шпалы изнашиваются весьма равномѣрно; пропитка ихъ противогнилостными веществами на Забайкальской ж. д. до сихъ поръ еще не примѣнялась, такъ какъ цѣна шпалы (въ 1909 г.—41 коп., въ 1910 г.—41 коп., 1911 г.—45 коп.) не превосходила 70 коп. свыше которой, согласно постановленію Инженернаго Совѣта 1899 г. за № 98, пропитка шпалъ признается обязательной.

Благодаря введенію новыхъ условій отпуска лѣса Упр. Гос. Имуществъ, цѣна полномѣрной шпалы съ 1912 г. повысилась—какъ показали результаты конкуренціи—до 87 коп., въ виду чего, по мнѣнію В. Н. Коргуева, постройка шпалопропиточнаго завода является неотложной потребностью ближайшаго времени.

Срокъ службы непропитанныхъ сосновыхъ шпалъ на Забайкальской ж. д. не превосходитъ четырехъ лѣтъ, въ среднемъ же составляетъ 3,6 года.

Благодаря указанной равномѣрности износа шпалъ, короткаго срока службы ихъ, а также существующаго разрѣшенія Упр. ж. д. (пунктъ 3-й цирк. Упр. ж. д. отъ 12/18 апр. 1909 г. за № 9965/76), смѣна шпалъ на гл. пути производится сплошь цѣлыми верстами.

Подробный осмотръ всѣхъ лежащихъ въ пути шпалъ производится два раза въ годъ: осенью—для соображеній о развозкѣ шпалъ въ потребность будущаго года и весной для точнаго разассигнованія кредитовъ на смѣну шпалъ въ текущемъ году. На основаніи результатовъ весенняго осмотра шпалъ къ сплошной смѣнѣ назначаются только тѣ версты, на которыхъ изъ общаго числа лежащихъ въ пути шпалъ, число шпалъ, возбуждающихъ сомнѣніе въ томъ, что онѣ явятся вполнѣ надежными для службы на гл. пути въ теченіе года, будетъ не менѣе 50%. Въ противномъ случаѣ шпалы на данной верстѣ поддерживаются на годъ одиночной смѣной, для которой преимущественно употребляются вполнѣ надежныя старогодныя шпалы, вынутыя изъ пути при сплошной смѣнѣ на другихъ верстахъ.

Вынутыя изъ пути при сплошной смѣнѣ шпалы сортируются на три разряда: 1) годныя для укладки въ главный путь, 2) годныя для укладки въ станціонные пути и 3) годныя только на отопленіе. Шпалами перваго разряда производится указанная выше одиночная смѣна на главномъ пути.

Смѣна шпалъ вообще на станціонныхъ путяхъ производится преимущественно въ одиночку, а на путяхъ первостепеннаго значенія (напр., пассажирскихъ) сплошь. Шпалы для смѣны на станціонныхъ путяхъ въ размѣрѣ $^1/_6$ отъ всего числа ихъ, лежащаго въ путяхъ, отпускаются новыя, типовъ за №№ 3 и 4; остальное количество, въ случаѣ, если въ томъ встрѣтится надобность, пополняется старогодными, изъ категорій 1 и 2, отсортированныхъ при сплошной смѣнѣ.

Для составленія бюджетныхъ предположеній на слѣдующій смѣтный годъ (осенью 1910 г. на 1912-й, осенью 1911 г. на 1913-й), по окончаніи смѣны шпалъ даннаго года, составляется косая таблица, установленная циркуляромъ Упр. ж. д. отъ 17 февр. 1898 г. за № 6525/6541.

Въ этой таблицѣ выводится состояніе шпалъ на 1 янв. смѣтнаго года и, примѣнительно къ дѣйствительнымъ срокамъ службы шпалъ, опредѣляемымъ изъ той же вѣдомости, составляются предположенія о количествѣ шпалъ, подлежащихъ къ смѣнѣ въ этомъ смѣтномъ году.

(Подробности о шпалахъ см. въ приложеніи).

Вопросъ 63

помѣщенъ въ отдѣлѣ В.

По вопросу 64

64. Вліяніе качества размѣровъ и формы шпалъ на стоимость содержанія пути.

нач. сл. пути сообщаетъ, что для укладки въ главные пути употребляются шпалы двухъ типовъ: брусковыя и пластинныя при одинаковыхъ качествахъ лѣса.

При заказахъ и пріемкахъ шпалъ процентъ того или другого изъ двухъ названныхъ типовъ не нормируется.

Оба типа шпалъ укладываются въ путь на одинаковыхъ основаніяхъ при единственномъ условіи, чтобы въ предѣлахъ каждой версты лежали шпалы одного типа.

Систематическихъ наблюденій надъ службою шпалъ брусковыхъ и пластинныхъ для выясненія вліянія типа шпалъ на стоимость ремонта пути—не ведется.

Упр. сл. пути полагаетъ, что выясненіе этого вопроса опытнымъ путемъ представляетъ огромныя трудности въ виду множества привходящихъ факторовъ, вліяющихъ на продолжительность службы шпалъ, независимо отъ ихъ типовъ.

A priori въ пользу пластинныхъ шпалъ можно указать на большую ихъ устойчивость, а въ пользу брусковыхъ—на удобство ихъ перекантовки и на лучшіе результаты ихъ пропитки по сравненію съ пластинными шпалами.

Послѣднее обстоятельство пока не имѣетъ значенія для Забайкальской дороги, такъ какъ пропитка шпалъ еще не примѣняется.

По вопросу 65

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

нач. сл. пути сообщаетъ, что пропитка шпалъ до сего времени на Забайкальской дорогѣ не примѣняется, такъ какъ при существующихъ цѣнахъ на шпалы (въ 1910 г.—41 коп., въ 1911 г.—45 коп.) укладка непропитанныхъ шпалъ при срокѣ службы ихъ отъ 3½ до 4 лѣтъ является болѣе выгодною.

Однако, ежегодное возрастаніе стоимости шпалъ, съ одной стороны, и высокая цѣна на рабочія руки при ограниченности

мѣстныхъ рабочихъ рынковъ, съ другой стороны, заставитъ упр. дороги въ самомъ недалекомъ будущемъ приступить къ пропиткѣ шпалъ.

Большимъ затрудненіемъ для организаціи этого дѣла является удаленность дороги отъ мѣстъ производства пропиточныхъ веществъ и высокая стоимость провоза послѣднихъ.

Считаясь съ этимъ обстоятельствомъ и принимая во вниманіе низкія качества мѣстнаго лѣса въ отношеніи сопротивленія механическому разрушенію, упр. дороги, хотя и не остановилось еще на окончательномъ рѣшеніи вопроса, однако, имѣетъ основанія считать наиболѣе цѣлесообразнымъ примѣненіе креозотированія шпалъ по способу ограниченнаго поглощенія (методъ Рюпинга),— этотъ способъ не портитъ механическихъ качествъ дерева, это очень важно для крупнослойнаго Забайкальскаго лѣса.

Вопросъ 66.

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

По мнѣнію В. Н. Коргуева, для того, чтобы ремонтировать путь возможно рѣже, необходимо перейти отъ способа текущаго ремонта пути, примѣняемаго на Забайкальской дорогѣ, къ сплошному поверстному или попикетному ремонту, пропагандируемому въ Россіи съ большою энергіею инж. С. П. Бачмановымъ. Упр. дороги не можетъ не признать основательности доводовъ, приводимыхъ въ пользу попикетнаго ремонта пути.

Однако, и сторонники этого способа вынуждены оговориться, что возможность примѣненія попикетнаго ремонта обусловливается наличіемъ извѣстнаго подбора благопріятныхъ обстоятельствъ.

Необходимыми условіями для возможности примѣнять, а тѣмъ болѣе ввести попикетный ремонтъ являются слѣдующія:

1) Интересъ къ дѣлу начальниковъ уч. пути и возможность для нихъ удѣлять руководству попикетнымъ ремонтомъ большое количество времени, потребнаго для этого, особенно, на первыхъ порахъ.

2) Хорошее состояніе полотна (отсутствіе балластныхъ корытъ).

3) Хорошее качество балласта.

4) Отсутствіе большихъ пучинъ.

Къ этому слѣдуетъ добавить:

5) Отсутствіе неблагопріятныхъ климатическихъ условій, каковы, напр., ливней, требующихъ срочныхъ испрваленій поврежденій пути, нарушающихъ систему планомѣрнаго попикетнаго ремонта.

Какъ видно изъ краткаго перечня условій, необходимыхъ для успѣшнаго примѣненія попикетнаго ремонта, условія Забайкальской дороги, оказываются для этой системы вообще не очень благопріятными, тѣмъ болѣе въ настоящее время, когда большинство начальниковъ участковъ поглощено заботами о постройкѣ 2-го пути.

Тѣмъ не менѣе, упр. дороги считаетъ своею обязанностью при первой возможности произвести на участкахъ, находящихся въ наиболѣе благопріятныхъ условіяхъ, опыты попикетнаго ремонта.

Необходимо отмѣтить, что къ числу затрудненій по примѣненію этого способа, именно, на Забайкальской дорогѣ слѣдуетъ отнести:

1) Позднее оттаиваніе балластныхъ карьеровъ, вслѣдствіе чего балластировка отстаетъ отъ смѣны шпалъ, производимой раннею весною.

Отложить смѣну шпалъ нельзя, такъ какъ въ концѣ мая и въ іюнѣ начинается періодъ ливней, при которыхъ смѣна шпалъ невозможна.

Къ тому же, участки только раннею весною бываютъ обезпечены рабочею силою.

2) Удаленность дороги отъ мѣста заготовки и производства матеріаловъ верхняго строенія, вслѣдствіе чего эти матеріалы не всегда своевременно и аккуратно получаются на дорогѣ.

3) Обремененіе начальниковъ участковъ пути отчетностью и административными занятіями по предсѣдательствованію въ комиссіяхъ по разслѣдованіямъ проступковъ служащихъ всѣхъ службъ, множеству происшествій, квартирныхъ вопросовъ,—по пріемкѣ дровъ, цемента, шпалъ и другихъ матеріаловъ, по выработкѣ цѣнъ на хозяйственныя работы другихъ службъ, по продажѣ съ аукціона имущества дороги и т. п.

Независимо отъ примѣненія текущаго или сплошного ремонта пути, возможность ремонтировать путь рѣже обусловлена усиленіемъ верхняго строенія пути, улучшеніемъ отвода воды отъ

полотна и со станціонныхъ площадей, замѣною негоднаго балласта и систематическимъ освѣженіемъ балластнаго слоя при смѣнѣ шпалъ, уничтоженіемъ балластныхъ корытъ, замѣною пучинистаго грунта и другими мѣрами по борьбѣ съ пучинами.

Всѣ эти мѣры управленіемъ дороги исполняются въ предѣлахъ отпускаемыхъ кредитовъ.

Весьма существенное вліяніе на сохраненіе пути въ хорошемъ состояніи оказываетъ надлежащее примѣненіе противоугонныхъ средствъ.

Борьба съ угономъ шпалъ и рельсъ по шпаламъ потребуетъ особенно большихъ усилій послѣ установленія на дорогѣ двупутнаго движенія.

Къ сожалѣнію, примѣненіе на Забайкальской дорогѣ въ качествѣ противоугоннаго средства вкладышей инж. Янушевскаго, дающихъ очень хорошіе результаты, невозможно, такъ какъ при колебаніяхъ температуры въ предѣлахъ дороги, достигающихъ 110 Ц°, полное закрѣпленіе одного конца рельса представляется недопустимымъ, ибо имѣющійся запасъ (разница длины дыры и діаметра болта) въ дырахъ другого конца рельса менѣе наибольшаго удлиненія рельса.

Изысканіе иныхъ способовъ борьбы съ угономъ рельсъ и шпалъ составитъ одну изъ ближайшихъ задачъ упр. сл. пути.

По вопросу 67

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

нач. сл. пути докладываетъ, что Забайкальская дорога вслѣдствіе суроваго климата, глинистаго грунта и обилія грунтовыхъ водъ и родниковъ какъ въ откосахъ полувыемокъ, такъ и въ самомъ полотнѣ, находится въ неблагопріятныхъ условіяхъ въ смыслѣ обилія пучинистыхъ мѣстъ и абсолютной величины достигаемыхъ пучинистыми горбами размѣровъ.

Пучины начинаются въ октябрѣ и осадка ихъ продолжается до средины лѣта. Величина пучинъ достигаетъ 0,20 саж. Общее протяженіе пучинистыхъ мѣстъ составляетъ 203 версты, т. е. 12% всего протяженія дороги. Ремонтъ пучинистыхъ мѣстъ въ зимнее время производится обычными способами—подведеніемъ подъ подкладки карточекъ и нашпальниковъ, а въ случаяхъ особенно большихъ по высотѣ пучинъ (0,05 саж. и болѣе)—подведеніемъ сквозныхъ поперечныхъ подкладокъ изъ досокъ или брусьевъ, поверхъ шпалъ.

Расходы по содержанію пути на пучинистыхъ верстахъ указаны въ нижеслѣдующей справкѣ:

СПРАВКА № 1.

о стоимости исправленія пути на пучинистыхъ мѣстахъ.

Участки сл. пути.	Расходъ по очер. № 128.							
	1908 г.		1909 г.		1910 г.		Средній расходъ за 3 года.	Протяженіе пучинистыхъ мѣстъ въ пог. саж.
	Общая сумма расхода.	На версту.	Общая сумма расхода.	На версту.	Общая сумма расхода.	На версту.		
1	5.915,40	—	3.250,50	—	2.408,91	—	3.858,27	3.801,55
2	2.529,28	—	1.545,87	—	797,80	—	1.624,32	846,00
3	19.180,74	—	19.509,78	—	27.968,11	—	22.219,54	3.593,05
4	32.450,00	—	25.956,34	—	24.652,18	—	27.686,17	11.156,50
5	19.107,59	—	16.172,89	—	15.262,86	—	16.847,78	13.206,20
6	7.626,93	—	4.166,19	—	6.149,11	—	5.980,74	8.345,00
7	7.933,58	—	7.795,98	—	4.035,74	—	6.455,10	5.300,00
8	1.682,40	—	4.461,27	—	3.564,61	—	3.236,09	5.073,00
9	27.303,94	—	19.279,55	—	12.942,23	—	19.841,91	15.201,20
10	25.549,45	—	14.471,38	—	19.450,37	—	19.823,73	8.758,00
11	1.828,64	—	2.353,64	—	3.811,88	—	2.664,72	2.193,00
12	6.493,76	—	9.109,34	—	15.603,42	—	10.402,17	4.796,00
13	3.203,64	—	4.982,77	—	5.788,31	—	4.658,24	6.669,00
14	696,92	—	499,72	—	299,55	—	498,73	2.112,00
15	4.234,22	—	3.389,16	—	2.179,81	—	3.267,73	7.724,00
16	4.627,47	—	3.054,64	—	3.070,43	—	3.584,18	2.658,00
Итого . .	170.363,96	100,99	13.999,02	82,55	147.985,32	87,26	152.782,76	101.432,50

СПРАВКА № 2.

о расходахъ по очер. № 128 за все время эксплоатаціи дороги.

Года эксплоатаціи дороги.	Общая сумма расхода.	Расходъ на версту дороги.	Примѣчаніе.
1900	5.029,39	4,59	Съ 1-го Іюля,—день открытіе дороги.
1901	27.323,06	24,93	
1902	33.584,82	23,39	
1903	38.876,96	27,08	
1904	64.564,63	38,52	
1905	161.360,17	96,28	
1906	167.711,04	99,89	
1907	156.859,11	92,98	
1908	170.363,96	100,99	
1909	139.999,02	82,55	
1910	147.985,32	87,26	

Въ цѣляхъ полнаго уничтоженія наиболѣе опасныхъ пучинъ и уменьшенія расходовъ на ремонтъ пучинъ, упр. дороги проектированъ рядъ работъ по устройству подъ полотномъ дороги каменныхъ дренажей, по замѣнѣ пучинистаго грунта полотна чистымъ балластомъ, по осушенію (дренированію) полотна устройствомъ по обочинамъ полотна деревянныхъ лотковъ глубиною до 2 саженъ и т. п.

Полная стоимость общей потребности въ такого рода работахъ составляетъ по исчисленію на 1 янв. 1911 г. 610.000 руб., въ счетъ коей упр. дороги ежегодно испрашивается по смѣтѣ новыхъ работъ кредитъ въ суммѣ 20.000 руб.—50.000 руб. на производство части наиболѣе неотложныхъ работъ по уничтоженію пучинъ.

Отпущенный Упр. ж. д. кредитъ на борьбу съ пучинами составляетъ:

Въ 1907 г. . . . . 4.000 р. По отд. VII, очер.
„ 1908 г. . . . . 7.000 р. № 317-б.
„ 1911 г. . . . . 15.000 р. По нов. работамъ

Какъ усматривается изъ изложеннаго, отпускаемыя на борьбу съ пучинами ассигнованія крайне незначительны по сравненію съ потребностью въ работахъ, почему до сего времени упр. дороги не имѣло возможности достигнуть сколько-нибудь осязательныхъ результатовъ по улучшенію пути въ этомъ отношеніи, что дало бы весьма существенное сокращеніе какъ расходовъ въ стоимости зимняго ремонта пути, такъ и въ расходахъ на замѣну лопающихся рельсъ и на ремонтъ подвижного состава.

По вопросу 68

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

нач. сл. пути сообщаетъ, что для предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ примѣняется исключительно огражденіе переносными снѣговыми щитами. Огражденіе пути посадками не примѣняется, главнымъ образомъ, по причинѣ распространенныхъ въ Забайкальѣ паловъ (пожаровъ) сухой травы въ осеннее и весеннее время, дѣлающихъ сохраненіе посадокъ невозможнымъ. Огражденіе пути щитами въ силу вызванныхъ мѣстными условіями особенностей трассировки дороги не вполнѣ обезпечиваетъ отъ временныхъ замѣшательствъ въ движеніи поѣздовъ. Дорога на значительной части своего протяженія проходитъ по берегамъ рѣкъ и долинъ у основанія крутыхъ спусковъ или отвѣсныхъ обрывовъ къ рѣкамъ. Вѣтры, имѣющіе направленіе отъ рѣки къ полотну, встрѣчая сопротивленіе со стороны находящагося съ противоположной стороны полотна крутого откоса или стѣнки обрыва къ рѣкѣ, складываютъ снѣгъ у этого откоса, занося путь; огражденіе полотна щитами при этомъ не примѣнимо, такъ какъ щиты могутъ быть установлены лишь на рѣчномъ откосѣ полотна, ниже бровки полотна, гдѣ работа ихъ безполезна.

Количество снѣга, выпадающаго въ Забайкальѣ, вообще, незначительно по сравненію съ Европейской Россіей *) и благодаря малоснѣжности зимы и рѣдкимъ метелямъ случаи замѣшательствъ въ движеніи поѣздовъ вслѣдствіе заносовъ носятъ характеръ случайный.

Одною изъ особенностей дороги, вызывающей значительные дополнительные расходы по содержанію полотна въ зимнее время, являются наледи на полотнѣ и на откосахъ его въ выемкахъ и полувыемкахъ. Пересѣченные выемками полотна дороги водоносные пласты даютъ лѣтомъ ручьи, отводимые кюветами и дренажами въ сторону, зимою же непрерывно вытекающая изъ пластовъ вода даетъ мѣстами на самомъ полотнѣ, большею же частью на от-

*) См. Н. Богдановъ—Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней—Таб. XII стр. 53 (Вып. LXXXIII Трудовъ Комиссіи).

косахъ выемокъ—намерзанія, достигающія большихъ размѣровъ и требующія время отъ времени—во избѣжаніе закрытія льдомъ рельсъ или паденія наледей на путь съ откоса—уборки посредствомъ выколки и вывозки.

Снѣгоочистители четырехъ типовъ (восемь паровозныхъ плуговъ типа Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. и по одному вагоно-плугу системы Бьерке, Бурковскаго и Сызрано-Вяземской ж. д.) примѣнены были впервые въ зиму 1910/11 г.г. для производства опытовъ съ цѣлью выясненія выгодности или невыгодности ихъ примѣненія по сравненію съ ручной очисткой пути, а равно для опредѣленія относительныхъ преимуществъ и недостатковъ одного типа передъ другимъ. Вслѣдствіе крайней малоснѣжности минувшей зимы не представлялось ни одного случая произвести работу по очисткѣ пути плугами въ сколько-нибудь серьезныхъ размѣрахъ, почему отзывъ объ экономической выгодности примѣненія очистки снѣга плугами не можетъ быть данъ.

Въ виду слабой населенности Забайкалья и трудности добыть въ необходимый моментъ достаточное число рабочихъ рукъ, а также въ виду возможной быстроты работъ по очисткѣ неглубокихъ заносовъ плугами—упр. дороги высказывалось за пріобрѣтеніе таковыхъ по расчету 1 паровозо-плугъ и 1 вагоно-плугъ на каждыя 200 верстъ дороги.

СПРАВКА

о расходахъ по очер. № 125 по участкамъ.

Участки Сл. пути:	Протяженіе участковъ въ вер.	Расходъ по очер. № 125.						Средній расходъ за 3 года.
		1908 г.		1909 г.		1910 г.		
		Общая сумма расхода.	На версту.	Общая сумма расхода.	На версту.	Общая сумма. расхода.	На версту.	
1	71	30.739,87		29.087,03		36.065,91		31.964,27
2	84	18.443,30		8.337,30		8.691,89		11.824,16
3	80	29.156,93		31.582,57		23.497,35		28.078,95
4	81	31.068,87		27.817,47		32.870,40		30.585,58
5	117	24.957,34		15.833,64		16.055,29		18.948,76
6	124	17.232,23		22.322,14		15.135,35		18.229,91
7	122	8.108,94		7.736,71		4.368,42		6.738,02
8	111	10.097,14		13.446,63		16.383,10		13.308,96
9	121	18.856,92		20.741,11		13.218,41		17.605,48
10	105	58.575,14		37.441,62		44.903,53		46.973,43
11	109	7.910,06		11.285,59		9.916,02		9.703,89
12	100	16.376,82		24.627,42		19.520,04		20.174,76
13	117	20.942,85		17.986,93		22.775,96		20.568,58
14	124	26.941,51		23.521,86		35.691,28		28.718,22
15	109	15.862,54		10.737,90		8.258,27		11.619,57
16	121	13.515,50		10.317,09		12.587,65		12.140,08
Всего . .	1.696	348.785,96	206,75	312.823,01	184,45	319.938,87	188,64	327.182,62

СПРАВКА

о расходахъ по очер. № 125 за все время эксплоатаціи дороги.

Года эксплоатаціи дороги:	Общая сумма расхода.	Расходъ на версту дороги:
1900 . . . . . (съ 1 іюля)	28.250,71	25,78
1901	92.463,92	84,37
1902	226.582,67	157,78
1903	138.597,36	96,51
1904	253.619,40	151,32
1905	565.403,37	337,35
1906	675.506,54	402,33
1907	391.804,19	232,25
1908	348.785,96	206,75
1909	312.823.01	184,45
1910	319.938,87	188,64

Снѣговые щиты (драневые съ рамой изъ горбылей, высотою 2 арш.) и колья заготовляются непосредственно сл. пути черезъ мѣстныхъ поставщиковъ. Стоимость щита въ 1911 г. была 52½ коп. и кола—4½ к.

По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя,

нач. сл. пути сообщаетъ, что всѣ строительныя и ремонтныя работы по сл. пути производятся хозяйственнымъ способомъ изъ казенныхъ матеріаловъ черезъ посредство мелкихъ рядчиковъ, артелей и поденныхъ рабочихъ.

Порядокъ сдачи и производства работъ установленъ приказомъ по дорогѣ отъ 15 янв. 1909 г. за № 15.

Производимыя до сего времени на Забайкальской ж. д. хозяйственнымъ способомъ работы, за отсутствіемъ премированія ихъ, не могли и не могутъ дать тѣхъ результатовъ, которые можно было бы назвать вполнѣ исчерпывающими всѣ выгоды этого способа производства работъ. Полный успѣхъ хозяйственныхъ ра-

плотничныя, столярныя, печныя, малярныя, стекольныя, кровельныя, слесарныя, трубочистныя, водопроводныя и работы по очисткѣ отъ мусора и снѣга, мощеніе и т. д. Выгода и невыгода этихъ способовъ и принятые на дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

ботъ и достиженіе наиболѣе благопріятныхъ результатовъ возможны лишь при непремѣнномъ условіи премированія не только линейныхъ агентовъ, но также и личнаго состава упр. дороги.

Тѣмъ не менѣе, даже при существующихъ неблагопріятныхъ условіяхъ (отсутствіе премій и отчисленій на дополнительную администрацію для учета работъ), при которыхъ упр. сл. пути приходится примѣнять хозяйственный способъ производства работъ, можно указать на слѣдующіе конкретные примѣры, подтверждающіе выгодность этого способа.

1) Постройка сл. пути хозяйственнымъ способомъ жилыхъ домовъ въ 1907—1909 г.г.

Согласно докладу совѣту упр. дороги отъ 11 дек. 1909 г. за № 1768 операція признана удавшейся; никакихъ премій не выдано; работы не премировались за отсутствіемъ положенія о премированіи строительныхъ работъ, утвержденіе котораго, въ виду особыхъ мнѣній членовъ совѣта отъ постороннихъ вѣдомствъ, встрѣтило затрудненія и до сихъ поръ не состоялось.

Успѣхъ работы объясняется надеждами служащихъ на полученіе преміи, такъ какъ въ приказѣ отъ 15-го янв. 1909 г. за № 15 было высказано предположеніе премировать хозяйственныя работы.

Построено жилыхъ домовъ со службами:

а) деревянныхъ кв. с. . . 347,50 по цѣнѣ 252 р. 09 к.
б) каменныхъ кв. с. . . . 215.68 „ „ 313 р. 79 к.
съ экономіей противъ смѣтныхъ цѣнъ 275 р. и 350 р. въ 8,4 и 10.33 %.

Заготовка балласта.

До 1909 г. работы на всѣхъ участкахъ производились при посредствѣ рядчиковъ. Въ 1909 году на 5 и 8 участкахъ вывозка балласта производилась хозяйственнымъ способомъ, при чемъ было вывезено:

1) на 5 уч.	2.852	куб. саж.
2) на 8 уч.	3.371	„ „
Итого	6.223	куб. саж.

Въ 1910 г. хозяйственная заготовка балласта производилась на 4, 5 и 8 участкахъ, при чемъ было вывезено:

1) на 4 уч.	1.004 куб. саж.
2) на 5 уч.	2.097 „ „
3) на 8 уч.	1.043 „ „
Итого	4144 куб. саж.

Стоимость работъ по заготовкѣ балласта съ нагрузкой, выгрузкой и всѣми накладными расходами выразилась въ 1909 г. въ суммѣ около 2 р. за куб. саж., а въ 1910 г. въ суммѣ 2 р. 37 к. за куб. саж. (смѣтная цѣна 5 р. 15 к. за куб. саж.).

Насколько премированіе хозяйственныхъ работъ и заготовокъ обезпечиваетъ выгодность и полный успѣхъ операцій, видно изъ слѣдующихъ примѣровъ, относящихся къ первымъ годамъ эксплоатаціи Забайкальской ж. д., въ 1901 и 1902 г.г. сл. пути производилась хозяйственнымъ способомъ заготовка шпалъ и лѣсныхъ матеріаловъ, на сумму свыше 500.000 руб.

Операціи были разрѣшены совѣтомъ упр. дороги по журналамъ отъ 24 янв. 1901 г. за № 23, 1/13 сент. 1902 г. за № 829, 27/28 окт. и 18 ноября 1902 г. за №№ 958 и 1055.

Результаты операцій были признаны совѣтомъ по журн. отъ 27 февр. 1903 г. за № 155 блестящими; достигнутыя сбереженія оцѣнены въ 8,7% отъ цѣнъ номенклатурныхъ и 42,7% отъ цѣнъ, заявленныхъ на конкуренціи.

Съ разрѣшенія Управленія ж. д. за эти операціи было выдано служащимъ 10,978 р. 88 к. въ дополнительное вознагражденіе и 12.021 р. 12 к. въ премію, а всего 23.000 руб.

Въ 1900—1902 г.г. матеріальной сл. произведена хозяйственная заготовка дровъ.

Операція была разрѣшена совѣтомъ упр. дороги по журн. отъ 25/27 окт. 1900 г. за № 158 въ количествѣ 42.750 куб. саж. на сумму 660.390 р., производилась въ теченіе 20 мѣс., при чемъ экономія опредѣлилась въ 23% отъ цѣнъ, заявленныхъ поставщиками.

За успѣшность операціи, помимо отчисленій на наемъ десятниковъ и администраціи въ размѣрѣ 4½% отъ суммы оборота, совѣтомъ упр. дороги по журн. отъ 30 ноября 1902 г. за № 1067 рѣшено было отчислить еще 4.000 руб. для выдачи премій руководителямъ.

Чрезвычайно благопріятные результаты дало производство матеріальною сл. хозяйственнымъ способомъ работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ топлива, подачѣ его на паровозы и въ вагоны, распилкѣ дровъ и подвозкѣ ихъ къ зданіямъ.

Опыты производства премированныхъ хозяйственныхъ работъ въ матеріальной сл. даютъ основаніе предполагать, что примѣненіе ихъ въ сл. пути дастъ такіе же удачные разультаты.

Какъ было уже доложено, въ настоящее время хозяйственныя работы, производимыя распоряженіемъ сл. пути какъ по эксплоатаціонной смѣтѣ, такъ и по новымъ работамъ не только не премируются, но даже отъ общей суммы ихъ не дѣлается никакихъ отчисленій на дополнительную администрацію, необходимую для правильнаго учета расходовъ и работъ. Между тѣмъ, учетъ хозяйственныхъ работъ представляетъ изъ себя, въ виду большого числа рядчиковъ, огромную кропотливую работу, которая тяжелымъ бременемъ ложится на личный составъ счетоводства упр. сл. пути, совершенно не соотвѣтствующій по своей малочисленности тому объему работы, который создается хозяйственнымъ способомъ производства работъ. Въ виду этого упр. сл. пути, вынужденное, съ одной стооны, вести всю сложную отчетность безъ малѣйшаго запаздыванія—такъ какъ всѣ отчетныя данныя должны представляться въ главную бухгалтерію въ строго установленные сроки,—съ другой стороны, не имѣетъ средствъ на содержаніе того минимальнаго штата дополнительныхъ служащихъ, который необходимъ для выполненія лежащей на счетоводствѣ работы. Благодаря указанному обстоятельству весь личный составъ счетоводства, будучи перегруженъ работой, вынужденъ заниматься не только днемъ и вечеромъ въ будніе дни, но и въ праздники, не получая за сверхурочную работу никакого вознагражденія.

Кромѣ того, временный штатъ служащихъ, не будучи обезпеченъ содержаніемъ на весь годъ, постоянно находится подъ страхомъ увольненія отъ службы.

Такое ненормальное положеніе личнаго состава счетоводства службы, конечно, не можетъ долго продолжаться. Если въ прежніе годы были нѣкоторые побочные источники, какъ, напримѣръ, мобилизаціонные кредиты, болѣе крупныя ассигнованія на новыя работы, разныя недодѣлки, за счетъ которыхъ можно было содержать временныхъ служащихъ, то теперь подобныхъ источниковъ не имѣется и передъ упр. сл. пути стоитъ трудная задача найти выходъ изъ создавшагося критическаго положенія.

Такъ какъ, благодаря требованіямъ, предъявленнымъ высшими инстанціями, работа счетоводства за послѣдніе годы вообще, независимо отъ хозяйственныхъ работъ, весьма усложнилась и увеличилась, то упр. сл. пути были приняты шаги въ томъ направленіи, чтобы соотвѣтственно работѣ счетоводства увеличить число штатныхъ служащихъ путемъ внесенія ихъ въ смѣту.

Однако, несмотря на то, что необходимость увеличенія штата была признана совѣтомъ упр. дороги еще въ 1909 г., и увеличеніе

штата ежегодно испрашивалось въ смѣтномъ порядкѣ, до сихъ поръ попытки увеличить штатъ не увѣнчались успѣхомъ. Такимъ образомъ, изъ изложеннаго усматривается, что для созданія нормальныхъ условій труда служащихъ упр. сл. пути необходимо усилить личный составъ частью въ смѣтномъ порядкѣ въ томъ размѣрѣ, какъ это испрашивается по смѣтѣ на 1912 г., а частью за счетъ отчисленій отъ хозяйственныхъ работъ, безъ чего въ дальнѣйшемъ правильное веденіе дѣла будетъ совершенно невозможнымъ и самый способъ производства хозяйственныхъ работъ явится непосильнымъ.

Далѣе выясняется, что нѣкоторые циркуляры Управленія ж. д. ставятъ условія, при которыхъ выполненіе хозяйственнымъ способомъ работъ дѣлается часто очень затруднительнымъ.

По вопросу 70 и 71

70. Способы заготовленія и пріобрѣтенія службой пути строительныхъ матеріаловъ въ крупныхъ и мелкихъ количествахъ.

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

В. Н. Коргуевъ докладываетъ слѣдующее: заготовка и пріобрѣтеніе матеріаловъ, какъ общее правило, возложено на Забайкальской ж. д. на матеріальную сл.

Однако, нѣкоторые матеріалы, въ видѣ исключенія, заготовляются непосредственно службами-потребительницами.

Въ частности сл. пути заготовляетъ и пріобрѣтаетъ матеріалы слѣдующихъ 7 группъ:

1) массовые строительные матеріалы: кирпичъ, камень, известь, алебастръ;

2) щиты снѣговые, переносные и колья къ нимъ;

3) случайныя партіи метелъ, нашпальниковъ, дровъ изъ вырубаемыхъ рощъ или разбираемыхъ зданій и т. п.;

4) глина, песокъ, мохъ, навозъ, растенія и сѣмена, горшки цвѣточные, земля формовочная, канцелярскія и чертежныя принадлежности, предметы и матеріалы лабораторные и фотографическіе, стоимость коихъ не проводится по счетамъ мат. сл., а сносится непосредственно на соотвѣтственныя статьи расходной смѣты;

5) матеріалы, изготовляемые кирпично-изразцовымъ заводомъ сл. пути на станціи Чита, а именно: кирпичъ обыкновенный и огнеупорный, глина огнеупорная, изразцы и горшки цвѣточные;

6) неходовые матеріалы и предметы, заготовляемые по спеціально разработаннымъ техническимъ условіямъ или пріобрѣтаемые въ видѣ опыта, напримѣръ, толь—брезентъ для покрытія крышъ на паровозныхъ зданіяхъ, дымовытяжныя желѣзобетонныя трубы, дефлекторы къ нимъ, снѣгоочистители, фермы для стропилъ и пѣшеходныхъ мостиковъ, патентованные путевые инструменты и т. п.;

7) отдѣльные предметы или небольшія количества матеріаловъ, пріобрѣтаемые въ виду спѣшности наличною покупкою, а также матеріалы, которыхъ нѣтъ на-лицо въ складахъ матеріальной сл.

Пріобрѣтеніе отъ поставщиковъ предметовъ и матеріаловъ массовой заготовки (I и IV категоріи) производится на основаніи конкуренціи или предварительнаго выясненія цѣнъ на мѣстахъ, замѣняющаго конкуренцію.

Конкуренціи производятся непосредственно упр. сл. пути при участіи представителя контроля, а выясненіе цѣнъ мѣстными комиссіями изъ агентовъ сл. пути и фактическихъ контролеровъ.

Результаты конкуренціи и выясненія цѣнъ докладываются совѣту управленія.

На основаніи постановленій совѣта по конкуренціи или выясненію цѣнъ заключаются подписки на поставку потребнаго количества матеріаловъ.

Матеріалы III категоріи заготовляются обычно хозяйственнымъ способомъ черезъ поденныхъ рабочихъ, нанимаемыхъ непосредственнымъ распоряженіемъ начальниковъ уч. пути, расцѣниваются въ стоимости рабочей силы и проводятся по счету матеріаловъ.

На разборку и распиловку ветхихъ зданій испрашивается каждый разъ разрѣшеніе совѣта управленія.

Матеріалы IV категоріи пріобрѣтаются наличною покупкою непосредственнымъ распоряженіемъ начальниковъ уч. пути на основаніи приказа по дорогѣ № 332 отъ 23 сент. 1908 г.

Заготовка матеріаловъ V категоріи, производимыхъ казеннымъ кирпично-изразцовымъ заводомъ, выполняется на основаніи смѣтъ, утверждаемыхъ на каждый годъ совѣтомъ упр., опредѣляющимъ размѣры производства и цѣны фабрикантовъ.

Матеріалы VI и VIII категоріи пріобрѣтаются либо съ разрѣшенія совѣта, либо съ разрѣшнеія нач. дороги на точномъ основаніи § 50 временной инструкціи мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ ж. д. и циркуляра Упр. ж. д. (по хозяйственному отдѣлу) № 5153/1676 отъ 4 февр. 1905 г.

Право пріобрѣтенія матеріаловъ покупкою обусловливается отсутствіемъ требуемыхъ матеріаловъ въ запасахъ складовъ матеріальной службы.

Точное примѣненіе названнаго циркуляра вызываетъ большія затрудненія и неудобства, почему упр. сл. пути полагаетъ

крайне необходимымъ пересмотръ правилъ, опредѣляющихъ предѣлы компетенціи совѣта и нач. дороги въ дѣлѣ заготовки матеріаловъ.

Недостатки установленнаго циркуляромъ порядка заключаются въ слѣдующемъ:

1) предѣлы компетенціи нач. дороги и совѣта измѣняются ежегодно въ зависимости отъ размѣра расходовъ за предыдущее трехлѣтіе;

2) при случайной неравномѣрности расходовъ наблюдаются такія ненормальности, что станки (группы 99), которые не пріобрѣтались почему-либо въ теченіе двухъ или трехъ лѣтъ, попадаютъ въ сферу компетенціи нач. дороги, а обои оказываются выходящими изъ этой сферы, такъ какъ средній годовой расходъ за три года по группѣ 81 перевысилъ 10.000 руб.;

3) матеріалы сгруппированы такъ, что право нач. дороги на производство покупокъ своею властью ограничено до послѣдней степени.

Такъ, напримѣръ, изъ числа 113 группъ въ 1910 г. лишь 24 группы матеріаловъ могли пріобрѣтаться распоряженіемъ нач. дороги безъ *предварительнаго разрѣшенія совѣта*, на полученіе котораго въ лучшемъ случаѣ теряется 2—3 недѣли.

Пріобрѣтеніе же матеріаловъ до разрѣшенія совѣта съ послѣдующимъ внесеніемъ покупокъ на утвержденіе сопряжено съ значительнымъ рискомъ неутвержденіе расхода безъ объясненія причинъ и послѣдующаго начета, какъ бы ни казалась распорядителю кредита очевидною необходимость покупки.

4) Многіе матеріалы не попали ни въ одну изъ группъ, напр.,—бетонныя трубы.

Представляется настоятельно необходимымъ расширить право нач. дороги по закупкѣ матеріаловъ внѣ зависимости отъ случайныхъ размѣровъ расхода на эти матеріалы за трехлѣтіе.

По вопросу 72

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

выясняется, что особыхъ правилъ по сл. пути не имѣется.

Поставляемые матеріалы и предметы свидѣтельствуются нач. участка въ присутствіи представителя контроля и принимаются по техническимъ условіямъ, если таковыя имѣются на данные ма-

теріалы и предметы или, если техническихъ условій не имѣется— по заключенію комиссіи о пригодности принимаемыхъ матеріаловъ.

По вопросу 73

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

сообщается, что матеріалы принимаются изъ магазиновъ (складовъ) мат. сл. счетомъ или вѣсомъ. Въ случаяхъ недостачи или недоброкачественности высланныхъ магазиномъ предметовъ, составляется сотвѣтствующій актъ, на основаніи котораго въ дальнѣйшемъ вопросъ разрѣшается путемъ переписки съ нач. мат. сл.

По вопросу 74

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

выясняется, что излишніе матеріалы въ тѣхъ случаяхъ, когда таковые оказываются на участкахъ сл. пути, по установленіи степени годности и стоимости ихъ комиссіей изъ представителей службъ пути, матеріальной и мѣстнаго представителя Государственнаго Контроля сдаются въ склады мат. службы при фактурахъ, съ приложеніемъ акта освидѣтельствованія.

По вопросу 75

75. Правила отпуска шпалъ и др. негодныхъ строительныхъ лѣсныхъ матеріаловъ на отопленіе.

сообщается, что на отопленіе зданій расходуются старые, негодные для одиночной смѣны шпалы, брусья и матеріалы, получаемые отъ разборки старыхъ, негодныхъ для жилья, бараковъ и другихъ сооруженій.

Старыя шпалы прямо списываются въ расходъ по установленной нормѣ, считая 120 шт. шпалъ эквивалентными одной куб. саж. дровъ. Матеріалы, получаемые отъ разборки старыхъ сооруженій, на каковую разборку испрашивается каждый разъ особое разрѣшеніе совѣта упр. дороги, по распиловкѣ на дрова расцѣниваются по стоимости разборки и распиловки и отфактуровываются мат. сл., которая, оприходовавъ ихъ по своимъ книгамъ, расцѣниваетъ ихъ затѣмъ по установленной номенклатурной цѣнѣ и обратно отфактуровываетъ сл. пути для оприходованія по ея книгамъ.

Послѣ этого дрова расходуются на отопленіе по установленнымъ нормамъ.

По вопросу 76.

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

В. Н. Коргуевъ докладываетъ, что линія Забайкальской дороги раздѣлена на 16 участковъ сл. пути.

Начальники участковъ непосредственно подчинены нач. сл. пути.

Подраздѣленія линіи на отдѣленія сл. пути съ начальниками отдѣленій во главѣ не существуетъ и надобности въ учрежденіи должностей начальниковъ отдѣленій сл. пути пока не ощущается.

Въ нижеслѣдующей таблицѣ указаны для каждаго участка протяженіе главнаго пути, протяженіе станціонныхъ путей и общая площадь зданій.

№№ участковъ.	Станція пребыванія нач. участка.	Протяженіе главныхъ путей верстъ.	Протяженіе ст. путей верстъ.	Площадь зданій на участк. кв. сж.	Примѣчаніе.
1	Иркутскъ	74,81 *)	94,95	16·220	*) Въ томъ числѣ второго пути на перегонѣ Инокентьевская—Разъѣздъ 30,44 вер.—3,56 в.
2	Маритуй	82,82	11,73	3.950	
3	Слюдянка	80,00	31,08	9.283	
4	Танхой	78,66	23,87	3.596	
5	Мысовая	118,00	37,05	6.152	
6	Верхнеудинскъ .	124,00	42,86	9.161	
7	Петровскій зав. .	121,97	41,30	5.499	
8	Хиловъ	111,00	32,33	6.388	
9	Могзонъ	121,00	34,75	4.577	
10	Чита 1	104,88	58,79	17.696	
11	Урульга	11,14 **)	25,82	2.726	**) На главной линіи вер. 79,73
12	Андріановка . .	95,13	43,14	4.898	На Срѣтенской вѣтви вер. 31,41
13	Оловянная . . .	117,00	36,12	7.672	
14	Борзя	122,15	68,70	11.495	
15	Шилка	110,02	12,54	4.687	
16	Срѣтенскъ . . .	112,37 ***)	15,95	4.857	***) На Срѣт. вѣтви . . . . 103,17 На Нерч. вѣтви. . 9,20

Неодинаковое протяженіе участковъ объясняется тѣмъ, что нынѣшняя Забайкальская дорога образовалась изъ нѣсколькихъ частей, имѣющихъ различный характеръ и строившихся въ разное время.

1 участокъ, длиною 71,25 вер., составился изъ линіи Иркутскъ-Байкалъ Забайкальской дороги и присоединеннаго къ ней участка Иннокентьевская-Иркутскъ Сибирской дороги. II, III и IV участки, среднимъ протяженіемъ около 80 верстъ каждый, образуютъ Кругобайкальскую линію, строившуюся отдѣльнымъ управленіемъ по особымъ техническимъ условіямъ. Остальные участки составляютъ собственно Забайкальскую линію отъ Мысовой до Срѣтенска съ Кайдаловскою и Нерчинскою вѣтвями.

Протяженіе ихъ колеблется въ предѣлахъ отъ 110 до 125 верстъ.

Незначительность размѣровъ Кругобайкальскихъ участковъ объясняется чрезвычайно неблагопріятными условіями, въ которыхъ находится путь на этихъ участкахъ.

На II и III участкахъ происходятъ частые обвалы откосовъ, выемокъ и полувыемокъ, загромождающіе путь и вызывающіе перерывъ движенія до семи дней.

На IV участкѣ дорога проходитъ по болотистымъ мѣстамъ, почва насыщена водою, изобилуетъ ключами. Вслѣдствіе этого пучины достигаютъ максимальной для Забайкальской дороги величины (0,22 саж. высоты), при чемъ преобладаютъ однообокія (косыя) пучины, откосы насыпей и выемокъ ползутъ въ сторону озера Байкала и устойчивость полотна поддерживается сложными системами дренажей и другихъ водоотводныхъ устройствъ.

Неравномѣрное распредѣленіе линіи на административныя единицы по сл. пути еще рѣзче сказывается на протяженіяхъ околотковъ, рабочихъ отдѣленій и сторожевыхъ обходовъ. Околотки имѣютъ длину отъ 8 до 20 верстъ, рабочія отдѣленія отъ 1½ до 8½ верстъ, обходы отъ 1½ до 4 верстъ.

Изъ общаго количества путевыхъ обходовъ до 40% обслуживаются одиночнымъ комплектомъ сторожей.

Правила содержанія и охраненія желѣзныхъ дорогъ открытыхъ для общаго пользованія, дѣйствовавшія до 1898 г., предусматривали для одиночной колеи максимальныя протяженія:

участокъ пути	100 верстъ.
околотковъ	18 „
рабочихъ отдѣленій	6 „
путевыхъ обходовъ.	4½ „

На дорогахъ въ два пути три четверти версты двойного пути принимались за одну версту одиночнаго пути.

Въ замѣнившихъ ихъ и дѣйствующихъ нынѣ правилахъ технической эксплоатаціи ж. д. нѣтъ подобныхъ указаній, но § 7-й предоставляетъ нач. дороги право устанавливать и утверждать протяженіе околотковъ, рабочихъ отдѣленій и сторожевыхъ обходовъ въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

Мѣстныя условія Забайкальской ж. д. для большей части протяженія ея весьма тяжелыя и, какъ показалъ опытъ, не даютъ основаній для установленія протяженій участковъ, околотковъ и рабочихъ отдѣленій свыше нормъ, дѣйствовавшихъ до 1898 г.

При пересмотрѣ графика административнаго дѣленія въ 1910 г. было принято за основаніе болѣе правильное и равномѣрное противъ существовавшаго распредѣленіе штата служащихъ по охранѣ и ремонту пути съ уменьшеніемъ максимальной длины околотковъ до 18 вер. и рабочихъ отдѣленій до 6 вер.

Обходы, обслуживаемые одиночнымъ комплектомъ путевыхъ сторожей, не удовлетворяютъ требованіямъ ст. 166 Общаго Устава Россійскихъ ж. д., на основаніи которой, для надлежащей охраны пути при ночномъ движеніи пассажирскихъ поѣздовъ, путь долженъ быть охраняемъ непрерывно въ теченіе сутокъ. Это тѣмъ болѣе необходимо, что Забайкальская ж. д. имѣетъ много кривыхъ предѣльнаго радіуса въ 150 саж., пересѣкаетъ горные кряжи, проходитъ по болотистымъ мѣстамъ, дающимъ много внезапно подымающихся пучинъ и пр.

Поэтому неотложно необходимо установить обслуживаніе каждаго обхода двойнымъ комплектомъ путевыхъ строжей. Достигнуть этого возможно путемъ увеличенія протяженія обходовъ до 4-хъ верстъ и увеличенія имѣющагося штата путевыхъ сторожей, состоящаго изъ 920 чел., на 226 человѣкъ.

Относительно охраны переѣздовъ слѣдуетъ замѣтить, что на основаніи приказа по Министерству отъ 19 ноября 1903 г. за № 148 неохраняемые переѣзды не должны быть допускаемы на линіи Иннокентьевская-Маньчжурія, такъ какъ средняя скорость скорыхъ поѣздовъ обращающихся на этой линіи превышаетъ 42 вер. въ часъ.

Для обращенія всѣхъ неохраняемыхъ переѣздовъ на указанномъ участкѣ въ охраняемые необходимо усилить составъ переѣздной стражи на 301 человѣка.

Новый графикъ административнаго дѣленія постепенно вводится на дорогѣ.

Для введенія его требуется усиленіе личнаго состава агентовъ по охранѣ и ремонту пути и постройка значительнаго числа путевыхъ зданій.

Упомянутый новый графикъ административнаго дѣленія долженъ быть сохраненъ до окончанія постройки второго пути.

Послѣ установленія двупутнаго движенія потребуется дальнѣйшее измѣненіе графика.

Проектъ графика административнаго дѣленія для двойной колеи подробно разработанъ упр. сл. пути, при чемъ среднія протяженія административныхъ единицъ приняты на основаніи утвержденной расцѣночной вѣдомости на постройку второго пути:

для околотковъ	$13^1/_2$	верстъ.
„ рабочихъ отдѣленій	$4^1/_2$	„
„ сторожевыхъ обходовъ . . .	2	„

Всѣ сторожевые обходы намѣчены двойные.

Предѣльныя величины для тѣхъ же административныхъ единицъ намѣчены:

для околотковъ	14	верстъ
„ рабочихъ отдѣленій	5	„
„ обходовъ	3	„

Кромѣ того, при введеніи графика для двойной колеи предположено добавить одинъ участокъ пути, такъ что наибольшее протяженіе участка будетъ доведено до 110 верстъ.

Постройка зданій, необходимыхъ для введенія новыхъ графиковъ административнаго дѣленія, частью предусмотрѣна расцѣночной вѣдомотью на постройку вторыхъ путей и усиленіе однопутнаго участка Карымская-Бянкино, частью же исполняется за счетъ кредитовъ, испрашиваемыхъ по вѣдомости дополнительныхъ работъ и поставокъ.

По смѣтѣ новыхъ работъ 1911 г. на приступъ къ постройкѣ линейныхъ зданій отпущено 50.000 руб. въ счетъ общей потребности, исчисленной на 1 янв. 1910 г. въ суммѣ 1.200.000 рублей.

По вопросу о способахъ опредѣленія предѣльныхъ размѣровъ административныхъ единицъ по сл. пути трудно указать какіе-либо безусловные критеріи: слишкомъ велико вліяніе размѣровъ движенія, плана, профиля дороги, условій видимости и другихъ.

Предѣльное протяженіе обхода можно принять въ 4 вер., такъ какъ по § 61 Правилъ Техн. Эксплоат. ж. д. служащіе, осматривающіе путь, не должны проходить болѣе 16 вер. въ сутки, а при этомъ условіи и протяженіи обхода въ 4 вер., число осмотровъ въ сутки возможно до 8, т. е. по 4 на каждаго сторожа, что достаточно даже для наиболѣе интенсивнаго движенія, какое можетъ имѣть мѣсто на Забайкальской ж. д. при введеніи въ дѣйствіе воинскаго графика.

Для рабочаго отдѣленія при наличіи артельнаго старосты и помощника его въ лицѣ подстаршаго рабочаго предѣломъ длины

рабочаго отдѣленія на перегонѣ между станціями слѣдуетъ признать 6 верстъ. Эта величина опредѣляется, какъ по расчету своевременнаго производства работъ текущаго и капитальнаго ремонта пути, такъ и по соображенію съ возможностью для артели быстро явиться на каждый пунктъ отдѣленія въ случаѣ поврежденія пути или происшествія съ поѣздомъ.

Весьма важно, чтобы мѣстопребываніе старосты и артели находилось приблизительно посединѣ отдѣленія.

Предѣльный размѣръ околотка опредѣляется въ 18 верстъ изъ расчета, что число рабочихъ отдѣленій въ околоткѣ не должно превосходить трехъ. Иначе дорожный мастеръ лишается возможности непосредственно руководить работою старостъ по ремнту пути и превращается въ распорядителя, а не производителя работъ.

Предѣлы длины участка всего труднѣе поддаются опредѣленію, такъ какъ здѣсь вліяніе мѣстныхъ условій на количество работы сказывается съ особенною силою.

Во всякомъ случаѣ можно считать, что участокъ, даже при отсутствіи большихъ станцій, не долженъ заключать болѣе 8 околотковъ и длина участка не должна превышать ста верстъ.

Размѣръ участка, при которомъ для раздѣленія труда нач. участка требуется болѣе одного помощника, слѣдуетъ считать преувеличеннымъ. Къ сожалѣнію обыкновенно приходится мириться съ неравномѣрностью участковъ въ виду большихъ затрудненій, сопряженныхъ съ передѣлкой административнаго дѣленія линіи.

При двойной колеѣ всѣ указанные размѣры подлежатъ уменьшенію въ отношеніи 3 : 4.

Предсѣдатель спрашиваетъ, почему Забайкальская ж. д. кончается не въ Иркутскѣ, а въ Иннокентьевской.

Нач. сл. пути докладываетъ, что развить ст. Иркутскъ невозможно: съ одной стороны—крутая гора, съ другой—р. Ангара.

По мнѣнію замѣстителя нач. дороги можно было бы дать болѣе удачное рѣшеніе вопросу о смычкѣ Забайкальской и Сибирской дорогъ, именно поднять затопляемый пригородъ Иркутска, такъ называемый „Портъ-Артуръ“ и здѣсь развить станцію, такъ именно и предполагалось одно время сдѣлать, но почему-то это рѣшеніе было оставлено.

По вопросу 77

77. Необходимый личный составъ участковъ пути

нач. сл. пути докладываетъ слѣдующее: а) вопросъ о томъ, слѣдуетъ ли въ помощь нач. участковъ пути назначать помощниковъ или старшихъ дорожныхъ мастеровъ, разрѣшенъ на Забай-

(старшіе дорожные мастера или помощники начальника дистанціи).

кальской дорогѣ, какъ и на прочихъ дорогахъ сѣти, въ пользу помощниковъ нач. участковъ.

Дѣйствительно, помощники нач. участковъ имѣются на всѣхъ шестнадцати участкахъ пути, тогда какъ старшій дорожный мастеръ имѣется только одинъ.

Упр. сл. пути полагаетъ, что указанное рѣшеніе вопроса слѣдуетъ признать совершенно правильнымъ.

Пом. нач. уч. имѣетъ то главное преимущество передъ старшимъ дорожнымъ мастеромъ, что является фактически и юридически сотрудникомъ и замѣстителемъ нач. участка по всѣмъ отраслямъ участковой дѣятельности, тогда какъ старшій дорожный мастеръ по инструкціи вѣдаетъ только путь и искусственныя сооруженія, по закону не можетъ замѣщать нач. участка и по обычному среднему уровню агентовъ этой категоріи обладаетъ лишь среднею или низшею техническою подготовкою, при чемъ только въ рѣдкихъ случаяхъ имѣетъ право производства строительныхъ работъ.

Въ условіяхъ Забайкальской дороги при малочисленности техническаго отдѣленія упр. сл. пути, при разнообразіи мѣстныхъ условій, при томъ почти еще не изученныхъ, на долю участковой администраціи падаетъ не мало труда по изученію природы не изслѣдованныхъ явленій и по разработкѣ и составленію техническихъ проектовъ примѣнительно къ мѣстнымъ особенностямъ.

При такой работѣ для нач. участка необходимо имѣть въ лицѣ своего помощника человѣка, съ которымъ можно посовѣтоваться, стоящаго на равномъ уровнѣ общаго развитія и обладающаго такими же техническими познаніями, какъ онъ самъ.

Это обстоятельство пріобрѣтаетъ особенное значеніе на Забайкальской дорогѣ еще и потому, что протяженіе участковъ довольно значительно (въ среднемъ около 100 вер.), движеніе же слабо и нач. участковъ, живя далеко другъ отъ друга и не располагая свободнымъ временемъ, почти не имѣютъ возможности видѣться и обмѣниваться мнѣніями, соображеніями и наблюденіями.

Учрежденій, гдѣ бы можно было встрѣтить людей технически образованныхъ, въ краѣ нѣтъ, за исключеніемъ городовъ Иркутска и Читы.

Наконецъ, серьезными доводами въ пользу должности пом. нач. уч. пути является то обстоятельство, что она создаетъ незамѣнимыя условія для стажа молодыхъ инженеровъ, подготовляющихся къ дѣятельности начальника уч.

Все изложенное приводитъ къ заключенію, что въ тѣхъ случаяхъ, когда протяженіе участка въ связи съ густотою движенія и другими обстоятельствами создаютъ такое количество техниче-

ской и административной работы, которое непосильно одному человѣку, слѣдуетъ учредить должности помощниковъ нач. уч. сл. пути, являющихся въ то же время ихъ полноправными замѣстителями.

При дальнѣйшемъ развитіи участковой дѣятельности изложенныя выше соображенія уже теряютъ характеръ безспорности. Когда одинъ пом. нач. уч. перестаетъ управляться съ дѣломъ, то вмѣсто назначенія второго помощника можетъ оказаться болѣе выгоднымъ назначить старшаго дорожнаго мастера, одного или нѣсколькихъ смотрителей зданій, старшаго десятника по новымъ работамъ или второго счетовода.

Въ этомъ случаѣ развитіе размѣровъ хозяйства создаетъ иногда условія, благопріятствующія раздѣленію труда.

Для правильнаго рѣшенія вопроса необходимо въ каждомъ частномъ случаѣ принять во вниманіе особенности работы участка.

Если участокъ расположенъ въ крупномъ административномъ или промышленномъ центрѣ, для него возникаетъ много работы на почвѣ урегулированія взаимоотношеній съ различными административными и общественными учрежденіями.

Сношенія съ учрежденіями и лицами, не принадлежащими къ составу сл. пути, требуютъ участія старшаго мѣстнаго агента, т. е. нач. уч. или его помощника.

Если на участкѣ сравнительно мало административной работы, но по мѣстнымъ условіямъ требуется усиленный техническій надзоръ за отвѣтственными хотя бы и шаблонными путевыми работами, то будетъ цѣлесообразнѣе назначить старшаго дорожнаго мастера, нежели пом. нач. уч. пути.

Слѣдовало бы поэтому признать, что для Забайкальской ж. д. при существующей организаціи управленія, при современныхъ размѣрахъ административной дѣятельности, при исключительномъ примѣненіи хозяйственнаго способа производства работъ поденными артелями и мелкими рядчиками, при крайне сложной отчетности, при большой централизаціи управленія съ одной стороны и чрезвычайно сильномъ развитіи принципа коллегіальности при разсмотрѣніи всевозможныхъ вопросовъ на мѣстахъ, приводящемъ къ образованію множества комиссій и подкомиссій (по пріемкѣ работъ и матеріаловъ, санитарныхъ, квартирныхъ, мобилизаціонныхъ, постоянно-дѣйствующихъ и т. п.) и при затруднительности перемѣщеній по участку вслѣдствіе слабости движенія—помощники нач. уч. необходимы на всѣхъ участкахъ.

На первомъ и десятомъ участкахъ ощущается уже въ настоящее время необходимость во второмъ пом. нач. участка.

На первомъ участкѣ это вызывается наличіемъ двухъ боль-

шихъ станцій: Иннокентьевская и Иркутскъ, воинскаго остановочнаго пункта на станціи Иннокентьевская, переселенческаго пункта на станціи Иркутскъ и сосѣдствомъ станціи Иркутскъ съ губернскимъ городомъ, являющимся центромъ обширнаго края.

На десятомъ участкѣ сказывается сосѣдство города Читы, значительное развитіе станціи Чита, состоящей изъ трехъ отдѣльныхъ станцій: Чита-воинская съ продовольственнымъ пунктомъ, Чита-вокзалъ, гдѣ сосредоточены товарная и хозяйственная станціи и Чита-городъ—городская пассажирская станція. Кромѣ того, на ст. Чита находятся главныя мастрескія сл. тяги и кирпично-изразцовый заводъ сл. пути. На нач. X уч. возложенъ инспекторскій надзоръ за путями и искусственными сооруженіями пути Татауровскихъ лѣсныхъ дачъ.

На второмъ участкѣ, гдѣ путь проходитъ почти сплошь по траншейнымъ выемкамъ, полувыемкамъ съ высокими и крутыми откосами и туннелямъ, при частыхъ обвалахъ скалистаго грунта, загромождающихъ путь и требующихъ немедленнаго удаленія, зачастую ощущается недостаточность одного пом. нач. уч. пути. Въ періоды ливней обвалы настолько учащаются, что иногда происходятъ одновременно въ трехъ и большемъ числѣ пунктовъ. И въ этомъ случаѣ является несомнѣнная необходимость усилить личный составъ администраціи участка, но въ виду сравнительно незначительныхъ размѣровъ административной и хозяйственной дѣятельности участка второй пом. нач. уч. пути можетъ быть безъ ущерба для дѣла замѣненъ старшимъ дорожнымъ мастеромъ, опытнымъ въ производствѣ взрывныхъ работъ по уборкѣ обваловъ.

Содержаніе старшаго дорожнаго мастера для Кругобайкальскаго уч. предусмотрѣно по отдѣлу III эксплоатаціонной смѣты Забайкальской ж. д., но въ виду чрезмѣрнаго обремененія работою перваго участка и отсутствія на немъ второго помощника и смотрителя зданій старшій дорожный мастеръ въ настоящее время командируется постоянно въ помощь нач. перваго участка.

Остальные уч. пути могутъ пока обходиться безъ вторыхъ помощниковъ и безъ старшихъ дорожныхъ мастеровъ.

Однако, при введеніи максимальнаго воинскаго графика назначеніе старшихъ дорожныхъ мастеровъ необходимо на всѣхъ участкахъ, какъ для руководства усиливающимся при этомъ ремонтомъ пути, такъ и для наблюденія за увеличеннымъ штатомъ агентовъ по ремонту и надзору за путемъ.

б) Обсуждая вопросъ о личномъ составѣ участковъ пути на Забайкальской ж. д., необходимо коснуться должности смотрителей зданій.

Эта должность представляется крайне необходимой.

Смотритель зданій долженъ не только производить ремонтъ зданій и всѣхъ гражданскихъ сооруженій и дорогъ на станціи своего жительства, наблюдать за содержаніемъ въ чистотѣ помѣщеній и площадей, за дезинфекціей и очисткой выгребовъ, за подвозкою воды, онъ же долженъ завѣдывать участковою кузницею и другими мастерскими, если такія есть, вести на участкѣ санитарное и квартирное дѣло, наблюдать за соблюденіемъ паспортнаго устава, наблюдать за поселками засельниковъ и домостроителей и т. п.

Для этихъ цѣлей смотрителя зданій безусловно необходимы на каждомъ участкѣ. На тѣхъ участкахъ, гдѣ имѣется нѣсколько большихъ станцій, число смотрителей зданій должно быть увеличиваемо.

Порученіе дорожнымъ мастерамъ исполненія обязанностей по надзору за зданіями, можетъ быть допускаемо только на перегонахъ и на маленькихъ станціяхъ.

Иначе эти обязанности будутъ слишкомъ сильно отвлекать ихъ отъ надзора за путемъ и руководства путевыми работами, что отразится неблагопріятно и на качествѣ, и на стоимости путевыхъ работъ, и на соблюденіи предписываемыхъ инструкціями правилъ, обезпечивающихъ безопасность и непрерывность движенія.

На Забайкальской ж. д. смотрителя зданій имѣются еще не на всѣхъ участкахъ, (на 16 уч. имѣется 7 смотр. зданій). Учрежденіе недостающихъ должностей смотрителей зданій представляется необходимымъ.

Кромѣ того, необходимы вторые смотрителя зданій на первомъ участкѣ (ст. Иннокентьевская и Иркутскъ), на X участкѣ (ст. Чита-вокзалъ, Чита-городъ и Чита-воинская) и на XIV участкѣ (ст. Борзя и Маньчжурія).

Въ личномъ составѣ участковой администраціи на Забайкальской ж. д. есть еще одинъ пробѣлъ, сильно дающій себя чувствовать и создающій большія затрудненія.

По имѣющимся свѣдѣніямъ, этотъ пробѣлъ имѣется и на другихъ дорогахъ, вызывая и тамъ аналогичныя неудосбтва. Пробѣлъ этотъ заключается въ отсутствіи въ составѣ участковыхъ конторъ постояннаго техника-чертежника.

Онъ нуженъ: 1) для производства обмѣровъ, нивеллировокъ, снятія профилей, плановъ и различныхъ чертежей съ натуры.

2) — вычерчиванія проектовъ по указаніямъ нач. уч. и его помощника и снятія съ нихъ копій.

3) — производства различныхъ техническихъ наблюденій, буреній, шурфованій и т. п.

4) — производства записи метеорологическихъ и въ под-

лежащихъ случаяхъ гидрографическихъ, мареографическихъ и сейсмографическихъ наблюденій.

5) — составленія техническихъ вѣдомостей и графиковъ, напр., графиковъ пучинъ, обваловъ, сторожевыхъ обходовъ и т. п.

6) — обработки матеріаловъ технической статистики.

7) — храненія техническаго архива въ конторѣ участка.

За отсутствіемъ на участкахъ постоянныхъ чертежниковъ-техниковъ многія изъ вышеперечисленныхъ работъ совсѣмъ не исполняются, несмотря на ихъ огромную важность, другія исполняются безъ системы, урывками, самимъ нач. уч., его помощникомъ, десятникомъ, студентомъ-практикантомъ и т. п. Техническій архивъ зачастую хранится не въ должномъ порядкѣ, разрозненный, не приведенный въ систему, и при частой смѣнѣ личнаго состава содержимое его не всегда бываетъ извѣстно администраціи. Вслѣдствіе этого, одни и тѣ же чертежи исполняются по нѣскольку разъ или, при перемѣнѣ личнаго состава, новая администрація участка повторяетъ ошибки прежней, не зная результатовъ ранѣе произведенныхъ опытовъ и наблюденій.

Должность техника-чертежника должна быть обставлена въ матеріальномъ отношеніи такимъ образомъ, чтобы имѣлась возможность привлекать къ ней низшихъ и среднихъ техниковъ не только со школьной скамьи, но и пріобрѣвшихъ опытъ и практическія знанія.

в) Для веденія счетоводства и дѣлопроизводства участковыхъ конторъ штатнымъ расписаніемъ по эксплоатаціонной смѣтѣ предусмотрѣно по одному счетоводу и по два конторщика-переписчика, а всего 16 счетоводовъ и 32 конторщика.

Относимые по смѣтѣ къ числу агентовъ участковыхъ конторъ кладовщики имѣютъ особый кругъ дѣятельности и въ работахъ конторъ не принимаютъ участія.

Недостаточность числа участковыхъ конторщиковъ ощущалась съ самаго начала эксплоатаціи дороги, какъ это наблюдается и на всѣхъ дорогахъ сѣти.

Также какъ и на прочихъ дорогахъ, для своевременнаго выполненія всѣхъ конторскихъ работъ содержались нелегально дополнительные конторщики подъ наименованіемъ, подстаршихъ и поденныхъ рабочихъ, мастеровыхъ и даже конныхъ подводъ.

Расходъ по содержанію этихъ агентовъ относился произвольно на счетъ тѣхъ или иныхъ работъ, производимыхъ на участкахъ.

Если принять во вниманіе, что штаты участковыхъ конторъ остались безъ измѣненія за все время эксплоатаціи казенныхъ ж. д. въ то время, какъ въ работѣ конторъ произошли большія перемѣны и предъявляемыя къ нимъ требованія возросли до

громадныхъ размѣровъ, необходимость увеличенія штатовъ конторъ становится очевидной.

Однако, на ряду съ общими причинами, вызывающими необходимость увеличенія числа конторщиковъ на всѣхъ дорогахъ сѣти, имѣются въ настоящее время на Забайкальской дорогѣ особыя обстоятельства, которыя необходимо имѣть въ виду для правильной оцѣнки заявляемой управленіемъ потребности въ увеличеніи штата.

Обстоятельства эти таковы.

1) Послѣ хаоса, царившаго на дорогѣ во время войны и вслѣдъ за ея окончаніемъ, осталось множество не рѣшенныхъ дѣлъ и запутанныхъ вопросовъ.

Для рѣшенія этихъ вопросовъ и для ревизіонной переписки съ контролемъ конторамъ участковъ, какъ и центральному упр. сл., приходится разбираться въ дѣлахъ 1907, 1906, 1905 и даже болѣе раннихъ годовъ.

2) Завѣдываніе личнымъ составомъ Забайкальской ж. д. чрезвычайно централизовано, что имѣетъ свои хорошія стороны, но крайне усложняетъ переписку.

3) Формы счетоводства и отчетности на дорогѣ чрезвычайно сложны и создаютъ въ этомъ отношеніи отличіе отъ большинства казенныхъ дорогъ.

Особенно строго поставлены учетъ кредитовъ и матеріальная отчетность.

4) Работа участковъ усложняется тѣмъ, что при множествѣ дѣйствующихъ на дорогѣ комиссій, почти всѣ предсѣдательствуются начальниками уч. пути, что отражается на работѣ конторъ.

Въ отличіе отъ большинства дорогъ на Забайкальской дорогѣ начальники уч. пути предсѣдательствуютъ въ комиссіяхъ по разслѣдованію всякаго рода происшествій, проступковъ агентовъ всѣхъ службъ, по пріемкѣ матеріаловъ, по продажѣ матеріаловъ съ аукціона и т. п.

5) Участіе нач. уч. пути въ школьныхъ попечительствахъ въ качествѣ почетныхъ попечителей отражается на работѣ участковыхъ конторъ.

6) Исполненіе всѣхъ работъ артелями или мелкими рядчиками при полномъ отсутствіи крупныхъ подрядчиковъ увеличиваетъ работу участковъ.

7) Работа участковъ усложняется расчетами со школьнымъ отдѣломъ, съ обществомъ потребителей и завѣдываніемъ на мѣстахъ дѣломъ засельничества и домостроительства.

О необходимости увеличенія числа конторщиковъ, признанной совѣтомъ упр., доносилось Упр. ж. д., но увеличеніе числа

конторщиковъ откладывалось Упр. ж. д. до принципіальнаго рѣшенія этого вопроса для всѣхъ казенныхъ дорогъ.

При составленіи смѣтъ на 1908, 1909, 1910 и 1911 г.г. совѣтъ упр. согласовалъ увеличеніе штата конторщиковъ съ отнесеніемъ стоимости ихъ содержанія на счетъ очереднаго № 85 смѣты по штатному расписанію, однако, смѣтная комиссія Упр. ж. д. исключила просимые кредиты.

Поэтому 90 человѣкъ временныхъ конторщиковъ, разрѣшенныхъ по журналамъ совѣта № 52 отъ 15 янв. 1910 г., № 1294 отъ 22 сент. 1910 г. и № 114 отъ 24 янв. 1911 г., содержатся за счетъ ассигнованій по очер. №№ 96, 97, 149 и 151.

Въ основаніе исчисленія потребности въ конторщикахъ положено подробное обслѣдованіе рабочихъ участковыхъ конторъ, произведенное при участіи представителей Контроля, вслѣдствіе предложеній Упр. ж. д. отъ 10окт.1909 г., №№ 25274/12486/184 и отъ 5 іюня 1910 г. за № 15164/7043/92, и зарегистрировавшее въ особыхъ вѣдомостяхъ работы, исполняемыя каждымъ конторщикомъ.

Признавая ненормальнымъ содержаніе 90 конторщиковъ, фактически постоянно необходимыхъ, подъ наименованіемъ временныхъ, какъ въ отношеніи непрочности служебнаго положенія этой категоріи служащихъ, такъ и въ отношеніи неправильнаго обремененія спеціальныхъ кредитовъ по содержанію и ремонту пути и зданій при соотвѣтственномъ фиктивномъ преуменьшеніи расходовъ по очередному № 85, упр., дороги на основаніи журнальнаго постановленія совѣта упр. отъ 22 сент. 1910 г. за № 1294 ввело содержаніе вышеуказанныхъ 90 конторщиковъ въ штатное расписаніе по очер. № 85, смѣты на 1912 г.

Обобщая все сказанное выше, упр. сл. пути приходитъ къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Помощники нач. уч. нужны на всѣхъ участкахъ пути Забайкальской дороги.

2) Они не могутъ быть замѣнены старшими дорожными мастерами.

3) На первомъ и десятомъ участкахъ пути нужны вторые помощники, которые также не могутъ быть замѣнены старшими дорожными мастерами.

4) На второмъ участкѣ пути, въ силу исключительно неблагопріятныхъ условій въ отношеніи обваловъ, недостаточно имѣть одного пом. нач. уч. пути, но второй помощникъ можетъ быть замѣненъ старшимъ дорожнымъ мастеромъ.

5) На всѣхъ участкахъ пути при дѣйствіи максимальнаго воинскаго графика необходимы старшіе дорожные мастера.

6) На всѣхъ участкахъ пути необходимо имѣть по одному

смотрителю зданій, а на первомъ, десятомъ и четырнадцатомъ участкахъ необходимо имѣть ихъ по два.

7) На всѣхъ участкахъ пути необходимо имѣть постоянныхъ техниковъ-чертежниковъ.

8) Для успѣшнаго выполненія работъ по счетоводству и дѣлопроизводству штатъ участковыхъ конторъ шестнадцати участковъ пути долженъ быть увеличенъ на 90 человѣкъ конторщиковъ.

По вопросу 78,

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

нач. сл. пути сообщаетъ, что большихъ мастерскихъ сл. пути, оборудованныхъ механическими двигателями, предназначенныхъ для сборки значительныхъ сооруженій и для обслуживанія всей линіи—на Забайкальской дорогѣ нѣтъ.

Имѣются лишь участковыя кузницы со слесарными мастерскими и столярныя, за рѣдкими исключеніями не оборудованныя станками.

Исключеніе составляетъ мастерская десятаго участка сл. пути на ст. Чита, въ которой сосредоточенъ ремонтъ дрезинъ для всѣхъ участковъ.

Читинская мастерская сл. пути имѣетъ 4 постоянныхъ и 2 лѣтнихъ (временныхъ) горна, вентиляторъ съ ручнымъ приводомъ для воздуходувки при горнахъ, сверлильный станокъ и станокъ для пробивки дыръ въ котельномъ желѣзѣ.

Упр. дороги полагаетъ, что существованіе большихъ мастерскихъ сл. пути, приближающихся къ заводскому типу, нежелательно.

При современныхъ условіяхъ Забайкальской ж. д. мастерскія не имѣли бы постоянной работы въ достаточномъ количествѣ.

Періодическія сокращенія и увеличенія числа рабочихъ вызывали бы постоянныя затрудненія.

Оборудованіе при маломъ количествѣ работы не окупалось бы.

Желаніе окупить мастерскую создавало бы искусственный стимулъ для порученія ей работъ, по существу не необходимыхъ.

Что касается до небольшихъ участковыхъ мастерскихъ, то онѣ совершенно необходимы и даже нуждаются въ нѣкоторомъ дополнительномъ оборудованіи и расширеніи.

Необходимость такихъ маленькихъ мастерскихъ обусловлена слѣдующими обстоятельствами:

1) Въ мелкихъ работахъ, исполняемыхъ участковыми мастерскими, срочность исполненія зачастую имѣетъ преобладающее значеніе и окупаетъ нѣкоторое удорожаніе работъ, неизбѣжное въ мелкомъ производствѣ.

2) Частныхъ мастерскихъ, которымъ можно было бы за небольшую плату поручать исполненіе мелкихъ хозяйственныхъ работъ, въ раіонѣ дороги нѣтъ, за исключеніемъ городовъ. Къ тому же сдача работъ частнымъ мастерскимъ сопряжена съ выясненіемъ цѣнъ въ комиссіяхъ при участіи контроля, съ заключеніемъ подписокъ, выдачею заказовъ и исполненіемъ другихъ формальностей, отнимающихъ много времени.

3) Передача работъ въ главныя или участковыя мастерскія сл. тяги не всегда возможна, потому что эти мастерскія расположены относительно рѣдко. Къ тому же передача работъ въ сл. тяги обременяетъ кредиты сл. пути вслѣдствіе установленнаго въ службѣ тяги начисленія 60% на дѣйствительный расходъ рабочей силы.

Нѣкоторое усиленіе оборудованія мастерской при десятомъ участкѣ, расположенной на ст. Чита, занимающей на дорогѣ центральное мѣсто, и спеціальное приспособленіе этой мастерской для ремонта дрезинъ всѣхъ участковъ упр. дороги считаетъ цѣлесообразнымъ.

Необходима установка токарнаго станка для исправленія дрезинныхъ колесъ и осей, болторѣзнаго станка и мотора для работы электрической энергіи, которую можно заимствовать отъ главныхъ мастерскихъ.

Эти несложныя оборудованія значительно удешевили бы производство работъ и улучшили бы ихъ качество.

Читинская мастерская требуетъ, кромѣ того, нѣкотораго усиленія въ виду необходимости приспособить ее для исправленія стрѣлочныхъ фонарей, возлагаемаго согласно новой формѣ эксплоатаціонной смѣты на кредиты сл. пути по ремонту стрѣлокъ.

По вопросу 79

79. Выяснить дѣятельность и необхо-

В. Н. Коргуевъ докладываетъ, что Забайкальская ж. д., какъ окраинная, проходящая по малонаселенной мѣстности, имѣющая

димое развитіе технических отдѣловъ службы пути.

весьма трудный профиль и сложный планъ, при обиліи разнообразнаго рода искусственныхъ сооруженій, подверженная обваламъ, сплывамъ, ежегодно повреждаемая ливнями и проч., представляетъ исключительно трудныя условія для жизни, обслуживанія, производства работъ и эксплоатаціи.

Будучи вынужденной приглашать почти весь контингентъ своихъ служащихъ изъ центральной Россіи за 5000-6000 верстъ, она несетъ по отношенію къ этимъ служащимъ и особыя обязательства: увеличенные отъ 30% до 50% и болѣе оклады, продолжительные (до 3-хъ мѣс.) отпуска, повышенныя требованія по улучшенію быта служащихъ и проч. Все это имѣетъ слѣдствіемъ то, что по отношенію къ личному составу невозможны сравненія съ дорогами Европейской Россіи ни по общей стоимости содержанія этого состава, ни по окладамъ, ни по числу служащихъ.

При составленіи штатовъ дороги были приняты въ расчетъ повышенные оклады, но въ отношеніи числа служащихъ не было допущено никакихъ отступленій отъ нормъ, примѣняемыхъ въ Европейской Россіи, и нормы эти скорѣе уменьшались, чѣмъ увеличивались.

На всѣхъ дорогахъ коренные штаты служащихъ подкрѣпляются за счетъ кредитовъ на содержаніе администраціи по новымъ работамъ, кредитовъ, отчисляемыхъ въ одинаковомъ количествѣ процентовъ отъ стоимости работъ для всѣхъ дорогъ Имперіи; обстоятельство это для Забайкальской ж. д. при повышенныхъ окладхъ, равносильно разрѣшенію вдвое меньшаго въ количественномъ отношеніи штата дополнительныхъ служащихъ.

Тѣмъ не менѣе пока Забайкальская ж. д. имѣла такіе дополнительные рессурсы, какъ мобилизаціонные кредиты, строительныя недодѣлки и проч., она могла пополнять свои эксплоатаціонные штаты, пользуясь означенными рессурсами, хотя бы и не по прямому назначенію. Въ настоящее время, когда рессурсы эти изсякли, а ассигнованія на дополнительныя работы съ каждымъ годомъ все уменьшаются,—административныхъ кредитовъ по новымъ работамъ едва ли хватитъ на нужды прямого назначенія, тѣ же эксплоатаціонные недостатки, которые покрывались попутно, требуютъ теперь другихъ способовъ устраненія, а именно: увеличенія штатовъ для нуждъ прямого назначенія, т. е. эксплоатаціонныхъ.

Необходимая организація отдѣла, имѣющееся и требующееся количество служащихъ приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ:

Наименованіе должностей.	Требуется.			Имѣется.			Недостаетъ.	
	Число лицъ.	Окладное содержаніе.		Числ лицъ.	Окладное содержаніе.		Число лицъ.	Окладное содержаніе.
		Одному.	Всѣмъ.		Одному.	Всѣмъ.		
I. Нач. тех. отдѣленія . .	1	5.100	5.100	1	5.100	5.100	—	—
Старшій инженеръ (онъ же помощ. нач. техн. отд.) *)	1	4.000	4.000	1	4.000	4.000	—	—
II. Столъ искусст. сооруженій:								
Инженеръ	1	3.600	3.600	1	3.600	3.600	—	—
Техникъ	1	1.500	1 500	1	1.500	1.500	—	—
III. Столъ стан. устройст. и учета мат. верх. строен.:								
Инженеръ	1	3.600	3.600	1	3.600	3.600	—	—
Техникъ	1	1.800	1 800	1	1.800	1.800	—	—
IV. Столъ водоснабжен.								
Инженеръ **)	—	—	—	—	—	—	—	—
Техникъ	1	1.725	1.725	1	—	—	1	1.725
V. Столъ гражд. построекъ:								
Архитекторъ	1	3.600	3.600	1	—	—	1	3.600
Техниковъ	2	1.500	3.225	1	1.500	1.500	1	1.725
VI. Столъ техн. повѣрки докум.:								
Счетоводовъ техн. отчетности.	1	1.500	1.500	1	1.500	1.500	—	—
Конторщиковъ (счетоводовъ)	4	600 960	3.120	—	—	—	4	3.120
VII. Общій столъ. Завѣд. чертеж.:								
Техникъ	1	2.100	2.100	1	2.100	2.100	—	—
Чертежниковъ	7	720 1.260	7.380	7	720 1.260	7.380	—	—

*) Завѣдуетъ однимъ изъ столовъ (водоснабженія).

**) Завѣдуетъ старшій инженеръ.

Наименованіе должностей.	Требуется.			Имѣется.			Недостаетъ.	
	Число лицъ	Окладное содержаніе.		Число лицъ.	Окладное содержаніе.		Число лицъ.	Окладное содержаніе.
		Одному.	Всѣмъ.		Одному.	Всѣмъ.		
Нач. техн. отд.	1	5.100	15.100	1	5.100	5.100	—	—
Стар. инженер.	1	4.000	4.000	1	4.000	4.000	—	—
Инженеры	2	3.600	7.200	2	3.600	7.200	—	—
Архитекторъ	1	3.600	3.600	—	—	—	1	3.600
Техники и зав. чертежн. .	6	1.500 2.100	10.370	4	1.500 2.100	—	2	3 450
Чертежники	7	720 1.260	7.380	7	720 1.260	7.380	—	—
Счетоводъ техн. отчетн. . .	1	1.500	1.500	1	1.500	1.500	—	—
Конторщики (счетоводы) .	4	600 960	3.120	—	—	—	4	3.120
	23	—	42.290	16	—	32.080	7	10.170

Какъ можно усмотрѣть изъ сравнительной вѣдомости штатнаго содержанія служащихъ казенныхъ ж. д., требующійся для Забайкальской ж. д. штатъ техн. отд. сл. пути весьма близокъ къ наличному штату Закавказскихъ ж. д., почти одинаковыхъ съ Забайкальской ж. д., по протяженію и нѣсколько сходныхъ по условіямъ эксплоатаціи, превосходя штатъ Закавказскихъ дорогъ всего на 2 человѣкъ, при чемъ существующій штатъ Забайкальской ж. д. подлежитъ усиленію однимъ инженеромъ-архитекторомъ, имѣющимся въ штатахъ почти всѣхъ дорогъ, двумя техниками и 4 конторщиками (счетоводами) технической отчетности.

Далѣе нач. сл. пути читаетъ вѣдомость распредѣленія труда между наличными штатными служащими техн. отд. сл. пути и перечень работъ, имѣющихъ быть порученными исполненію испрашиваемыхъ по смѣтѣ къ добавленію служащимъ:

Должность.	Число лицъ.	Перечисленіе исполняемыхъ работъ.
Начальникъ техническаго отдѣла . . .	1	Имѣетъ общее наблюденіе за работою штата техн. отд., руководитъ разработкой вопросовъ, поступающихъ на рѣшеніе и заключеніе отдѣла, слѣдитъ за своевременнымъ исполненіемъ дѣлъ по отдѣлу, составляетъ расцѣночныя вѣдомости: по новымъ работамъ, VII отд. эксплоатаціонной смѣты, по сбору въ 1/5 к., подготовляетъ данныя для испрошенія кредитовъ на ремонтъ всѣхъ зданій и сооруженій по III отд. эксплоатаціон. смѣты, производитъ расчетъ распредѣленія кредитовъ по участкамъ и ведетъ всю переписку по дѣламъ, касающимся отдѣла.
Старшій Инженеръ . .	1	Исполняетъ обязанности пом. нач. техн. отд. и, кромѣ того, въ виду наличія въ штатѣ т. е. всего двухъ младшихъ инженеровъ — вѣдаетъ разработкой вопросовъ, связанныхъ съ водоснабженіемъ станцій; ему же поручено веденіе переписки по вопросамъ постройки и примыканія къ дорогѣ вѣтвей частнаго пользованія, обращенія разъѣздовъ въ тарифные пункты, отчужденія земель и составленіе плана хозяйственныхъ перевозовъ по сл. пути для включенія въ доходную смѣту дороги.
Инженеры	2	Одинъ инженеръ занимается составленіемъ проектовъ по работамъ эксплоатац. смѣты, какъ то: переустройства и капитальный ремонтъ существующихъ искусственныхъ сооруженій, выработка болѣе отвѣчающихъ мѣстнымъ условіямъ деталей этихъ сооруженій, провѣрка достаточности отверстій и прочности частей искусственныхъ сооруженій, провѣрка данныхъ вѣдомостей технической описи сооруженій и т. п. Второй инженеръ занимается вопросами, связанными съ содержаніемъ и учетомъ элементовъ верхняго строенія пути; кромѣ того, ему же порученъ разборъ и подготовка заключеній по расчетамъ съ Сибирской и Китайской-Восточной ж. д., по претензіямъ къ дорогѣ подрядчиковъ, частныхъ лицъ и постороннихъ вѣдомствъ, пересмотръ номенклатуры расходуемыхъ сл. пути предметовъ и составленіе чертежей и техническихъ условій на изготовленіе этихъ предметовъ, а равно пересмотръ вѣдомостей единичныхъ цѣнъ на работы.
Техники	4	Одинъ техникъ завѣдуетъ чертежной, т. е. имѣетъ общее наблюденіе за распредѣленіемъ и исполненіемъ текущей чертежной работы, веденіемъ дѣла въ архивѣ отдѣла, исполненіемъ переписки съ линіей по вывѣркѣ плановъ станціи, собиранію и разсылкѣ на участки чертежей отдѣльныхъ зданій, сооруженій и устройствъ. Второй техникъ состоитъ въ распоряженіи инженера по составленію проектовъ искусственныхъ сооруженій, исполняетъ текущую переписку съ линіей по собиранію необходимыхъ матеріаловъ для составленія этихъ проектовъ, составляетъ смѣты на работы по искусств. сооруженіямъ и провѣряетъ по исполнительнымъ чертежамъ количество исполняемыхъ работъ.

Должность.	Число лицъ.	Перечисленіе исполняемыхъ работъ.
		Третій техникъ состоитъ въ распоряженіи временнаго архитектора, исполняетъ несложные проекты гражданскихъ построекъ, составляетъ смѣты на работы по зданіямъ и провѣряетъ по исполнительнымъ чертежамъ количество исполнительнныхъ работъ. Четвертый техникъ состоитъ въ распоряженіи инженера по станціоннымъ устройствамъ и учету верхняго строенія, ведетъ графики смѣны шпалъ. рельсъ, вѣдомости (до 5.000 шт. въ годъ.) лопнувшихъ рельсъ, расчеты предстоящихъ заказовъ частей верхняго строеніяи распредѣленіе этихъ заказовъ по участкамъ.
Чертежники	7	Одинъ чертежникъ выдѣленъ для исполненія обязанностей дѣлопроизводителя техн. отд., ведетъ запись входящихъ и исходящихъ (общее число таковыхъ по годамъ 1907 г.—8.500, 1908 г. 9. 500, 1909 г.—13.000) и подбираетъ требуемыя стравки по всѣмъ бумагамъ, поступающимъ наисполненіе въ отдѣлъ. Второй чертежникъ завѣдуетъ архивомъ и библіотекой отдѣла, а также изготовленіемъ свѣтокопій съ чертежей. Третій и четвертый чертежники выдѣлены въ квартирный столъ, который ведетъ все дѣло по учету наличія на дорогѣ казенныхъ помѣщеній, провѣряетъ поступающія съ участковъ данныя объ измѣненіяхъ въ распредѣленіи квартиръ, составляетъ справки по размѣщенію въ жел. дор. зданіяхъ чиновъ военнаго и переселенческаго вѣдомствъ и исполняетъ текущую перепитку по запросамъ; касающимся квартирнаго дѣла. Пятый чертежникъ состоитъ въ распоряженіи временнаго архитектора, изготовляетъ и копируетъ чертежи гражданскихъ сооруженій. Шестой и седьмой чертежники—исполняютъ всю чертежную работу текущаго характера: вычерчиваніе проектовъ, снятіе копій, пересоставленіе чертежей и проч.
Счетоводъ	1	За отсутствіемъ въ штатѣ отдѣла необходимаго числа конторщиковъ, съ помощью которыхъ счетоводъ имѣлъ бы возможность производить провѣрку расходныхъ документовъ въ техническомъ отношеніи,—работаетъ въ счетоводствѣ въ и тѣхн. отд. временно до организаціи соотвѣтствующаго стола не состоитъ.

Кромѣ перечисленныхъ работъ, каждому изъ служащихъ поручается исполненіе различнаго рода мелкихъ вопросовъ, не относящихся къ обычному кругу его дѣлъ, составленіе справокъ для отвѣта на запросы другихъ службъ упр. дороги, наблюденіе за типографскими и литографскими работами и т. п.

Вообще, количество работъ, приходящихся на каждаго служащаго таково, что выполненіе ихъ въ урочное время оказывается невозможнымъ даже при наличіи на мѣстахъ всего штата;

въ виду этого, для большинства служащихъ введены вечернія занятія, что, конечно, не можетъ считаться явленіемъ нормальнымъ, ведетъ къ переобремененію штата и отзывается на цѣнности самой работы.

Между тѣмъ, нѣкоторыя отрасли технической статистики, какъ напр., составленіе годичныхъ графиковъ характерныхъ горизонтовъ воды въ рѣкахъ и регистрація измѣненій профиля дна рѣкъ подъ мостами, за недостаточностью штата, не ведутся вовсе; равнымъ образомъ, нѣкоторыя весьма назрѣвшія дѣла, какъ напр., изготовленіе чертежей и техническихъ описаній инвентаря и матеріаловъ, расходуемыхъ на работы по сл. пути, изданіе альбомовъ стрѣлочныхъ частей, инструкціи по производству путевыхъ работъ, по этой же причинѣ не могутъ быть исполнены съ соотвѣтствующей важности дѣла быстротой, такъ какъ занятіе ими—возможно при существующихъ условіяхъ лишь урывками.

Изъ приведеннаго перечня усматривается также, что въ штатѣ техн. отд. отсутствуетъ должность архитектора, имѣющаяся на всѣхъ другихъ дорогахъ и замѣщаемая на Забайкальской ж. д. временнымъ инженеромъ за счетъ новыхъ работъ, между тѣмъ какъ преобладающее число разрабатываемыхъ имъ проектовъ относится по характеру своему къ эксплоатаціон. работамъ. Кромѣ того, въ его распоряженіе требуется добавить еще одного техника, такъ какъ съ имѣющимся однимъ техникомъ и однимъ чертежникомъ успѣшное веденіе дѣла и, вообще, упорядоченіе его—невозможно.

Одного техника необходимо добавить въ распоряженіе старшаго инженера для упорядоченія дѣлъ по водоснабженію станцій, такъ какъ вести дѣло единолично одновременно съ исполненіемъ большого числа другихъ обязанностей—также невозможно.

Наконецъ, весьма назрѣвшимъ является вопросъ объ организаціи стола технической провѣрки документовъ, по причинѣ отсутствія котораго въ настоящее время не производится ни провѣрки, вообще, правильности веденія расходныхъ документовъ, въ техническомъ отношеніи, ни въ частности, списыванія израсходованныхъ на работы матеріаловъ, что ведетъ въ связи съ послѣдующей ревизіей расходныхъ документовъ къ весьма обременительной перепискѣ какъ съ участками, такъ и съ контролемъ.

По вышеизложеннымъ мотивамъ ежегодно испрашивается въ смѣтномъ порядкѣ слѣдующій дополнительный штатъ по техн. отдѣлу:

Должность.	Число лицъ.	Перечисленіе исполняемыхъ работъ.
Архитекторъ	1	Составленіе проековъ гражданскихъ построекъ и разработка вопросовъ, связанныхъ съ ихъ возведеніемъ и существованіемъ.
Техникъ	2	Одинъ въ распоряженіи архитектора для тѣхъ работъ, что и третій техникъ имѣющагося штата (см. „техники“). Второй—въ распоряженіе старшаго инженера для изготовленія несложныхъ проектовъ по передѣлкѣ и улучшенію водоснабженій, исполненія переписки, связанной съ вопросомъ по водоснабженію станцій, для составленія соотвѣтсвенныхъ смѣтъ и провѣрки по исполнительнымъ чертежамъ количества представляемыхъ къ оплатѣ работъ.
Конторщики (счетоводы)	4	Для провѣрки расходныхъ документовъ въ техническомъ отношеніи—по одному на каждые 4 участка (всѣхъ участковъ—16).

По вопросу 80

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

нач. сл. пути докладываетъ, что организація счетоводства и отчетности дорожныхъ мастеровъ и начальниковъ уч. пути зависитъ очень сильно отъ общей системы отчетности, принятой на дорогѣ и, въ частности, установленной для сл. пути.

Безъ преобразованія всей системы невозможно ввести значительныхъ измѣненій и въ отчетности дорожныхъ мастеровъ и начальниковъ уч. Общую же систему приходится признать весьма сложной и тяжеловѣсной и едва ли особенно удачной. Система эта слагалась не столько примѣнительно къ особенностямъ работы сл. пути, сколько считалась съ требованіями устарѣвшихъ положеній: урочнаго положенія, положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, кассовыхъ правилъ, счетныхъ уставовъ и, наконецъ, новаго положенія о главной бухгалтеріи, разработаннаго безъ участія представителей службъ, исключительно въ интересахъ главныхъ бухгалтерій. Но и безъ коренной ломки всей системы отчетность участковыхъ конторъ на Забайкальской ж. д. возможно упростить и сократить, такъ какъ въ настоящее время она по своей сложности превосходитъ формы отчетности, установленныя на большинствѣ казенныхъ дорогъ.

Особенно сложны и обременительны формы отчетности по матеріаламъ и по расходу рабочей силы.

Упрощенія и сокращенія въ отчетности возможны только при

готовности мѣстнаго контроля пойти въ этомъ отношеніи навстрѣчу назрѣвшей потребности.

Что касается отчетности дорожныхъ мастеровъ, то ее возможно только упростить, но не сократить. Напротивъ, желательно, быть можетъ, даже нѣсколько увеличить размѣры этой отчетности, что въ настоящее время представляется невозможнымъ, такъ какъ дорожные мастера на Забайкальской ж. д., несмотря на большое количество письменныхъ работъ, лишены права держать легальныхъ писарей-табельщиковъ.

На нѣкоторыхъ дорогахъ казенной сѣти содержаніе писарей при дорожныхъ мастерахъ разрѣшено и представляется необходимымъ распространить это рѣшеніе на Забайкальскую ж. д. тѣмъ болѣе, что дорожные мастера и теперь вынуждены пользоваться услугами нелегальныхъ писарей и тѣмъ давать пищу многочисленнымъ доносамъ.

По вопросу 81

81. Организація техническаго надзора по новымъ работамъ: въ какихъ предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

нач. сл. пути сообщаетъ, что техническій надзоръ по новымъ работамъ, производимымъ, какъ по вѣдомостямъ дополнительныхъ работъ и поставокъ по усиленію и улучшенію дороги, такъ и по чрезвычайнымъ смѣтамъ, поручается на Забайкальской ж. д. начальникамъ уч. пути и ихъ помощникамъ при содѣйствіи младшихъ линейныхъ агентовъ по надзору за путемъ и сооруженіями.

При болѣе значительныхъ размѣрахъ работъ въ помощь младшимъ эксплоатаціоннымъ агентамъ техническаго надзора назначаются временные десятники и табельщики, содержаніе которыхъ относится на стоимость работъ.

Исключеніе изъ указаннаго правила составляютъ работы по постройкѣ 2-го пути на участкахъ Иркутскъ-Байкалъ и Танхой-Карымская.

Для производства этихъ работъ создана отдѣльная организація подъ наименованіемъ „Главной Строительной Конторы“ обособленная отъ сл. пути съ самостоятельнымъ завѣдывающимъ работами во главѣ, которому присвоены права пом. нач. сл. пути по постройкѣ второго пути.

На линіи организованы въ предѣлахъ каждаго уч. сл. пути отдѣльные отъ нихъ строительные участки со своими строительными конторами и производителями работъ, подчиненными нач. уч. пути на правахъ помощниковъ ихъ по постройкѣ второго пути.

Такимъ образомъ, упр. сл. пути и упр. постройки второго пути являются обособленными и самостоятельными организаціями, имѣя взаимную связь лишь въ лицѣ нач. сл. пути и начальниковъ уч.

Д. По службѣ тяги.

По вопросу 82

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

представитель сл. тяги сообщаетъ, что премированіе топлива для паровозовъ на Забайкальской ж. д. производится, съ 1 окт. 1901 г. и до 1 янв. 1909 г. дѣйствовало положеніе о преміяхъ, утвержденное Ком. У. Ж. Д. по журналу отъ 17 авг. 1902 г. за № 2872, а съ 1 янв. 1909 г., согласно предложеннымъ У. Ж. Д. циркуляромъ отъ 16 окт. 1908 г. за №№ 25849/161 8052/980, общимъ основаніямъ для премированія результатовъ эксплоатаціи по службѣ подвижного состава и тяги, введено новое временное положеніе о преміяхъ за сбереженіе топлива на паровозахъ.

Отопленіе паровозовъ на Забайкальской ж. д. производится углями различныхъ копей, а именно: участокъ Иннокентьевская-Слюдянка-Мысовая (312 вер.) отапливается углемъ Черемховскихъ копей, расположенныхъ въ предѣлахъ Сибирской дороги, близъ станціи Черемхово; участокъ Мысовая-Верхнеудинскъ-Петровскій заводъ-Могзонъ (541 вер.) углемъ Тарбагатайскихъ копей, расположенныхъ по Забайкальской ж. д. (раз. № 37 на 631 верстѣ); участокъ Могзонъ-Чита-Карымская-Адріановка (246 вер.) отапливается углемъ Черновскаго раіона (на 957 вер. Забайк. дороги) копей Читинскаго т-ва и Калачевскаго; участокъ Адріановка-Борзя (213 верстъ),—углемъ Черновскаго раіона (на 957 верстѣ дороги) т-ва Замятина; участокъ Борзя-Манчжурія—углемъ Чжалайнорскихъ копей Восточно-Китайской ж. д. въ смѣси съ дровами. Отопленіе этимъ углемъ производится лишь въ текущемъ году и не премируется въ виду отсутствія опытныхъ данныхъ о расходѣ этого угля за разные періоды года: до 1911 г. отопленіе товарныхъ паровозовъ участка Борзя-Манчжурія производилось углемъ Харанорскихъ копей, расположенныхъ на этомъ участкѣ, но, вслѣдствіе плохого качества и значительнаго расхода, уголь этотъ совѣтомъ дороги признанъ непригоднымъ. Паровозы участка Карымская-Срѣтенскъ съ вѣтвью Нерчинскъ-городъ отапливались углемъ Холбонскихъ копей (близъ разъѣзда Холбонъ, на 141 верстѣ отъ Кит. раз.), но вслѣдствіе финансовой несостоятельности владѣльца копей, добыча этого угля прекращена и въ настоящее время отопленіе производится временно углемъ Черновскаго раіона, копей т-ва Замятина, но въ послѣднее время для этого участка началась поставка угля вновь открытыхъ Арбагарскихъ копей г. Стрѣкаловскаго, находящихся также вблизи разъѣзда Холбонъ.

Всѣ означенные угли по качеству своему различны одинъ отъ другого.

Нормы соотвѣтствующаго рода топлива опредѣляются на 1000 верстъ пробѣга паровоза даннаго типа и 1000 вагоно-верстъ груженаго вагона, въ зависимости отъ времени года и скорости хода поѣзда, отдѣльно въ пассажирскихъ поѣздахъ и поѣздахъ товарныхъ и хозяйственныхъ, пригородныхъ и ученическихъ, а также и для подталкивающихъ паровозовъ при слѣдованіи на горныхъ перевалахъ (прик. № 5 отъ 10 января 1911 г.). (См. приложеніе).

Расходъ топлива при неисправномъ слѣдованіи поѣзда, вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій погоды или задержекъ на станціяхъ, положеніемъ о преміи не предусматривается.

На основаніи дѣйствующаго положенія (§ 9), распредѣленіе преміи производится слѣдующимъ порядкомъ:

За отчисленіемъ стоимости расходовъ по учету премій,— изъ образовавшагося противъ нормъ сбереженія обращается:

50% на премію, каковая распредѣляется такъ:

а) паровознымъ бригадамъ	78%
б) старшимъ и прочимъ линейнымъ агентамъ сл. тяги, причастнымъ къ дѣлу хозяйственнаго расходованія топлива	13%
Кромѣ того, положеніемъ о преміяхъ была предусмотрѣна выдача премій:	
в) старшимъ агентамъ упр. службы, счетоводства и статистики, а именно: нач. сл., его пом., старш. ревизору (завѣдывающему паровознымъ отд.), завѣдывающему статистикой, его пом. (старшему счетоводу)	4%
и д) дежурнымъ кочегарамъ депо	5%

но таковая ком. Управленія ж. д. отклонена и въ настоящее время внесенъ докладъ о распредѣленіи означенныхъ 9% между лицами паровозныхъ бригадъ (п. а.).

Далѣе, представитель сл. тяги знакомитъ собраніе съ временнымъ положеніемъ о преміяхъ по сл. подвижного состава и тяги Забайкальской ж. д. (журн. Ком. У. ж. д. 17 янв. 1911 г. № 174).

Положеніемъ опредѣляются слѣдующія премированія:

1. За сбереженіе топлива на паровозахъ;
2. За сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ для паровозовъ и тендеровъ;
3. За сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ для вагоновъ.

I. Премія за сбереженія топлива на паровозахъ.

1. Нормы расхода соотвѣтствующаго рода топлива въ предѣлахъ смѣтныхъ ассигнованій устанавливаются нач. дороги и опредѣляются на 1.000 верстъ пробѣга паровозовъ и 1000 вагоно-верстъ груженыхъ вагоновъ:

2. При расчетѣ преміи за сбереженіе топлива въ поѣздахъ принимаются:

а) одинъ груженый крытый вагонъ тов. съ грузоподъемностью отъ 300 до 750 пуд.	за 1	единицу
б) такой же вагонъ съ нагрузкой отъ 750 до 900	„ $1^1/_5$	„
в) одинъ порожній крытый тов. вагонъ или съ нагрузкой менѣе 300 пуд.	„ $^2/_3$	„
г) одинъ груженый желѣзный Арбелевскій вагонъ	„ $4^2/_3$	„
д) такой же порожній вагонъ	„ $2^1/_3$	„
е) вагоны двухосевые: пассажирскіе 4 класса, почтовые арестантскіе и багажные, безъ различія нагрузки ихъ, принимаются каждый.	„ 1	„
ж) вагоны пас. трехосевые	„ $1^1/_2$	„
з) вагоны пас. всѣхъ классовъ и служебные четырехосевые, а также почтовые, арестантскіе и багажные четырехосевые	за 2	единицы
и) такіе же вагоны Восточно-Китайской ж. д. блиндированные	„ $2^1/_2$	„
к) платформы, полувагоны и цистерны приравниваются къ товарнымъ крытымъ вагонамъ.		
л) служебные вагоны двухосевые и крытые тов. вагоны (теплушки), приспособленные для перевозки людей, порожніе или съ людьми .	„ $^2/_3$	„
м) служебные вагоны трехосевые	„ 1	„
н) паровозъ въ холодномъ состояніи 6 кол. . . .	„ 3	„
о) тендеръ	„ 2	„
п) паровозъ 8 колесный въ холодномъ состояніи	„ 5	„
р) тендеръ	„ 2	„
с) паровозъ 10-ти-колесный	„ 7	„
т) тендеръ	„ 2	„

3. Пробѣгъ паровозовъ на маневрахъ учитывается по числу часовъ работы, считая часъ работы за 5 вер. пробѣга, при чемъ никакого начисленія вагоно-верстъ не производится.

За маневры, производимые поѣздными паровозами проходящихъ поѣздовъ въ теченіе времени стоянокъ ихъ на промежуточныхъ станціяхъ, начисляется къ пробѣгу соотвѣтствующій %, а именно:

а) для пас. поѣздовъ 3%
б) для тов. и пр. поѣздовъ 5%

4. Время нахожденія паровоза на дежурствѣ (въ резервѣ) или стоянка внѣ депо подъ парами,—въ послѣднемъ случаѣ только въ зимніе и переходные мѣсяцы—зачитывается одинъ часъ за версту пробѣга.

5. При слѣдованіи поѣзда двойной тягою, вслѣдствіе увеличеннаго противъ нормы состава, каждому изъ паровозовъ топливо расчитывается для половины состава. Такое же раздѣленіе топлива примѣняется и въ случаяхъ, когда прицѣпка второго паровоза вызвана неблагопріятными условіями погоды. Правило это не примѣняется, когда второй паровозъ прицѣпленъ къ поѣзду для слѣдованія по назначенію, въ этомъ случаѣ топливо для него разсчитывается только для одиночнаго паровоза.

6. При слѣдованіи поѣздовъ на горныхъ перевалахъ съ подталкивающимъ паровозомъ топливо разсчитывается на полный составъ поѣзда, какъ ведущему паровозу (во главѣ поѣзда), такъ и подталкивающему. При обратномъ же слѣдованіи подталкивающаго паровоза безъ поѣзда, топливо разсчитывается по нормѣ для одиночнаго паровоза.

7. Въ случаяхъ прицѣпки къ поѣзду вспомогательнаго паровоза по причинѣ порчи поѣзднаго, топливо на составъ поѣзда засчитывается вспомогательному паровозу, а поѣздному, если онъ можетъ самостоятельно двигаться, разсчитывается топливо какъ для одиночнаго паровоза, въ противномъ случаѣ, топливо, потребное для передвиженія поврежденнаго паровоза, засчитывается вспомогательному паровозу по расчету, какъ за холодный паровозъ.

8. Расчетъ топлива для рабочихъ и балластныхъ поѣздовъ производится по дѣйствительному ихъ пробѣгу. Если дѣйствительный пробѣгъ за суточную работу паровоза въ рабочемъ поѣздѣ менѣе 6 верстъ въ часъ, то время, проведенное паровозомъ подъ нагрузкой, выгрузкой и передвиженіемъ поѣздовъ при разгрузкѣ въ пути и на станціяхъ считается 1 часъ за 6 верстъ пробѣга, который и причисляется къ дѣйствительному пробѣгу въ поѣздѣ.

9. За отчисленіемъ стоимости расходовъ по учету премій въ суммѣ 4020 руб. въ годъ, образовавшееся противъ установленныхъ нормъ сбереженіе обращается:

а) 50% на премію,
б) 20% на приходъ резервнаго фонда,
в) 30% на прибыль по операціи, каковая остается въ кредитахъ смѣты дороги.

10. Изъ отчисленныхъ въ премію 50% сбереженія назначается на вознагражденіе:

а) паровозныхъ бригадъ 78% по расчету при обслуживаніи паровозовъ 3 лицами:

машинисту	45%
помощнику маш.	22%
кочегару	11%

При обслуживаніи паровозовъ 2 лицами:

машинисту	52%
помощнику маш.	26%

б) старшихъ и прочихъ линейныхъ агентовъ сл. тяги, причастныхъ къ дѣлу хозяйственнаго расходованія топлива для отопленія паровозовъ и сбереженія послѣдняго, 18%.

Право участія въ полученіи этой преміи имѣютъ слѣдующія лица:

Нач. уч. тяги	3½%
Помощники его	4 %
Нач. оборотнаго депо	1½%
Пом. нач. оборотнаго депо	1 %
Участковый ревизоръ	1½%
Монтеръ депо	1½%
Кочегары основныхъ и оборотныхъ депо (одному кочегару не болѣе 1%)	5 %

и в) старшихъ агентовъ упр. службы, счетоводства и отдѣла статистики, а именно: нач. сл., пом. его, нач. техн. отд., старшаго ревизора (завѣдывающаго паровознымъ отд.), завѣдывающаго отдѣломъ статистики, его помощника (старшаго счетовода) и бухгалтера сл. тяги и его помощника старшаго счетовода) 4%. Распредѣленіе преміи старшимъ агентамъ утверждается нач. дороги *).

II. Резервный фондъ образуютъ:

а) отчисленіе изъ сбереженій по премированію топлива (§ 9, п. 2).

*) Премія по п. в. У. ж. д. не утверждена, въ настоящее время возбуждается новое ходатайство.

б) Преміи, не востребованныя въ теченіе закономъ установленныхъ сроковъ или составляющія выморочное имущество.

в) Удержаніе изъ премій (§ 19).

Означенный фондъ служитъ:

1. Для позаимствованія на выдачу премій съ обязательствомъ возмѣщенія таковыхъ фонду при открытіи соотвѣтствующихъ кредитовъ.

2. На урегулированіе расчетовъ по уплатѣ премій, когда происшедшіе недочеты не могутъ быть пополнены за счетъ виновныхъ.

3. На выдачу наградъ служащимъ, не принимающимъ непосредственнаго участія въ премированіи, но оказавшимъ услуги въ работѣ, связанной съ означенной операціей.

4. На улучшеніе быта служащихъ.

Всѣ выдачи изъ резервнаго фонда дѣлаются не иначе, какъ на основаніи рѣшеній сов. упр. дороги и при томъ въ размѣрѣ не болѣе 50% отъ наличности этого фонда, при чемъ на награды по п. 3 настоящаго параграфа можетъ быть выдано не болѣе 5% отъ суммы, отчисленной по п. а, § 9 на преміи.

12. Уплата преміи за топливо относится на кредитъ по отопленію паровозовъ, оч. № 247.

13. Расходъ по учету премій (§ 9) также относится на кредитъ смѣты дороги оч. № 247.

14. Для учета расхода топлива на паровозы и преміи служатъ квитанціи паровозныхъ машинистовъ на отпущенное имъ въ теченіе даннаго мѣсяца количества топлива, маршруты машинистовъ за службу въ поѣздахъ, на маневрахъ и т. п., засвидѣтельствованные соотвѣтствующими нач. депо и удостовѣреніями (сер. сл. дв. № 86) нач. станцій о составѣ поѣздовъ.

15. Свѣдѣнія, указанныя въ § 14, вносятся въ журналы пробѣга паровозовъ (сер. П. С. Т. № 135) и своды расхода топлива (сер. П. С. Т. № 171), которые и служатъ для учета результатовъ премированія.

16. Уплата преміи за сбереженіе топлива паровознымъ бригадамъ производится ежемѣсячно, одновременно съ уплатой поверстныхъ денегъ. Списки на выдачу премій объявляются на участкахъ тяги заблаговременно до уплаты преміи.

17. Уплата преміи прочимъ агентамъ производится по четвертямъ года.

18. За перерасходъ топлива противъ установленныхъ нормъ съ паровозныхъ бригадъ и прочихъ лицъ, получающихъ преміи, производится удержанія тѣмъ же порядкомъ, и въ томъ же размѣрѣ, изъ причитающихся имъ премій за послѣднее время.

19. Съ лицъ, допустившихъ сбереженіе топлива путемъ неправильностей при наборѣ такового, неправильной выдачи кви-

танцій и надлежащихъ указаній составовъ поѣздовъ поѣздовъ и т. п. нарушеній противъ премированія, производятся удержанія полностью причитающихся имъ премій, или части таковыхъ, въ зависимости отъ серьезности нарушнеія правилъ.

20. Сложеніе удержаній изъ премій допускается:

а) когда будетъ выяснено, что перерасходъ топлива противъ нормъ произошелъ отъ обстоятельствъ, не зависящихъ отъ участника въ преміи;

б) когда будутъ выяснены уважительныя причины, оправдывающія отступленіе отъ правилъ, сдѣланное участникомъ въ премированіи.

Вопросы эти рѣшаются совѣтомъ упр. дороги.

II. Преміи за сбереженіе смазки паровозовъ и тендеровъ.

21. Нормы расхода смазочныхъ матеріаловъ для паровозовъ и тендеровъ, въ предѣлахъ смѣтныхъ ассигнованій, устанавливаются нач. дороги и опредѣляются на 100 верстъ пробѣга паровоза каждаго типа.

22. Премія за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ устанавливается для паровозныхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ.

23. За отчисленіемъ стоимости расходовъ по учету премій въ суммѣ 1560 руб. образовавшееся противъ установленныхъ нормъ сбереженіе обращается:

а) 50% на преміи,

б) 20% на приходъ резервнаго фонда,

в) 30% на прибыль по операціи, каковая остается въ кредитахъ смѣты дороги.

24. Изъ отчисленныхъ въ премію 50% сбереженія назначаются въ вознагражденіе:

машинисту 25%
пом. машиниста 25%

25. Въ отношеніе резервнаго фонда примѣняются правила указанныя въ § 11 премированія топлива.

26. За перерасходъ смазочныхъ матеріаловъ противъ установленныхъ нормъ производятся удержанія съ означенныхъ выше лицъ въ томъ же размѣрѣ. Вычеты эти производятся изъ тѣхъ же

премій, а при отсутствіи таковыхъ или недостаточности ихъ, изъ преміи за сбереженіе топлива.

27. Съ лицъ, допустившихъ сбереженіе смазки путемъ неправильностей при полученіи матеріаловъ, неправильной выдачѣ квитанцій и т. п. нарушеній правилъ премированія, производятся удержанія полностью причитающейся имъ преміи или части таковой, въ зависимости отъ серьезности нарушенія правилъ.

28. Расходъ по выдачѣ премій относится на соотвѣтствующій кредитъ смѣты дороги оч. № 250.

29. Расходъ по учету преміи относится на тотъ же кредитъ смѣты дороги оч. № 250 (§ 23).

30. Для учета преміи по смазкѣ паровозовъ служатъ установленныя: квитанціи на смазочные матеріалы, выдаваемые машинистами, журналы пробѣга паровозовъ (сер. П. С. Т. № 135).

31. Свѣдѣнія, указанныя въ § 29, вносятся въ своды расхода матеріаловъ (сер. П. С. Т. № 126), каковые своды и служатъ для учета результатовъ премированія.

32. Уплата премій производится по четвертямъ года, а именно: за первую четверть—въ іюлѣ мѣсяцѣ, за вторую—въ октябрѣ и т. д.

33. Списки подлежащихъ выдачѣ премій объявляются въ конторахъ участковъ тяги заблаговременно до уплаты преміи.

34. Сложеніе удержаній изъ премій производится, согласно § 20 положенія о преміяхъ по отопленію паровозовъ.

III. Премія за сбереженіе смазки вагоновъ.

35. Нормы смазочныхъ матеріаловъ для вагоновъ устанавливаются нач. дороги въ предѣлахъ смѣтныхъ ассигнованій и опредѣляются на 10.000 вагоно-осе-верстъ.

36. Премированію подлежитъ смазка вагоновъ, производимая поѣздными смазчиками при движеніи поѣздовъ и станціонными осмотрщиками при заправкѣ составовъ поѣздовъ на станціяхъ отправленія, при чемъ премируются всѣ матеріалы, употребляемые при смазкѣ вагоновъ.

37. Въ преміи на смазку вагоновъ участвуютъ поѣздные смазчики и станціонные осмотрщики вагоновъ.

38. За отчисленіемъ стоимости расхода по учету премій въ суммѣ 840 руб., образовавшееся противъ установленныхъ нормъ сбереженіе обращается:

а) 50% на преміи,

б) 20% на приходъ резервнаго фонда,

в) 30% на прибыль по операціи, каковая остается въ кредитахъ смѣты дороги.

39. Изъ отчисленныхъ въ премію 50% сбереженія назначаются:

40. Сумма сбереженія, падающая на долю поѣздныхъ смазчиковъ, распредѣляется между всѣми смазчиками даннаго участка пропорціонально числу сдѣланныхъ ими вагонныхъ осеверстъ, а сбереженіе на долю осмотрщиковъ вагоновъ распредѣляется между ними поровну, въ зависимости отъ времени нахожденія на службѣ за періодъ назначенія преміи.

41. Въ отношеніи резервнаго фонда примѣняются правила, указанныя въ § 11 премированія топлива.

42. За перерасходъ смазочныхъ матеріаловъ производятся вычеты съ означенныхъ выше лицъ, изъ причитающихся имъ премій, въ томъ же размѣрѣ.

Независимо отъ сего, виновные въ чрезмѣрномъ расходованіи вагонной смазки, кромѣ установленныхъ вычетовъ, подвергаются и административнымъ взысканіямъ, а за случаи сбереженія смазки путемъ допущенныхъ неправильностей при полученіи матеріаловъ, неправильной выдачи квитанцій, и т. п. нарушеній правилъ премированія, съ виновныхъ лицъ производится удержаніе всей причитающейся имъ преміи или части таковой, въ зависимости отъ серьезности нарушенія правилъ.

43. Расходъ по выдачѣ преміи относится на соотвѣтствующій кредитъ смѣты дороги, очер. № 276.

44. Расходъ по учету премій относится на тотъ же кредитъ смѣты дороги, очер. № 276 (§ 38).

45. Для учета преміи по смазкѣ вагоновъ служатъ установленія квитанціи на смазочные матеріалы, выдаваемыя смазчиками и осмотрщиками вагоновъ въ полученіи ими смазки и ежемѣсячные своды вагоно-осе-верстъ по участкамъ.

46. Свѣдѣнія, указанныя въ § 45, вносятся въ своды расхода матеріаловъ (сер. П. С. Т. № 127), каковые и служатъ для учета результатовъ премированія.

47. Уплата премій производится по четвертямъ года, а именно: за первую четверть—въ іюлѣ, за вторую—въ октябрѣ и т. д.

48. Списки подлежащихъ выдачѣ премій объявляются въ конторахъ уч. тяги заблаговременно.

49. Сложеніе удержаній изъ премій производится, согласно § 20 положенія о преміяхъ по отопленію паровозовъ.

О нормахъ топлива для различныхъ углей—см. приложеніе:

СВѢДѢНІЯ

о расходѣ топлива и результатахъ премированія за 1908—1910 г.г.

Годы.	Пробѣгъ паровозо-верстъ.	Смѣтн. измѣрит. на 100 паров.-верстъ.	Дѣйствительный расходъ топлива.		Сбережено.		Въ % отношен. отъ общаго расхода.	Перерасходовано.		Въ % отношен. отъ общаго расхода.	Выдано въ премію.		Въ % отношен. отъ общаго расхода.	ПРИМѢЧАНІЯ.
			Р.	К.	Р.	К.		Р.	К.		Р.	К.		
1	2	3	4		5		6	7		8	9		10	
1908..	10.562.761	25,38	1.913.230	40	767.598	60	40,10	—	—	—	71.459	58	3,74	Незначительность выданной преміи объясняется низкими нормами отопленія паровозовъ.
1909..	8.998.310	21,95	1.749.705	26	193.029	74	11,00	—	—	—	120.002	03	6,86	Незначительность сбереженія объясняется большимъ расходомъ угля Харанорскихъ копей, превышающимъ нормы. Уголь признанъ нежелательнымъ и поставка его прекращена.
1910..	9.122.661	19,18	1.615.791	10	133.934	90	8,2	—	—	—	72.399	52	4,48	

По вопросу 83

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

сообщается, что премія за пробѣгъ паровозовъ между капитальными ремонтами на Забайкальской ж. д. не установлена.

По вопросу 84

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

докладывается, что наименьшая толщина шинъ, допускаемыхъ къ службѣ подъ подвижнымъ составомъ, не превосходитъ нормъ, указанныхъ въ постановленіи Управляющаго М. П. С. отъ 13-го марта 1892 г. № 3425 пун. Б и праказа по Министерству отъ 11 октября 1907 г. № 128, а именно:

1. Шины вагонныхъ колесъ: наименьшая толщина шинъ по кругу катанія не должна быть меньше: а) послѣ обточки: 1) для колесныхъ шинъ пассажирскихъ, почтовыхъ, багажныхъ и спеціальныхъ, обращающихся въ пас. поѣздахъ, тов. вагоновъ— 30 м.м. и 2) для шинъ тов. вагоновъ—25 м.м.

б) При періодическомъ осмотрѣ вагона и при всякой выкаткѣ изъ-подъ него колеснаго ската (или полуската): 1) для колесныхъ шинъ пасс., почт., баг. и спеціальныхъ, обращающихся въ пасс. поѣздахъ, тов. вагоновъ (за вычетомъ мѣстныхъ выбоинъ и выкатовъ по кругу катанія)—27 м.м., и 2) для колесныхъ шинъ тов. вагоновъ (за вычетомъ мѣстныхъ выбоинъ и выкатовъ по кругу катанія) — 22 м.м. (см. постановленіе отъ 13/III—92 № 3425 пун. Б).

II. Шины паровозныя и тендерныя: не допускаются колесныя шины, толщина коихъ по кругу катанія, за вычетомъ мѣстныхъ выбоинъ или выкатовъ, менѣе нижеуказанныхъ размѣровъ:

а) для шинъ паровозныхъ:
1 при болтовомъ скрѣпленіи . . . . 35 м. м.
2 „ непрерывномъ . . . . . 30 м. м.
б) для шинъ тендерныхъ колесъ:
1 при болтовомъ скрѣпленіи . . . 30 м. м.
2 „ непрерывномъ „ . . . 25 м. м.

Указанныя нормы относятся къ зимнему періоду времени года, который для Забайкальской ж. д., въ виду суровыхъ клима-

тическихъ условій, установленъ съ 1 окт. по 1 мая; для лѣтняго періода предѣльная толщина какъ паровозныхъ, такъ и тендерныхъ шинъ, можетъ быть меньше указанныхъ на 5 м.м. (см. приказъ по Мин. отъ 11/X—907 г. № 128).

По вопросу 85

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

выясняется, что премированіе смазочныхъ матеріаловъ для паровозовъ и вагоновъ на Забайкальской ж. д. производится съ 1 сент. 1907 г., а съ 1 янв. 1909 г. установлены, согласно Общимъ основаніямъ для премированія результатовъ эксплоатаціи по службѣ подвижного состава и тяги, предположенныхъ Управленіемъ ж. д. циркуляромъ отъ 16 окт. 1908 г. за № 25849/161 8052/980, нижеслѣдующіе виды премированія:

1) нормы и преміи за сбереженіе смазки для паровозовъ и тендеровъ.

Нормы расхода смазочныхъ матеріаловъ для паровозовъ и тендеровъ опредѣляются на 100 верстъ пробѣга паровоза каждаго типа;—преміи за сбереженіе матеріаловъ уплачиваются машинистамъ и помощникамъ ихъ въ размѣрѣ 50% стоимости сбереженныхъ матеріаловъ, поровну машинистамъ и помощникамъ.

2) Нормы и преміи за сбереженіе смазки для вагоновъ.

Нормы расхода смазочныхъ матеріаловъ для вагоновъ опредѣляются на 10.000 пройденныхъ вагоно-осе-верстъ, въ преміи участвуютъ смазчики вагоновъ, сопровождающіе поѣзда и станціонные осмотрщики вагоновъ, находящіеся въ пунктахъ депо,—въ премію отчисляется 50% отъ суммы сбереженія, изъ каковыхъ поѣзднымъ смазчикамъ выдается 75% и станціоннымъ осмотрщикамъ 25%.

По вопросу 86

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

сообщается, что кромѣ перечисленныхъ въ п.п. 82—85 по сл. тяги Забайкальской ж. д. установлены еще слѣдующіе виды премій:

1) Премія за сбереженіе расходовъ по освѣщенію вагоновъ. Премія за сбереженіе расходовъ по освѣщенію вагоновъ свѣчами введена въ дѣйствіе съ 1 янв. 1911 г.

Результаты примѣненія положенія о преміи по освѣщенію вагоновъ за первые три мѣсяца 1911 г. приведены въ прилагаемой при семъ справкѣ, изъ которой усматривается, что сбереженіе свѣчей выразилось количествомъ 64 пуда $1^1/_8$ фунта на сумму

СПРАВКА

о расходахъ смазочныхъ матеріаловъ для паровозовъ и вагоновъ и результатахъ премированія за 1908—1910 г.г.

Годы.	Пробѣгъ паровозо-верстъ.	Смѣтный измѣритель на 100 паровозо-верстъ.	Расходъ смазочныхъ матеріаловъ.		Сбережено.		Въ % отношеніи отъ общаго расхода.	Перерасходовано.		Въ % отношеніи отъ общаго расхода.	Примѣчаніе.
			Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.		Руб.	Коп.		
					а) Смазка паровозовъ.						
1908 . .	10.562.761	0,70	75.387	29	—	—	—	1.448	29	1,92	Перерасходъ объясняется недостаточностью смѣтнаго ассигнованія, хотя и было частичное сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ на нѣкоторыхъ участкахъ. На 1909 г. смѣтный измѣритель повышенъ.
1909 . .	8.998.310	0,90	60.985	41	19.999	59	32,79	—	—	—	
1910 . .	9.122.661	0,78	52.501	86	18.655	14	35,53	—	—	—	

Годы.	Пробѣгъ вагонныхъ осе-верстъ.	Смѣтный измѣритель на 10.000 осе-верстъ.	Расходъ смазочныхъ матеріаловъ.		Сбережено.		Въ % отношеніи отъ общаго расхода.	Перерасходовано.		Въ % отношеніи отъ общаго расхода.	Примѣчаніе.
			Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.		
					б) Смазка вагоновъ.						
1908 . .	326.279.268	0,80	34.628	77	—	—	—	8.526	27	24,62	Перерасходъ объясняется недостаточностью смѣтнаго ассигнованія въ виду повышенія цѣнъ на смазочные матеріалы.
1909 . .	283.918.429	1,00	27.730	39	1.801	61	6,59	—	—	—	
1910 . .	312.941.881	1,00	26.424	83	6.528	65	24,71	—	—	—	

794 руб. 05 коп. и перерасходъ количествомъ 14 пуд. 20 ф. на сумму 179 р. 81 коп. Вся сумма перерасхода удержана съ виновныхъ агентовъ, а изъ сбереженнаго количества премія уплачена только за 59 пудовъ 29 $^{3}/_{8}$ ф., такъ какъ остальное количество сбереженныхъ свѣчей получилось на воинскихъ и переселенческихъ поѣздахъ, выдача преміи за освѣщеніе которыхъ положеніемъ непредусмотрѣна.

Расчетъ преміи.

Въ пользу казны 10%	р.	90,89
Отчисленіе на содержаніе конторщика. 840 руб. въ годъ	„	198,67
Изъ оставшейся суммы 80% на выдачу преміи:		
а) Поѣзднымъ осмотрщикамъ 40%	„	51,60
б) „ чистильщикамъ 60%	„	141,43
в) Проводникамъ служ. ваг. 100 %	„	300,36
Остальные 20% на выдачу вознагражденія служащимъ, коимъ поручено производство операціи по храненію, приходу и расходу свѣчей, а также веденіе отчетности по симъ операціямъ	„	123,17
Итого	р.	906,12

Стоимость сбереженныхъ свѣчей по освѣщенію воинскихъ поѣздовъ, премія за которыя положеніемъ не предусмотрѣна	„	53,41
Всего	р.	959,5

Перерасходъ свѣчей въ суммѣ	„	179,81
удержанъ:		
изъ жалованія	„	128,17
„ преміи	„	51,64
	р.	179,81

Высказаться о выгодности или невыгодности примѣненія указанной преміи пока не представляется возможнымъ за краткостью времени примѣненія ея, но тѣмъ не менѣе упр. сл. тяги полагаетъ, что введеніе преміи отразится на пониженіи расходовъ по освѣщенію вагоновъ.

ГОДЪ.	Пробѣгъ осей пассажирск. вагоновъ за январь—мартъ.	Смѣтный измѣритель.	Расходъ свѣчей.				Сбережено свѣчей.			
			Здѣсь.		Сумма.		Здѣсь.		Сумма.	
			П.	Ф.	Р.	К.	П.	Ф.	Р.	К.
1911 г. Январь—Февраль ...	24.197.853	8,81	962	161/8	11.933	98	64	011/8	794	05

Сбережено и сдано огарковъ и оплывовъ стеарина.				Всего сбережено на сумму.		Въ %%	Перерасходъ свѣчей.			
Здѣсь.		Сумма.					Вѣсъ.		Сумма.	
П.	Ф.	Р.	К.	Р.	К.		П.	Ф.	Р.	К.
34	19	165	48	959	53	8,00	14	20	179	81

2. Премія за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ.

На Забайкальской ж. д. установлена премія за открытіе поврежденій въ вагонахъ,—съ 1 февр. 1903 г. на основаніи журн. Ком. Упр. ж. д. отъ 4 дек. 1902 г. за № 4059.

Размѣры преміи таковы:

Наименованіе поврежденій.	Въ товарныхъ поѣздахъ.	Въ пассажирскихъ поѣздахъ.
За надломанную ось	3 р.	5 р.
„ ослабшее колесо на оси	2 „	3 „
„ ослабшую шину на колесѣ, лопнувшую и треснувшую шину	1 „	1 „
„ надломъ частей упряжного прибора .	50 к.	50 к.
„ изломъ рессоры	25 „	50 „
„ обрывъ тормоза	15 „	25 „
„ изломъ осевой буксы или лапы . . .	25 „	50 „

По вопросу 87

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

докладывается, что количество воды, которое должны доставлять водоснабженія на станціяхъ, опредѣлено по расчету пропуска 18—22 пары поѣздовъ по главной линіи Иннокентьевская-Манчжурія и 10—9 паръ по Срѣтенской вѣтви, въ предположеніи одновременной порчи водоснабженій черезъ одно, такъ что водоснабженіе каждой станціи должно быть достаточнымъ для пополненія водой паровозовъ на двухъ перегонахъ въ четномъ направленіи и двухъ перегоновъ въ нечетномъ направленіи.

Въ отношеніи устройства станціонныхъ водоснабженій Забайкальская ж. д. находится въ исключительныхъ условіяхъ и отличается нѣкоторыми особенностями, вызываемыми суровостью климата, почти повсемѣстнымъ явленіемъ вѣчной мерзлоты почвы, при чемъ оттаиваніе почвы въ лѣтнее время наблюдается на глубину до 1½ саж., а въ зимнее время весь этотъ слой промерзаетъ вновь и сливается съ вѣчной мерзлотой, вслѣдствіе чего при такихъ условіяхъ примѣненіе обыкновеннаго способа укладки водопроводныхъ трубъ въ грунтѣ является ненадежнымъ и трубы укладываются въ особыхъ галлереяхъ съ паровымъ отопленіемъ.

Въ виду того, что устройство, а также содержаніе и отопленіе галлереи сопряжено съ значительными расходами, при проектированіи станціонныхъ водоснабженій принимались мѣры къ возможному сокращенію длины отапливаемыхъ галлерей.

Мѣры эти заключались въ слѣдующемъ:

1) Водоподъемныя зданія устраивались по возможности ближе къ источнику водоснабженія и, если оказывалось возможнымъ, то водопріемники помѣщались въ самыхъ зданіяхъ.

2) Для уменьшенія длины отапливаемыхъ для разводящей сѣти галлерей водоемныя зданія устраивались или около пути. или рядомъ съ депо и мастерскими.

Согласно вновь выработаннымъ техническимъ условіямъ по сооруженію второго пути Забайкальской ж. д., водоснабженіе дороги будетъ переустроено. Основной принципъ переустройства: уменьшить по возможности простой паровозовъ для набора воды, съ каковой цѣлью при основныхъ и оборотныхъ депо будутъ

устроены непортящіяся водоснабженія съ двойнымъ комплектомъ насосовъ, паровыхъ котловъ, нагнетательныхъ и разводящихъ трубъ для наполненія тендеровъ всѣхъ паровозовъ, необходимыхъ для обслуживанія поѣздовъ въ полномъ объемѣ. На промежуточныхъ станціяхъ будутъ устроены такія же водоснабженія съ двойнымъ оборудованіемъ для добавленія воды въ количествѣ достаточномъ для прохода поѣзда до слѣдующаго коренного водоснабженія.

Имѣя въ виду потерю времени на отцѣпку паровозовъ и объѣзды для набора воды, предполагается за счетъ кредитовъ по устройству второго пути добавить число гидравлическихъ крановъ, чтобы паровозы какъ длинныхъ воинскихъ поѣздовъ, такъ и сравнительно короткихъ пассажирскихъ, могли набирать воду по возможности безъ отцѣпки.

Въ виду могущаго быть скопленія большого количества паровозовъ въ депо при воинскомъ 48-мипарномъ движеніи предположено также увеличить число гидравлическихъ крановъ при депо.

Н. А. Масловъ обращаетъ вниманіе на то, что, согласно отчету Забайкальской ж. д., нѣкоторыя водокачки работаютъ всего 1½ часа въ сутки;—такой порядокъ долженъ обходиться дорогѣ очень дорого.

А. Н. Тихомировъ докладываетъ, что указанное Н. А. Масловымъ обстоятельство—не болѣе какъ недоразумѣніе, порожденное недостаточной ясностью отчета. А. Н. Тихомировъ вполнѣ соглашается, что подобныя цифры слѣдовало бы снабжать примѣчаніемъ о количествѣ рабочихъ дней въ недѣлю, ибо есть много водокачекъ, работающихъ всего 1—2 раза въ недѣлю.

Вопросъ 88

помѣщенъ въ отдѣлѣ В.

По вопросу 89

89. Условія и правила для очистки воды.

выясняется, что вода западной части дороги достаточно хорошаго качества,—средняя жесткость—4°, вода даетъ твердую накипь, которая при нормальной очисткѣ котловъ вреднаго вліянія на части котла не оказываетъ.

Вода же восточной части твердой накипи не даетъ; на желѣзныя части дѣйствуетъ слабо; мѣдныя же части арматуры котловъ съ внутренней поверхности значительно разъѣдаются; въ цѣляхъ

предупрежденія разрушающаго вліянія на мѣдь производятся учащенныя промывки, а именно черезъ 500 вер., въ то время, когда въ западномъ раіонѣ возможно ограничиться промывками черезъ 1500 верстъ.

Для предупрежденія образованія замѣчаемыхъ выѣдинъ внизу листовъ цилиндрической части котловъ, при большомъ ремонтѣ эти части покрываются щиткомъ изъ котельнаго желѣза въ ⅛" на заклепкахъ.

По вопросу 90

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

представитель сл. тяги сообщаетъ, что ежегодно на основаніи имѣющихся данныхъ упр. сл. тяги составляетъ свѣдѣнія о расходахъ матеріаловъ за послѣдніе три года и, сопоставляя средній расходъ за три года съ данными, полученными отъ нач. мастерскихъ и участковъ о расходахъ матеріаловъ въ предстоящемъ году, составляетъ общую вѣдомость потребныхъ матеріаловъ, которую къ 1 авг. препровождаетъ въ матеріальную сл. для пріобрѣтенія нужныхъ матеріаловъ въ зависимости отъ наличія въ складахъ дороги.

Опредѣленіе запасовъ запасныхъ частей подвижного состава, механическаго оборудованія мастерскихъ, частей керосино-калильныхъ, фонарей, поворотныхъ круговъ, манометровъ, электрическаго освѣщенія Читинскихъ мастерскихъ, парового отопленія зданій, частей водоснабженія и арматуры—производится на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и матеріаловъ, но, кромѣ потребности такихъ частей на предстоящій годъ, запрашиваются отъ линейныхъ агентовъ также свѣдѣнія и о наличіи въ складахъ этихъ частей, а затѣмъ непосредственно сл. тяги составляется сводная вѣдомость, съ указаніемъ частей, подлежащихъ заказу съ приложеніемъ детальныхъ чертежей, или со ссылками на альбомы и каталоги. На основаніи этой вѣдомости вносится докладъ въ совѣтъ для вывоза конкуренціи на поставку частей.

Вопросы 91 и 92

помѣщены въ отдѣлѣ В.

По вопросу 93

93. Существуетъ ли пріемка отремонтированныхъ ма-

сообщается, что пріемка отремонтированныхъ въ главныхъ Читинскихъ мастерскихъ паровозовъ производится на основаніи § 93 Положенія о счетоводствѣ и отчетовъ мастерскихъ стар-

стерскихъ подвижного состава агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ.

шихъ агентовъ и паровозной бригадой того участка тяги, куда поступаетъ паровозъ, при чемъ послѣ подробнаго осмотра паровоза въ мастерскихъ, паровозъ испытывается пробной поѣздкою на одномъ перегонѣ.

Пасс. и тов. вагоны, отремонтированные въ главныхъ Читинскихъ мастерскихъ принимаются, согласно § 94 того же положенія, нач. читинскаго уч. тяги совмѣстно съ старшимъ станціоннымъ осмотрщикомъ депо Чита.

§§ 93 и 94 указаннаго положенія о счетоводствѣ читаются такъ:

§ 93. Нач. уч. тяги, слѣдя постоянно за состояніемъ находящихся у нихъ на участкахъ паровозовъ при нормальномъ износѣ, обязаны заранѣе предвидѣть потребность того или другого паровоза въ большомъ или среднемъ ремонтѣ. При этомъ такіе паровозы во избѣжаніе непроизводительнаго простоя ихъ должны поддерживать текущимъ и малымъ ремонтомъ въ состояніи годномъ для службы впредь до освобожденія мѣста и мастеровыхъ для производства средняго ремонта или возможности отправить паровозъ для большого ремонта въ мастерскія. Какъ только послѣднія два обстоятельства выяснятся, тотчатъ же слѣдуетъ испросить отношеніемъ отъ управленія временный заказъ на ремонтъ такого паровоза, а въ случаѣ крайности—даже телеграммой; при чемъ въ запросѣ слѣдуетъ указать, требуется ли заказъ также и на ремонтъ тендера. Упр. службы тотчасъ же по полученіи заявленія открываетъ заказъ, высылая таковой на бланкѣ сер. П. С. и Т. № 210 или же сообщая предварительно телеграммой его номеръ, если запросъ былъ сдѣланъ телеграммой, при этомъ упр. службы указываетъ, долженъ ли быть ремонтъ произведенъ на участкѣ или паровозъ надлежитъ отправить для ремонта въ гл. мастерскія. Немедленно по полученіи заказа надлежитъ приступить къ разборкѣ паровоза и составленія протокола (смѣты) осмотра на бланкѣ сер. П. С. и Т. № 175 при участіи представителя контроля, при этомъ разбираться должны только тѣ части паровоза, которыя будутъ слѣдовать отдѣльно снятыми въ особыхъ ящикахъ, въ случаѣ отсылки паровоза для ремонта въ мастерскія главныя или другого участка.

Расходы рабочей силы и матеріаловъ по разработкѣ и по осмотру паровоза для составленія протокола (смѣты) относятся на высланный заказъ на ремонтъ этого паровоза и вносятся въ счетъ этого заказа подъ заголовкомъ „осмотръ паровоза и тендера“. По составленіи протокола немедленно высылается въ упр. службы, при чемъ къ нему, согласно цирк. по сл. тяги отъ 22 апр. 1903 г. за № 5909, прилагаются также вѣдомости, если паровозъ будетъ ремонтироваться на мѣстѣ: 1) паровознаго инструмента съ раздѣленіемъ на типовой и нетиповой и 2) годныхъ и

негодныхъ и утраченныхъ запасныхъ частей и арматуры, составленныя въ порядкѣ, указанномъ въ помянутомъ цирк. № 5909 и §§ 45 и 77 положенія. Если при выдачѣ заказа паровозъ предложено было ремонтировать на участкѣ, то по высылкѣ протокола, не ожидая его взвращенія, надлежитъ, во избѣжаніе непроизводительнаго простоя паровоза, немедленно приступить къ ремонту, производя только безусловно необходимыя работы, которыя по характеру ихъ, управленіемъ не могутъ быть отмѣнены (ремонтъ ходовыхъ частей, арматуры и проч.).

Всѣ расходы по ремонту паровоза относятся на открытый заказъ и въ счетѣ заказа, въ отличіе отъ расходовъ по осмотру, надлежитъ расходы по ремонту вносить подъ заголовкомъ „ремонтъ паровоза и тендера“. Упр. службы должно утвержденный протоколъ возвратить безъ всякой задержки, при чемъ производство не утвержденныхъ работъ воспрещается, если въ томъ нѣтъ настоятельной необходимости, которая должна быть мотивирована особыми представленіями, составленными при участіи ревизоровъ тяги и представителей контроля.

Въ случаѣ распоряженій отправить паровозъ для производства ремонта въ гл. мастерскія или мастерскія другого участка надлежитъ проводнику паровоза или машинисту, если паровозъ слѣдуетъ въ горячемъ состояніи, вручить описи инструмента и описи негодныхъ, утраченныхъ и годныхъ, но снятыхъ для пересылки, запасныхъ частей, составленныхъ въ семъ согласно §§ 45 и 77 положенія и циркуляра № 5909; затѣмъ, дальнѣйшее производство съ этими описями указано въ томъ же цирк. № 5909. По прибытіи отправленнаго для ремонта паровоза въ гл. мастерскія или мастерскія другого уч. и по полученіи утвержденнаго упр. службы протокола (смѣты) мастерскія приступаютъ, при участіи представителя контроля, къ дѣйствительной разборкѣ паровоза и провѣркѣ присланнаго протокола, при чемъ всѣ работы, не внесенныя въ протоколъ на участкѣ, вносятся въ него при детальной разборкѣ, послѣ чего протоколъ вновь посылается на утвержденіе въ управленіе, которое безъ задержки его возвращаетъ, мастерскія же, не ожидая возвращенія его, приступаютъ къ ремонту. Расходы по разборкѣ и по ремонту паровоза вносятся въ счетъ заказа подъ заголовками, указанными въ настоящемъ параграфѣ ранѣе. Если рамонтъ паровозовъ и тендеровъ будетъ чѣмъ-либо задерживаться, то, кромѣ краткихъ указаній въ недѣльныхъ рапортахъ, надлежитъ сообщать о томъ подробными донесеніями, дабы упр. службы могло принять мѣры къ устраненію препятствій. По окончаніи ремонта паровоза и тендера въ гл. мастерскихъ, вызывается для пріемки нач. уч., на который паровозъ приказано отправить, паровозная бригада и представитель контроля, если же паровозъ ремонтировался на своемъ участкѣ,

то участкомъ вызывается ревизоръ тяги и представитель контроля и затѣмъ производится осмотръ и испытаніе паровоза во всемъ согласно правиламъ, изложеннымъ въ циркулярѣ по сл. тяги отъ 8 янв. 1902 г. за № 340, а затѣмъ и составленіе акта на бланкѣ сер. П. С. и Т. № 72. Большой и средній ремонтъ разбитыхъ и поврежденныхъ паровозовъ и тендеровъ производится во всемъ согласно изложенному, только въ заявленіяхъ или телеграммахъ на высылку заказа обязательно должно быть указано о поврежденіи со ссылкою на актъ первоначальнаго дознанія, это же указаніе надлежитъ сдѣлать и въ протоколѣ осмотра сер. П. С. и Т. № 175. Въ случаѣ необходимости произвести малый ремонтъ паровоза и тендера стоимостью свыше 100 руб. и продолжительностью мѣсяцъ и болѣе, участки тяги заблаговременно присылаютъ въ упр. заявленіе на такой ремонтъ на бланкѣ сер. П. С. и Т. № 144, подписанное и представителемъ контроля, по разсмотрѣніи котораго отрѣзокъ отъ заявленія немедленно же возвращается на участокъ для производства ремонта. Описей инструмента, запасныхъ частей и арматуры при такомъ заявленіи составлять и представлять не требуется. На производство малаго ремонта паровозовъ и тендеровъ, стоимостью менѣе 100 руб. особыхъ заявленій представлять не требуется. Малый ремонтъ надлежитъ относить на годовые заказы, открытые по перечню заказовъ, руководствуясь во всемъ сдѣланными по перечню объясненіями и примѣчаніями, главнымъ же образомъ, учитывая расходы по каждому паровозу и тендеру отдѣльно. Текущій ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, а равно и колесныя и другія работы, предвидѣнныя по перечню заказовъ, должны производиться безъ всякаго особаго разрѣшенія, а лишь руководствуясь отпущенными на работы кредитами, а также объясненіями и примѣчаніями, помѣщенными въ перечнѣ заказовъ, и правилами настоящаго положенія.

Примѣчаніе 1-е. Заказы на большой и средній ремонтъ паровозовъ и тендеровъ въ гл. мастерскихъ дороги открываются непосредственно конторой мастерскихъ, которая затѣмъ сообщаетъ счетоводству службы номера открытыхъ заказовъ, на предметъ высылки форменныхъ заказовъ на установленныхъ бланкахъ сер. П. С. и Т. № 210.

Примѣчаніе 2-е. Въ случаяхъ возвращенія паровозовъ Забайкальской дороги изъ командировки съ другихъ дорогъ при пріемкѣ составляется съ участіемъ агентовъ дороги, сдающей паровозъ, вѣдомость всѣхъ неисправностей въ паровозѣ, съ указаніемъ ненормальнаго износа, а также вѣдомость всего инструмента, съ указаніемъ ненормальнаго износа или утери.

Примѣчаніе 3-е. Неприбытіе представителя контроля къ составленію и подписи всѣхъ перечисленныхъ въ настоящемъ параграфѣ документовъ, которые требуется составлять при его участіи, не можетъ служить причиной задержки работъ. Въ такихъ случаяхъ документы составляются и осмотры и пріемки производятся безъ участія представителя контроля и въ документахъ дѣлается лишь ссылка на номеръ и дату пригласительной телеграммы или отношенія, которымъ названный представитель былъ приглашенъ.

§. 94. Большой и средній ремонтъ пасс. вагоновъ производится преимущественно въ гл. мастерскихъ. По выясненію потребности въ большомъ или среднемъ ремонтѣ пасс. вагона, нач. депо Мысовая и Срѣтенскъ или нач. Иркутскаго уч., а если вагоны были разбиты или повреждены и отцѣплены на другихъ участкахъ, то нач. другихъ участковъ запрашиваютъ вагонный отдѣлъ упр. службы отношеніями, при спѣшности—телеграммами, разрѣшеніе отправить такой вагонъ для ремонта въ гл. мастерскія. По полученіи разрѣшенія на отправку, вагонъ, подлежащій ремонту, осматривается и на него составляется бюллетень на бланкѣ сер. П. С. и Т. № 39, въ которомъ обязательно указывается, для нормальнаго ли ремонта отправляется вагонъ или для ремонта послѣ крушенія, въ послѣднемъ случаѣ обязательно въ бюллетеняхъ требуется сдѣлать ссылку на актъ первоначальнаго дознанія, если указанія въ актѣ первоначальнаго дознанія сдѣлать нельзя, то указывается названіе, время и мѣсто происшествія. Кромѣ бюллетеня, составляется еще описаніе ремонта, который требуется произвести въ вагонѣ, и слѣдующія описи и вѣдомости:

1) опись инвентарнаго имущества съ указаніемъ годныхъ, нормально и ненормально изношенныхъ (поврежденныхъ) предметовъ.

2) вѣдомость негодныхъ и утраченныхъ запасныхъ частей (45) и

3) опись вагонныхъ чехловъ, съ раздѣленіемъ на годные и негодные.

Какъ бюллетень, такъ и описи и вѣдомости составляются въ 2-хъ экз., изъ которыхъ 1 экз. бюллетеня отсылается въ упр. сл., а все остальное нач. Читинскаго уч. тяги. Подлежащій ремонту въ гл. мастерскихъ вагонъ, немедленно по разрѣшеніи и составленіи указанныхъ документовъ, направляется установленнымъ порядкомъ съ проводникомъ въ Читу, гдѣ и сдается нач. Читинскаго уч. тяги, который обязанъ выдать проводнику расписку въ принятіи вагона въ такомъ видѣ, какъ указано въ перечисленныхъ выше документахъ, а также перечислить въ распискѣ всѣ документы. Отправка вагоновъ можетъ быть и за пломбами

уч. тяги и станціи или только уч. тяги. При посылкѣ вагоновъ за пломбами, документы посылаются почтой неотлагательно. Затѣмъ, нач. Читинскаго уч. сдаетъ прибывшій вагонъ въ гл. мастерскія, при чемъ на всѣхъ присланныхъ съ вагономъ вѣдомостяхъ и описяхъ дѣлается надпись нач. мастерскихъ въ принятіи вагона и указанныхъ предметовъ (инвентаря, чехловъ, запасныхъ частей и т. п.) и нач. Читинскаго уч. къ сдачѣ ихъ. По пріемкѣ вагона мастерскія, при участіи представителя контроля, приступаютъ къ разборкѣ вагона и составленію смѣты на ремонтъ по установленной формѣ, въ которую включаются всѣ работы, указанныя въ описи ремонта, полученной съ участка, и добавляются работы, выяснившіяся при разборкѣ вагона. Въ смѣтѣ должна быть сдѣлана расцѣнка работъ какъ въ отношеніи рабочей силы, такъ и матеріаловъ. Затѣмъ, составленная участкомъ или депо, отправившимъ вагонъ въ ремонтъ, вѣдомость запасныхъ частей при составленіи смѣты дополняется тѣми негодными и утраченными частями, которыя были пропущены при составленіи описанія ремонта на участкѣ, точно такъ же пополняется и опись инвентарнаго имущества. По составленіи смѣты, съ приложеніемъ по одному экземпляру описей инвентаря и чехловъ и вѣдомости негодныхъ и утраченныхъ запасныхъ частей, посылается въ упр. службы на утвержденіе, но къ ремонту можно приступить, не ожидая возвращенія утвержденной смѣты, производя до полученія смѣты лишь работы, которыя безусловно не могутъ быть отмѣнены. Заказы на производство нормальнаго средняго ремонта пасс. вагоновъ открыты на годъ, а на большой ремонтъ и средній ремонтъ поврежденныхъ вагоновъ, въ виду спѣшности, заказы сер. П. С. и Т. № 210 можно требовать телеграммами, если обстоятельства не позволяютъ ожидать полученія заказа вмѣстѣ съ утвержденной смѣтой. По окончаніи ремонта вагона мастерскими вмѣстѣ съ представителемъ контроля и пріемщикомъ вагона нач. Читинскаго уч. тяги составляется актъ пріемки вагона изъ ремонта и въ составленной на ремонтъ вагона смѣтѣ отмѣчается въ соотвѣтствующихъ графахъ количество дѣйствительно произведенныхъ работъ. На участкахъ тяги и въ самостоятельныхъ оборотныхъ депо можетъ быть допущено производство только средняго ремонта пасс. вагоновъ, но не большого, при этомъ для произвдства такового соблюдаются вышеуказанныя формальности лишь за слѣдующими измѣненіями:

1) вмѣсто описи ремонта составляется при участіи представителей контроля установленная смѣта на ремонтъ, которая вмѣстѣ съ бюллетенемъ сер. П. С. и Т. № 39, описью инвентарнаго имущества и вѣдомостью негодныхъ и утраченныхъ запасныхъ частей представляется въ упр. службы на утвержденіе.

2) описи чехловъ совсѣмъ не составляются и

3) по окончаніи ремонта актъ пріемки составляется при участіи участковаго ревизора тяги и представителя контроля. При отправкѣ товарныхъ вагоновъ и платформъ для производства большого ремонта въ мастерскія соблюдаются слѣдующія условія.

1) Составляется въ 2-хъ экземплярахъ бюллетень на бланк. сер. П. С. и Т. № 39 съ указаніемъ въ немъ, для какого ремонта отправляется вагонъ—нормальнаго или послѣ крушенія,—въ послѣднемъ случаѣ со ссылкой на актъ первоначальнаго дознанія и также въ 2-хъ экземплярахъ опись негодныхъ и утраченныхъ запасныхъ частей (§ 45), изъ которыхъ 1 экземпляръ бюллетеня и два экземпляра описи запасныхъ частей посылаются нач. Читинскаго уч. тяги, а другой экз. бюллетеня представляется въ упр. службы.

2) Нач. Читинскаго уч. по полученіи бюллетеня и двухъ экземпляровъ описи запасныхъ частей и по прибытіи подлежащаго ремонту вагона, сдаетъ его въ мастерскія, порядкомъ установленнымъ выше для пасс. вагоновъ. Мастерскія, принявъ вагонъ для ремонта, составляютъ на него, а если вагоновъ для большого ремонта сдано много, то и на цѣлую партію ихъ, установленную смѣту при участіи представителя контроля, при чемъ присланныя вѣдомости запасныхъ частей дополняютъ, если при составленіи смѣты окажется негодныхъ и утраченныхъ частей болѣе, чѣмъ въ вѣдомостяхъ показано, и представляютъ вмѣстѣ съ вѣдомостью запасныхъ частей на утвержденіе, затѣмъ приступаютъ къ ремонту, не ожидая полученія утвержденной смѣты, но лишь пока къ тѣмъ работамъ, которыя безусловно не могутъ быть отмѣнены. Заказы на большой ремонтъ нормально изношенныхъ тов. вагоновъ и платформъ открыты по перечню заказовъ, годовые, а на большой ремонтъ разбитыхъ и поврежденныхъ тов. вагоновъ и платформъ испрашивается такимъ же порядкомъ, какъ и для пасс. вагоновъ. По выходѣ вагоновъ изъ ремонта, таковые сдаются нач. Читинскаго уч. порядкомъ, установленнымъ для пасс. вагоновъ. Большой ремонтъ тов. вагоновъ на участкахъ тяги и въ самостоятельныхъ оборотныхъ депо можетъ производиться только съ особаго разрѣшенія нач. сл. тяги, при чемъ порядокъ производства его устанавливается такой же какъ и въ гл. мастерскихъ, съ тою лишь разницею, что смѣта и опись запасныхъ частей составляются при участіи представителя контроля и посылаются въ упр. сл. на утвержденіе. Малый и текущій ремонтъ пассажирскихъ и тов. вагоновъ, конвенціонный осмотръ ихъ, колесныя работы и другія работы, предвидѣнныя по перечню заказовъ, могутъ производиться безъ особаго разрѣшенія, а руководствуясь лишь отпущенными на работы кредитами, а

также и объясненіями и примѣчаніями, помѣщенными въ перечнѣ заказовъ, и правилами настоящаго положенія.

Примѣчаніе 1. Заказы на большой ремонтъ пасс. и товарныхъ вагоновъ въ гл. мастерскихъ дороги открываются непосредственно конторой мастерскихъ съ соблюденіемъ порядка, указаннаго въ примѣчаніи 1 § 93.

Примѣчаніе 2. Порядокъ производства большого и средняго ремонта большихъ служебныхъ вагоновъ и вагоновъ служебныхъ теплушекъ устанавливается такой же какъ и для пасс. вагоновъ.

Примѣчаніе 3. Въ случаѣ возвращенія вагоновъ Заб. дороги изъ командировки съ другихъ дорогъ при пріемкѣ составляется, при участіи агентовъ дороги, сдающей вагоны, вѣдомость всѣмъ неисправностямъ въ вагонахъ съ указаніемъ ненормальнаго износа.

Примѣчаніе 4. Относительно участія представителя контроля при составленіи разнаго рода документовъ и смѣтъ по ремонту пасс. и тов. вагоновъ, слѣдуетъ руководствоваться примѣчаніемъ 3 къ § 93.

По вопросу 94

94. Средняя продолжительность пребыванія паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта и для средняго ремонта.

представитель сл. тяги читаетъ слѣдующую справку:

Наименованіе работъ.	За 1908 г.	За 1909 г.	За 1910 г.	За 1911 г.
I. ПАРОВОЗЫ:				
Большой ремонтъ . . .	9 мц. 10 д.	6 мц. 27 д.	6 мц. 3 д.	5 мц. 11 д.
Средній ремонтъ . . .	3 „ 9 „	3 „ 00 „	—	—
Годовой періодическій смотръ	—	—	1 „ 8 „	1 „ 10 „
II. ПАССАЖИРСКІЕ ВАГОНЫ:				
Большой ремонтъ вагоновъ съ мягкой обивкой	6 „ 11 „	5 „ 8 „	6 „ 18 „	4 „ 23 „
Тоже безъ мягкой обивки	4 „ 26 „	3 „ 19 „	4 „ 11 „	3 „ 21 „

Наименованіе работъ.	За 1908 г.	За 1909 г.	За 1910 г.	За 1911 г.
Средній ремонтъ вагоновъ съ мягкой обивкой	4 „ 1 „	3 „ 26 „	4 „ 7 „	3 „ 00 „
Тоже безъ мягкой обивки	3 „ 12 „	2 „ 25 „	2 „ 14 „	2 „ 11 „
III. Товарные вагоны:				
Большой ремонтъ . . .	3 „ 1 „	2 „ 3 „	1 „ 21 „	1 „ 26 „

По вопросу 95

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

представитель сл. тяги докладываетъ слѣдующее, на Забайкальской дорогѣ имѣются одни гл. Читинскія паровозныя и вагонныя мастерскія, и кромѣ того, при каждомъ изъ восьми основныхъ депо—малыя мастерскія.

Первоначальное комплектованіе мастеровыхъ и рабочихъ Читинскихъ мастерскихъ было произведено въ 1900 г. при открытіи мастерскихъ, при чемъ по недостатку подходящаго элемента на мѣстѣ пришлось мастеровыхъ выписывать изъ Европейской Россіи, набирая ихъ путемъ публикацій въ газетахъ, съ обѣщаніемъ прослужившимъ 3-хъмѣсячный срокъ выдачи путевого пособія въ размѣрѣ 50 р. и прослужившимъ одинъ, два и три года—выдачи премій въ размѣрѣ 60 р., 75 р., и 100 р.,—и безплатнаго билета на обратный проѣздъ. Послѣ такой публикаціи прибыло на дорогу и принято къ концу года на предложенныхъ условіяхъ достаточное количество мастеровыхъ.

Штаты мастерскихъ при депо были пополнены частью изъ мастеровыхъ и рабочихъ, перешедшихъ съ постройки дороги, частью изъ числа нанятыхъ на мѣстахъ или выписанныхъ на указанныхъ выше условіяхъ изъ Европейской Россіи.

При дальнѣйшемъ развитіи движенія на дорогѣ и при уширеніи мастерскихъ увеличеніе количества мастеровыхъ производилось исключительно путемъ найма мастеровыхъ и рабочихъ на мѣстахъ, такъ какъ подходящихъ людей для этого находилось достаточное количество.

Съ увеличеніемъ числа перевозокъ на дорогѣ въ 1914 г. по случаю Русско-Японской войны недостаточное количество мастеровыхъ за невозможностью пополненія на мѣстахъ было получено путемъ командировки по распоряженію Упр. ж. д. съ другихъ дорогъ Европейской Россіи.

Наименованіе должностей.	Иркутскій уч.	Слюдянскій уч.	Депо Мысовая.	В.-Удинскій.	Хилокскій уч.	Читинскій уч.	Шилкинскій уч.	Депо Срѣтенскъ.	Оловянинскій уч.	Манчжурскій уч.	Читинскія мастерскія.	В С Е Г О.	Смѣняемость мастеровыхъ и рабочихъ. 1908 г. Опредѣл.	1908 г. Уволено.	1909 г. Опредѣл.	1909 г. Уволено.	1910 г. Опредѣл.	1910 г. Уволено.	В С Е Г О. Опредѣл.	В С Е Г О. Уволено.
Старшіе слесаря	2	1	—	1	1	1	1	—	1	1	5	14	4	5	1	3	—	2	5	10
Инструментовщики	1	1	—	1	1	1	1	—	1	1	—	8	1	4	—	2	—	—	1	6
Токаря	7	6	1	6	5	6	5	1	5	5	48	95	13	38	23	28	8	21	44	87
Помощники токарей	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—
Строгальщики	1	1	—	1	1	1	1	—	1	1	10	18	5	10	4	5	1	—	10	15
Сверлильщики	2	1	—	1	1	1	1	—	1	1	16	25	4	12	5	5	2	3	11	20
Котельщики	3	2	—	3	2	3	1	—	2	2	25	43	4	13	14	3	3	7	21	23
Помощники котельщиковъ	2	2	—	2	2	2	2	—	2	2	35	51	15	19	15	9	8	7	38	35
Кузнецы	5	4	1	4	3	4	3	1	3	3	32	63	5	29	3	6	6	10	14	45
Молотобойцы	5	5	1	5	4	5	4	1	4	4	60	98	8	41	18	16	16	26	42	83
Литейщики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40	40	4	9	18	9	11	9	33	27
Мѣдники	2	2	1	2	2	2	1	—	2	1	8	23	5	10	5	9	4	2	14	21
Жестянщики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8	2	1	2	1	4	1	8	3
Кровельщики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	15	6	2	4	3	7	5	17	10
Кровельщики-жестянщики	7	1	1	1	1	1	1	1	1	3	—	18	8	15	1	6	3	—	12	21
Слесаря	95	55	12	68	60	72	40	9	60	50	225	746	198	528	191	219	75	234	464	981
Помощники слесарей	14	10	4	12	10	12	6	2	10	10	50	140	33	119	23	36	9	24	65	179
Ученики	12	9	2	11	10	12	8	2	10	10	50	136	36	51	88	22	50	50	147	123
Модельщики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	1	1	1	1
Столяры	10	—	—	—	—	—	—	2	—	2	65	79	31	31	13	27	47	24	91	82
Плотники	18	1	3	1	1	2	1	3	1	4	80	115	30	67	47	57	25	23	102	147
Обойщики	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	19	10	16	4	2	14	9	28	27
Маляры	7	1	1	1	1	1	1	1	1	2	70	87	46	21	29	43	19	19	94	83
Размѣтчики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	3	5	—	—	—	—	3	5
Бандажники	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18	—	—	1	2	12	4	13	6
Обрубщики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	—	—	1	1	6	4	7	5
Печники	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	1	—	1	—
Долбежники	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	1	1	—	—	—	—	1	1
Шорники	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	1	—	—	—	1
Рессорщики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16	2	—	—	1	4	—	6	1
Фрезеровщики	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10	3	3	1	3	1	—	5	6
Болторѣзы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	—	—	1	1	—	—	1	1
Пилозубы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	4	3	1	5	3	3	8	11
Точильщики пилъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	1	1	2	1	—	—	3	2
Труборѣзы	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1	1	—	—	1	2
Чернорабочіе	70	32	8	38	35	48	16	10	32	45	157	491	423	743	451	459	541	502	1.415	1.704
Поломойки	14	—	1	2	—	2	—	4	—	8	—	31	15	14	12	19	33	19	60	52
И т о г о	280	143	36	160	140	176	93	37	137	155	1.101	2.449	920	1.812	979	1.005	914	1.009	2.813	3.826

По окончаніи войны и совершеніи всѣхъ воинскихъ перевозокъ движенія на дорогѣ стало постепенно падать, въ виду чего явилась надобность въ сокращеніи штата мастеровыхъ, при чемъ прежде всего были откомандированы на дороги служенія мастеровые съ чужихъ дорогъ, затѣмъ было сдѣлано распоряженіе по линіи на мѣсто уволенныхъ по разнымъ причинамъ мастеровыхъ вновь не принимать и, наконецъ, оказавшихся въ излишкѣ мастеровыхъ и рабочихъ уволить съ выдачей имъ заштатнаго пособія. Всего было оставлено за штатомъ мастеровыхъ: въ 1905 г.—523 чел.; въ февр. и мартѣ 1907 г.—1480 человѣкъ и 1908 г.—324 чел. съ выдачею въ томъ и другомъ случаѣ заштатнаго пособія.

По приведеніи подвижного состава послѣ воинскихъ перевозокъ и забастовочнаго движенія въ порядокъ, когда работы въ мастерскихъ болѣе или менѣе урегулировались, были назначены, въ зависимости отъ предположенныхъ по смѣтѣ ремонтныхъ работъ, штаты мастеровыхъ и рабочихъ какъ по главнымъ, такъ и по малымъ мастерскимъ при депо. Указанные штаты ежегодно пересматриваются и измѣняются примѣнительно къ назначеннымъ по смѣтѣ кредитамъ. Въ случаѣ уменьшенія или увеличенія пробѣговъ подвижного состава въ теченіе года или измѣненія въ планахъ ремонта штаты мастеровыхъ и рабочихъ подвергаются пересмотру и въ теченіе года.

Такъ какъ за послѣдніе годы эксплоатаціи дороги колебанія въ количествѣ работъ въ мастерскихъ не были очень значительны, то число мастеровыхъ регулировалось естественнымъ ихъ увольненіемъ по разнымъ причинамъ и опредѣленіемъ, въ случаѣ надобности, изъ числа имѣющихся на мѣстѣ.

Данныя о существующемъ штатѣ и колебаніяхъ его численности приводятся ниже.

По вопросу 96

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя, и часовыя, праздничныя и, вообще, сверхсрочныя.

Представитель сл. тяги сообщаетъ, что поденная плата вновь поступающимъ мастеровымъ назначается по сданной пробной работѣ и представляется на утвержденіе нач. сл. тяги. Увеличеніе поденной платы мастеровымъ, прослужившимъ извѣстное время на дорогѣ, дѣлается нач. сл. тяги по представленіямъ нач. мастерскихъ и нач. уч. тяги, въ зависимости отъ исправности и улучшенія работы мастеровыхъ или при переводѣ ихъ изъ одного ремесла въ другое, а также при переводѣ учениковъ въ мастеровые. Увеличеніе поденной платы мастеровымъ допускается лишь до извѣстнаго предѣла и по линіи разослана слѣдующая вѣдомость предѣльныхъ поденныхъ платъ по каждому ремеслу,

свыше которыхъ мастеровые получать не могутъ; предѣльныя же поденныя платы назначаются только наиболѣе опытнымъ и давно служащимъ мастеровымъ. Наибольшее число дней въ мѣсяцъ заработка мастерового въ исключительномъ случаѣ можетъ быть допущено до 35—40 дней.

ВѢДОМОСТЬ.

предѣльной поденной платы по каждому мастерству, установленной для мастеровыхъ и рабочихъ мастерскихъ и депо Забайкальской дороги.

№№ по порядку.	Наименованіе мастерства.	Предѣльная поденная плата.
1	Бригадиры (старшіе слесаря)	3,50
2	Слесаря	2,50
3	Токаря	3,00
4	Котельщики	4,00
5	Помощники котельщиковъ	1,80
6	Мѣдники	3.25
7	Кровельщики	2,40
8	Труборѣзы	1,50
9	Маляры	3,00
10	Плотники	1,50
11	Столяры	2,00
12	Обойщики	3,00
13	Жестянщики	2,00
14	Шорники	2,25
15	Строгальщики	2,25
16	Размѣтчики	3,00
17	Сверлильщики	1,50
18	Болторѣзы	1,50
19	Кузнецы	3,00
20	Молотобойцы	1,50
21	Литейщики старшіе	3,50

№№ по порядку.	Наименованіе мастерства.	Предѣльная поденная плата.
	„ остальные	2,90
22	Печники	2,00
23	Бандажники: старшіе	3,50
	Бандажники: остальные	1,80
24	Ученики	1,00
25	Модельщики	3,00
26	Чернорабочіе	1,00
27	Помощники слесарей	1,25
28	„ токарей	1,50
29	Долбежники	2,25
30	Пилозубы	2,75
31	Фрезировщики	2,20
32	Обрубщики	1,60
33	Инструментовщики	3,25
34	Рессорщики	1,75
35	Поломойки	90

Учетъ поденнаго заработка производится по часамъ дѣйствительно произведенной работы, которые отмѣчаются табельщикомъ депо и мастерскихъ ежедневно въ отмѣточной вѣдомости. Помѣщенные въ отмѣченныхъ вѣдомостяхъ часы работы по окончаніи мѣсяца переводятся въ платежные дни, считая по 9 часовъ въ будни, по 5 часовъ въ праздники и по 7 часовъ въ кануны праздниковъ, такъ какъ согласно правилъ (циркуляръ у. ж. д. отъ 17 февр. 1905 г. за № 7824 (303) за сверхурочные часы уплачивается по расчету: за первые два часа работы по 1½ часа и въ послѣдующее затѣмъ время по 2 часа за часъ дѣйствительной работы; по тому же расчету въ праздничные дни продолжительность рабочаго времени ограничивается всего 5-ю часами. Въ случаяхъ командировокъ мастеровыхъ на линію имъ за каждый день нахожденія въ командировкѣ засчитывается по 1½ рабочаго дня.

При такомъ расчетѣ, считая сверхурочные часы и работы въ праздники, у мастеровыхъ число платежныхъ дней въ мѣсяцъ можетъ быть болѣе дѣйствительнаго числа дней работы.

Отмѣтка сверхурочныхъ и праздничныхъ работъ по истеченіи первыхъ двухъ часовъ работы по два часа за часъ дѣйствительной работы, установленныя указаннымъ выше циркуляромъ у. ж. д. отъ 17 февр. 1905 г. за № 7284/303, по мнѣнію упр. сл. тяги, подлежитъ отмѣнѣ, такъ какъ чрезмѣрно увеличиваетъ заработокъ мастеровыхъ, которые при назначеніи ихъ на сверхурочныя и праздничныя работы всегда обнаруживаютъ стремленіе затянуть работы для возможности перехода въ зачетъ рабочаго времени въ двойномъ размѣрѣ (отмѣтка за третій и послѣдующіе часы работы). Кромѣ того, какъ прямое слѣдствіе весьма высокихъ заработковъ мастеровыхъ, является весьма затруднительнымъ подборъ младшихъ штатныхъ служащихъ, назначаемыхъ обычно изъ поденныхъ, такъ какъ смѣтные оклады такихъ служащихъ сравнительно низки. Поэтому весьма желательно перейти вновь на оплату сверхурочныхъ и праздничныхъ работъ по 1½ часа за часъ дѣйствительной работы безъ ограниченія часовъ, какъ это было установлено до цирк. отъ 17 февр. 1905 г. № 7284/303.

Въ связи съ циркуляромъ отъ 17 февр. 1905 г. № 7284/303 установившимъ продолжительность рабочаго дня въ 9 часовъ, вмѣсто ранѣе установленныхъ 10 час., всѣ расцѣнки сдѣланныхъ работъ выработаны вновь, принимая также во вниманіе и повышенныя поденныя платы, установленныя во время войны и въ послѣдующій періодъ забастовочнаго движенія. Эти расцѣнки на сдѣланныя работы пришлось постепенно уменьшать по мѣрѣ уменьшенія поденныхъ платъ мастеровымъ послѣ совершенія воинскихъ перевозокъ и установленія нормальнаго хода работъ въ мастерскихъ. Полная систематизація тарифовъ на сдѣльныя работы была начата въ 1906 г. и закончена въ 1909 г., а съ 1 янв. 1910 г. въ гл. мастерскихъ дороги, а также въ малыхъ мастерскихъ при депо были введены полные тарифы сдѣльныхъ работъ по всѣмъ цехамъ, каковыя на основаніи опыта для 1910 г. были пересмотрѣны вновь и сдѣльныя цѣны по нѣкоторымъ работамъ, процентъ прибыли по которымъ оказался нормальнымъ, оставлены безъ измѣненія, нѣкоторыя, давшія незначительный % прибыли — повышены, всѣ же остальныя расцѣнки были уменьшены, при чемъ пониженіе расцѣнокъ по отдѣльнымъ цехамъ колебалось отъ 3 до 30%.

Переработанныя этимъ путемъ расцѣнки сдѣльныхъ работъ введены въ дѣйствіе съ 1 янв. 1911 г. приказомъ нач. дороги и прибыль за первые три мѣсяца 1911 г. получилась слѣдующая:

по паровозо-сборному	до	83%
„ котельному	„	61%
„ кузнечному	„	67%
„ токарному	„	56%

по литейному до 49%
„ вагоно-слесарному „ 52%
„ „ столярному „ 39%
„ инструментальной „ 36%

По окончаніи текущаго года по полученіи результатовъ примѣненія тарифовъ въ теченіе года расцѣнки будутъ вновь переработаны и новымъ прик. нач. дороги установлены на слѣдующій годъ.

Обращаясь къ цирк. отъ 17 февр. 1905 г. № 7284/303 необходимо отмѣтить, что установленіе цѣнъ на сдѣльныя работы въ мастерскихъ должно производиться администраціей мастерскихъ совмѣстно съ экспертами отъ мастеровыхъ, которыми могутъ быть выборные отъ рабочихъ, установленныхъ тѣмъ же циркуляромъ. Попытка ввести институтъ выборныхъ въ мастерскихъ дороги на Забайкальской дорогѣ не удалась, вслѣдствіе отказа самихъ мастеровыхъ, поэтому въ настоящее время выборныхъ какъ въ мастерскихъ, такъ и въ депо не имѣется, и при установленіи сдѣльныхъ работъ расцѣнки вырабатывались лишь администраціей мастерскихъ и депо, при чемъ со стороны мастеровыхъ никакихъ заявленій о нежелательности такого порядка сдѣлано не было. Пониженныя расцѣнки, введенныя съ 1 янв. 1911 г., были приняты мастеровыми безъ возраженій, если не считать словеснаго заявленія нѣкоторыхъ мастеровыхъ паровозо-сборнаго и токарнаго цеховъ Читинскихъ Мастерскихъ объ оставленіи прежнихъ расцѣнокъ, когда же имъ была разъяснена неосновательность ихъ заявленій, то съ ихъ стороны послѣдовало полное подчиненіе новымъ расцѣнкамъ, по которымъ они работаютъ и до сихъ поръ.

Въ случаѣ оставленія упомянутаго института выборныхъ отъ рабочихъ въ мастерскихъ и депо желѣзныхъ дорогъ на будущее время упр. сл. тяги полагало бы необходимымъ ввести во временныя правила о выборныхъ слѣдующія измѣненія.

По § 2 временныхъ правилъ.

Въ правилахъ долженъ быть точно установленъ перечень вопросовъ, подлежащихъ компетенціи выборныхъ. Съ своей стороны упр. сл. тяги полагаетъ слѣдующіе вопросы совершенно изъять изъ обсужденія выборныхъ, а именно: условія найма, пріема и увольненія рабочихъ, измѣненіе поденной платы, а равно вопросы, охарактеризованные въ цирк. отъ 17 февр. 1905 г. № 7284/303 подъ рубрикой „Разрѣшеніе всякаго рода недоразумѣній въ мастерскихъ“ въ виду того, что мастеровые обычно во всѣхъ подобныхъ вопросахъ склонны къ тенденціозному и одно-

стороннему толкованію ихъ и соглашеніе въ большинствѣ случаевъ, не можетъ быть достигнуто. Наоборотъ, результатомъ каждой такой попытки раціональнаго и разумнаго соглашенія являются еще большія обостренія отношеній мастеровыхъ съ администраціи.

Всѣ вопросы, касающіеся условій порядка и быта, въ число которыхъ упр. полагало бы включить нижеслѣдующіе, могутъ подлежать компетенціи выборныхъ:

1) Безусловно всѣ вопросы, касающіеся экономической обстановки жизни рабочихъ, какъ то: квартирный, школьный, продовольственный, врачебный и т. п. вопросы.

2) Обсужденіе желательныхъ улучшеній въ помѣщеніяхъ, гдѣ производятся работы, гигіеничность обстановки труда, желательныя улучшенія орудій производства и инструментовъ, оставивъ внѣ компетенціи выборныхъ всѣ вопросы, для обсужденія которыхъ потребуются спеціальныя техническія знанія.

По § 6 временныхъ правилъ.

Въ виду значительнаго процента смѣняемости мастеровыхъ на Забайкальской дорогѣ необходимо право на избраніе въ выборщики предоставить всѣмъ мастеровымъ и рабочимъ, прослужившимъ на дорогѣ не менѣе полугода и имѣющимъ отъ роду не менѣе 21 года.

По § 7 временныхъ правилъ.

По тѣмъ же соображеніямъ кандидатами въ выборные отъ рабочихъ избираются только грамотные мастеровые, не моложе 25 лѣтъ и прослужившіе на дорогѣ не менѣе одного года.

По § 13 временныхъ правилъ.

Продолжительность несенія обязанностей выборнаго слѣдуетъ безусловно уменьшить до одного года, такъ какъ, съ одной стороны, вообще мастеровые избѣгаютъ несенія этой обязанности, зачастую связанной съ матеріальнымъ для нихъ ущербомъ, особенно при сдѣльныхъ работахъ и, съ другой стороны, тяготятся недоразумѣніями, происходящими съ товарищами.

По § 17 временныхъ правилъ:

Признавая желательнымъ для законности постановленій собранія участіе не менѣе $^2/_3$ всего числа рабочихъ даннаго разряда, необходимо установить, какъ это принято для всѣхъ собраній вообще, что при второмъ собраніи, за неявкою установленнаго

числа рабочихъ на первомъ—признавать такое собраніе состоявшимся при какомъ бы то ни было числѣ собравшихся.

По § 20 временныхъ правилъ.

Назначеніе секретарей изъ числа штатныхъ служащихъ слѣдуетъ отмѣнить, такъ какъ практика показала, что въ большинствѣ случаевъ мастеровые отъ участія назначаемыхъ секретарей отказываются, къ удовлетворенію же ихъ общаго желанія имѣть секретаря выборнаго изъ своей среды существенныхъ препятствій не встрѣчается.

По § 21 временныхъ правилъ.

Разсматривая институтъ выборныхъ, какъ учрежденіе внутренняго распорядка дороги, желательно вопросы объ устраненіи неудовлетворяющихъ своему назначенію выборныхъ предоставить исключительно власти нач. дороги и лишь въ особо исключительныхъ случаяхъ, по усмотрѣнію послѣдняго, вносить на разсмотрѣніе общаго присутствія дороги.

Остальные параграфы временныхъ правилъ измѣненій и дополненій не требуютъ.

Относительно измѣненія временныхъ правилъ о выборныхъ отъ рабочихъ въ указанномъ смыслѣ упр. дороги дѣлало представленіе Упр. ж. д. рапортами отъ 29 апр. 1906 г. за № 10598/8955 и отъ 1 дек. 1908 г. за № 6592/10503/23603.

По вопросу 97

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

въ дополненіе къ доложенному по вопросу 95, сообщается, что въ случаѣ уменьшенія работъ въ мастерскихъ, производится сокращеніе числа мастеровыхъ путемъ ихъ увольненія по разнымъ причинамъ (собственное желаніе, болѣзнь, проступки и т. д.) и запрещенія принимать на ихъ мѣста новыхъ мастеровыхъ.

Такого положенія, когда приходится сокращать дневное число часовъ работы въ мастерскихъ или же закрывать мастерскія на нѣкоторые дни недѣли по недостатку работъ, на Забайкальской дорогѣ не было, и мастеровые все время въ теченіе дня были заняты исключительно работой въ мастерскихъ дороги по ремонту подвижного состава и другими соотвѣтствующими работами, производимыми для нуждъ дороги.

Если работъ въ мастерскихъ дороги, смотря по количеству ремонта подвижного состава и въ зависимости отъ назначеннаго плана, скапливается много, то временно назначаются вечернія

и праздничныя работы, при чемъ такія работы допускаются лишь какъ исключеніе. Съ уменьшеніемъ количества ремонта вечернія и праздничныя работы совершенно отмѣняются.

Въ концѣ года гл. мастерскія обычно закрываются на время отъ 24 дек. до 6 янв., т. е. на всѣ Рождественскіе праздники для производства работъ по ремонту машинъ, котловъ, станковъ и проводовъ.

Вопросъ 98

помѣщенъ въ отдѣлѣ В.

По вопросу 99

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

начальникъ мат. сл. сообщаетъ, что смазочные матеріалы выбираются, пріобрѣтаются и принимаются на общихъ основаніяхъ, т. е. мат. сл., при пріобрѣтеніи ихъ разсылаетъ запросы фирмамъ, значащимся въ спискѣ конкурентовъ, утвержденныхъ совѣтомъ упр. дороги. Всѣ конкуренціи являются смѣшанными. Такимъ образомъ, выборъ того или другого поставщика всецѣло зависитъ отъ усмотрѣнія совѣта упр. дороги. Что же касается правилъ выбора того или другого освѣтительнаго матеріала для нуждъ дороги, то въ этомъ случаѣ мат. сл. руководствуется заключеніемъ подлежащей службы-потребительницы, составляющей техническія условія.

Помимо этого, всѣ образцы смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ подвергаются химическому анализу въ лабораторіи дороги. Лишь послѣ всего этого, если упр. мат. сл. на основаніи актовъ испытанія и заключенія, какъ лабораторіи дороги, такъ и службъ-потребительницъ придетъ къ убѣжденію, что освидѣтельствованный матеріалъ, дѣйствительно, соотвѣтствуетъ установленнымъ на дорогѣ техническимъ условіямъ,—оно даетъ дальнѣйшій ходъ по оплатѣ даннаго счета.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службой тяги?

сообщается, что, такъ какъ при выдачѣ заказовъ на спеціальные предметы и запасныя части подвижного состава необходимо подробное описаніе ихъ со ссылкой на чертежи альбомовъ или съ приложеніемъ детальныхъ чертежей и, кромѣ того, во время исполненія заказа нерѣдко требуются дополнительныя разъясненія, то сл. тяги непосредственно ведетъ дѣло по заказу нижеслѣдующихъ предметовъ:

1) Всѣ запасныя части для паровозовъ и вагоновъ, кромѣ бандажей, колесъ и осей, пріобрѣтаемыхъ Упр. ж. д.

2) Всякіе станки, аппараты и насосы для оборудованія мастерскихъ и депо.

3) Всѣ части тормозовъ Вестингауза.

4) Печи чугунныя вагонныя.

5) Электрическія принадлежности для мастерскихъ и депо.

6) Рѣшетки мѣдныя для паровозовъ.

7) Колосники для паровозовъ и вагоновъ.

8) Фонари газокалильные и принадлежности къ нимъ.

9) Сѣтки къ газокалильнымъ фонарямъ.

10) Всѣ предметы пожарнаго инструмента.

11) Запасныя части водоснабженія.

12) Всякіе насосы.

13) Клозеты для вагоновъ.

14) Локомобили.

15) Верстаки слесарные и столярные

и 16) нѣкоторые предметы изъ инструментовъ.

По вопросу 101

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

выясняется, что при отсортировкѣ запасныхъ частей подвижного состава части, негодныя для дальнѣйшей службы и не могущія быть исправленными, сдаются въ матеріальные склады, какъ ломъ.

Что же касается частей, вышедшихъ изъ употребленія, то таковыхъ, въ виду того, что на Забайкальской ж. д. подвижной составъ преимущественно новыхъ типовъ,—не имѣется.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы службы тяги?

докладывается слѣдующее:

А. Техническій отдѣлъ упр. сл. тяги занимается:

1. Составленіемъ проектовъ и смѣтъ:—

а) по передѣлкамъ въ подвижномъ составѣ, б) по устройству и переустройству новыхъ водоснабженій, в) по оборудованію мастерскихъ.

2. Составленіемъ бюджетныхъ вѣдомостей матеріаловъ и запасныхъ частей, потребныхъ для нуждъ сл. тяги.

3. Перепиской съ линіей и матеріальной сл. о заготовкѣ матеріаловъ и запасныхъ частей.

4. Составленіемъ номенклатуры запасныхъ частей.

5. Разработкой техническихъ условій на матеріалы, расходуемые сл. тяги.

6. Расчетомъ составовъ поѣздовъ и перегонныхъ временъ.

7. Выдачей заказовъ на запасныя части.

8. Собираніемъ свѣдѣній и составленіемъ отвѣтовъ по запросамъ бюро совѣщательныхъ и водопроводныхъ съѣздовъ.

9. Всей перепиской съ Упр. ж. д. и службами по вопросамъ, касающимся запасовъ и передѣлокъ подвижного состава.

10. Наблюденіемъ за своевременнымъ освидѣтельствованіемъ паровыхъ котловъ водокачекъ и постоянныхъ машинъ и веденіе журнала освидѣтельствованія такихъ котловъ.

Б. Паровозный отдѣлъ.

Въ кругъ обязанностей его входитъ:

1. Составленіе ежегодныхъ эксплоатаціонныхъ смѣтъ на ремонтъ паровозовъ и тендеровъ.

2. Распредѣленіе паровозовъ для ремонта, согласно сдѣланному ими пробѣгу и дѣйствительному ихъ состоянію.

3. Провѣрка недѣльныхъ рапортовъ нач. участковъ и гл. мастерскихъ о ходѣ ремонта паровозовъ, еженедѣльныхъ свѣдѣній, о промывкахъ котловъ поѣздныхъ паровозовъ, осмотръ поршней, золотниковъ, пружинныхъ вѣсовъ, манометровъ и предохранительныхъ пробокъ.

4. Провѣрка ежемѣсячныхъ вѣдомостей обмѣра шинъ паровозовъ и тендеровъ.

5. Наблюденіе за своевременнымъ освидѣтельствованіемъ паровыхъ котловъ паровозовъ, веденіе журналовъ освидѣтельствованія котловъ.

6. Веденіе формуляровъ паровозовъ.

7. Наблюденіе за своевременнымъ составленіемъ актовъ на гарантированныя заводами части паровозовъ; провѣрка актовъ на невыдержавшія срока гарантіи части паровозовъ и предъявленіе заводамъ счетовъ на эти части.

8. Наблюденіе за своевременнымъ производствомъ ремонта паровозовъ, согласно выработанному паровознымъ отдѣломъ плану работъ на текущій годъ.

9. Провѣрочныя испытанія пом. машинистовъ на право управленія паровозомъ.

10. Составленіе и веденіе очередныхъ списковъ паровозныхъ бригадъ.

11. Разработка всѣхъ вопросовъ, касающихся готовности до-

роги къ мобилизаціонному движенію и вся переписка по этимъ вопросамъ.

12. Составленіе всѣхъ свѣдѣній для картографическаго отд. Упр. ж. д.

В. Вагонный отдѣлъ вѣдаетъ:

1. Составленіе ежегодныхъ эксплоатаціонныхъ смѣтъ на всѣ виды ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

2. Распредѣленіе вагоновъ для ремонта, согласно времени предыдущей службы и дѣйствительному ихъ состоянію.

3. Наблюденіе за своевременнымъ производствомъ ремонта вагоновъ, согласно вырабатываемому вагоннымъ отдѣломъ плану работъ на весь годъ.

4. Провѣрка недѣльныхъ рапортовъ нач. участковъ, депо и гл. мастерскихъ о ходѣ работъ по ремонту вагоновъ.

5. Наблюденіе за своевременнымъ освидѣтельствованіемъ котловъ отопленія вагоновъ и веденіе журналовъ освидѣтельствованія ихъ.

6. Веденіе формуляровъ пасс. вагоновъ.

7. Наблюденіе за составленіемъ актовъ на гарантированныя заводами части вагоновъ; провѣрка актовъ на не выдержавшія срока гарантіи части вагоновъ и предъявленія заводамъ счетовъ на эти части.

8. Выясненіе причинъ и виновныхъ агентовъ въ порчѣ вагона при слѣдованіи въ поѣздахъ, а также въ горѣніи буксъ вагоновъ.

9. Провѣрка описей воинскихъ приспособленій, ихъ порчи и утраты и предъявленія счетовъ военному вѣдомству.

10. Провѣрка рапортовъ поѣздныхъ осмотрщиковъ, почтовыхъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, разслѣдованіе и переписка по всѣмъ отмѣткамъ въ этихъ рапортахъ ревизовавшихъ поѣзда старшихъ линейныхъ агентовъ сл. тяги.

Г. Техническая контора главныхъ Читинскихъ мастерскихъ:

1. Детальная разработка всѣхъ рабочихъ чертежей, необходимыхъ для выполненія работъ въ цехахъ.

2. Составленіе проектовъ передѣлокъ, перестановокъ трасмиссій, станковъ и механическихъ устройствъ мастерскихъ.

3. Составленіе чертежей развитія путей территоріи мастерскихъ.

4. Составленіе всякихъ смѣтъ, до работъ мастерскихъ относящихся.

5. Вся переписка съ управленіемъ сл. тяги по техническимъ вопросамъ, относящимся къ мастерскимъ.

По вопросу 103

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

сообщается слѣдующее:

Малыя мастерскія—съ ремонтными стойлами для паровозовъ и тендеровъ—находятся при основныхъ депо Иркутскъ, Слюдянка, Верхнеудинскъ, Хилокъ, Чита, Оловянная, Маньчжурія и Шилка. Всего въ малыхъ мастерскихъ имѣется 25 стойлъ для ремонта паровозовъ. Въ малыхъ мастерскихъ производится періодическій годичный осмотръ и текущій ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, а также текущій ремонтъ и трехгодичный осмотръ товарныхъ вагоновъ.

Главныя мастерскія—имѣются на ст. Чита. Въ мастерскихъ производится капитальный ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, капитальный и средній ремонтъ товарныхъ вагоновъ, ремонтъ котловъ и насосовъ водокачекъ и прочія работы.

Для производства текущаго ремонта и періодическаго осмотра пасс. вагоновъ имѣется на ст. Маньчжурія вагонный сарай на 3 стойла и на ст. Срѣтенскъ вагонный сарай на 2 стойла.

Кромѣ того, для постановки и ремонта составовъ скорыхъ поѣздовъ на ст. Иркутскъ имѣется вагонный сарай, вмѣщающій на 3-хъ путяхъ три состава этихъ поѣздовъ, при означенномъ сараѣ имѣется кузница и слесарно-токарная съ необходимыми станками, приводимыя въ движеніе отъ локомобиля, расположеннаго въ отдѣльномъ корпусѣ.

Размѣры и оборудованіе имѣющихся на дорогѣ гл. мастерскихъ въ Читѣ далеко недостаточны для выполненія требуемаго ремонта подвижного состава, почему предполагается, сохранивъ существующія гл. мастерскія на ст. Чита, построить новыя главныя мастерскія на ст. Иннокентьевская.

Планъ усиленія гл. мастерскихъ Забайкальской ж. д. будетъ разсматриваться Особой Министерской Комиссіей.

Упр. ж. д. запросило предварительныя по этому вопросу соображенія депешей № 8809 отъ 21 іюля 1911 г. такого содержанія:

по одобреннымъ г. министромъ предположеніямъ, представленнымъ т. с. Щукинымъ, для Забайкальской дороги намѣченъ слѣдующій планъ усиленія гл. мастерскихъ: во-первыхъ, сохранить Читинскія мастерскія, какъ главныя, и построить новыя гл. мастерскія въ Иннокентьевской, и во-вторыхъ,—въ тѣхъ и

другихъ мастерскихъ чинить по 50 паровозовъ большимъ ремонтомъ въ годъ. Что касается распредѣленія ремонта вагоновъ, то хотя этотъ вопросъ еще и не рѣшенъ, но по соображенію техн. отд. правильно было бы использовать вагонный пасс. отд. Читинскихъ мастерскихъ для ремонта тов. вагоновъ, а въ Иннокентьевскихъ построить вагонный отдѣлъ для всего ремонта пассажирскихъ вагоновъ Забайкальской ж. д. и частью для ремонта тов. вагоновъ. Въ виду необходимости, согласно даннымъ комиссіи Яшанова, затратить значительныя суммы на возобновленіе стѣнъ зданій Читинскихъ мастерскихъ вслѣдствіе трещинъ и на устройство особыхъ фундаментовъ и дренажа, техн. отд. полагалъ бы лучшимъ ограничиться минимальными расходами на исправленіе только лучшихъ зданій этихъ мастерскихъ и не возводить вовсе новыхъ зданій, а всю дополнительную потребность дороги удовлетворить въ Иннокентьевскихъ мастерскихъ. Руководствуясь этимъ взглядомъ, необходимо выяснить, какія зданія Читинскихъ мастерскихъ оставить, какія снести и въ зависимости отъ этого опредѣлить возможную производительность этихъ мастерскихъ по большому ремонту паровозовъ и срочному осмотру тов. вагоновъ, при условіи улучшенія оборудованія ихъ, и составить смѣту отдѣльно на исполненіе зданій и на улучшеніе оборудованія. Иннокентьевскія мастерскія проектировать на остальную потребность при условіи производства въ обѣихъ мастерскихъ 100 паровозовъ большого ремонта и всего необходимаго для Забайкальской ж. д. ремонта вагоновъ, предвидя также въ депо Иркутскъ сарай для текущаго и случайнаго ремонта столичныхъ пасс. составовъ прямого сообщенія. По порученію тов. министра, прошу незамедлительно заготовить соображенія по поводу изложеннаго и смѣту предполагаемаго расхода на улучшеніе и постройку мастерскихъ съ такимъ расчетомъ, чтобы къ 1 авг. сообщить депешей конечный результатъ съ указаніемъ общаго расхода и расхода, потребнаго на будущій годъ, принявъ во вниманіе имѣющіеся на мастерскія кредиты прежнихъ лѣтъ, а къ 4 авг. командировать со всѣми свѣдѣніями въ комиссію мастерскихъ подъ предсѣдательствомъ тов. министра представителей дороги.

На эту депешу управленіе Забайкальской ж. д. отвѣтило слѣдующей депешей (№ 9196 отъ 27 іюля 1911 г.):

при существующемъ размѣрѣ оборудованія Читинскихъ мастерскихъ и нормальныхъ условіяхъ работы, т. е. безъ неурочныхъ и практичныхъ работъ возможно ремонтировать капитально 35 паровозовъ въ годъ, слѣдовательно, остальные 65 паровозовъ пришлось бы ремонтировать въ Иннокентьевской. Для расчета работъ по ремонту вагоновъ принимается заданіе смѣты 1912 г., для котораго потребность подвижного состава исчислена по рапорту 7 мая 1911 г. № 8724. Предполагается весь капитальный

ремонтъ тов. вагоновъ и годовой осмотръ пас. вагоновъ Срѣтенской линіи сосредоточить въ Читѣ, а въ Иннокентьевской ремонтировать всѣ пасс. вагоны капитальнымъ и среднимъ ремонтомъ и производить годовой осмотръ всѣхъ пасс. вагоновъ, исключая 67 вагоновъ Срѣтенской линіи. При расчетѣ Иннокентьевскихъ мастерскихъ по указанному заданію приняты въ основаніе данныя, выработанныя XXVI съѣздомъ инж. сл. тяги и указанія, изложенныя въ журналѣ техн. сов. ж. д. 27 мая/3 іюня 1908 г. № 95. По этимъ даннымъ примѣрная стоимость постройки и оборудованія Иннокентьевскихъ мастерскихъ съ отчужденіемъ 55 десятинъ земли и укладкою 10 верстъ путей исчислена въ суммѣ 4.300.000 рублей, изъ которыхъ 1.500.000 рублей ассигнованы по смѣтѣ второго пути. Что касается Читинскихъ мастерскихъ, то, по тщательному обсужденію вопроса о возможности, обойтись безъ постройки новыхъ зданій,—выяснена безусловная необходимость постройки новаго токарнаго цеха вмѣсто разрушившагося и временно помѣщеннаго въ вагоно-сборной. Принимая стоимость новой токарной въ 93.000 руб., стоимость перекладки наиболѣе опасныхъ стѣнъ паровозо и вагоно-сборныхъ—45.600 руб. и другія мелкія работы на сумму 35.000 руб.—вся стоимость работъ, подлежащихъ выполненію въ первую очередь,—173.600 руб. На улучшеніе оборудованія потребно 151.900 руб., изъ которыхъ 108.900 руб. включены въ смѣту новыхъ работъ 1912 г. На будущій годъ ассигнованіе по Иннокентьевской не требуется, принимая во вниманіе уже имѣющіяся ассигнованія по смѣтѣ второго пути. По Читинскимъ мастерскимъ ассигнованіе требуется полностью въ суммѣ 325.500 руб. Если остановиться на нежелательности постройки въ Читѣ новыхъ зданій, то придется, не строя зданій новой токарной за полнымъ отсутствіемъ другихъ помѣщеній, оставить ее въ вагоносборной. При этомъ условіи явилась бы необходимость переложить и усилить около 80 пог. саж. стѣнъ для размѣщенія приводовъ станковъ вагоно-сборной, что вызвало бы расходъ около 48.000 руб. Производительность Читинскихъ мастерскихъ составляла бы тѣ же 35 паровозовъ въ капитальномъ ремонтѣ и тѣ же 67 вагоновъ Срѣтенской вѣтви и лишь четыреста тов. вагоновъ, что вызываетъ необходимость постройки зданій для ремонта тов. вагоновъ въ Иннокентьевской, площадью около 220 кв. саж., стоимостью около 135.000 руб. А всего потребовалось бы около 183.000 руб., т. е. въ два раза болѣе, чѣмъ постройка одной токарной въ Читѣ.

По вопросу 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми

представитель сл. тяги докладываетъ, что примѣненіе въ мастерскихъ станковъ новѣйшей конструкціи съ болѣе высокой

станками и орудіями.

производительностью весьма желательно и при ассигнованіи кредитовъ на усиленіе оборудованія упр. пріобрѣтаются станки именно такого типа.

Въ виду предстоящихъ массовыхъ работъ по замѣнѣ маломѣрныхъ осей усиленными для товарныхъ вагоновъ 900 и 1000-пудовой нагрузки, дорогѣ весьма нужны станки, допускающіе приложеніе большихъ скоростей обработки при толстой стружкѣ, съ каковой цѣлью по смѣтѣ новыхъ работъ 1912 г. испрошенъ кредитъ въ суммѣ 34.400 руб. на дополнительное оборудованіе мастерскихъ колесными станками для обточки шинъ, колесъцентровъ и колеснаго пресса для насадки осей, а также предвидѣно переустройство существующихъ бандажныхъ станковъ и трансмиссіи для работъ быстро-рѣжущей сталью.

Кромѣ того, по той же смѣтѣ на 1912 г. испрошенъ кредитъ въ 7200 руб. на пріобрѣтеніе электрическихъ подъемниковъ для подачи и уборки колесныхъ паръ при обработкѣ на станкахъ. Для замѣны ручной клепки и обрубки листовъ предположено устройство пневматической станціи, на что испрошенъ кредитъ въ 7200 рублей.

Для оборудованія вторыхъ гл. мастерскихъ, предполагаемыхъ къ постройкѣ на ст. Иннокентьевская, будутъ примѣнены болѣе сильные, новѣйшей конструкціи, станки и орудія.

По вопросу 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки зрѣнія выгодно существующее расположеніе депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

сообщается, что протяженіе тяговыхъ участковъ таково, что длина перегоновъ между депо колеблется въ предѣлахъ отъ 112 до 154 верстъ, что признается упр. дороги удобнымъ и раціональнымъ въ смыслѣ правильности оборота паровозовъ и отдыха паровозныхъ бригадъ, и лишь одинъ перегонъ: Борзя-Оловянная,—протяженіемъ 93 версты, является по длинѣ недостаточнымъ, но устранить этотъ недостатокъ въ настоящее время невозможно, такъ какъ это вызвало бы значительное переустройство деповскихъ станцій.

Кромѣ того, необходимо отмѣтить крайнюю неудобность правильнаго обслуживанія Срѣтенской вѣтви паровозами, работающими въ настоящее время до ст. Карымская главной линіи, изъза отсутствія на этой послѣдней паровознаго зданія.

Недостатокъ этотъ устранится съ устройствомъ узловой станціи Восточная, гдѣ предполагается устройство оборотнаго депо для паровозовъ Срѣтенской вѣтви, а также паровозовъ Читинскаго и Оловянинскаго уч. тяги.

Съ устройствомъ этого депо, упраздняется депо Урульга Срѣтенской вѣтви, а депо Адріановка остается для стоянокъ под-

талкивающихъ паровозовъ, работающихъ въ четномъ направленіи на Оловянинскомъ уч. тяги.

Кромѣ того, необходимо отмѣтить, что вслѣдствіе работы ледокольной переправы на озерѣ Байкалѣ во время навигаціи пароходовъ часть тов. поѣздовъ слѣдуетъ отъ Иркутска до ст. Байкалъ—всего на протяженіи 61 версты.

По вопросу 106

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должность кондукторовъ, обслуживающихъ. товарные поѣзда, и смазчиковъ?

выясняется, что совмѣщеніе должностей кондукторовъ товарныхъ поѣздовъ и смазчиковъ—на Забайкальской ж. д. уже проведено.

По вопросу 107

107. Какой способъ смазыванія представляется наиболѣе удобнымъ: станціонными ли служащими или поѣздными?

представитель сл. тяги докладываетъ, что при трудныхъ условіяхъ профиля Забайкальской дороги, съ большимъ числомъ кривыхъ малаго радіуса и при значительныхъ морозахъ въ зимнее время, когда постоянно наблюдаются явленія замерзанія смазки и примерзанія къ шейкѣ оси буксовой набивки, случаи нагрѣванія буксъ въ пути происходятъ весьма часто, почему самое тщательное наблюденіе за вагонами и своевременная смазка буксъ въ пути крайне необходимы.

Съ другой стороны, нельзя обойтись безъ подробнаго техническаго осмотра вагоновъ на деповскихъ станціяхъ для контроля исправнаго состоянія и исправленія ходовыхъ частей вагоновъ и подбивки буксъ.

На основаніи изложеннаго примѣненіе смѣшаннаго способа смазыванія—станціонными служащими на деповскихъ станціяхъ и поѣздными въ пути—для Забайкальской дороги является наиболѣе раціональнымъ.

Вопросъ 108.

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

По мнѣнію представителя сл. тяги, обособленность гл. мастерскихъ отъ нач. сл. тяги, руководящаго общимъ хозяйствомъ службы, при тѣсной связи работъ въ мастерскихъ съ потребностями, вызываемыми линейной работой подвижного состава, является совершенно не пріемлемой.

Къ такому же заключенію пришелъ и XXVII съѣздъ инж. подвижного состава, который большинствомъ членовъ комиссіи,

разработавшей этотъ вопросъ, формулировалъ означенное заключеніе въ слѣдующей формѣ:

„Сложность, періодическая неравномѣрность и различіе характера требованій, предъявляемыхъ сл. тяги по ремонту подвижного состава, находящемуся въ прямой зависимости отъ условій работы на дорогѣ подвижного состава, съ одной стороны; громадная отвѣтственность, лежащая на сл. тяги по удовлетворенію всѣхъ требованій на перевозку пассажировъ и грузовъ на дорогѣ, съ другой стороны; разнообразіе линейнаго хозяйства сл. тяги и прямая неразрывная зависимость его отъ мастерскихъ, при каковой единственно возможно своевременное отвѣтственное выполненіе сл. тяги всѣхъ лежащихъ на ней обязанностей,—съ третьей стороны,—исключаетъ возможность выдѣленія мастерскихъ изъ вѣдѣнія сл. тяги".

Къ этому заключенію съѣзда сл. тяги Забайкальской ж. д. вполнѣ присоединяется.

По вопросу 109

109. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ сл. тяги? Соотношеніе окладного содержанія и сдѣльныхъ платъ. Какъ регулируется заработокъ? Потребовать положенія и правила о вознагражденіи служащихъ.

представителемъ сл. тяги сообщается, что нормы вознагражденія штатныхъ и временныхъ служащихъ опредѣляются утвержденными по смѣтѣ штатами, а поденныхъ служащихъ мастерскихъ и депо—въ зависимости отъ знанія ремесла, но не выше установленныхъ предѣльныхъ поденныхъ платъ. Штатные и временные служащіе никакихъ сдѣльныхъ работъ не производятъ, поэтому соотношеніе окладного содержанія и сдѣльныхъ платъ выведено быть не можетъ. Что же касается поденныхъ мастеровыхъ, то согласно цирк. Упр. ж. д. отъ 17 февр. 1905 г. за № 7284/303 процентъ прибыли по сдѣльнымъ работамъ допускается неограниченный, поэтому соотношеніе поденнаго заработка и сдѣльныхъ платъ по различнымъ сдѣльнымъ работамъ различно. Принятые съ 1 янв. 1911 г. тарифы сдѣльныхъ работъ въ Читинскихъ гл. мастерскихъ за первые три мѣсяца этого года дали результаты, доложенные въ отвѣтѣ на вопросъ 96.

Паровозныя бригады, кромѣ окладного содержанія, получаютъ еще поверстныя деньги и преміи за сбереженіе топлива и смазки; поѣздные смазчики—поверстныя деньги и премію за сбереженіе смазки и, наконецъ, поѣздные истопники, чистильщики, проводники вагоновъ старшаго оклада—поверстныя деньги. Нормы поверстныхъ денегъ устанавливаются не въ зависимости отъ окладного содержанія, а на основаніи назначенныхъ по смѣтѣ кредитовъ. Принимая во вниманіе, что нормы поверстныхъ денегъ паровознымъ бригадамъ по сравненію съ нормами дорогъ Европейской сѣти и сосѣдней Сибирской дороги значительны, тако-

выя съ 1 дек. 1910 г. понижены на 20%. Нормы на премію за сбереженіе топлива и смазки также не находятся въ зависимости отъ окладного содержанія, а устанавливаются по уч. тяги въ зависимости отъ техническихъ особенностей каждаго участка (профиля пути, качества воды и т. п.), качества топлива (дровъ и угля) и типовъ паровозовъ.

Заработокъ штатныхъ и временныхъ служащихъ регулируется путемъ повышенія или пониженія смѣтныхъ окладовъ при составленіи годовой смѣты по эксплоатаціи дороги, путемъ измѣненія нормъ на премію за сбереженіе топлива и смазки и на поверстныя деньги.

Заработокъ поденныхъ регулируется измѣненіями предѣльныхъ поденныхъ платъ, тарифовъ на сдѣльныя работы и ограниченіемъ числа рабочихъ дней, которые каждый мастеровой можетъ выработать въ теченіе мѣсяца.

Положенія и правила о вознагражденіи служащихъ слѣдующія:

1) Приказъ по дорогѣ отъ 10 янв. 1911 г. за № 5 объ установленіи нормъ для отопленія паровозовъ.

2) Приказъ по дорогѣ отъ 10 янв. 1911 г. за № 6 объ установленіи нормъ на смазку паровозовъ.

3) Приказъ по дорогѣ отъ 2 мая 1909 г. за № 200 объ установленіи нормъ на смазку вагоновъ.

4) Приказъ по дорогѣ отъ 13 ноября 1909 г. за № 411 о веденіи съ 1 дек. 1909 г. вновь установленныхъ нормъ поверстной платы паровознымъ бригадамъ.

5) Приказъ по дорогѣ отъ 10 ноября 1910 г. за № 406 объ установленіи нормъ поверстной преміи и суточныхъ денегъ кондукторскимъ бригадамъ и другимъ лицамъ, сопровождающимъ поѣздъ.

6) Приказъ по дорогѣ отъ 10 февр. 1911 г. за № 42 съ положеніемъ о преміи по освѣщенію вагоновъ.

7) Копія журнала совѣта отъ 11 окт. 1907 г. о выдачѣ обмундированія деньгами.

Е. По службѣ движенія.

По вопросу 110

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использованія подвижного

нач. сл. движенія докладываетъ слѣдующее:

а) Освѣдомленность о положеніи инвентаря на отдѣльныхъ участкахъ линіи упр. сл. движенія, а также и конторами отдѣленій сл. движенія достигается путемъ полученія шифрованныхъ

состава, въ частности:

а) къ своевременной освѣдомленности о положеніи инвентаря на отдѣльныхъ участкахъ линіи,

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

в) къ спеціализаціи поѣздовъ, вообще, и къ перевозкѣ сборныхъ грузовъ въ частности,

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ?

д) какъ соразмѣряются среднія нагрузки поѣздовъ со скоростями движенія, принимая во вниманіе и допускаемую продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ и число тормозныхъ вагоновъ? Потребовать всѣ положенія и правила.

депешъ, называемыхъ ситуаціонными свѣдѣніями со всѣхъ станцій дороги. Эти свѣдѣнія заключаютъ въ себѣ всѣ данныя о паркѣ подвижного состава съ подраздѣленіемъ его по роду и по мѣстоположенію. Какъ самый порядокъ подачи ситуаціонныхъ свѣдѣній, такъ и форма соотвѣтствующихъ вѣдомостей, куда эти свѣдѣнія заносятся, изложены въ циркулярахъ по сл. движенія за № 75—1909 г. и № 20—1910 г.

б) Вагоны въ особые парки не выдѣляются, въ виду ограниченнаго количества ихъ, удовлетворяющаго лишь потребности надобностямъ дороги. Часть вагоновъ парка Забайкальской ж. д. находится въ арендѣ на другихъ дорогахъ, именно: на Привислинскихъ—200 крытыхъ, на Пермской—846 крытыхъ, Южныхъ—100 крытыхъ, Сибирской—3367 крытыхъ и 140 платформъ, Полѣсскихъ—347 платформъ—итого: 5448 крытыхъ и 1002 платформы.

в) Малый грузооборотъ Забайкальской ж. д. не представляетъ требованія строгой спеціализаціи поѣздовъ, тѣмъ не менѣе на дорогѣ установленъ порядокъ формированія и слѣдованія спеціальныхъ поѣздовъ, сборныхъ и транзитныхъ.

Въ отношеніи перевозки сборныхъ грузовъ линія раздѣлена на четыре участка, по которымъ курсируютъ спеціальные сборные поѣзда. Сборные поѣзда съ конечныхъ пунктовъ участковъ, каковыми являются сортировочныя станціи Иннокентьевская, В. Удинскъ, Чита I и Маньчжурія, отправляются черезъ сутки, при чемъ, во избѣжаніе излишней задержки мелкихъ отправокъ изъ-за сортировки, сборные поѣзда съ сортировочныхъ станцій В. Удинскъ и Чита отправляются на слѣдующія сутки по прибытіи къ нимъ сборнаго поѣзда соотвѣтствующаго направленія.

Вслѣдствіе слабаго товарнаго движенія по Забайкальской ж. д. вообще и сборныхъ грузовъ въ частности, въ сборные поѣзда, кромѣ вагоновъ съ мелкими отправками, ставятся вагоны съ полногрузными отправками частныхъ и хозяйственныхъ грузовъ, слѣдующіе на короткихъ разстояніяхъ, вагоны провизіонные, вагоны-лавки, служебные вагоны, вагоны, подлежащіе разгрузкѣ на перегонахъ, и вообще всѣ такіе вагоны, которые не подлежатъ прицѣпкѣ къ транзитнымъ поѣздамъ.

Минимальная нагрузка сборныхъ вагоновъ установлена для четнаго направленія—250 п. и для нечетнаго (порожняго) направленія—150 пудовъ.

Сборные поѣзда сопровождаются особыми раздатчиками лишь при наличіи значительнаго количества мелкихъ отправокъ, подлежащихъ раздачѣ натурой, при обычныхъ же условіяхъ раздача по станціямъ мелкихъ отправокъ производится сопровождающими поѣзда главными кондукторами.

г) Учетъ нагрузки поѣздовъ товарнаго движенія произво-

дится въ упр. сл. движенія путемъ веденія такъ называемыхъ тоннажныхъ вѣдомостей. Эти вѣдомости какъ на каждый участокъ дороги, такъ и по всей линіи, вырабатываются изъ подсчетовъ данныхъ вѣсовыхъ вѣдомостей, составляемыхъ на каждый товарный поѣздъ распорядительными станціями дороги въ двухъ экземплярахъ, изъ коихъ одинъ отсылается подлежащему нач. отдѣленія черезъ ревизора движенія, а другой непосредственно въ техн. отд. сл. движенія. Ревизоръ движенія, получающій вѣсовыя вѣдомости, при обнаруженіи дефектовъ, какъ составленія самой вѣсовой вѣдомости, такъ и недостаточнаго тоннажа поѣзда и неудовлетворительной нагрузки вагоновъ,—а все это легко усмотрѣть изъ спеціальныхъ графъ бланка самой вѣдомости,—немедленно выясняетъ причины той или иной неудовлетворительности и виновныхъ, допустившихъ таковыя. Помимо этого, конторы отдѣленій имѣютъ наблюденіе за нагрузкой поѣзда путемъ запросовъ станцій непосредственно въ тѣхъ случаяхъ, если почему-либо ревизоръ движенія не обнаружилъ или пропустилъ тотъ или иной дефектъ. Собирающійся, такимъ образомъ, матеріалъ, помимо своего прямого назначенія—наблюденія за линіей—служитъ въ дальнѣйшемъ объясненіемъ паденія нагрузки поѣздовъ, если таковая имѣетъ мѣсто, и даетъ возможность сравнивать извѣстные періоды времени другъ съ другомъ. Дѣйствующій на дорогѣ приказъ № 305, объясняетъ способъ учета нагрузки поѣздовъ, которымъ руководятся нач. станцій. Упр. сл. движенія, не деталируя наблюденія за нагрузкой поѣздовъ по каждой вѣсовой вѣдомости въ отдѣльности, слѣдитъ за работой поѣздовъ по участкамъ дороги и, въ случаяхъ паденія нагрузки поѣздовъ и отсутствія достаточныхъ къ тому объясненій, выясняетъ путемъ запросовъ черезъ нач. отдѣленій причины такого паденія и по выясненіи принимаютъ соотвѣтствующія мѣры къ устраненію этого.

д) въ виду незначительнаго количества грузовъ, проходящихъ по Забайкальской ж. д., по характеру своему не требующихъ особыхъ условій перевозки и наличія достаточнаго числа нанесенныхъ на графикъ поѣздовъ, по своей скорости удовлетворяющихъ вполнѣ срокамъ доставки, согласно 53 ст. Общаго Устава,—надобности въ назначеніи особыхъ поѣздовъ меньшихъ составовъ съ увеличенной скоростью не встрѣчается и особаго расписанія для такихъ поѣздовъ не вырабатывается. Продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ при дѣйствующихъ расписаніяхъ не превышаетъ нормъ, предписываемыхъ ст. 5 положенія о работѣ и отдыхѣ служащихъ.

Опредѣленіе числа тормозныхъ вагоновъ для всякаго рода поѣздовъ производится согласно указаніямъ § 87 правилъ технической эксплоатаціи и таблицы наименьшаго числа тормозовъ по-

мѣщаются для руководства и инструкціи при книжкѣ расписанія поѣздовъ.

По всей Забайкальской ж. д. установлена предѣльная скорость въ 30 вер. часъ.

По вопросу 111

111. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней; взимается ли плата за простой при невыгрузкѣ въ праздничные дни?

сообщается, что въ праздничные дни: Новаго года, Богоявленія Господня, Благовѣщенья, Воскресенія сырной недѣли, перваго и второго дня Св. Пасхи, дня Св. Троицы, Вознесенія Господня и перваго и второго дня Рождества Христова, на основаніи § 3 правилъ, напечатанныхъ подъ статьею 43 Общаго Устава, товарныя станціи закрыты, въ эти дни нагрузка и выгрузка вовсе не производится, а потому и штрафъ за простой вагоновъ за эти дни не взимается. Въ остальные праздничные дни нагрузка и выгрузка производится въ теченіе того же періода времени, что и въ будни, при чемъ послѣ закрытія операцій въ товарной конторѣ, т. е. послѣ 12 часовъ дня упомянутыя работы производятся подъ наблюденіемъ дежурныхъ вѣсовщиковъ и смотрителя товарнаго двора, а гдѣ особыхъ товарныхъ дворовъ не имѣется, то подъ наблюденіемъ дежурнаго по станціи.

Несвоевременная нагрузка или выгрузка вагоновъ въ такіе праздничные дни сопровождается взиманіемъ штрафа за простой на общемъ основаніи.

По вопросу 112

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованію паровозовъ разной мощности и достиженію возможно меньшаго переставленія поѣздовъ?

представитель сл. движенія докладываетъ, что существующими правилами на Забайкальской ж. д. установлены на разныхъ участкахъ тяги дороги разныя нормы составовъ товарныхъ поѣздовъ, въ зависимости отъ профиля пути, поэтому сила тяги паровозовъ, ведущихъ поѣзда, всегда используется полностью. Распорядительныя станціи играютъ роль регуляторовъ силовой тяги паровозовъ, увеличивая или уменьшая составы въ зависимости отъ профиля участка. То же соблюдается и въ отношеніи сквозныхъ транзитныхъ поѣздовъ: они при отправленіи съ передаточныхъ станцій формируются въ составахъ, могущихъ пройти безъ пересоставленія по всѣмъ участкамъ дороги, тѣмъ не менѣе распорядительныя станціи обязаны въ случаяхъ наличія вагоновъ съ грузомъ прицѣплять ихъ къ этимъ поѣздамъ до распорядительныхъ станцій (промежуточныя станціи этого не дѣлаютъ, въ цѣляхъ исключенія возможности задержки поѣздовъ). Достиженіе наименьшаго пересоставленія поѣздовъ осу-

ществляется путемъ подборки и группировки вагоновъ въ поѣздѣ по станціямъ назначенія, производящейся станціей отправленія. Наблюденіе за выполненіемъ этого возложено на нач. отдѣленій, которые, по полученіи отъ станціи депешъ съ указаніемъ неправильности составленія поѣзда, выясняютъ виновныхъ и принимаютъ мѣры къ устраненію повторенія этого въ будущемъ. Правила формированія транзитныхъ поѣздовъ (дальняго хода) изложены въ приказѣ по дорогѣ № 58—1911 г.

Представитель сл. тяги дополняетъ доложенное сообщеніе, что на Забайкальской ж. д. для обслуживанія тов. поѣздовъ не имѣется разнотипныхъ паровозовъ и поѣзда обслуживаются исключительно паровозами нормальнаго типа системы Компаундъ, которые по своей мощности вполнѣ пригодны для веденія поѣздовъ, съ установленными на дорогѣ составами, по всѣмъ участкамъ безъ пересоставленія поѣздовъ.

По вопросу 113

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ?

нач. сл. движенія сообщаетъ, что наблюденіе и учетъ пробѣга одиночныхъ паровозовъ и поѣздовъ двойной тягой производится въ техническомъ отд. сл. движенія. Характеръ этого учета и цѣль веденія его заключается въ выясненіи причинъ, оправдывающихъ такой пробѣгъ паровозовъ, и въ принятіи соотвѣтствующихъ мѣръ къ его уменьшенію. Это достигается слѣдующимъ образомъ: станціи дороги съ оборотными депо ведутъ установленной формы графикъ оборота паровоза, заключающій въ себѣ въ то же время и графикъ исполненнаго движенія поѣздовъ; провѣрка такого графика, представляемаго въ техн. отд. упр. сл. движенія, въ отношеніи правильности распоряженія паровозами помѣченныхъ агентовъ выясняетъ необходимость пересылки одиночныхъ поѣздовъ, согласно требованіямъ движенія, или, наоборотъ, показываетъ, что имѣетъ мѣсто нераспорядительность и нерасчетливость агентовъ, распоряжавшихся движеніемъ. Въ цѣляхъ постоянной освѣдомленности линіи о положеніи дѣла упр. сл. движенія періодически издаются приказы, выражающіе собой работу дороги въ этомъ отношеніи и демонстрирующіе результаты, достигнутые отдѣльными участками ея, что даетъ возможность агентамъ линіи относиться болѣе сознательно къ своей работѣ и сравнивать ее съ работой другихъ участковъ.

Вышеизложенный порядокъ учета и наблюденія за хозяйственностью эксплоатаціи паровозовъ установленъ приказомъ № 72 и № 67—1911 г.

По вопросу 114

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ выгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ?

выясняется, что премій не установлено, въ виду незначительности движенія на дорогѣ и полной возможности непосредственнаго наблюденія со стороны нач. отдѣленій сл. движенія.

По вопросу 115

115. Какія преміи установлены по сл. движенія? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

нач. сл. движенія докладываетъ, что по сл. движенія установлены слѣдующіе виды премій:

1) За сбереженіе задѣйствованныхъ пломбъ.

2) За обнаруженіе излишка вѣса и неправильнаго наименованія грузовъ, и

3) за производство товаростанціонныхъ работъ.

Премія за сбереженіе пломбъ введена лишь съ 1 янв. 1911 г. (приказъ № 362—1910 г.), и результаты ея въ достаточной степени еще не опредѣлились. Положеніе объ этой преміи, составленное на основаніи преподанныхъ упр. ж. д. въ циркулярѣ № 13705/79—1906 г. данныхъ, заключается въ томъ, что служащимъ, принимающимъ непосредственное участіе въ сборѣ, учетѣ и храненіи задѣйствованныхъ пломбъ, выдается премія въ размѣрѣ 55% стоимости сданныхъ пломбъ, опредѣляемой ежегодно совѣтомъ упр. дороги; остальные 45% стоимости пломбъ зачисляются въ доходъ казны.

Премія за обнаруженіе излишка вѣса и неправильности наименованія груза выдается въ порядкѣ статьи 60 общ. устава. Премія эта дѣйствуетъ, какъ мѣра пресѣченія возможности безплатной перевозки по дорогѣ части грузовъ и перевозки грузовъ по пониженнымъ тарифнымъ ставкамъ.

Третій видъ преміи—за товаростанціонныя работы—существуетъ на основаніи вр. нормальнаго положенія о хозяйственномъ способѣ производства сихъ работъ, утвержденнаго по жур. ком. упр. ж. д. за № 25448/73—1900 г. Положеніе это было введено на Забайкальской ж. д. въ 1902 г. (приказъ № 149).

За все время существованія дороги премія за товаростанціонныя работы была выдана служащимъ только одинъ разъ, а именно за 1903 г., и послѣ этого не выдавалась, такъ какъ мобилизаціей 1904 г. и затѣмъ, бывшими въ 1905 г. и 1906 г. безпорядками Забайкальская ж. д. была поставлена въ исключительное положеніе.

Война съ Японіей привлекла въ Иркутскъ и Забайкалье массу безработныхъ людей—искателей легкой наживы и аферистовъ, которые, пользуясь неудовлетворительнымъ устройствомъ, въ то время, товарныхъ дворовъ и складочныхъ помѣщеній на станціяхъ дороги и нравственною неустойчивостью нѣкоторыхъ станціонныхъ агентовъ, всякими способами расхищали грузы; затѣмъ, народныя волненія и царившіе въ 1905, 1906 г.г. на дорогѣ безпорядки, въ свою очередь, создали массовую просрочку въ доставкѣ, утрату и порчу грузовъ. Все это, вмѣстѣ взятое, породило огромное количество претензій товарохозяевъ. Расходами по удовлетворенію этихъ претензій не только поглощены всѣ сбереженія по очер. № 193 до 1 янв. 1911 г., но еще и образовался неоплатный долгъ достигшій къ 1 янв. 1911 г. суммы болѣе 1.500.000 р., который при самыхъ благопріятныхъ условіяхъ можетъ быть возмѣщенъ казнѣ остатками по товаро-станціоннымъ фондамъ въ теченіе 30—40 лѣтъ, такъ какъ изъ суммы ассигнованія по очер. № 193, составляющей въ годъ въ среднемъ 200.000 рублей за покрытіе расходовъ по содержанію рабочихъ, администраціи по учету работъ и охраны, на погашеніе претензіонныхъ долговъ, считая въ томъ числѣ и расходы по текущимъ претензіямъ, можетъ быть отчислено не болѣе 50.000 р. въ годъ.

Въ виду того, что, во-первыхъ, столь значительная задолженность товаро-станціонныхъ фондовъ, какъ указано выше, есть не что иное, какъ пережитокъ исключительнаго положенія, созданнаго войною и бывшими безпорядками, во-вторыхъ, служащіе, которые могли бы считаться отвѣтственными за эти расходы за самыми малыми исключеніями, на службѣ уже не состоятъ и, наконецъ, что заинтересованіе служащихъ выдачей преміи является весьма существенной мѣрой къ сокращенію расходовъ по содержанію рабочихъ, также и по претензіямъ на будущее время, упр. дороги 15 февр. 1910 г. за № 20774 возбуждено передъ Упр. ж. д. согласованное мѣстнымъ совѣтомъ ходатайство объ отнесеніи расходовъ по претензіямъ, вытекающимъ изъ перевозокъ до 1 янв. 1908 г., на убытки казны; но Ком. Упр. ж. д. ходатайство это окончательно еще не разрѣшено.

За обнаруженіе и истребованіе вагоновъ перешедшихъ на сосѣднія дороги, по обмѣну безъ записи въ документы, журн. совѣта упр. Забайкальской ж. д. отъ 15 янв. 1907 г. за № 72/V введена премія, т. е. за каждый обнаруженный и истребованный вагонъ, прошедшій безъ записи въ документы, постановлено уплачивать агентамъ статистики по одному рублю съ отнесеніемъ этого расхода на премію, подлежащую станціоннымъ агентамъ по товаро-станціоннымъ работамъ, виновнымъ въ допущеніи неправильнаго перехода вагоновъ или же съ отнесе-

ніемъ расхода на запасный фондъ въ тѣхъ случаяхъ, когда виновники являются агенты передаточныхъ станцій, находящихся въ завѣдываніи сосѣднихъ дорогъ, не получающихъ преміи по товаро-станціоннымъ работамъ отъ Забайкальской дороги.

До введенія преміи за 1906 г. (съ 1 апр. 1906 г. до конца года) перешло безъ записи въ документы 3902 вагона.

Съ введеніемъ преміи перешло безъ записи:

Въ 1907 г.	. . . . .	1915 вагоновъ.
„ 1908 „	. . . . .	265 „
„ 1909 „	. . . . .	66 „
„ 1910 „	. . . . .	85 „

Вопросъ 116.

116. Какими соображеніями руководятся при опредѣленіи рода, числа, и состава пассажирскихъ поѣздовъ?

По словамъ представителя сл. движенія статистическія данныя о населенности поѣздовъ за прежнее время съ подраздѣленіемъ пассажировъ по классамъ и станціямъ назначенія служатъ и служили тѣмъ критеріемъ, на основаніи котораго установлены какъ число, такъ и составы пас. поѣздовъ на Забайкальской дорогѣ. На томъ основаніи, что поѣзда №№ 3 и 4 Забайкальской дороги служатъ естественнымъ продолженіемъ поѣздовъ №№ 3 и 4, 5 и 6 Сибирской дороги, на основаніи данныхъ о числѣ пассажировъ, слѣдующихъ въ Иркутскъ и далѣе по Забайкальской ж. д.—было установлено число мѣстъ и родъ вагоновъ въ поѣздахъ. Практика производящагося въ настоящее время пассажирскаго движенія вполнѣ подтверждаетъ справедливость сдѣланныхъ выводовъ, хотя процентъ населенности поѣздовъ довольно высокъ; случаи перенаселенности устраняются прицѣпкою добавочныхъ вагоновъ. Поѣзда №№ 11 и 12 по характеру своего движенія, какъ имѣющіе болѣе продолжительныя остановки по станціямъ, чѣмъ поѣзда №№ 3 и 4, отвѣчаютъ полнѣе нуждамъ мѣстныхъ жителей, чѣмъ транзитныхъ пассажировъ, и отношеніе числа *послѣднихъ* къ общему числу пассажировъ значительно менѣе, чѣмъ въ поѣздахъ №№ 3 и 4,—поэтому составы поѣздовъ №№ 11 и 12 установлены въ меньшемъ числѣ вагоновъ. Отсутствіе въ поѣздахъ №№ 11 и 12 вагоновъ I кл. построено исключительно на данныхъ о средней населенности вагоновъ I класса въ поѣздахъ №№ 3 и 4.

Вопросъ 117

117. Чѣмъ гарантируется правильная

нач. сл. движенія докладываетъ, что графикъ движенія пасс. поѣздовъ вырабатывается на основаніи тѣхъ данныхъ, которыя

выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удовлетворяются мѣстныя потребности пассажировъ?

обыкновенно предъявляются пасс. движенію, а именно: прослѣдованіе станцій, гдѣ совершается пересадка пассажировъ, въ свѣтлое время дня, остановка на станціяхъ съ таможнями для производства таможенныхъ обрядностей также въ такое время сутокъ, когда это не стѣсняетъ пассажировъ выполненіемъ сопряженныхъ съ этимъ формальностей, дача потребнаго времени на согласованіе поѣздовъ сосѣдними дорогами, дабы уменьшить вѣроятность задержки пассажировъ на станціяхъ пересадки при опозданіи согласованныхъ поѣздовъ, прослѣдованіе Кругобайкальскаго участка дороги съ туннелями въ немъ,—все это учитывается постольку, поскольку позволяютъ рамки схемы согласованія поѣздовъ, составляемой въ Петербургѣ на съѣздѣ по выработкѣ расписанія. Нужды мѣстнаго населенія раіона Забайкальской дороги принимаются также въ расчетъ при составленіи расписанія движенія поѣздовъ, согласно получаемымъ въ упр. дороги заявленіямъ о внесеніи въ графикъ тѣхъ или иныхъ желательныхъ измѣненій.

По вопросу 118

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

докладывается, что товарные поѣзда на Забайкальской дорогѣ слѣдуютъ по расписанію (Приказъ № 99—1909 г.).

По вопросу 119

119. Организація статистики движенія. Способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ отвѣтственности ихъ за результаты ихъ работы. Потребовать всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе 3 года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона.

нач. сл. движенія сообщаетъ, что организація отдѣла статистики сл. движенія заключается въ нижеслѣдующемъ:

1) Въ детальной разработкѣ получаемыхъ съ линіи путевыхъ поѣздныхъ журналовъ и составленія по нимъ выводовъ пробѣга поѣздовъ, вагоновъ и осей.

2) Въ веденіи переписки и отчетности по арендѣ подвижного состава и расчетамъ за таковую съ дорогами.

3) Въ веденіи номерного учета оборота вагоновъ на вѣткахъ частнаго пользованія, примыкающихъ къ магистрали Забайкальской ж. д. со взысканіемъ посуточной платы за простой таковыхъ.

4) Перепись вагоновъ 1 мая и розыскъ своихъ вагоновъ по другимъ дорогамъ и

5) учетъ обмѣна вагонами съ сосѣдними дорогами и расчеты по обмѣну.

Производство вышеперечисленныхъ работъ (кромѣ указан-

ныхъ въ пунктѣ 5) происходитъ въ общихъ чертахъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

А) Разработка и учетъ пробѣга поѣздовъ, вагоновъ и осей (таксировка) ведется по 16 участкамъ сл. движенія, на которые разбита линія; за симъ таксировка группируется по ревизорскимъ участкамъ, коихъ на Забайкальской ж. д. имѣется, 6 и, кромѣ того, дѣлается группировка пробѣговъ по такому же числу участковъ, различающихся между собой по характеру, роду размѣровъ движенія и профиля пути. Эта разработка дѣлается на основаніи цирк. Упр. ж. д. отъ 17/XI 1909 г. за № 3579.

Остальная работа по учету пробѣговъ заключается въ составленіи общихъ мѣсячныхъ сводовъ, годового отчета, разнаго рода свѣдѣній и вѣдомостей, представляемыхъ въ центральные органы М. П. С. справокъ и т. п.

Для освѣдомленія заинтересованныхъ органовъ мѣстнаго управленія и отвѣтственныхъ мѣстныхъ агентовъ въ достигнутыхъ результатахъ эксплоатаціи дороги служитъ особая книга, такъ называемая,—красная книжка,—въ которую ежемѣсячно вносятся данныя пробѣговъ поѣздовъ, вагоновъ, паровозовъ, осей, пассажировъ, грузовъ, доходовъ и расходовъ дороги, и, на основаніи этихъ данныхъ, дѣлаются выводы степени использованія наличныхъ перевозочныхъ средствъ въ связи съ достигнутыми финансовыми результатами эксплоатаціи дороги, по которымъ и отмѣчается ухудшеніе или улучшеніе таковыхъ.

Выписки и выборки изъ этой книжки ежемѣсячно разсылаются по линіи нач. отдѣленій, ревизорамъ движенія и нач. распорядительныхъ станцій, служа имъ не только наглядным показателемъ происходящихъ колебаній въ эксплоатаціи дороги, но и освѣдомляя ихъ о положеніи дѣла.

Такимъ образомъ, эта книжка, кромѣ практическаго своего значенія, имѣетъ еще и воспитательное.

Что касается до размѣровъ годовыхъ пробѣговъ вагоновъ, то вотъ данныя за три года:

Средніе годовые пробѣги вагоновъ:

I) Товарнаго вагона.

	а) инвентарнаго	б) рабочаго.
1908 г.	9.348	17.535
1909 „	7.450	14.717
1910 „	8.202	21.151

2) Пассажирскаго вагона.

	а) инвентарнаго	б) рабочаго.
1908 г.	54.164	63.523
1909 г.	52.662	60.068
1910 г.	57.477	66.335

Б) Переписка и отчетность по арендѣ подвижного состава состоитъ въ томъ, что о всякой единицѣ, или партіи переданнаго, или принимаемаго подвижного состава ведутся съ каждой дорогой отдѣльно, учетъ вагоновъ и расчетъ за нихъ съ составленіемъ полугодовыхъ вѣдомостей, представляемыхъ въ Упр. ж. д.

В) Номерной учетъ оборота вагоновъ по вѣдомостямъ на клѣтчаткѣ велся довольно продолжительное время на всѣхъ станціяхъ Забайкальской ж. д., но какъ слишкомъ дорогая и мало практичная система при ограниченности движенія на дорогѣ, съ янв. 1911 г. отмѣненъ по станціямъ, не имѣющимъ большого коммерческаго значенія, и оставленъ на станціяхъ, примыкающихъ къ сосѣднимъ дорогамъ—Сибирской, Китайско-Восточной и Амурской, какъ вспомогательныя статистическія данныя къ обмѣннымъ документомъ для выясненія перехода безъ записи вагоновъ, а также на станціяхъ, примыкающихъ къ поѣзднымъ путямъ частнаго пользованія для контроля по этимъ вѣдомостямъ дѣйствій станцій въ опредѣленіи простоя вагоновъ на вѣтвяхъ, на коихъ учетъ вагоновъ ведется по вѣдомостямъ подачи, замѣняющимъ собою акты сдачи.

Вѣдомости подачи, какъ равно и вѣдомости оборота, по поступленія ихъ въ статистику, сличаются и на вагоны, простоявшіе сверхъ положеннаго по договорамъ съ владѣльцами подъѣздныхъ путей срока, предъявляются счета для оплаты черезъ подлежащихъ нач. станцій.

О простоѣ вагоновъ на разныхъ станціяхъ дороги съ хозяйственными грузами нач. станцій присылаютъ въ статистику акты, по которымъ и предъявляются къ виновнымъ службамъ соотвѣтствующіе счета за простой.

Г) Перепись 1 мая вагоновъ и дальнѣйшее установленіе мѣстонахожденія каждаго инвентарнаго вагона производится общеустановленнымъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ порядкомъ.

По вопросу 120

120. Организація обмѣна и способы устраненія перехо-

нач. сл. движенія сообщаетъ, что организація обмѣна вагонами съ сосѣдними дорогами въ статистикѣ построена по номерной книжечной системѣ; въ книги статистикой ежедневно зано-

да вагоновъ безъ записи. Обмѣнъ казенныхъ дорогъ съ казенными и казенныхъ съ частными.

сятся сдаваемые и принимаемые по техническимъ вѣдомостямъ вагоны по номерамъ.

Забайкальская дорога производитъ, пока, обмѣнъ съ двумя дорогами: на ст. Иннокентьевская съ Сибирской казенной и на ст. Маньчжурія съ Китайско-Восточной частной.

Означенныя передаточныя станціи находятся въ общемъ пользованіи дорогъ.

Для достиженія своевременности передачи черезъ эти станціи вагоновъ съ грузами и уменьшенія станціонной работы, связанной съ оформленіемъ передачъ, введены въ дѣйствіе частныя соглашенія съ Сибирской и Китайско-Восточной ж. д., помѣщенныя въ приказахъ по дорогѣ за №№ 208 и 296—10 г.

Переходъ вагоновъ съ Забайкальской на вышеуказанныя сосѣднія дороги безъ записи въ документы обнаруживается статистикой по обмѣннымъ книгамъ, когда вагонъ, имѣя двѣ пріемки, не имѣетъ сдачи.

Для устраненія подобныхъ переходовъ на Китайско-Восточную ж. д. на ст. Маціевской, послѣдней передъ ст. Маньчжурія, всѣ вагоны, прослѣдовавшіе черезъ эту станцію въ оба направленія, списываются въ особыя вѣдомости, которыя, по полученіи ихъ въ статистикѣ, свѣряются по №№ вагоновъ съ техническими вѣдомостями обмѣннаго пункта; для устраненія бездокументныхъ переходовъ на Сибирскую,—контролирующимъ документомъ служатъ представляемыя въ статистику станціей Иннокентьевская вѣдомости оборота вагоновъ, съ указаніемъ въ нихъ времени прибытія каждаго вагона и времени его отправленія.

По вопросу 121

121. Какое участіе принимаетъ служба движенія въ разработкѣ техническихъ потребностей и условій, касающихся пропускной и провозной способности дороги: не оставляются ли нѣкоторыя потребности движенія неудовлетворенными въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія дороги, ненужнаго для потребностей движенія?

нач. сл. движенія докладываетъ, что техническія потребности дороги къ удовлетворенію требованіямъ пропускной и провозной способности ея выясняются на мѣстѣ предварительно ревизорами сл. движенія, составляющими ежегодно особыя вѣдомости необходимыхъ устройствъ совмѣстно съ нач. участковъ сл. пути и съ нач. станцій. Вѣдомости каждаго ревизора представляются нач. подлежащаго отдѣленія сл. движенія. Послѣдній по полученіи ихъ и по санкціонированіи въ смыслѣ дѣйствительной потребности просимыхъ устройствъ направляетъ эти вѣдомости въ упр. сл. движенія, гдѣ вѣдомости, окончательно просмотрѣнныя нач. сл. движенія, направляются нач. сл. пути для составленія смѣты работъ. Независимо такого согласованія, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ при рѣшеніи вопроса относительно отданія предпочтенія тому или иному устройству въ смыслѣ очереди его выполненія, сл. пути всегда предварительно запрашиваетъ сл. движенія и только по полученіи съ ея стороны согласія, начи-

наетъ производить работу. Такимъ образомъ, вполнѣ гарантируется удовлетвореніе потребностямъ движенія и исключается возможность излишняго развитія дороги. (Цирк. № 6—1904 г.).

По вопросу 122

122. Обезпечивается ли въ необходимой мѣрѣ надзоръ за перевозимыми грузами и какія мѣры принимаются къ розыску засланныхъ грузовъ?

выясняется, что надзоръ за перевозимыми грузами осуществляется черезъ подлежащихъ ревизоровъ движенія коммерческихъ и станціоннаго счѣтоводства.

Съ установленіемъ частичныхъ и полныхъ ревизій станцій надзоръ этотъ можетъ считаться въ необходимой мѣрѣ обезпеченнымъ. Это отчасти подтверждается нижеприводимыми статистическими данными о количествѣ случаевъ хищеній изъ складовъ и вагоновъ по годамъ:

	Количество случаевъ хищеній.	Количество похищенныхъ мѣстъ.	Вѣсомъ.
въ 1907 г. . .	3.387	—	20.026 пуд.
„ 1908 „ . .	46	86	389 „
„ 1909 „ . .	62	62	280 „
„ 1910 „ . .	37	40	138 „
„ 1911 „ за 5 мѣсяцевъ . .	10	11	31 „

Вопросы 123 и 124

помѣщены въ отдѣлѣ А.

По вопросу 125

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

нач. сл. движенія указываетъ, что на Забайкальской ж. д. установленъ порядокъ, по которому, станціи назначенія получаютъ почтой отъ станціи отправленія увѣдомленія о принятыхъ къ отправленію грузахъ.

Въ случаѣ неприбытія груза въ установленный ст. 53 срокъ станція назначенія разыскиваетъ таковой путемъ телеграфныхъ запросовъ по пути слѣдованія груза.

Разысканный такимъ образомъ грузъ отправляется по назначенію съ ближайшимъ товарнымъ или товаро-пассажирскимъ поѣздомъ.

Ближайше наблюденіе за розыскомъ задержавшихся въ пути или засланныхъ грузовъ и скорѣйшей ихъ доставкой по назначенію возложено на ревизоровъ движенія и агентовъ по розыску грузовъ, получающихъ копіи розыскныхъ телеграммъ.

За результатами розыска слѣдитъ коммерческій агентъ, а также товарный отд. сл. движенія, въ который, по истеченіи каждаго полумѣсяца, станціями назначенія представляются упомянутыя выше увѣдомленія съ отмѣтками о времени прибытія, выгрузки и выдачи грузовъ и съ приложеніемъ телеграфной переписки по розыску задержавшихся въ пути слѣдованія отправокъ.

О всѣхъ случаяхъ несвоевременнаго прибытія грузовъ станціи назначенія представляютъ ежедневныя свѣдѣнія своимъ нач. отдѣленій, которые черезъ подвѣдомственныхъ имъ ревизоровъ движенія немедленно производятъ разслѣдованія причинъ просрочки. Разслѣдованія эти поступаютъ въ товарный отдѣлъ сл. движенія, которымъ, на основаніи добытыхъ разслѣдованіемъ данныхъ, вырабатываются мѣропріятія къ устраненію причинъ, вызывающихъ просрочку, и, затѣмъ, хранятся въ дѣлахъ означеннаго отдѣла до предъявленія претензій.

2-ые экземпляры упомянутыхъ выше увѣдомленій станціями отправленія отсылаются ревизору станціоннаго счетоводства, въ участкѣ коего находится станція назначенія груза, и представляютъ собою данныя для матеріальнаго учета при ревизіи этой станціи (приказъ № 360—1910 г.).

Приведеннымъ порядкомъ въ достаточной степени обезпечивается наблюденіе за срочностью доставки грузовъ по назначенію, своевременный розыскъ, задержавшихся въ пути слѣдованія или засланныхъ грузовъ и въ то же время парализуется возможность умышленной задержки или засылки грузовъ въ цѣляхъ созданія искусственной претензіи за просрочку.

По вопросу 126

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

докладывается, что мелкія отправки задерживаются подъ сортировкой и перегрузкой на всемъ протяженіи ихъ слѣдованія по Забайкальской ж. д. отъ 1 до 4 сутокъ, что и составляетъ разницу между временемъ прохожденія по дорогѣ полногрузныхъ отправокъ и временемъ нахожденія въ пути мелкихъ сборныхъ отправокъ; продолжительность задержки находится въ зависимости отъ того, имѣется ли въ данное время мелочныхъ грузовъ въ количествѣ достаточномъ для образованія полногрузнаго сборнаго вагона соотвѣтствующаго направленія. Сборный вагонъ считается полногрузнымъ, когда въ него загружено въ четномъ направленіи не менѣе 250 пуд. и въ нечетномъ, въ виду слабаго товарнаго движенія въ этомъ направленіи,—не менѣе 150 пуд. Такая задержка сборныхъ грузовъ не вызываетъ просрочки въ доставкѣ ихъ по назначенію.

По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

нач. сл. движенія сообщаетъ, что грузооборотъ на Забайкальской ж. д. ежегодно увеличивается и въ соотвѣтствіи съ этимъ, по возможности, производится увеличеніе складочныхъ товарныхъ помѣщеній за счетъ сбора $^1/_5$ к. При временномъ же или случайномъ прибытіи грузовъ въ количествахъ большихъ, чѣмъ могутъ вмѣстить имѣющіяся складочныя помѣщенія, послѣднія заполняются болѣе цѣнными грузами, а грузы малоцѣнные и притомъ не подвергающіеся порчѣ отъ атмосферныхъ вліяній помѣщаются на шпальныхъ подстилкахъ и хранятся подъ брезентами, имѣющимися на дорогѣ въ достаточномъ количествѣ. На станціяхъ съ болѣе значительнымъ грузооборотомъ, гдѣ иногда представляется необходимость хранить грузъ на подстилкахъ подъ брезентами, имѣются товарные дворы обнесенные довольно высокими заборами и грузы охраняются днемъ—сторожами (они же маркировщики), а ночью—стражниками, при чемъ нахожденіе грузовъ на подстилкахъ лишнихъ караульныхъ постовъ не требуетъ. Такимъ образомъ, недостаточность типовыхъ складочныхъ помѣщеній не имѣетъ вліянія на исправность храненія и охраны грузовъ.

По вопросу 128

128. Стоимость работы низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ; желательно ли измѣненіе въ положеніяхъ?

нач. сл. движенія докладываетъ слѣдующее. На станціяхъ сколько-нибудь значительной коммерческой дѣятельности, гдѣ количествомъ имѣющейся работы оправдывается содержаніе хотя бы 2-3 постоянныхъ рабочихъ, низшіе служащіе вслѣдствіе ограниченности штатовъ, къ производству товаро-станціонныхъ работъ не привлекаются и работы на такихъ станціяхъ производятся мѣсячными и поденными рабочими или мелкими трудовыми артелями на условіяхъ сдѣльной платы, смотря по выгодности найма. Къ производству грузовыхъ работъ привлекаются низшіе служащіе лишь на малыхъ станціяхъ, гдѣ грузооборотъ настолько незначителенъ, что содержаніе спеціальныхъ рабочихъ представляется совершенно не цѣлесообразнымъ и на которыхъ производство работъ низшими служащими для послѣднихъ не обременительно. Такихъ станцій (перерабатывающихъ своими средствами, въ среднемъ, въ сутки до 150 пудовъ) на Забайкальской ж. д.—41. Плата низшимъ станціоннымъ служащимъ за исполненныя работы производится по установленной нормѣ по 3 рубля за 1000 пуд. нагруженнаго, выгруженнаго или перегруженнаго груза.

Стоимость содержанія мѣсячнаго рабочаго выражается въ суммѣ 30—35 руб., поденный рабочій нанимается за плату отъ 1 до 1 р. 50 к. въ день. Сдѣльнымъ рабочимъ уплачивается отъ 1 р. 50 к. до 5 р. за 1000 пуд., смотря по характеру работы, по роду перерабатываемаго груза и по мѣстнымъ условіямъ въ предѣлахъ установленныхъ нормъ.

Нормы платы за каждый видъ работы по каждой станціи устанавливаются особыми комиссіями, при участіи чиновъ фактическаго контроля путемъ личнаго опроса рабочихъ и справокъ на мѣстахъ и объявляются приказами по дорогѣ.

Средняя стоимость переработки 1000 пуд. груза (нагрузки, выгрузки или перегрузки) при хозяйственномъ способѣ производства работъ составляла:

за 1908 г.	. . . . .	2 р. 73 коп.
„ 1909 „	. . . . .	2 „ 53 „
„ 1910 „	. . . . .	2 „ 57 „

Товаро-станціонныя работы производятся на основаніи временнаго нормальнаго положенія о порядкѣ производства сихъ работъ, утвержденнаго по журн. ком. У. ж. д. отъ 20/V—1900 г. за № 1587 и согласно изданной въ развитіе его мѣстнымъ упр. инструкціи о порядкѣ производства работъ и расходовъ (приказъ № 200/908). Кредитъ на производство товаро-станціонныхъ работъ опредѣляется по количеству перевезенныхъ по дорогѣ частныхъ (платныхъ) грузовъ по слѣдующимъ 2-мъ ставкамъ:

1) На производство всѣхъ предусмотрѣнныхъ вр. нормальнымъ положеніемъ расходовъ, кромѣ охраны, и

2) собственно на охрану грузовъ.

Ставки эти утверждены въ слѣдующемъ размѣрѣ:

	За 1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
первая	3,75	3,70	3,70	3,75
вторая	1,25	1,24	1,24	1,14

Основное положеніе хозяйственнаго способа производства товаро-станціонныхъ работъ—заинтересованіе служащихъ преміей,—на Забайкальской ж. д. по причинамъ, о которыхъ будетъ доложено по вопросу 138, не осуществлялось въ теченіе почти всего времени существованія дороги, поэтому, за неимѣніемъ опытныхъ данныхъ, высказаться по вопросу о желательныхъ измѣненіяхъ во вр. нормальномъ положеніи—не представляется возможнымъ.

Вопросы 129 и 130

помѣщены въ отдѣлѣ А.

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи при погрузкѣ, и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

По вопросу 131

нач. сл. движенія сообщаетъ, что особыми комиссіями при участіи нач. станцій и чиновъ фактическаго контроля ежегодно выясняются на мѣстѣ среднія дѣйствительныя цѣны на рабочихъ по каждой отдѣльной станціи. На основаніи составленныхъ комиссіями актовъ, приказами нач. дороги объявляются нормы платы за каждую работу въ отдѣльности съ 1000 пуд. груза. Расходы по переработкѣ грузовъ допускаются только въ предѣлахъ этихъ нормъ. На всякій расходъ сверхъ установленныхъ нормъ обращается вниманіе и помимо записи его на дебетъ станціи въ нѣкоторыхъ случаяхъ производится обслѣдованіе черезъ подлежащихъ ревизоровъ движенія причинъ, вызвавшихъ перерасходъ. Нач. станцій, нанимая рабочихъ, производятъ имъ заработанную плату ежемѣсячно, еженедѣльно или поденно изъ выручки станціи по особымъ квитанціямъ, которыя, затѣмъ, поступаютъ подъ отчетъ нач. сл. движенія. О количествѣ исполненныхъ работъ и произведенныхъ расходовъ станціями ежемѣсячно представляются въ товарный отд. сл. движенія отчеты, составленные по формѣ, согласованной контролемъ и утвержденной совѣтомъ упр. дороги. Въ товарномъ отдѣлѣ эти отчеты детально провѣряются съ вагонными листами и актами, а также съ данными сл. сборовъ.

Въ систему контроля за расходами по переработкѣ грузовъ входитъ, кромѣ того, еще и непосредственное наблюденіе нач. отдѣленій и ревизоровъ движенія за дѣйствіями и распоряженіями станціонныхъ служащихъ.

Контроль за распоряженіями низшихъ агентовъ по обнаруженнымъ дефектамъ съ грузами организованъ такъ, что всякій дефектъ удостовѣряется старшимъ агентомъ (смотрителемъ товарнаго двора, нач. станціи или его замѣстителемъ), который обязательно присутствуетъ при составленіи коммерческаго акта и редактируетъ его. За правильностью пріема, погрузки, выгрузки, храненія, выдачи и регистраціи грузовъ, кромѣ ревизоровъ сл. движенія, наблюдаютъ агенты по розыску грузовъ, ревизоры коммерческіе и станціоннаго счетоводства.

*

Продажа не востребованныхъ грузовъ производится исключительно по распоряженію комм. отд., кромѣ скоропортящихся грузовъ, подлежащихъ продажѣ черезъ 48 часовъ по прибытіи, которые продаются распоряженіемъ нач. станціи. Большая часть не востребованныхъ грузовъ передается въ центральный складъ такихъ грузовъ при комм. отд., которымъ и производится ихъ продажа.

По вопросу 132

132. Какой установленъ надзоръ для устраненія безплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

указывается на то, что безплатной перевозки товаровъ подъ видомъ багажа по билетамъ пассажировъ, слѣдующихъ въ дѣйствительности безъ багажа, на Забайкальской ж. д. не наблюдалось.

По вопросу 133

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскіе поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

нач. сл. движенія докладываетъ слѣдующее.

1) Для предотвращенія допуска въ поѣзда безбилетныхъ пассажировъ, для обслуживанія поѣзда назначается такое число кондукторовъ (не считая главнаго), чтобы надзору каждаго кондуктора поручалось не болѣе 2-хъ пасс. вагоновъ. Дозорный кондукторъ не имѣетъ отдѣльныхъ вагоновъ для обслуживанія, а наблюдаетъ лишь за поѣздомъ при стоянкѣ на станціи со стороны поля (приказъ №73—10 г.).

Обслуживая порученные ему 2 вагона, кондукторъ при посадкѣ пассажировъ, запираетъ всѣ двери вагоновъ за исключеніемъ двухъ среднихъ и, такимъ образомъ, онъ имѣетъ полную возможность провѣрить наличность билета у каждаго входящаго въ вагонъ пассажира.

2) Попадаются въ поѣздахъ при контролѣ безбилетные, провозимые кондукторами съ корыстной цѣлью. Каждый случай проѣзда безбилетнаго регистрируется и о проѣздѣ производится разслѣдованіе съ цѣлью установленія виновнаго въ провозѣ безбилетныхъ. Виновные агенты подвергаются административному взысканію до увольненія включительно.

Для устраненія перевозки безбилетныхъ пассажировъ, введенъ систематическій контроль поѣздовъ (прик. № 50—08 г.): а) спеціальными ревизорами поѣздовъ на участкѣ Иркутскъ-Байкалъ-Застава для четныхъ и нечетныхъ поѣздовъ. Ревизоры эти производятъ ревизію всѣхъ пасс. поѣздовъ и, независимо отъ обнаруженія безбилетныхъ, строго наблюдаютъ за сроками и правильностью предъявляемыхъ пассажирами билетовъ прямого сообщенія.

Въ удостовѣреніе же того, что билеты на участкѣ Иркутскъ-Байкалъ, дѣйствительно, провѣрены спеціальными ревизорами, послѣдніе снабжены контрольными щипцами, коими они на каждомъ билетѣ пробиваютъ секретныя буквы, которыя ежедневно мѣняются. Таблица ежедневныхъ секретныхъ буквъ высылается ревизоромъ сл. движенія ежемѣсячно на послѣдующій мѣсяцъ. Наложенные на билетахъ секретные оттиски даютъ возможность менѣе опытнымъ агентамъ при послѣдующихъ за Байкаломъ ревизіяхъ провѣрить лишь игольчатые секретные знаки.

Кромѣ того, приказами по дорогѣ отъ 31 янв. 1908 г. № 50, 27 ноября 1908 г. № 427 и 31 дек. 1908 г. № 502—старшимъ агентамъ дороги вмѣнено въ обязанность не менѣе, одного раза въ мѣсяцъ производить провѣрку поѣздовъ. Агентамъ центр. упр. сл. движенія тоже иногда поручается внезапная ревизія поѣздовъ.

Службою движенія выдаются нач. станціи, ихъ помощникамъ и запаснымъ агентамъ открытые листы на право производства ревизіи поѣзда, слѣдующаго до ст. Байкалъ и отъ этой станціи въ извѣстное число, въ свободное отъ дежурства время на одинъ туръ. Открытые листы высылаются службою съ такимъ расчетомъ, чтобы агентъ, коему поручена ревизія извѣстнаго поѣзда, получилъ таковой за 1 сутки до ревизіи, при чемъ на такихъ открытыхъ листахъ показываются секретныя игольчатыя буквы за три дня до ревизіи по данному открытому листу; буквы эти обозначаются на случай провѣрки билетовъ у тѣхъ пассажировъ, которые по проконтролированному до Байкала билету, въ пути слѣдованія дѣлали остановки до ревизіи перегона по открытому листу.

3) Для предупрежденія провоза и проѣзда пассажировъ въ товарныхъ поѣздахъ вмѣнено въ обязанность всѣмъ нач. станцій и дежурнымъ по станціямъ, независимо отъ общихъ ревизій,

предъ отправленіемъ и по прибытіи тов. поѣздовъ производить осмотръ таковыхъ, въ особенности въ порожнихъ вагонахъ (прик. № 9—09 г.).

По вопросамъ 134, 135 и 136

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для а) огражденія безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій, и б) производства необходимой отчетности? Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ службы движенія.

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

нач. сл. движенія сообщаетъ, что количество станціонныхъ служащихъ сл. движенія, необходимыхъ для огражденія безопасности движенія и производства необходимой отчетности опредѣлялось до послѣдняго времени для каждой станціи опытнымъ путемъ. Въ настоящее время спеціально назначенными комиссіями приступлено къ опредѣленію необходимаго количества агентовъ какъ по техническому движенію, такъ и комм. части, на станціяхъ съ болѣе значительной работой съ цѣлью подойти къ опредѣленію общей единицы для учета работы станціонныхъ агентовъ.

На промежуточныхъ небольшихъ станціяхъ и разъѣздахъ установлено 2-хсмѣнное дежурство техническихъ агентовъ. На промежуточныхъ станціяхъ съ коммерческою дѣятельностью, гдѣ пом. нач. станціи привлекаются къ работѣ коммерческой и на распорядительныхъ станціяхъ, гдѣ приходится выполнять значительную маневровую работу, техническіе агенты дежурятъ въ 2½ и 3 смѣны—въ зависимости отъ значенія станціи.

Число кондукторовъ въ бригадѣ опредѣляется требованіями правилъ технической эксплоатаціи.

Число пассажирскихъ кондукторскихъ бригадъ опредѣляется графикомъ движенія пасс. поѣздовъ и нормами работы и отдыха, утвержденными У. ж. д.

Число штатныхъ товарныхъ бригадъ опредѣляется по среднему движенію: при увеличеніи товарнаго движенія число бригадъ увеличивается путемъ найма поденныхъ кондукторовъ, которые при упадкѣ движенія разсчитываются немедленно, при чемъ для достиженія безопасности движенія, число постоянныхъ штатныхъ кондукторовъ содержится такое, что при максимальномъ движеніи число поденныхъ кондукторовъ каждой товарной бригады не превосходитъ 25% общаго числа кондукторской бригады. Это ограниченіе числа поденныхъ кондукторовъ введено въ виду затрудненія вслѣдствіе малонаселенности края найти подготовленный элементъ для занятія должностей поденныхъ кондукторовъ. Малонаселенность края заставляетъ держать излишнее число штатныхъ кондукторовъ въ періодъ упадка движенія.

Низшіе агенты сл. движенія набираются исключительно изъ грамотныхъ низшихъ запасныхъ чиновъ, увольняющихся изъ частей войскъ, расположенныхъ въ раіонѣ Забайкальской ж. д.

Конторщики и вѣсовщики комплектуются по преимуществу изъ писарей, увольняющихся въ запасъ изъ мѣстныхъ военныхъ управленій, и въ меньшей степени—изъ молодыхъ людей мѣстнаго населенія.

Смѣняемость агентовъ доходитъ до 50%, что объясняется—во-первыхъ, стремленіе элемента комплектующаго кадръ служащихъ, вернуться на родину, и во-вторыхъ, постройкою Амурской дороги, отвлекающей часть служащихъ Забайкальской ж. д.; не малое число агентовъ уходитъ на золотые пріиски. Такая смѣняемость сильно затрудняетъ надлежащую подготовку агентовъ.

Нормы вознагражденія опредѣляются общими смѣтными ассигнованіями, которыя исчислены примѣнительно къ тяжелымъ жизненнымъ условіямъ края, повышающимъ стоимость существованія % на 30 противъ Европейской Россіи.

Правильное распредѣленіе труда достигается въ отношеніи агентовъ, несущихъ смѣнное дежурство, установленіемъ нормъ работы и отдыха, въ отношеніи остальныхъ—распредѣленіемъ работы мѣстными нач. отдѣленій.

Ж. По службѣ телеграфа.

По вопросу 137

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе-либо коды или условные адреса и обозначенія?

нач. отд. телеграфа докладываетъ, что сокращеніе телеграфной корреспонденціи достигается ограниченіемъ пользованія телеграфомъ только случаями крайней необходимости.

Всѣ телеграммы: не спѣшнаго характера и не относящіяся прямо къ дѣлу желѣзнодорожной службы (частнаго характера)—таксируются.

Подача по телеграфу многословныхъ депешъ о назначеніи рабочихъ и балластныхъ поѣздовъ замѣнена заблаговременно вырабатываемыми нач. уч. пути совмѣстно съ нач. отд. движеній планами расписаній движенія этихъ поѣздовъ, разсылаемыми почтой. Назначеніе указанныхъ выше поѣздовъ по телеграфу допускается лишь въ крайнихъ случаяхъ.

Переговоры по телеграфнымъ аппаратамъ допускаются въ исключительныхъ случаяхъ, когда быстрое распоряженіе начальствующихъ лицъ является необходимымъ, но при наличіи на

станціяхъ телефоновъ—переговоры по телеграфу безусловно воспрещаются.

СПРАВКА: приказы по дорогѣ: № 522 отъ 17/XII—1901 г., № 55 отъ 22/II—1905 г., № 136 отъ 24/VI—1907 г., № 109 отъ 7/III, № 110 отъ 8/III—1908 г., № 227 отъ 29/V, № 228 отъ 1/VI—1909 г. и № 248 отъ 13/VIII—1910 г.

Телеграммы о происшествіяхъ адресуются по нормальному своду сокращенныхъ адресовъ, утвержденному М. П. С., по докладу Упр. ж. д. отъ 19/III—1902 № 703.

Съ 1-го іюля 1905 г. на дорогѣ введены условные адреса для служебныхъ телеграммъ (кромѣ случаевъ предусмотрѣнныхъ указаннымъ выше нормальномъ сводомъ) обозначаемыхъ буквами и цифрами, при чемъ для обозначенія службъ употребляются буквы, а для обозначенія должностей—цифры, напр.: адресъ „Могзонъ начальнику участка пути“ изображается такъ: „Могзонъ П—11“. Когда необходимо указать, кромѣ должности, и участокъ, то цифры, обозначающія должность и участокъ, пишутся въ дробяхъ: числитель—должность, знаменатель—участокъ, напримѣръ: „Слюдянка начальнику III участка пути“ изображается такъ: „Слюдянка П—11/3“. Когда два, три и болѣе адресовъ въ телеграммѣ относятся къ одной службѣ, то буква, обозначающая службу, передается одинъ разъ передъ всѣми цифрами такого адреса, напримѣръ: „Иркутскъ Д—10, 8, 7 и 1“.

Для циркулярныхъ телеграммъ, адресованныхъ начальствующимъ лицамъ въ управленіи и на линіи, взамѣнъ подробнаго перечисленія должности ихъ, установлены сокращенные адреса: „начальствующимъ по управленію“. „Начальствующимъ по линіи“ и „всѣмъ начальствующимъ“. Телеграммы съ такими адресами доставляются станціями лицамъ, указаннымъ въ особыхъ спискахъ, объявленныхъ приказомъ по дорогѣ.

Справка: приказъ по дорогѣ № 174—4/VII—1905 г. и № 318 отъ 14/VIII—1909 г.

Служебнаго телеграфнаго кода на дорогѣ не имѣется, вопросъ о выработкѣ этого кода находится на разсмотрѣніи съѣзда представителей службы телеграфа и желѣзнодорожныхъ электротехниковъ (для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ).

По вопросу 138

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 на

нач. отд. телеграфа читаетъ слѣдующую справку:

каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ единичныхъ депешъ, приходившихся въ 1910—1909 гг. на каждаго телеграфиста на станціяхъ съ двумя и болѣе аппаратами.

№№ по порядку.	Наименованіе станцій.	1910 г.		1909 г.	
		Число аппаратовъ.	Количество депешъ на каждаго телеграфиста.	Число аппаратовъ.	Количество депешъ на каждаго телеграфиста.
1	Иннокентьевская . . .	8	24.422	7	22.635
2	Управленіе	12	20.411	11	17.452
3	Иркутскъ	9	15.852	7	11.986
4	Байкалъ	3	14.911	4	12.752
5	Маритуй	2	32.590	—	—
6	Слюдянка	7	19.290	6	12.510
7	Мурино	2	21 065	2	16.233
8	Танхой	3	20.553	3	14.976
9	Танхой пристан. . . .	2		2	
10	Мысовая	7	15.451	7	12.707
11	Селенга	2	18.969	2	14.233
12	В.—Удинскъ	10	26.894	8	21.876
13	Илька	2	14.517	2	11.551
14	П.—Заводъ	6	22.762	5	23.074
15	Толбага	2	30.513	2	20.299
16	Бада	3	28.554	3	12.682
17	Хилокъ	9	21.260	9	18.495
18	Могзонъ	5	21.309	4	22.092
19	Тайдутъ	2	26.583	2	17.744
20	Сохондо	2	35.715	2	27.415
21	Яблоновая	3	33 138	3	22.112
22	Раз. № 55	2	47.582	2	34.150
23	Ингода	2	24.957	2	19.178
24	Чита	14	25.346	12	27 037

№№ по порядку.	Наименованіе станцій.	1910 г.		1909 г.	
		Число аппаратовъ.	Количество депешъ на каждаго телеграфиста.	Число аппаратовъ.	Количество депешъ на каждаго телеграфиста.
25	Чита гор.	2	17.923	2	12.679
26	Маккавѣево	2	16 972	2	12.948
27	Карымская	4	22.177	4	26.709
28	Адріановка	6	14.010	6	17.700
29	Моготуй	2	17.522	2	15.964
30	Оловянная	9	18.807	7	18.069
31	Борзя	5	12.548	5	11.085
32	Даурія	2	12.645	2	19.332
33	Маньчжурія	6	30.289	6	28 643
34	Урульга	3	25.777	3	24.485
35	Зубарево	2	14.442	2	16.038
36	Шилка	3	18.403	4	19.182
37	Нерчинскъ	3	20 504	4	22.557
38	Бянкино	2	18.720	2	17.263
39	Срѣтенскъ	5	23.643	4	26.309
40	Татаурово	—	—	2	15.980
41	Заиграево	—	—	2	20.790
42	Горхонъ	—	—	2	14.631
43	Китайск. раз.	—	—	2	12.679

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электрожезловыхъ аппаратовъ и электроблокировка пути?

по мнѣнію представителя отдѣла телеграфа, существующая на дорогѣ электрожезловая система для движенія поѣздовъ имѣетъ непосредственное вліяніе на сокращеніе штата телеграфистовъ и, преимущественно, на малыхъ станціяхъ и разъѣздахъ съ однимъ телеграфнымъ аппаратомъ, на каковыхъ, съ введеніемъ жезловой системы, явилась возможность вовсе упразднить телеграфистовъ, поручивъ обслуживаніе аппаратовъ агентамъ сл. движенія. Кромѣ того, жезловая система также имѣетъ вліяніе и на

сокращеніе числа депешъ (поѣздныхъ) и, въ связи съ этимъ, на сокращеніе расхода на бланки и матеріалы.

Съ окончаніемъ постройки 2-го пути на Забайкальской дорогѣ, электрожезловая сигнализація подлежитъ упраздненію, и будетъ введена въ дѣйствіе электроблокировка пути; увеличенія или уменьшенія штата телеграфистовъ послѣ ея введенія не потребуется; техническій же штатъ, какъ то: контролеръ-механиковъ и надсмотрщиковъ необходимо будетъ увеличить, въ виду болѣе сложной системы аппаратовъ блокировки, противъ электрожезловой, и подвѣски дополнительнаго провода.

По вопросу 140

140. Чѣмъ опредѣляется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается въ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ и безъ блокировки?

нач. отд. телеграфа докладываетъ, что количество телеграфныхъ аппаратовъ и агентовъ на станціяхъ опредѣляется дѣйствительною потребностью, въ зависимости отъ технической и коммерческой дѣятельности станціи, а также отъ распредѣленія круговъ телеграфнаго дѣйствія. При этомъ число агентовъ телеграфа на станціи опредѣляется по количеству аппаратовъ и обмѣниваемыхъ на нихъ депешъ, примѣнительно къ расчету, выработанному на первомъ совѣщательномъ съѣздѣ представителей сл. телеграфа, а именно: одинъ аппаратъ, обмѣнивающій до 300 и болѣе депешъ въ сутки, обслуживается отдѣльнымъ телеграфистомъ въ каждой изъ трехъ смѣнъ, аппараты же, обмѣнивающіе менѣе 300 депешъ, обслуживаются такъ: два аппарата—1 телеграфистомъ или три—2 телеграфистами. При трехъ и болѣе дежурныхъ въ смѣнѣ телеграфистовъ, назначается старшій телеграфистъ, который освобождается отъ очереднаго дежурства и на него возлагается обязанность исключительно по надзору и провѣркѣ корреспонденціи.

Число аппаратовъ при жезловой и блокировочной сигнализаціи, въ среднемъ, возможно допустить въ кругѣ до 6-ти аппаратовъ, а безъ означенныхъ сигнализацій до 4-хъ.

ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

По 1 вопросу программы Организаціонной Подкомиссіи:

1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

2) Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ?

3) Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? Характеръ, направленіе и обмѣнъ.

4) Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на усиленіе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ?

5) Получить графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціальнаго назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія; опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемыя имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи управленія дороги:

а) по исполненію смѣты,

б) по договорамъ,

в) по заказамъ,

г) по техническимъ вопросамъ?

2) Нужна ли заводская инспекція и не слѣдуетъ ли замѣнить ее чѣмъ-либо инымъ? Описаніе случаевъ неправильной пріемки заводской инспекціей.

3) Какой желателенъ порядокъ заказа и поставки подвижного состава?

4) Какія измѣненія и упрощенія желательны въ правилахъ технической эксплоатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующіе на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5) Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа пріобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпалъ, крестовинъ, стрѣлокъ и др. частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6) Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно) съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени пріобрѣтенія долго лежащаго имущества,

б) негоднаго — съ показаніемъ предположеній о способѣ возможно выгодной и скорой его ликвидаціи.

7) Способы храненія на складахъ, ихъ учетъ; порядокъ требованія. Какіе предметы пріобрѣтаются не матеріальной сл.? Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и пріемки?

8) Какъ усчитываются служебныя перевозки при оцѣнкѣ инвентарной стоимости имущества?

9) Желательно ли сохраненіе матеріальной сл. и не слѣдуетъ ли предоставить пріобрѣтеніе службамъ-потребительницамъ?

По вопросу 3 программы:

1) Можетъ ли быть предоставлено приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

а) начальнику дороги—всѣхъ, кромѣ начальниковъ службъ и отдѣловъ;

б) начальникамъ службъ—кромѣ начальниковъ участковъ, дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ управленія службой;

в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

а) пути — кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,

b) тяги—кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,

c) движенія—кромѣ ревизоровъ, начальниковъ станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ,

съ оставленіемъ за Министерствомъ права veto по этимъ назначеніямъ.

2) Затребовать всѣ дѣйствующія на 1 іюня на дорогѣ положенія о служащихъ.

По вопросу 5 программы:

1) Желательная организація и предѣлы власти начальниковъ отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2) Не слѣдуетъ ли присоединить сл. телеграфа къ сл. движенія, уничтоживъ вовсе сл. телеграфа, какъ таковую, или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ сл. телеграфа?

3) Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требованія, которыя предъявляются округами.

По вопросу 6 программы:

1) Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижного состава.

2) Регистрація движенія и работы дороги (организація статистики); затребовать всѣ дѣйствующіе на дорогахъ на 1 іюня положенія и приказы о паровозномъ и вагонномъ хозяйствѣ.

3) Не слѣдуетъ ли часть статистики, для лучшаго и быстрѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ его работъ, передать въ отдѣленія по типу Привислинской ж. д.?

4) Организація смазки подвижного состава.

По вопросу 7 программы:

1) Кодификація всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ.

2) Какой существуетъ порядокъ ознакомленія агентовъ дороги съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями?

3) Упрощеніе отчетности (затребовать полный сводъ бланковъ отчетности по всѣмъ службамъ).

4) Въ какихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла желательна замѣна ручного труда механическимъ?

5) Квартирныя деньги и жилые дома; полоса отчужденія и лавочки.

По вопросу 8 программы:

1) Смѣняемость служащихъ.

2) Допущеніе на службу женщинъ.

3) Упрощеніе регистраціи и учета военнообязанныхъ.

По вопросу 11 программы:

1) Затребовать за 1908 годъ списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

2) Затребовать списокъ за 1908 годъ числа экстренныхъ служебныхъ поѣздовъ съ указаніемъ лицъ, ими пользовавшихся, и числа сдѣланныхъ поѣздо-верстъ.

3) Количество подрядческихъ: нарядовъ и безплатныхъ билетовъ.

По пункту 1 вопросу 1
докладываются слѣдующія данныя о минимальныхъ и максимальныхъ протяженіемъ участковъ и отдѣленій.

участки	сл. пути	. . . . .	отъ	7½	до 125 в.
„	„ тяги	. . . . .	„	67	„ 288 „
отдѣленія	„ движенія	. . . . .	„	308	„ 841 „

участки	„	матеріальной (ревизорскихъ)	отъ 305	до 624	в.
„	„	сборовъ (станціон. счетоводства)	„ 68	„ 483	„
„	„	Байкальской переправы (водн. между пристанями Байкалъ и Танхой)	„ —	„ 40	„
„	„	врачебной	„ 54	„ 151	„
отд.	„	коммерческаго (ревизорскихъ)	„ 68	„ 909	„
„	„	телеграфа (контролеръ-механиковъ)	„ 90	„ 288	„

Татауровская дача 30.000 десятинъ, съ протяженіемъ лѣсовозныхъ подъѣздныхъ путей въ 60 в. Аленгуйская дача—10.000 десятинъ.

Нач. матеріальной сл. дополняетъ доложенное слѣдующимъ:

Линія Забайкальской ж. д. по матеріальной сл. раздѣлена на четыре ревизорскихъ участка, изъ коихъ: первый отъ Иннокентьевской до Мысовой включительно, протяженіемъ въ 305 верстъ. Въ раіонъ этого участка входятъ станціи: Иннокентьевская, Иркутскъ, Михалево, Байкалъ, Хвойная, Маритуй, Шарыжалгай, Слюдянка, Утуликъ, Мурино, Выдрино, Кедровая, Танхой, Переемная, Мишиха, Мысовая и разъѣзды №№ 1, 3, 5 и Лиственичное. На этомъ участкѣ имѣются: главный складъ матеріаловъ при станціи Иркутскъ и расходные склады при станціяхъ: Слюдянка и Мысовая, а также склады топлива при станціяхъ: Иннокентьевская, Иркутскъ, Михалево, Байкалъ, Шарыжалгай, Слюдянка, Утуликъ, Мурино, Выдрино, Танхой и Мысовая.

Второй участокъ—отъ Мысовой до Петровскаго завода включительно, протяженіемъ въ 288 верстъ. Въ раіонъ этого участка входятъ станціи: Посольская, Селенга, Татаурово, Верхнеудинскъ, Онохой, Заиграево, Илька, Горхонъ, Кижа, Петровскій заводъ и разъѣзды: Баярскій, Темлюй, Таловка, Коноваловскій, № 121, № 26, Тальцы, № 31 и № 33. На этомъ участкѣ имѣются: расходный складъ матеріаловъ при станціи Верхнеудинскъ и склады топлива при станціяхъ: Селенга, Тальцы р., Верхнеудинскъ, Заиграево, Илька, разъѣздъ № 31, Горхонъ, разъѣздъ № 33 и Петровскій заводъ.

Третій участокъ—отъ Петровскаго завода до раз. Туринскаго включительно, протяженіемъ въ 459 вер. Въ раіонъ этого участка входятъ станціи: Тарбагатай, Толбага, Бада, Хилокъ, Хушенга, Тайдутъ, Могзонъ, Сохондо, Яблоновая, Иногда, Чита, Чита городъ, Кручина, Маккавѣево и разъѣзды: Баляга, № 37, Хохотуй,

№ 39, № 40, Жипхегенъ, № 41, Гыршелунъ, № 45, Харагунъ, Загаринъ, Гонгота, № 52, № 54, Кука, № 55, Черновскій, № 58, № 59, Атамановскій, № 62 и Туринскій. На этомъ участкѣ имѣются: гл. складъ матеріаловъ, при станціи Чита, расходный складъ при станціяхъ Хилокъ и склады топлива при станціяхъ: Тарбагатай, раз. № 37, Талбага, раз. № 40, раз. № 41, Жипхегенъ р., раз. № 42, Хилокъ, Гыршелунъ р., Хушенга, раз. № 45, Харагунъ р., Тайдутъ, Могзонъ, Яблоновая, Кука р., раз. № 55 и Чита.

Четвертый участокъ—отъ Туринскаго разъѣзда до Маньчжуріи и Срѣтенска включительно, протяженіемъ въ 624 версты. Въ раіонъ этого участка входятъ станціи: Карымская, Адріановка, Бурятская, Моготуй, Ага, Оловянная, Бырка, Хадабулакъ, Борзя, Хараноръ, Шарасунъ, Маціевская, Маньчжурія, Урульга, Зубарево, Ононъ, Шилка, Нерчинскъ, Бянкино, Баянъ, Срѣтинскъ и разъѣзды: № 64, Китайскій, № 66, Сѣдловой, № 67, Булакъ, № 77, № 79, Соктуй, № 82, № 83, Даурія, Апрѣлково, Куэнга и Кокуй. На этомъ участкѣ имѣются: расходные склады матеріаловъ при станціяхъ: Оловянная, Борзя, Маньчжурія, Шилка и склады топлива при станціяхъ: Карымская, Адріановка, Бурятская, Оловянная, Борзя, Хараноръ, Маньчжурія, Урульга, Зубарево, Ононъ, Шилка, Нерчинскъ и Срѣтенскъ.

Участками на линіи завѣдываютъ ревизоры мат. сл., права и обязанности коихъ опредѣлены прилагаемой при семъ инструкціей.

По пункту 1 вопросу 2

пом. нач. дороги сообщаетъ слѣдующее.

По личному составу:

1. нач. уч. сл. пути непосредственно подчинены всѣ служащіе участка какъ штатные, такъ и поденные. Нач. уч. предоставлено право опредѣлять и увольнять всѣхъ дополнительныхъ рабочихъ.

Налагать взысканія замѣчаніями и выговорами на всѣхъ подвѣдомственныхъ агентовъ, но безъ отданія въ приказѣ, увольнять въ отпускъ на 3 дня.

По бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ обязанностямъ предѣлы полномочій изложены въ инструкціи нач. уч. сл. пути.

По сл. тяги:—нач. уч. подчинены непосредственно всѣ служащіе участка—какъ штатные, такъ и поденные. Нач. уч. предоставлено право принимать и увольнять всѣхъ дополнительныхъ рабочихъ. Налагать взысканія замѣчаніями и выговорами на всѣхъ подвѣдомственныхъ агентовъ, но безъ отданія въ приказѣ. Увольнять въ отпускъ всѣхъ агентовъ на 3 дня.

По бюджетнымъ вопросамъ: располагаютъ кредитомъ, распредѣленнымъ на предполагаемые въ теченіе года расходы; выходить за предѣлы ассигнованнаго кредита не могутъ; въ случаѣ крайней необходимости, должны каждый разъ испрашивать дополнительныя ассигнованія.

По спеціальнымъ обязанностямъ: паровозная служба, вагонная служба, водоснабженіе и мастерскія (малыя) съ механическими устройствами; производить конструктивныя измѣненія въ подвижномъ составѣ и въ разныхъ механическихъ устройствахъ и сложные случаи ремонта паровозовъ или вагоновъ безъ разрѣшенія нач. тяги не могутъ.

По сл. *движенія:* Полномочія нач. отдѣленій по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ изложены въ инструкціи нач. отдѣленій сл. движенія.

По матеріальной сл.: полномочія и обязанности участковыхъ ревизоровъ перечислены въ инструкціи ревизорамъ мат. сл. издан. 1909 г.

Полномочія и обязанности линейныхъ агентовъ, какъ то: ревизоровъ, смотрителей складовъ, раздатчиковъ топлива, старшихъ угольщиковъ, сторожей и кладовщиковъ-артельщиковъ, обусловлены существующими на сей предметъ инструкціями; при чемъ ни одинъ изъ линейныхъ агентовъ, помимо нач. мат. сл., не уполномоченъ на опредѣленіе, перемѣщеніе и увольненіе служащихъ, а послѣднее не въ правѣ сдѣлать и нач. службы, а лишь особое совѣщаніе изъ начальниковъ службы, подъ предсѣдательствомъ нач. дороги. Полномочія нач. службы въ отношеніи бюджета находятся въ предѣлахъ разрѣшенныхъ ему кредитными предписаніями нач. дороги кредитовъ, какъ по эксплоатаціонной смѣтѣ, такъ равно и за счетъ другихъ источниковъ.

По сл. сборовъ: полномочія ревизоровъ станціоннаго счетоводства изложены въ инструкціи ревизорамъ станціоннаго счетоводства.

По Байкальской переправѣ: полномочія нач. сл. опредѣлены утвержденнымъ М. П. С. „Положеніемъ объ организаціи Байкальской желѣзнодорожной переправы 14 авг. 1902 г. № 1580“.

По врачебной службѣ: участковые врачи не уполномочены опредѣлять и увольнять фельдшерско-акушерскій персоналъ и больничную прислугу.

По бюджетнымъ вопросамъ—составленіе вѣдомостей необходимыхъ для лѣчебныхъ заведеній предметовъ и работъ—расходы каждой больницы и врачебнаго участка находится въ зависимости отъ числа больныхъ.

По спеціальнымъ обязанностямъ руководить дѣятельностью подчиненнаго имъ медицинскаго персонала и прочихъ агентовъ медицинской службы.

По коммерческому отд.—коммерческіе ревизоры по личному составу и бюджетнымъ вопросамъ полномочій не имѣютъ. Спеціальныя обязанности опредѣляются инструкціей (цирк. У. ж. д. отъ 26/V—1908 г. за № 13.588/86).

По телеграфу: контролеръ-механики по личному составу уполномочены разрѣшать отпуски на 3 дня, командировать для замѣщенія заболѣвшихъ агентовъ своего участка.

По бюджетнымъ вопросамъ: расходованіе изъ авансовыхъ суммъ, отпускаемыхъ на производство работъ въ размѣрѣ 100 рублей—въ обычное время и 300 рублей во время усиленнаго ремонта линіи, составленіе документовъ на производство болѣе крупныхъ работъ, оплачиваемыхъ артельщиками-плательщиками изъ общаго аванса.

По спеціальнымъ обязанностямъ: наблюденіе за правильнымъ дѣйствіемъ всѣхъ электрическихъ установокъ, производство ремонтныхъ работъ телеграфной линіи и всѣхъ новыхъ работъ по установкамъ электрическихъ приборовъ.

Полномочія завѣдывающаго лѣсными дачами по личному составу простираются до права объявленія подвѣдомственнымъ агентамъ замѣчаній, выговоровъ и временнаго отстраненія отъ должностей низшихъ служащихъ.

По бюджетнымъ вопросамъ: расходованіе кредитовъ въ предѣлахъ смѣты при соблюденіи установленнаго на дорогѣ порядка.

По спеціальнымъ обязанностямъ, разработка дачъ въ количественномъ отношеніи и въ предѣлахъ смѣты, утвержденной совѣтомъ упр. дороги.

По пункту 3 вопроса 1

Нач. сл. движенія обращаетъ вниманіе на то, что при взглядѣ на коммерческую дѣятельность Забайкальской ж. д. приходится, прежде всего, отмѣтить, что Забайкальская ж. д. принадлежитъ къ числу дорогъ, не имѣющихъ преобладающаго груза.

Вся перевозка по дорогѣ, вслѣдствіе отсутствія въ раіонѣ ея крупныхъ торгово-промышленныхъ и фабричныхъ предпріятій, при общей слабой населенности раіона, весьма незначительна. Самыми крупными потребителями въ раіонѣ дороги являются: сама дорога и военное вѣдомство—для продовольствія и содержанія расквартированныхъ въ раіонѣ дороги воинскихъ чиновъ.

Къ другимъ особенностямъ дороги, вслѣдствіе тѣхъ же экономическихъ условій и прилегающаго къ ней раіона, слѣдуетъ отнести непарность движенія, при чемъ преобладающимъ направленіемъ грузовъ является четное (на востокъ).

Грузы, идущіе съ запада на востокъ, остаются преимущественно въ раіонѣ, расположенномъ на протяженіи первыхъ $^2/_3$

разстоянія дороги (приблизительно отъ Иркутска до Читы), остальная же $^1/_3$ дороги (отъ Читы до Манчжуріи) пополняется, главнымъ образомъ, грузами, слѣдующими съ востока на западъ.

Наибольшее количество пудовъ при передвиженіи съ запада на востокъ даютъ: овесъ, лѣсные матеріалы, мука пшеничная и ржаная, уголь каменный, сахаръ, дрова, соль, желѣзо и керосинъ; при передвиженіи съ востока на западъ—чай, мука пшеничная, кожи и масло конопляное.

По количеству перевозимаго вѣса главное мѣсто на Забайкальской ж. д. занимаютъ: чай, каменный уголь, мука пшеничная, овесъ, дрова и лѣсные матеріалы.

Въ заключеніе слѣдуетъ упомянуть, что перевозка чая имѣетъ для дороги особенно важное значеніе, такъ какъ перевозка эта совершается въ направленіи, обратномъ преобладающему грузовому движенію, т. е. съ востока на западъ, что даетъ возможность улучшить утилизацію подвижного состава, тѣмъ болѣе, что до 70% этой перевозки совершается транзитомъ, т. е. при максимальномъ пробѣгѣ по дорогѣ.

Средній суточный обмѣнъ Забайкальской ж. д. съ сосѣдними дорогами въ 1910 г. выразился слѣдующимъ числомъ вагоновъ.

	Принято	Сдано	Всего
Съ Сибирской ж. д.	126	128	254
и Китайской-Вост.	36	36	72

Размѣры движенія поѣздовъ по различнымъ участкамъ въ 1910 г.:

(участки, разнящіеся между собой по размѣру и роду движенія).

	Четное.	Нечетное.	Итого.
Иннокент.—Байкалъ . .	181.263	175.600	356.863
Байкалъ—Мысовая . .	452.711	428.455	881.166
Мысовая—Могзонъ . .	1.155.518	1.116.866	2.272.384
Могзонъ—Андріановка.	566.323	556.941	1.123.264
Андріан.—Манчжурія. .	546.257	536.445	1.082.702
Карымск.—Срѣтенскъ .	323.584	291.591	615.175
Итого	3.25556	3.105.889	6.331.554

По пункту 4 вопроса 1.

Выясняется, что данныхъ къ измѣненію границъ дороги въ цѣляхъ сокращенія слѣдованія грузовъ не имѣется.

По пункту 5 вопроса 1

Существующее расположеніе депо и мастерскихъ имѣетъ слѣдующіе недостатки.

1) Для ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ на ст. Иркутскъ не имѣется крайне необходимыхъ крытыхъ помѣщеній и за тѣснотой станціи нѣтъ возможности устроить таковыя.

Въ устраненіе вышеизложеннаго желательно устроить на ст. Иннокентьевская оборотное депо, паровозное же зданіе на ст. Иркутскъ съ мастерскими при немъ приспособить для ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

2) Расположеніе 2-хъ оборотныхъ депо Урульга и Адріановка не въ узловомъ пунктѣ (ст. Карымская или Восточная) нераціонально. При переустройствѣ дороги для пропуска 48 паръ по линіи Иннокентьевская-Карымская и 24 паръ по линіи Карымская-Бянкино, предполагается упразднить оборотное депо Урульга и Адріановка и устроить оборотное депо въ узловой станціи (Карымская или Восточная, а оборотное депо на ст. Адріановка предназначить лишь для подталкивающихъ паровозовъ. Кромѣ того, на узловой станціи необходимо устроить сарай для стоянки и осмотра пассажрискихъ вагоновъ.

3) Для удобства эксплоатаціи уч. Бянкино-Срѣтенскъ необходимо устроить на ст. Бянкино паровозное зданіе на два стойла и при депо Срѣтенскъ—мастерскую для производства текущаго ремонта паровозовъ и вагоновъ.

4) Такимъ образомъ, желательно такое расположеніе депо и мастерскихъ:

Ст. Иннокентьевская. . .	Оборотное депо на 8 стойлъ.
„ Иркутскъ	Мастерскія для ремонта пас. и тов вагоновъ.
„ Карымская (Восточная)	Оборотное депо на 8 стойлъ. Вагонный сарай для стоянки и осмотра пасс. вагоновъ.
„ Андріановка	Вспомогательное депо для подталкивающихъ паровозовъ.
„ Бянкино	Оборотное депо.
„ Срѣтенскъ	Мастерская для ремонта паровозовъ и вагоновъ.

По пуикту 1 а) вопроса 2

представитель сл. тяги сообщаетъ, что § 43 временной инструкціи мѣстнымъ управленіямъ установленъ переносъ креди-

товъ изъ статьи въ статью каждой главы, изъ главы въ главу, изъ одного отдѣла эксплоатаціонной смѣты въ другой или съ одной отдѣльной работы на другую по главѣ 2 отдѣла VII той же смѣты въ теченіе смѣтнаго періода по каждой изъ смѣтъ лишь съ разрѣшенія совѣта упр. дороги. О необходимости переносовъ по смѣтамъ дополнительныхъ работъ и спеціальныхъ средствъ, удостовѣренной совѣтомъ мѣстнаго упр., представляется въ У. Ж. Д. Въ случаѣ разногласія въ рѣшеніи какого-либо вопроса по переносу кредита съ членами отъ постороннихъ вѣдомствъ, вопросъ, на основаніи § 67 временной инструкціи мѣстнымъ управленіямъ, представляется на рѣшеніе въ У Ж. Д.

Принимая во вниманіе условія составленія смѣтъ на расходы эксплоатаціи за послѣдніе годы, когда смѣтные кредиты исчисляются строго по дѣйствительному расходу послѣдняго года и пробѣги подвижного состава назначаются минимальные безъ особаго запаса, случайный перерасходъ по какому-либо очередному номеру или цѣлому ряду номеровъ вслѣдствіе незначительнаго повышенія пробѣга противъ смѣты или благодаря другимъ, выяснившимся въ теченіе отчетнаго года, причинамъ не можетъ быть безъ согласія совѣта покрытъ вполнѣ опредѣлившимся сбереженіемъ по другимъ очереднымъ номерамъ. Равнымъ образомъ, кредитъ по дополнительнымъ работамъ, которыя по какимъ-либо причинамъ оказались не подлежащими производству, нельзя обратить на исполненіе другихъ работъ, неотложность которыхъ опредѣлилась, но кредита на нихъ по смѣтѣ не имѣется. Всѣ такіе вопросы при разногласіи рѣшенія ихъ въ совѣтѣ съ членами отъ постороннихъ вѣдомствъ должны итти на разрѣшеніе У. Ж. Д., чѣмъ упр. дороги ставится въ затруднительное положеніе. Отдаленность Забайкальской дороги лишаетъ ее возможности получить отвѣтъ отъ У. Ж. Д. скоро, между тѣмъ, горячее время строительнаго сезона уходитъ и по полученіи разрѣшенія работы за пропускомъ нужнаго времени могутъ остаться незаконченными и кредитъ пропадаетъ неиспользованнымъ. По эксплоатаціоннымъ же смѣтамъ въ случаѣ перепробѣговъ подвижного состава нерѣшеніе единогласно совѣтомъ вопросовъ по кредитамъ на перепробѣгъ невольно заставляетъ упр. дороги дѣлать перерасходы, которые остаются на его отвѣтственности, какъ это и было при исполненіи смѣты за 1910 г. Вслѣдствіе перепробѣга осей пассажирскихъ вагоновъ за 1910 г. по очер. № 300 (ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ) получился перерасходъ въ суммѣ 54.697 руб., хотя норма дѣйствительнаго расхода на 10.000 пассажирскихъ осе-верстъ получилась менѣе назначенной по смѣтѣ. При разсмотрѣніи вопроса о подкрѣпленіи кредита по указанному очер. № 300 сбереженіями по другимъ очереднымъ номерамъ V отдѣла смѣты совѣтъ лишь при-

нялъ къ свѣдѣнію этотъ докладъ, отложивъ рѣшеніе вопроса до разсмотрѣнія общаго годового отчета за 1910 г.

Такимъ образомъ, сумма 54.967 руб. и до сихъ поръ находится на отвѣтственности службы. Другимъ примѣромъ можетъ служить слѣдующій случай: въ концѣ прошлаго года упр. дороги былъ внесенъ докладъ въ совѣтъ о пополненіи кредита по очер. № 80 (суточныя и разъѣздныя выдачи) за счетъ сбереженій по другимъ очереднымъ номерамъ. Вопросъ этотъ не былъ рѣшенъ въ совѣтѣ изъ-за разногласія съ членами отъ постороннихъ вѣдомствъ и поэтому на окончательное рѣшеніе былъ направленъ въ у. ж. д., отъ котораго утвердительное рѣшеніе получилось лишь передъ самымъ закрытіемъ эксплоатаціоннаго кредита за 1910 г., благодаря чему пришлось всѣ суточныя деньги за минувшій годъ, оставшіяся неуплаченными по неимѣнію кредита, внести въ кредиторскіе списки которые еще не утверждены казенной палатой до сихъ поръ, благодаря чему суточныя деньги не уплачены агентамъ за минувшій годъ до сего времени.

Для избѣжанія такого положенія въ будущемъ необходимо предоставить власти нач. дороги переносъ кредитовъ изъ любого очереднаго номера смѣты въ другой, не выходя изъ общаго, назначеннаго кредита по всей смѣтѣ, при чемъ въ случаѣ недопробѣга подвижного состава, кредитъ долженъ опредѣляться на исполненные размѣры движенія. Равнымъ образомъ, предоставить власти нач. дороги по дополнительнымъ и новымъ работамъ переносъ кредитовъ, ассигнованныхъ на однѣ работы, въ случаѣ надобности, на другія работы.

Пом. нач. дороги, вполнѣ раздѣляя мнѣніе, высказанное представителемъ сл. тяги, настаиваетъ на необходимости расширить права нач. дороги по распредѣленію кредитовъ.

Неудобство санкціонированія смѣтныхъ вопросовъ совѣтомъ заключается въ томъ, что требуется представить подробную смѣту,—это беретъ много времени, между тѣмъ, все равно дѣйствительная стоимость будетъ различаться отъ смѣтной.

б) По мнѣнію замѣстителя нач. дороги слѣдуетъ предоставить нач. дороги право утверждать договоры до 50.000 рублей.

По пункту в) вопроса 2

По мнѣнію представителя сл. тяги, желательно предоставить мѣстному управленію право пріобрѣтать непосредственнымъ распоряженіемъ бандажи, колеса-центры и оси, т. е. тѣ части колесныхъ паръ, которыя требуются при ремонтѣ подвижного состава и расходы по пріобрѣтенію которыхъ относятся на счетъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ, такъ какъ при существующемъ порядкѣ заказа означенныхъ частей У. Ж. Д. неизбѣжно промедленіе въ своевременной заготовкѣ.

А. Н. Тихомировъ высказывается за увеличеніе сроковъ договора до 5 лѣтъ.

Нач. мат. сл. поддерживаетъ это: въ виду отдаленности Забайкальской ж. д. У. Ж. Д. во избѣжаніе большой и вредной для дѣла проволочки времени слѣдовало бы предоставить упр. дороги право заключать договоры на сроки до 5 лѣтъ, такъ какъ при долгосрочныхъ договорахъ возможно достигнуть значительнаго пониженія цѣнъ. Это особенно важно для Забайкальской дороги въ отношеніи каменнаго угля, такъ какъ при стратегическомъ значеніи дороги необходимо имѣть значительные запасы угля, превосходящіе 8-ми-мѣсячный эксплоатаціонный расходъ, чего угли Забайкальскіе безъ освѣженія не выдерживаютъ, а самое главное это то, что копи, получая одногодичные заказы въ предѣлахъ эксплоатаціонной потребности, развиваютъ подготовительныя работы только въ той мѣрѣ, чтобы выполнить поставку, и, въ случаѣ необходимости усилить движеніе до максимальнаго графика, не въ состояніи дать потребнаго количества угля, и для доведенія добывной способности копей до размѣровъ, удовлетворяющихъ потребности при предѣльномъ графикѣ, потребуется не менѣе 6 мѣсяцевъ, т. е., другими словами,—дорога, неся значительные расходы по содержанію запасовъ угля, въ дѣйствительности не обезпечена топливомъ, между тѣмъ, при долгосрочныхъ договорахъ можно было бы обязать копи держать подгтовительныя работы въ такомъ состояніи, чтобы во всякое время, путемъ найма дополнительныхъ рабочихъ, можно было бы добыть уголь въ потребныхъ количествахъ. При этомъ положеніи запасы возможно ограничить 2-хъмѣсячнымъ эксплоатаціоннымъ расходомъ.

Желательно предоставить мѣстнымъ управленіямъ удлинять сроки по договорамъ и заказамъ съ 6-ти мѣсяцевъ до 1 года.

г) Выясняется общее мнѣніе о необходимости предоставить управленію утверждать проекты стоимостью до 100.000 руб.; вмѣсто существующей теперь нормы въ 50.000 руб.

По мнѣнію представителя сл. тяги, въ отношеніи его службы, дѣйствующій порядокъ въ рѣшеніи техническихъ вопросовъ измѣненій не требуетъ.

Далѣе Предсѣдатель ставитъ на обсужденіе общій вопросъ о мнѣніи засѣданія по поводу цѣлесообразности существованія совѣта мѣстнаго управленія.

Изъ послѣдовавшихъ, затѣмъ, преній выяснилось, что при огромной отвѣтственности нач. дороги и сравнительно небольшихъ его правахъ существованіе совѣта и желательно и необходимо. Слѣдовало бы только рѣшать дѣла въ совѣтѣ простымъ большинствомъ голосовъ съ отвѣтственностью за эти рѣ-

шенія, при чемъ членамъ постороннихъ вѣдомствъ было бы удобнѣе предоставить право лишь совѣщательнаго голоса.

Представитель сл. тяги указываетъ на отдаленность Забайкальской дороги отъ рынковъ, снабжающихъ ее матеріалами и запасными частями, и нежеланіе поставщиковъ подвергаться риску забракованія матеріаловъ на складахъ дороги, гдѣ, въ случаѣ забракованія, не представляется возможнымъ сбыть матеріалъ за отсутствіемъ потребителей,—поэтому пріемка всѣхъ матеріаловъ и частей заводскаго производства на мѣстахъ изготовленія не только желательна, но и необходима; въ этомъ отношеніи институтъ заводской инспекціи весьма цѣненъ.

Не менѣе цѣннымъ должно быть признано постоянное наблюденіе на заводахъ инспекторовъ за подлежащими изготовленію издѣліями для дорогъ во время самаго производства ихъ.

При этомъ упр. дороги отмѣчаетъ, что за послѣдніе три года случаевъ неправильной пріемки инженерами отдѣла не наблюдалось, за прежнее же время никакихъ данныхъ не имѣется.

По мнѣнію засѣданія, существующій порядокъ заказа подвижного состава распоряженіемъ У. Ж. Д., гдѣ объединяются вопросы о заказахъ для всей сѣти дорогъ—является вполнѣ раціональнымъ, но при этомъ желательны предварительные запросы управленій дороги въ отношеніи примѣненія и учета тѣхъ или иныхъ мѣстныхъ условій дороги.

нач. матеріальной сл. докладываетъ слѣдующее.

По пункту 5 вопроса 2

Способъ пріобрѣтенія топлива.

1) Угля каменнаго.

Заготовка угля каменнаго производится въ концѣ года.

Исчисляемое къ заказу количество угля слагается изъ годовой потребности дороги для эксплоатаціонныхъ нуждъ съ прибавленіемъ къ сему количеству мобилизаціоннаго запаса.

Предварительно вызова конкуренціи, совѣтъ упр. дороги утверждаетъ предназначенное къ заказу количество угля, проектъ договора и техническихъ условій на поставку угля, списокъ конкурентовъ, предназначенныхъ для вызова на конкуренцію, проектъ объявленія о конкуренціи, подлежащаго публикаціи въ газетахъ.

Заблаговременно до вызова конкуренціи, конкурентамъ разсылаются бланки заявленій, правилъ участія въ конкуренціи, кондиціи (проектъ договора съ техническими условіями).

При выдачѣ заказовъ на поставку угля на конкуренціи и распредѣленія поставки такового по участкамъ дороги, совѣтъ упр. руководствуется данными, установленными испытательными поѣздками въ отношеніи расхода каждаго угля на сто поѣздоверстъ и данными о сравнительной стоимости эквивалентовъ углей

на деповскихъ складахъ дороги, пріобрѣтая тѣ угли для подлежащихъ тяговыхъ участковъ дороги, которые являются наиболѣе выгодными.

Послѣ того, какъ состоится конкуренція, заключаются договоры на поставку.

2) Дровъ смѣшанныхъ породъ.

Заготовка дровъ въ потребность дороги въ извѣстномъ году производится ранѣе предполагаемаго срока приблизительно на годъ, такъ напр., дрова въ потребность 1912 г. заготовлялись въ концѣ 1910 г. и продолжаютъ поставляться и въ 1911 г.

Исчисляемое къ заказу количество дровъ слагается, такъ же какъ и уголь, изъ годовой потребности дороги для нуждъ эксплоатаціи, съ прибавленіемъ къ сему количеству необходимаго запаса, котораго должно быть 75% годовой потребности.

Потребное къ поставкѣ для нуждъ дороги количество дровъ распредѣляется по каждой станціи и разъѣзду на количества, подлежащія поставкѣ въ каждомъ пунктѣ, примѣнительно потребности, какъ для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ подлежащей станціи или разъѣзда, такъ равно и промежуточныхъ путевыхъ зданій: казармъ, сторожевыхъ будокъ и т. п.

Заготовка дровъ производится при вызовѣ смѣшанной конкуренціи, вызываемой путемъ публикацій въ газетахъ и разсылкѣ конкурентамъ бланковъ заявленій, съ подробнымъ перечнемъ всѣхъ пунктовъ поставки и указаніемъ количества дровъ, подлежащаго заготовкѣ въ каждомъ пунктѣ, правилъ участія въ конкуренціи и кондицій (проектъ договора съ техническими условіями).

На состоявшейся конкуренціи выдаются заказы лишь на часть—приблизительно, половину всего предполагаемаго къ заготовкѣ количества, а изъ другой половины часть заготовляется хозяйственнымъ способомъ на Татауровской лѣсной дачѣ, принадлежащей дорогѣ, а часть пріобрѣтается наличною покупкою съ разрѣшенія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ совѣта упр. дороги отъ мелкихъ рядчиковъ, сельскихъ обществъ—сравнительно небольшими партіями съ поставкою въ пунктахъ потребленія на мѣстахъ, не требующихъ дальнѣйшей подвозки.

Пріобрѣтеніе матеріаловъ или заготовка ихъ для нуждъ дороги производится, согласно утвержденному совѣтомъ плану заготовки, за исключеніемъ единичныхъ случаевъ, посредствомъ вызова смѣшанныхъ конкуренцій.

Существующій на дорогѣ способъ вызова смѣшанныхъ конкуренцій двоякій:

Съ предварительнымъ на каждый разъ разрѣшеніемъ совѣта упр. дороги, когда прежде разсылки запросовъ о цѣнахъ, представляются на утвержденіе совѣта всѣ проекты запросовъ, и безъ

предварительнаго разрѣшенія совѣта, когда запросы о цѣнахъ разсылаются конкурентамъ на установленныхъ для этой цѣли бланкахъ.

По первому способу заготовляются матеріалы болѣе значительнаго расхода, какъ то: дрова, уголь каменный и древесный, смазочные и освѣтительные матеріалы, всѣ лѣсные матеріалы, цементъ, олифа, предметы обмундированія и типографскія работы. По второму способу заготовляются всѣ остальные матеріалы и предметы желѣзнодорожнаго потребленія, предусмотрѣнные существующей на дорогѣ номенклатурой. Самый способъ производства заготовки тѣхъ или другихъ матеріаловъ ведется нижеслѣдующимъ образомъ.

Прежде всего, въ цѣляхъ избѣжать перезаготовки матеріаловъ или предметовъ, въ мат. службѣ, на матеріалы и предметы, ею заготовляемые, ведется такъ называемая бюджетная книга, въ коей по каждому номенклатурному номеру, указанъ дѣйствительный расходъ матеріаловъ за послѣдніе три года отдѣльно по каждому году и средній расходъ ихъ, взятый изъ трехъ данностей. Въ ту же книгу, противъ каждаго номенклатурнаго номера, вписываются требованія каждой службы на заготовку матеріаловъ въ потребность будущаго года, далѣе указывается установленный совѣтомъ минимальный запасъ матеріаловъ по данному номенклатурному номеру, и, наконецъ, наличіе матеріаловъ въ складахъ на ближайшее къ заготовкѣ число, а также и количество, ожидаемое къ поступленію по заключеннымъ обязательствамъ.

Изъ данныхъ средняго годового расхода, по бюджетнымъ вѣдомостямъ, представляемымъ службами, согласно циркулярному распоряженію нач. дороги отъ 6 марта 1910 г. № 3643, минимальному запасу, по плану заготовки, наличію на ближайшее къ заготовкѣ число и количеству имѣющаго поступить по заключеннымъ обязательствамъ, опредѣляется по справкѣ (сер. С. М. № 168) количество, подлежащее къ заготовкѣ. Опредѣливъ такимъ образомъ подлежащее къ заготовкѣ количество матеріаловъ или предметовъ, мат. сл. составлятъ нижеслѣдующіе проекты: заявленій, правилъ участія въ конкуренціяхъ, вѣдомостей потребнаго къ заготовкѣ количества матеріаловъ; договора, предварительно согласованнаго юрисконсультомъ дороги; техническихъ условій, свѣренныхъ службой-потребительницей, списокъ конкурентовъ, коимъ предполагается разослать запросы, объявленія въ газетахъ о конкуренціи и справка о положеніи запаса даннаго матеріала. Всѣ перечисленные проекты, при первомъ способѣ заготовки вносятся при отдѣльныхъ докладахъ въ совѣтъ упр. дороги на разсмотрѣніе, утвержденіе и назначеніе дня конкуренціи, и только послѣ утвержденія, копіи проектовъ разсылаются конкурентамъ съ при-

ложеніемъ къ нимъ печатнаго конверта, на которомъ имѣется адресъ, куда долженъ быть возвращенъ пакетъ, наименованіе конкуренціи, день назначенія и номеръ ея.

При второмъ же способѣ заготовки, составляются запросы на утвержденныхъ совѣтомъ бланкахъ (сер. С. М. № 217) и такъ же разсылаются по заранѣе утвержденному совѣтомъ общему списку конкурентовъ, при отдѣльныхъ отношеніяхъ (сер. С. М. № 218) съ приложеніемъ вышеуказаннаго конверта.

Пакеты, возвращаемые конкурентами ко дню назначенія конкуренціи, поступаютъ непосредственно въ дѣлопроизводство совѣта упр. дороги и въ назначенный день, вмѣстѣ съ докладомъ о разсмотрѣніи конкуренціи, докладываются правителемъ канцеляріи совѣту упр. дороги. Вскрытіе пакетовъ съ конкурентными заявленіями и порядковая нумерація ихъ производится въ присутствіи совѣта правителемъ канцеляріи, который, по мѣрѣ вскрытія, передаетъ ихъ членамъ совѣта для ознакомленія съ содержаніемъ заявленій и удостовѣренія ихъ подписями. Удостовѣренныя такимъ образомъ заявленія, по каждой конкуренціи отдѣльно, передаются въ комиссію изъ представителей службъ-потребительницъ и агентовъ мат. сл. при участіи представителя государственнаго контроля для немедленнаго составленія сравнительныхъ вѣдомостей цѣнъ. Комиссія, составляющая сравнительныя вѣдомости цѣнъ, помѣщается въ изолированной, смежной съ совѣтомъ, комнатѣ. Составленныя комиссіей вѣдомости тутъ же провѣряются представителемъ государственнаго контроля, который надписью на самой вѣдомости, удостовѣряетъ правильность внесенныхъ въ нее изъ заявленій цѣнъ, и тотчасъ же докладываются начальникомъ мат. сл. при заключеніи нач. сл.-потребительницы на разсмотрѣніе и рѣшеніе совѣта. Разсмотрѣніе сравнительныхъ вѣдомостей цѣнъ и вырѣшеніе вопроса о сдачѣ поставки тому или другому конкуренту, производится совѣтомъ въ тотъ же день, при чемъ рѣшеніе совѣта излагается какъ на конкурсной вѣдомости, такъ равно и въ журналѣ совѣта. Послѣ окончанія засѣданія совѣта всѣ документы, относящіеся къ конкуренціямъ, передаются въ дѣлопроизводство совѣта для доклада нач. дороги. Дѣлопроизводство совѣта, не долѣе какъ на третій день, высылаетъ въ мат. сл. копіи журнальныхъ постановленій съ резолюціей нач. дороги, для дальнѣйшаго производства, т. е. для заключенія договоровъ на матеріалы, заготовляемые по первому способу, и для выдачи заказовъ (сер. С. М. № 219) на матеріалы, заготовляемые по второму способу.

Кромѣ указанныхъ двухъ способовъ пріобрѣтенія матеріаловъ и предметовъ, существуетъ еще хозяйственный способъ заготовки.

Хозяйственный способъ заготовки требуетъ отъ агентовъ дороги большаго вниманія и большаго труда; успѣхъ дѣла зависитъ исключительно отъ того вниманія, съ какимъ агенты относятся къ нему, поэтому такъ же, какъ при производствѣ хозяйственныхъ работъ, настоятельно необходимо, въ цѣляхъ достиженія наибольшей экономіи при производствѣ хозяйственныхъ заготовокъ и достиженія наилучшихъ результатовъ, заинтересовать матеріально агентовъ, производящихъ эти заготовки, путемъ выдачи имъ преміи за сбереженія, полученныя противъ установленныхъ нормъ, при чемъ эта выдача можетъ быть производима примѣнительно къ Положенію о преміяхъ за сбереженіе при производствѣ хозяйственнымъ способомъ работъ. Что касается вопроса, на какіе потребные для эксплоатаціи дороги матеріалы могъ бы быть распространенъ указанный способъ заготовки, то, конечно, перечень такихъ матеріаловъ зависитъ отъ мѣстныхъ условій дороги. Для Забайкальской дороги, напримѣръ, съ успѣхомъ можно заготовлять хозяйственнымъ способомъ весь пиленый лѣсной матеріалъ, брусья, бревна, дрова, древесный уголь, шпалы, переводные брусья, телеграфные столбы, камень, кирпичъ обыкновенный и огнеупорный, глину, войлокъ, бѣлье, зимнее и лѣтнее обмундированіе, кромѣ тулуповъ, полушубковъ и мѣхового платья.

Переходя къ вопросу о заготовкѣ хозяйственнымъ способомъ лѣсныхъ матеріаловъ, прежде всего слѣдуетъ обратить вниманіе на то обстоятельство, что Забайкальская дорога имѣетъ свои собственныя лѣсныя дачи: Татауровскую площадь 30.000дес. и Аленгуйскую—около 10.000 дес., въ 1902 г., по *Высочайшему* соизволенію, переданныя въ даръ дорогѣ изъ земель Нерчинскаго округа Кабинета *Его Величества*.

Цѣлью этого дара было желаніе обезпечить правильность эксплоатаціи дороги, въ особенности ея восточныхъ безлѣсныхъ участковъ.

Оборудованіе и хозяйственная обработка этихъ дачъ начата въ 1902 г.; на оборудованіе было отпущено 129.120 руб., на что была построена подъѣздная желѣзнодорожная вѣтвь, длиною 24 вер., примыкающая къ главной магистрали на раз. № 55, построенъ лѣсопильный заводъ, построено жилыхъ домовъ 480 кв. саж., школа, пріемный покой. Въ послѣдующее время, съ увеличеніемъ потребности въ матеріалахъ, упр. дороги увеличивало оборудованіе дачи, устраивало магистральные пути къ лѣсопилкамъ, протяженіе коихъ въ настоящее время достигаетъ 58 вер., колесныя дороги, мосты, водоснабженіе, увеличило значительно инвентарь, при чемъ всѣ расходы относились на стоимость вырабатываемыхъ лѣсныхъ матеріаловъ. Въ настоящее время цѣль развитія полной производительности дачъ почти достигнута и

дачи могутъ выполнить заказъ въ предѣлахъ правильнаго лѣсооборота, принятаго въ зависимости отъ мѣстныхъ породъ деревьевъ, въ сто лѣтъ.

На дачахъ вырабатываются бревна, доски, тесъ, шпалы, переводные брусья, разнаго рода бруски и штакетникъ и какъ побочные продукты: дрова, древесный уголь и смола. Работы, какъ сказано выше, ведутся хозяйственнымъ способомъ, подъ руководствомъ завѣдывающаго лѣсными заготовками, съ соотвѣтственнымъ штатомъ мастерскихъ и рабочихъ за счетъ оборотнаго капитала, при чемъ всѣ работы ведутся сдѣльно.

Вырабатываемымъ казенными дачами лѣснымъ матеріаломъ снабжается, главнымъ образомъ, восточный отъ раз. № 55 участокъ дороги, западный же участокъ дороги, (Яблоновая—Иннокентьевская), прилегая къ раіону богатому лѣсными угодьями, снабжается лѣснымъ матеріаломъ пріобрѣтаемымъ отъ частныхъ лицъ.

Съ 1902 г. по 1906 г. включительно выработано дачами лѣсныхъ матеріаловъ на сумму 1.420.000 р. Хозяйственная заготовка матеріала за этотъ періодъ времени по сравненію съ подряднымъ способомъ дала экономіи, въ среднемъ, около 49%, что составитъ, примѣрно, 572.000 руб.

При этомъ слѣдуетъ имѣть въ виду, что при настоящихъ формальностяхъ, коими сопровождаются офиціальныя конкуренціи на заготовку матеріаловъ, многіе мелкіе рядчики не принимаютъ участія въ конкуренціи, предпочитая сдавать дрова болѣе крупнымъ поставщикамъ, которые только и выступаютъ въ конкуренціи, заявляя повышенныя цѣны.

Упр. дороги въ 1909 и 1910 г.г. примѣнялся способъ пріобрѣтенія значительнаго количества дровъ непосредственно отъ мелкихъ рядчиковъ, сельскихъ обществъ и артелей. Осуществляется это слѣдующимъ образомъ: созывается обычнымъ порядкомъ конкуренція, на которой пріобрѣтается лишь часть потребнаго количества дровъ, по болѣе или менѣе подходящимъ цѣнамъ, затѣмъ остальное количество, за исключеніемъ заготовляемыхъ на казенныхъ дачахъ, пріобрѣтается наличною покупкою съ разрѣшенія совѣта, при чемъ цѣны на мѣстахъ выясняются ревизорами мат. сл. Покупка производится, по возможности, мелкими партіями и въ пунктахъ потребленія, чѣмъ избѣгаются расходы по нагрузкѣ, доставкѣ и выгрузкѣ дровъ, при перевозкѣ съ другихъ пунктовъ, при чемъ цѣны на дрова при покупкѣ отъ мелкихъ рядчиковъ ниже цѣнъ на дрова, пріобрѣтаемыхъ на конкуренціяхъ, примѣрно отъ 15% до 25%.

Точно такимъ же путемъ въ 1909 г. была произведена заготовка древеснаго угля, обошедшаяся значительно дешевле, чѣмъ по конкуренціи.

На конкуренціи на заготовку лѣсныхъ матеріаловъ въ потребность 1911 г. вслѣдствіе, съ одной стороны, измѣненія упр. гос. им. порядка отпуска лѣса, а съ другой, увеличенія спроса, благодаря постройкѣ второго пути Забайкальской дороги,—лѣсопромышленники чрезвычайно повысили цѣны: на шпалы, переводные брусья, бревна и весь пиленый матеріалъ. Конкуренція была признана не состоявшейся и по постановленію совѣта упр. дороги рѣшено произвести заготовку лѣсныхъ матеріаловъ для потребности всей дороги и постройки второго пути хозяйственнымъ способомъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

а) отъ упр. гос. им. пріобрѣтаются дѣлянки на мѣстахъ по усмотрѣнію нач. дороги;

б) немедленно оборудывается передвижной лѣсопильный заводъ и приглашается необходимый штатъ служащихъ, на что разрѣшается израсходовать 14.280 руб.;

в) на мѣстѣ завода устанавливаются жилыя помѣщенія барачнаго типа, на что разрѣшается израсходовать 9.000 руб., и

г) работы премируются.

Нормальныя цѣны на хозяйственную заготовку, установленныя совѣтомъ, хотя и значительно ниже заявленныхъ на конкуренціи, тѣмъ не менѣе, при заготовкѣ матеріаловъ по этимъ цѣнамъ, (включая, конечно, рѣшительно всѣ расходы, связанныя съ заготовкою, какъ то: уплата упр. гос. им. за дѣлянки, вырубка лѣса, доставка лѣса къ лѣсопильнымъ заводамъ, распиловка лѣса, стоимость устройства и обслуживанія лѣсопильныхъ заводовъ, устройство жилыхъ помѣщеній, содержаніе администраціи и т. д.)—ожидается сбереженій противъ цѣнъ, заявленныхъ на конкуренціи, около 200.000 рублей.

Далѣе упр. Забайкальской ж. д. съ успѣхомъ заготовляетъ хозяйственнымъ способомъ кирпичъ, на казенномъ кирпичномъ заводѣ при ст. Чита, обмундированіе для стражниковъ, пріобрѣтая матеріалъ непосредственно отъ фабрикъ и отдавая работу сдѣльщикамъ портнымъ; войлокъ—непосредственно отъ кустарей и проч.

По пункту 6 вопроса 2

Н. Н. Первакъ сообщаетъ слѣдующія цифры:

По складу Иркутскъ: годн. .		1.110.502.73
не годн. .		15.719.82
		1.126.222.55
„ Слюдянка: годн. .		100.070.81
не годн. .		186.66
		100.257.47

По складу Мысовая: годн. . .	486.670.98
не годн. .	83.47
	486.754.45
„ Верхнеудинскъ: годн.	119.194.00
не годн. .	53.80
	119.247.80
„ Хилокъ: годн. . .	78.218.36
не годн. . .	338.32
	78.556.68
„ Чита годн. . . .	1.580.686.03
не годн. . . .	62 225.96
	1.642.911.99
„ Шилка: годн. . .	77.656.38
не годн. . . .	23.95
	77.680.33
„ Оловянная: годн. .	102.308.31
не годн. .	148.02
	102.456.33
„ Борзя: годн. . . .	27.418.11
не годн. . . .	13.04
	27.431.15
„ Маньчжурія: годн.	120.659.14
не годн.	328.16
	120.987.30
„ годн. . .	8.803.384.85
не годн. . .	79.121.20
Итого	8.882.506.05

По пункту 7 вопроса 2.

Всѣ предметы и матеріалы, за исключеніемъ матеріаловъ и предметовъ для службъ врачебной, спеціальныхъ для телеграфа, тяги и пути, и нѣкоторыхъ другихъ, пріобрѣтаются распоряженіемъ мат. сл. Мат. сл. почти все пріобрѣтается путемъ

смѣшанныхъ конкуренцій, что же касается правилъ пріемки, то таковыя были доложены по воп. 44 хоз. программы. Въ исключительныхъ случаяхъ дорога пріобрѣтаетъ предметы и матеріалы путемъ наличной покупки, при чемъ этотъ послѣдній способъ за послѣднее время при всѣхъ возможныхъ случаяхъ избѣгается, а если и приходится прибѣгать къ нему, то во всякомъ случаѣ предварительно производится выясненіе цѣнъ путемъ запросовъ мѣстнымъ поставщикамъ.

Правила по сему вопросу по сл. тяги изложены въ приказѣ по дорогѣ отъ 11 мая 1911 г. за № 117.

А) Что касается до *способовъ храненія запасовъ*, то матеріалы и предметы, составляющіе запасы складовъ, въ зависимости отъ ихъ цѣнности и степени чувствительности къ вліянію на нихъ наружнаго воздуха и атмосферныхъ осадковъ, а также въ зависимости отъ наличія на складахъ крытыхъ помѣщеній, коими дорога недостаточно еще оборудована,—хранятся различно,—такъ напримѣръ:

1) *Въ закрытыхъ кладовыхъ*, подъ замками и пломбами артели и склада хранятся: мѣдь, сталь, антифрикціонные сплавы, олово, весь инструментъ, всѣ электротехническія принадлежности, резина, мѣдныя запасныя части подвижного состава, всякое обмундированіе, обойный матеріалъ и т. д.

2) *Въ подвальныхъ помѣщеніяхъ и погребахъ*,—подъ замками и пломбами хранятся всѣ тѣ матеріалы, которые въ теплое время года подвергаются таянію и течи изъ бочекъ, напримѣръ: сало, смола, олифа, мыло, карболинеумъ, масла и т. п.

3) *Въ желѣзныхъ бакахъ и цистернахъ*, подъ пломбами артели и склада хранятся керосинъ и мазутъ.

4) *Подъ деревянными навѣсами*,—обыкновенно складываются матеріалы и предметы, не представляющіе изъ себя особой цѣнности, но подверженные нѣкоторой порчѣ отъ лежанія на открытомъ воздухѣ, напримѣръ: сортовое и листовое желѣзо, печные приборы, дубовые брусья, металлическія сѣтки, гвозди и т. п.

5) *На свободныхъ площадяхъ двора и складовъ*,—помѣщенные на деревянныхъ подстилкахъ и закрытые брезентомъ хранятся паровые котлы, насосы, бумажные концы, тряпка, пакля, пенька и т. п.

6) *На свободныхъ площадяхъ двора склада*,—на деревянныхъ подстилкахъ, но безъ брезентнаго прикрытія, хранится большинство запасныхъ частей подвижного состава (напр.: упряжные крюки, буферные стаканы и тарелки, рессоры, буксовыя коробки, шпренгеля и т. п.), а также чугунъ въ чушкахъ, кирпичъ, стрѣлочные переводы, крестовины, рельсы и проч.

7) Наконецъ, въ особой кладовой, зимой отапливающейся, хранятся различные лаки и политура.

Б) Порядокъ прихода и расхода запасовъ въ матеріальныхъ складахъ.

1) По поступленіи на имѣющіеся прибыть матеріалы дубликатовъ накладныхъ, таковые записываются въ книгу прибытія грузовъ, (сер. С. М. № 157). Счета же поставщиковъ на эти матеріалы записываются въ книгу счетовъ (сер. С. М. № 229).

По прибытіи грузовъ въ складъ, на каждую отдѣльную отправку, на предметъ выкупа груза, составляется платежная расписка въ трехъ экземплярахъ (сер. К. С. С. № 291). Послѣ всего этого означенные документы, т. е. дубликаты накладныхъ и платежная расписка (въ трехъ экземплярахъ) направляются въ товарную контору на обмѣнъ этихъ документовъ на накладную для полученія груза съ товарнаго двора. Когда, затѣмъ, поступаетъ въ контору накладная на полученный уже складомъ грузъ, составляется актъ освидѣтельствованія этихъ матеріаловъ (сер. С. М. № 5). Актъ этотъ послѣ сдѣланія въ книгахъ прибытія и книгѣ счетовъ всѣхъ требуемыхъ отмѣтокъ, и послѣ подписанія акта артельщикомъ,—что свидѣтельствуетъ о томъ, что означенный въ актѣ матеріалъ имъ принятъ на храненіе,—предъявляется пріемочной комиссіи для освидѣтельствованія матеріаловъ, въ немъ поминаемыхъ.

По окончаніи освидѣтельствованія, если матеріалы окажутся годными, они приходуются (записываются) по приходному журналу склада (сер. С. М. № 3), если же срокъ поставки просроченъ или доставленный матеріалъ не удовлетворяетъ въ чемъ-либо условіямъ заказа, то указанный актъ представляется завѣдывающимъ складомъ въ упр. мат. сл. на предметъ дальнѣйшаго выясненія вопроса о пріемкѣ такого матеріала. Въ томъ случаѣ, когда вопросъ рѣшается въ положительномъ смыслѣ, упр. мат. сл. возвращаетъ актъ освидѣтельствованія въ складъ для оприходованія вышеуказаннымъ порядкомъ.

По оприходованіи актовъ, они вмѣстѣ съ счетами поставщиковъ, накладными и платежными квитанціями (дубликаты платежныхъ расписокъ) представляются, завѣдывающимъ складомъ въ мат. сл. при перечнѣ (сер. С. М. № 14), при чемъ на каждое отдѣльное поступленіе выписываются ярлыки (сер. С. М. №№ 6-а и 6-б), которые и сдаютъ артельщикамъ подъ расписку.

Всѣ матеріалы, оприходованные по приходному журналу (сер. С. М. № 3), тотчасъ же разносятся по сортовымъ книгамъ (сер. С. М. № 9), въ которыхъ указывается № приходной статьи,

№ ярлыка, № акта освидѣтельствованія, фамилія поставщика и количество матеріала, его цѣна и сумма. Въ приходномъ же журналѣ, въ свою очередь, въ графѣ примѣчанія, отмѣчается № сортовой книги и страница ея, на которую данный матеріалъ записанъ.

При поступленіи требованій съ линіи на матеріалы, таковые предварительно просматриваются администраціей склада, и записываются въ книгу „для записи требованій" (сер. С. М. № 225), послѣ чего сдаются подъ расписку артельщикамъ съ указаніемъ времени самой сдачи. По полученіи требованія, артельщикъ, если на складѣ порожнихъ вагоновъ не имѣется, требуетъ таковые со станціи и отправляетъ въ нихъ затребованный матеріалъ адресату. Этотъ отправленный матеріалъ записывается артельщикомъ склада въ книгу отправокъ (сер. С. М. № 79) и вмѣстѣ съ требованіемъ передается въ контору склада для отфактурованія, гдѣ, по свѣркѣ съ требованіемъ записаннаго въ книгѣ количества и рода отпущеннаго матеріала, фактуруется установленнымъ порядкомъ.

Фактуровка производится на бланкахъ желтаго цвѣта (сер. С. М. № 13), если матеріалъ или инвентарь отправлены по адресу мат. складовъ, всѣмъ же остальнымъ сл.-потребительницамъ матеріалы фактуруются на бланкахъ бѣлаго цвѣта (сер. С. М. № 12). Инвентарь фактуруется на бланкахъ зеленаго цвѣта (сер. С. М. № 1), запасныя части на бланкахъ сѣраго цвѣта (сер. С. М. № 2). Въ фактурахъ указываются: № ярлыка, съ котораго списанъ матеріалъ, № номенклатуры, наименованіе, количество, цѣна и сумма матеріала, а также указывается № требованія, согласно которому данный матеріалъ отфактуровывается.

Послѣ этого, въ книгѣ отправокъ (сер. С. М. № 79), отмѣчается № фактуры, по которой отпущенъ матеріалъ, а сама книга возвращается артельщику.

Фактуры на отпущенный матеріалъ, инвентарь или запасныя части, разносятся по сортовымъ книгамъ (сер. С. М. № 9) не позже слѣдующаго за фактуровкой дня, при чемъ на корешкахъ фактуръ отмѣчается № сортовой книги и страницы, въ которую матеріалъ разнесенъ. Книги ежемѣсячно подсчитываются и выводятся остатки на 1-е число слѣдующаго мѣсяца.

Всѣ фактуры на отпущенные въ теченіе дня матеріалы, инвентарь или запасныя части, записываются по окончаніи операціоннаго дня въ расходный журналъ (сер. С. М. № 4), который по окончаніи мѣсяца подсчитывается.

По окончаніи отчетнаго мѣсяца на всѣ бывшіе въ оборотѣ въ теченіе этого мѣсяца матеріалы и предметы составляются вѣдомости оборотовъ (сер. С. М. № 212), которые, послѣ про-

вѣрки съ сортовыми книгами, фактурами и приходнымъ журналомъ, представляются въ мат. службу.

Такой же порядокъ отпуска матеріаловъ примѣняется и въ тѣхъ случаяхъ, когда получателями являются сл.-потребительницы, съ тою лишь разницею, что поступающія въ этомъ случаѣ въ контору склада требованія не вносятся въ книгу (сер. С. М. № 25), а только контролируется администраціей склада: ставится штемпель „отпустить“ за подписью завѣдывающаго склада.

В) *Порядокъ пріемки дровъ отъ поставщиковъ.*

Поступающія отъ поставщиковъ на станцію назначенія въ вагонахъ дрова выгружаются на складахъ дороги и укладываются въ штабеля средствами поставщика. По доставленіи на складъ обусловленнаго заказомъ или договоромъ количества дровъ, поставщикъ подаетъ заявленіе о назначеніи дня пріемки этихъ дровъ. Въ назначенный день, предъявленные къ сдачѣ штабеля дровъ, осмотрѣнные комиссіею и признанные годными, считаются принятыми. Эти принятыя дрова обрызгиваются краской и штабеля помѣчаются порядковымъ нумеромъ ихъ, съ обозначеніемъ числа поленицъ штабеля, погонной длины его и кубическаго содержанія.

На принятыя такимъ образомъ дрова составляется пріемочный актъ (сер. С. М. № 58) и штабельная вѣдомость (сер. С. М. № 22), въ которой указываются №№ штабелей, длина въ погонныхъ саженяхъ и кубическое содержаніе. Затѣмъ, на основаніи этихъ пріемочныхъ документовъ, принятыя дрова приходуются по приходо-расходному журналу склада (сер. С. М. № 16) въ общемъ количествѣ, а штабеля дровъ записываются въ штабельную книгу (сер. С. М. № 70), съ обозначеніемъ времени поступленія въ складъ, фамиліи поставщика, числа поленицъ въ штабели, длина его въ пог. саженяхъ и кубическое содержаніе.

При пріемкѣ дровъ отъ поставщика, согласно обычнымъ условіямъ договора, въ предъявленныхъ имъ къ сдачѣ штабеляхъ дровъ двѣ клѣтки дровъ принимаются за одну. При оприходованіи тѣхъ же самыхъ дровъ по книгамъ склада, принятое отъ поставщика количество дровъ приходуется полностью, а равно приходуется и то количество дровъ, которое при пріемкѣ дровъ ихъ отъ поставщика скидывается ему со счета на неудовлетворительность кладки и гниль, если таковыя имѣютъ мѣсто.

Г) *Пріемка дровъ, поступающихъ на складъ топлива изъ другихъ складовъ дороги.*

О каждой предстоящей перевозкѣ такихъ дровъ упр. мат. сл. заблаговременно дѣлаетъ нарядъ. Вагоны съ дровами прибываютъ

въ складъ назначенія при накладныхъ (сер. С. сб. № 133) и при нарядахъ (сер. С. С. № 88). На отправленную партію вагоновъ съ дровами складъ отправленія присылаетъ въ складъ назначенія фактуры (сер. С. М. № 12 или 12-а).

По прибытіи вагоновъ съ дровами на станцію назначенія товарная контора даетъ получателю извѣщеніе (сер. К. О. № 11), по полученіи котораго завѣдывающій складомъ топлива даетъ требованіе на бланкѣ сер. С. М. № 25, о подачѣ этихъ вагоновъ на складъ топлива подъ выгрузку, а на выкупъ ихъ составляетъ платежныя расписки мѣстнаго сообщенія (сер. К. С. С. № 290), которыя, вмѣстѣ съ дубликатами накладныхъ посылаются въ товарную контору.

По полученіи изъ товарной конторы желѣзнодорожныхъ накладныхъ съ квитанціей къ платежной распискѣ таковыя записываются въ книгу прибытія грузовъ (сер. С. М. № 71). Выгруженныя дрова изъ прибывшихъ вагоновъ складываются въ штабеля, и въ случаѣ недостачи составляются коммерческіе акты, въ коихъ отмѣчается, произошла ли недостача дровъ въ пути или же эта недостача отъ перевозки не зависитъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда согласно коммерческому акту недостача произошла въ пути, предъявляется претензія коммерческому отдѣлу. Если же недостача произошла отъ недогруза, то такая недостача отфактуровывается складу-отправителю и повѣряется постоянно связь между отправителемъ и получателемъ дровъ (приказъ по дорогѣ № 194—1908 г.). По окончаніи прибытія всего назначеннаго нарядомъ количества дровъ, таковыя принимаются завѣдывающимъ складомъ въ присутствіи представителя государственнаго контроля. На принятое количество дровъ составляется актъ, штабельная вѣдомость (сер. С. М. № 22) составляется по мѣрѣ прибытія дровъ, послѣ чего дрова приходуются по журналу склада (сер. С. М. № 16), и актъ записывается въ штабельную книгу (сер. С. М. № 70).

По полученіи отъ склада-отправителя фактуры на дрова, складъ-получатель, получивъ уже все указанное въ фактурѣ количество дровъ, акцептуетъ квитанцію фактуры и возвращаетъ ее складу-отправителю.

Д) *Отпускъ дровъ со склада.*

Отпускъ дровъ со склада производится по требованіямъ (сер. общ. № 64 и М. С. № 13), утвержденнымъ установленнымъ порядкомъ. По поступленіи въ контору склада, требованіе записывается въ книгу учета требованій, и затѣмъ, передается для исполненія старшему дровокладу.

На всѣ исполненныя требованія составляются фактуры (сер. С. М. № 12) на имя подлежащаго старшаго агента службы-получательницы, съ указаніемъ въ ней, для кого именно отпущены дрова, № дома и затребованное количество дровъ. Отфактурованное количество дровъ списывается въ расходъ по журналу склада (сер. С. М. № 16), а также списывается и изъ штабельной книги (сер. С. М. № 70), съ соотвѣтствующаго штабеля. Если по израсходованіи какого-либо штабеля окажется остатокъ дровъ (экономія), то на таковой составляется протоколъ (сер. С. М. № 249), и онъ приходуется со счета прибыли по журналу (сер. С. М. № 16), а также записывается на приходъ и въ соотвѣтствующій штабель штабельной книги.

По прошествіи отчетнаго мѣсяца составляется отчетъ на бланкѣ сер. С. М. № 19, въ которомъ указывается мѣсячный приходъ и расходъ, а также наличіе топлива къ 1-му числу слѣдующаго мѣсяца.

Завѣдываютъ складами топлива и отсчитываются за нихъ завѣдывающіе складами и раздатчики топлива, находящіеся въ непосредственномъ подчиненіи ревизоровъ мат. сл.

Е) *Порядокъ прибытія на складъ каменнаго угля.*

Порядокъ прибытія на складъ каменнаго угля аналогиченъ порядку полученія дровъ отъ поставщика, указанному выше въ пунктѣ „В“, пріемка же угля въ качественномъ отношеніи производится не на складѣ топлива, а на мѣстѣ нахожденія копей, гдѣ таковой принимается комиссіей, состоящей изъ представителей дороги, (сл. мат. и тяги и фактическаго контролера), и по испытаніи желѣзнодорожной лабораторіи. На складѣ же назначенія, уголь принимается въ количественномъ отношеніи. Уголь приходуется по складу по накладнымъ (сер. С. М. № 63).

Ж) *Порядокъ расходованія угля.*

Порядокъ расходованія угля аналогиченъ порядку расходованія дровъ; но разница лишь въ томъ, что уголь, подаваемый на паровозы, отпускается въ этомъ случаѣ не по требованіямъ, утвержденнымъ старшими агентами сл. тяги, а подъ квитанціи, подписанныя самими машинистами (сер. П. С. Т. № 52).

Порядокъ расходованія топлива.

Топливо расходуется въ порядкѣ его поступленія въ склады дороги, т. е. ранѣе заготовленное топливо отпускается предпочти-

тельно передъ топливомъ болѣе поздняго поступленія. Отпускъ топлива производится:

1) для паровозовъ;

2) „ вагоновъ;

3) „ котловъ постоянныхъ машинъ мастерскихъ депо и водокачекъ;

4) для жилыхъ зданій;

5) въ продажу служащимъ за деньги;

6) въ продажу за деньги постороннимъ дорогѣ казеннымъ учрежденіямъ.

7) чужимъ дорогамъ;

8) по перевозкѣ въ другіе склады, какъ оборотный расходъ.

9) при перечисленіи съ одного размѣра на другой.

При отпускѣ топлива на паровозы установлены слѣдующія правила:

1) Дрова для передачи на паровозы должны быть выложены возлѣ пути, предназначеннаго для набора дровъ, въ рамы или, въ случаѣ неимѣнія таковыхъ, въ штабеля полусаженной вышины и двухъ саженей ширины и такимъ образомъ, чтобы изъ рамъ или штабелей дрова могли быть подаваемы на паровозы безъ подноски.

2) Къ приходу поѣзда рабочіе по подачѣ дровъ, подъ наблюденіемъ старшаго угольщика, должны быть на мѣстахъ подачи дровъ. При подачѣ дровъ не допускается никакихъ задержекъ.

3) Подача топлива на паровозы должна производиться въ слѣдующіе сроки: на пароходныхъ станціяхъ одной пог. саж. дровъ не болѣе 4 мин., на деповскихъ же станціяхъ отъ 5 до 8 минутъ одной пог. сажени, уголь же долженъ подаваться не болѣе, какъ 30 мин. каждые 150 пуд.

4) На полученное количество топлива машинистомъ немедленно выдается квитанція за его подписью на установленныхъ бланкахъ, сер. С. Т. № 52.

Никакія иныя расписки не принимаются.

5) При полученіи квитанціи обращается особое вниманіе на то, чтобы квитанція въ полученіи топлива вполнѣ соотвѣтствовала, дѣйствительно, отпущенному количеству.

6) Никакаихъ исправленій и подчистокъ въ квитанціяхъ, выдаваемыхъ машинистомъ, не допускается—все равно, кто бы таковыя ни сдѣлалъ, машинистъ ли или раздатчикъ топлива.

7) Въ случаѣ плохого качества угля, подаваемаго на паровозы, или дурной кладки дровъ и плохого качества ихъ, а равно и неготовности дровъ къ подачѣ или отсутствія рабочихъ, машинистъ заявляетъ о семъ нач. депо и дежурному по станціи и доноситъ о семъ въ своемъ поѣздномъ рапортѣ.

8) Неаккуратность или незаконныя требованія машинистовъ

свидѣтельствуются тѣми же лицами, а на промежуточныхъ складахъ главнымъ кондукторомъ.

Отпускъ топлива для отопленія вагоновъ производится слѣдующимъ образомъ.

1) Отпускъ дровъ для отопленія вагоновъ начинаетъ производиться съ наступленіемъ холоднаго времени, по особому распоряженію упр. сл.

2) На завѣдывающихъ складами и раздатчикахъ топлива лежитъ обязанность неослабно слѣдить за постояннымъ запасомъ мелкихъ дровъ на складахъ топлива.

3) Мелкія дрова въ достаточномъ количествѣ подвозятся къ мѣстамъ подачи дровъ въ вагоны и укладываются въ рамы или станки, емкостью въ одинъ куб. аршинъ.

4) Подача дровъ въ вагоны производится подъ непосредственнымъ наблюденіемъ дежурнаго старшаго угольщика, который отбираетъ отъ истопниковъ расписки на установленныхъ требованіяхъ.

5) Въ случаѣ возникновенія недоразумѣній между истопникомъ и дежурнымъ старшимъ угольщикомъ, наблюдающимъ за подачею въ вагоны дровъ, таковыя недоразумѣнія разрѣшаются дежурнымъ пом. нач. уч. сл. тяги или депо, по соглашенію со смотрителемъ склада.

Отпускъ топлива для котловъ постоянныхъ машинъ, мастерскихъ, депо, водокачекъ и жилыхъ зданій производится исключительно по требованіямъ, написаннымъ на установленныхъ бланкахъ, и лицами, на то уполномоченными. Всякія другія требованія не удовлетворяются.

Требованія и квитанціи машинистовъ старшіе угольщики хранятъ въ сумкахъ или жестяныхъ ящикахъ (манеркахъ) черезъ плечо и по окончаніи отчетнаго дня, но не позже слѣдующаго утра, сдаютъ въ контору склада подъ расписку въ расходномъ журналѣ (сер. М. С. № 246), куда таковыя, согласно инструкціи, заносятся по каждой службѣ, по каждому роду топлива и по каждому требованію отдѣльно.

Порядокъ отпуска топлива служащимъ за деньги установленъ особымъ положеніемъ.

1) Отпускъ производится не иначе, какъ по особо установленнымъ книжкамъ, съ приложеннымъ въ каждой изъ нихъ особымъ разрѣшительнымъ на отпускъ листомъ.

Каждый листъ книжки проколами раздѣленъ на три части: 1) корешокъ, 2) требованіе и 3) пропускъ.

2) Выдача книжекъ и разрѣшительныхъ къ нимъ листовъ производится распоряженіемъ нач. той сл., гдѣ служитъ агентъ, покупающій топливо изъ складовъ дороги, за подписью и печатью нач. сл. и скрѣпою бухгалтера службы.

3) Отпускъ топлива служащимъ за деньги производится по цѣнамъ, ежегодно устанавливаемымъ совѣтомъ упр. дороги и объявляемымъ для свѣдѣнія приказами нач. дороги по линіи.

4) Отпускъ производится исключительно за наличный расчетъ.

5) Деньги за топливо вносятся или въ главную при управленіи или мѣстную станціонную кассу, квитанція которой прикладывается къ требованію и пропуску и доставляется въ складъ топлива.

Продажа топлива постороннимъ дорогѣ казеннымъ учрежденіямъ—

1) производится не иначе, какъ каждый разъ съ особаго на то разрѣшенія совѣта упр. дороги и по цѣнѣ имъ установленной.

2) исключительно за наличный расчетъ.

3) Отпускъ топлива производится не иначе, какъ по особому о семъ увѣдомленію упр. мат. сл. завѣдывающаго складомъ топлива и по предъявленіи покупателемъ квитанціи кассы въ полученіи денегъ за топливо.

4) Исключеніе изъ правила, изложеннаго въ предыдущемъ пунктѣ (3), сдѣлано для продовольственныхъ пунктовъ, отпускъ топлива для которыхъ, по соглашенію съ военнымъ вѣдомствомъ, производится слѣдующимъ образомъ:

а) топливо для продовольственныхъ пунктовъ военнаго вѣдомства отпускается по требованіямъ, подписаннымъ комендантами подлежащихъ станцій, и выдается обязательно подъ расписку (на требованіяхъ) получателя;

б) отпускъ топлива производится по номенклатурной цѣнѣ съ прибавленіемъ къ ней стоимости подвозки топлива со склада дороги до продовольственнаго пункта;

в) расчетъ за отпущенное и подвезенное къ продовольственному пункту топливо производится разъ въ мѣсяцъ, а именно: по истеченіи каждаго мѣсяца смотритель склада посылаетъ коменданту станціи счетъ за отпущенное топливо съ указаніемъ въ этомъ счетѣ №№ требованій, количества и стоимости отпущеннаго топлива, съ приложеніемъ къ счету упомянутыхъ въ немъ требованій.

По означенному счету комендантъ станціи вноситъ въ станціонную кассу указанную въ счетѣ сумму и квитанцію кассы вмѣстѣ съ требованіями, по коимъ было отпущено топливо, возвращаетъ смотрителю склада не позже 8-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца. Отпускъ топлива чужимъ дорогамъ производится по установленнымъ требованіямъ за подписью лицъ, уполномоченныхъ на выдачу требованій.

Расчетъ за топливо, отпущенное чужимъ дорогамъ, производится главной бухгалтеріей Забайкальской ж. д.

По пункту 1 а) вопроса 3.

Выясняется, что предоставленіе нач. дороги права принимать на службу и увольнять съ оной всѣхъ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ и занимающихъ должности до VIII класса включительно, и всѣхъ агентовъ по вольному найму, до пом. нач. службъ включительно, является желательнымъ, тѣмъ болѣе, что по другимъ министерствамъ, какъ напр., по государственному контролю главнымъ контролерамъ мѣстныхъ управленій казенныхъ ж. д. и управляющимъ контрольными палатами, а также по М. Ф.—управляющимъ казенными палатами, предоставлено право опредѣлять на службу и увольнять съ таковой всѣхъ лицъ, состоящихъ на государственной службѣ и занимающихъ должности до VIII класса включительно, хотя главные контролеры и управляющіе контрольными и казенными палатами состоятъ въ одномъ и томъ же классѣ съ нач. дороги.

б). Что же касается опредѣленія, перемѣщенія и увольненія агентовъ начальниками сл. и отд. упр., то желательно сохранить нынѣ существующій порядокъ, заключающійся на Забайкальской ж. д. въ слѣдующемъ:

Начальникъ сл. опредѣляетъ, перемѣщаетъ и увольняетъ *) отъ службы всѣхъ агентовъ, получающихъ содержаніе не свыше 1200 р. въ годъ, за исключеніемъ лицъ, занимающихъ слѣдующія должности:

1) по службѣ тяги—техниковъ и поѣздныхъ машинистовъ;

2) по сл. пути—дорожныхъ мастеровъ;

3) по сл. движенія—нач. станцій и старшихъ ихъ пом., нарядчиковъ бригадъ и гл. кондукторовъ пасс. поѣздовъ;

4) по телеграфу—механиковъ-витстонистовъ и завѣдывающихъ матеріальными станціями;

5) по мат. сл.—завѣдывающихъ матеріальными складами;

6) по сл. сборовъ—старшихъ таксировщиковъ;

7) по сл. Байкальской переправы—вѣсовыхъ мастеровъ.

2. Нач. участковъ тяги опредѣляютъ, перемѣщаютъ и увольняютъ всѣхъ агентовъ, кромѣ счетоводовъ, поѣздныхъ машинистовъ, монтеровъ и пом. машинистовъ, имѣющихъ право управлять паровозомъ.

Согласно существующему на Забайкальской ж. д. порядку, право опредѣленія, перемѣщенія и увольненія агентовъ со

*) За исключеніемъ случаевъ увольненія агентовъ со службы за проступки, каковое увольненіе, согласно существующему на дорогѣ порядку, можетъ послѣдовать только по постановленію особаго совѣщанія, состоящаго изъ начальниковъ сл. отд. упр. подъ предсѣдательствомъ нач. дор. или его замѣстителя.

службы начальникамъ отдѣленія не предоставлено, каковой порядокъ и желательно сохранить.

нач. телеграфа докладываетъ, что отвѣтственность и пре-

По пункту 1 вопроса 5

дѣлы полномочія нач. телеграфа, какъ лица управляющаго службою, могутъ быть, въ главномъ, подраздѣлены на слѣдующія категоріи:

По технической части—нач. телеграфа является отвѣтственнымъ за исправное состояніе и дѣйствіе телеграфа и всѣхъ вообще электрическихъ устройствъ, находящихся въ его вѣдѣніи, а въ связи съ этимъ и за техническимъ персоналомъ своей службы, который долженъ по своимъ познаніямъ вполнѣ гарантировать исправное состояніе ввѣренныхъ ему устройствъ.

Въ отношеніи административномъ отвѣтственность и предѣлы полномочій нач. телеграфа выражаются въ соотвѣтствующемъ подборѣ служащихъ въ смыслѣ ихъ служебной нравственности и работоспособности, при условіи цѣлесообразности распредѣленія между ними занятій, соотвѣтствія каждаго служащаго той или другой отрасли дѣла и соотвѣтствующей планомѣрности постановки и веденія ими дѣла.

Полномочія нач. телеграфа по личному составу, а именно—по опредѣленію, увольненію, наложенію взысканій и разрѣшенію отпусковъ выражается:

по опредѣленію:

конторщиковъ, надсмотрщиковъ, телеграфистовъ, мастеровъ, разсыльныхъ, сторожей—съ окладомъ не свыше 1200 руб. въ годъ;

по увольненію:

по собственному желанію: конторщиковъ, надсмотрщиковъ, мастеровъ, телеграфистовъ, разсыльныхъ, сторожей—съ окладомъ не свыше 1200 руб. въ годъ.

Административныхъ увольненій: тѣхъ же лицъ, не прослужившихъ на дорогахъ 2 лѣтъ;

по наложенію взысканій:

на всѣхъ тѣхъ лицъ, кои опредѣляются и увольняются властью нач. телеграфа; выговоры и замѣчанія съ объявленіемъ въ циркулярѣ по телеграфу; смѣщенія же на низшіе должности и оклады, а также устраненіе отъ исполненія обязанностей на срокъ до 3 дней на тѣхъ же лицъ, но не прослужившихъ на дорогахъ 2 лѣтъ;

по разрѣшенію отпусковъ:

всѣмъ служащимъ, какъ состоящимъ на государственной службѣ, такъ и вольнонаемнымъ—до 15 дней; вольнонаемныхъ служащихъ, окладное содержаніе которыхъ не превышаетъ 1200 р., до 1 мѣсяца.

Въ отношеніи кредитовъ нач. телеграфа является отвѣтственнымъ и полномочнымъ въ отношеніи ихъ испрашиванія и расходованія; въ вѣдѣніи телеграфа находятся кредиты эксплоатаціонной смѣты отъ № 210 до 225 по IV отд. гл. 2, а также спеціальные кредиты по отдѣлу VII и дополнительныхъ работъ.

Являясь отвѣтственнымъ за означенные кредиты, нач. телеграфа въ отношеніи расходованія эксплоатаціонныхъ своихъ кредитовъ является совершенно полномочнымъ.

Нач. телеграфа является отвѣтственнымъ и полномочнымъ въ отношеніи исправной и правильной передачи и обмѣна телеграфной корреспонденціи и вообще пользованія телеграфомъ.

Отвѣтственность и полномочія контролеръ-механика телеграфа выражаются въ наблюденіи за исправнымъ состояніемъ телеграфа и всѣхъ электрическихъ устройствъ, въ надзорѣ за личнымъ составомъ: техническими надсмотрщиками, телеграфистами, рабочими и др. и административномъ веденіи и надзорѣ за работами въ отношеніи ихъ правильной постановки въ смыслѣ техническомъ и хозяйственномъ, исправной передачѣ и обмѣнѣ телеграфной корреспонденціей и др.—все въ предѣлахъ ввѣреннаго ему участка. Въ отношеніи личнаго состава, контролеръ-механикъ можетъ разрѣшать отпуски до 3 дней, отстранять въ исключительныхъ случаяхъ, допустившихъ особо важные проступки и показавшихъ себя опасными для дороги, но о такихъ отстраненіяхъ онъ обязанъ одновременно донести нач. телеграфа; опредѣленія и увольненія, какъ сказано выше, производятся по распоряженію нач. телеграфа, но таковыя также могутъ производиться нач. телеграфа по предварительнымъ представленіямъ контролеръ-механика.

Отвѣтственность и предѣлы полномочія надсмотрщика выражаются въ исправномъ обсужденіи и составленіи всѣхъ электрическихъ устройствъ, веденіи работъ въ отношеніи, какъ техническомъ, такъ и хозяйственномъ, въ смыслѣ ихъ продуктивности, планомѣрности, умѣлымъ распредѣленіемъ рабочей силы и др.

Отвѣтственность и предѣлы полномочія завѣдывающихъ телеграфными станціями и старшихъ телеграфистовъ ограничиваются исправнымъ и правильнымъ обмѣномъ телеграфной корреспонденціи и непосредственнымъ надзоромъ за штатомъ. Какъ завѣдывающіе телеграфными станціями, такъ и старшіе телеграфисты, непосредственно подчинены контролеръ-механикамъ.

По пункту 3 вопроса 5.

По мнѣнію нач. телеграфа, сл. телеграфа является службой узко спеціальнаго харктера, поэтому, если даже отбросить техническую сторону вопроса, съ общей стороны его, при условіи подчиненія телеграфа сл. движенія, явится неминуемая раздвоенность въ отношеніи управленія телеграфомъ, въ смыслѣ отвѣтственности и полномочія между нач. движенія и телеграфа. Означенная раздвоенность затемнитъ взаимоотношенія между нач. движенія и нач. телеграфа, создавъ положеніе, при которомъ управленіе такимъ важнымъ органомъ желѣзнодорожнаго дѣла, какимъ является телеграфъ, со стороны сл. движенія будетъ только съ формальной стороны, практическое же управленіе останется въ рукахъ нач. телеграфа, который въ такомъ случаѣ, какъ лицо несамостоятельное, не будетъ имѣть возможности проявить должной иниціативы, въ то же самое время всю отвѣтственность будетъ нести нач. сл. движенія. Означенные доводы вполнѣ подтверждаются и практически, такъ какъ на всѣхъ дорогахъ, гдѣ телеграфъ соединенъ со сл. движенія, фактически управляетъ телеграфомъ не нач. сл. движенія, а нач. телеграфа, при чемъ послѣдній управляетъ совершенно самостоятельно и только съ формальной стороны является помощникомъ нач. сл. движенія. Сл. движенія, въ виду сложности своихъ функцій, никогда не будетъ въ состояніи взять на себя дѣйствительное управленіе телеграфомъ. Отдѣльное существованіе этихъ двухъ службъ не влечетъ никакихъ дополнительныхъ расходовъ, но уничтожаетъ двойственность, а вмѣстѣ съ этимъ, и неминуемыя ненормальности, съ нею связанныя. Необходимо добавить, что на основаніи дѣйствующихъ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныхъ 29 февр. 1880 г. правилъ устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія телеграфовъ ж. д. (§ 11 правилъ) всѣ служащіе при телеграфѣ желѣзной дороги должны представлять въ общемъ въ составѣ управленія дорогъ особую службу, называемую сл. телеграфа, во главѣ коей долженъ стоять особый нач. службы, подчиненный непосредственно управляющему дорогой. Если принять во вниманіе, что означенное положеніе было выработано при началѣ развитія телеграфнаго дѣла, то въ настоящее время при несравненно большемъ масштабѣ его, какъ въ административномъ, такъ и въ техническомъ отношеніи, быстро прогрессирующемъ и развивающемся, выдѣленіе телеграфа въ самостоятельную службу является вопросомъ практически необходимымъ, выполненіе котораго послужитъ исключительно на пользу дѣла.

По пункту 3 вопроса 5

нач. телеграфа указываетъ на то, что учрежденіе инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ относится къ началу развитія телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ къ тому періоду, когда желѣз-

ныя дороги Россіи были исключительно частныя. Совершенно ясно, что инспекція почтово-телеграфнаго вѣдомства для казенной дороги, какъ съ принципіальной, такъ и съ практической стороны, не имѣетъ смысла. Переходя къ технической сторонѣ даннаго вопроса, необходимо сказать, что во время учрежденія означенной инспекціи желѣзнодорожный телеграфъ имѣлъ очень много общаго съ телеграфомъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, главнымъ образомъ, въ отношеніи техническомъ. Быстрое же развитіе желѣзнодорожнаго дѣла, а одновременно съ этимъ появленіе потребности въ видоизмѣненіи электрическихъ устройствъ на желѣзныхъ дорогахъ вызвало установку массы спеціальныхъ аппаратовъ, приборовъ и разныхъ устройствъ и въ настоящее время электрическія оборудованія и постановка самаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ въ почтово-телеграфномъ вѣдомствѣ сильно отличаются одно отъ другого.

По мнѣнію нач. телеграфа, существованіе инспекціи почтово-телеграфнаго вѣдомства въ настоящее время не имѣетъ положительно никакого практическаго смысла и ее слѣдовало бы отмѣнить, тѣмъ болѣе, что означенная инспекція значительно связываетъ эксплоатацію желѣзнодорожнаго телеграфа, ставя его при совершенно различныхъ условіяхъ и требованіяхъ въ тѣсную зависимость отъ почтово-телеграфныхъ округовъ.

Сущность доложеннаго по этому пункту сводится къ слѣдующему:

По пункту 1 вопроса 6.

I. Полученіе свѣдѣнія о предстоящейс суточной погрузкѣ и назначеніе порожнихъ вагоновъ подъ нагрузку по отдѣленіямъ сл. движенія.

На Забайкальской ж. д. распоряженіе товарными вагонами, въ тѣсномъ смыслѣ этого слова, для выполненія всякаго рода перевозокъ, возложено на нач. отдѣленій сл. движенія въ предѣлахъ ввѣренныхъ имъ отдѣленій, для чего на каждое отдѣленіе на основаніи статистическихъ данныхъ о размѣрахъ работы его станцій назначается опредѣленное количество вагоновъ, которое и поступаетъ въ полное распоряженіе нач. даннаго отдѣленія для удовлетворенія потребностей его станцій.

Свѣдѣнія о наличіи и оборотѣ грузовъ и подвижного состава составляются ежедневно станціями дороги на особой формы бланкахъ сер. С. Дв. № 56 и 56-а и обнимаютъ собой весь безъ исключенія подвижной составъ (кромѣ класснаго парка), какъ здоровый, такъ и больной, гдѣ бы онъ ни находился, а именно: на станціонныхъ путяхъ, на путяхъ депо, мастерскихъ матеріаль-

ныхъ и другихъ, подъ жильемъ, конторами, складами въ карьерахъ и проч., а равно и въ поѣздахъ.

Передача свѣдѣній совершается въ 4 ч. дня по телеграфу, какъ нач. отдѣленій, такъ и упр. сл. движенія, помощью сокращенныхъ литерныхъ обозначеній (шифрованныя депеши). Руководящія указанія и порядокъ составленія этихъ свѣдѣній изложены въ циркулярѣ по сл. движенія № 75—1909 г.

На основаніи получаемыхъ такимъ образомъ данныхъ о паркѣ вагоновъ и о количествѣ грузовъ нач. отдѣленій слѣдятъ за правильностью выполненія станціями работы по товарному движенію за отчетныя сутки, эти же данныя служатъ и матеріаломъ для составленія предположеній о предстоящей на слѣдующія сутки товарной работѣ по отдѣленію, а въ зависимости отъ нея распредѣляется соотвѣтствующимъ образомъ и подвижной составъ.

Упр. сл. движенія вышеуказанныя свѣдѣнія группируетъ въ общую сводную вѣдомость по всей дорогѣ съ подраздѣленіями по отдѣленіямъ, изъ которой черпаетъ данныя о наличіи, составѣ и оборотѣ грузовъ и подвижного состава и слѣдитъ за правильностью и своевременностью грузовой работы дороги, а также и за производствомъ правильнаго обмѣна между отдѣленіями и сосѣдними дорогами, регулируя резервъ подвижного состава, если въ томъ встрѣтится надобность, не учтенная нач. отдѣленія.

II. *Назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ.*

Находящіеся въ обращеніи товарные поѣзда раздѣляются на назначенные въ постоянное обращеніе и дополнительные.

Назначеніе и отмѣна, какъ первыхъ, такъ и послѣднихъ, производится распоряженіемъ нач. отдѣленій въ зависимости отъ размѣровъ предстоящихъ перевозокъ. Обычно графикъ движенія составляется въ максимальномъ числѣ поѣздовъ и остающіеся на графикѣ свободные поѣзда, служащіе факультативомъ, даютъ возможность нач. отдѣленій давать, пользуясь ихъ расписаніемъ или временемъ, занятымъ ими на графикѣ, назначеніе дополнительнымъ рабочимъ (балластнымъ, земляным и каменнымъ и пр.) поѣздамъ на извѣстный періодъ времени въ зависимости отъ предстоящей работы на перегонахъ.

Телеграммы о назначеніи и отмѣнѣ поѣздовъ нач. отдѣленій даютъ заблаговременно, при чемъ въ отношеніи дополнительныхъ поѣздовъ не позже 6 часовъ вечера кануна дня назначенія поѣзда. Въ исключительныхъ случаяхъ въ цѣляхъ ускоренія отдачи распоряженій нач. распорядительныхъ станцій предоставляется

право отмѣны назначенныхъ въ обращеніе удаляющихся отъ нихъ тов. поѣздовъ въ случаяхъ неимѣнія состава или паровоза для нихъ.

III. *Спеціализація поѣздовъ.*

Какъ было уже указано въ пунктѣ (в) вопроса 110, малый грузооборотъ Забайкальской ж. д. не предъявляетъ требованія строгой спеціализаціи поѣздовъ, тѣмъ не менѣе на дорогѣ установленъ порядокъ формированія спеціальныхъ поѣздовъ—транзитныхъ и сборныхъ, и заключается онъ въ слѣдующемъ:

а) *транзитные поѣзда.*

Западные транзитные (нечетные) поѣзда составляются станціей Манчжурія изъ вагоновъ, принимаемыхъ отъ Китайской Восточной ж. д., и вагоновъ своей погрузки, при чемъ подъ транзитными грузами для этихъ поѣздовъ разумѣются грузы назначеніемъ не ближе Челябинска.

При неимѣніи вагоновъ съ транзитнымъ грузомъ на полный составъ по назначенію Челябинскъ и за Челябинскъ означенный поѣздъ дополняется до предѣльной нормы (см. прик. № 58—1911 г.) вагонами по назначенію и ближе Челябинска, а въ случаѣ недостатка—вагонами прямого сообщенія, до полной нормы ставятся вагоны и мѣстнаго сообщенія, но во избѣжаніе задержки поѣзда отцѣпками на промежуточныхъ станціяхъ, только въ адресъ распорядительныхъ станцій. Если же транзитнаго груза окажется болѣе, чѣмъ на составъ, но менѣе, чѣмъ на два состава, и если число такихъ вагоновъ (излишнихъ сверхъ состава) позволяетъ прицѣпку ихъ къ п. № 11, отнюдь не вызывая двойной тяги, то они отправляются съ этимъ поѣздомъ.

Четные транзитные поѣзда составляются аналогичнымъ порядкомъ, при чемъ роль ст. Манчжурія для нечетныхъ поѣздовъ выполняетъ для четныхъ станція Иннокентьевская.

Въ виду того, что нормы составовъ транзитныхъ поѣздовъ, устанавливаемыя въ 24 вагона, въ зависимости отъ составовъ поѣздовъ, принимаемыхъ съ сосѣднихъ дорогъ Китайской Восточной и Сибирской, могутъ оказаться и ниже нормъ, принятыхъ для товарныхъ поѣздовъ какъ на всей дорогѣ, такъ и на отдѣльныхъ участкахъ ея, начальники распорядительныхъ станцій, за которыми слѣдуютъ участки дороги, допускающіе увеличеніе составовъ, дополняютъ транзитные поѣзда вагонами, прицѣпляя *ихъ* группами, отнюдь не мѣшая съ вагонами основного состава транзитнаго поѣзда, при чемъ назначеніе этихъ добавочныхъ ва-

гоновъ должно быть только въ адресъ распорядительныхъ станцій.

Правила формированія и учета транзитныхъ поѣздовъ изложены въ приказѣ по дорогѣ за № 58—1911 г.

б) *сборные поѣзда.*

Въ отношеніи перевозокъ сборныхъ грузовъ линія раздѣлена на четыре участка, по которымъ курсируютъ спеціальные сборные поѣзда. Сборные поѣзда съ конечныхъ пунктовъ участковъ, каковыми являются сортировочныя станціи Иннокентьевская, В.-Удинскъ, Чита I и Манчжурія, отправляются черезъ сутки, при чемъ во избѣжаніе излишней задержки мелкихъ отправокъ подъ сортировкой, сборные поѣзда съ сортировочныхъ станцій В.-Удинскъ и Чита отправляются на слѣдующія сутки по прибытіи къ нимъ сборнаго поѣзда соотвѣтствующаго направленія.

Вслѣдствіе слабаго товарнаго движенія на Забайкальской ж. д. вообще и сборныхъ грузовъ, въ частности, въ сборные поѣзда, кромѣ вагоковъ съ мелкими отправками, ставятся вагоны съ полногрузными отправками частныхъ и хозяйтсвенныхъ грузовъ, слѣдующіе на короткія разстоянія, вагоны провизіонные, вагоны-лавки, служебные вагоны, вагоны, подлежащіе разгрузкѣ на перегонахъ и вообще—всѣ такіе вагоны, которые не подлежатъ прицѣпкѣ къ транзитнымъ поѣздамъ.

Минимальная нагрузка сборныхъ вагоновъ установлена для четнаго направленія 250 пудовъ и для нечетнаго (порожняго) направленія 150 пудовъ.

Сборные поѣзда сопровождаются особыми раздатчиками лишь при наличіи значительнаго количества отправокъ, подлежащихъ раздачѣ натурой, при обычныхъ же условіяхъ раздача по станціямъ мелкихъ отправокъ производится сопровождающими поѣзда главными кондукторами. Порядокъ изложенъ въ приказѣ по дорогѣ за № Ш—1911 г.

Слабое грузовое теченіе на Забайкальской ж. д. не позволяетъ формировать спеціальныхъ поѣздовъ постоянно, поэтому зачастую одинъ и тотъ же поѣздъ выполняетъ функціи мѣстнаго и транзитнаго, или сборнаго и мѣстнаго.

Работа вагоновъ.

а) Величина средняго пробѣга рабочаго вагона неразрывно связана съ величиною простоя такового по станціямъ, и въ цѣ-

ляхъ уменьшенія простоя подъ нагрузкой и въ ожиданіи этихъ операцій, а также и отправленія нач. отдѣленій сл. движенія вмѣняется въ обязанность надзоръ за всѣмъ этимъ въ предѣлахъ каждаго отдѣленія. Особая графа ситуаціонныхъ свѣдѣній даетъ этому полную возможность, а право назначенія и отмѣны поѣздовъ позволяетъ совершенно устранять простой вагоновъ въ ожиданіи отправленія со станціи.

Общій *учетъ* и оцѣнка работы отдѣленій въ этомъ направленіи сосредоточена въ упр. сл. движенія.

б) Обмѣнъ съ сосѣдними дорогами Забайкальская ж. д. производитъ на ст. Иннокентьевская и Манчжурія безъ конвенціонныхъ заявокъ. Максимальная норма обмѣна по ст. Иннокентьевская—250 вагоновъ, по ст. Манчжурія—200 вагоновъ въ сутки. Обмѣнъ съ Сибирской колеблется въ довольно широкихъ предѣлахъ—отъ 25 до 250 вагоновъ въ сутки. Неравномѣрность обмѣна существенно отражается на общемъ для всей линіи выполненіи работы, зачастую вызывая затрудненія въ регулированіи подвижного состава и нарушая правильность оборота паровозовъ и поѣздныхъ бригадъ.

Въ цѣляхъ болѣе планомѣрной работы отдѣленій сл. движенія установленъ обмѣнъ подвижнымъ составомъ между отдѣленіями сл. движенія. Имѣя данныя этого обмѣна и располагая свѣдѣніями, даваемыми другими отдѣленіями объ обмѣнѣ съ чужими дорогами, нач. отдѣленій въ любой моментъ находятся въ курсѣ работы дороги, а это главное, что повышаетъ продуктивность ея, ибо позволяетъ составлять заранѣе намѣченные планы предстоящихъ дѣйствій.

в) На Забайкальской ж. д. поѣзда коммерческаго движенія (за исключеніемъ подачъ на перегоны) слѣдуютъ въ предѣльныхъ составахъ, установленныхъ для разныхъ участковъ дороги, въ зависимости отъ профиля пути. Тяговая сила паровозовъ, вслѣдствіе этого, используется полностью. Опредѣленіе состава поѣздовъ производится по дѣйствительному вѣсу ихъ, т. е. по вѣсу груза и тары каждаго вагона. Для опредѣленія состава поѣзда дежурный по станціи (отправленія) подсчитываетъ вѣсъ груза въ вагонахъ по документамъ, сопровождающимъ грузъ, прибавляя къ суммѣ, выражающей вѣсъ груза, вѣсъ тары вагоновъ. Въ отношеніи прицѣпки, промежуточныя станціи руководствуются сопровождающей поѣздъ вѣсовой вѣдомостью. Станціи прибытія вѣсовыя вѣдомости поѣздовъ, составляемыя въ двухъ экземплярахъ, отсылаютъ—одну въ упр. сл. движенія, а другую подлежащему нач. отдѣленія. Упр. сл. движенія, на основаніи данныхъ, помѣщенныхъ въ вѣсовой вѣдомости, составляетъ ежедневно слѣдующія свѣдѣнія:

1) среднее число осей въ каждомъ поѣздѣ,

2) среднюю нагрузку груженаго и порожняго вагона,
3) среднюю нагрузку каждаго поѣзда,
4) средній вѣсъ (общій) всего поѣзда.
Подробныя объясненія изложены въ приказѣ № 305.

V. Паровозы и учетъ работъ ихъ въ смыслѣ утилизаціи тяговой силы.

Всѣ паровозы основныхъ депо находятся въ распоряженіи нач. участковъ тяги, оборотъ же паровозовъ изъ оборотныхъ депо, а также оборотъ паровозовъ изъ коренныхъ депо въ удовлетвореніи потребности оборотнаго депо въ паровозахъ, находится въ распряженіи нач. станцій съ оборотными депо. Нач. станцій съ оборотными депо завѣдуютъ подъ наблюденіемъ нач. отдѣленій оборотомъ паровозовъ, отвѣчаютъ за неосновательную отправку паровозовъ одиночной или двойной тягой.

Руководство оборотомъ паровозовъ и контролированіе пробѣговъ ихъ возложено на нач. отдѣленій сл. движенія. Порядокъ очереди пріема поѣздовъ паровозами въ каждомъ оборотномъ депо вырабатывается нач. отдѣленій совмѣстно съ нач. уч. тяги съ полнымъ соблюденіемъ положенія о нормальномъ трудѣ и отдыхѣ паровозныхъ бригадъ и съ удовлетвореніемъ техническихъ потребностей сл. тяги въ цѣляхъ исправнаго содержанія паровозовъ.

Паровозы, обслуживающіе скорые и почтовые поѣзда, работаютъ по особымъ графикамъ, при чемъ для правильности оборота включены поѣзда №№ 11 и 12 постольку, поскольку это возможно по мѣстнымъ условіямъ. Остающіеся необслуженными пасс. паровозами товаро-пасс. поѣзда входятъ въ общій оборотъ товарныхъ, т. е. порядкомъ, указаннымъ выше. Графики оборота паровозовъ пассажирскихъ составляются при введеніи каждаго новаго расписанія нач. участковъ сл. тяги и утверждаются нач. сл. тяги.

Для учета правильности распоряженій паровозами, т. е. отправленія ихъ съ поѣздами, а не одиночными, въ упр. сл. движенія производится провѣрка особыхъ, представляемыхъ въ управленіе каждой станціей съ оборотнымъ депо графиковъ оборота паровозовъ. Провѣрка графика даетъ возможность судить, насколько станція расчетливо утилизировала паровозы въ цѣляхъ недопущенія безполезнаго пробѣга ихъ одиночными. Форма графика и самый способъ учета изложены въ приказѣ нач. дороги № 72 за 1911 г.

Другіе пункты вопроса освѣщены при обсужденіи вопросовъ хозяйственной программы.

По пункту 3 вопроса 6

Передача части статистики на линію вызоветъ излишніе расходы, такъ какъ пришлось бы усилить штаты линіи и въ то же время необходимъ, самъ по себѣ, отдѣлъ статистики, гдѣ долженъ разрабатываться и группироваться весь статистическій матеріалъ по пробѣгамъ поѣздовъ и вагоновъ, обмѣну, арендѣ и т. п.

Освѣдомленіе же отдѣленій о качествѣ ихъ работы дѣлается статистикою сл. движенія способомъ, изложеннымъ въ описаніи организаціи статистики.

По пункту 1 вопроса 7

выясняется, что на дорогѣ имѣются:

а) сборникъ дѣйствующихъ приказовъ на 1 янв. 1910 г. за время съ 1900 г. по 1 янв. 1908 г. и

в) сборникъ распоряженій съ 1900 г. по 1907 г., составленный бывшимъ нач. конторы сл. движенія Ужовымъ.

По отдѣльнымъ службамъ кодификація издаваемыхъ правилъ не производилась.

По пункту 2 вопроса 7

сообщается, что всѣ распоряженія по дорогѣ объявляются и отмѣняются путемъ изданія приказовъ, наказовъ и циркуляровъ въ зависимости отъ характера распоряженія. Въ случаяхъ, когда какое-либо распоряженіе необходимо преподать къ исполненію срочно, таковое объявляется циркулярной телеграммой съ послѣдующимъ подтвержденіемъ въ приказѣ. Всѣ приказы, наказы и циркуляры разсылаются канцеляріей упр. по службамъ въ потребномъ для нихъ количествѣ, затѣмъ въ службахъ и канцеляріи упр. составляются сборники сихъ распоряженій для руководства. Что же касается младшихъ агентовъ дороги, то таковымъ приказы, наказы и циркуляры объявляются подъ расписку. Нѣкоторыя распоряженія вывѣшиваются на видныхъ мѣстахъ въ конторахъ службъ и на линіи въ служебныхъ помѣщеніяхъ. Кромѣ того, на Забайкальской ж. д. принятъ порядокъ инструктированія младшихъ линейныхъ агентовъ старшими линейными же агентами, какъ напримѣръ, коммерческими ревизорами станціоннаго счетоводства, каковые убѣждаются въ правильномъ пониманіи и примѣненіи линейными агентами тѣхъ или иныхъ распоряженій.

Въ нѣкоторыхъ службахъ и отдѣлахъ существуютъ особыя книги распоряженій нач. службы или отдѣла; въ этой книгѣ агенты, коихъ распоряженіе касается, расписываются въ прочтеніи распоряженія. То же распоряженіе отпечатывается и раздается агентамъ для руководства. Всѣ инструкціи и распоряженія, касающіяся данной должности, выдаются на руки подъ расписку лицу, вступающему въ должность.

По пункту 3 вопроса.

гл. бухгалтеръ указываетъ на то, что съ 1 янв. 1911 г. преподаны къ руководству всѣмъ дорогамъ „положеніе о главной бухгалтеріи“ и „положеніе о кассѣ“, благодаря чему установилась однообразная система счетоводства и отчетности. Названныя положенія въ полномъ объемѣ введены на Забайкальской ж. д. и въ настоящее время уже проведены въ У. ж. д. пробные балансы за первые четыре мѣсяца года. Нѣкоторыя упрощенія въ предложенной системѣ, вѣроятно, возможны, но для того, чтобы высказаться по этому вопросу, необходимо провести по новой системѣ отчетность, хотя бы за одинъ годъ.

Въ связи съ введеніемъ на дорогѣ названныхъ положеній гл. бухгалтеромъ дороги издана для руководства по гл. бухгалтеріи и счетоводствамъ службъ, отдѣловъ и частей дороги подробная инструкція.

Отмѣчая вполнѣ благопріятное положеніе текущаго счетоводства и отчетности дороги, къ сожалѣнію, приходится признать, что это же дѣло за прошлые годы (до 1909 г.) находится далеко не въ порядкѣ и потребуетъ еще продолжительнаго труда, какъ это усматривается изъ нижеслѣдующей справки, данной гл. бухгалтеріей дороги.

СПРАВКА

о состояніи счетоводства и отчетности главной бухгалтеріи управленія Забайкальской ж. д. за время съ 1900 г по 1-е января 1909 г.

Вступивъ въ концѣ февраля 1909 г. въ должность гл. бухг. упр. Забайкальской ж. д. и выяснивъ состояніе счетоводства и отчетности гл. бухгалтеріи за время до 1 янв. 1909 г., я установилъ, что какъ счетоводство, такъ и отчетность находятся въ весьма плачевномъ, крайне запутанномъ состояніи, при чемъ главнѣйшими причинами, доведшими дѣлопроизводство гл. бухгалтеріи до такого состоянія, можно считать слѣдующія:

Въ виду затруднительнаго финансоваго положенія, въ какомъ находилась Забайкальская ж. д. въ минувшіе годы, приходилось пускать въ ходъ всѣ имѣвшіяся въ распоряженіи упр. дороги средства, въ томъ числѣ сборы дороги, кредиты по новымъ работамъ, депозитныя суммы и др. Производя позаимствованія изъ указанныхъ источниковъ, въ то же время никакого учета этимъ позаимствованіямъ не вели, а также не производили и своевременнаго расчета между источниками. Такой порядокъ лишаетъ возможности какъ оріентироваться въ положеніи средствъ, такъ и въ опредѣленіи суммъ, недоассигнованныхъ изъ Государствен-

наго Казначейства, а также не представлялось возможнымъ, въ случаѣ надобности, и доказать, что тѣ или иныя позаимствованныя суммы дѣйствительно не возмѣщены и для покрытія этихъ позаимствованій необходимы дополнительныя ассигнованія.

2) Съ оборотнымъ капиталомъ не производилось никакихъ расчетовъ; дебеторы и кредиторы его не учитывались и не опредѣлялись взаимоотношенія между этимъ капиталомъ и другими источниками управленія; учета матеріаловъ, пріобрѣтенныхъ упр. ж. д., и отдѣльнаго учета старыхъ матеріаловъ не велось; въ виду сего капиталъ этотъ находится въ особо запутанномъ состояніи, при чемъ запутанность эту еще больше осложняетъ то, что отчетность по запасамъ матеріаловъ за 1907 и 1908 г.г. не закончена.

3) Суммы, поступившія въ депозитъ за всѣ годы эксплоатаціи, не повѣрялись и остатки по депозитнымъ квитанціямъ не выбирались и не подсчитывались, вслѣдствіе чего, съ одной стороны, являлось полное несоотвѣтствіе данныхъ управленія съ данными казначейства, съ другой, ненадлежаще числится въ депозитѣ множество суммъ, которыя по мѣрѣ свѣрки подлежатъ зачисленію въ доходъ казны или въ другіе источники по принадлежности. При такомъ небрежномъ отношеніи къ учету депозитныхъ суммъ, вполнѣ допустимо, что имѣли мѣсто неправильныя выдачи. Процентныя бумаги не выдѣлялись, а всѣ суммы записывались, какъ наличныя деньги. Книги невыданнаго содержанія не провѣрялись за всѣ годы эксплоатаціи. Сотни тысячъ рублей приходовались по этимъ книгамъ и вписывались въ расходъ на основаніи имѣвшихся въ книгахъ записей, особенно въ годы мобилизаціи и войны, а вся работа дѣлалась исключительно на почвѣ довѣрія къ лицамъ, ведшимъ книги, безъ подтвержденія правильности ихъ записей какимъ-либо другимъ, болѣе наглядным, способомъ. Въ довершеніи всего этого, въ концѣ 1908 г. изъ суммъ невыданнаго содержанія было сдѣлано позаимствованіе на нужды эксплоатаціи 372.959 р. 05 к. и, благодаря этому позаимствованію, всѣ расчеты поквитанціонные за прежнее время окончательно перепутались, такъ какъ не былъ преподанъ порядокъ производства дальнѣйшихъ уплатъ невыданнаго содержанія и всѣ выдачи этого рода производились изъ аванса безотносительно къ тому, относятся ли выдачи за счетъ суммъ, позаимствованныхъ изъ депозита, или за счетъ суммъ, оставшихся въ казначействѣ въ этомъ источникѣ.

4) По расчетамъ со сборами дороги. Долгъ управленія сборамъ дороги на 1 янв. 1909 г. выражался въ суммѣ 15.498.031 р. 29½ коп., въ томъ числѣ за время до 1 янв. 1908 г. 11.745.862 р. 27 к. Выписки сл. сборовъ какъ на возмѣщеніе суммъ сборамъ, такъ и на изъятіе изъ таковыхъ, оставлялись безъ всякаго движе-

нія. Въ 1907 и 1908 г.г. было сдѣлано позаимствованіе изъ сборовъ дороги суммы 3.300.000 руб. на нужды эксплоатаціи и къ урегулированію этого позаимствованія ничего предпринято не было, тогда какъ урегулированіе означеннаго позаимствованія явилось дѣломъ весьма сложнымъ: деньги изъ сборовъ дороги въ подлежащій § эксплоатаціоннаго кредита по казначейству зачислены не были, а расходовались по обревизованнымъ контролемъ ассигновкамъ непосредственно главной кассой изъ суммъ поступающей выручки. При этомъ ассигновки уплачивались только въ суммахъ, причитающихся къ выдачѣ на руки, а всякаго рода удерживанія, показанныя по таковымъ, оставались подлежащимъ источникамъ не возмѣщенными, при этомъ хотя ассигновки въ количествѣ свыше 700 штукъ, въ большинствѣ случаевъ, въ казначейство не посылались, но по журналу оборота проводились на расходные счета отъ счета казначейства. Ордеровъ главной кассы на производство расходовъ не выдавалось, а оправдательнымъ документомъ кассиру въ производствѣ расхода служили талоны отъ этихъ ассигновокъ. Благодаря такимъ пріемамъ при ликвидаціи указаннаго позаимствованія пришлось: во-первыхъ, съ подлинныхъ ассигновокъ установить всѣ удержанія и зачислить ихъ на подлежащіе источники и, во-вторыхъ, выяснить сдѣланныя по журналу оборотовъ по этимъ ассигновкамъ записи и закрыть счетъ казначейства, какъ неправильно кредитованный. Выполненіе этихъ работъ потребовало массу труда и времени.

5) Счетъ операціоннаго аванса и счетъ подотчетныхъ лицъ по вспомогательнымъ книгамъ со счетами главной книги не свѣрялся въ теченіе пяти лѣтъ съ 1904 по 1908 г. включительно, результатомъ чего явилось крупное несоотвѣтствіе между вспомогательными и главными счетами.

6) Такіе счета, какъ счетъ разныхъ лицъ и мѣстъ, подрядчиковъ и поставщиковъ и счетъ другихъ дорогъ, совсѣмъ не разбирались и представлялись въ слѣдующемъ видѣ:

а) *счетъ разныхъ лицъ и мѣстъ*. На 1 янв. 1907 г. числится за разными дебеторами 1.149.154 р. 85 к. и причитается разнымъ кредиторамъ 768.737 р. 75 к., но по какимъ расчетамъ и какія, въ частности, суммы причитаются казнѣ или изъ казны,— остается совершенно невыясненнымъ. За 1907 и 1908 г.г. даже частныя сальдо по счету каждаго мѣста и лица остаются не установленными:

б) *счетъ подрядчиковъ и поставщиковъ* въ томъ же положеніи, какъ и счетъ разныхъ лицъ и мѣстъ, при чемъ по дебету этого счета на 1 янв. 1907 г. числится сумма въ 2.614.010 р. 25 к., за каковую въ балансѣ счетовъ, приложенномъ къ отчету за 1906 г., сдѣлано поясненіе: „Суммы, уплаченныя управле-

ніемъ ж. д. за матеріалы, находящіеся въ пути и выданные въ безпроцентную ссуду". Ссуды и авансы, выданные въ минувшіе годы, какъ установлено, весьма часто съ поставщиковъ не удерживались, примѣрами чему служатъ г.г. Бржозовскій, Кузнецъ, т-во Рифъ и Полутовъ, Собѣщанскій, т-во Андрониковъ и К° и т. п., съ которыхъ, какъ видно изъ приводимой ниже справки, ссуды и авансы прежнихъ лѣтъ съ большими затрудненіями удается получать назадъ только теперь, а потому разборка счета поставщиковъ и подрядчиковъ за прежніе годы является, въ интересахъ казны, дѣломъ существенно необходимымъ,

и в) *по счету другихъ дорогъ*. Несмотря на то, что отчетъ за 1906 г. былъ составленъ, счета дорогъ за означенный годъ не только не были закончены, но даже не было выдано по таковымъ общее сальдо по каждой дорогѣ, въ такомъ же положеніи были счета дорогъ за 1907 и 1908 г.г. Не имѣлось ни наблюденія за положеніемъ расчетовъ, ни постояннаго учета взаимно причитающихся суммъ, ни учета и записи суммъ, включенныхъ дорогами въ расчеты черезъ Государственный Банкъ; запросы дорогъ оставались безъ отвѣтовъ; дѣлъ съ дорогами заведене не было, даже не было общихъ дѣлъ съ перепискою по чужимъ дорогамъ, а таковая была разбита въ разныхъ отдѣлахъ бухгалтеріи; словомъ, въ этомъ серьезномъ дѣлѣ царилъ полный хаосъ: десятки, сотни тысячъ рублей удерживались дорогами, а Забайкальская ж. д. не справлялась, да и не могла удостовѣриться, дѣйствительно ли удержанныя съ нея деньги причитаются къ удержанію. Въ свою очередь, не менѣе крупныя суммы причитались съ другихъ дорогъ въ пользу Забайкальской ж .д., но поступили ли деньги—оставалось не выясненнымъ.

7) Списки кредиторовъ казны по заключеннымъ смѣтамъ за всѣ годы эксплоатаціи, начиная съ 1901 г. со счетами главной, книги того же наименованія не свѣрялись, при чемъ, въ первыхъ, какъ установлено, не всегда дѣлались и отмѣтки о выплаченныхъ суммахъ.

8) Никакого учета суммъ по начетамъ контроля не велось. Квитанціи контроля по заключенію ревизіи не группировались даже въ особыя дѣла. На исполненіе учетныхъ реестровъ не обращалось никакого вниманія.

О положеніи дѣлопроизводства по начетамъ и по учетнымъ реестрамъ контроля прилагается свѣдѣніе особо.

9) Особаго архива въ главной бухгалтеріи не существовало, а вся отчетность, книги и документы за минувшіе годы въ буквальномъ смыслѣ валялись вездѣ и всюду.

и 10) послѣдній полный годовой отчетъ по эксплоатаціи дороги составленъ за 1906 г., балансъ счетовъ котораго и долженъ служить исходнымъ пунктомъ для счетоводства за даль-

нѣйшее время, но изложенное выше вполнѣ опредѣляетъ достоинство такого баланса и указываетъ, въ какой степени можно довѣрять показаннымъ по счетамъ баланса цифровымъ даннымъ.

Къ этому слѣдуетъ прибавить:

1) что многіе счета главной книги, какъ за 1906 г., такъ и предшествующіе годы, какъ установлено, детально не разбирались,

2) что при закрытіи такихъ серьезныхъ счетовъ, какъ счетъ матеріаловъ и запасовъ дороги, счетъ подрядчиковъ и поставщиковъ, счетъ разныхъ лицъ и мѣстъ и счетъ другихъ дорогъ, допускалась простая подгонка путемъ составленія дополнительныхъ статей по журналу оборотовъ, такъ напримѣръ: въ 1906 г. для согласованія общей суммы дебета счета матеріаловъ и запасовъ съ данными матеріальной службы была составлена по журналу оборотовъ статья на сумму 690.000 руб. (ст. № 8039 за XII—1906 г.) безъ выясненія прямыхъ кредиторовъ, отъ счета переходящихъ суммъ;

3) что въ 1905 г. счетъ этотъ закрытъ списаніемъ обнаруженныхъ разницъ въ записяхъ главной бухгалтеріи противъ данныхъ службъ на счетъ разныхъ лицъ и мѣстъ по счету матеріальной сл. (ст. ж. об. №№ 8158 и 8417 за XII—1905 г.);

4) что вспомогательныя книги счетовъ: разныхъ лицъ и мѣстъ, подрядчиковъ, поставщиковъ и другихъ дорогъ со счетами главной книги того же наименованія не свѣрялись и записи суммъ по книгамъ дѣлались не вѣрно, такъ суммы дебета заносились въ кредитъ и, наоборотъ, суммы кредита попадали въ дебетъ;

5) что поступающіе отъ службъ платежные документы на уплату поставщикамъ исправлялись въ гл. бухгалтеріи безъ вѣдома службъ, результатомъ чего явились переплаты по поставкамъ (дѣло поставщика Пеленкина);

6) что по счету расходовъ эксплоатаціи за 1907 г. хотя и составлены годовыя вѣдомости №№ 3-а и 3-б, но сдѣлано это, какъ это выясняется по даннымъ службъ, безъ сличенія съ бюджетными книгами и главной книгой гл. бухгалтеріи, слѣдовательно, счета послѣдней не могутъ закрыться ранѣе производства свѣрки, которая выяснитъ разницы и дастъ возможность урерулировать расчеты, и

7) при всемъ этомъ, книги и документы хранились крайне небрежно, благодаря чему нѣкоторыхъ документовъ не сохранилось и явилась необходимость въ возстановленіи ихъ. Изъ всего этого ясно, что положеніе дѣла дѣйствительно представлялось въ весьма и весьма безотрадномъ положеніи.

Являлась необходимость въ неотлагательномъ принятіи самыхъ энергичныхъ мѣръ для приведенія счетнаго дѣла въ по-

рядокъ. Такъ какъ штата служащихъ было достаточно только для того, чтобы справиться съ текущимъ дѣломъ, и безъ явнаго ущерба послѣднему заниматься разборкой и приведеніемъ въ порядокъ отчетности за прежніе годы являлось положительно невозможнымъ, то пришлось, разграничивъ текущее дѣлопроизводство 1909 г. отъ дѣлопроизводства прежнихъ лѣтъ и поставивъ его на совершенно новыхъ началахъ,—докладомъ отъ 27/VII—1909 г. за № 14141 доложить совѣту упр. дороги о положеніи отчетности за прежніе годы и, вмѣстѣ съ тѣмъ, возбудить предъ послѣднимъ ходатайство объ ассигнованіи кредита на организацію особаго штата служащихъ, которому было бы поручено заняться выясненіемъ и урегулированіемъ отчетности за прежніе годы. При чемъ, въ виду особой сложности указанной работы, не предрѣшая вопроса какъ о суммѣ кредита, потребнаго на выполненіе таковой, такъ и о срокѣ ея окончанія, предъ совѣтомъ было возбуждено ходатайство объ ассигнованіи на первое время 27.000 руб., каковая сумма журналомъ совѣта отъ 3/VIII—1909 г. за № 1018 и была разрѣшена, но въ виду заявленнаго особаго мнѣнія со стороны представителя отъ М. Ф. и Г. К., вопросъ этотъ восходилъ на разсмотрѣніе Ком. У. ж. д., который по журналу отъ 15/X—1909 г. за № 2223 постановленіе совѣта упр. дороги утвердилъ, разрѣшивъ къ отпуску испрашиваемую сумму 27.000 руб. На основаніи этого, съ 1/XI—1909 г. организованъ при гл. бухгалтеріи особый „Временный Отдѣлъ по урегулированію счетоводства и отчетности за прежніе годы“.

Благодаря такой мѣрѣ, отчетность гл. бухгалтеріи за 1909 г., несмотря на то, что таковая тормозилась, какъ тѣсно связанная съ оборотами незаконченнаго 1908 года, не только не отстала, а наоборотъ, при примѣненіи особыхъ бухгалтерскихъ пріемовъ, по отношенію къ оборотамъ, касающимся отчетности прошлыхъ лѣтъ, дала возможность своевременно закончить весь годовой отчетъ по эксплоатаціи дороги за 1909 г. съ приложеніемъ баланса счетовъ, не выжидая составленія отчетовъ за 1907 и 1908 г.г., и этимъ, такъ сказать, положено начало къ безостановочному составленію годовыхъ отчетовъ въ будущемъ, не считаясь съ тѣмъ, что отчетность за прежніе годы до 1909 г. остается еще не урегулированной.

Практическіе результаты, достигнутые временнымъ отдѣломъ по урегулированію счетоводства и отчетности за прежніе годы выражаются въ слѣдующемъ:

1) Съ другихъ дорогъ взыскано, а равно и изъято изъ сборовъ по разнымъ расчетамъ . . . . . 2.228.351 р. 45 к.

(въ томъ числѣ съ частныхъ дорогъ 514.447 р. 79 к., изъ коихъ процентовъ 199.979 р. 08 к.).

2) По настоянію главной бухгалтеріи въ маѣ 1909 г. торговымъ домомъ „Макушинъ и Посохинъ“ внесено въ кассу упр. въ погашеніе аванса, выданнаго въ 1907 г. въ счетъ платежей за типографскія работы и оставшагося не пополненнымъ 5.000 р. 00 к.

3) Путемъ удержанія изъ текущихъ платежей погашено безпроцентная ссуда, выданная въ теченіе 1904—1906 г.г. Московско-Сибирскому горно-промышленному товариществу, оставшаяся не взысканной, съ освобожденіемъ процентныхъ бумагъ, внесенныхъ въ обезпеченіе ссуды, въ суммѣ . . . . . 165.150 „ 00 „

4) Тоже безпроцентной ссуды, выданной въ 1906 г. А. Х. Тетюкову, въ суммѣ . . . . . 22.780 „ 00 „

5) Установленъ долгъ управленію дороги Русско-Азіатскаго т-ва къ началу 1909 г. аванса 67.590 р. 66 к. и безпроцентной ссуды 83.550 р., а всего 151.140 р. 65 к.; какъ ссуда, такъ и авансъ погашены путемъ реализаціи процентныхъ бумагъ и удержаніемъ изъ текущихъ платежей полностью, т. е. 151.140 р. 65 к.

6) Погашено безпроцентной ссуды, выданной въ теченіе 1904—1906 г.г. „Рифу и т-ву бр. Полутовы“, путемъ реализаціи процентныхъ бумагъ и удержанія изъ текущихъ платежей въ суммѣ . . . . . 160.654 „ 50 „

7) Погашенъ авансъ, выданный Кузнецову въ 1907 г. путемъ удержанія изъ арендной платы за занимаемый управленіемъ дороги домъ въ суммѣ . . . . . 15.900 „ 00 „

8) Приведены въ извѣстность расчеты съ инж. Хилковскимъ по арендѣ Петровскихъ каменноугольныхъ копей, удержано изъ платежей по текущимъ поставкамъ на погаше-

ніе ссуды и за переданное имущество Петровскихъ копей	82.930 р. 57 к.
9) Погашеніе безпроцентной ссуды, выданной въ 1906 г. поставщикамъ Дитриху и Голимбіевскому	7.081 „ 82 „
10) Тоже, выданной Иркутскому лѣсопромышленному обществу	2.462 „ 70 „
11) Тоже, выданной въ 1905 г. В. М. Файнбергъ	10.408 „ 42 „
12) Выяснены обстоятельства неправильнаго полученія кн. Андронниковымъ аванса, къ погашенію коего не было принято своевременно мѣръи п редложено юрисконсульту упр. дороги возбудить дѣло о взысканіи судебнымъ порядкомъ съ Андронникова названной суммы или, въ случаѣ невозможности, съ лицъ виновныхъ въ неправильной выдачѣ аванса . . .	10.000 „ 00 „
13) Взысканы съ фирмы т-ва Второва съ с-ми переплаченные за матеріалы 592 р. 20 к. съ процентами, всего	657 „ 34 „
14) Установленъ фактъ переплаты въ 1904 г. за матеріалы акціон. об. Альбертъ Невъ, Вильде и К-о въ Таганрогѣ, при чемъ за переплату администрація по дѣламъ о-ва вкючила Забайкальскую ж. д. въ число кредиторовъ на сумму . .	11.067 „ 12 „

При этомъ нельзя не отмѣтить, что дѣятельность временного отд. гл. бухгалтеріи за послѣднее время значительно пришлось сократить по причинамъ, отъ гл. бухгалтеріи не зависящимъ, именно:

при ходатайствѣ предъ совѣтомъ упр. дороги объ ассигнованіи на первое время кредита въ суммѣ 27.000 р. на организацію вр. отдѣла для урегулированія счетоводства и отчетности за прежніе годы въ докладѣ отъ 27/VII—1909 г. за № 14141 было указано, что опредѣлить какъ сумму кредита, такъ и время, потребное на выполненіе всѣхъ работъ по урегулированію указанной отчетности, въ виду сложности этихъ работъ, не представляется возможнымъ и что если согласится совѣтъ, то будутъ періодически докладываться справки о ходѣ работы, съ указа-

ніемъ стоимости ея. Разсмотрѣвъ означенный докладъ, совѣтъ по журналу отъ 3/VШ—1909 г. постановилъ: „признать неотложно необходимыми работы по приведенію въ порядокъ отчетности прошлыхъ лѣтъ и разрѣшить въ счетъ кредита для этой цѣли 27.000 р., но, въ виду заявленнаго особаго мнѣнія по этому постановленію со стороны представителей отъ М. Ф. и Г. К., указанный вопросъ былъ перенесенъ на разрѣшеніе К. У. ж. д. и послѣдній, журналомъ отъ 15/X—1909 г. № 2223, утвердивъ постановленіе мѣстнаго совѣта, выразилъ пожеланіе, съ цѣлью опредѣленія стоимости всѣхъ работъ и срока ихъ выполненія, командировать изъ У. ж. д. особую комиссію изъ свѣдущихъ людей для обслѣдованія положенія дѣла на мѣстѣ.

Комиссія, командированная Упр. ж. д. подъ предсѣдательствомъ пом. управляющаго счетной частью Упр. ж. д. Митропольскаго произвела обслѣдованіе положенія дѣла счетоводства и отчетности на Забайкальской ж. д. за время съ 16/III по 9/IV—1910 г. Затѣмъ, Комитетъ Упр. ж. д. по журналу отъ 7/18 мая 1910 г. за № 940 въ дополненіе къ разрѣшеннымъ ранѣе журналомъ № 2223—1909 г.—27.000 р. ассигновалъ еще 13.000 р., съ тѣмъ, чтобы работы по урегулированію счетоводства и отчетности за прежніе годы до 1909 г. были окончены къ 1 января 1912 г.

При учетѣ дѣятельности вр. отдѣла въ теченіе 1910 г., и при сопоставленіи размѣровъ предстоящихъ къ выполненію работъ съ наличнымъ составомъ штата служащихъ и ежемѣсячной стоимостью его содержанія, было выяснено, что выполнить всѣ работы, которыя необходимы для урегулированія отчетности за прежніе годы за счетъ ассигнованныхъ суммъ ни въ какомъ случаѣ новозможно, а тѣмъ болѣе невозможно ихъ окончить къ назначенному Ком. У. ж. д. сроку (1/1—1912 г.); для выполненія послѣдняго необходимо было развить какъ можно шире численность штата, между тѣмъ получить въ Иркутскѣ необходимы и соотвѣтствующій штатъ временныхъ служащихъ, которые оказались бы вполнѣ пригодными и полезными для дѣла, какъ показалъ опытъ, почти невозможно. Вслѣдствіе приведенныхъ соображеній, докладомъ отъ 17/XI—1910 г. за № 137 было доложено совѣтомъ упр. дороги какъ состояніе работъ по урегулированію счетоводства и отчетности за прежніе годы, такъ и состояніе остатка кредита, имѣющагося для этой цѣли, и было возбуждено ходатайство объ ассигнованіи дополнительнаго кредита въ суммѣ 45.000 руб. при заявленіи, что даже по ассигнованіи означенной суммы, нельзя быть увѣреннымъ въ окончаніи работъ къ назначенному Ком. У. ж. д. сроку.

Постановленіе совѣта упр. дороги по этому вопросу съ особыми мнѣніями представителей отъ М. Ф. и Г. К., было пред-

ставлено въ У. ж. д. при рапортѣ отъ 10 янв. 1911 г. за № 8/20148.

Въ какомъ смыслѣ разрѣшенъ Ком. Упр. ж. д. означенный вопросъ, остается неизвѣстнымъ, имѣется лишь краткое телеграфное сообщеніе отъ 13 мая за № 3447, что кредитъ разрѣшенъ въ суммѣ 1800 руб. въ мѣсяцъ, но на какой срокъ или въ какой общей суммѣ—не указано.

Въ какомъ смыслѣ разрѣшенъ Ком. У. ж. д. означенный кихъ условіяхъ протекаетъ дѣятельность вр. отдѣла. Въ то время, когда штатъ служащихъ, сформированный большею частью изъ случайнаго элемента, освоился уже съ дѣломъ и когда являлась возможность болѣе успѣшно двинуть работу путемъ введенія неурочныхъ занятій и сдачи таковой сдѣльно, въ распоряженіи не было необходимыхъ средствъ и пришлось: во-первыхъ, прекратить съ 6/X—1910 г. неурочныя занятія даже тѣхъ немногихъ служащихъ, работа которыхъ являлась крайне необходимой и спѣшной, и б) начиная съ 1 янв. 1911 гг., постепенно сокращать штатъ служащихъ, число которыхъ, состоявшее на 1 янв. 1911 г. въ количествѣ 28 человѣкъ, въ настоящее время доведено до 15 человѣкъ. При наличіи же достаточнаго кредита въ свое время, результаты работъ вр. отдѣла, безъ сомнѣнія, представлялись бы въ иномъ видѣ, такъ какъ время, начиная съ октября мѣсяца 1910 г., было бы использовано продуктивнѣе.

Въ заключеніе необходимо указать, что урегулированіе и приведеніе въ полный порядокъ отчетности прошлыхъ лѣтъ является дѣломъ безусловно необходимымъ. Оставляя открытымъ вопросъ о той матеріальной выгодѣ для казны, которую принесутъ въ конечномъ итогѣ результаты работъ по выясненію расчетовъ съ дебеторами и кредиторами дороги за прежніе годы (а отрицать положительную сторону таковыхъ, какъ видно изъ приведенной выше справки, нѣтъ основаній), необходимо отмѣтить, что неоконченная отчетность прошлыхъ лѣтъ, какъ теперь, такъ и въ будущемъ, будетъ крайне вредно отражаться на текущей работѣ и ляжетъ лишнимъ бременемъ на служащихъ въ смыслѣ наведенія всевозможныхъ справокъ (и притомъ безъ гарантіи за успѣхъ) по отчетности прошлыхъ лѣтъ. Кромѣ того, если оставить начатыя работы незаконченными, то тѣ усилія со стороны гл. бухгалтеріи и тѣ матеріальныя затраты, которыя уже произведены на это дѣло, явятся въ значительной степени безрезультатно потерянными.

Если признать, что правильная постановка счетнаго дѣла и отчетности во всякомъ предпріятіи даетъ возможность въ любой моментъ опредѣлять его финансовое положеніе, то необходимость въ урегулированіи отчетности прошлыхъ лѣтъ въ гл. бухгалтеріи является вполнѣ очевидной и только по окончаніи та-

ковой и по согласованіи конечныхъ выводовъ ея съ текущею отчетностью, можно будетъ съ увѣренностью сказать, что какъ счетное дѣло, такъ и отчетность Забайкальской ж. д. стоятъ на вѣрномъ пути.

По пункту 4 вопроса 7

представитель сл. тяги сообщаетъ, что мастерскія какъ главныя, такъ и малыя при депо, на Забайкальской ж. д. весьма слабо оборудованы механизмами и приспособленіями для подъемки и передвиженія тяжелыхъ предметовъ, почему весьма желательно широкое примѣненіе для указанныхъ цѣлей электрическихъ подъемныхъ механизмовъ, катающихся крановъ, устройство узкоколейныхъ путей какъ по цехамъ мастерскихъ, такъ и при депо.

Также необходима замѣна ручного труда соотвѣтственными механическими устройствами: 1) при поворачиваніи паровозовъ на поворотныхъ кругахъ, 2) передвиженіи телѣжекъ для перестановки подвижного состава въ цехахъ главныхъ мастерскихъ и 3) при подачѣ угля на паровозы съ автоматической отмѣткой пишущими аппаратами-счетчиками вѣса отпущеннаго угля. Для очистки мягкой обивки вагоновъ и мягкой мебели необходимо примѣнить механическіе воздушные пылеочистители.

Смѣтою новыхъ работъ на 1912 г. исчислены кредиты: на устройство въ главныхъ мастерскихъ въ Читѣ узкоколейныхъ путей съ вагонетками и поворотными кругами: на пріобрѣтеніе подвижныхъ электрическихъ блоковъ для подачи на станки паровозныхъ скатовъ; на устройство пневматической станціи и пріобрѣтеніе оборудованія для котельныхъ работъ; на приспособленіе электромотора въ телѣжкѣ для передвиженія паровозовъ и тендеровъ, пріобрѣтеніе станковъ для обточки осевыхъ шеекъ на мѣстѣ, на пріобрѣтеніе пневматическихъ пылевысасывателей и приборовъ для очистки мебели.

По пункту 5 вопроса 7

Правила квартирнаго довольствія изложены въ приказѣ по дорогѣ № 89 отъ 21 марта 1911 г.

По пункту 1 вопроса 8

предсѣдателю передается общій сводъ вѣдомостей о числѣ принятыхъ и уволенныхъ агентовъ съ подраздѣленіемъ причинъ увольненія и категорій служащихъ.

Н. Н. Первакъ дополняетъ переданныя данныя справкой о смѣняемости служащихъ по матеріальной сл. по отношенію къ общему числу служащихъ:

Въ 1909 году 24%
„ 1910 „ 20%

при чемъ выбыло:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
По собственному желанію . .	113%	2%
За смертью	1 „	1 „
По административ. соображеніямъ	10 „	7 „
Въ томъ числѣ за закрытіемъ складовъ	5 „	6 „
По поставленію особаго совѣщанія	1 „	1 „
Премѣщеные	3 „	1 „

По пункту 2 вопросу 8

сообщается, что на Забайкальской ж. д. женщины занимаютъ должности счетоводовъ, конторщиковъ, переписчиковъ, переѣздныхъ сторожихъ и поломоекъ. Въ большинствѣ случаевъ онѣ являются аккуратными и добросовѣстными работницами. Принимая во вниманіе, что женскій трудъ оплачивается значительно дешевле мужского, и что отъ женщинъ требуется цензъ средняго образованія, является желательнымъ предоставить женщинамъ, кромѣ занимаемыхъ въ настоящее время должностей переписчицъ машинистокъ, слѣдующія должности:

1) по сл. движенія—старшаго счетовода, счетовода, коммерческаго конторщика и конторщика отдѣленій сл. движенія;

2) по сл. сборовъ—старшаго счетовода и старшаго таксировщика;

3) по сл. тяги—съ высшимъ техническимъ образованіемъ—должности чертежниковъ, техниковъ и съ общимъ среднимъ образованіемъ—старшихъ счетоводовъ, секретарей и бухгалтеровъ;

4) по комм. отд. и сл. движенія—билетныхъ кассировъ на станціяхъ;

5) по канцеляріи — помощниковъ дѣлопроизводителей и архиваріусовъ;

6) по сл. пути — регистраторовъ, журналистовъ, архиваріусовъ, младшихъ счетоводовъ и чертежниковъ какъ въ управленіи, такъ и въ участковыхъ конторахъ.

Всего на Забайкальской ж. д. состоитъ на службѣ 300 женщинъ, не считая кухарокъ, переѣздныхъ сторожихъ и поломоекъ.

По службамъ и отдѣламъ количество женщинъ и %% отношеніе выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Общее число служащихъ	Изъ нихъ женщинъ:		
сл. движенія 148	36	—	24%
„ байкальской пер. . . 24	2	—	8 1/4%
„ сборовъ 191	36	—	18,85 „

	Общее число служащихъ.	Изъ нихъ женщинъ.	
сл. постройка 2 пути Забайкальской ж. д. .	125	11 —	8,8 %
Юрисконсультскій дтд. .	25	4 —	16 „
Отд. телеграфа	848	106 —	12 „
Матеріальная сл.	144	16 —	11 „
Врачебная сл.	4	1 —	25 „
Сл. тяги	147	20 —	13,6 „
Коммерческій отд. . . .	50	15 —	30 „
Главная бухгалтерія . .	126	20 —	15,5 „
Мобилизаціонный отд. .	7	1 —	12,5 „
Пенсіонная касса . . .	23	5 —	21,7 „
Сл. пути	106	17 —	13,82 „
Канцелярія упр.	36	10 —	27,7 „

По пункту 3 вопроса 8

сообщается, что учетъ военно-обязанныхъ примѣняется по отношенію запасныхъ офицерскихъ нижнихъ чиновъ арміи и флота. (приложеніе къ приказу по военному вѣдомству № 625—1907 г.).

Принятый на службу дорогой офицерскій чинъ представляетъ свой запасно-отпускной билетъ, который службою направляется въ мобилизаціонный отдѣлъ, и послѣдній, по занесеніи его въ книгу офицерскихъ чиновъ, направляетъ завѣдывающему передвиженіемъ войскъ, который, по регистраціи даннаго лица, возвращаетъ билетъ обратно.

Въ случаѣ увольненія офицерскаго чина отъ службы нач. данной службы сообщаетъ въ мобилизаціонный отдѣлъ для увѣдомленія о семъ завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ.

При пріемѣ на службу нижняго чина отъ послѣдняго отбирается увольнительный билетъ, каковой передается агенту особаго учета подлежащей службы. Упомянутый агентъ отсылаетъ увольнительный билетъ непосредственно коменданту соотвѣтственной станціи при особомъ отрѣзкѣ лит. А. изъ книги учета нижнихъ чиновъ за его, агента, единоличною подписью. Комендантъ станціи по зачисленіи нижняго чина на особый учетъ оставляетъ билетъ у себя, препровождая особый отрѣзокъ подъ лит. В, который агентомъ особаго учета и направляется данному нижнему чину при бумагѣ за своею подписью.

При увольненіи запаснаго нижняго чина отъ службы, непосредственный нач. отбираетъ отъ него отрѣзокъ лит. В, и передаетъ агенту особаго учета, который отрѣзокъ при отрѣзкѣ лит. Б. изъ книги учета запасныхъ отправляетъ за своею подписью соотвѣтственному коменданту станціи. Послѣдній, получивъ отрѣзокъ, возвращаетъ увольнительный билетъ, который агентомъ особаго учета направляется по принадлежности.

Такимъ образомъ, число отрѣзковъ лит. Б. въ книгѣ учета показываетъ, сколько лицъ и кто именно числится на особомъ учетѣ. Вся переписка ведется непосредственно агентомъ особаго учета, для дороги особаго обремененія не составляетъ, и вслѣдствіе простоты веденія этого дѣлопроизводства необходимости въ дальнѣйшемъ упрощеніи этого дѣла не встрѣчается.

По пункту 3 вопроса 11.

Свѣдѣнія

о количествѣ выданныхъ сезонныхъ разовыхъ билетовъ и нарядовъ подрядчикамъ и рядчикамъ.

Годы.	Сезонные.			Разовые.			Наряды.
	I кл.	II кл.	III кл.	I кл.	II кл.	III кл.	по своей дорогѣ.
1908	не выдавалось			—	—	8	Не выдавалось.
1909	„	„	„	„	„	3804	10.
1910	„	„	156	—	—	8993	592.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Члены Подкомиссіи *М. П. Федоровъ.*

Н. Л. Пшерадскій.

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители *Ар. Лаврентьевъ.* *Сер. Вощевъ.* *Н. Богдановъ.*

II.

Отвѣты управленія Забайкальской ж. д. на вопросы по пассажирскому движенію.

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ.

А. *Дальняго слѣдованія.*

1. Достаточно ли пассажирскихъ поѣздовъ и не замѣчается ли невозможность отправить всѣхъ пассажировъ въ желательный для нихъ день, и если замѣчается, то какая причина этой невозможности и въ какихъ направленіяхъ?

2. Составъ поѣздовъ. Привести въ % отъ общаго числа предоставленныхъ мѣстъ, мѣста во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ по классамъ.

3. Не представляется ли полезнымъ измѣнить соотношеніе мѣстъ по классамъ, установленное расписаніемъ?

4. Скорость поѣздовъ нельзя ли увеличить?

5. Удобно ли согласованіе съ сосѣдними дорогами и не слѣдуетъ ли установить новые безпересадочные вагоны или даже поѣзда?

6. Нельзя ли уменьшить стоянки по станціямъ?

7. Удобны ли вагоны для дальнихъ поѣздовъ и не слѣдуетъ ли въ ихъ конструкціи и оборудованіи произвести какія-либо измѣненія и улучшенія?

8. Способы освѣщенія вагоновъ и желательность уничтоженія свѣчного освѣщенія. Расходы установки и эксплоатаціи болѣе совершенныхъ способовъ освѣщенія.

9. Обслуживаніе вагоновъ; достаточно ли прислуги и наблюдается ли въ вагонахъ должная чистота?

Б. *Дачное пригородное движеніе.*

1. Что дѣлается дорогой для развитія пригороднаго движенія; приспособляется ли графикъ къ удобствамъ пассажировъ?

2. Составъ поѣздовъ; какіе классы ставятся въ мѣстные поѣзда; не представляется ли возможнымъ отмѣнить постановку прикрытія?

3. Нельзя ли увеличить скорость движенія и сократить остановки?

4. Какія измѣненія желательны въ конструкціи вагоновъ пригороднаго движенія?

5. Освѣщеніе вагоновъ?
6. Обслуживаніе вагоновъ?
7. Пригородное движеніе рабочихъ?

В. *Вопросы общіе.*

1. Сколько по смѣтѣ ассигновано пасс.-поѣздо-верстъ на выполненіе расписанія и сколько на дополнительные поѣзда. Привести фактическія исполненія за послѣдніе 3 года?

2. Нельзя ли сократить составъ въ нѣкоторыхъ пассажирскихъ поѣздахъ, гдѣ мало населенія?

3. Какимъ образомъ приспособляется графикъ къ потребностямъ пассажировъ и принимается ли при этомъ во вниманіе статистика пассажирскаго движенія?

4. Типы паровозовъ, которыми возятъ пассажирскіе поѣзда. Дать отзывъ о наилучшемъ типѣ.

5. Какія перевозки багажа производятся не въ тѣхъ поѣздахъ, гдѣ слѣдуютъ пассажиры. Въ какихъ пассажирскихъ поѣздахъ перевозится кулевой багажъ, грузы пассажирской, большой и малой скорости?

6. Не слѣдуетъ ли завести особые товарные поѣзда пасс. скорости?

7. Какія желательны улучшенія въ грузовыхъ перевозкахъ съ пассажирскими поѣздами?

8. Перевозка молочныхъ продуктовъ; какія мѣры принимаются къ ея улучшенію?

9. Улучшеніе пассажирскихъ станцій и платформъ; наилучшіе типы; нельзя ли устранить нѣкоторыя излишнія сооруженія и приспособленія?

10. Нельзя ли отмѣнить сигналы колоколомъ и паровозными свистками (оставивъ свистки лишь для предупрежденія несчастныхъ случаевъ)?

Подкомиссіи, обслѣдовавшей Забайкальскую ж. д., были переданы слѣдующіе отвѣты упр. дороги на присланные ранѣе вопросы Особой Высшей Комиссіи, касающіеся пассажирскаго движенія.

А. Пассажирское движеніе дальняго слѣдованія.

Вопросъ 1.

Въ данное время недостатка въ пасс. поѣздахъ не ощущается, хотя % населенности поѣздовъ высокъ. Случаи отказа пассажирамъ въ предоставленіи мѣста въ поѣздѣ весьма рѣдки.

Вопросъ 2.

Причина неотправленія пассажировъ въ желательный для нихъ день заключается въ невозможности прицѣпки добавочныхъ вагоновъ къ поѣзду, вслѣдствіе использованія вполнѣ въ каждомъ данномъ случаѣ двойной тяги, которая въ такихъ случаяхъ примѣняется. Направленіе слѣдованія такихъ пассажировъ зависитъ отъ времени года: съ открытіемъ навигаціи по рѣкѣ Шилкѣ замѣчается усиленное теченіе пассажировъ въ четномъ направленіи весной, а въ обратномъ направленіи осенью.

Вопросъ 3.

Составы поѣздовъ и соотношеніе мѣстъ по классамъ, установленное расписаніемъ, отвѣчаетъ потребностямъ движенія. Въ случаяхъ исключительныхъ, число мѣстъ увеличивается, въ зависимости отъ потребности, прицѣпкой добавочныхъ вагоновъ.

Вопросъ 4.

Примѣняемыя въ настоящее время на Забайкальской ж. д. скорости движенія скорыхъ, почтовыхъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ назначены съ такимъ расчетомъ, чтобы, при соблюденіи условій безопасности движенія, развиваемая паровозами сила тяги была использована полностью. На участкѣ дороги Хилокъ-Андріановка, на которомъ въ настоящее время не закончена замѣна легкихъ рельсъ (18 ф. въ пог. футѣ) тяжелыми, поѣзда обслуживаются товарными паровозами нормальнаго типа: по окончаніи указанной замѣны рельсъ будутъ допущены для обслуживанія скорыхъ и пассажирскихъ поѣздовъ тяжелые пассажирскіе паровозы, и тогда скорость слѣдованія такихъ поѣздовъ увеличится.

Скорости тов. поѣздовъ, при одной парѣ ускоренныхъ, назначаются при условіи наибольшаго использованія силы тяги паровоза и не могутъ быть увеличины безъ соотвѣтственнаго уменьшенія составовъ поѣздовъ.

Вопросъ 5.

Согласованіе установлено удобное для пассажировъ и въ организаціи безпересадочнаго сообщенія, въ отдѣльныхъ вагонахъ или поѣздахъ потребности не ощущается.

Вопросъ 6.

Въ настоящее время стоянки пассажирскихъ поѣздовъ, необходимыя для выполненія всѣхъ станціонныхъ обрядностей,

сопряженныхъ съ движеніемъ поѣздовъ, назначены минимальныя и дальнѣйшія ихъ сокращенія неизбѣжно повлекутъ за собою излишнія противъ расписанія поѣздовъ задержки по станціямъ.

Вопросъ 7.

Обращающіеся на Забайкальской ж. д. пасс. вагоны, какъ построенные въ періодъ послѣднихъ десяти лѣтъ, по своей конструкціи вполнѣ пригодны для поѣздовъ дальняго слѣдованія.

Вопросъ 8.

Пассажирскіе вагоны Забайкальской ж. д. освѣщаются свѣчами. Въ почтовыхъ поѣздахъ весьма желательно замѣнить свѣчное освѣщеніе другимъ болѣе совершеннымъ, оставивъ свѣчное освѣщеніе только въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ. Наиболѣе раціональнымъ и практичнымъ для Забайкальской ж. д. является примѣненіе электрическаго освѣщенія, такъ какъ освѣщеніе газомъ и ацетиленомъ будетъ стоить дороже за неимѣніемъ на мѣстѣ газовыхъ заводовъ и станцій для наполненія ацетиленовыхъ патроновъ. Стоимость устройства электрическаго освѣщенія въ одномъ составѣ почтоваго поѣзда при назначеніи лампъ накаливанія силою въ 10 свѣчей въ вагонѣ I кл.—28 шт., II кл.—21 шт., III—15 шт., почтовомъ—10 шт. и багажномъ—10 шт. исчислена по смѣтѣ на 1912 г. въ 6.950 рублей, въ каковомъ размѣрѣ и испрошенъ кредитъ по этой смѣтѣ.

Стоимость обслуживанія 7-ми составовъ почтовыхъ поѣздовъ электрическимъ освѣщеніемъ, принимая расходы: на содержаніе личнаго состава, топливо, смазку и очистку, возобновленіе лампъ, ремонтъ машины, сѣти и проч. при 58-ми часахъ освѣщенія на одинъ туръ состава отъ Иркутска до Манчжуріи и обратно, соотвѣтственно существующему расписанію поѣздовъ, опредѣляется въ суммѣ 26.435 рублей.

Стоимость же свѣчного освѣщенія, при 140 наличныхъ аппаратахъ освѣщенія въ составѣ и тѣхъ же 58-ми часахъ горѣнія, при продолжительности горѣнія 1 свѣчи 8 часовъ и стоимости 1 пуда свѣчей 12 руб. 40 коп., опредѣляется.

$$12{,}40 \text{ р.} \times \left[\frac{58 \times 365 \times 140}{8 \times 4} \times 40\right] = 28.718 \text{ руб.}$$

Вопросъ 9.

Въ людскихъ поѣздахъ дальняго слѣдованія, какъ то: почтово-пассажирскихъ, воинскихъ, товаро-пассажирскихъ и пере-

селенческихъ, обслуживаніе вагоновъ производится особыми бригадами служащихъ. Согласно смѣтѣ, составъ каждой такой бригады въ отдѣльности, не считая кондукторовъ, слѣдующій:

Наименованіе должностей.	Названіе поѣздовъ.							
	Главная линія.			Срѣтенская вѣтка.		Мѣстные дачные.	Воинскіе.	Переселенческіе.
	Скорые.	Почтово-пассажирскіе.	Товаро-пассажирскіе.	Почтово-пассажирскіе.	Товаро-пассажирскіе.			
	Вагоны скорыхъ поѣздовъ обслуживаются агентами о-ва спал. ваг. которому принадлежитъ сост. этихъ поѣздовъ	Число лицъ.						
Лѣтомъ.								
Проводникъ старшаго оклада		1	1	1	—	—	—	—
Чистильщики		3	2	3	1	1	2	2
Всего		4	3	4	1	1	2	2
Зимою.								
Проводникъ старшаго оклада		1	1	1	—	—	—	—
Истопники		8	6	6	2	—	—	—
Чистильщики		3	2	3	1	—	2	2
Всего		12	9	10	3	—	2	2

Въ почтово-пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ, въ качествѣ старшаго, въ каждой бригадѣ находится проводникъ старшаго оклада, на котораго возложена обязанность по завѣдыванію хозяйственной и технической частями обслуживанія вагоновъ, и поэтому ему непосредственно подчинены въ поѣздѣ всѣ истопники, чистильщики и смазчики вагоновъ, дѣйствіями которыхъ онъ руководитъ.

На должность проводника старшаго оклада опредѣляются опытные въ вагонномъ дѣлѣ и достаточно грамотные слесаря, зарекомендовавшіе себя хорошимъ поведеніемъ. Упомянутые въ приведенной таблицѣ штаты истопниковъ и чистильщиковъ слѣ-

довало бы увеличить, давъ въ каждый классный вагонъ по проводнику-чистильщику.

По прибытіи съ поѣздомъ на оконечную станцію, проводникъ старшаго оклада, вмѣстѣ съ чистильщиками и истопниками своей бригады, принимаетъ дѣятельное участіе въ работѣ по приведенію вагоновъ состава, прибывшаго поѣзда въ порядокъ. На Забайкальской ж. д. эти бригады приписаны къ депо Иркутскъ, для обслуживанія поѣздовъ слѣдованія Иркутскъ-Манчжурія и обратно и къ депо Срѣтенскъ, для обслуживанія поѣздовъ слѣдованія Карымская-Срѣтенскъ и обратно.

Въ воинскіе и переселенческіе поѣзда для сопровожденія вагоновъ назначаются по 2 проводника-чистильщика въ каждый составъ поѣзда, какъ лѣтомъ, такъ и зимою. Истопниковъ для отопленія вагоновъ зимою не полагается, какъ какъ въ вагонахъ IV класса и въ теплушкахъ, въ которыхъ, обыкновенно, перевозятся нижніе чины и переселенцы, отопленіе устроено простое— чугунными печами и переселенцы и нижніе чины сами топятъ ихъ, получая на каждый вагонъ запасъ мелкихъ дровъ, пополняемый по мѣрѣ надобности на попутныхъ станціяхъ распоряженіемъ станціоннаго начальства. На обязанности указанныхъ чистильщиковъ въ этихъ поѣздахъ лежитъ наблюденіе за общею чистотою вагоновъ IV класса, отопленіемъ и освѣщеніемъ ихъ.

Обслуживаніе вагоновъ переселенческаго или воинскаго поѣзда всего двумя чистильщиками признается крайне недостаточнымъ, вслѣдствіе повышенныхъ санитарныхъ требованій къ обращаемымъ на дальнее разстояніе людскимъ вагонамъ, почему по смѣтѣ на 1912 г. для этихъ поѣздовъ испрашивается по 4 чистильщика для каждаго поѣзда.

Обслуживаніе вагоновъ въ дачныхъ поѣздахъ поручается одному чистильщику въ каждомъ поѣздѣ, что признается вполнѣ достаточнымъ, въ виду небольшого числа пасс. вагоновъ (2—3) въ каждомъ дачномъ поѣздѣ и короткаго разстоянія ихъ курсированія. На обязанности этого чистильщика лежитъ такъ же, какъ и въ почтовыхъ и въ пасс. поѣздахъ, подметаніе пола, освѣщеніе вагоновъ, наблюденіе за опрятностью и очистка уборныхъ и клозетовъ, и наблюденіе за сохранностью инвентаря вагоновъ.

Б. Дачное пригородное движеніе.

Вопросъ 1.

Организація пригороднаго движенія находится въ прямой зависимости отъ тѣхъ требованій, какія предъявляются мѣстными жителями къ пригороднымъ поѣздамъ. Въ этихъ цѣляхъ упр. дороги, при составленіи всякій разъ новаго расписанія указанныхъ поѣздовъ, поручаетъ нач. отдѣленій сл. движенія созывать особыя комиссіи при участіи представителей

отъ мѣстнаге населенія, и въ этихъ комиссіяхъ составляются расписанія, цѣликомъ вводимыя потомъ въ жизнь.

Вопросъ 2.

Составы поѣздовъ пригороднаго сообщенія формируются въ зависимости отъ числа пассажировъ изъ передѣланныхъ вагоновъ IV класса, съ надписями „пригородное сообщеніе", вагоновъ III кл. и II кл. Составъ поѣздовъ пригороднаго сообщенія—незначителенъ, но вполнѣ отвѣчаетъ потребности въ смыслѣ достаточности мѣстъ. Въ изъятіи прикрытія для увеличенія количества вагоновъ, а, слѣдовательно, и мѣстъ, могущихъ быть предоставленныхъ пассажирамъ подъ посадку путемъ добавленія лишняго класснаго вагона не встрѣчается надобности тѣмъ болѣе, что, въ виду необходимости наличія въ каждомъ изъ этихъ поѣздовъ багажнаго вагона, исключеніе послѣдняго, служащаго одновременно и прикрытіемъ, не можетъ быть допущено.

Вопросъ 4.

Спеціальныхъ вагоновъ для пригороднаго движенія не имѣется. Въ пригородномъ движеніи курсируютъ болѣе легкіе двухъ и трехосные вагоны безъ купэ, съ общими отдѣленіями. Надобности въ измѣненіи конструкціи не замѣчается.

Вопросъ 5.

Освѣщеніе вагоновъ въ пригородномъ движеніи производится свѣчами.

Вопросъ 7.

Пригородное сообщеніе существуетъ на участкахъ: Иннокентьевская-Иркутскъ—11 поѣздовъ, Верхне-Удинскъ-раз. № 121—6 поѣздовъ, Чита-Чита городъ—22 поѣзда, Чита гор.-раз. № 59—10 поѣздовъ.

На участкахъ В. Удинскъ-постъ № 121 и Чита-Чита гор.-раз. № 59 примѣняется съ 15 окт. 1910 г. исключительно очередной тарифъ, значительно удешевившій проѣздъ по сравненію съ дѣйствовавшимъ ранѣе общимъ пассажирскимъ тарифомъ.

Пригородное сообщеніе установлено на участкѣ—Иннокентьевская-Иркутскъ для проѣзда дѣтей служащихъ въ учебныхъ заведеніяхъ Иркутска, самихъ служащихъ и рабочихъ на участкѣ Верхнеудинскъ-постъ № 121—мѣстные поѣзда назначены главнымъ образомъ для проѣзда въ г. В. Удинскъ и обратно—съ п. № 121 нижнихъ чиновъ, офицеровъ и ихъ семей, а также

мѣстныхъ жителей большого села Березовки, находящагося вблизи п. № 121.

24 поѣзда между Чита-Чита городъ для проѣзда жителей города на вокзалъ, проѣзда учащихся, рабочихъ Читинскихъ мастерскихъ и ихъ семействъ.

10 поѣздовъ между Чита II и раз. № 59 для проѣзда нижнихъ чиновъ, офицеровъ изъ расположеннаго здѣсь военнаго поселка въ Читу городъ и обратно.

Спеціальнаго пригороднаго движенія рабочихъ не имѣется вслѣдствіе отсутствія въ предѣлахъ Забайкальской дороги значительныхъ промышленныхъ центровъ.

B. Вопросы общіе.

Вопросъ 1.

См. справку, помѣщенную въ главѣ коммерческаго движенія.

Вопросъ 2.

Въ виду того, что населенность пасс. поѣздовъ №№ 1 и 2, 3 и 4 почти не измѣняется на всемъ протяженіи дороги и вполнѣ отвѣчаетъ составу этихъ поѣздовъ, уменьшеніе на какомъ-либо изъ участковъ дороги составовъ путемъ отцѣпки излишнихъ вагоновъ не можетъ быть сдѣлано. Практика же лѣтняго движенія всегда указывала на необходимость увеличенія состава поѣзда № 3 и 4, что и выполняется на уч. II отдѣленія сл. движенія, считая отъ Иркутска. Составы товаро-пассажирскихъ поѣздовъ на третьевъ отдѣленіи, т. е. отъ Читы до Манчжуріи почти всегда уменьшаются.

Вопросъ 3.

См. разборъ вопроса 117.

Вопросъ 4.

Пассажирскіе поѣзда обслуживаются на Забайкальской ж. д. паровозами (2—3—0) серіи Б х Б Н. и Б к. по всей главной линіи, отъ Иркутска до Манчжуріи, за исключеніемъ участка Хилокъ-Адріановка, съ рельсами легкаго типа, обслуживаемаго товарными паровозами (0—4—0).

Первыя двѣ серіи паровозовъ—системы Компаундъ, паровозы же серіи Б к. простого дѣйствія съ пароперегрѣвателемъ системы Шмидта.

Паровозы серіи Б к, имѣющіеся на дорогѣ въ количествѣ пяти, начали свою службу сравнительно недавно—съ мая мѣсяца 1908 г., однако, благодаря многимъ своимъ преимуществамъ передъ паровозами двухъ другихъ серій, очень скоро завоевали первенствующее положеніе и, въ настоящее время, представляютъ собою наилучшій и желательный типъ, соотвѣтствующій условіямъ дороги.

Преимущества ихъ слѣдующія:

1) Сила тяги паровозовъ серіи Бк гораздо больше, чѣмъ паровозовъ серіи Бх и Бн, при стоимости только на 4190 рублей дороже послѣднихъ. Опыты показали, что поѣздъ, состоящій изъ 14 четырехосныхъ вагоновъ Пульмана вѣсовъ 28366 пудовъ на подъемѣ 0,008, слѣдовалъ одной тягой со скоростью 42 верстъ въ часъ, тогда, какъ паровозы серіи Бх и Бн на такомъ же подъемѣ при составѣ въ 12 четырехосныхъ Пульмановскихъ вагоновъ развивали скорость—35 верстъ въ часъ.

2) Устранено нагрѣваніе рамъ котловъ, благодаря чему не происходитъ разстройство центровъ осей, что наблюдается у паровозовъ серіи Бх и Бн.

3) Благодаря устройству буксъ по системѣ Обергетмана, осмотръ ихъ всегда доступенъ и не вызываетъ, какъ у серій Бх и Бн, подъемку паровоза.

4) Вынутіе поршней изъ цилиндровъ дѣлается весьма легко, тогда какъ у серіи Бх и Бн для извлеченія лѣваго поршня нужно выкатывать бѣгунковую телѣжку или приподымать передъ паровоза.

5) Благодаря особо устроеннымъ патентованнымъ поршневымъ пружинамъ устраняется надобность развода пружинъ и подкладокъ подъ нихъ.

6) Цилиндрической формы золотники устраняютъ дорогую работу пришабровки и ремонтъ приборовъ компенсаціи плоскихъ золотниковъ, имѣющихся у серій Бх и Бн.

7) Облегченъ доступъ къ золотникамъ для ихъ провѣрки, которая производится безъ снятія тяжелой крышки золотниковаго ящика, какъ у серій Бх и Бн.

8) Форсовой конусъ, благодаря особому устройству, не требуетъ частой провѣрки.

9) Пароперегрѣватель Шмидта устроенъ настолько компактно и раціонально, что особеннаго ремонта не требуетъ.

10) Вслѣдствіе равномѣрности работы обоихъ цилиндровъ, до минимума уменьшенъ износъ машины, благодаря чему центровка дышловыхъ подшипниковъ производится очень рѣдко.

11) Простота конструкціи доведена до того, что между

правымъ и лѣвымъ цилиндромъ нѣтъ разницы и одинъ можетъ быть поставленъ на мѣсто другого.

12) Паровозы серіи Бк трогаютъ съ мѣста очень плавно и при немного развѣрившихся золотникахъ машина не дергаетъ.

13) Благодаря перегрѣву пара расходъ какъ воды, такъ и топлива, меньше, чѣмъ у паровозовъ серій Бх и Бн, работающихъ насыщеннымъ паромъ.

14) Вылета искръ изъ дымовой трубы совершенно не наблюдается при угольномъ отопленіи.

Изъ имѣющихся пяти паровозовъ серіи Бк два работаютъ на Верхнеудинскомъ участкѣ, имѣющемъ подъемы до 0,0174, и три работаютъ на Иркутскомъ равнинномъ участкѣ.

На основаніи вышеизложеннаго управленіе дороги полагаетъ, что паровозы серіи Бк съ пароперегрѣвателемъ Шмидта—самые подходящіе и удобные для обслуживанія пасс. поѣздовъ по всей линіи Забайкальской ж. д., гдѣ уложены рельсы тяжелаго типа.

Вопросъ 5.

Въ виду полной удовлетворительности въ отношеніи вмѣстимости багажныхъ вагоновъ, слѣдующихъ съ пасс. поѣздами, надобности въ особыхъ перевозкахъ багажа отдѣльно отъ пассажировъ не встрѣчается. Нолевой багажъ перевозится преимущественно въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ равно какъ и грузы пассажирской и большой скорости, при чемъ при значительномъ количествѣ послѣднихъ, таковые могутъ перевозиться въ сквозныхъ тов. поѣздахъ, удовлетворяющихъ срокамъ доставки грузовъ большой скорости.

Вопросъ 6.

Надобности не встрѣчается въ виду отсутствія грузовъ, требующихъ такого рода перевозки.

Вопросъ 8.

Молочные продукты въ предѣлахъ Забайкальской ж. д. особо не перевозятся.

Вопросъ 10.

На Забайкальской ж. д. при короткихъ остановкахъ во время слѣдованія пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, при необходимости харченія пассажировъ почти исключительно въ буфетахъ, такъ какъ, при маломъ числѣ поселковъ близъ желѣзной дороги, продажа пищевыхъ продуктовъ

мѣстными жителями производится въ весьма ограниченномъ количествѣ, поэтому и сигнальные колокола на станціяхъ, такъ и паровозные свистки приходится признать необходимыми, особенно, принимая во вниманіе привычку къ нимъ пассажировъ.

Для поѣздовъ воинскихъ, переселенческихъ, рабочихъ весьма важенъ вопросъ снабженія кипяткомъ, почему и для этихъ поѣздовъ также слѣдуетъ оставить, какъ станціонные сигналы колоколами, такъ и паровозные свистки.

Для пасс. поѣздовъ на Забайкальской ж. д. дается только одинъ паровозный свистокъ; сл. тяги полагаетъ, что и для людскихъ и товарныхъ поѣздовъ, для которыхъ дается два свистка, возможно обойтись также однимъ свисткомъ.

Обойтись же безъ паровознаго свистка для указанныхъ поѣздовъ не представляется возможнымъ, особено для людскихъ и товарныхъ поѣздовъ, еще и потому, что при длинѣ составовъ поѣздовъ, доходящихъ до 40—45 вагоновъ, что составляетъ около 180—200 саженъ, воинскіе нижніе чины, переселенцы, а также бригада кондукторская и смазчикъ не всегда могутъ услышать, особенно при сильныхъ вѣтрахъ и метеляхъ, кондукторскаго свистка, что можетъ вызвать или оставленіе поѣздомъ кого-либо изъ нихъ, или, еще хуже, несчастный случай, такъ какъ не успѣвшій сѣсть на свое мѣсто, постарается сѣсть на ходу поѣзда.

III.

Отвѣты управленія Забайкальской ж. д. на вопросы по товарному движенію.

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНІЕ.

1. Промышленность въ раіонѣ дороги развита весьма незначительно и дорога работаетъ почти исключительно для удовлетворенія нуждъ своихъ собственныхъ и военнаго вѣдомства; на частныхъ потребителей расчитано преимущественно мелкое производство, продукты котораго не выходятъ за предѣлы даннаго городского поселенія. Изъ отдѣльныхъ отраслей промышленности въ раіонѣ дороги существуетъ горнопромышленность (главнымъ образомъ, золотопромышленность на сѣверѣ Забайкалья и добыча каменнаго угля для нуждъ дороги), лѣсопромышленность и обработка нѣкоторыхъ пищевыхъ продуктовъ, какъ-то винокуреніе, пивовареніе, мукомольное дѣло. Преимущественно для строительныхъ нуждъ дороги производится добыча камня и функціонируетъ цементный заводъ. Нужды мѣстной промышленности заключаются въ общемъ развитіи края, могущемъ произойти лишь подъ вліяніемъ его колонизаціи. Частныя нужды отдѣльныхъ, болѣе развитыхъ отраслей промышленности, по возможности удовлетворяются дорогой: такъ, съ цѣлью облегченія подвоза къ дорогѣ грузовъ, въ виду недостаточнаго развитія, а мѣстами и совершеннаго отсутствія подъѣздныхъ грунтовыхъ дорогъ, увеличено число погрузочныхъ пунктовъ путемъ открытія для производства нагрузки и выгрузки повагонныхъ отправокъ 30 техническихъ разъѣздовъ, что особенно важно для лѣсопромышленниковъ. Кромѣ того, разрѣшается погрузка на неоткрытыхъ разъѣздахъ и на перегонахъ. Для облегченія распространенія продуктовъ пивовареннаго производства, къ парку дороги приписаны спеціальные пивные вагоны принадлежащіе заводамъ. Къ наиболѣе крупнымъ заводамъ устроены подъѣздные пути частнаго пользованія.

Сельское хозяйство въ раіонѣ дороги развито незначительно, главнымъ образомъ, для удовлетворенія нуждъ мѣстнаго сельскаго населенія. Главный элементъ населенія, занимающагося сельскимъ хозяйствомъ, составляютъ старообрядцы—семейскіе на юго-западѣ Забайкалья и казаки на югѣ и въ восточной части области.

Въ общемъ, продукты мѣстнаго производства поступаютъ къ перевозкѣ по дорогѣ лишь въ незначительномъ количествѣ и

главная часть перевозимаго по дорогѣ хлѣба ввозится со станцій Сибирской ж. д. для удовлетворенія потребительныхъ нуждъ мѣстнаго городского населенія и расквартированныхъ въ Забайкальѣ войсковыхъ частей. Главными затрудненіями мѣстнаго сельскаго хозяйства являются дороговизна и недостатокъ рабочихъ рукъ и сельско-хозяйственныхъ машинъ. Къ устраненію этихъ недостатковъ направлены существующіе льготные тарифы—переселенческій и на перевозку сельско-хозяйственныхъ грузовъ.

2. Въ прямыхъ сообщеніяхъ съ государствами Западной Европы Забайкальская ж. д. фактически почти не участвуетъ по незначительности перевозокъ. Въ прямомъ Амурско-Уссурійскомъ и Русско-Китайскомъ сообщеніяхъ Забайкальская ж. д. хотя и принимаетъ участіе, но тарифы этихъ сообщеній вырабатывались до сего времени почти безъ ея участія, кромѣ тарифа на кету, слѣдующую изъ Пріамурья, за пониженіе котораго высказывалась Забайкальская ж. д.

Въ снабженіи мѣстныхъ крупныхъ пунктовъ потребленія г.г. Иркутска, Верхнеудинска и Читы, Забайкальская ж. д. играетъ преобладающую роль, такъ какъ большая часть предметовъ потребленія ввозится въ эти города при ея посредствѣ и другія жел. дороги къ этимъ городамъ не подходятъ. Въ снабженіи предметами потребленія Иркутска и В.-Удинска нѣкоторую роль играютъ водные пути сообщенія, отчасти конкурирующіе съ жел. дорогой. Въ снабженіи крупныхъ потребительныхъ центровъ, лежащихъ за предѣлами раіона дороги, а именно крупныхъ сибирскихъ и европейскихъ городовъ Забайкальская ж. д. не принимаетъ участіе, за исключеніемъ лишь перевозки кеты и, главнымъ образомъ, чая. Послѣдніе грузы слѣдуютъ по Забайкальской ж. д. транзитомъ на западъ, главнымъ образомъ, въ сибирскіе города, въ Москву, Харьковъ и Нижній-Новгородъ.

3. Главнѣйшими грузами Забайкальской ж. д. являются: чай, хлѣбные грузы, каменный уголь и лѣсные матеріалы. Характеръ движенія этихъ грузовъ, распредѣленіе перевозки ихъ по сообщеніямъ и направленіямъ изслѣдованъ и данныя этого изслѣдованія сведены въ имѣющемся коммерческомъ обзорѣ за 1909—1910 г.г.

4. Прибыльность и убыточность перевозки отдѣльныхъ грузовъ не подсчитывается, такъ какъ, вслѣдствіе незначительности грузооборота дороги, всякій новый грузъ является для нея выгоднымъ.

5. Наиболѣе выгоднымъ для дороги грузомъ является чай; съ цѣлью привлеченія его къ желѣзнодорожному пути, предпринять рядъ мѣропріятій, а именно: въ Иркутскѣ устроенъ завозный складъ для чайныхъ грузовъ, слѣдующихъ съ востока.

Складъ этотъ находится при Иркутской таможнѣ и завезенные въ него чаи пользуются помимо отсрочки въ уплатѣ пошлины до 12 мѣсяцевъ, со дня поступленія ихъ въ вѣдѣніе таможни, при дальнѣйшей ихъ переотправкѣ расчетомъ провозной платы до пункта назначенія безъ перелома въ Иркутскѣ, при чемъ переотправка прибывшаго по одной накладной чаевъ можетъ совершаться какъ полностью, такъ и частями на разныя станціи назначенія. Съ цѣлью возможно быстрой доставки чая, а также и другихъ транзитныхъ грузовъ по назначенію, въ періодъ усиленной перевозки этихъ грузовъ, устанавливаются особые транзитные поѣзда, перевозка которыми совершается въ сроки, значительно меньшіе установленныхъ правилами 53 ст. общ. уст. Наконецъ, ежегодно въ періодъ слѣдованія чайныхъ грузовъ черезъ Срѣтенскъ на Кокуевскую пристань командируется спеціальный штатъ для наблюденія за правильной и безостановочной нагрузкой чая въ вагоны, при чемъ формальности по пріему, перевѣскѣ и провѣркѣ чайныхъ мѣстъ сводятся до минимума.

Для увеличенія перевозки кеты, дорога въ истекшемъ 1910 г. ходатайствовала о пониженіи тарифа на этотъ грузъ. Въ текущемъ году предполагается командировать на Дальній Востокъ, въ раіоны рыбныхъ промысловъ, одного изъ старшихъ агентовъ коммерческаго отд., для обслѣдованія условій перевозки кеты и выясненія тѣхъ тарифныхъ и иныхъ мѣропріятій, которыя содѣйствовали бы дальнѣйшему развитію этой перевозки.

Для увеличенія перевозки лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ и дровъ, увеличено количество остановочныхъ пунктовъ, производящихъ погрузку повагонныхъ грузовъ путемъ открытія для необязательныхъ операцій въ мѣстномъ сообщеніи 30 разъѣздовъ.

6. Между сл. движенія и коммерческимъ отд. установлена связь въ видѣ необходимости разрѣшенія цѣлаго ряда дѣлъ не иначе, какъ по взаимному соглашенію. Таковы всѣ вопросы смѣшаннаго коммерческо-техническаго характера, а также назначеніе и перемѣщеніе всѣхъ агентовъ сл. движенія, занимающихся коммерческими операціями, а именно: нач. станцій, ихъ помощниковъ и агентовъ коммерческой станціонной службы. На линіи для проведенія такой связи между старшими линейными агентами установлены періодическія совѣщанія, совмѣстныя ревизіи станцій ревизорами сл. движенія, сборовъ и коммерческой и наконецъ, назначеніе для наиболѣе важныхъ разслѣдованій по эксплоатаціоннымъ дефектамъ комиссій, въ составѣ трехъ ревизоровъ упомянутыхъ службъ.

7. Обстоятельный отвѣтъ на этотъ вопросъ затруднителенъ, такъ какъ потребовалъ бы производства спеціальнаго обслѣдова

нія условій перевозки нѣкоторыхъ грузовъ и мѣстныхъ обслѣдованій о цѣнахъ этихъ грузовъ въ пунктахъ ихъ производства и потребленія, стоимости гужевого подвоза къ станціи жел. дороги и т. д. Возможно установить лишь, что желательно нѣкоторое пониженіе тарифа на перевозки изъ пунктовъ производства въ крупные городскіе центры на строительный камень, громадные запасы котораго имѣются въ Прибайкальскихъ горахъ и въ другихъ пунктахъ дороги, и на лѣсные матеріалы всѣхъ наименованій—какъ строительные, такъ и дрова, въ виду того, что въ послѣдніе годы наблюдается значительное вздорожаніе лѣсныхъ матеріаловъ въ поселеніяхъ. Вопросъ о томъ, въ какомъ именно размѣрѣ желательно пониженіе тарифовъ и между какими именно станціями—требуетъ детальной разработки,—каковая будетъ закончена въ 1911 г.

8. Смѣта доходовъ составляется согласно правиламъ, устанавливаемымъ хозяйственнымъ отд. У. Ж. Д. и повторяемымъ ежегодно съ тѣми или иными измѣненіями. Смѣтныя предположенія Забайкальской ж. д. обычно основываются на трехлѣтнихъ отчетныхъ данныхъ за послѣдніе годы, при чемъ принимается во вниманіе ожидаемый приростъ перевозокъ.

Какъ видно изъ прилагаемой справки о размѣрахъ смѣтныхъ предположеній и исполненныхъ перевозокъ за 1907—1910 г.г., количество пассажировъ, багажа и грузовъ большой и пассажирской скоростей ежегодно превышало смѣтныя предположенія; грузы малой скорости комерческіе—то превышали, то не достигали смѣтныхъ заданій, а грузы хозяйственные въ коммерческихъ поѣздахъ обыкновенно перевозились въ количествахъ значительно меньшихъ противъ смѣты. Расхожденіе отчетныхъ данныхъ по исполненію смѣты со смѣтными предположеніями объясняется преимущественно тѣмъ, что въ отношеніи правильности обоснованія смѣтныхъ предположеній, Забайкальская дорога находилась до сего времени въ исключительно неблагопріятныхъ условіяхъ. Открываясь для эксплоатаціи участками съ 1900 г. по 1905 г., дороги первоначально не располагала никакими отчетными данными. Имѣвшіе же мѣсто въ 1900, 1904—1905 г.г. военныя дѣйствія на Дальнемъ Востокѣ рѣзко мѣняли характеръ и количество коммерческихъ перевозокъ. Поэтому болѣе близкія къ нормальнымъ условіямъ края перевозки начали совершаться лишь съ 1907 г., съ каковаго времени и можно пользоваться отчетными данными для смѣтныхъ цѣлей.

СПРАВКА

о размѣрахъ смѣтныхъ предположеній и исполненныхъ отчетныхъ перевозокъ за 1907—1910 г.г.

Наименованіе перевозокъ.	1907 г.		1908 г.		1909 г.		1910 г.	
	По смѣтѣ.	Исполнено.	По смѣтѣ.	Исполнено.	По смѣтѣ.	Исполнено.	По смѣтѣ.	Исполнено.
1) Количество перевозокъ.								
Пассажиры (т. № 1)	1.000.000	1.413.813	1.000.000	2.061.067	1.500.000	1.865.864	1.800.000	1.868 921
Багажъ и грузы большой и пассажирской скоростей . . .	800.000	895.910	800.000	1.003.611	900.000	1.215.624	1.000.000	1.457 014
Грузы малой скорости (т. № 2) .	24.000.000	46.794.488	40.000.000	36.714.606	50.000.000	37.432.740	40.000.000	44.398.695
Грузы хозяйствен. (т. № 3).								
а) въ коммерч. поѣздахъ	73.000.000	47.770.955	70.000.000	40.716.680	50.000.000	47.071.857	45.000 000	33.835.194
б) „ рабочихъ „ . . .	—	16.597.000	—	5.800.000	—	22.913.282	12.000.000	33.279.499
2) Пробѣги перевозокъ.								
Пассажиро-версты (въ тыс.) . . .	—	673.066	—	574.296	750.000	537.528	540.000	538.604
Пудо-версты (въ тыс.).								
Багажа и грузовъ большой и пассажирской скоростей . .	—	486.091	—	632.642	315.000	843.174	600.000	1.116.174
Грузовъ малой скорости	—	29.368.135	—	19.295.682	31.860.000	21.249.685	24.143.000	23.935.516
и хозяйственныхъ:								
а) въ коммерч. поѣздахъ . . .	—	11.770.940	—	8.267.517	11 000.000	9.395.764	12.000.000	6.287.696
б) „ рабочихъ „ . . .	—	2.568.000	—	2.240.000	—	2.136.344	2.500.000	1.207.443

Случаи позаимствованія суммъ изъ выручки на покрытіе расходовъ эксплоатаціи имѣли мѣсто только до 1909 г. за неассигнованіемъ въ распоряженіе мѣстнаго управленія достаточныхъ для удовлетворенія сихъ расходовъ кредитовъ. Съ 1909 г. позаимствованій изъ выручки не было.

IV.

Журналъ совѣщанія по вопросамъ переселенческаго движенія.

7 іюня въ упр. Забайкальской ж. д. было назначено засѣданіе съ участіемъ представителей торговли, промышленности, мѣстнаго городского управленія, завѣдующаго передвиженіемъ переселенцевъ восточнаго раіона, и представителей Забайкальской ж. д. Приглашенные представители мѣстной промышленности и городского управленія на засѣданіе не явились: въ немъ участвовали лишь лица, исходившія въ составъ обслѣдовавшей дорогу Подкомиссіи, завѣдывающій передвиженіемъ переселенцевъ восточнаго раіона С. В. Рѣзниченко и представители дороги.

Открывъ засѣданіе, Предсѣдатель предложилъ С. В. Рѣзниченку познакомить собраніе съ размѣрами переселенческаго движенія, его характеромъ и нуждами и остановиться на взаимоотношеніяхъ между переселенчествомъ и работой Забайкальской ж. д.

Сущность доклада С. В. Рѣзниченка сводится къ слѣдующему.

За послѣднія пятнадцать лѣтъ (съ 1896 г. по 1910 г. включительно) переселенческое движеніе въ Восточную Сибирь (Енисейская и Иркутская губерніи и Забайкальская область) и Дальновосточныя области (Приморская и Амурская) выразилось въ нижеслѣдующихъ цифрахъ: (См. таблицу I).

Послѣдніе годы (съ 1908 г.) главное руководительство мѣропріятіями къ упорядоченію перевозки переселенцевъ по желѣзнымъ дорогамъ, по соглашенію министра П. С. и Главноуправляющаго землеустройствомъ и земледѣліемъ, принадлежитъ особому междувѣдомственному совѣщанію, образованному подъ предсѣдательствомъ Тов. Главноуправляющаго землеустройствомъ и земледѣліемъ, сенатора Иваницкаго и созываемому ежегодно осенью.

Работы совѣщанія ведутся по нижеслѣдующимъ отдѣламъ:

1) общій порядокъ желѣзнодорожной перевозки переселенцевъ на предстоящій годъ;

2) переселенческіе поѣзда;

3) вагоны, предоставляемые для перевозки переселенцевъ;

4) перевозка по желѣзнымъ дорогамъ переселенцевъ;

5) перевозка по желѣзнымъ дорогамъ переселенческой клади;

6) санитарный надзоръ за переселенцами въ пути;

7) оборудованіе переселенческихъ пунктовъ и станцій;

8) перевозка переселенцевъ по воднымъ путямъ, и

9) организація завѣдыванія передвиженіемъ переселенцевъ.

Всѣ вопросы, выдвигаемые жизнью, подвергаются на совѣщаніи всестороннему обсужденію и разработкѣ.

ТАБЛИЦА I.

Года.	Енисейская.		Иркутская.		Забайкал.		Амурская.		Приморская.		В с е г о.	
	Пересел.	Ходо-ковъ.	Пересел.	Ходо-ковъ.	Пересел.	Ходо-ковъ.	Пересел.	Ходо-ковъ.	Пересел.	Ходо-ковъ.	Пересел.	Ходоковъ.
1896	19.263	932	126	50	1	2	1.914	40	56	—	21.360	1.024
1897	5.206	1.504	127	200	—	25	1.284	60	80	20	6.697	1.809
1898	18.339	9.851	798	3.233	89	100	3.734	300	183	354	23.143	13.838
1899	20.492	5.907	1.512	3.867	290	300	1.240	300	536	522	24.070	10.896
1900	24.591	9.868	2.554	4.550	198	772	6.581	608	5.621	834	39.545	16.632
1901	15.348	4.409	4.223	6.201	270	1.329	2.907	1.199	3 222	1.374	25.970	14.512
1902	15.121	3.843	4.780	5.588	191	1.254	6.217	3.286	5.741	2.965	32.050	16.936
1903	17.035	5.543	1.576	2.243	102	870	3.640	1.248	6.903	2.965	29.256	12.869
1904	1.148	19	181	269	18	135	49	9	92	107	1.488	711
1905	953	106	166	289	32	82	28	9	60	68	1.239	554
1906	10.005	8.022	1.812	6.301	305	2.165	2.625	2.331	8.424	7.475	23.171	26.294
1907	40.910	15.683	9.000	7.135	542	2 360	14.941	4.101	69.764	14.111	135.157	43.390
1908	59 171	7.037	16.327	2.805	207	468	8.516	2.192	22.357	5.590	106.578	18.092
1909	50.681	7.842	16.076	2.102	573	599	19.962	7.449	20.490	5.190	107.782	23.182
1910	18.501	4.576	10.605	1.681	1.658	194	21.766	801	13.691	763	66.221	8.015
Итого . .	416.764	85.314	69.863	46.514	4.476	10.655	95.404	23.933	157.220	42.338	643.727	208.754

Заключенія совѣщанія, представляющія собой проекты конкретныхъ мѣропріятій, осуществляются по утвержденіи подлежащими Министрами изданіемъ соотвѣтствующихъ цирк. У. Ж. Д. и переселенческаго управленія.

Часть заключеній совѣщанія поступаетъ на разсмотрѣніе общаго съѣзда представителей русскихъ ж. д. и, уже въ зависимости отъ рѣшеній съѣзда, проводится въ жизнь путемъ опубликованія въ сборникѣ тарифовъ Россійскихъ ж .д.

Ежегодное всестороннее и детальное обсужденіе вопросовъ, касающихся перевозки переселенцевъ и ея недостатковъ, большею частью на основаніи обширнаго, систематически собираемаго матеріала, и постепенное осуществленіе соотвѣтствующихъ мѣропріятій къ упорядоченію перевозки, не могло остаться безрезультатнымъ, и перевозка переселенцевъ въ настоящее время должна быть признана, въ общемъ, достаточно организованной, что и усматривается изъ приводимыхъ ниже отчетныхъ данныхъ за послѣдній (1910) годъ:

ТАБЛИЦА II.

Поѣзда, перевозившіе переселенцевъ съ 17 марта до 1 октября 1910 г.

	Станціями Новоникол. Сибир. ж. д., Иркутскъ Забайк. и Манчжурія Китайск. Восточ. ж. д. отправлено поѣздовъ съ переселенцами:					
	Товаро-пассажирскихъ.	Переселенческихъ.	Воинскихъ.	Товарныхъ.	Дополнительныхъ.	ВСЕГО.
Движеніе на Востокъ.						
Сибирская ж. д.	9	262	27		—	303
Забайкальская ж. д.	190	—	42	—	8	240
Китайская-Вост. ж. д.	90	—	4	—	—	94
Итого	289	262	73	5	8	637
Движеніе на Западъ.	Принято.					
Сибирская ж. д.	83	182	—	—	—	265
Забайкальская ж. д.	184	—	—	—	—	184
Китайская-Вост. ж. д.	85	—	—	—	—	85
Итого	352	182	—	—	—	534

ТАБЛИЦА III.

Подвижной составъ поѣздовъ, въ которыхъ перевозились переселенцы.

	IV кл. и обр. 1909 г.	Теплушки.	Временно приспособ.	Товарные.	ВСЕГО.
Движеніе на Востокъ.					
Отправлено:					
по Сибирской ж. д. станціей Новониколаевскъ .	2.710	127	—	—	2.837
по Забайкальской ж. д. станціей Иркутскъ . .	358	1.434	—	—	1.792
по Китайской Восточной ж. д. станціей Манчжурія	171	784	—	—	955
Итого . .	3.239	2.345	—	—	5.584
Движеніе на Западъ.					
Принято:					
по Сибирской ж. д. станціей Новониколаевскъ .	1.321	22	—	—	1.343
по Забайкальской ж. д. станціей Иркутскъ . .	473	340	—	—	813
по Китайской Восточной ж. д. станціей Манчжурія	190	602	—	—	792
Итого . .	1.984	964	—	—	2.948

Какъ видно изъ приведенныхъ таблицъ, перевозка переселенцевъ на востокъ отъ Иркутска совершалась, главнымъ образомъ, въ теплушкахъ, тогда какъ по Сибирской дорогѣ въ вагонахъ пассажирскаго типа, и число теплушекъ было незначительно.

Переселенцы дальне-восточнаго направленія въ Иркутскѣ должны пересаживаться въ вагоны худшаго типа, благодаря чему трудности дальняго пути для переселенцевъ еще болѣе увеличились.

Изъясненный недостатокъ перевозки въ текущемъ году на Забайкальской ж. д. былъ устраненъ предоставленіемъ названной дорогѣ 240 вагоновъ IV класса.

Китайская дорога до сихъ поръ остается не обезпеченной вагонами IV класса и въ отвѣтъ на пожеланіе междувѣдомственнаго совѣщанія IV-й сессіи о представленіи вагоновъ IV класса для перевозки переселенцевъ, поскольку они свободны отъ пассажирскихъ переввозокъ (п. I, отд. III заключеній совѣщанія), упр. дороги увѣдомило, что Китайская и Уссурійская дороги имѣютъ настолько незначительный паркъ этихъ вагоновъ, что ихъ недостаточно даже для перевозки пассажировъ IV класса (отношеніе упр. Китайской-восточной ж. д. за № 7562/858/3530 отъ 28 апр. 1911 г.).

ТАБЛИЦА IV.

Опозданіе переселенческихъ поѣздовъ четнаго направленія за время съ 17 марта по 1 августа 1910 г.

Наименованіе станцій.	Число поѣздовъ.			Число часовъ опозданія на средній опоздавшій поѣздъ.
	Всего прибывшихъ на станцію.	Прибывшихъ вовремя.	Прибывшихъ съ опозданіемъ	
Новониколаевскъ. . . .	280	74	126	3,2
Красноярскъ.	226	86	140	4,4
Иннокентьевская. . . .	183	75	108	0,9
Манчжурія.	161	126	35	8,5
Срѣтенскъ	99	75	24	3,9
Пограничная.	55	41	14	3,3

Точное слѣдованіе переселенческихъ поѣздовъ по расписанію обусловливаетъ возможность планомѣрнаго обслуживанія движенія переселнческими учрежденіями.

Въ этомъ отношеніи дѣло перевозки переселенцевъ, какъ показываетъ таблица IV, нуждается въ дальнѣйшемъ упорядоченіи.

ТАБЛИЦА V.

Движеніе переселенческой клади.

Наименованіе станцій.	Общее число зарегистрир. отправокъ.	Отправки, прибывшія одновременно съ владѣльцами.		Отправки, прибывшія ранѣе владѣльцевъ.		Опоздавшія отправки.		Отправки пропавшія.
		Число случаевъ.	Въ %-мъ отношеніи къ общему числу отправокъ.	Число случаевъ.	Въ %-мъ отношеніи къ общему числу отправокъ.	Число случаевъ.	Въ %-мъ отношеніи къ общему числу отправокъ.	
Иркутскъ (ст. назначенія и транзита) .	4.377	983	22,5	1.513	34,5	1.881	43	—
Срѣтенскъ (ст. назначенія)	3.131	980	31,3	1.178	37,7	973	31	—
Маньчжурія (ст. назначенія)	1.523	450	29,5	444	29,2	629	41,3	—

Къ приведеннымъ въ таблицахъ даннымъ необходимо добавить, что изъ всѣхъ опоздавшихъ отправокъ опоздало на время отъ 1—5 сутокъ 95,9% и лишь 4,1% отправокъ опоздало за время свыше 5-ти сутокъ, въ чемъ и выражается достигнутое улучшеніе по сравненію съ предыдущими годами.

Переотправка переселенцевъ и ихъ клади на Китайскую Восточную дорогу въ связи съ выполненіемъ таможенныхъ обрядностей на станціи Маньчжурія представляла до 1910 г. крайнія затрудненія.

1 марта 1910 г. на станціи Маньчжурія изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ было образовано особое совѣщаніе, которое, впредь до введенія транзитной перевозки переселенцевъ и ихъ клади въ Приморскую область, признало желательнымъ организовать товаро-переселенческое бюро, гдѣ должны бы были совершаться всѣ операціи по переотправкѣ переселенцевъ и ихъ клади, вплоть до представленія грузовыхъ пересееленческихъ документовъ въ русскую и китайскую таможни.

Упомянутое бюро открыло свои дѣйствія въ апр. 1910 г. и значительно упростило переотправку переселенцевъ и ихъ клади.

1 марта 1911 г. цирк. У. Ж. Д. отъ 17/18 дек. 1910 г. за № 33758/205 введена транзитная перевозка переселенцевъ и ихъ клади въ Пріамурскую область.

Относительно примѣненія этого циркуляра на практикѣ полныхъ отчетныхъ свѣдѣній еще не имѣется, хотя въ силу цѣлаго ряда косвенныхъ данныхъ можно удостовѣрить полную цѣлесообразность этой мѣры.

ТАБЛИЦА VI.

Сопровожденіе поѣздовъ съ переселенцами санитарными вагонами съ 17 марта по 1 сентября 1910 г.

	Всего поѣздовъ съ переселенцами.	Въ томъ числѣ сопровождаемыхъ санитарными вагонами.
Движеніе на Востокъ.		
Отправлено:		
по Сибирской ж. д. станціей Новониколаевскъ	303	165
по Забайкальской ж. д. станціей Иркутскъ	240	149
по Китайской Восточной ж. д. станціей Манчжурія	94	54
Итого	637	368
Движеніе на Западъ.		
Принято:		
по Сибирской ж. д. станціей Новониколаевскъ	265	153
по Забайкальской ж. д. станціей Иркутскъ	184	142
по Китайской Восточной ж. д. станціей Манчжурія	85	59
Итого	534	354

Санитарный надзоръ за переселенцами въ пути является однимъ изъ самыхъ важныхъ и, въ то же время, наиболѣе сложныхъ вопросовъ перевозки переселенцевъ.

Современная конструкція санитарнаго надзора можетъ быть уяснена только въ связи съ исторіей этого вопроса.

До 1904 г. санитарный надзоръ за переселенцами въ пути по Сибирской ж. д. осуществлялся путемъ сопровожденія переселенческихъ поѣздовъ санитарными вагонами.

Междупоѣзднымъ медицинскимъ персоналомъ (комплектовавшимся за счетъ кредитовъ дороги изъ студентовъ-медиковъ и

слушательницъ Женскаго Медицинскаго Института старшихъ курсовъ) и медицинскимъ персоналомъ переселенческихъ пунктовъ была создана тѣсная органическая связь, позволявшая говорить объ единой планомѣрной организаціи санитарнаго надзора.

Весной 1904 г., съ прекращеніемъ по случаю войны переселенческаго движенія, переселенческіе санитарные вагоны были распредѣлены по участкамъ желѣнодорожныхъ врачей.

Въ 1906 г., по возобновленіи переселенія, дорога не сочла возможнымъ вернуться къ прежнему порядку осуществленія санитарнаго надзора за переселенцами.

Число санитарныхъ вагоновъ, коими въ 1906 г. располагала дорога, совершенно не соотвѣтствовала размѣрамъ развившагося переселенческаго движенія, что безспорно затрудняло примѣненіе поѣздной системы надзора.

Поѣздная система съ 1906 г. была замѣнена разстановкой вагоновъ по тѣмъ станціямъ, гдѣ переселенческіе поѣзда останавливались болѣе продолжительное время, съ тѣмъ, чтобы желѣзнодорожные фельдшера во время стоянки поѣздовъ на станціяхъ, осуществляли санитарный надзоръ за переселенцами.

Для новой системы обслуживанія не только не потребовалось увеличенія числа санитарныхъ вагоновъ, но около $^1/_3$ имѣвшихся вагоновъ оставалось въ излишкѣ.

Возникшіе такимъ путемъ обсерваціонные пункты въ силу того, что 1) были разобщены другъ отъ друга сравнительно значительнымъ разстояніемъ;

2) обслуживались мало интеллигентнымъ фельдшерскимъ персоналомъ;

3) были чужды переселенческимъ больницамъ, дѣятельность которыхъ отодвинулась съ полосы отчужденія на задній планъ, а зачастую и отсутствовавшимъ въ мѣстѣ расположенія обсерваціоннаго пункта;

4) въ дѣятельности своей не были объединены, а работали подъ руководствомъ 28-ми участковыхъ врачей, занятыхъ своей прямой работой,—названные пункты оказались въ самомъ безпомощномъ положеніи и санитарный надзоръ фактически отсутствовалъ.

Съ образованіемъ Междувѣдомственнаго Совѣщанія было обращено вниманіе и на организацію наиболѣе продуктивнаго санитарнаго надзора за переселенцами въ пути.

Было возстановлено сопровожденіе поѣздовъ санитарными вагонами. Но такъ какъ при этомъ оказалось, что наличнаго числа санитарныхъ вагоновъ, при развившемся переселенческомъ движеніи, далеко недостаточно, то, впредь до увеличенія парка этихъ вагоновъ, соразмѣрно съ потребностью дѣла, было рѣшено сопровождать санитарными вагонами только избранные поѣзда.

Такимъ образомъ, создалась смѣшанная система надзора, которая дѣйствуетъ и въ настоящее время.

Затѣмъ, усиліями того же Совѣщанія былъ рѣзко улучшенъ контингентъ желѣзнодорожныхъ переселенческихъ фельдшеровъ.

Появились особыя должности желѣзнодорожныхъ переселенческихъ санитарныхъ врачей, призванныхъ(съ 1910 г.) руководить, наравнѣ съ желѣзнодорожными участковыми врачами, спеціальнымъ санитарнымъ надзоромъ за переселенцами.

Увеличилось и количество санитарныхъ вагоновъ, уменьшились размѣры перевозки, что, въ свою очередь, обусловлило меньшее число поѣздовъ, не сопровождаемыхъ санитарными вагонами.

Отсюда видно, что на Сибирской ж. д. дѣло санитарнаго надзора начало безспорно налаживаться.

Но все же, одно изъ главныхъ неустройствъ въ этомъ дѣлѣ— разобщенность обсерваціонныхъ пунктовъ между собой, ихъ полная отчужденность отъ переселенческихъ больницъ и отсутствіе живой и тѣсной связи между ними и циркулирующими по линіи санитарными вагонами наблюдалось въ полной мѣрѣ еще и въ 1909 г.

Съ 1910 г., по соглашенію завѣдывающаго раіономъ передвиженія съ упр. Сибирской ж. д. (совѣщаніе 8 февр. 1910 г.) изъясненное неустройство было устранено путемъ передачи всѣхъ обсерваціонныхъ пунктовъ дороги (въ предѣлахъ Восточнаго раіона) въ распоряженіе переселенческой организаціи.

Послѣдняя приняла за свой счетъ ихъ содержаніе и обслуживаніе, получивъ за то отъ желѣзной дороги безплатное помѣщеніе съ отопленіемъ и освѣщеніемъ.

Переселенческая организація открыла обсерваціонные пункты только въ мѣстахъ нахожденія переселенческихъ больницъ и подчинила персоналъ этихъ пунктовъ линейнымъ переселенческимъ врачамъ.

Благодаря изложенному, названные пункты явились передовыми санитарными постами больницъ въ мѣстахъ остановки поѣздовъ и оказались связанными въ общую стройную санитарную организацію по всему раіону, въ которой каждое отдѣльное звено въ своей дѣятельности руководилось единымъ для всѣхъ дѣловымъ принципомъ.

Персоналъ этихъ пунктовъ—студенты-медики V-го курса принесли въ 1910 г. не малую пользу дѣлу санитарнаго надзора.

Создавшаяся, такимъ образомъ, въ предѣлахъ Восточнаго раіона передвиженія переселенцевъ, постановка надзора, по своей конструкціи и представляется единственно правильной.

Нельзя, однако, сказать, что существующій въ настоящее время санитарный надзоръ можно признать законченнымъ и совершеннымъ.

*

Безспорно онъ нуждается въ серьезнѣйшихъ улучшеніяхъ.

Однако, думается, что всѣ возможныя улучшенія въ этомъ дѣлѣ уже не коснутся его конструкціи, которая, повидимому, найдена и провѣрена данными опыта.

Чтобы согласиться съ доложеннымъ, необходимо, прежде всего, отрѣшиться отъ мысли, что обсерваціонные пункты и циркулирующіе въ составѣ поѣздовъ санитарные вагоны могутъ выполнять однѣ и тѣ же задачи.

Поѣздной медицинскій персоналъ прежде всего необходимъ въ цѣляхъ розыска среди населенія поѣзда остро-заразныхъ больныхъ.

Послѣднее возможно только во время хода поѣзда и особенно удобно при новыхъ проходныхъ вагонахъ.

Въ то же время санитарный вагонъ въ поѣздѣ, прежде всего, представляетъ собой единственный вѣрный способъ изоляціи заразныхъ въ пути, впредь до ихъ эвакуаціи съ поѣзда.

(Дополнительныя обязанности поѣздного персонала, амбулаторная помощь и назначеніе санитарнаго вагона, какъ мѣста перевозки больныхъ изъ обсерваціонныхъ пунктовъ въ больницы,—второстепенны въ смыслѣ санитарнаго надзора, хотя и существенны на дѣлѣ).

Изъясненныя выше основныя задачи для обсерваціонныхъ пунктовъ, какъ извѣстно, совершенно недоступны.

Въ свою очередь, обсерваціонные санитарные пункты важны, какъ передовые посты больницъ, приближающіе эти больницы къ переселенцамъ въ поѣздахъ, и необходимы, какъ мѣсто первой эвакуаціи.

Эта своеобразная задача не имѣетъ ничего общаго съ задачей сопровожденія поѣздовъ санитарными вагонами, но необходима не менѣе послѣдней.

(Дополнительная обязанность персонала обсерваціонныхъ пунктовъ—подача амбулаторной помощи—второстепенна, въ смыслѣ санитарнаго надзора, хотя тоже существенна на дѣлѣ).

Отсюда становится очевиднымъ, что санитарные вагоны въ поѣздахъ и обсерваціонные пункты, не только не могутъ взаимно уничтожить другъ друга, но, наоборотъ, другъ друга существенно дополняютъ и что въ интересахъ продуктивности и полноты надзора, равно необходимы какъ первые, такъ и вторые.

При этомъ число первыхъ обусловливается числомъ поѣздовъ; вторые же должны быть устраиваемы отнюдь не самостоятельно на случайныхъ станціяхъ, а только при больницахъ,—иначе они снова потеряютъ свое значеніе.

Равно очевидно, что дѣятельность разсматриваемыхъ санитарныхъ учрежденій должна быть возможно болѣе связана и объединена.

Подчиненіе переселенческой санитаріи двадцати восьми участковымъ желѣзнодорожнымъ врачамъ, работающимъ къ тому же въ совершенно другой плоскости, есть очевидное недоразумѣніе.

Равно—врядъ ли возможно подчинить обсерваціонные пункты руководительству пяти раіоновъ водворенія, занятыхъ, и при томъ вплотную, своими прямыми задачами.

Кромѣ того, все это очень сложно.

Гораздо проще, а потому, вѣроятно, и цѣлесообразнѣе была бы передача циркулирующихъ въ поѣздахъ вагоновъ, вмѣстѣ съ ихъ персоналомъ, въ распоряженіе санитарныхъ переселенческихъ желѣзнодорожныхъ врачей, обсерваціонныхъ же пунктовъ—въ раіоны передвиженія.

Особенно удобно это оказалось бы при предстоящемъ административномъ раздѣленіи Сибирской ж. д.

При такихъ условіяхъ получилась бы вполнѣ ясная и доступная практическому разрѣшенію задача.

Нѣтъ основаній оставлять желѣзнодорожные обсерваціонные пункты въ вѣдѣніи желѣзнодорожной администраціи, въ томъ случаѣ, если будетъ признано заслуживающимъ вниманія то ихъ значеніе, которое имъ придано выше.

Это значило бы повторять ошибку прошлаго.

Подчиненность обсерваціонныхъ пунктовъ желѣзнымъ дорогамъ при этомъ въ корнѣ противорѣчила бы и правиламъ врачебно-санитарнаго надзора (§ 1 правилъ).

На Забайкальской ж. д., съ 1908 г., и на Китайской Восточной ж. д., съ 1909 г. уже введена изъясненная система санитарнаго надзора, при коей всѣ переселенческіе поѣзда сопровождаются санитарными вагонами, за счетъ желѣзной дороги, а всѣ больницы, эвакуирующія переселенцовъ, снабжены обсерваціонными пунктами, за счетъ Переселенческаго управленія.

Переходя къ пожеланіямъ, которыя могутъ быть сдѣланы въ настоящее время въ цѣляхъ дальнѣйшаго улучшенія желѣзнодорожной перевозки переселенцевъ, не касаясь деталей, прежде всего, необходимо отмѣтить важное значеніе слѣдованія переселенцевъ въ вагонахъ IV класса на всемъ протяженіи ихъ пути.

Для планомѣрнаго обслуживанія движенія переселенцевъ необходимо принятіе мѣръ къ уменьшенію опозданій переселенческихъ поѣздовъ.

Въ связи съ увеличеніемъ общей скорости пассажирскихъ поѣздовъ крайне желательно и постепенное увеличеніе скорости поѣздовъ, перевозящихъ переселенцевъ.

Въ заключеніе Предсѣдатель предлагаетъ указать на возмож-

ныя тренія между двумя организаціями — переселенческимъ движеніемъ и желѣзной дорогой.

Завѣдующій переселенческимъ передвиженіемъ докладываетъ, что не только нѣтъ никакихъ треній, но, наоборотъ, его дѣло постоянно встрѣчаетъ полную предупредительность со стороны агентовъ дороги.

Въ 12 часовъ Предсѣдатель объявляетъ засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Члены-Подкоммиссіи { *М. П. Федоровъ.* / *Н. Л. Пшерадскій.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.* / *Сер. Вощевъ.* / *Н. Богдановъ.*

V.

Описаніе объѣзда дороги.

2-го іюня 1911 года въ 1 часъ 40 мин. ночи Подкомиссія Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи въ составѣ Товарища Предсѣдателя Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, члена Высшей Комиссіи Н. Л. Пшерадскаго, члена-эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ, С. М. Воищевѣ и Н. С. Богдановѣ отбыла съ поѣздомъ № 2 (экспрессъ) изъ Челябинска въ Иркутскъ, куда и прибыла въ ночь съ 5 на 6 іюня (съ опозданіемъ на 7 часовъ).

6 и 7 іюня Подкомиссія имѣла совѣщаніе въ управленіи Забайкальской ж. д.

Въ ночь съ 7 на 8 іюня прибылъ въ Иркутскъ членъ Высшей Комиссіи М. П. Федоровъ, присоединившійся къ Подкомиссіи.

8-го іюня въ 10 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Иркутскъ.

Ст. Иркутскъ.

Ст. Иркутскъ представляетъ собой главную станцію Забайкальской ж. д. и служитъ пересадочнымъ пунктомъ для всѣхъ пассажировъ, ѣдущихъ съ запада на востокъ или обратно. Станція отдѣлена отъ города Иркутска большой судоходной рѣкой Ангарой.

Въ настоящее время сообщеніе станціи съ городомъ поддерживается понтоннымъ мостомъ, разбираемымъ на зиму. Къ понтонному мосту отъ станціи устроенъ віадукъ надъ желѣзнодорожными путями.

Городъ Иркутскъ, являясь главнымъ культурнымъ, административнымъ и промышленнымъ центромъ Восточной Сибири, служитъ и самымъ значительнымъ потребительнымъ и распорядительнымъ пунктомъ въ раіонѣ дороги. Связанный трактами и судоходной рѣкой съ обширными областями сѣвера и востока Сибири, отличающимися полнымъ отсутствіемъ мѣстной обрабатывающей промышленности, гор. Иркутскъ сталъ главнымъ складочнымъ мѣстомъ предметовъ первой необходимости для этихъ областей, а при отсутствіи у него своихъ фабрикъ и заводовъ товары эти онъ получаетъ со станцій Европейской сѣти дорогъ.

Осмотръ ст. Иркутскъ Подкомиссія начала съ пассажирскаго зданія.

Пассажирскихъ зданій на ст. Иркутскъ два: одно—новое каменное зданіе, въ средней своей части одноэтажное и по бокамъ двухъэтажное и другое—старое, также каменное.

Въ новомъ зданіи, построенномъ въ 1907 г., г., расположены: залъ I и II кл., вестибюль, багажное отдѣленіе, служебныя помѣщенія, сберегательная касса, залъ III класса и проч. Зданіе это вполнѣ удовлетворяетъ требованіямъ движенія по вмѣстимости, количеству воздуха и свѣта.

Въ залѣ I и II кл. полы—паркетные, въ залѣ III кл. полъ—асфальтовый.

При вокзалѣ имѣется очень широкій хорошій открытый перронъ, вымощенный плитками.

Старый вокзалъ приспособленъ для пассажировъ IV кл. Это зданіе расположено ниже уровня перрона и вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію. Въ немъ отдѣлено помѣщеніе (кладовая) для храненія ручного багажа пассажировъ первыхъ трехъ классовъ.

Для почтовыхъ операцій имѣется зданіе рядомъ со старымъ вокзаломъ.

Рядомъ съ вокзаломъ расположенъ каменный двухъэтажный домъ, во второмъ этажѣ котораго находится телеграфъ и небольшая мастерская телеграфа, занимающая двѣ комнаты; помѣщеніе для телеграфа—просторное. *Полы въ этомъ помѣщеніи очень плохіе и требуютъ ремонта.* Въ нижнемъ этажѣ этого дома живутъ стражники и, кромѣ того, отдѣлена часть помѣщенія подъ квартиру жандармскаго унтеръ-офицера. Верхній этажъ соединяется съ нижнимъ каменной лѣстницей.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала по станціоннымъ путямъ въ депо, при чемъ по дорогѣ осмотрѣла выгонный сарай, въ которомъ, по свѣдѣніямъ представителей Забайкальской ж. д., помѣщаются одновременно три состава скорыхъ сибирскихъ поѣздовъ. Помѣщеніе очень хорошее, свѣтлое и болѣе чѣмъ достаточное. Здѣсь же производится и ремонтъ вагоновъ.

Составы пассажирскихъ поѣздовъ Сибирской ж. д., послѣ высадки пассажировъ, доставляются для стоянки на ст. Иннокентьевская.

Дворъ при этомъ сараѣ и мастерскихъ довольно тѣсноватъ и расширеніе его невозможно, такъ какъ, съ одной стороны, онъ граничитъ съ рѣкой Ангарой, съ другой его стороны проходитъ улица, расположенная у подножья горы. Протяженіе деповскихъ путей—3.538 пог. саж.

Подкомиссіи было доложено, что управленіемъ Забайкальской ж. д. предположено развитіе путей тягового хозяйства, но Подкомиссіей было установлено, что *таковое развитіе врядъ ли скоро потребуется.*

Къ основному Иркутскому депо 1-го участка приписано 57 паровозовъ, изъ которыхъ 12 пассажирскихъ (2—3—0), 38 товарныхъ (0—4—0) и 7 маневровыхъ (0—3—0). Кромѣ того, 25 паровозовъ имѣются всегда въ запасѣ. Паровозами 1 участка обслуживаются пассажирскіе поѣзда до ст. Слюдянка (основное депо) 150 вер., передаточные—до станціи Иннокентьевской 7 вер., дачные и товарные—до ст. Байкалъ 61 вер. (въ лѣтнее время съ открытія навигаціи ледокола „Байкалъ").

Паровозное зданіе площадью въ 180,4 кв. с.—кирпичное прямоугольнаго типа съ 6-ю стойлами, служащими для текущаго ремонта и промывки паровозовъ. Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ вытяжныхъ трубы съ опускающимися колпаками. Не вмѣщающіеся въ паровозныхъ зданіяхъ паровозы стоятъ вблизи на открытыхъ путяхъ.

Зданіе депо—темное и свѣтъ проникаетъ въ него только тогда, когда открыты двери.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти подъ достаточнымъ напоромъ. Промывательные краны расположены между каждыми двумя стойлами; всѣхъ промывательныхъ кранов четыре.

Для горячей промывки, которая дѣлается сравнительно рѣдко, пользуются инжекторомъ другого паровоза.

Для поворачиванія паровозовъ имѣются два поворотныхъ круга системы Селлерса, одинъ діаметромъ въ 64', другой—72 фута.

Стойла имѣютъ длину достаточную лишь для короткихъ паровозовъ.

Періодическій ремонтъ паровозовъ производится въ спеціальномъ сараѣ площ. 121,4 кв. саж., имѣющемъ 3 стойла, на которыхъ помѣщаются 6 паровозовъ безъ тендеровъ. Непосредственно къ сараю для ремонта паровозовъ примыкаетъ мастерская, въ составъ которой входятъ:

Механическая,—площадью . .	88,88	кв. саж.,
столярная	56,00	„ „
котловая	17,50	„ „
и вблизи отдѣльно:		
кузница	25,80	„ „
литейная	10,75	„ „

Общая площадь мастерской—198,93 кв. саж.

Мастерская оборудована слѣдующими приборами:

токарныхъ станковъ для обточки паровозныхъ и вагонныхъ колесъ . . .	3

токарныхъ станковъ 8
сверлильныхъ вертикальныхъ . . 2
„ настѣнныхъ . . . 2
строгальныхъ 3
болторѣзный 1
наждачный для обтачиванія инструментовъ 1
универсальный токарно-арматурный 1
сверлильно долбежный для дерева 1
токарный по дереву 1
круглая пила 1
ленточная пила 1
точило приводное 1

Станки механической приводятся въ движеніе локомобилемъ Компаундъ въ 48 силъ. Въ кузницѣ установлено 4 кузнецкихъ горна на 2 огня каждое. Въ литейной находятся мѣдницкій горнъ, печь для мѣднаго литья и цементировочная печь.

Для доставленія дутья служитъ вентиляторъ Шилле.

Мастерскія исполняютъ работу по періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту товарныхъ вагоновъ, ремонтъ водокачекъ и пожарнаго инструмента, а также и обоза.

Для подъемки паровозовъ служатъ два комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются:

1 станокъ для расточки цилиндровъ,
1 для обточки шеекъ вагонныхъ осей,
6 провѣрочныхъ и притирочныхъ плитъ,
7 переносныхъ горновъ,
2 краскотерки,
1 приборъ для провѣрки манометровъ.

1 прессъ для испытанія гидравлическимъ давленіемъ котловъ и термометръ (для провѣрки пирометровъ) и стуловыхъ тисковъ 49 шт.

Для ремонта, осмотра и стоянки составовъ скорыхъ поѣздовъ устроенъ каменный сарай, о которомъ упоминалось выше, съ желѣзной крышей и свѣтовымъ фонаремъ во всю длину зданія площадью въ 673,54 кв. саж., съ тремя путями, вмѣщающій три состава скорыхъ поѣздовъ.

Къ вагонному сараю примыкаетъ мастерская, состоящая изъ механической, кузницы и машиннаго отдѣленія, а также и котловой общей площ. въ 59,15 кв. саж.

Въ механической находятся слѣдующіе станки:

бандажный 1
сверлильныхъ 2
токарный 1
наждачный двойной 1
точило приводное . . . . . 1 и
ручной прессъ для пробиванія дыръ 1

Въ кузницѣ установлено два двухогневыхъ горна и вентиляторъ для дутья системы Шилле.

Станки приводятся въ движеніе локомобилемъ, имѣющимъ 10 силъ, установленнымъ въ машинномъ отдѣленіи; тамъ же установлена испытательная станція тормозовъ „Вестингауза".

Изъ другихъ инструментовъ имѣются 34 стуловыхъ тисковъ, 3 переносныхъ горна и пылеочиститель.

Паровозный и вагонный сараи, мастерская и территорія деповскихъ путей освѣщаются керосино-калильными фонарями системы Галкина, а обогрѣваются при помощи парового отопленія, для чего установлено два котла паровозной системы, каждый въ 112,6 кв. метр. поверхности нагрѣва.

Производительность Иркутскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ съ 1909 г. и по 1 іюня 1911 г. выразилась:

	1909 г.	1910 г.	1911 г. по I-е іюня.
Выпущено изъ ремонта.			
Паровозовъ			
капитальнаго	2	—	1
средняго	14	—	—
малаго	14	—	—
періодическаго	—	26	8
Пассажирскихъ вагоновъ			
изъ средняго ремонта	3	—	—
періодическаго осмотра	213	254	94
Товарныхъ вагоновъ			
трехгодичнаго осмотра	503	768	267
годичнаго осмотра	352	108	—
ревизіи буксъ	564	190	4

Къ Иркутскому участку тяги принадлежитъ мастерская передаточнаго пункта на ст. Иннокентьевская; въ этой мастерской производится трехгодичный и годичный осмотръ теплушекъ, а равно и ревизія буксъ съ текущимъ ремонтомъ.

Къ этому же участку относится и депо на ст. Байкалъ, о которомъ будетъ упомянуто далѣе.

Водоснабженіе ст. Иркутскъ производится изъ р. Ангары; въ водоемномъ зданіи имѣются два бака емкостью (8+8)=16 куб. саж.; водоподъемное зданіе 1; сосѣднія водоснабженія находятся на ст. Иннокентьевская въ 6,96 вер. и на ст. Михалево въ 23,33 вер.

При ознакомленіи Подкомиссіи съ вопросомъ ремонта пассажирскихъ паровозовъ въ Иркутскѣ, было установлено, что паровозъ продолжительное время стоитъ здѣсь въ подъемѣ по той причинѣ, что колеса его отправляются для ремонта въ главныя Читинскія мастерскія, въ мастерскихъ же при Иркутскомъ депо имѣются лишь запасные колесные скаты. Такіе поднятые пассажирскіе паровозы безъ колесъ были демонстрированы Подкомиссіи.

Мастерскія хотя и свѣтлыя, но недостаточныя по площади, мѣдницкая же совсѣмъ маленькая.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо деревянныхъ сараевъ, въ которыхъ устроены контора, кладовка, слесарная мастерская, плотницкая и малярная для товарныхъ вагоновъ, къ переселенческому бараку.

При осмотрѣ кладовки было установлено, что всѣ помѣщенія въ ней—соотвѣтственныя и кладовая цѣлесообразно построена, но было обнаружено, что *желѣзо для ремонта товарныхъ вагоновъ забрано изъ матеріальнаго склада въ количествѣ, значительно превышающемъ текущую потребность.*

Переселенческіе бараки представляютъ собой деревянные длинные сараи, срубленные изъ хорошаго лѣса; при нихъ имѣется контора завѣдывающаго пунктомъ, амбулаторія, перевязочная, аптека, помѣщеніе для служителя и прочія службы. Все это содержится за счетъ Забайкальской ж. д. *и является большимъ накладнымъ расходомъ для нея.*

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо складовъ на товарную станцію, расположенную рядомъ съ пассажирской, такъ что товарный дворъ отдѣляется отъ пассажирскихъ путей лишь заборомъ.

Вслѣдствіе недостаточности путевого развитія ст. Иркутскъ и невозможности его расширить, управленіе Забайкальской ж. д. *заарендовало* у Сибирской ж. д. ст. Иннокентьевскую и перенесло туда всѣ операціи по сортировкѣ, пріему и передачѣ вагоновъ и грузовъ.

Растянутость путей, стѣсненность ихъ, въ частности, благодаря віадуку, вызываетъ много лишней маневровой работы.

Въ настоящее время станція имѣетъ слѣдующіе пути:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 8 путей съ общей вмѣстимостью 796 вагоновъ;

2) паркъ путей для надобностей товарной станціи, состоящій изъ 12 путей (выгрузка, нагрузка и сортировка);

3) для выгрузки хозяйственныхъ грузовъ 9 путей;

4) для надобностей переселенческой платформы—5 путей;

5) паркъ стоянки товарныхъ вагоновъ, теплушекъ и IV кл., состоящій изъ 14 путей;

6) паркъ стоянки классныхъ и служебныхъ вагоновъ;

7) для надобностей таможеннаго досмотра 3 пути;

8) для выгрузки багажа, грузовъ большой скорости и для почтовыхъ операцій—3 пути;

9) для составленія товарныхъ поѣздовъ нечетнаго направленія—5 путей.

Товарная контора расположена въ довольно старомъ деревянномъ домѣ; *помѣщеніе содержится грязно и требуетъ значительнаго ремонта.* Какъ для грузоотправителей, такъ и для служащихъ помѣщеніе конторы совершенно недостаточно и при средней работѣ станціи замѣчается значительная тѣснота.

Изъ конторы Подкомиссія прослѣдовала къ пакгаузамъ. Цѣлый рядъ этихъ деревянныхъ пакгаузовъ предполагается разобрать съ тѣмъ, чтобы изъ полученнаго матеріала построить пакгаузы на каменныхъ фундаментахъ и значительно уширенные по площади, по новому типу. Постройка пакгаузовъ производится за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп.

Въ настоящее время складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузовъ	522	кв. саж.
крытыхъ платформъ .	374,78	кв. саж. и
открытыхъ платформъ	619,00	„ „

и производятся слѣдующія работы:

1) Постройка пакгауза площ. въ 110 кв. саж. на каменномъ фундаментѣ для грузовъ малой скорости; эта работа будетъ выполнена, какъ сообщилъ начальникъ сл. пути, въ предѣлахъ разрѣшеннаго кредита. На эти работы имѣются ассигнованія за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп. см. 1911 г. въ суммѣ 8.800 руб.

2) Постройка пакгауза площ. въ 248 кв. саж. на каменномъ фундаментѣ съ 3 каменными брантмауерами. Работа будетъ выполнена въ текущемъ году въ предѣлахъ имѣющагося ассигнованія за тотъ же кредитъ въ размѣрѣ 21.120 руб.

3) Постройка крытой на рельсовыхъ стойкахъ и каменномъ

фундаментѣ платформы площ. въ 176 кв. саж. для грузовъ малой скорости. Работа будетъ выполнена въ предѣлахъ имѣющагося ассигнованія за тотъ же кредитъ въ размѣрѣ 7.280 руб.

4) Постройка открытой съ каменными бортами и фундаментами платформы для ссыпныхъ грузовъ малой скорости. Работа будетъ выполнена въ предѣлахъ имѣющагося кредита въ текущемъ году также за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп. см. 1911 г. въ размѣрѣ 3.600 руб.

5) Постройка двухъ будокъ для привратниковъ у воротъ товарнаго двора; работы будутъ исполнены въ текущемъ году; ассигновано на нихъ 600 руб. за счетъ того же кредита.

6) Постройка деревяннаго пакгауза площ. 20 кв. саж. для грузовъ большой скорости на каменномъ фундаментѣ у пассажирской платформы. Работы будутъ выполнены въ текущемъ году въ предѣлахъ имѣющагося ассигнованія за тотъ же кредитъ въ размѣрѣ 2.000 руб.

7) Удлиненіе деревяннаго путепровода (віадука) черезъ пути ст. Иркутскъ. Кредитъ на работу имѣется въ суммѣ 2.800 руб., ассигнованный за счетъ новыхъ работъ см. 1911 г.

8) Устройство деревяннаго забора на вышеупомянутомъ путепроводѣ. Работа, по сообщенію начальника сл. пути, будетъ выполнена въ текущемъ году въ предѣлахъ имѣющихся ассигнованій въ суммѣ 1.050 руб. за счетъ новыхъ работъ (гл. V. ст. 3 см. 1911 г.).

9) Земляныя работы по перенесенію участковъ для наваловочныхъ грузовъ на старомъ товарномъ дворѣ ст. Иркутскъ. Къ работѣ приступлено и таковая будетъ выполнена въ текущемъ году въ предѣлахъ имѣющагося ассигнованія за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп. см. 1911 г. въ размѣрѣ 4.500 руб.

10) Работы по улучшенію зданій для переселенцевъ на ст. Иркутскъ. Работы будутъ выполнены въ текущемъ году въ предѣлахъ имѣющагося ассигнованія за счетъ новыхъ работъ см. 1911 г. въ размѣрѣ 5.117 руб.

11. Постройка кирпичнаго брантмауера между переселенческимъ баракомъ и пріемнымъ покоемъ. Работа будетъ выполнена въ текущемъ году (ассигнованіе по отд. VII гл. 11 см. 1910 г. въ размѣрѣ 500 руб.).

12) Мощеніе дороги по Понтонной улицѣ ст. Иркутскъ. Къ работѣ приступлено и таковая будетъ выполнена въ предѣлахъ имѣющагося ассигнованія за счетъ новыхъ работъ 1911 г. въ суммѣ 1.200 руб.

Работа ст. Иркутскъ за 1908, 1909 и 1910 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	3.406.385	2.807.059	3.760.127
Перегружено	—	493.175	585.607
Выгружено	12.253.744	11.476.172	12.677.670
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	9.298.372	8.373.138	10.101.109
Выдано накладныхъ на отправленіе.	26.577	50.614	43.488
Принято накладныхъ на прибытіе .	38.432	28.031	57.321
Продано пассажирскихъ билетовъ .	319.154	305.503	303.024
Выдано багажныхъ квитанцій . .	20.902	22.912	22.172

Въ виду значительнаго развитія грузооборота ст. Иркутскъ и отдаленности товарной станціи отъ города, управленіе дороги нашло цѣлесообразнымъ открыть „городскую станцію“ для коммерческихъ оборотовъ. Работа городской станціи оказалась слѣдующая:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Принято для отправленія грузовъ .	168.671	168.278	234.168
Принято для выдачи грузовъ . . .	515.918	409.578	632.311
Выдано накладныхъ на отправленіе	11.101	11.597	12.084
Принято накладныхъ на прибытіе .	11.187	11.697	14.093
Продано пассажирскихъ билетовъ .	1.883	4.977	8.809
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	1.021	1.071	1.251

Главными предметами ввоза для города Иркутска являются предметы первой необходимости: хлѣбные грузы, каменный уголь, чай, мануфактурный и галантерейный товары, готовое платье, обувь, керосинъ, сахаръ. Вывозятся же: чай, пушнина, мануфактурный и галантерейный товары, пиво и пр.

Въ вѣсахъ недостатка не ощущается.

На товарномъ дворѣ расположена воинская платформа.

При обслѣдованіи товарной станціи изъ опроса вѣсовщи-

ковъ было, между прочимъ, установлено, что вѣсовщикъ при ст. Иркутскъ получаетъ окладное содержаніе отъ 50 до 60 руб.

Затѣмъ Подкомиссія мимо склада угля прослѣдовала въ главный матеріальный складъ.

Наличіе на 1 мая по Иркутскому складу:

годнаго	матеріала на сумму	1.110.502,73 р.
не годнаго	„ „ „	15.719,82 „
		1.126.222,55 р.

Личный составъ Иркутскаго склада состоитъ изъ: завѣдующаго складомъ, помощника его, 3 счетоводовъ, 4 конторщиковъ, 9 артельщиковъ и 6 сторожей.

Подкомиссіей сначала была осмотрѣна кладовая для хранения образцовъ, занимающая вполнѣ соотвѣтственное помѣщеніе.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ отдѣленіе, въ которомъ хранятся цѣнные матеріалы; ярлыки при матеріалахъ имѣются. Рядомъ съ этимъ помѣщеніемъ находится кладовая для лака, при чемъ помѣщеніе, въ которомъ хранится лакъ, отапливается.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ кладовую, въ которой хранится обмундированіе и разный инвентарь, сданный на храненіе; новое обмундированіе находится въ особомъ помѣщеніи.

Подвалъ для легковоспламеняющихся предметовъ расположенъ въ сторонѣ отъ другихъ зданій бетонный, но двери въ немъ деревянныя. Бензинъ, сало, олифа и др. подобные матеріалы хранятся въ деревянномъ подвалѣ съ насыпной изъ земли крышей. Всѣ матеріалы въ складѣ находятся въ порядкѣ. Весь складъ обнесенъ заборомъ.

Членомъ-экспертомъ отъ Государственнаго Контроля *Н. А. Масловымъ*, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, было произведено детальное обслѣдованіе матеріальнаго склада и склада топлива, при чемъ было установлено:

„Предназначенный для отопленія паровозовъ каменный уголь хранится въ двухъ отдѣльныхъ закромахъ, вмѣстимостью въ 200.000 пуд., нераздѣленныхъ поперечными стѣнами на отдѣльныя части, вслѣдствіе чего является затруднительной провѣрка наличія угля.

Оцѣнки качества угля по стоимости пара не установлено.

Въ матеріальномъ складѣ найдены большіе запасы разнаго металлическаго лома, часть котораго въ количествѣ 48099 пуд. уже продана, но поставщиками ломъ съ территоріи склада еще не вывезенъ. Ломъ проданъ по слѣдующимъ цѣнамъ за

пудъ: рельсы по 50 коп., бандажи и сталь инструментальная—10⅝ коп., красная мѣдь—10 р. 08 к., желтая мѣдь—8 р. 08 к., стружки желѣзныя и стальныя—11½ коп. и матеріалы верхняго строенія пути—11⅝ коп.

Помѣщенія кладовыхъ, амбаровъ и подваловъ—тѣсны и малочисленны, вслѣдствіе чего большое количество запасовъ матеріаловъ и запасныхъ частей хранятся во дворѣ склада, одни—подъ открытымъ небомъ, другіе—покрыты брезентами.

При ознакомленіи съ порядкомъ и правилами пріемки матеріаловъ и запасныхъ частей отъ поставщиковъ усмотрѣно, что пріемочной комиссіи не предоставлено право окончательной пріемки матеріаловъ, которые хотя и оказались удовлетворяющими всѣмъ техническимъ условіямъ заказа, но поставка коихъ просрочена хотя бы на нѣсколько дней.

При провѣркѣ въ складѣ гвоздей желѣзныхъ 2½" замѣчено, что они были пріобрѣтены въ 1908 г. въ количествѣ 27 пудовъ и по настоящее время израсходовано 20 пуд.; въ 1909 г. такіе же гвозди были вновь куплены въ количествѣ 10 пуд., но остались не израсходованными. Не поступало также требованія и на ванны чугунныя эмалированныя, которыя были пріобрѣтены въ количествѣ 21 шт. въ 1909 г.

Изъ поступившихъ въ томъ же году 16 мѣдныхъ печей на сумму 1229 р. до настоящаго времени израсходована 1 шт.

Въ складѣ оказался значительный запасъ желѣзныхъ лопатъ, числящихся остаткомъ еще съ 1907 года.

При разсмотрѣніи ярлыковъ, таковые оказались находящимися непосредственно при каждомъ предметѣ и остатки по нимъ выведены правильно.

Службами дороги передаются въ матеріальный складъ на храненіе безъ цѣны разные матеріалы и предметы инвентаря, каковой порядокъ допустимъ лишь въ отношеніи къ храненію предметовъ обмундированія.

Непринятые отъ поставщиковъ матеріалы хранятся въ тѣхъ же помѣщеніяхъ, гдѣ находятся и принятые, что объяснено недостаткомъ помѣщеній.

Выяснилось, что службы-потребительницы не справляются о наличіи имѣющихся на складѣ матеріаловъ и запасныхъ частей.

Въ складѣ имѣются большіе запасы разныхъ матеріаловъ и запасныхъ частей, что объясняется выдачею службами-потребительницами заказовъ въ несоотвѣтствіи съ дѣйствительными потребностями.

При осмотрѣ приходо-расходныхъ книгъ замѣчено, *что по приходному журналу склада оприходованіе матеріаловъ ведется*

*

съ нѣкоторымъ запозданіемъ, но по сортовымъ книгамъ матеріалы оказались разнесенными своевременно.

Отпущенные складомъ матеріалы и запасныя части конторою записываются по сортовымъ книгамъ не позже 3 дней послѣ отпуска таковыхъ, но въ расходномъ журналѣ оказались незаписанными матеріалы, отпущенные начиная съ 1 апрѣля с. г.".

Далѣе, изъ полученной Подкомиссіей справки о замѣченныхъ фактической ревизіей контроля Забайкальской ж. д. непорядкахъ и неправильностяхъ въ веденіи отчетности, дѣлопроизводствѣ и хозяйственныхъ операціяхъ Иркутскаго матеріальнаго склада въ періодъ 1903—1907 г.г. слѣдуетъ:

А. Отчетность склада.

Неправильное веденіе ярлыковъ при матеріалахъ и инвентарѣ, хранящихся въ складѣ, выражается значительнымъ запаздываніемъ производства отмѣтокъ прихода и расхода. Случаи отсталости записей достигали 3-хъ и болѣе мѣсяцевъ. Данныя для записей на ярлыкахъ, не будучи занесены одновременно съ фактомъ поступленія или выдачи матеріала, заимствовались изъ сортовыхъ книгъ, вслѣдствіе сего веденіе ярлыковъ не отвѣчало своему назначенію.

Отсутствіе ярлыковъ почти у 30% общаго количества хранящихся матеріаловъ и инвентаря.

Поправки въ записяхъ на ярлыкахъ безъ соотвѣтствующихъ оговорокъ.

Несвоевременное веденіе приходнаго журнала и сортовыхъ книгъ (запаздываніе достигало мѣсяца и болѣе).

Неточности и ошибки въ разноскѣ матеріаловъ по лицевымъ счетамъ.

Ошибки и путаница наименованій и количествъ матеріаловъ при отфактуровкѣ ихъ въ прочіе склады дороги.

Несвоевременность записей матеріаловъ на приходъ по книгамъ прибытія, которыя велись артельщиками склада,—при чемъ замѣчались случаи записей матеріаловъ на приходъ, спустя 10—15 дней отъ момента фактическаго поступленія матеріала въ складахъ, чѣмъ значительно затруднялся учетъ матеріаловъ при провѣркахъ наличія.

Помимо того, *записи въ книгахъ тѣми же артельщиками велись небрежно:* карандашемъ съ помарками, безъ оговорокъ, книги не были пронумерованы.

Совершенное отсутствіе книгъ или какихъ-либо записей по учету инвентарнаго имущества принадлежащаго собственно складу.

и его количествѣ, а также отсутствовали указанія, кому принадлежитъ забракованный матеріалъ.

Неудовлетворительно веденіе записей по учету забракованныхъ матеріаловъ. При наведеніи справокъ часто замѣчалось отсутствіе указаній о времени поступленія на складъ матеріала.

Б. Храненіе, расходованіе и переработка матеріаловъ въ складѣ.

При храненіи матеріаловъ въ складѣ было замѣчено отсутствіе системы: одноименные матеріалы часто распредѣлялись въ различныхъ мѣстахъ и въ безпорядочномъ видѣ, не дающемъ никакого нагляднаго представленія объ ихъ количествѣ.

Матеріалы принятые часто хранились совмѣстно съ матеріалами еще подлежащими пріемкѣ или даже съ забракованными.

Легко воспламеняющіеся матеріалы не выдѣлялись особо изъ общихъ партій грузовъ.

Складъ находился въ неудовлетворительномъ состояніи въ пожарномъ отношеніи и администраціей склада не принималось никакихъ мѣръ къ упорядоченію склада въ этомъ отношеніи.

Продолжительное и ненадежное храненіе матеріаловъ влекло за собой случаи утраты и порчи матеріаловъ.

При расходованіи имущества, составляющаго запасы склада, замѣчались случаи нарушенія основного принципа—расходовать сначала матеріалы ранняго поступленія, а затѣмъ уже позднѣйшаго.

Отмѣчалось продолжительное храненіе и скопленіе на складѣ матеріаловъ забракованныхъ, что, съ одной стороны, загромождало складъ, а съ другой, вызывало разныя недоразумѣнія съ поставщиками.

Не было установлено сроковъ храненія забракованныхъ матеріаловъ и предметовъ, а вслѣдствіе этого не взыскивалось особой платы за храненіе брака, сверхъ установленныхъ сроковъ.

Наблюдались большія непроизводительныя затраты, благодаря несовершенству способовъ перевозки освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ въ бочкахъ, а также и при переработкѣ грузовъ въ складѣ, вслѣдствіе отсутствія порядка и раціональнаго размѣщенія грузовъ.

Продолжительность храненія (до ½ года) нѣкоторыхъ матеріаловъ, пріобрѣтавшихся срочно путемъ наличной покупки или выписываемыхъ большою скоростью.

Скопленіе въ огромныхъ количествахъ тары освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ (бочекъ), подлежащей возврату за плату поставщиковъ, что также загромождало складъ

и вызывало значительные расходы по исправленію тары, разрушавшейся отъ небрежнаго и продолжительнаго храненія.

Скопленіе и продолжительное храненіе матеріаловъ, сданныхъ на храненіе прочими службами дороги.

Расходъ нѣкоторыхъ матеріаловъ, въ особенности освѣтительныхъ, для собственныхъ надобностей склада замѣчался въ преувеличенныхъ количествахъ противъ дѣйствительной потребности и количества имѣвшихся аппаратовъ освѣщенія.

Учетъ и оплата рабочей силы по переработкѣ грузовъ.

Оплата и учетъ рабочей силы въ складѣ производился порядкомъ, далеко не обезпечивающимъ отъ возможности неправильностей и даже злоупотребленій: *платежи рабочимъ производились лично завѣдывающимъ складомъ по счетамъ изъ разрѣшеннаго ему аванса.* Размѣръ платы не регулировался установленными нормами, и работы производились частью сдѣльно, а частью поденно, что весьма затрудняло какъ учетъ количества фактически затрачиваемой рабочей силы на нагрузку, выгрузку и уборку матеріаловъ, такъ и повѣрку наличія самыхъ рабочихъ, состоящихъ на поденномъ расчетѣ, въ особенности при постоянномъ одновременномъ нахожденіи въ складѣ рабочихъ-сдѣльщиковъ. По оплатамъ рабочей силы замѣчались переплаты.

Извѣщенія о производствѣ уплатъ представителемъ контроля часто посылались несвоевременно — въ день уплатъ, а частью даже совершенно не посылались.

Наблюдались случаи проведенія по поденному расчету переписчиковъ и конторщиковъ.

Пріемка матеріаловъ пріемочной комиссіей и заготовка ихъ распоряженіемъ матеріальной службы.

Замѣчались неоднократно повторявшіеся случаи пріобрѣтенія матеріаловъ отъ однѣхъ и тѣхъ же мѣстныхъ торговыхъ фирмъ безъ надлежащаго разрѣшенія по преувеличеннымъ цѣнамъ и неудовлетворительнаго качества, что вызывало составленіе цѣлаго ряда актовъ о забракованіи и особыхъ мнѣній представителя контроля.

При освидѣтельствованіяхъ и пріемкахъ матеріаловъ въ складѣ неоднократно отмѣчались случаи непредъявленія установленныхъ при заказахъ образцовъ, что вносило извѣстнаго рода произволъ при пріемкахъ предметовъ одинаковыхъ наиме-

нованій, но различныхъ по цѣнѣ, въ зависимости отъ сорта, типа, размѣровъ и пр. (послѣднее обстоятельство всецѣло относится къ имѣвшимъ мѣсто случаямъ заготовки матеріаловъ непосредственно матеріальной службой у мѣстныхъ поставщиковъ по запискамъ).

Въ запискахъ (заказахъ мѣстнымъ поставщикамъ, выдаваемымъ матеріальной службой) при разсмотрѣніи ихъ въ складѣ во время пріемокъ матеріаловъ замѣчались иногда исправленія размѣровъ, наименованій и проч. безъ надлежащихъ подписей.

Замѣчались случаи предъявленія записокъ въ копіяхъ, никѣмъ не завѣренныхъ, или въ подлинникахъ безъ надлежащихъ подписей.

Неоднократно отмѣчались случаи непредъявленія при пріемкамъ матеріаловъ по заказамъ управленія дороги договоровъ, кондицій, чертежей и проч. данныхъ, необходимыхъ для точнаго установленія соотвѣтствія поставленныхъ предметовъ цѣнамъ и требованіямъ заказа, вызывая часто откладываніе пріемокъ, задержку матеріаловъ, а, въ худшихъ случаяхъ, пріемку ихъ при отсутствіи этихъ данныхъ.

Матеріалы пріобрѣтались часто распоряженіемъ матеріальной службы (при посредствѣ завѣдывающаго складомъ) безъ выдачи записокъ и предварительнаго сравненія цѣнъ въ торговыхъ фирмахъ.

Были установлены случаи новыхъ заготовокъ такихъ матеріаловъ, которыхъ имѣлся достаточный запасъ на складѣ.

Въ результатѣ разслѣдованія, по настоянію контроля, одного изъ вышеуказанныхъ случаевъ неправильныхъ заготовокъ при сомнительности факта поступленія матеріаловъ въ складъ было увольненіе завѣдывающаго складомъ.

Нѣкоторые матеріалы, пріобрѣтаемые подъ видомъ экстренной надобности, отсылались на линію безъ предварительной пріемки ихъ комиссіей.

Были неоднократно отмѣчены неудовлетворительные способы экспертизы принимаемыхъ матеріаловъ пріемочной комиссіей и отсутствіе средствъ и приспособленій для надлежащаго установленія качествъ такихъ матеріаловъ, кои по наружному осмотру не могли быть безошибочно освидѣтельствованы, вслѣдствіе сего являлась возможность сдачи матеріаловъ низшихъ сортовъ или вообще сомнительнаго качества.

Замѣчалось крайнее разнообразіе типовъ поступающихъ въ складъ для нуждъ дороги инвентарныхъ предметовъ и отсутствіе стремленій къ объединенію ихъ. Обстоятельство это значительно усложняло отчетность склада, создавая массы лицевыхъ счетовъ и затрудняя пользованіе имуществомъ, въ особен-

ности въ отношеніи инвентаря. Запасныя части не разсортированы по типамъ.

Запасныя части, будучи высланы другого типа часто по необходимости передѣлывались и подгонялись къ имѣвшимся въ данномъ пунктѣ и тѣмъ самымъ приводились преждевременно въ состояніе непригодности, сдаваясь въ складъ, какъ ломъ.

О всѣхъ вышеперечисленныхъ непорядкахъ и случаяхъ нехозяйственности со стороны контроля своевременно возбуждался цѣлый рядъ вопросовъ, освѣщенныхъ также и данными, касающимися пріемовъ и способовъ устраненія сообразно съ практическою стороною дѣла, состоянія и мѣстныхъ условій Иркутскаго склада. Въ результатѣ многіе дефекты были устранены окончательно и нѣкоторые порядки склада существенно измѣнены.

Вѣдомость матеріаловъ и запасныхъ частей, находящихся въ Иркутскомъ матеріальномъ складѣ Забайкальской ж. д., въ іюнѣ 1911 г., съ малымъ расходомъ или совсѣмъ безъ расхода передана въ высшую комиссію.

По осмотрѣ матеріальнаго склада Подкомиссія поднялась по лѣстницѣ, служащей соединеніемъ нижней части станціи съ колоніей жилыхъ домовъ, расположенной въ нагорной части.

Жилые дома, расположенные на горѣ, окружены сосновымъ лѣсомъ. Общая площадь жилыхъ помѣщеній на ст. Иркутскъ равна 1961,63 кв. саж. Занято за плату 21,17 кв. саж. Кромѣ того, уплачивается дорогой квартирныхъ денегъ въ мѣсяцъ 3208 р. 4 к., по справкѣ на 1 іюня 1911 г., и удерживается съ агентовъ за пользованіе квартирами въ среднемъ въ мѣсяцъ 41 руб. 28 коп.

Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ домъ, въ которомъ расположена квартира старшаго дорожнаго мастера, имѣющая 5 комнатъ съ кухней; въ этомъ же домѣ живетъ конторщикъ, которому отведена одна комната и кухня.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла домъ, въ которомъ расположена контора уч. сл. тяги и дежурная паровозныхъ бригадъ.

Контора занимаетъ очень обширное помѣщеніе, состоящее изъ 3-хъ комнатъ, служащихъ собственно для конторы и, кромѣ того, кабинета для нач. участка. Въ конторѣ занимается 15 человѣкъ. Въ дежурной находится 18 кроватей. Слѣдуетъ отмѣтить, что Иркутское депо служитъ основнымъ для пассажирскихъ паровозныхъ бригадъ и оборотнымъ для товарныхъ. При дежурной имѣются: 3 спальни, столовая, сторожка, кухня и умывальная; общая площадь всѣхъ помѣщеній 187 кв. саж. Зданіе построено въ 1905 г., но полы пришли въ очень плохое состояніе. Слѣдуетъ отмѣтить, что въ дежурной не имѣется сушилки для платья.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо деревяннаго дома, принадлежащаго Сибирской ж. д., площадью въ 87 кв. саж., но занимаемаго только двумя агентами Сибирской дороги, къ жилому дому, въ которомъ расположена квартира нач. уч. сл. тяги. Квартира имѣетъ 6 комнатъ и кухню, площадь помѣщеній вполнѣ соотвѣтственная; при этомъ домѣ имѣется садикъ и парники.

Всѣ жилые дома на ст. Иркутскъ деревянные, за исключеніемъ одного каменнаго; одинъ двухъэтажный, остальные одноэтажные; изъ нихъ 28% на каменныхъ фундаментахъ, а остальные на стульяхъ; домовъ, снаружи обшитыхъ тесомъ и внутри оштукатуренныхъ,—36 шт. Неоштукатуренныхъ и необшитыхъ 43 дома. Высота комнатъ 5 аршинъ, отопленіе печное, крыши желѣзныя. Полы во всѣхъ домахъ простые деревянные, почти всѣ безъ вентиляціи.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла квартиру нач. 1 уч. сл. пути. Квартира эта помѣщается въ отдѣльномъ деревянномъ домѣ и состоитъ изъ 6 комнатъ и кухни; при домѣ устроена терраса, а въ саду имѣются цвѣтники и парники.

Въ этомъ же домѣ находится и контора 1 уч. сл. тяги, имѣющая хорошее свободное помѣщеніе.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла пріемный покой.

Въ настоящее время пріемный покой занимаетъ старое чрезвычайное тѣсное помѣщеніе, въ которомъ проходитъ очень много больныхъ, и упр. Забайкальской дороги предполагаетъ поэтому устроить — новый пріемный покой, взамѣнъ существующаго, Зданіе будетъ каменное, площ. 60 кв. саж., и стоимость его исчислена въ 22.000 руб. Въ 1911 г. отпущено на эту работу 6.000 руб., на 1912 г. испрашивается остальное.

По полученнымъ отъ доктора свѣдѣніямъ, число посѣщеній въ 1910 г. доходило до 35.653 и число больныхъ до 16.200.

Послѣ осмотра пріемнаго покоя, Подкомиссія признала, что кредитъ на постройку новаго пріемнаго покоя подлежитъ безотлагательному ассигнованію.

Отсюда Подкомиссія, возвращаясь къ пассажирскому зданію, посѣтила расположенный на пути жилой домъ, въ которомъ находятся агенты сл. движенія, а также и домъ, служащій для дежурныхъ кондукторскихъ бригадъ.

Дежурная, расположенная въ каменномъ домѣ, имѣетъ одну спальню съ 23 кроватями, небольшую кухню и очень неудобно расположенную столовую; сушильня для платья примитивнаго устройства. При дежурной живетъ сторожъ, которому и отведена одна комната. Общая площадь помѣщеній—35,71 кв. саж. Помѣщеніе для дежурной кондукторскихъ бригадъ было признано Подкомиссіей тѣснымъ и неудовлетворительнымъ, вслѣдствіе чего

на расширеніе и улучшеніе этого помѣщенія должно быть обращено вниманіе упр. Забайкальской ж. д.

По возвращеніи къ пассажирскому зданію Подкомиссія отбыла въ экипажахъ въ желѣзнодорожную больницу, находящуюся въ городѣ.

Зданіе больницы, въ настоящее время принадлежащее желѣзной дорогѣ, было пріобрѣтено у частнаго лица и уже затѣмъ приспособлено подъ больницу. Больничные дома расположены на высокомъ мѣстѣ недалеко отъ сосноваго лѣса и берега рѣки Ангары.

Чистота въ больницѣ образцовая, хотя поддерживать таковую не совсѣмъ легко, такъ какъ спеціальныхъ приспособленій недостаточно. Полы затянуты линолеумомъ, стѣны въ нижней части окрашены масляной краской, въ верхней—клеевой. На ремонтъ видимо обращается недостаточно вниманія.

Въ первомъ зданіи, осмотрѣнномъ Подкомиссіей, была отмѣчена тѣснота и недостаточная приспособленность помѣщенія для больничнхыъ нуждъ: такъ, дежурная комната врача, канецлярія и столовая помѣщаются въ одной комнатѣ. По свѣдѣніямъ врача, всѣхъ больныхъ въ день посѣщенія больницы Подкомиссіей имѣлось 40 чел., изъ нихъ 8 женщинъ, при чемъ тѣмъ же врачемъ было отмѣчено, что наличіе 40 кроватей является совершенно недостаточнымъ для Иркутской больницы. За 1910 г. черезъ Иркутскую больницу прошло 486 больныхъ и за 1911 г. по іюль—313.

Изъ перваго корпуса Подкомиссія прослѣдовала черезъ садъ и мимо Пастеровской станціи (о которой будетъ сказано ниже) во второй корпусъ, въ которомъ также тѣсно, не имѣется вентиляціи и воздухъ чрезвычайно тяжелъ.

Подкомиссіей было признано, что помѣщеніе для больницы должно быть расширено и въ виду того, что зданіе Пастеровской станціи, построенное за кредитъ 1908 г., осталось неоконченнымъ, такъ какъ кредитъ на окончаніе этихъ работъ не былъ отпущенъ, это зданіе необходимо приспособить подъ больницу, и кредитъ на эту работу слѣдуетъ отпустить.

По осмотрѣ больницы, Подкомиссія въ 1 ч. 10 м. дня возвратилась къ пассажирскому зданію ст. Иркутскъ и закончила осмотръ этой станціи.

9-го іюня въ 8 ч. утра Подкомиссія отбыла со служебнымъ поѣздомъ со станціи Иркутскъ для осмотра линіи Забайкальской ж. д.

При слѣдованіи по 1 уч. сл. пути, было отмѣчено, что балластный слой не имѣетъ достаточной толщины. Второй путь, идущій параллельно первому и имѣющій съ нимъ одно общее полотно, не открытый еще для движенія, будетъ расположенъ

выше перваго пути, такъ какъ балластный слой на немъ нормальной высоты. Вслѣдствіе этого предполагается поднять старый путь и расположить его на одномъ уровнѣ съ новымъ.

1 уч. сл. пути.

О первомъ уч. сл. пути, по которому слѣдовала Подкомиссія отъ ст. Иркутскъ до ст. Байкалъ, нач. уч. было доложено, что протяженіе участка равняется 71 вер. 6,99 саж. и границъ его—3038 вер. и ст. Байкалъ (верстовой столбъ × 62/63).

Нормальная длина околотка 1 уч. равна 12 вер.; первый околотокъ, аключающій въ себѣ ст. Иннокентьевскую, имѣетъ главнаго пути 3,30 вер., второй околотокъ, имѣющій два моста черезъ рѣку Иркутъ—5 вер., третій околотокъ, вмѣщающій ст. Иркутскъ—4 вер. и восьмой околотокъ, вмѣщающій ст. Байкалъ—11 вер.

Нормальная длина рабочаго отдѣленія 6 вер.

Нормальная длина обхода 3 вер.; первый—3,30 вер., послѣдній 3 вер.; всего обходовъ 26.

Штатное количество ремонтныхъ рабочихъ на участкѣ 62 чел., дѣйствительное—57 чел.; недостающее до штата количество дополняется поденными. Рельсы—стальные нормальнаго типа: на главномъ пути II-го и III-го и на станціяхъ,—1-го типа.

Шпалы на главныхъ и станціонныхъ путяхъ соотвѣтствуютъ техническимъ условіямъ.

Балластъ средняго качества высотою 0,17 саж.

Всѣхъ искусственныхъ сооруженій 84: изъ нихъ мостовъ деревянныхъ 55, на каменныхъ опорахъ 19. Съ желѣзными пролетными строеніями 12 и деревянными 7; трубъ каменныхъ 5 и каменныхъ лотковъ 5.

Значительныхъ мостовъ (отв. 10 саж. и болѣе) имѣется 4.

1) черезъ р. Иркутъ, отв. 120 саж. съ ѣздою по низу, на каменныхъ опорахъ съ металлическими пролетами, длиной каждый пролетъ по 30 саж.; высота насыпи у моста 3,17 саж.;

2) черезъ р. Колей (24 вер.) деревянный мостъ, отверстіемъ 10 саж.;

3) черезъ р. Курму (26 вер.) деревянный мостъ, отв. 20 саж.;

4) черезъ р. Ламку (47 вер.) деревянный мостъ отв. 10 саж.;

Всѣ эти три моста балочной системы, на сваяхъ.

5) Понтонный мостъ черезъ р. Иркутъ для экипажной ѣзды. Береговыя части подъемныя на домкратныхъ опорахъ.

На 1-мъ уч. сл. пути имѣется два балластныхъ карьера: одинъ на 6 вер. отъ Иркутска,—собственность дороги, имѣющій площадь около 2000 кв. саж.; балластъ средній, толщина слоя до 3,50 саж.

Второй карьеръ на 31 верстѣ отъ Иркутска, площ. невырабо-

таннаго балласта 1500 кв. саж. Вся площадь карьера—собственность дороги; толщина слоя до 1,50 саж.

Стоимость разработки въ обоихъ карьерахъ 1 куб. саж. балласта доходитъ до 3 руб., не считая причитающагося съема и другихъ накладныхъ расходовъ, общая же стоимость около 5 руб.

Ни вспомогательныхъ предпріятій, ни школъ на 1 уч. сл. пути не имѣется.

1-й уч. имѣетъ довольно много пучинъ; въ Высшую Комиссію доставлена вѣдомость пучинъ за 1909, 1910 и треть 1911 г.г.

1-й уч. не мало страдаетъ и отъ снѣжныхъ обваловъ. Вѣдомости обваловъ за 1909, 1910 и треть 1911 г.г. также переданы въ Высшую Комиссію.

Въ настоящее время на Забайкальской дорогѣ производится устройство второго пути. О положеніи работъ по устройству этого пути будетъ сказано ниже.

Состояніе пути на 1 уч. недостаточно хорошее; отмѣчались толчки, кривыя не въ порядкѣ.

При слѣдованіи черезъ разъѣздъ № 5, Подкомиссіей было отмѣчено, что на этомъ разъѣздѣ находились два паровоза. Присутствіе ихъ нач. сл. движенія объяснилъ тѣмъ, что въ настоящее время Забайкальская дорога возвращаетъ бывшія въ арендѣ у нея платформы другимъ дорогамъ.

Въ 9 ч. 32 м. пополуночи Подкомиссія прибыла на ст. Байкалъ.

Ст. Байкалъ. Зданіе вокзала старое деревянное одноэтажное. Хотя товарная контора занимаетъ одну лишь комнату въ пассажирскомъ зданіи, тѣмъ не менѣе помѣщеніе это слѣдуетъ считать достаточнымъ для производящейся здѣсь работы; *помѣщеніе же для телеграфа очень тѣсно.*

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала мимо электрической станціи и станціи безпроволочнаго телеграфа—въ докъ для осмотра ледокола и устройствъ службы Байкальской переправы.

Служба Байкальской переправы, организованная въ 1900 г., имѣла назначеніе поддерживать грузовое и пассажирское сообщеніе между конечными (въ то время) станціями Забайкальской ж. д. на берегахъ озера Байкала—ст. Байкалъ и ст. Мысовая въ то время, когда невозможно гужевое движеніе по льду озера, вслѣдствіе чего паромъ-ледоколъ „Байкалъ“ былъ заказанъ для ломки льда толщиною въ 2 фута. На практикѣ выяснилось, что при непрерывномъ ходѣ ледоколъ ломаетъ ледъ до 2½ ф., толщина же льда достигаетъ мѣстами 4½ футъ и ломать его приходится съ разбѣга; кромѣ того, образуются тороса, особенно у пристани Мысовой, каковая сильно забивается льдомъ, вслѣд-

ствіе чего, а также и невозможности въ бурную погоду захода „Байкала“ въ виду ея мѣстоположенія, вмѣсто нея впослѣдствіи была построена пристань Танхой.

До постройки кругобайкальскаго участка все пассажрискоe и грузовое движеніе между станціями Байкалъ и Мысовая, а затѣмъ, между Байкалъ и Танхой производилось черезъ озеро на ледоколахъ „Байкалъ“ и „Ангара“ и баржахъ, буксируемыхъ „Ангарою“ и отчасти пароходомъ „Лейтенантъ Малыгинъ“. По окончаніи постройки кругобайкальскаго участка служба Байкальской переправы имѣетъ своимъ назначеніемъ быть вспомогательнымъ средствомъ передвиженія на участкѣ Байкалъ-Танхой, совершая ледоколомъ „Байкалъ“ въ теченіе 7½ мѣсяцевъ отъ 2 до 3 рейсовъ въ сутки Байкалъ-Танхой и обратно, принимая за рейсъ по 27 товарныхъ вагоновъ (на средній путь вмѣсто товарныхъ вагоновъ могутъ ставиться классные и паровозы, чего на боковыхъ путяхъ не допускаетъ габаритъ), а также на случай временнаго перерыва движенія на кругобайкальскомъ участкѣ, при чемъ въ этомъ случаѣ ледоколомъ „Байкалъ“ могутъ перевозиться, кромѣ груженыхъ вагоновъ почтоваго и багажнаго, принимаемыхъ на средній путь, еще и пассажиры поѣздовъ.

При перерывѣ движенія на нѣсколько дней во избѣжаніе стѣсненія и задержки пассажировъ, а также и скопленія товарныхъ вагоновъ можетъ быть пущенъ въ дѣйствіе, также для перевозки пассажировъ, ледоколъ „Ангара“.

Разстояніе между пристанями Байкалъ и Танхой 40 вер. проходится ледоколами „Байкалъ“ и „Ангара“ въ 2 час. 20 мин.

Въ составъ службы Байкальской переправы входятъ:

1) „Байкалъ“, перевозящій 27 товарныхъ вагоновъ, пассажировъ I кл.—40, II кл.—30 и III кл.—100 въ обыкновенное время, а при воинскомъ движеніи, кромѣ 27 вагоновъ, еще до 2.500 воинскихъ чиновъ и 250 лошадей.

2) Пассажирско-грузовой пароходъ ледоколъ „Ангара“, перевозящій 30 пассажировъ I кл., 30—II кл. и 100—III кл. и до 10 вагоновъ груза въ разгрузку въ трюмѣ въ обыкновенное время, а при воинскомъ движеніи 1000 воинскихъ чиновъ и груза въ разгрузку въ трюмѣ 10 вагоновъ.

3) Колесный буксирный пароходъ „Лейтенантъ Малыгинъ“.

4) Винтовой буксирный пароходъ „Кругобайкалецъ“.

5) Винтовой буксирный пароходъ „Бардъ“.

6) Катеръ „Волна“.

7) Баржи деревянныя №№ 2 и 4 подъемной силы 5.000 пуд. каждая, № 5—35.000 пуд. и № 7—25 т. пуд., изъ коихъ баржа № 2 пригодна для плаванія черезъ озеро Байкалъ, а остальныя же №№ 4, 5 и 7 въ виду ветхости только между с. Лиственнич-

нымъ и ст. Байкалъ съ уменьшенной погрузкой и въ тихую погоду.

8) Деревянный пятисекціонный пловучій докъ.

9) Пристани Байкалъ, Танхой и Мысовая съ вилками для стоянки ледокола „Байкалъ“ и подъемными мостами для погрузки на него вагоновъ при различныхъ горизонтахъ воды и осадкахъ ледокола, маяками, электрическими станціями и паровыми сигнальными сиренами.

10) Мастерскія: слесарная, котельно-сборочная, кузница, литейная, мѣдницкая, столярная, малярная и лѣсопилка, расположенныя въ с. Лиственничномъ въ 7 верстахъ отъ пристани Байкалъ.

11) Контора службъ, складъ, жилые дома и больница, расположенные также въ селѣ Лиственичномъ, кромѣ нѣсколькихъ жилыхъ домовъ на пристаняхъ.

Въ 1911 г. находился въ движеніи лишь паромъ-ледоколъ „Байкалъ“ (для товарнаго движенія въ указанномъ размѣрѣ), пароходы: „Лейтенантъ Малыгинъ“, „Кругобайкалецъ“, катеръ „Волна“ и баржи 2, 4 для обслуживанія потребностей Байкальской переправы и по перевозкѣ матеріаловъ, служащихъ и рабочихъ.

Въ Высшую Комиссію переданы вѣдомости о количествѣ перевезенныхъ въ 1900—1911 г.г. подвижного состава, груза, людей и скота, сравнительной стоимости перевозки грузовъ между станціями Байкалъ, Танхой и Мысовая по Байкальской переправѣ ледоколомъ „Байкалъ“ и поѣздами на желѣзной дорогѣ; въ послѣдней видно, что перевозка груза по Байкальской переправѣ обходится значительно дешевле, чѣмъ по желѣзной дорогѣ.

Принадлежности сл. переправы были осмотрѣны Подкомиссіей въ два пріема: часть, находящаяся при ст. Байкалъ, осматривалась при настоящемъ проѣздѣ, остальная же, расположенная въ с. Лиственичномъ, на обратномъ пути въ Иркутскъ, описаніе же ихъ помѣщается вмѣстѣ.

Мастерскія сл. Байкальской переправы, склады, контора, больница и жилые дома находятся въ с. Лиственничномъ въ 7 вер. отъ пристани Байкалъ, гдѣ нельзя было таковые расположить въ виду неимѣнія площади; поэтому матеріалы для эксплоатаціи и ремонта, ремонтируемые предметы, служащихъ и рабочихъ приходится перевозить пароходами „Лейтенантъ Малыгинъ“, „Кругобайкалецъ“ и баржами съ пристани Байкалъ въ с. Лиственничномъ.

Что касается службъ, расположенныхъ въ с. Лиственичномъ, то старыя помѣщенія мастерскихъ, въ которыхъ въ настоящее время производится работа, оказались недостаточно просторными, въ особенности слесарная. Вслѣдствіе этого было приступлено къ

постройкѣ новыхъ помѣщеній для этихъ мастерскихъ, чѣмъ всѣ требованія вполнѣ удовлетворяются.

Въ мастерской производится и ремонтъ котловъ.

При мастерскихъ имѣется новый фрезерный станокъ для обточки цилиндровъ.

Изъ 4-хъ кузнечныхъ горновъ въ работѣ находятся три.

На территоріи мастерскихъ имѣется особое зданіе, въ которомъ производится повѣрка вѣсовъ, такъ называемая, вѣсовая мастерская. Здѣсь же устроена мастерская, занимающаяся спеціально починкой керосино-калильныхъ фонарей системы Галкина.

Въ матеріальномъ складѣ, находящемся при мастерскихъ, и имѣющемъ матеріаловъ на сумму около 20.000 руб., ярлыки находятся не при матеріалахъ, а въ конторкѣ.

Новыя помѣщенія для мастерскихъ были построены за счетъ особаго кредита.

Далѣе Подкомиссія въ с. Лиственичномъ осмотрѣла больницу, расположенную въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ, у котораго каменнаго фундамента не имѣется, а построенъ онъ на деревянныхъ стульяхъ. Въ больницѣ имѣются 34 кровати, пріемная, палата, кабинетъ врача, перевязочная и другія помѣщенія, вполнѣ достаточныя, но коридоръ слишкомъ узкій. Кромѣ всѣхъ этихъ помѣщеній, здѣсь имѣется мастерская, въ которой производится спеціально починка инвентаря службы движенія Забайкальской ж. д.

Всѣ осмотрѣнныя Подкомиссіей помѣщенія, считая и новыя зданія, найдены вполнѣ достаточными.

Площадь земли, на которой расположены мастерскія, принадлежитъ министерству земледѣлія и государственныхъ имуществъ и еще не отчуждена желѣзной дорогѣ. По этому вопросу имѣется между дорогою и вышеупомянутымъ министерствомъ незаконченная переписка.

При мастерскихъ въ особомъ помѣщеніи расположенъ очень хорошій пожарный обозъ.

Кромѣ того, въ сторонѣ отъ мастерскихъ расположенъ двухъэтажный деревянный довольно старый домъ, площ. 47 кв. саж., въ которомъ находится одноклассное училище. Въ немъ обучаются 80 мальчиковъ и 30 дѣвочекъ. При школѣ имѣется мастерская, гдѣ дѣти обучаются различнымъ ремесламъ.

Расположенная при ст. Байкалъ электрическая станція, принадлежащая сл. переправы, отдаетъ часть своей энергіи на освѣщеніе ст. Байкалъ за установленную по соглашенію со службами плату.

Въ одномъ изъ осмотрѣнныхъ Подкомиссіей жилыхъ домовъ помѣщаются агенты таможеннаго вѣдомства.

Въ деревянномъ домѣ, расположенномъ близъ станціи, находится квартира нач. ст., состоящая лишь изъ одной комнаты съ кухней. Домъ старый, холодный.

Здѣсь же расположенъ пріемный покой, занимающій очень тѣсное помѣщеніе, въ старомъ деревянномъ домѣ; помѣщеніе пріемнаго покоя заключается въ одной маленькой комнаткѣ, въ которой устроена перегородка.

Рядомъ съ пріемнымъ покоемъ имѣется квартира фельдшера. Квартира также тѣсна.

Сл. пути Забайкальской ж. д. составленъ проектъ новаго пріемнаго покоя, но задуманъ онъ въ слишкомъ широкихъ размѣрахъ, въ необходимости которыхъ не было приведено убѣдительныхъ доводовъ.

Подкомиссія полагаетъ, что постройка новаго пріемнаго покоя здѣсь, дѣйствительно, необходима, но въ болѣе скромныхъ размѣрахъ, почему вышеописанный проектъ не подлежалъ бы утвержденію.

Въ старомъ пасс. зданіи находится въ настоящее время дежурная кондукторовъ съ 5 кроватями, но собирается въ ней 15 ч.; помѣщеніе это, состоящее изъ одной общей комнаты площадью 12 кв. саж., недостаточно, вслѣдствіе чего подъ дежурное помѣщеніе отведена также теплушка, гдѣ и поставлены койки.

Съ другого входа въ томъ же домѣ отведена для дежурныхъ паровозныхъ бригадъ одна небольшая комната, площ. 8,62 кв. саж., въ которой и помѣщены 12 кроватей и кухня, что слѣдуетъ считать также недостаточнымъ; сушильни не имѣется.

При ст. Байкалъ имѣется депо, которое производитъ оборотъ паровозовъ, обслуживающихъ товарные, передающіе вагоны на ледоколъ, и дачные поѣзда. Депо Байкалъ открывается только лѣтомъ въ періодъ навигаціи ледокола. Депо занимаетъ старый деревянный прямоугольный сарай, площ. 31,69 кв. саж., съ однимъ стойломъ; при депо имѣется поворотный кругъ Селлерса діаметромъ 56 фут. Протяженіе деповскихъ путей на ст. Байкалъ 572 пог. саж.

Въ 10 час. 55 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Байкалъ на ст. Хвойная.

Слѣдуя по 2-му уч. сл. пути Подкомиссія имѣла рядъ остановокъ для осмотра имѣющихся дефектовъ пути на этомъ участкѣ какъ вслѣдствіе особыхъ условій грунта, такъ и вслѣдствіе подмыва водой озера Байкалъ.

Длина 2-го уч.—83 вер. Границы его отъ верстового столба 62/63 версты ст. Байкалъ и до 145/146 вер. (верстовой столбъ) передъ Шаманскимъ мысомъ (южная оконечность Байкала).

Отъ 62/63 вер. и до 141 вер. включительно. 2-й уч. сл. пути почти сплошь на протяженіи 79 вер. прорѣзываетъ сѣверо-западный берегъ озера Байкалъ или открытыми траншейными выемками или туннелями и галлереями.

Всѣхъ туннелей 37 и галлерей—15. Общее протяженіе туннелей и галлерей—7 вер. 450 саж.; обычный типъ обдѣлки примѣненъ въ 10 туннеляхъ. Всѣ туннели выстроены на два пути; но для удешевленія и ускоренія работъ при постройкѣ перваго пути оставлена не выработанной въ туннеляхъ штросса въ видѣ банкета—кромѣ тунн. № 11 и № 12 (еще въ типѣ обдѣлки № 4).

Самый длинный туннель № 12 на 96/97 вер.—въ 365 п. с., а самый короткій на 97 вер. № 13—длиной 14,00 п. с. (Чайкинъ утесъ).

Нормальная длина околодковъ: 1 околодокъ 11 вер., 2 окол. 11 вер., 3 окол. 9 вер., 4, 5, 6, 7 и 8 околодки по 8 вер. и 9 окол. 12 вер.

Нормальная длина рабочаго участка 4 вер.

Нормальная длина обхода—1½ вер., наибольшая 2½ вер. и 250 пог. саж., наименьшая (въ мѣстахъ опасныхъ отъ обваловъ, гдѣ путевой сторожъ замѣняетъ собою и обвальнаго).

Штатное количество ремонтныхъ рабочихъ на участкѣ 84 чел., при 21 артельномъ старостѣ.

Рельсы стальные, типа 24 фунт. въ погонномъ футѣ и только нѣкоторые второстепеннаго значенія пути на разъѣздахъ уложены легкимъ типомъ 18 фунт. въ пог. футѣ.

Шпалы сосновыя двухъ типовъ: а) 5-в—2¾-в при высотѣ 3¾ вер. брусковыя в) 6½-в—2½-в при высотѣ 3¼-в. пластинныя.

Балластъ хорошаго качества—рѣчной гравій и песокъ съ мелкой и крупной галькой. Средняя высота балластнаго слоя 0,20 п. с.

Всѣхъ мостовъ на главномъ пути на каменныхъ устояхъ съ металлическими пролетными частями слѣдующее количество.

Желѣзные мосты.		Каменныя трубы.		Віадуки.		Открытые лотки.	
твер. пог. с.	Колич. шт.	Отвер. пог. с.	Колич. шт.	Отвер. пог. с.	Колич. шт.	Отвер. пог. с.	Колич. шт.
1,00	161	0,50	1	14,00—106 в.	1	0,25	3
2,00	25	1,00	1	12,19—110 „	1	—	—
3,00	13	1,50	2	18,61—111 „	1	—	—
4,00	4	—	—	35,30—126 „	1	—	—
5,00	1	—	—	40,20—133 „	1	—	—
6,00	1	—	—	34,50—134 „	1	—	—
8,00	2	—	—	—	—	—	—
10,00	2	—	—	—	—	—	—
12,00 *)	2 *)	—	—	—	—	—	—
20,00 **)	2	—	—	—	—	—	—
30,00 ***)	1	—	—	—	—	—	—
58,00	1	—	—	—	—	—	—

Слѣдовательно, мостовъ съ большими отверстіями четыре.

1) Отвер. 58 п. с. черезъ бухту оз. Байкала называемую „Березовой бухтой“ 88 вер. ѣзда понизу.

2) Отвер. 30 пог. с. черезъ р. Половинная 97 вер. ѣзда понизу.

3) „ 20 „ „ „ „ Шабартуй 116 „ „ поверху.

4) „ 20 „ „ „ „ Култучную 144 „ „ понизу.

Высота полотна дороги у этихъ мостовъ надъ уровнемъ озера Байкала на 88 вер.—4,10 пог. саж.

„ 97 „ —4,20 „ „

„ 116 „ —5,60 „ „

„ 144 „ —4,05 „ „

Балластнаго карьера на II уч. нѣтъ, снабженіе II уч. балластомъ производится съ I-го уч. пути (карьеръ 31 вер. раз. № 3).

Изъ работъ по улучшенію и усиленію дороги производится:

а) принятіе мѣръ противъ обваловъ, кредитъ 1911 г.—45.000 руб.;

в) обдѣлка кладкой (стѣны и своды)—необдѣланной части туннеля съ предварительной выработкой штроссы.

Примѣчаніе: *) Рѣчки Култукъ и Шабартуй.

**) „ Половинная 97 вер.

***) Березовская бухта 87/88 вер.

туннель № 23—112 вер. по смѣтѣ 1910 г. 22.200 руб. по смѣтѣ 1911 г.—30.000 руб.;

г) по устройству каменнаго лотка надъ туннелемъ № 21—11 вер. для отвода воды разрушительно дѣйствующей на сводъ туннеля, смѣты 1911 г.—5.000 руб.;

д) по сплошной смѣнѣ рельсъ типа III см. 1911 г.—6.145 р.

Граница отчужденія съ низовой стороны пути (лѣвой отъ Иркутска) опредѣляется урѣзомъ берега озера Байкалъ и ширина отчужденія съ этой стороны колеблется отъ 0 до 20 саж., достигая на мысахъ до 80 саж. Съ нагорной стороны 50—55 саж. на линіи.

Сплошная смѣна шпалъ 1911 г. производится на 23 верстахъ главнаго пути (63, 65, 73, 77, 84, 85, 92, 93, 97, 100, 101, 105, 117, 121, 124, 125, 129, 132, 133, 137, 140, 141, 145). Общее число смѣненныхъ шпалъ 29.800; на этихъ верстахъ въ туннеляхъ и галлереяхъ подлежатъ къ смѣнѣ шпалы только съ портальныхъ колецъ—въ самыхъ же туннеляхъ шпалы выдерживаютъ 5—6 лѣтъ, т. е. полтора срока противъ шпалъ открытаго пути.

Подкомиссіей были осмотрѣны всѣ работы, на которыя отпускались кредиты за время съ 1909 по 1911 г.г.; такъ, была сдѣлана остановка въ туннелѣ № 5, въ галлереѣ № 4, въ разобранномъ туннелѣ № 9, около разъѣзда 78—79 вер., на 88-й верстѣ въ Березовой бухтѣ, осматривались обвалы и домъ для мостовыхъ сторожей, а также и двойная будка, каменный карьеръ, расположенный на 89-й верстѣ, въ которомъ ранѣе работали итальянцы, не имѣющіе возможности въ настоящее время продолжать работу въ силу циркуляра М. П. С. запрещающаго желѣзной дорогѣ имѣть рабочихъ нерусскихъ подданныхъ; осматривали такъ называемый „косой уборъ“ (пещеру).. Пещера въ настоящее время заложена сухой кладкой и находится подъ путемъ на 103 верстѣ. Въ 1908 г. здѣсь былъ обвалъ, такъ что временно пришолсь устроить обходный путь.

Послѣ осмотра всѣхъ этихъ работъ въ 2 час. 50 мин., Подкомиссія прибыла на станцію Маритуй.

Ст. Маритуй.

Осмотрѣвши жилой домъ, въ которомъ живутъ агенты сл. движенія—нач. станціи, занимающій двѣ комнаты и кухню, стрѣлочникъ—одну комнату и др., Подкомиссія направилась къ пасс. зданію.

Залъ I и II кл. временно заняты конторой уч. сл. пути. Пасс. зданіе занимаетъ деревянный домъ вполнѣ достаточныхъ размѣровъ.

Кладовая участка занимаетъ деревянный сарай соотвѣтственныхъ размѣровъ; въ виду недостаточности площади земли для надобности II уч., въ этомъ мѣстѣ прирѣзается площадь земли

и пристраиваются службы, а также и погребъ для легковоспламеняющихся матеріаловъ. Работы эти производятся за счетъ кредита по VIII отдѣлу.

Осмотрѣвши далѣе деревянный амбаръ участка, въ которомъ хранятся только самые необходимые матеріалы, Подкомиссія прослѣдовала къ дому, въ которомъ расположена квартира нач. II-го уч. пути.

Домъ этотъ расположенъ надъ озеромъ Байкалъ въ саду; состоитъ изъ 7 комнатъ съ кухней, а также и крытой террасы. Домъ деревянный и вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію.

Противъ квартиры нач. уч. на горѣ за желѣзнодорожными путями помѣщается двухъ-этажный деревянный домъ, въ которомъ находится контора II-го уч. сл. пути. Помѣщеніе очень просторное, свѣтлое.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо ряда жилыхъ домовъ, образующихъ здѣсь особую колонію, общей площ. 503,71 кв. саж., а также и желѣзнодорожной школы, занимающей хорошій отдѣльный деревянный домъ площ. 33 кв. саж. и отбыла со станціи Маритуй въ Танхой.

Слѣдуя далѣе по II-му уч., Подкомиссія имѣла остановку около туннеля № 18 для выясненія вопроса о наивыгоднѣйшемъ направленіи второго пути.

Въ туннелѣ № 23, Подкомиссія осматривала работы по обдѣлкѣ стѣнъ, на которыя отпущенъ кредитъ въ 1911 г. въ суммѣ 30.000 р. вмѣсто испрашиваемыхъ упр. дороги 91.875 руб.

Кладку свода и стѣнъ необходимо произвести вслѣдствіе вываловъ въ оставшихся съ постройки дороги необдѣланными частяхъ туннеля. Всего требуется около 380 куб. саж. кладки на сумму 114.075 руб., въ счетъ коей по смѣтѣ 1910 г. ассигновано 22.200 руб.

Подкомиссія прослѣдовала пѣшкомъ весь туннель и осматривала работы, которыя были въ полномъ ходу.

Далѣе, Подкомиссія осматривала мѣсто стараго обвала на 114 вер., а также и знакомилась съ работой, производимой за счетъ кредита 1911 г. въ суммѣ 80.000 руб. по срѣзыванію откосовъ на 116 верстѣ.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала по віадуку на 126 вер., построенному между двумя туннелями, и въ 5 час. 10 мин. прибыла на ст. Култукъ. Осмотрѣвши лишь зданіе разъѣзда, занимающаго небольшое помѣщеніе, около котораго вслѣдствіе пучинистаго грунта искривилась платформа, Подкомиссія отбыла на ст. Слюдянка, куда и прибыла въ 5 ч. 40 м. вечера.

Ст. Слюдянка. Пассажирское помѣщеніе ст. Слюдянка расположено въ очень хорошемъ каменномъ, довольно значительныхъ размѣровъ

зданіи, но полы въ немъ оставляютъ желать лучшаго, и ширина дверей недостаточна. Помѣщенія для пассажировъ, а также и служебныя вполнѣ достаточны.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія направилась въ депо.

При ст. Слюдянка расположено основное депо, къ которому приписано 62 паровоза: 8 пассажирскихъ (2—3—0), 51 товарныхъ (0—4—0) и 3 маневровыхъ (0—3—0).

Паровозами Слюдянскаго II-го уч. обслуживаются пасс. поѣзда отъ ст. Слюдянка до ст. Мысовая (155 вер.) и товарные отъ Слюдянки до Иркутска (150 вер.) и отъ Слюдянки до Мысовой.

Паровозныхъ зданій 2; оба каменныя прямоугольнаго типа, каждое на 12 стойлъ. Площадь перваго 351,92 кв. саж., второго—340,27 кв. саж., по три канавы въ каждомъ. Въ одномъ изъ этихъ зданій производится текущій ремонтъ и промывка паровозовъ, другое же предназначено для стоянки горячихъ паровозовъ въ зимнее время; надъ каждымъ стойломъ имѣются двѣ вытяжныя трубы съ опускающимися колпаками. Для поворачиванія паровозовъ при депо имѣется одинъ поворотный кругъ Селлерса діам. 64 фута. Въ день посѣщенія Подкомиссіи паровозныхъ зданій, въ одномъ изъ нихъ производился ремонтъ, вслѣдствіе поврежденій отъ пожара.

На деповскихъ путяхъ находится большое количество запасныхъ паровозовъ.

Для періодическаго ремонта паровозовъ имѣется спеціальный сарай, площ. 182 кв. саж. на 4 стойла; къ этому сараю пристроена мастерская, площ. 91 кв. саж., кузница—56 кв. саж. и котловая—19,35 кв. саж.

Для промывки, производящейся напоромъ водопроводной сѣти, въ обоихъ депо имѣется 12 крановъ.

Оборудованіе механической мастерской составляетъ:

Токарныхъ станковъ для обточки паровозныхъ и вагонныхъ колесъ . . .	2
Токарныхъ станковъ разныхъ . .	8
Сверлильныхъ	5
Строгальный	1
Болторѣзный	1
Прессъ для пробивки дыръ . . .	1
Станокъ наждачный	1
Точило приводное	1

Станки механической приводятся въ движеніе локомобилемъ Компаундъ въ 27 силъ.

Въ кузницѣ установлено:

Горновъ кузнечныхъ	3	шт.
„ мѣдницкихъ	2	„

Горновъ котельныхъ . . . . . 2 шт.
Печей цементировочныхъ . . . . 2 „
Молотъ паровой . . . . . 1 „

Для доставленія дутья служитъ вентиляторъ.

Мастерская исполняетъ работу по періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту классныхъ и товарныхъ вагоновъ, ремонту водокачекъ, пожарнаго инструмента и обоза.

Для подъемки паровозовъ служатъ 2 комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣется одинъ станокъ для расточки цилиндровъ, одинъ для расточки шеекъ вагонныхъ осей, одинъ для обточки и провѣрки пальцевъ кривошиповъ, кромѣ того провѣрочная плита, переносные горны, краскотерки и приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для гидравлическаго испытанія котловъ и стуловыхъ тисковъ 77 шт.

Паровозные сараи и мастерская обогрѣваются паровымъ отопленіемъ, для чего установленъ паровозной системы котелъ, поверхностью нагрѣва 124,02 кв. метр. Паровозные сараи и территорія депо освѣщаются фонарями Галкина. Протяженіе деповскихъ путей—2232 пог. саж.

Производительность Слюдянскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе три года по 1-е іюня 1911 г. выразилась:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Паровозовъ выпущено:			
Изъ капитальнаго ремонта	—	—	—
„ средняго ремонта	25	—	—
„ малаго ремонта	21	—	—
„ періодическаго осмотра . . .	—	29	14
Пассажирскихъ вагоновъ:			
Выпущено изъ средняго ремонта .	—	—	—
періодическаго осмотра	7	10	1
Товарныхъ вагоновъ:			
Выпущено изъ 3-хъ годичнаго осм. .	94	116	16
годичнаго осмотра	104	38	—
ревиз. буксъ	406	204	89

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала мимо ряда жилыхъ домовъ къ недавно построенному зданію, предназначенному подъ больницу. Домъ этотъ построенъ за кредитъ 1908 и 1909 г.г. и обошелся въ 40.000 руб.

Противъ этого дома находится больница; деревянный домъ больницы упр. Забайкальской дороги предполагаетъ приспособить, съ открытіемъ вновь выстроенной больницы, подъ заразное отдѣленіе.

Помѣщеніе больницы не тѣсное, но особой чистоты не наблюдается; ремонтъ больницы оставляетъ желать также лучшаго: клеевая краска на стѣнахъ въ трещинахъ, полы плохи и проч.

По осмотрѣ больницы, Подкомиссія отбыла со станціи Слюдянка и, слѣдуя по III-му уч., имѣла остановку на 162 вер. для осмотра трещинъ, грозящихъ движенію, на исправленіе которыхъ въ 1911 г. былъ отпущенъ особый кредитъ.

Вслѣдствіе наступившей темноты дальнѣйшій осмотръ III-го уч. сл. пути до ст. Верхнеудинскъ не былъ произведенъ и 10 іюня въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Верхнеудинскъ.

Ст. Верхнеудинскъ.

Пассажирское зданіе деревянное, достаточныхъ размѣровъ, но требуетъ капитальнаго ремонта.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

При ст. Верхнеудинскъ имѣется основное депо, къ которому приписано 74 паровоза: 17 пассажирскихъ (2—3—0), 53 товарныхъ (0—4—0) и 4 маневровыхъ (0—3—0). Паровозами Верхнеудинскаго III-го уч. обслуживаются пасс. и тов. поѣзда отъ ст. Верхнеудинскъ до ст. Мысовой (153 вер.) и до ст. Петровскій Заводъ (134 вер.).

Паровозныхъ зданій два: оба каменныя прямоугольнаго типа, каждое на 12 стойлъ (по 3 канавы въ каждомъ). Площадь перваго зданія—297 кв. саж. и второго—336,52 кв. саж. Въ паровозныхъ зданіяхъ темно. Ко второму зданію пристрено новое помѣщеніе за кредитъ 1909 г.

При осмотрѣ паровозныхъ зданій, Подкомиссіей было установлено, что помѣщенія ихъ болѣе чѣмъ свободны и врядъ ли могутъ быть использованы полностью. Въ первомъ паровозномъ зданіи производится текущій ремонтъ, промывка и заправка паровозовъ, второе предназначено для стоянки горячихъ паровозовъ, ожидающихъ очереди отправленія. Надъ каждымъ стойломъ имѣется по двѣ вытяжныя трубы съ опускающимися колпаками. Холодная промывка производится непосредственно напоромъ водопроводной сѣти при помощи промывочныхъ кранов, каковыхъ

имѣется въ каждомъ депо по 8 шт., всего 16. Эти же краны являются и пожарными. Для горячей промывки пользуются инжекторомъ другого паровоза; для поворачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ системы Селлерса діам. 56 фут. Протяженіе деповскихъ путей 2.115 п. с. Періодическій ремонтъ паровозовъ производится въ спеціальномъ сараѣ, площ. 124,4 кв. саж., имѣющемъ 3 стойла, могущемъ вмѣстить, безъ тендеровъ 6 паровозовъ.

Непосредственно къ зданію для ремонта паровозовъ примыкаетъ мастерская—площ. 97,8 кв. саж., котловая—14,4 кв. саж. и кузница—24,03 кв. саж.

Оборудованіе механической мастерской составляютъ:

станковъ для обточки бандажей паровозныхъ и тендерныхъ колесъ 2
станковъ токарныхъ 5
„ фрезерныхъ 1
„ сверлильныхъ 3
„ строгальныхъ 2
„ болторѣзный 1
„ наждачн. для обточки инстр. 1
„ универсальный токарно-арматурный 1
Точило приводное 1
Станокъ токарный ножной для дерева 1

Станки механической приводятся въ движеніе локомобилемъ Компаундъ въ 42 силы.

Въ кузницѣ установлено 6 горновъ (кузнечныхъ) и 1 для напайки дымогарныхъ трубъ, а также и 1 печь для мѣднаго литья. Для доставленія дутья служитъ вентиляторъ.

Мастерскія исполняютъ работу по періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту пасс. и тов. вагоновъ, водокачекъ, пожарнаго инструмента и обоза.

Для подъемки паровозовъ служитъ два комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются:

1 станокъ для расточки цилиндровъ, провѣрочная плита, переносные горны, переносное точило, краскотерки, приборъ для провѣрки манометровъ и прессъ для испытанія гидравлическимъ давленіемъ котловъ. Верстаки оборудованы 54 шт. стуловыхъ тисковъ.

Паровозные сараи, мастерская и вся территорія при депо

освѣщаются керосино-калильными фонарями Галкина. Паровозные сараи и мастерская обогрѣваются паровымъ отопленіемъ при помощи котла паровозной системы, пов. нагрѣва 112,6 кв. метр.

Производительность Верхнеудинскаго уч. въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за 1909—1910 г.г. и по 1 іюня 1911 г.

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Паровозовъ выпущено:			
Изъ капитальнаго ремонта	2	1	—
„ средняго ремонта	15	—	—
„ малаго ремонта	16	—	—
„ періодич. осмотра	—	43	16
Пассажирскихъ вагоновъ:			
Изъ средняго ремонта	—	—	—
„ періодическаго осмотра	17	12	3
Товарныхъ вагоновъ:			
Изъ 3-хъ—годичнаго осмотра . . .	73	45	18
„ годичнаго осмотра	54	11	—
ревиз. буксъ	129	200	40

При осмотрѣ территоріи депо Подкомиссіей было установлено, что на деповскихъ путяхъ имѣется слишкомъ большой запасъ не работающихъ паровозовъ; представители Забайкальской дороги объяснили такое наличіе паровозовъ тѣмъ обстоятельствомъ, что паровозы эти должны находиться постоянно при депо, дабы имѣть возможность въ случаѣ надобности пропустить по этому участку въ любой моментъ 20 паръ поѣздовъ.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

Въ Верхнеудинскомъ матеріальномъ складѣ имѣются 6 крытыхъ помѣщеній, изъ которыхъ каменная кладовая имѣетъ площадь 54 кв. саж., 5 деревянныхъ кладовыхъ, общ. пл. 103,48 кв. с.

3 навѣса, общей площадью 48,32 кв. саж., 1 каменный бетонный подвалъ, площ. 18,67 кв. саж., 1 деревянный погребъ, обсыпанный землей—25,05 кв. саж., и по складу топлива:

2 закрома для храненія каменнаго угля длиной 110 саж. и шириной 4 саж. каждый, общ. площ. 880 кв. саж., 2 настила изъ шпалъ общей площадью 610 кв. саж.

Подъ дрова 2 склада, общей площ. 12.250 кв. саж.

Новая каменная кладовая, построенная за счетъ кредита 1909 г. только что окончена постройкой, и только часть матеріаловъ проведена сюда изъ старыхъ сараевъ. Зданіе очень хорошее.

Площадь матеріальнаго склада ограждена заборомъ.

При осмотрѣ помѣщеній для матеріаловъ выяснилось, что таковыхъ имѣется по Верхнеудинскому складу на сумму 184.719 руб. 28 коп., считая и топливо, котораго числится на сумму 58.979 руб. 74 коп.

Остальная сумма слагается изъ:

Матеріаловъ	75.124 р. 15 к.
Инвентаря	13.175 „ 96 „
Запасн. част. паровозн. и ваг.	37.671 „ 87 „
Негодн. матер.—лома . . .	67 „ 56 „

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія прослѣдовала въ жилымъ домамъ, образующимъ здѣсь цѣлую колонію на очень большой отчужденной площади. Первой была осмотрѣна казарма, въ которой помѣщается квартира дорожнаго мастера, состоящая изъ 5 комнатъ и кухни. При осмотрѣ дома, предназначеннаго для ремонтныхъ рабочихъ, было установлено, что въ одной изъ комнатъ живутъ три семьи, чрезвычайно стѣсненныя, въ другой же, довольно просторной комнатѣ, помѣщается одна семья. Къ колоніи жилыхъ домовъ примыкаютъ зданія, построенныя еще во время сооруженія дороги служащими за собственный счетъ, но на отчужденной желѣзнодорожной землѣ. Служащіе эти платятъ установленную упр. Забайкальской ж. д. аренду.

Какъ казенные, такъ и собственные дома въ большинствѣ случаевъ деревянные, не имѣютъ фундамента и построены на деревянныхъ стульяхъ засыпанныхъ землей съ устройствомъ заваленки; казенные дома построены, въ большинствѣ, во время войны Россіи съ Японіей наскоро, вслѣдствіе чего въ настоящее время ремонтъ такихъ домовъ обходится дорогѣ чрезвычайно дорого.

Подкомиссія осмотрѣла домъ, въ которомъ расположена квартира нач. уч. тяги и контора уч. тяги. Квартира занимаетъ 5 высокихъ большихъ комнатъ, расположена въ хорошемъ домѣ, имѣющемъ также и террасу, выходящую въ садъ. Находящаяся въ саду оранжерея въ настоящее время бездѣйствуетъ. Контора уч. также обширна и обставлена хорошей мебелью.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную паровозныхъ бригадъ, помѣщающуюся въ деревянномъ домѣ и имѣющую: 6 спаленъ,, кухню, широкій корридоръ, 2 уборныхъ и сушилку, общ. площ. 38,36 кв. саж. Расположеніе спальныхъ комнатъ въ дежурной номерное; въ спальныхъ всего 12 кроватей; при домѣ терраса, выходящая въ садъ. Помѣщеніе содержится чисто, комнаты свѣтлыя и обширныя и, такъ какъ оборотныхъ бригадъ здѣсь нѣтъ, то не всѣ кровати бываютъ заняты, вслѣдствіе чего помѣщеніе это слѣдуетъ считать болѣе чѣмъ достаточнымъ.

Рядомъ съ дежурнымъ помѣщеніемъ расположена квартира пом. нач. уч. тяги.

Слѣдуя далѣе мимо ряда жилыхъ домовъ, Подкомиссія осмотрѣла дежурную кондукторовъ, занимающую хорошій деревянный домъ, и состоящую изъ: 2 спаленъ, столовой, кухни, передней, сторожки, умывальной, корридора, конторы нарядчика бригадъ и 2 люфтъ-клозетовъ. Общая площадь помѣщеній—81,66 кв. саж.

При осмотрѣ помѣщенія дежурной было обнаружено, что *ремонтъ этого помѣщенія производится недостаточно тщательно;* такъ, полы въ трещинахъ, штукатурка стѣнъ мѣстами отваливается и пр. *Однимъ изъ главныхъ недостатковъ этой дежурной слѣдуетъ считать отсутствіе сушильни.*

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ 2-хъ-классное училище.

Въ училищѣ обучаются 60 мальчиковъ и 59 дѣвочекъ и занимаетъ оно довольно обширное помѣщеніе, образованное пристройкой новой довольно обширной части къ имѣвшемуся ранѣе зданію. Слѣдуетъ отмѣтить, что въ новомъ помѣщеніи *состояніе печей и половъ оставляетъ желать лучшаго; на оконныя рамы и двери употребленъ частью старый матеріалъ.* Кромѣ 7 классныхъ комнатъ, при школѣ имѣется рекреаціонный залъ, въ которомъ устроена сцена. Общая площадь помѣщеній—126 кв. саж.

По осмотрѣ школы, Подкомиссія посѣтила жилой домъ, въ которомъ находится контора отдѣленія сл. движенія и квартира нач. отд. сл. движенія. Квартира имѣетъ соотвѣтственные размѣры, контора же занимаетъ очень большое помѣщеніе.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ товарную контору, помѣщающуюся во вновь выстроенномъ кирпичномъ зданіи, снаружи не лишенномъ нѣкоторой роскоши. *Внутреннее состояніе помѣщенія конторы не соотвѣтствуетъ наружному виду: такъ, стѣны, всѣ въ трещинахъ, загрязнены, полы также съ большими трещинами.* Постройка этой конторы произведена за кредитъ 1909 года.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ пріемный покой, зда-

ніе котораго было построено за кредитъ 1909 г. Помѣщеніе пріемнаго покоя очень большое, въ особенности обширна ожидальня. На постройку этого зданія пошелъ отчасти и старый матеріалъ, и постройка обошлась около 10.000 руб.

На ст. Верхнеудинскъ имѣются 52 жилыхъ дома, въ которыхъ врядъ ли имѣется надобность. Къ тому же со стороны государственнаго контроля было указано, что помѣщеніе бараковъ въ настоятее время пустуетъ.

По наведеннымъ Подкомиссіей справкамъ оказалось, что бараки эти, оставшіеся отъ времени войны, такъ называемые, бараки бывшаго Пермскаго лазарета Краснаго Креста, состоятъ изъ 7 домовъ общей площ. 453,61 кв. саж., изъ которыхъ свободныхъ имѣется 129,96 кв. саж., остальная же площадь занята частью ремонтными рабочими, частью воинской охраной и стражниками, а также и конторщиками сл. пути. Болѣе подробная по этому вопросу записка передана въ Высшую Комиссію.

Затѣмъ, Подкомиссія, осмотрѣвъ контору IV-го уч. пути, перешла въ больницу, расположенную въ сосновомъ лѣсу. *Больница содержится въ недостаточной чистотѣ и порядкѣ. Деревянное зданіе больницы требуетъ ремонта, полы грязные не затянуты линолеумомъ, а гдѣ таковой и имѣется, то рваный.* Больница ремонтировалась еще въ 1900 г. и въ настоящее время штукатурка мѣстами обвалилась, стѣны закопчены лампами. Больница вмѣщаетъ 60 чел. больныхъ. Женскія отдѣленія занимаютъ отдѣльный баракъ, тѣсный и требующій также ремонта.

Изъ больницы Подкомиссія прослѣдовала въ мастерскую VI-го уч. сл. пути, которая расположена въ новомъ каменномъ зданіи и состоитъ изъ слесарей. Кромѣ того, имѣется довольно обширный деревянный сарай, отведенный подъ столярную.

Рядомъ съ мастерской сл. пути расположенъ складъ этого же пути. Въ складѣ оказался очень большой запасъ лѣсныхъ и другихъ матеріаловъ, и, по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ завѣдующаго складомъ, всего матеріала имѣется на 120.000 руб., при чемъ рельсъ и скрѣпленій на 70.000 руб. и лѣса на 40.000 р. Такой большой запасъ лѣсного матеріала объясняется тѣмъ, что въ настоящее время на VI уч. идетъ устройство второго пути.

При выясненіи вопроса *о порядкѣ учета при расходованіи матеріаловъ, оказалось, что таковой порядокъ оставляетъ желать лучшаго.*

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила товарный дворъ.

Ст. Верхнеудинскъ является наиболѣе дѣятельной станціей 2-го отдѣленія сл. движенія. Станція находится въ 2-хъ вер-

стахъ отъ города того же имени, довольно значительнаго. Рѣка Селенга связываетъ городъ Верхнеудинскъ съ Кяхтой.

Возлѣ ст. Верхнеудинска, на разъѣздѣ № 121, находится военный городокъ, и съ нимъ установлено пригородное сообщеніе.

Въ городѣ имѣется нѣсколько заводовъ.

Станція имѣетъ достаточно развитую площадь путей, которая состоитъ изъ:

1) 9 путей на 518 вагоновъ для пріема и отправленія поѣздовъ;

2) 3 путей и 2 тупиковъ на 158 вагоновъ для надобностей товарнаго двора (нагрузка, выгрузка и сортировка грузовъ);

3) 6 путей на 315 вагоновъ для стоянки вагоновъ;

4) 2 путей на 42 вагона для ремонта больныхъ вагоновъ.

Имѣются также пути для надобностей службы тяги.

Товарный дворъ станціи снабженъ: пакгаузами, въ 104,10 кв. саж., крутыми платформами—49,60 кв. саж., открытыми платформами—120,4 кв. саж.

Работа станціи выразилась:

	въ 1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	1.982.997	1.230.799	474.985
Перегружено	„ „	88.367	96.947
Выгружено	3.517.024	5.780.531	4.138.544
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	3.455.587	4.926.767	3.368.938
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	7.897	12.020	14.173
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	13.576	22.599	22.488
Продано пассажирскихъ билетовъ .	74.340	58.688	55.692
Выдано богажныхъ квитанцій . .	6.847	5.710	5.981

Благодаря рѣкѣ Селенгѣ и своему положенію городъ Верхнеудинскъ служитъ однимъ изъ торговыхъ центровъ довольно значительнаго раіона, почти не имѣющаго обрабатывающей промышленности, и доставляетъ ему предметы первой необходимости. Верхнеудинскъ получаетъ сахаръ, керосинъ, мануфактуру, галантерею; отправляетъ: шерсть, кожу, конскій волосъ, чай.

Слѣдуя по IV уч. сл. пути, Подкомиссія отмѣтила, что *высота балластнаго слоя недостаточна и не превышаетъ 17 сотокъ*. На всемъ протяженіи идутъ работы по устройству второго пути.

О положеніи этихъ работъ нач. уч. было сообщено слѣдующее:

1) Работы по устройству полотна закончены за небольшимъ исключеніемъ.

2) Изъ искусственныхъ сооруженій — каменныя работы почти всѣ готовы, фермы доставлены, но не установлены.

3) Балластъ развезенъ только мѣстами;

4) Къ постройкѣ линейныхъ зданій еще не приступлено.

5) Рельсы не доставлены на участокъ.

6) Шпалы хотя не были доставлены ко времени проѣзда Подкомиссіи, но, по сообщенію нач. уч., ожидались къ 1 іюля.

7) Къ устройству шести стойлъ паровозныхъ зданій на станціи Верхнеудинскъ еще не приступлено.

Отъ ст. Горхонъ всѣ поѣзда, слѣдующіе къ Петровскому заводу, ведутся съ подталкивающимъ паровозомъ, въ виду того, что на этомъ участкѣ подъемъ въ 0,017 саж. Посреди этого участка на разъѣздѣ, имѣющемъ короткую горизонтальную площадку, устроена, такъ называемая „ловушка“ для удержанія товарныхъ поѣздовъ, которые должны на этомъ разъѣздѣ останавливаться, но которые, разгоняясь подъ уклонъ, не всегда имѣютъ возможность остановиться на тормозахъ. Ловушка состоитъ въ томъ, что устроенъ особый тупиковый путь съ подъемомъ въ 0,40, при чемъ стрѣлка поставлена всегда на этотъ тупикъ и поѣзда, попадая на него, задерживаются.

Въ 1 ч. 45 м. Подкомиссія прибыла на ст. Петровскій заводъ.

Ст. Петровскій Заводъ.

Помѣщенія для пассажировъ въ пасс. зданіи довольно старомъ, тѣсныя, *и зданіе это требуетъ ремонта, въ особенности плохи полы*. Служебныя помѣщенія не очень просторны, но работать въ нихъ возможно.

Ст. Петровскій Заводъ—распорядительная станція 2-го от. сл. движенія.

Въ 2-хъ верстахъ въ поселкѣ того же имени, находится Петровскій чугунно-литейный и желѣзодѣлательный заводъ Кабинета Его Величества.

На станціи имѣются слѣдующіе пути:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 8 путей на 445 вагоновъ;

2) для нагрузки, выгрузки и сортировки грузовъ 2 пути и 2 тупика на 210 вагоновъ;

3) для стоянки вагоновъ 2 пути на 130 вагоновъ.

Имѣются также пути для нуждъ другихъ службъ.

Для храненія и пріема грузовъ станція имѣетъ пакгаузы 40,20 кв. саж., крытую платформу 50,04 кв. саж. и открытыя платформы—50,85 кв. саж.

Работа станціи дала слѣдующія цифры:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	864.809	865.511	1.015.734
Перегружено	—	9.736	25.747
Выгружено	1.212.880	1.917.205	1.357.550
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	1.552.881	2 207.707	1.725.551
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	2.783	4.636	4.225
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	3.285	6.568	6.018
Продано пассажирскихъ билетовъ .	21.381	17.170	15.101
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	732	933	663

Станція отправляетъ: винный спиртъ, хлѣбные грузы, желѣзо, кожи сырыя; станція получаетъ предметы первой необходимости.

При слѣдованіи черезъ раз. Баляги нач. сл. пути было демонстрировано Подкомиссіи зданіе разъѣзда, ремонтируемаго въ настоящее время, вслѣдствіе того, что оно все перекосилось подъ дѣйствіемъ пучинъ и постепеннаго оттаиванія вѣчной мерзлоты.

Далѣе, при слѣдованіи черезъ раз. № 37, Подкомиссіи было сообщено, что при этомъ разъѣздѣ находятся каменноугольныя копи подъ названіемъ Тарбагатайскихъ, В. Сибирскаго т-ва. По качеству уголь оказывается однимъ изъ лучшихъ, добываемыхъ въ раіонѣ дороги. Уголь, главнымъ образомъ, добывается для нуждъ Забайкальской ж. д., которая потребляетъ его въ раіонѣ участковъ Мысовая-Могзонъ. Добыча угля до 3 милл. пудовъ.

Коммерческія операціи по отправкѣ угля производятся на ст. Тарбагатай и Толбага, такъ какъ самъ раз. № 37 такихъ операцій не производитъ.

Работы по устройству второго пути на VII участкѣ находятся, по свѣдѣніямъ нач. уч., въ слѣдующемъ видѣ:

1) Работы по устройству полотна исполнены въ размѣрѣ 50%.

2) Искусственныя сооруженія готовы въ количествѣ 40%.

3) 8 штукъ фермъ доставлено, но ни одна изъ нихъ не установлена.

4) Балластъ еще не развозился.

5) Къ постройкѣ линейныхъ зданій еще не приступлено.

6) Рельсы и шпалы не доставлены.

7) Дополнительныя паровозныя зданія строиться не будутъ.

8) Предполагается устроить скважину для дополнительнаго водоснабженія ст. П.-Заводъ.

Подкомиссіей было установлено, что къ сооруженію полотна приступлено въ маѣ мѣсяцѣ текущаго года; по программѣ должны начать устройство полотна съ 1 марта 1911 г., а скальные грунты съ 1 мая.

17% на полную высоту, нижніе слои около 50%).

Кромѣ того, изъ III искусственныхъ сооруженій закончено 26, а не 40%, какъ это сообщалось нач. уч.

Въ 5 час. 50 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Хилокъ.

Ст Хилокъ.

Пасс. зданіе находится ниже уровня полотна. *Какъ помѣщеніе для пассажировъ, такъ и служебныя чрезвычайно тѣсны: пассажирамъ приходится стоять за неимѣніемъ мѣста, служащіе же такъ скучены, что не имѣютъ возможности заниматься.*

Изъ пасс. зданія Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

Къ основному депо на ст. Хилокъ приписано 69 паровозовъ: 10 пасс. (2—3—0), 57 тов. (0—4—0) и 2 маневровыхъ (0—3—0). Этими паровозами обслуживаются пассажирскіе и товарные поѣзда отъ ст. Хилокъ до ст. Петровскій Заводъ (140 вер.) и до ст. Могзонъ (113 вер.).

Паровозныхъ зданій два; оба каменныя, прямоугольнаго типа, каждое на 12 стойлъ, по 3 пути въ каждомъ. Площадь перваго зданія—297 кв. саж., второго—333,60 кв. саж.

При осмотрѣ депо какъ въ первомъ паровозномъ зданіи, такъ и во второмъ сильно текли крыши (былъ дождь), на которыхъ устроены свѣтовые фонари. Течь настолько сильна, что подъ фонарями работать не представлялось возможнымъ.

Въ первомъ зданіи производится текущій ремонтъ, промывка и заправка паровозовъ, второе предназначается для стоянки горячихъ паровозовъ, ожидающихъ очереди отправленія. Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ вытяжныя трубы съ

опускающимися колпаками. Холодная промывка производится непосредственно напоромъ воды водопроводной сѣти при помощи промывочныхъ крановъ, снабженныхъ гайками Листа для привертыванія къ нимъ промывочнаго рукава. Такихъ крановъ, служащихъ вмѣстѣ съ тѣмъ и пожарными кранами, имѣется въ обоихъ зданіяхъ 16 шт. Для горячей промывки пользуются инжекторомъ другого паровоза.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ системы Селлерса діам. 56 фут.

Упр. Забайкальской дороги испрашивался на 1911 г. кредитъ на установку поворотнаго круга д. 72 ф. для поворачиванія паровозовъ; кредитъ этотъ однако былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями. Тѣмъ не менѣе, управленіемъ Забайкальской дороги испрашиваемые поворотные круги были пріобрѣтены ранѣе разрѣшенія кредита на покупку ихъ и въ настоящее время два поворотныхъ круга числятся на оборотномъ капиталѣ; одинъ изъ нихъ, какъ сообщилъ начальникъ сл. пути, будетъ поставленъ на ст. Чита, другому же до сихъ поръ не найдено мѣсто.

Протяженіе деповскихъ путей—2895 пог. саж.

Точно такъ же, какъ и на остальныхъ станціяхъ, на ст. Хилокъ на деповскихъ путяхъ имѣется очень много запасныхъ паровозовъ.

Періодическій ремонтъ паровозовъ производится въ спеціальномъ зданіи, площ. 121,4 кв. саж., имѣющемъ 3 стойла на 6 паровозовъ безъ тендеровъ.

Къ зданію для ремонта примыкаетъ мастерская площ. 79,8 кв. саж., котловая 14,09 кв. саж. и кузница 24,03 кв. саж.

Оборудованіе механической мастерской состоитъ изъ:

Станковъ	для обточки бандажей паровозныхъ и тендерныхъ колесъ	2
„	токарныхъ	5
„	сверлильныхъ	3
„	строгальныхъ	2
„	болторѣзнаго	1
„	наждачнаго для обточки инстр.	1
„	универсальнаго токарно-армат.	1
Точила	приводного	1

Станки приводятся въ движеніе локомобилемъ сист. Компаундъ въ 42 силы. Въ кузницѣ установлено 2 кузнечныхъ горна и одинъ мѣдницкій горнъ. Для доставленія дутья служитъ вентиляторъ Шилле.

Зданія мастерскихъ довольно просторныя и расширены пристройкой за кредитъ 1909 г., но для работы довольно темныя.

Мастерскія исполняютъ работу по періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному и текущему ремонту пасс. и тов. вагоновъ, ремонтъ водокачекъ, пожарнаго инструмента и обоза. Для подъемки паровозовъ имѣется два комплекта домкратовъ Беккера.

Водоснабженіе ст. Хилокъ производится изъ колодца; водоемныхъ баковъ 2, общею емкостью 16 куб. саж.; водоподъемное зданіе 1 съ одной паровой машиной, поверхн. нагрѣва 90 кв. фут., и однимъ насосомъ; потребное количество воды въ сутки 71 куб. саж.; количество воды подаваемое при 18-часовомъ качаніи—45 куб. саж.; недостаетъ воды 26 куб. саж.; кромѣ насоса имѣется пульзометръ; совмѣстная работа насоса и пульзометра можетъ давать въ 18 часовъ 72 куб. саж. упр. дороги предположена установка второго котла и насоса.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

По полученнымъ свѣдѣніямъ въ складѣ имѣлось:

годнаго	матеріала на сумму .	78218,36	руб.
негоднаго	„ „ „ .	338,32	„
	Всего . .	78556,68	руб.

Личный составъ склада состоитъ изъ: завѣдующаго складомъ 1, счетовода, 1 конторщика 1, артельщика 1 и сторожей 3.

Ст. Хилокъ—распорядительная 2-го отдѣленія.

При станціи расположенъ поселокъ съ довольно бойкой торговлей.

Въ 72 верстахъ отъ Хилка находится Ямаровскій лѣчебный курортъ, сообщеніе съ которымъ производится на лошадяхъ.

Путей на станціи имѣется:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 8 на 466 вагоновъ;

2) для нагрузки и выгрузки—3 и 2 тупика на 256 ваг.;

3) для стоянки резервныхъ вагоновъ—3 тупика на 144 вагона.

Для храненія и пріема грузовъ станція имѣетъ: пакгаузъ 33,54 кв. саж., крытую платформу 18,68 кв. саж., открытую платформу 30,75 кв. саж.

Работа станціи выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	1.326.582	799 864	584.586
Перегружено	—	19.322	38.316
Выгружено	2.851.279	2.606.297	1.726.317
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	3.929.656	3.210.155	2.086.417
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	1.499	1.901	1.778
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	1.542	5.397	4.697
Продано пассажирскихъ билетовъ .	7.000	4.978	5.008
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	282	352	328

Вывозится: строительный камень, дрова и бревна; ввозятся предметы первой необходимости.

Н. А. Масловъ, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, обслѣдовалъ веденіе отчетности въ уч. сл. пути причемъ оказалось:

Полученіе и выдача матеріаловъ изъ кладовой уч. производится кладовщикомъ, которымъ матеріалы, какъ необходимые для производства текущихъ работъ, такъ и матеріалы для запаса, получаются изъ склада мат. сл., находящагося на той же станціи на разстояніи около одной версты отъ мѣста расположенія кладовой.

Всѣ хранящіеся въ кладовой матеріалы числятся на оборотномъ капиталѣ.

Въ моментъ посѣщенія кладовой, матеріаловъ въ запасѣ имѣлось на 4.450 руб., не включая въ эту сумму матеріаловъ верхняго строенія полотна, а также лѣсныхъ матеріаловъ.

Въ требованіяхъ на отпускаемые дорожнымъ мастерамъ и смотрителю зданій изъ кладовой участка матеріалы, отмѣчаются тѣ работы, на которыя долженъ быть израсходованъ выписываемый матеріалъ, однако, безъ указанія кредита, и израсходованные матеріалы разносятся по книгѣ кредитовъ лишь по составленіи матеріальнаго отчета; въ силу этого, опредѣленіе въ каждый данный моментъ количества отпущенныхъ матеріаловъ на работу, находящуюся въ производствѣ—является крайне затруднительнымъ и возможно только по составленіи соотвѣтствующихъ выборокъ.

Матеріалы запаса хранятся въ кладовой разсортированными, но не всѣ изъ нихъ имѣютъ ярлыки, что затрудняетъ нахожде-

ніе счета этихъ матеріаловъ по сортовымъ книгамъ. Приходъ и расходъ матеріаловъ по кладовой записывается кладовщикомъ въ сортовыя книги, которыя раздѣлены: для матеріаловъ, предназначенныхъ для перваго пути, и матеріаловъ для нуждъ строящейся 2-й колеи, хотя помѣщеніе кладовой какъ для тѣхъ, такъ и для другихъ—общее и матеріалы фактически не раздѣлены.

Остатокъ матеріаловъ переносится въ сортовыя книги въ началѣ каждаго года изъ книгъ предшествующаго, но безъ указанія времени поступленія матеріаловъ въ кладовую; поэтому, для опредѣленія времени первоначальнаго оприходованіи матеріаловъ, необходимо обращаться къ книгамъ предудущаго года, а иногда и предшествующихъ лѣтъ, что не можетъ не вызывать затрудненій по надзору за залежалостью матеріаловъ.

При разсмотрѣніи требованій, находившихся въ кладовой, замѣчено, что по одному изъ нихъ были выписаны печные приборы для смотрителя зданій, безъ надобности въ нихъ въ данный моментъ, лишь на случай производства срочныхъ работъ; приборы эти оказались на храненіи въ кладовой.

На накладныхъ на матеріалы кладовщикомъ не отмѣчаются №№ требованій дорожныхъ мастеровъ, что легко можетъ повлечь за собою путаницу при разсылкѣ матеріаловъ по линіи участка.

Для нахожденія счета матеріаловъ по сортовымъ книгамъ, является необходимымъ каждый разъ обращаться къ имѣвшейся особой алфавитной книгѣ.

Нѣкоторые матеріалы, хранящіеся въ кладовой, найдены въ запасѣ въ количествѣ, превышающемъ дѣйствительную потребность, такъ, напримѣръ: гвоздей проволочныхъ, поступившихъ въ запасъ до 1910 г., въ количествѣ 8 пуд. было израсходовано въ 1910 г. лишь около 2-хъ пудовъ, а въ текущемъ году на эти гвозди требованій не поступало; изъ оприходованныхъ до 1910 г. топочныхъ дверецъ для поддувалъ, въ количествѣ 139 шт., было израсходовано до настоящаго времени лишь 1 шт. Изразцовъ разныхъ, въ количествѣ 2.500 шт., также не расходовалось. Тѣмъ не менѣе возможно отмѣтить, что съ прошлаго года были приняты мѣры къ сдачѣ обратно въ складъ матеріальной службы нѣкоторыхъ матеріаловъ, въ которыхъ ощущался значительный излишекъ.

Изъ пункта 18, переданнаго въ Высшую Комиссію приказа по дорогѣ отъ 30 марта 1909 г. за № 132 видно, что упр. Забайкальской ж. д. съ 1 ноября 1909 г. предполагало отказаться отъ участковыхъ кладовыхъ, путемъ установленія порядка полученія участками сл. пути матеріаловъ изъ складовъ матеріальной службы, при чемъ отпускъ такихъ матеріаловъ, на основаніи того же приказа, долженъ былъ производиться лишь въ размѣ-

рахъ дѣйствительной потребности. *Однако, мѣра эта до сего времени не получила осуществленія.*

Изготовленіе предметовъ инвентарнаго имущества въ столярной мастерской участка производится безъ выдачи заказовъ, что затрудняетъ повѣрку производимыхъ столярами работъ и влечетъ за собою необходимость для фактическаго контроля при провѣркѣ работъ, исполняемыхъ въ столярной мастерской, каждый разъ обращаться въ контору уч. за разъясненіями, было ли дано разрѣшеніе на выполненіе производящейся въ моментъ повѣрки работы.

При обслѣдованіи счетоводства и отчетности въ конторѣ уч. сл. пути усмотрѣно, что каждымъ изъ подотчетныхъ на участкѣ сл. пути лицъ, т. е. дорожными мастерами, смотрителемъ зданій и кладовщикомъ ежемѣсячно составляются матеріальные отчеты, данныя изъ которыхъ конторою участка группируются въ мѣсячные матеріальные отчеты и только по составленіи послѣднихъ, израсходованные матеріалы разносятся по книгѣ кредитовъ. При такихъ условіяхъ состояніе того или другого кредита въ теченіи мѣсяца не соотвѣтствуетъ дѣйствительному положенію дѣла. Эта сложная система учета оборота матеріаловъ вызываетъ затрату рабочей силы, что и подтверждается *наличіемъ 4-хъ сверхштатныхъ конторщиковъ въ конторѣ участка.*

Матеріалы, выдаваемые подрядчикамъ изъ кладовой уч. сл. пути, списываются въ расходъ, какъ по сортовымъ книгамъ, такъ и по книгѣ кредитовъ лишь послѣ полученія конторою уч. изъ упр. сл. пути увѣдомленія объ утвержденіи расчетовъ по той платежной квитанціи, въ которую были включены удержанія за отпущенные подрядчику матеріалы. Такимъ образомъ, такіе матеріалы въ теченіе нѣкотораго и притомъ иногда значительнаго періода времени, числятся по отчетнымъ даннымъ участка—въ наличіи.

Книги личныхъ счетовъ рядчиковъ на выдаваемые имъ матеріалы въ конторѣ уч. сл. пути не ведется.

Въ значительномъ большинствѣ случаевъ, счета рядчиковъ составляются смотрителемъ зданій, въ виду неграмотности первыхъ, но данныя такихъ счетовъ провѣряются начальникомъ участка или его помощникомъ въ присутствіи фактическаго контролера съ натуры.

Нарядовъ подрядчикамъ не выдается и сроковъ для выполненія работъ не назначается.

Учетъ рабочихъ на участкѣ производится слѣдующимъ образомъ. Ежедневно, не позже 9 час. утра, дорожными мастерами подаются телеграммы нач. уч. съ копіей мѣстному фактическому контролеру о числѣ вышедшихъ на работу штатныхъ и поденныхъ рабочихъ; свѣдѣнія эти дорожные мастера извлекаютъ

изъ рапортичекъ артельныхъ старостъ и включаютъ какъ въ помянутыя выше телеграммы, такъ и въ табеля и суточные рапотра. Рапортички артельныхъ старостъ и рапорта дорожныхъ мастеровъ содержатъ въ себѣ описаніе работъ, производимыхъ ремонтными, дополнительными и поденными рабочими, а также подводами. Изъ свѣдѣній, включенныхъ въ суточные рапорта дорожныхъ мастеровъ и приложенные къ нимъ перечни распредѣленія рабочей силы конторою участка, по истеченіи мѣсяца, составляются сначала выборки распредѣленія рабочей силы по каждому изъ околодковъ, а изъ послѣднихъ—въ вѣдомость распредѣленія рабочей силы по всему участку.

На ст. Хилокъ, въ присутствіи нач. отд. сл. движенія, фактическаго контролера и представителей контроля Забайкальской ж. д., Подкомиссіей былъ произведенъ обзоръ билетной и багажной операцій. Произведено было полное сличеніе наличія билетовъ съ инвентарной книгой и сличеніе на выдержку инвентарной книги съ препроводительными вѣдомостями билетовъ изъ сл. сборовъ на станцію; провѣрены на выдержку нѣкоторыя пачки билетовъ, находившихся въ гнѣздахъ; подсчитаны итоги въ книгахъ продажи билетовъ за время съ 1 по 15 іюня включительно и сличены съ кассовой книгой, и повѣрена на выдержку правильность скидки льготнаго вѣса багажа по предъявленнымъ билетамъ.

На станціи существуютъ двѣ параллельныя кассы, продажа билетовъ изъ которыхъ производится двумя агентами. По каждой изъ нихъ ведется отдѣльная инвентарная книга билетовъ. Послѣдняя ревизія указанной станціи была произведена агентами упр. дороги 16 янв. 1911 г. Означенной ревизіей установленъ рядъ неправильностей по веденію станціонной отчетности, что отмѣчено ими въ книгахъ замѣчаній по станціи. За указанныя упущенія бывшій нач. станціи смѣщенъ, а затѣмъ, уволенъ со службы.

Въ 8 час. 30 м. вечера Подкомиссія закончила осмотръ ст. Хилокъ и отбыла въ Читу.

При слѣдованіи по VIII участку, нач. его было доложено Подкомиссія, что работы по устройству второго пути находятся въ слѣдующемъ положеніи:

1) Работы по устройству полотна на протяженіи 75 вер. сдѣланы полностью, а на протяженіи 30 вер. исполнено 85% работъ; 6 верстъ еще не начаты.

2) Искусственныхъ сооруженій сдѣлано 75%; доставлены на участокъ 32 фермы и установлено 8 штукъ ихъ.

3) Балласта въ 1910 г. вывезено 2500 куб. саж. Въ 1911 г. приступлено къ вывозкѣ тремя составами и предполагается въ скоромъ времени добавить еще 2 состава.

4) Къ постройкѣ линейныхъ зданій еще не приступлено.

5) Рельсы и скрѣпленія доставлены для 24 верстъ.

6) Шпалъ доставлено 23.750 штукъ, остальныя будутъ доставлены въ августѣ и сентябрѣ мѣс. с. г.

7) Предполагается построить депо на 6 стойлъ на ст. Хилокъ.

8) Устройство дополнительнаго водоснабженія не требуется.

Подкомиссіей было установлено, что существующій на Забайкальской ж. д. порядокъ развозки рельсъ для второго пути нельзя признать цѣлесообразнымъ: вмѣсто того, чтобы доставить всѣ рельсы, напримѣръ, на VIII участокъ, на которомъ ихъ можно сейчасъ же укладывать, упр. Забайкальской ж. д. разсылаетъ рельсы по всѣмъ участкамъ небольшими партіями. Нач. сл. пути сообщилъ, что это происходитъ вслѣдствіе несвоевременной доставки на дорогу матеріаловъ, заказываемыхъ У. ж. д.

Кромѣ того, Подкомиссіей было установлено, что на VIII уч. доставлены только саженныя фермы, а двухсаженныхъ еще нѣтъ.

Ст. Чита I.

11 іюня въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Чита I, начавъ его съ главныхъ мастерскихъ *).

Читинскія мастерскія были возведены при постройкѣ Забайкальской ж. д., въ теченіе 10-лѣтняго существованія которой онѣ значительно измѣнились, такъ какъ вслѣдствіе своеобразныхъ почвенныхъ условій часть первоначально возведенныхъ зданій подверглась разрушенію и была замѣнена новыми, а часть уничтожена пожаромъ 5 февр. 1911 г.

Въ настоящее время крытыя помѣщенія мастерскихъ занимаютъ площадь въ 4283,55 кв. саж., а общая площадь двора мастерскихъ—42203,75 кв. саж.

Протяженіе путей въ крытыхъ помѣщеніяхъ 510 саж., во дворѣ же мастерскихъ 3765 саж. обыкновенныхъ путей для сообщенія между цехами и для ремонта подвижного состава, а кромѣ того, для колеснаго парка 226 саж. ординарныхъ и 532 двойныхъ путей.

Силовыя станціи мастерскихъ.

Въ мастерскихъ имѣются нѣсколько силовыхъ станцій:

1) Главная силовая станція, гдѣ установлено два комплекта паро-генераторовъ, каждый изъ которыхъ состоитъ изъ одной паровой машины Компаундъ на 90 лош. силъ и трехфазнаго генератора на 57,5 к. у. при 250 вольтахъ и 50-ти періодахъ. Эти паро-генераторы въ суммѣ на 180 л. с. установлены въ отдѣльномъ помѣщеній, площадью 36 кв. саж.

---

*) Исторія постройки мастерскихъ, и ихъ настоящее состояніе подробно изложены выпускѣ LXXXIII) трудовъ Комлссіи „Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней“.

Энергіей этой станціи питаются источники освѣщенія и, кромѣ того, приводятся въ движеніе станки, краны и вентиляторы токарнаго, литейнаго, сборнаго, кузнечнаго и вагоннаго цеховъ, за исключеніемъ станковъ деревообдѣлочной, лѣсопилки и пяти станковъ паровозо-сборнаго цеха.

2) Вторая силовая станція находится въ помѣщеніи, площадью въ 15 кв. саж., и состоитъ изъ одной 80-ти-сильной горизонтальной паровой машины, приводящей въ движеніе трансмиссію колесно-токарнаго цеха и трехъ генераторовъ постояннаго тока по 5 к. у. каждый.

3) Третья силовая станція занимаетъ помѣщеніе въ 7 кв. с, и состоитъ изъ паровой машины Компаундъ на 35 л. с., приводящей въ движеніе два генератора постояннаго тока по 12 к. у. каждый при 120 вольтахъ. Энергія постояннаго тока расходуется главнымъ образомъ на освѣщеніе и только частично на моторы.

4) Четвертая силовая станція представляетъ собой передѣланный въ одноцилиндровую паровую машину паровозъ Р. О-ва. Энергія около 50 л. с., идетъ на приведеніе въ движеніе станковъ деревообдѣлочной и, кромѣ того, паръ отъ котла расходуется на лѣсосушилки и отопленіе деревообдѣлочной.

5) Пятая силовая станція—30-тисильный локомобиль, приводящій въ движеніе лѣсопильныя рамы.

6) Шестая силовая станція оборудована шестисильной паровой машиной, обслуживающей водоснабженіе.

Энергія всѣхъ шести силовыхъ станцій выражается суммой въ 381 л. с.

Передача энергіи для станковъ.

Распредѣленіе, нагрузка и число моторовъ по цехамъ представлены на слѣдующей таблицѣ:

Цеха.	Норм. н. въ л. с.	Наиб. н. въ л. с,	Число мотор.	Мощность всего въ лош. сил.	Примѣчаніе.
Токарный	30	50	35	93	4 групповыхъ привода съ моторами по 10 л. с.; остальные станки съ отдѣльными моторами.
Литейный и мѣдницкій	10	25	10	44	3 мотора на мостовомъ 10-мъ кранѣ.
Вагонный	7	10	9	15	
Сборный	15	20	12	15	Изъ нихъ 5 пост. т. общ. мощн. 8 лош. силъ.

Цеха.	Норм. н. въ л. с.	Наиб. н. въ л. с.	Число мотор.	Мощность всего въ лош. сил.	Примѣчаніе.
Кузнечный	8	8	1	8	
Котельный	—	16	4	41	3 мотора на мостовомъ 15-мъ.
Бандажный . . .	—	10	3	14	
Механическій . . .	—	3	1	3	
Помѣщ. дренажа . .	5	7	1	5	
Вентиляторы	—	2	4	2	
	75	151	80	240	

Въ переводѣ на электрическія единицы требуется для нормальной нагрузки 65 к. у. трехфазнаго тока и 7 к. у. постояннаго тока, для максимальной нагрузки требуется 140 к. у.

За исключеніемъ 5 моторовъ постояннаго тока въ сборномъ цехѣ, всѣ остальные трехфазнаго тока на 240 вольтъ и 50 періодовъ. Длина наружныхъ магистральныхъ проводовъ для питанія моторовъ 3×850 м., сѣченіе отъ 70 до 10 кв. м/м.

Освѣщеніе мастерскихъ. Мастерскія, больница, телеграфъ, техническій отдѣлъ, ст. Чита I-я освѣщаются электрическими лампами накаливанія, дуговыми фонарями и лампами Нернста. Распредѣленіе источниковъ свѣта съ указаніемъ энергіи представлено на слѣдующей таблицѣ:

Помѣщеніе.	Число л. накалив. 110 в.	Число л. накалив. 140 в. (пер. т.).	Число роз.	Число лампъ Нернста.	Дут. фон. (пост. т.).	Дут. фон. пер. т.).	Рас. энерг. п. т. въ к. у.	Рас. энерг. пер. тока въ к. у.
Сборный цехъ	59	24	155	—		30 (6)	4,5	10
Котельный и Арматурный	—	25	25	9				4
Вагонный цехъ	118	110	190	—	6 (10) 18 (5) 2 (4)	6 (6)	16,5	8 13
Токарный цехъ . . .	—	192	19	11				8,5
Литейный „ . . .	—	70	95	—				
Кузница	4	—	—	—	3 (5) 2 (10) 2 (10)	12 (6) 6 (6)	1,8	1,8
Бандажный	90	10	7	—	3 (5) 1 (4)		7,	
Машинное отдѣленіе и кочегарка	—	26	11	2	—	3 (6)		2,8
Водокачка и контора .	—	58	8	—	—			3,2
Дворъ мастерскихъ .	—	—	—	—	—	12 (12)		7
Больница	—	118	—	5	—			5,5
Телеграфъ	—	41	—	—	—			2,2
Станція Чита I . . .	—	15	—	—	—			0,8
							29,8	66,8

Длина наружныхъ магистральныхъ проводовъ для передачи энергіи 4×1550 метровъ, сѣченіемъ отъ 50 до 10 кв. м/м.

Суммируя на основаніи вышеприведенныхъ данныхъ энергію, необходимую для зимней нормальной нагрузки (65+67=132 к. у.), приходимъ къ выводу, что этой энергіи не хватаетъ, такъ какъ трехфазные генераторы могутъ дать только 115 к. у., поэтому освѣщеніе зимой дается не полное, при полномъ освѣщеніи краны не могутъ работать; при поврежденіи же одной изъ машинъ приходится часть станковъ останавливать. Кромѣ того, въ 1912 г. количество потребной энергіи должно увеличиться: деревообдѣлочную желательно перевести на моторы, такъ какъ временно приспособленный паровозъ, вслѣдствіе износа требуетъ частаго ремонта, что вызываетъ перерывы въ работѣ. Нормальная нагрузка для этой цѣли добавочныхъ моторовъ—50 л. с., такъ что нагрузка станціи возрастетъ приблизительно до 185 к. у.

Въ виду этого и т. к. желательно имѣть зимой какой-нибудь резервъ, электрическую станцію слѣдуетъ усилить новымъ агрегатомъ, состоящимъ изъ генератора трехфазнаго тока въ 150

к. у.—250 вольтъ—50 періодовъ cosy=0,8 и паровой машины въ 170 л. с.

Кочегарка.

1) Машины первыхъ трехъ силовыхъ станцій питаются паромъ изъ центральной котловой, площадью въ 70 кв. саж. Здѣсь установлено 6 котловъ системы Бобкокъ и Вилькоксъ: пять по поверхностью нагрѣва въ 117,76 кв. метр. и одинъ—въ 102,11 кв. метр. Кромѣ того, паромъ этой котловой обслуживаются паровые молота кузницы, а зимой отопленіе цеховъ: паровозо-сборнаго, колесно-токарнаго, токарнаго и вагоннаго за исключеніемъ деревообдѣлочной.

2) Такъ какъ четвертая силовая станція оборудована передѣланнымъ паровозомъ, то помѣщеніе ея представляетъ въ то же время и кочегарку.

3) Помѣщеніе для локомобиля лѣсопилки также представляетъ кочегарку.

4) Для шести-сильной водокачальной машины и дренажнаго насоса Вортингтона установленъ вертикальный котелъ Лешапеля поверхностью нагрѣва въ 90 кв. футъ.

Локомобиль лѣсопилки и паровозъ-машина деревообдѣлочной отапливаются продуктами отбросовъ лѣсопилки и деревообдѣлочной: горбылями, стружкой и опилками, всѣ же остальные котлы отапливаются углемъ, при чемъ зимой для растопки въ главной котловой употребляются и дрова. *Раціональной подачи топлива качегаркамъ нѣтъ.*

Отопленіе.

Отопленіе цеховъ сборнаго, вагоннаго, токарнаго и бандажнаго—паровое; склада моделей—водяное. Днемъ сборный и бандажный цехъ отапливается мятымъ паромъ отъ горизонтальной машины, вагонный—исходящимъ паромъ отъ котловъ. Зимой, ночью въ сильные морозы, паръ для отопленія поступаетъ свѣжій изъ главной котловой.

Кузница, литейная, котельная, мѣдницкая, арматурная и главная контора отапливаются печами на дровахъ.

Водоснабженіе.

Въ водоподъемномъ зданіи установленъ котелъ Лешапеля и горизонтальная паровая машина въ 6 л. с., приводящая въ движеніе вертикальный насосъ. Кромѣ того, въ сосѣднемъ деревянномъ помѣщеніи, стоящемъ надъ дренажнымъ коллекторомъ, имѣется резервный котелъ, работающій только во время ремонта и промывки перваго. Насосомъ изъ артезіанской скважины вода подается въ бакъ и отсюда по 4-хдюймовымъ трубамъ разводится по цехамъ: сборному, бандажному, вагонному и кочегарку, по другимъ же трубамъ, уложеннымъ на 1½-саженной глубинѣ, вода подводится къ новой кузницѣ съ отвѣтвленіями въ литейную

и складъ моделей. Котламъ деревообдѣлочной и лѣсопилки лѣтомъ вода подводится по 1½-дюймовымъ трубамъ временнаго водопровода, зимою же подвозится въ бакахъ.

Изъ дренажнаго колодца вода откачивается двумя насосами: центробѣжнымъ электромоторомъ въ 5 л. с. и паровымъ Вортингтона.

Паровозо-сборный цехъ.

Главное зданіе длиной 36,82 с. и шириной въ 19 с. имѣетъ два ряда поперечныхъ стойлъ съ ручной паровозо-передвигающей телѣжкой посрединѣ. Стойлъ всего 24, но одно изъ нихъ проходное, для ремонта непригодно. Въ этомъ зданіи, по недостатку мѣста въ котельной, производится и котельный ремонтъ. Одно стойло приспособлено для взвѣшиванія. Подъемными кранами цехъ не оборудованъ—подъемка производится вручную на домкратахъ Беккера. Пневматическаго оборудованія также нѣтъ. Для заправки паровозовъ имѣется помѣщеніе (18, 5×3, 28 с.), для двухъ паровозовъ съ тендерами; этимъ же помѣщеніемъ пользуются и для окраски паровозовъ, ибо отдѣльной малярной нѣтъ.

Для слесарныхъ работъ вдоль стѣнъ главнаго зданія установлены верстаки. Естественное освѣщеніе зданія удовлетворительно.

Оборудованіе цеха станками таково:

1) Переносныхъ станковъ для расточки цилиндровъ	2	шт.
2) Тоже сверлильныхъ	1	„
3) Тоже ручной для фрезеровки золотник.	1	„
4) Тоже маленькихъ сверлильныхъ	2	„
5) Краскотерка	1	„
6) Станокъ для полировки поршневыхъ колецъ . .	1	„
7) Строгальныхъ	2	„
8) Токарныхъ	5	„
9) Растирочныхъ для кулисныхъ валиковъ.	1	„

Изъ этихъ станковъ 5 приводятся въ движеніе моторами постояннаго тока, 5 моторами трехфазнаго тока, 5 приводныхъ и 1 ручной.

Цеховая контора (общая для сборнаго и котельнаго цеха), инструментальная и кладовая арматурныхъ частей помѣщаются въ зданіи, площадью въ 42,39 кв. саж.

Котельныйцехъ.

Въ главномъ зданіи котельнаго цеха (15×8, 5 с.), раздѣляющемся поперечной стѣной на части въ 11 и 4 саж. длины, помѣщается 5 паровозныхъ котловъ. Помѣщеніе недостаточно, въ виду чего котлы ремонтируются зимой въ сборномъ цехѣ, а лѣтомъ на дворѣ.

Оборудованіе цеха:

1) Электрическій мостовой кранъ, на 15 тоннъ . 1
2) „ станокъ для загибанія барабановъ 1
3) Горновъ съ ручными мѣхами 2
4) „ для заливки подшипниковъ бабитомъ . 1
5) Ручной легкій поворотный кранъ 1

Крайне необходимый для котельнаго цеха станокъ прессъ-ножницы установленъ по недостатку мѣста въ помѣщеніи колесно-токарнаго цеха.

Гидравлическое испытаніе котловъ зимой производится въ сборномъ цехѣ, ибо котельный плохо отапливается и не имѣетъ водопровода. Для пробы же паромъ зимою—нѣтъ подходящаго помѣщенія, вслѣдствіе чего, мирясь съ большими неудобствами, приходится производить эту работу на дворѣ.

Около главнаго котельнаго зданія имѣется отдѣльное помѣщеніе для ремонта арматуры (8, 16×3, 5 саж.).

Оборудованіе его:

1) Токарный станокъ 1
2) Сверлильный 1
3) Фрезерный 1

Ремонтъ дымогарныхъ трубъ производится въ помѣщеніи (5, 47×9) зданія, расположеннаго на противоположной (котельному) сторонѣ двора мастерскихъ; прямого пути, соединяющаго эти два зданія, нѣтъ—доставка трубъ на вагонеткахъ происходитъ черезъ пути вагоннаго двора, что сопряжено съ постоянными задержками.

Оборудованіе этого помѣщенія:

1) Станковъ для очистки дымогарныхъ трубъ отъ накипи . . . . . 2 шт.
2) Станковъ для обрѣзки трубъ 2 „
3) Горизонтальный горнъ для наконечниковъ . . . . . 1 „
4) Обыкновенныхъ горновъ . . 3 „
5) Горнъ на три огня . . . . . 1 „
6) Ручной станокъ-прессъ для трубъ. . . . . 1 „
7) Вентиляторъ . . . . . 1 „
8) Ручной станокъ для загибанія 1 „

Тендерная. Никакого помѣщенія для ремонта тендеровъ нѣтъ, поэтому и лѣтомъ и зимой ремонтъ ихъ производится главнымъ образомъ

на дворѣ и только одно стойло сборнаго цеха зимой отводится для ремонта тендеровъ.

Токарный (механическій) цехъ.

Токарный цехъ временно помѣщается въ отдѣленіи вагоннаго и занимаетъ вмѣстѣ съ конторою площадь въ 278,13 кв. саж. Помѣщеніе недостаточно свѣтлое, такъ что зимой приходится работать и днемъ съ освѣщеніемъ. Зимой—холодное: температура падаетъ при сильномъ морозѣ до 4°. Станки установлены въ 7—9 рядовъ, очень скученно и, въ виду временности установки—на деревянныхъ фундаментахъ, что неудобно, такъ какъ не представляется возможнымъ давать станкамъ надлежащую скорость. Только незначительная часть станковъ установлена на каменныхъ фундаментахъ. Всѣ станки приводятся въ движеніе групповыми и единичными моторами.

Оборудованіе цеха состоитъ:

1)	Винторѣзныхъ токарныхъ станковъ	30 шт.
2)	Тоже револьверныхъ	6 „
3)	Спеціальныхъ для обточки пробокъ арматуры	1 „
4)	Лоботокарныхъ	2 „
5)	Двойной не винторѣзный токарный	1 „
6)	Вертикальныхъ фрезерныхъ .	3 „
7)	Фрезерныхъ по типу продольно-строгальн.	1 „
8)	Тоже горизонтальныхъ	4 „
9)	Тоже двойныхъ	2 „
10)	Фрезерныхъ для обточки гаекъ	1 „
11)	Тоже для нарѣзки фрезъ . . .	1 „
12)	Продольно-строгальный . . .	1 „
13)	Поперечно-строгальный . . .	5 „
14)	Долбежныхъ	3 „
15)	Радіально-сверлильныхъ . . .	3 „
16)	Сверлильныхъ стѣнныхъ . . .	2 „
17)	„ свободностоящихъ . . .	4 „
18)	Спеціально для сверленія топочныхъ связей	1 „
19)	Горизонтально разсверливающихъ.	4 „
20)	Для расточки вагонныхъ подшипниковъ.	1 „
21)	Болторѣзныхъ.	5 „
22)	Гайкорѣзныхъ	1 „

23) Шурупныхъ . . . . . 2 шт.
24) Наждачныхъ точилъ для сухой и мокрой точки . . . . . 2 „
25) Разрывной для испытанія матеріаловъ . . . . . 1 „
26) Для точки фрезъ . . . . . 1 „
27) Для сточки спиральныхъ сверлъ 1 „
28) Ленточная пила по металлу . 1 „
29) Для испытанія напильниковъ . 1 „
30) Универсальный для изготовленія связей . . . . . 1 „
31) Для шлифовки круглыхъ предметовъ . . . . . 1 „
32) Каменныхъ точилъ . . . . . 3 „
33) Вентиляторовъ Шилле . . . . 1 „
34) Станокъ переносный для расточки паровозныхъ цилиндровъ на мѣстѣ . . . . . 1 „

Пилозубное отдѣленіе помѣщается въ деревянной пристройкѣ площадью въ 20 кв. саж.

Оборудованіе его:

1) Пилозубный станокъ . . . 1 шт.
2) Пескометъ . . . . . 1 „
3) Каменныхъ точилъ. . . . 2 „
4) Наждачное точило. . . . 1 „

Около токарнаго цеха пристроено временное холодное помѣщеніе—площ. 18 кв. саж., служащее для калки напильниковъ и цементаціи паровозныхъ частей.

Колесно-токарный цехъ.

Колесно-токарный цехъ занимаетъ бывшее помѣщеніе токарнаго, литейнаго и мѣдницкой, общей площадью въ 295 кв. саж. Помѣщеніе недостаточно теплое.

Оборудованіе цеха:

1) Станковъ бандажныхъ для пассажирскихъ паровозовъ . . . . . 2 шт.
2) Тоже для остальныхъ паровозовъ. . . . . 4 „
3) Тоже для вагонныхъ и тендерныхъ осей. . . 6 „
4) Шеечныхъ станковъ. . . . . 1 „
5) Лоботокарный для бандажей . . . . . 1 „
6) Станковъ для обточки пальцевъ . . . . . 1 „
7) Гидравлическій прессъ . . . . . 1 „
8) Точило наждачное . . . . . 1 „

9) Печь для нагрѣва бандажей горячимъ воздухомъ . . . . . 1 шт.
10) Ванна для нагрѣва бандажей въ мазутѣ . . 1 „
11) Крановъ поворотныхъ подъемныхъ . . . . . 2 „
12) Кранъ ручной передвижной на платформѣ . 1 „

Оборудованіе цеха неудовлетворительно.

Вагонный цехъ.

Для ремонта вагоновъ имѣется зданіе:

1) главный каменный корпусъ вагоннаго цеха въ 1188 кв. саж. со свѣтовымъ фонаремъ. Помѣщеніе это раздѣляется на четыре части:

а) первая половина зданія обслуживается внутри зданія телѣжкой, на которой могутъ устанавливаться только тов. вагоны и вагоны IV кл. Этимъ помѣщеніемъ пользуются для работъ по металлической обшивкѣ кровли классныхъ вагоновъ и окраскѣ товарныхъ, для какой цѣли остается только 8 мѣстъ, такъ какъ въ этомъ помѣщеніи работаетъ на верстакахъ до 80 плотниковъ, слесаря по разнымъ мелко-слесарнымъ работамъ, жестянщики—6 чел. со станками и горномъ, кровельщики—20 чел., бригада слесарей по металлической обшивкѣ классныхъ вагоновъ со станками и двумя содовыми ваннами, на коихъ стравливается старая окраска, и кромѣ того, инструментальная вагоннаго цеха на 550 чел.

б) Малярная для классныхъ вагоновъ на 6 стойлъ. Въ этомъ же помѣщеніи установлены 3 приводныхъ краскотерки и хранятся малярные матеріалы, требующіе теплыхъ помѣщеній—для 60 чел. съ запасомъ на 4—6 дней.

в) Временное помѣщеніе токарнаго цеха занимаетъ 9 стойлъ.

г) Вспомогательная малярная на 2 стойла съ лакировочнымъ отдѣленіемъ по дереву.

Въ теплое время работы по металлической обшивкѣ и кровлѣ классныхъ вагоновъ производятся частично и на открытыхъ путяхъ, тогда стойлъ для малярныхъ работъ хватаетъ. Въ остальное же время всѣ эти работы приходится производить въ главномъ корпусѣ и тогда *малярныхъ мѣстъ остается мало, что особенно ощущается съ 5 февр. 1911 г. послѣ пожара малярнаго помѣщенія на 6 стойлъ. Отсутствіе такого помѣщенія понизило качество малярныхъ работъ, ибо оставшіяся малярныя помѣщенія плохо освѣщены и не изолированы отъ пыли, зимой же они холодны.*

Изъ сказаннаго видно, что теплыхъ мѣстъ для работъ по ремонту кузововъ подвижного состава не имѣется, и таковыя круглый годъ производятся на открытыхъ путяхъ.

Кладовыхъ какъ теплыхъ, такъ и холодныхъ при цехѣ не имѣется.

Оборудованіе цеха:

1) Долбежно-сверлильный по дереву . . . 1 шт.
2) Ленточная пила . . . . . 1 „
3) Наждачный станокъ для точки пилъ . 1 „
4) Сверлильный по металламъ . . . . . 1 „
5) Ручной прессъ зуборѣзный по металлу . 1 „
6) Ножницы со столомъ для жестянщиковъ 2 „
7) Вальцы для изгибанія мелкихъ сорт. желѣза . . . . . 2 „
8) Кантовки для кровельщиковъ . . . . . 2 „
9) Ножницы круглыя по металлу . . . . 2 „
10) Наждачный станокъ съ приводомъ . . 1 „
11) Зигъ-машинъ для жестянщиковъ . . . 2 „
12) Для загибанія воронокъ кровельн. желѣза 1 „
13) Гофрировочныхъ для „ „ 1 „
14) Компрессоръ для испытанія тормазовъ Вестингауза . . . . . 1 „
15) Жерновыхъ краскотерокъ . . . . . 3 „
16) Точило ручное. . . . . 1 „
17) Гидравлическій прессъ для испытанія упряжныхъ приборовъ . . . . . 1 „
18) Клееварка . . . . . 1 „
19) Камера для распариванія и загиба потолочной и вагонной окладки . . . . . 1 „

Столярное-обойное помѣщеніе въ 199 кв. саж.

Здѣсь помѣщается контора вагоннаго цеха, отдѣленіе стекольщика, обойное на 20 чел. и столярное на 60 чел.

Оборудованіе помѣщенія.

1) Компрессоръ для испытанія тормоза Вестингауза . . 1 шт.
2) Клееварка съ плитой . . . 1 „
3) Точило ручное . . . . . 1 „

Вспомогательная кузница вагоннаго цеха въ 49 кв. саж. представляетъ деревянный баракъ, обшитый по наружнымъ и внутреннимъ стѣнамъ кровельнымъ желѣзомъ. Одна половина этого зданія занята подъ кузницу на 4 огня, другая—слесарной бригадой для ремонта отопленія.

Оборудованіе помѣщенія.

1) Наковаленъ . . . . . 4 шт.
2) Горновъ кузнечныхъ . . . 4 „

3) Вентиляторъ . . . . . 1 шт.
4) Трубонарѣзный станокъ . 1 „

Деревообдѣлочная въ 100 кв. саж. Въ этомъ зданіи помѣщаются всѣ деревообдѣлочные станки, кромѣ лѣсопильныхъ рамъ. Станки приводятся въ дѣйствіе машиной—паровозомъ, къ которому приспособлены ступенчатая топка для утилизаціи отбросовъ лѣсопилки и деревообдѣлочной.

При деревообдѣлочной имѣется парильный сушильный барабанъ для выщелачиванія древесныхъ соковъ паромъ.

Механическое оборудованіе:

1) Строгальный односторонній станокъ по дереву . 1 шт.
2) Тоже 4-хъ стороннихъ . 2 „
3) Шипорѣзный . . . . . 1 „
4) Сверлильно-долбежный . 1 „
5) Сверлильный . . . . . 1 „
6) Горизонтально-сверлильный . . . . . 1 „
7) Ленточная пила . . . . 1 „
8) Токарный по дереву . . 1 „
9) Окаймительная пила . . 1 „
10) Круглая маятниковая пила 1 „
11) „ пила со столомъ 1 „
12) Точило . . . . . 1 „
13) Наждачныхъ . . . . . 2 „
14) Фрезерный по дереву . . 1 „
15) Болторѣзный по металлу 1 „
16) Сверлильный по металлу 1 „
17) Прессъ-ножницы . . . . 1 „

При деревообдѣлочной имѣются два сарая въ 107 кв. саж. для склада сухихъ лѣсныхъ матеріаловъ; помѣщеніе недостаточно, предположено устройство сараевъ—навѣсовъ на 500 кв. саж.

Лѣсопилка. Деревянный сарай въ 72 кв. саж. съ 2-мя лѣсопильными рамами, приводящимися въ движеніе 30-сильнымъ локомобилемъ.

Оборудованіе помѣщенія:

1) двухъэтажныхъ шведскихъ рамъ . . . . . 2 шт.
2) наждачныхъ станковъ для точки пилъ . . . 1 „
3) самотаска . . . . . 1 „

Лѣсосушилка въ 30 кв. саж. представляетъ деревянное зданіе, отапливаемое отъ котла деревообдѣлочной.

Литейный цехъ. Чугунно-мѣдно-литейное помѣщеніе имѣетъ размѣры 17,41 кв. саж. Въ одной части этого зданія установленъ вентиляторъ и мельница-бѣгунки, въ другой—кладовая и обрубочная мѣдныхъ отливокъ, въ третьей мѣдно-литейная въ 29 кв. саж., въ четвертой занимаются изготовленіемъ стержней и въ концѣ концовъ для чугунно-литейной остается площадь въ 54 кв. саж. Эта площадь обслуживается электрическимъ мостовымъ краномъ на 10 тоннъ. Для плавки чугуна установлены двѣ вагранки, работающія коксомъ, общей производительностью на 250 пуд. въ часъ. Для приготовленія формовочной земли имѣется лишь бѣгунковая мельница.

Мѣдно-литейная оборудована тремя плавильными горнами.

Около литейнаго зданія *имѣется помѣщеніе для храненія моделей—зданіе недостаточно, желательно его увеличить.*

Кузнечный цехъ. Кузнечный цехъ помѣщается въ двухъ корпусахъ:

1) первый каменный, площадью въ 139 кв. саж.

2) второй корпусъ изъ волнистаго желѣза въ 135 кв. саж.

Оборудованіе помѣщеній:

1)	Молотъ 1½ тонныхъ . . .	2 шт.
2)	„ ½ тонныхъ . . .	3 „
3)	Горновъ	40 „
4)	Станокъ Оливера	1 „
5)	Провѣрочныхъ плитъ . .	2 „
6)	Рессорныхъ „ . .	10 „

Кузнечнымъ цехомъ производятся всѣ необходимыя работы по ремонту и изготовленію частей подвижного состава, включая ремонтъ всевозможныхъ рессоръ.

Производительность Читинскихъ мастерскихъ въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за три послѣднихъ года представлена въ слѣдующихъ таблицахъ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Большой ремонтъ	40	46	48

Въ 1910 г. два паровоза отремонтированы за счетъ головного участка Амурской ж. д.

	Число пассажирскихъ вагоновъ, выпущенныхъ въ годъ изъ ремонта.		
	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Большой и средній ремонтъ . . .	89 ваг.	122 ваг.	125 ваг.
Срочный ремонтъ	12 „	II „	I „
Срочный осмотръ, ревизія буксъ и текущій ремонтъ	2 „	II „	30 „

Въ 1910 г. ремонтъ вагоновъ уменьшился по причинѣ пожара въ томъ же году.

	Число товарныхъ вагоновъ и платформъ, выпущенныхъ въ годъ.		
	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Большой ремонтъ	112	272	294
Срочный осмотръ и поврежд. въ крушеніи	254	391	202
Ревизія буксъ и текущій ремонтъ	127	113	270

Въ 1908 г. мастеровыхъ было 894 чел., учениковъ 54 чел., чернорабочихъ 155 чел. Въ 1909 г. мастеровыхъ 904 чел., учениковъ 57 чел., чернорабочихъ 141 чел. Въ 1910 г. мастеровыхъ 917 чел., учениковъ 52 чел., чернорабочихъ 156 чел.

Упр. Забайкальской ж. д. отмѣчаетъ слѣдующіе недостатки мастерскихъ и раздѣляетъ ихъ на нѣсколько группъ.

1) Недостаточность помѣщеній: для паровозо-сборнаго цеха необходимо малярное помѣщеніе на 4 паровоза съ тендерами.

Главное помѣщеніе котельнаго цеха настолько мало, что совершенно исключается возможность перенести въ этотъ цехъ тѣ станки, которые по существу должны быть въ котельной: прессъ-ножницы, сверлильные для рѣшетокъ, спеціальные для нарѣзки связей и др.; котельную желательно увеличить на 5 стойлъ и, кромѣ того, построить помѣщеніе для ремонта тендеровъ на 4 стойла.

Такъ какъ токарный цехъ, временно помѣщающійся въ вагонномъ, неудобенъ, а вагонный цехъ, въ свою очередь, испытываетъ острую нужду въ малярномъ помѣщеніи и вообще въ помѣщеніи для ремонта классыхъ вагоновъ, то поэтому весьма необходимо построить новое помѣщеніе для токарнаго цеха и освободить занятое вагонное.

Кромѣ того, по условіямъ мѣстнаго климата производить зимою на дворѣ даже ремонтъ товарныхъ вагоновъ невыгодно. Такая работа отражается на качествѣ ремонта и на стоимости его. Поэтому для ремонта товарныхъ вагоновъ также желательно крытое помѣщеніе. Вмѣстѣ съ этимъ, въ вагонномъ же цехѣ не достаетъ помѣщенія для сушки лѣса, что опять-таки отражается самымъ неблагопріятнымъ образомъ на ремонтѣ, ибо по необходимости употребляемые въ дѣло недостаточно высушенный лѣсъ при сухости Забайкальскаго воздуха очень быстро трескается.

Точно также необходимо увеличеніе чугунно-литейной на 60 кв. саж., чтобы общая площадь помѣщеній чугунно-литейной въ 114 кв. саж. отвѣчала дѣйствительной производительности, доходящей до 45000 пуд. чугуннаго литья ежегодно; также желательно и увеличеніе модельнаго кабинета.

2) Недостатки сообщеній между цехами. Въ виду того, что вслѣдствіе разрушенія зданій, мастерскія развивались ненормально, взаимное расположеніе цеховъ въ высшей степени неудобно: для подачи котловъ изъ котельной въ сборную приходится выѣзжать со двора мастерскихъ и производить маневры черезъ деповскіе пути, что сопряжено съ неизбѣжными задержками.

Изъ помѣщенія для ремонта дымогарныхъ трубъ, таковыя можно провести въ котельную только черезъ вагонный паркъ; токарный цехъ, случайно перенесенный въ помѣщеніе вагоннаго, также не имѣетъ прямого сообщенія ни со сборнымъ, ни съ котельнымъ цехомъ, а слѣдовательно, подача такихъ частей, какъ цилиндры, топочныя рѣшетки и проч.—очень неудобна.

Наконецъ, нѣтъ удобнаго сообщенія съ матеріальнымъ складомъ.

Для устраненія этихъ неудобствъ необходимо устройство сообщенія между цехами и со складомъ.

3) Недостатки оборудованія. Одинъ изъ существенныхъ недостатковъ оборудованія для всѣхъ цеховъ является отсутствіе пневматической станціи, наличность которой дала бы возможность механическимъ путемъ производить работы: обрубку, чеканку, сверлильныя, клепальныя, подъемныя и др. Такое оборудованіе особенно цѣнно было бы для сборнаго, котельнаго и колесно-токарнаго цеха (подъемники къ станкамъ).

Для котельнаго цеха нужна печь для нагрѣва котельныхъ листовъ и др. частей.

Для токарнаго цеха необходимъ одинъ двойной строгальный станокъ и одинъ пилозубный.

Для колесно-токарнаго цеха необходимо: 1) гидравлическій прессъ, на которомъ возможно было бы ремонтировать скаты пасс. паровозовъ, 2) станокъ для обточки пальцевъ, 3) шеечный станокъ приспособленный также для обточки осей безъ центровъ.

Для вагоннаго цеха необходимо два небольшихъ строгальныхъ фуговальныхъ станка и одинъ парильный барабанъ для сушки лѣса.

Для кузницы весьма желателенъ гидравлическій прессъ, при установкѣ котораго освободились бы два паровыхъ молота 1½-тонный и ½-тонный.

Вышеприведенные недостатки помѣщеній и оборудованія имѣютъ, понятно, непосредственную связь, такъ какъ, при улучшеніи оборудованія цеховъ, возможно значительно уменьшить срокъ ремонта подвижного состава, а вмѣстѣ съ этимъ уменьшилась бы потребность въ дополнительныхъ помѣщеніяхъ.

4) Недостатки силовыхъ станцій. Наличность энергіи, которой располагаютъ мастерскія, очевидно, недостаточна: при нормальной зимней нагрузкѣ всѣхъ станковъ, кранов и освѣщенія,

одновременно всѣ механизмы не могутъ работать и потому, зимой, при полномъ освѣщеніи не работаютъ мостовые краны литейной и котельной; освѣщеніе получается тусклое и пр. Резерва ни на одной изъ шести силовыхъ станцій нѣтъ никакого и при порчѣ соотвѣтствующей машины неизбѣжно что-либо должно быть остановлено.

Затѣмъ, шесть силовыхъ станцій вызываютъ излишніе расходы на эксплоатацію, занимаютъ большую площадь помѣщеній и удорожаютъ получающуюся энергію, ибо при раздробленіи потребной силы на шесть паровыхъ машинъ, онѣ даютъ меньшій коэффиціентъ полезнаго дѣйствія.

Силовую станцію цѣлесообразно было бы устроить только одну при центральной паровичной, а вторую кочегарку при деревообдѣлочной—эту послѣднюю для того, чтобы отъ нея отапливать сушилки и деревообдѣлочную, ибо эти зданія находятся настолько далеко отъ центральной кочегарки, что было бы невыгодно къ нимъ такъ далеко подводить отопленіе.

5) Недостатки кочегарокъ. Главная кочегарка имѣетъ недостаточное количество котловъ—зимой при сильныхъ холодахъ не хватаетъ пару для молотовъ и на отопленіе, кромѣ того, размѣщеніе кочегарокъ въ 4-хъ пунктахъ вызываетъ излишній расходъ.

6) Недостатки въ пожарномъ отношеніи. Цеха сборный и колесно-токарный, токарный и вагонный въ пожарномъ отношеніи чрезвычайно опасны: во всѣхъ зданіяхъ колонны, потолки и стропила деревянные, и зданія деревообдѣлочной и лѣсопилки деревянныя сплошь и для полноты картины слѣдуетъ добавить, что кочегарки, деревообдѣлочныя и лѣсопилки также деревянныя. Поэтому необходимо въ первую очередь существенно перестроить эти послѣднія помѣщенія.

7) Недостатки водопровода. Магистральныя трубы водопровода тонки (или недостаточна высота водоподъемнаго зданія), поэтому въ отдѣленныхъ отъ водокачки помѣщеніяхъ вагоннаго цеха не получается настолько сильной струи, насколько это необходимо для тушенія пожара. Затѣмъ, въ деревообдѣлочной, лѣсопилкѣ, котельной и арматурной совсѣмъ нѣтъ водопровода, что значительно увеличиваетъ опасность въ пожарномъ отношеніи. Въ виду этого желательно ускорить устройство той водопроводной сѣти, которая для мастерскихъ уже запроектирована.

Изъ доложеннаго Подкомиссіи о работахъ мастерскихъ, между прочимъ, выяснилось, что вслѣдствіе распоряженія Министерства Путей Сообщенія пріостановлена замѣна въ товарныхъ вагонахъ обыкновенныхъ стяжекъ—усиленными; мотивировкой къ запрещенію служило сообщеніе Министерства, что имъ будетъ

выработанъ общій для товарныхъ и пассажирскихъ вагоновъ типъ стяжекъ.

Членомъ экспертомъ по дѣламъ контроля Н. А. Масловымъ, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, были осмотрѣны цеха главныхъ Читинскихъ мастерскихъ и обслѣдованъ порядокъ веденія отчетности сихъ мастерскихъ, при чемъ оказалось слѣдующее.

Въ паровозо-сборномъ цехѣ въ капитальномъ ремонтѣ находилось 20 паровозовъ; средній и малый ремонтъ Читинскими мастерскими не производится. При поступленіи паровоза въ ремонтъ въ мастерскихъ первоначально составляется актъ передачи паровознаго инструмента, а вслѣдъ за этимъ, протоколъ осмотра съ подробнымъ описаніемъ предположенныхъ работъ, безъ опредѣленія стоимости предположеннаго ремонта. Одновременно съ этимъ на особо печатныхъ бланкахъ составляется описаніе состоянія котла, съ указаніемъ на эскизахъ имѣющихся поврежденій и предположенныхъ исправленій. До утвержденія упр. дороги данныхъ протокола осмотра—ремонтъ не производится.

Каждая рабочая бригада имѣетъ на рукахъ у себя нѣсколько паровозовъ, при чемъ рабочіе отмѣчаются цеховымъ табельщикомъ два раза въ день, но стоимость рабочей силы данной бригады по сборному цеху сносится не на дѣйствительно произведенныя каждымъ мастеровымъ работы, а на ремонтъ того паровоза, который по сроку ближе къ выпуску изъ мастерскихъ.

Выяснилось, что зачастую бываютъ случаи недостатка въ Читинскомъ главномъ складѣ необходимыхъ матеріаловъ и запасныхъ частей. Это обстоятельство, въ связи съ задержкою изготовленія заказовъ другими цехами, на выполненіе которыхъ сроковъ не установлено, съ одной стороны, увеличиваетъ простой паровозовъ въ ремонтѣ, съ другой же, вызываетъ назначеніе неурочныхъ работъ, процентное отношеніе которыхъ къ урочнымъ днямъ выразилось въ 1910 г. въ размѣрѣ 7,05.

Средняя продолжительность производства капитальнаго ремонта паровозовъ въ 1910 г. была равна 186 днямъ; въ текущемъ году замѣчается нѣкоторое пониженіе.

Ощущается недостатокъ паровозныхъ бандажей, что повышаетъ продолжительность ремонта.

При поступленіи паровозовъ въ ремонтъ наблюдается увеличеніе необходимости производства котельныхъ работъ.

Для капитальнаго ремонта паровозовъ отпускается кредитъ по средней стоимости, безъ подраздѣленія на ремонтъ съ большими, средними и малыми котельными работами.

При выходѣ паровоза изъ ремонта составляется протоколъ осмотра при участіи агента того участка тяги, къ которому приписанъ данный паровозъ. Количество паровозовъ, выпущенныхъ

изъ ремонта въ 1910 г., было 48 шт.; въ 1911 г.—по 1 іюня выпущено 17 паровозовъ. Расцѣнка работъ постепенно понижается, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ, а именно: работы кулисной бригады стоили: въ 1905 г.—525 р., въ 1906 г.—375 р., въ 1908 г.—310 р. и въ текущемъ—265 р.; поршневой бригады въ 1905 г.—320 р., въ 1908 г.—190 р. и въ 1911 г.—160 р.; арматурной бригады въ 1905 г.—400 р., въ 1906 г.—275 р. и въ 1911 г.—200 р.

Кладовыхъ съ запасами матеріаловъ нѣтъ, и матеріалы въ запасъ не выписываются; при цехѣ имѣется лишь помѣщеніе, въ которомъ хранится матеріалъ, выписанный для выполненія работъ по заказамъ, учетъ котораго ведется по послѣднимъ.

Средняя стоимость капитальнаго ремонта паровозовъ понизилась съ 11500 р. въ 1907 г. до 7700 р. въ 1910 г.

Столь же значительное пониженіе стоимости работъ наблюдается и по вагонному цеху, въ которомъ на производство работъ установлена расцѣночная вѣдомость. Уменьшается также и количество рабочихъ. Предѣльное число ихъ, а также цѣна устанавливается упр. сл. тяги.

Нормъ расхода матеріаловъ на ремонтъ вагоновъ не имѣется и матеріалы выписываются и расходуются по дѣйствительной въ нихъ потребности. Матеріалы же, необходимые для малярныхъ работъ, нормируются имѣющимся въ цехѣ урочнымъ положеніемъ, выработанымъ путемъ опыта.

На ремонтъ вагоновъ упр. сл. тяги составляется на данный годъ планъ, при чемъ планъ работъ классныхъ вагоновъ выполняется полностью, а товарныхъ въ зависимости отъ подачи таковыхъ для ремонта. Классныхъ вагоновъ ремонтируется до 130 шт. и товарныхъ вагоновъ отъ 700 шт. до 900 въ годъ.

Въ вагонномъ цехѣ, какъ и въ паровозо-сборномъ наблюдаются случаи задержки ремонта, за отсутствіемъ въ главномъ складѣ запасныхъ частей. Задержка въ ремонтѣ также происходитъ еще и отъ недостатка теплыхъ помѣщеній и въ виду задержки выполненія заказовъ другими цехами.

По работамъ кузнечнаго цеха также наблюдается пониженіе ихъ стоимости: сокращено количество работающихъ горновъ съ 40 до 20.

Учетъ расхода матеріаловъ на поковки ведется въ особой книгѣ, но % % угара въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ не выводятся, въ общемъ же % угара колеблется отъ 6 до 10.

Расходъ топлива въ расчетъ стоимости литья и поковокъ не включается, а сносится на 291 очередной номеръ смѣты; такимъ образомъ, стоимость расцѣнки издѣлій является преуменьшенной.

Учетъ поковокъ и литья производится по годовымъ заказамъ,

за счетъ матеріальной сл. съ указаніемъ количества, вѣса и стоимости изготовленныхъ издѣлій.

Работы во всѣхъ цехахъ мастерскихъ производятся преимущественно сдѣльно, средній общій % сдѣльныхъ работъ равенъ 81,29; средняя стоимость рабочаго дня съ прибылью въ 1910 г. опредѣлялась въ 2,52, средняя общая поденная плата въ 1,56 и средній общій % прибыли—въ 56,52.

Счета заказовъ составляются въ конторѣ главныхъ мастерскихъ изъ фактуръ складовъ мат. сл., распредѣленіе рабочей силы и данныхъ авансовой отчетности.

Матеріальный отчетъ по его составленіи свѣряется со счетами заказовъ.

Такимъ образомъ, разноска съ фактуръ матеріаловъ и запасныхъ частей производится по матеріальному отчету и по счетамъ заказовъ, и данныя эти взаимно сличаются, т. е. одна и та же работа производится дважды.

Заготовка издѣлій въ запасъ склада, а также для другихъ службъ, частныхъ лицъ и мѣстъ производится только по заказамъ, выдаваемымъ упр. сл. тяги, при чемъ для каждой работы выдается спеціальный заказъ.

Отчетность по лѣсопилкѣ ведется по двойной системѣ.

Изъ мастерскихъ Подкомиссія прослѣдовала въ главный матеріальный складъ, занимающій обширную площадь, огражденную заборомъ.

Читинскій матеріальный складъ имѣетъ довольно много крытыхъ помѣщеній и въ скоромъ времени не потребуетъ какихъ-либо новыхъ построекъ, такъ какъ по сравненію со складами другихъ дорогъ онъ является болѣе чѣмъ обезпеченнымъ помѣщеніямъ; такъ, здѣсь устроено восемь сараевъ, площ. 684,63 кв. саж., 9 крытыхъ навѣсовъ, площ. 673,84 кв. саж., 5 погребовъ—98,96 кв. саж. и, кромѣ того, каменная платформа при каменномъ сараѣ длиной 17,30 и 3 деревянныхъ платформы при деревянномъ сараѣ длиной 34,50. Кромѣ того имѣются 5 баковъ вмѣстимостью на 9.025 пуд.

Одинъ изъ сараевъ, каменный, служитъ для храненія болѣе цѣнныхъ предметовъ, *и матеріалы въ немъ находятся въ образцовомъ порядкѣ.* Часть сараевъ построена изъ волнистаго оцинкованнаго желѣза.

Единственнымъ дефектомъ постройки можетъ служить каменная платформа мощенная крупнымъ и острымъ камнемъ, о который могутъ рваться мѣшки и др. предметы, а также затрудняющимъ передвиженіе съ тяжелыми предметами.

Общій порядокъ въ складѣ заслуживаетъ особаго вниманія и можетъ быть рекомендованъ складамъ другихъ дорогъ, особенно по храненію предметовъ и сортировкѣ матеріаловъ.

На 1 іюня 1911 г. всего матеріаловъ имѣлось на 1.149.154 руб. 51 коп., инвентаря 225.863 р. 38 к., запасныхъ частей— 1.158.495 руб. 7 коп., стараго негоднаго имущества на 88.063 р. 44 к.

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

Къ основному Читинскому депо 5 участка приписано 95 паровозовъ: 88 товарныхъ (0—4—0) и 7 маневровыхъ (0—3—0). Пасс. паровозовъ на этомъ участкѣ нѣтъ, такъ какъ не по всему протяженію этого участка уложены рельсы легкаго типа, поэтому всѣ пассажирскіе поѣзда обслуживаются четырехосными товарными вагонами.

Паровозами Читинскаго участка обслуживаются всѣ поѣзда отъ ст. Чита I до Могзонъ (132 вер.) и до ст. Адріановки (114 вер.).

Паровозныхъ зданій два и начато постройкой третье новое за кредитъ 1910 г., но еще не законченное постройкой; въ виду особыхъ подпочвенныхъ условій фундаментъ заложенъ полторы сажени. Паровозныя зданія каменныя, прямоугольнаго типа, каждое на 12 стойлъ, по три пути въ каждомъ. Площадь перваго зданія 297,00 кв. саж., второго—333,6 кв. саж. Въ первомъ зданіи производится текущій ремонтъ, промывка и заправка паровозовъ. Второе зданіе предназначено для стоянки горячихъ паровозовъ. Въ зимнее время, при увеличивающемся движеніи, всѣ горячіе паровозы не вмѣщаются въ депо, и тогда часть ихъ стоитъ на открытыхъ свободныхъ путяхъ. Съ постройкой новаго паровознаго зданія на 6 стойлъ, всѣхъ стойлъ будетъ 30. Надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 вытяжныя трубы съ опускающимися колпаками. Холодная промывка производится послѣ сдѣланнаго паровозомъ пробѣга въ 1200 верстъ. Въ среднемъ дѣлается три промывки каждому работающему паровозу въ мѣсяцъ. Вода для промывки поступаетъ изъ водопроводной сѣти черезъ краны, установленные между стойлами. Въ каждомъ зданіи имѣется такихъ крановъ по 8 штукъ. Горячая промывка дѣлается только въ исключительныхъ случаяхъ, производится инжекторомъ другого паровоза. Во время промывки производится прочистка дымогарныхъ трубъ спеціальнымъ пароструйнымъ аппаратомъ. Для поворачиванія паровоза установленъ поворотный кругъ системы Селлерса, въ которомъ роликовая подушка замѣнена гидравлической, сдѣланной въ главныхъ мастерскихъ. Кругъ работаетъ хорошо. Діаметръ поворотнаго круга 56 ф. Предполагается установка другого круга, діаметромъ 72 ф. Протяженіе деповскихъ путей 4769 пог. саж. Періодическій ремонтъ паровозовъ производится въ спеціально предназначенномъ для этой цѣли зданіи, площадью въ 121, 4 кв. саж., имѣющемъ три стойла, вмѣщающія

безъ тендеровъ 6 паровозовъ. Къ зданію для ремонта примыкаетъ мастерская механическая, площадь которой 79,8 кв. саж., котловая—20,62 кв. саж., кузница—24,03 кв. саж., кровельная и малярная 10,22 кв. саж.

Оборудованіе механической мастерской составляютъ:

станковъ токарныхъ колесно-бандажныхъ	1
„ токарныхъ разныхъ	7
„ арматурно-токарныхъ	1
„ болторѣзныхъ	1
„ сверлильныхъ	4
„ строгальныхъ	2
„ наждачныхъ точильныхъ	1
точило приводное	1

Станки приводятся въ движеніе локомобилемъ системы Компаундъ въ 42 силы. Въ кузницѣ установлено 3 кузнечныхъ двойныхъ горна и одинъ мѣдницкій. Для доставленія дутья служитъ вентиляторъ „Шилле“. Мастерскія исполняютъ работу по періодическому и текущему ремонту пасс. и тов. вагоновъ, водокачекъ, пожарнаго инструмента и обоза. Для подъемки паровозовъ имѣются домкраты Беккера 3 комплекта и для подъемки вагоновъ 2 комплекта.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣется станокъ для расточки цилиндровъ, повѣрочная плита, переносные горны, краскотерки, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для гидравлическаго испытанія котловъ и верстаки, оборудованные 98 стуловыми тисками. Паровозные сараи и мастерская обогрѣваются паровымъ отопленіемъ, для чего установленъ котелъ паровозной системы съ поверхностью нагрѣва 124,41 кв. метр. и освѣщаются керосино-калильными фонарями Галкина и Симплексъ.

Производительность Читинскаго участка, въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за четыре послѣдніе года и по 1 іюня 1911 г. выразилась.

Паровозовъ.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Выпущено изъ капитальнаго ремонта	—	—	—	—	—
Средняго ремонта	38	26	26	—	—
Малаго ремонта	13	8	17	—	—
Періодическаго осмотра	—	—	—	47	13

Пассажирскихъ вагоновъ.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Изъ средняго ремонта . .	—	—	—	—	—
Періодическаго осмотра .	25	27	32	30	12

Товарныхъ вагоновъ.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Изъ 3-хъ годичнаго осмотра	70	141	87	180	10
Годичнаго осмотра	11	171	100	17	—
Ревизіи буксъ	246	344	199	136	8

Слѣдуя мимо склада топлива, Подкомиссія осматривала различные сорта имѣющагося здѣсь угля, при чемъ было установлено, что уголь качества ниже средняго, рыхлый, быстро превращается въ пыль и самовозгорается, вслѣдствіе чего приходится устраивать рядъ вентиляціонныхъ трубъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ ст. Чита I.

Ст. Чита I-я наибольшая распорядительная станція 3 отд. сл. движенія. Къ станціи тяготѣетъ гор. Чита, находящійся отъ нея въ 3 верстахъ и являющійся административнымъ центромъ Забайкалья и средоточіемъ торговли въ значительной части его.

При станціи выросъ значительный поселокъ, населенный преимущественно желѣзнодорожными служащими и рабочими.

Около станціи Чита I расположенъ военный городокъ, у котораго имѣется платформа „Чита военная“, къ интендантскимъ складамъ котораго проведена подъѣздная вѣтка. Установлено съ городомъ, имѣющимъ особую станцію—Чита 2, пригородное сообщеніе.

Для надобностей движенія и станціонныхъ работъ ст. Чита I имѣются слѣдующіе пути:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 8 путей общей вмѣстимостью на 273 вагона;

2) для нагрузки, выгрузки и сортировки грузовъ малой скорости 5 тупиковъ на 196 вагоновъ;

3) для стоянки порожнихъ вагоновъ 9 тупиковъ на 412 вагоновъ;

4) для надобностей интендантскаго склада 2 тупика;

5) для стоянки больныхъ вагоновъ и мелкой починки ихъ—2 тупика на 64 вагона;

6) для набора угля и дровъ—4 пути на 183 вагона.

Товарный дворъ при станціи снабженъ для охраненія принимаемаго и отправляемаго груза пакгаузами—87,87 кв. саж. и открытыми платформами 240.94 кв. саж.

Работа ст. Чита I—пункта, черезъ который гор. Чита получаетъ изъ Европейской Россіи, Западной Сибири и Иркутска товары и переотправляетъ ихъ на другія станціи и по прилегающимъ къ нему гужевымъ трактамъ далѣе въ глубь Забайкалья, оказывается довольно значительной и имѣетъ тенденцію увеличиваться. Результаты 3-хъ послѣднихъ лѣтъ слѣдующіе:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	2.407.763	2.180.662	4.311.942
Перегружено	—	75.017	154.933
Выгружено	8.937.157	9.645.390	9.910.504
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	8.704.411	9.076.444	1.134.858
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	10.713	17.981	24.827
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	18.806	28.294	32.993
Продано пассажирскихъ билетовъ	89.936	81.438	92.747
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	1.696	1.816	1.798

Отправляются хлѣбные грузы, лѣсные матеріалы, чай, масло, сало, кожи.

Получаются: предметы первой необходимости—сахаръ, керосинъ, мануфактура, галантерея, обувь.

Деревянные пакгаузы построены за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп., *и постройка ихъ оставляетъ желать лучшаго.*

Постройка платформъ также плохая, и доски для настила неудовлетворительнаго качества.

Между прочимъ, нач. сл. пути доложилъ, что по Забайкальской дорогѣ въ силу ея незначительной грузовой перевозки за

счетъ $^1/_5$ поступаетъ не болѣе 12.000 руб. въ годъ, тогда какъ построекъ за этотъ кредитъ производится въ годъ до 100.000 руб.

Съ товарнаго двора Подкомиссія прошла въ товарную контору, занимающую деревяный домъ, построенный за кредитъ 1909 г.; помѣщеніе соотвѣтственное и просторное. Зданіе осталось внутри не отштукатуреннымъ за недостаткомъ кредита на эту работу.

Далѣе Подкомиссіей были осмотрѣны жилые дома и пріемный покой. Въ день осмотра Подкомиссіей *пріемнаго покоя*, расположеннаго въ деревянномъ зданіи, онъ былъ переполненъ больными. Подкомиссіей было установлено, что *помѣщеніе недостаточное*. Жилые дома на ст. Чита расположены на трехъ террасахъ: первая линія жилыхъ домовъ помѣщается на уровнѣ пасс. зданія, двѣ другія линіи идутъ выше по откосу горы.

Дежурная кондукторскихъ бригадъ занимаетъ деревянный домъ и имѣетъ: 5 спальныхъ комнатъ, расположенныхъ по номерной системѣ, кухню, столовую и сушилку. Въ спальняхъ помѣщены 18 кроватей.

При осмотрѣ сушильнаго помѣщенія оказалось, что сушильня, какъ таковая, не дѣйствуетъ, а за недостаткомъ помѣщенія въ комнатѣ, въ которой находится сушильня, сложено обмундированіе бригадъ.

Выше на горѣ находятся деревянныя зданія больницы, при осмотрѣ которыхъ было обнаружено недостаточно внимательное осношеніе сл. пути къ ремонту зданій. Администрація больницы поддерживаетъ должную чистоту. Больница имѣетъ 83 кровати, но иногда приходится число это увеличивать до 100.

Старшимъ врачемъ больницы было доложено Подкомиссіи, что въ день осмотра Подкомиссіей больницы въ ней находилось:

Хирургическихъ	24	чел.
Женщинъ	13	„
Роженицъ	5	„
Тифозныхъ	5	„
Оспенныхъ	2	„
Рожистыхъ	3	„
Скарлатинозныхъ	2	„
Терапевтическихъ . . .	11	„
Итого . . .	65	человѣкъ

Осмотрѣнный Подкомиссіей домъ, въ которомъ помѣщается контора нач. 2-го отдѣленія сл. движенія и квартира его, вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію: контора свободная и свѣтлая, квартира имѣетъ 6 комнатъ и кухню.

Подкомиссіей было также осмотрѣно и помѣщеніе желѣзнодорожнаго собранія, расположенное въ 2-хъэтажномъ довольно обширномъ домѣ, принадлежавшемъ ранѣе желѣзной дорогѣ, а затѣмъ, переданное клубу желѣзнодорожныхъ служащихъ. Зданіе это сооружено еще во время постройки дороги. Общество имѣетъ свой фондъ, свои доходы, библіотеку, театръ, и проч. помѣщенія. По настоящее время за недостаткомъ помѣщенія въ школѣ, часть клуба занята классами желѣзнодорожнаго училища.

Далѣе, Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ деревянный домъ-особнякъ, въ которомъ находится квартира нач. уч. сл. пути и контора по постройкѣ второго пути. Помѣщеніе вполнѣ соотвѣтственное: контора занимаетъ двѣ комнаты и, кромѣ того, при ней имѣется комната для сторожа, квартира же состоитъ изъ 8 комнатъ и кухни, при домѣ имѣются необходимыя службы.

Школа расположена въ двухъ главныхъ зданіяхъ, и, кромѣ того, отдѣльные классы съ учениками занимаютъ и др. жилыя помѣщенія; такъ, одно изъ нихъ, какъ было упомянуто выше, находится при желѣзнодорожномъ клубѣ и другое—при мастерской сл. пути.

Въ первомъ одноэтажномъ деревянномъ зданіи школы, кромѣ классовъ, имѣются квартиры учителя и сторожа. Во второмъ одноэтажномъ же деревянномъ домѣ помѣщаются только классы; въ этомъ зданіи производилась смѣна половъ, сгнившихъ вслѣдствіе неправильнаго ихъ устройства; это зданіе школы построено въ 1904 г., внутри не оштукатурено.

На 1912 г. у. ж. д. испрашивается 22.550 руб. на расширеніе школы, при чемъ общая стоимость работъ исчислена въ 32.550 руб. Въ 1911 г. было отпущено 10.000 руб.

Подкомиссія находитъ необходимымъ отпустить вышеупомянутый кредитъ, такъ какъ дальше оставлять школу въ такомъ положеніи недопустимо.

Здѣсь же невдалекѣ расположенъ кирпичный и изразцовый заводъ.

Изъ остальныхъ жилыхъ домовъ, въ которыхъ живутъ низшіе агенты различныхъ службъ, Подкомиссіей были осмотрѣны типовые дома различныхъ сроковъ постройки.

Квартиры въ этихъ домахъ отдаются низшимъ служащимъ за плату, а нѣкоторымъ и безплатно. Дома эти построены въ 1903—1904 г.г. и, несмотря на то, что они были построены сравнительно недавно, они не лишены того же недостатка, который былъ отмѣченъ у домовъ, оставшихся отъ постройки дороги, т. е. отсутствіе каменнаго фундамента. Дома эти деревянные, довольно высокіе, одноэтажные, но всѣ на деревянныхъ стульяхъ и съ заваленками.

Въ одномъ изъ такихъ домовъ, осмотрѣнномъ Подкомиссіей, помѣщались двѣ квартиры: одну половину дома въ 4 комнаты съ кухней занималъ конторщикъ сл. движенія, въ другой половинѣ помѣщались—привратникъ и станціонный сторожъ. Типъ дома слѣдуетъ считать раціональнымъ. Площадь дома равна 19 кв. саж., и валового дохода онъ приноситъ 27 руб. въ мѣсяцъ. Ремонтъ этихъ домовъ относится на № 71 расходной смѣты.

Не имѣя возможности осмотрѣть всѣ жилыя помѣщенія за недостаткомъ времени, такъ какъ таковыя занимаютъ на ст. Чита 5.800 кв. саж., Подкомиссія ограничилась лишь осмотромъ различныхъ типовъ построекъ, а затѣмъ, осмотрѣла мастерскую и складъ сл. пути. При мастерской сл. пути имѣются: ученическая—сарай, въ которомъ работаютъ мальчики, довольно обширная слесарная, малярная и помѣщеніе, въ которомъ, какъ выше было указано, находится одинъ изъ классовъ школы; кузница большая на 4 наковальни, помѣщается въ каменномъ зданіи и рядомъ съ ней находится обширная слесарная.

Мастерская производитъ довольно значительныя работы, какъ напримѣръ, починку дрезинъ и насосовъ. Кромѣ этого, имѣется еще вторая слесарная и кладовая участка.

По осмотрѣ жилыхъ помѣщеній ст. Чита I, Подкомиссія пришла къ заключенію, что строительство зданій безъ каменныхъ фундаментовъ не можетъ быть допустимо далѣе и необходимо ассигновать кредитъ на подведеніе каменныхъ фундаментовъ подъ деревянныя зданія, не имѣющія такового, такъ какъ еще до 1908 г. продолжали устройство деревянныхъ домовъ безъ каменныхъ фундаментовъ. Наличіе значительнаго числа неоштукатуренныхъ построекъ такъ же обращаетъ на себя особое вниманіе.

Слѣдуя къ пассажирскому зданію, Подкомиссія осмотрѣла еще квартиру дорожнаго мастера, занимающую двѣ большія комнаты и кухню въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ, и затѣмъ, перешла въ пассажирское зданіе.

Деревянное одноэтажное пассажирское зданіе расположено въ центрѣ станціонной территоріи между жилыми домами и мастерскими. *Помѣщенія* для пассажировъ I и II кл. достаточны, *для III и IV кл. тѣсны.*

По окончаніи осмотра ст. Чита I, Н. А. Масловымъ, по порученію Предсѣдателя, было произведено обслѣдованіе веденія отчетности по матеріальному складу, при чемъ усмотрѣно, что *хотя вѣдомость запасныхъ частей и ведется, но безъ указанія нормъ средняго ихъ расхода, при такихъ условіяхъ всегда возможенъ недостатокъ тѣхъ или другихъ запасныхъ частей,* по сравненію съ дѣйствительной въ нихъ потребностью, каковое явленіе и наблюдается при выполненіи ремонта въ Читинскихъ

мастерскихъ. Рядомъ съ этимъ наблюдается значительный запасъ неходовыхъ матеріаловъ, вѣдомость которымъ складомъ соста вляется только одинъ разъ въ годъ—къ 1 марта.

Замѣчены случаи задержки въ складахъ матеріальной сл. безъ исполненія требованій, поступившихъ изъ мастерскихъ на матеріалы; съ момента поступленія требованій до фактической выдачи по нимъ матеріаловъ, обыкновенно проходитъ отъ 3 до 6 дней.

Въ матеріальномъ складѣ имѣется значительное количество лома, продажа котораго въ послѣдній разъ была произведена въ 1903 г.

Въ 12 час. дня Подкомиссія отбыла въ городъ Читу и осматривала ст. Чита-городъ (Чита II).

Каменное пассажирское зданіе въ части своей для пассажировъ I и II кл. достаточно, *но очень тѣсно для пассажировъ III кл., которымъ приходится въ ночное время располагаться на полу.*

Служебныя помѣщенія просторны.

У. ж. д. вносится въ смѣту на 1912 г. кредитъ въ суммѣ 9.000 руб. на расширеніе пассажирскаго зданія Чита II. Полная стоимость работъ исчислена въ 18.000 руб. Въ объясненіи къ этому кредиту указывается, что потребность эта вызывается тѣснотой существующихъ помѣщеній: залъ III кл. имѣетъ 17,76 кв. саж., залъ I и II кл.—17,76 кв. саж., при общей площади зданія 166,69 кв. саж. Число скопляющихся пассажировъ III кл. достигаетъ 400 чел. и I и II кл.—100 чел.

Предполагаемое расширеніе пристройкою въ 90 кв. саж. представляется необходимымъ. Ст. Чита 2-я служитъ главнымъ образомъ для пассажирскаго движенія. Станція находится при городѣ, административномъ и промышленномъ центрѣ Забайкалья и мѣстожительствѣ Забайкальскаго Военнаго Губернатора. Въ городѣ находится контора по постройкѣ Западной части Амурской ж. д. На ст. имѣются пути:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ—4 пути на 177 вагоновъ;

2) для выгрузки и нагрузки грузовъ 2 тупика на 60 вагоновъ;

3) для стоянки служебныхъ вагоновъ 1 путь на 17 вагоновъ.

Работа станціи выразилась:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	56.241	112.994	72.401
Выгружено	75.115	123.567	—
Нагружено и выгружено средствами грузо-хозяевъ	13.119	91.173	74.735
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	2.261	4.515	4.093
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	581	1.450	2.095
Продано пассажирскихъ билетовъ .	154.373	139.505	153.008
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	8.934	7.618	8.336

Осмотрѣвъ пассажирское зданіе и путевое устройство станціи, Подкомиссія отбыла въ управленіе новостроящейся Амурской дороги, гдѣ имѣла совѣщаніе съ представителями Амурской дороги. *).

Въ 2 час. 30 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Чита II.

На 10 уч. сл. пути, по которому слѣдовала Подкомиссія, балластъ хорошаго качества и въ достаточномъ количествѣ.

На 10 и 7-мъ участкахъ, по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ нач. сл. пути, работы по устройству второго пути были ранѣе отложены и въ настоящее время отстали; сдѣлано это было съ цѣлью не увеличивать числа предупрежденій, которыхъ, вслѣдствіе переустройства линіи, въ настоящее время имѣется и безъ того слишкомъ много, и движеніе отъ этого сильно тормозится.

По свѣдѣніямъ нач. 10-го уч., положеніе работъ на 10 участкѣ (901—1005 версты) по устройству второго пути таково:

1) Земляныя работы исполнены въ количествѣ 30%.

2) Котловановъ исполнено 20% и кладки сдѣлано 10%.

3) Балластъ еще не вывозился.

4) Къ сооруженію зданій не приступлено.

5) Рельсы, скрѣпленія и шпалы не доставлены.

6) Предполагается выстроить 6 стойлъ на ст. Чита I.

7) Дополнительное водоснабженіе устраивать не предполагается.

Подкомиссіей было отмѣчено, что земляныя работы и искусственныя сооруженія сильно отстали въ исполненіи: такъ, глу-

*) См. выпускъ LXXVIII Трудовъ О. В. Комиссіи.

бокая выемка еще не начата и къ устройству искусственныхъ сооруженій въ нѣкоторыхъ мѣстахъ еще не приступлено.

На разъѣздѣ № 59, расположенномъ между станціями Чита II и Кручина, Подкомиссія имѣла остановку для осмотра зданія и устройствъ, въ виду того значенія, который разъѣздъ этотъ пріобрѣлъ для гарнизоновъ, расположенныхъ въ близлежащихъ урочищахъ Антипиха и Песчанка. Въ означенныхъ урочищахъ расположены артиллерійскія и пѣхотныя части войскъ и артиллеррійскій паркъ, всего, по даннымъ, сообщеннымъ упр. Забайкальской ж. д., до 15 тыс. человѣкъ. Для этихъ войсковыхъ частей ежегодный подвозъ фуража, провіанта и прочихъ грузовъ составляетъ до 880.000 пуд. При этомъ число ежегодно перевозимыхъ нижнихъ чиновъ, а также учащихся, ежедневно проѣзжающихъ въ такъ называемыхъ ученическихъ поѣздахъ, достигаетъ 15 тыс. человѣкъ. До 1 іюня 1910 г. нагрузка и выгрузка грузовъ на разъѣздѣ № 59 производилась въ порядкѣ подачи вагоновъ по особому каждый разъ разрѣшенію управленія дороги, а перевозка пассажировъ совершалась по пассажирскимъ билетамъ со взиманіемъ платы за весь перегонъ Чита II—Кручина. Съ 1 іюля 1910 г. разъѣздъ открытъ для необязательныхъ операцій по посадкѣ и высадкѣ пассажировъ безъ багажа въ сообщеніи съ сосѣдними станціями и по нагрузкѣ и выгрузкѣ повагонныхъ отправокъ въ мѣстномъ сообщеніи. Зданіе разъѣзда расположено значительно ниже полотна дороги, у подножья высокой насыпи. Это зданіе, въ которомъ производится отправленіе служебныхъ обязанностей и сосредоточиваются всѣ пассажиры, представляетъ изъ себя старый баракъ, построенный изъ старыхъ шпалъ, крайне тѣсныя помѣщенія котораго зимой необитаемы.—На постройку новаго зданія испрашивался кредитъ въ 24.200 руб. по смѣтѣ на 1911 г., но кредитъ этотъ былъ исключенъ законодательными учрежденіями.

По изложеннымъ основаніямъ и принимая во вниманіе, что въ мѣстномъ сообщеніи ходятъ до 5 паръ поѣздовъ, *Подкомиссія признала обращеніе разъѣзда № 59 въ тарифный пунктъ, и постройку на немъ соотвѣтственнаго пассажирскаго зданія неотложною потребностью.*

Въ 6 час. 15 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Карымская.

Ст. Карымская. Ст. Карымская—промежуточная станція 3-го отд. сл. движенія служитъ узломъ главной линіи съ вѣткою на Срѣтенскъ. Съ открытіемъ работъ по постройкѣ Амурской ж. д. значеніе работа ст. Карымская значительно увеличились, такъ какъ черезъ нее направляются грузы и рабочіе съ запада на Амурскую ж. д. и обратно.

На ст. Карымской имѣется путей:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 5 путей на 235 вагоновъ;

2) для выгрузки, нагрузки и сортировки вагоновъ—3 пути на 80 вагоновъ;

3) для стоянки вагоновъ 2 тупика на 46 вагоновъ;

4) треугольникъ для поворачиванія составовъ и паровоза.

Для храненія грузовъ имѣются помѣщенія слѣдующихъ размѣровъ: пакгаузъ—22,00 кв. саж., крытая платформа—47,14 кв. саж. и открытая платформа—35,5 кв. саж.

Работа станціи выразилась такъ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	664.136	2.408.235	1.354.334
Перегружено	—	234.415	139.858
Выгружено	257.886	303.881	468.634
Нагружено и выгружено средствами грузо-хозяевъ	876.649	2.620.483	1.856.981
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	431	3 814	2.431
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	845	1.565	2.080
Продано пассажирскихъ билетовъ .	23.987	17.271	13.628
Выдано багажныхъ квитанцій . .	1.821	686	566

Подкомиссія осмотрѣла одинъ изъ жилыхъ домовъ, въ которомъ живутъ нач. станціи и его помощникъ. Квартиры соотвѣтственныя по площади, *но полы повреждены грибкомъ*..

Деревянное одноэтажное старое пассажирское зданіе тѣсно и для пассажировъ, особенно первыхъ двухъ классовъ и для служащихъ. Пассажирское движеніе поѣздовъ, какъ выше упоминалось, значительно и, кромѣ того, ст. Карымская служитъ мѣстомъ пересадки, но развитія ст. Карымская не требуетъ въ виду перенесенія развѣтвленія двупутнаго движенія на вновь устраиваемую станцію Восточная.

Подкомиссіею было обращено особенное вниманіе на изученіе вопроса объ устройствѣ узловой станціи, отъ которой двупутное движнеіе отъ Иркутска будетъ раздѣляться на два однопутныхъ: на Бянкино и на Маньчжурію. Первоначально для этого устройства намѣченъ былъ существующій на Забайкальской дорогѣ раз. Китайскій. Отъ переустройства этого разъѣзда въ

узловую станцію, способную обслуживать правильную разсортировку вагоновъ по различнымъ направленіямъ и станціямъ, М. П. С. отказалось, по мнѣнію Подкомиссіи, по вполнѣ основательнымъ причинамъ. Дѣйствительно, Китайскій разъѣздъ на 1085 верстѣ, расположенный около большого тракта, ведущаго въ станицу Кайдолово, противъ головы защитительной дамбы р. Ингоды, стѣсненъ, съ одной стороны, близлежащимъ поселкомъ и дамбою, а съ другой стороны, крутою кривою, которою путь на Маньчжурію, непосредственно за выходною стрѣлкою, поднимается на мостъ черезъ р. Ингоду. Развернуться тутъ узловою станціею, являющейся для строящейся Амурской дороги начальною станціею, совершенно невозможно.—Устройство же этой необходимой узловой станціи на ст. Карымская, выполнявшей по сіе время работу разсортированія вагоновъ, отозвалось бы невыгодно на эксплоатаціи, потому что вызывало бы напрасное увеличеніе пробѣга всѣхъ грузовъ, подлежащихъ передачѣ съ Восточно-Китайск: на Амурскую ж. д. и обратно. По симъ соображеніямъ, пришлось изыскать иное мѣсто расположенія узловой станціи на перегонѣ Карымская-Китайскій разъѣздъ.—Упр. Забайкальской ж. д. остановило свой выборъ на разъѣздѣ № 64, расположенномъ въ 10 верстахъ отъ ст. Карымская и въ 3 верстахъ отъ Китайскаго разъѣзда, которому съ переустройствомъ въ узловую станцію и присваивается названіе „Восточная". Подкомиссія какъ при проѣздѣ на Срѣтенскъ такъ и при обратномъ слѣдованіи со ст. Манчжурія, осматривала мѣсто, избранное для устройства новой узловой станціи, подъ которую изъ земель принадлежащихъ казакамъ Забайкальской области отчуждается 94 десят.—Избранное мѣсто простирается отъ существующаго разъѣзда № 64 до берега р. Ингода, который отводится далѣе къ руслу рѣки, для увеличенія площади, необходимой для устройства сортировочныхъ и проходныхъ путей, пассажирскаго зданія, паровознаго депо, угольнаго склада и т. п. При данныхъ условіяхъ выборъ мѣста около разъѣзда № 64, по мнѣнію Подкомиссіи, должно почитаться наиболѣе цѣлесообразнымъ разрѣшеніемъ вопроса по устройству новой узловой станціи.

12 іюня въ 6 час. 15 мин. утра Подкомиссія прибыла на раз. Куэнга.

Отъ этого разъѣзда начинается головной участокъ Амурской ж. д.

Подкомиссія отбыла на Амурскую дорогу и по возвращеніи съ осмотра ея прослѣдовала въ Срѣтенскъ.

Описаніе Амурской дороги помѣщено въ вып. LXXVIII.

13 іюня въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Срѣтенскъ.

Ст. Срѣтенскъ.

Ст. Срѣтенскъ—конечный пунктъ Срѣтенской вѣтви и дороги. При станціи—поселокъ. Городъ же Срѣтенскъ расположенъ на противоположномъ берегу р. Шилки, судоходнаго притока Амура.

Черезъ Срѣтенскъ направляются далѣе на западъ грузы подвозимые по рѣкамъ изъ Благовѣщенска и другихъ пунктовъ Приамурья.

Упр. Забайкальской ж. д. полагаетъ, что съ открытіемъ правильнаго движенія по Амурской дорогѣ транспортированіе грузовъ по р. Амуру и Шилкѣ, какъ по болѣе дешевому пути перевозки, не уменьшится, а открытіе движенія по Амурской ж. д., въ свою очередь, значительно увеличитъ оборотъ Срѣтенска, какъ промышленнаго центра, черезъ который Приамурье ведетъ свою торговлю.

Въ настоящее время, съ цѣлью облегчить доставку грузовъ въ Приамурье, установлено прямое сообщеніе станцій Россійской сѣти ж. д. черезъ Срѣтенскъ съ пристанями Амура и Уссури для грузовъ малой скорости.

Путей на станціи имѣется:

1) для отправленія и пріема 2 пути на 125 вагоновъ;

2) для нагрузки и выгрузки грузовъ 3 тупика на 126 вагоновъ;

3) для стоянки вагоновъ 3 пути на 186 вагоновъ.

Пассажирское зданіе старое и чрезвычайно тѣсное.

Въ одномъ изъ осмотрѣнныхъ Подкомиссіей жилыхъ домовъ расположена квартира нач. станціи, состоящая изъ 4-хъ комнатъ и кухни. Квартира просторная, хорошая.

Пріемный покой, хотя и занимаетъ старый домъ, но помѣщеніе его вполнѣ достаточное и не требуетъ пока расширенія, такъ что кредитъ, который испрашивался въ 1911 и 1912 г.г. на постройку новаго пріемнаго покоя, слѣдуетъ считать совершенно излишнимъ.

Кредитъ этотъ въ суммѣ 22.550 руб. испрашивался для двухъ пріемныхъ покоевъ—на ст. Иркутскъ, гдѣ онъ, дѣйствительно, необходимъ, какъ это было выше указано, и на ст. Срѣтенскъ. Кредитъ этотъ былъ уменьшенъ законодательными учрежденіями съ 22.550 руб. до 8.000 рублей. На 1912 г. вновь испрашивается на тотъ же предметъ кредитъ въ 22.000 руб., при чемъ стоимость этихъ работъ увеличена съ 22.550 руб. до 30.000 руб. Собственно въ Срѣтенскѣ предполагается построить деревянное зданіе площ. въ 32,5 кв. саж., стоимостью 9.000 руб., каковой кредитъ, по мнѣнію Подкомиссіи, отпуску не подлежитъ.

Въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ живутъ служащіе сл. пути: въ нижнемъ этажѣ помѣщается артель рабочихъ, квартира

дорожнаго мастера, состоящая изъ двухъ комнатъ и кухни. Во второмъ этажѣ живутъ мастеровые.

Подкомиссіей было установлено, что вышеописанный домъ слишкомъ хорошъ для того, чтобы предназначать его подъ казарму. Было бы болѣе соотвѣтственнымъ отдать этотъ домъ подъ квартиры станціоннымъ агентамъ.

При осмотрѣ жилыхъ домовъ Предсѣдателю Подкомиссіи была подана жалоба проводникомъ живности на задержку скота на ст. Срѣтенскъ.

Подкомиссіей было установлено, что задержка эта произошла по той причинѣ, что коммерческою службою Забайкальской дороги были выданы неправильные документы. Пока нач. станціи сносился съ комм. сл. въ Иркутскѣ, скотъ, дѣйствительно, былъ задержанъ все время на ст. Срѣтенскъ.

Подкомиссія отмѣтила, что подобныя ошибки влекутъ за собой послѣдствія для проводниковъ скота, у которыхъ не имѣется средствъ на содержаніе себя и скота въ пути на большій срокъ, чѣмъ таковой приходится при нормальныхъ условіяхъ.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла складъ уч. сл. пути.

Въ складѣ имѣется деревянный амбаръ, деревянный сарай, служащій для мастерской, работы въ которой производятся штатными рабочими.

Кузница деревянная съ крышей изъ волнистаго оцинкованнаго желѣза.

Н. А. Масловымъ, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, была осмотрѣна кладовая 16 уч., при чемъ оказалось, что матеріалы ярлыковъ не имѣютъ, такъ какъ системы ярлыковъ въ участковыхъ кладовыхъ сл. пути на дорогѣ вообще не установлено. Нарядовъ на производящіяся въ столярной мастерской работы, нач. уч. не выдается, а смотрителемъ зданій ведется лишь черновой, по заявленію нач. уч., не имѣющій официальнаго значенія, журналъ такихъ работъ. При разсмотрѣніи этого журнала было усмотрѣно, что въ теченіе 10 и 11 іюня 1911 г. столяромъ участка производился ремонтъ настила товарнаго двора; при дальнѣйшемъ выясненіи на мѣстѣ этого вопроса оказалось, что столяромъ въ дѣйствительности въ указанные дни выполнялись, кромѣ отмѣченныхъ, и другія работы.

Отсюда Подкомиссія направилась, мимо лавки общества потребителей, на товарный дворъ.

Товарный дворъ снабженъ: пакгаузами—132,00 кв. саж., крытой платформой—48,8 кв. саж. и открытой платформой—50,90 кв. саж.

Деревянный пакгаузъ, построенный въ 1910 г., слишкомъ узокъ; старый же пакгаузъ еще уже.

Всѣ помѣщенія завалены грузомъ.

Пакгаузъ, предназначенный для храненія переселенческой клади, пустуетъ.

Къ товарному двору примыкаетъ пристань, въ которой особыхъ устройствъ не имѣется, а есть только ряжи.

На территоріи пристани имѣются склады Амурскаго пароходства, арендующаго эту территорію по 50 коп. за 1 кв. сажень. Въ годъ это общество платитъ дорогѣ до 1200 руб.

Слѣдуетъ отмѣтить, что площадь, принадлежащая желѣзной дорогѣ, очень незначительна и потому врядъ ли можно считать раціональнымъ сдачу земли въ арендное пользованіе частнымъ обществамъ.

Товарная контора расположена на пристанской территоріи, занимаетъ деревянное зданіе недостаточно просторное, въ особенности въ части, предназначенной для грузохозяевъ.

Н. А. Масловымъ, по порученію Предсѣдателя, была осмотрѣна книга выправокъ, при чемъ выяснилось, что по выправкамъ не ведется книги для записи ихъ, вслѣдствіе чего установить на мѣстѣ размѣръ задолженности станціи по выправкамъ и погашеніе ихъ не представилось возможнымъ.

Изъ справки, полученной впослѣдствіи, усматривается, что на 10-ое іюня 1911 г. оставалось по ст. Срѣтенскъ неликвидированныхъ выправокъ на сумму 1617 р. 71 коп.

Далѣе, Подкомиссіей было осмотрѣно оборотное депо.

Депо Срѣтенскъ служитъ оборотнымъ для паровозовъ Шилкинскаго участка и самостоятельнымъ для періодическаго и текущаго ремонта пасс. и тов. вагоновъ. Паровозное зданіе площадью 106,37 кв. саж. кирпичное, прямоугольнаго типа на 4 стойла, въ два пути. Надъ каждымъ стойломъ устроены по двѣ вытяжныя трубы съ опускающимися колпаками. Для промывки паровозовъ, на водопроводной сѣти, въ зданіи депо, устроено 2 крана. Для поворачиванія паровозовъ имѣется кругъ „Селлерса", діаметромъ 56 фут. Протяженіе деповскихъ путей на станціи Срѣтенскъ—634 пог. саж. Для ремонта вагоновъ имѣется сарай каменный площадью 83,85 кв. саж. въ два пути.

Мастерская оборудована слѣдующимъ:

станки токарные	2
„ строгальный	1
станки сверлильные	2
точило	1
тисковъ стуловыхъ	16

Станки приводятся въ движеніе отъ ручного привода.

Имѣется кузница съ однимъ горномъ.

Мастерская выполняетъ работу по срочному осмотру и

текущему ремонту классныхъ и товарныхъ вагоновъ. Сараи освѣщаются фонарями Галкина, а отапливаются при помощи камерныхъ чугунныхъ печей.

Производительность депо Срѣтенскъ, въ отношеніи ремонта вагоновъ, за послѣдніе три года и по 1 іюня 1911 г. выразилась:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Пассажирскіе вагоны:				
Изъ средняго ремонта .	—	—	—	—
„ періодич. „ .	35	52	58	9
Товарные вагоны:				
Изъ 3-хъ-годичнаго осмотра.	15	5	19	21
Изъ годичнаго осмотра.	11	9	6	—
„ ревизіи буксъ . . .	—	—	9	—

Водоснабженіе ст. Срѣтенскъ производится изъ рѣки; водоемный бакъ 1, емкостью 8 куб. саж.; водоподъемное зданіе 1.

Въ жиломъ деревянномъ домѣ, расположенномъ около депо, имѣются квартиры агентовъ сл. движенія; при чемъ таксировщикамъ отведена одна комната, въ которой устроена и кухня; по осмотрѣ этого помѣщенія Подкомиссія признала его очень тѣснымъ, и полагаетъ, что этихъ агентовъ слѣдовало бы перевести въ двухъэтажную казарму сл. пути, о которой упоминалось выше.

Домъ, предназначенный для квартиры коменданта, въ настоящее время пустуетъ и хотя онъ принадлежитъ желѣзной дорогѣ, тѣмъ не менѣе упр. Забайкальской ж. д. не можетъ никого въ немъ помѣстить такъ какъ по этому вопросу идетъ довольно долго переписка вѣдомствъ: путей сообщенія и военнаго.

Въ 9 час. 38 мин. утра Подкомиссія отбыла со ст. Срѣтенскъ.

Въ 12 вер. отъ ст. Срѣтенскъ расположены раз. и пристань Кокуй-Нижній, находящіеся также, какъ и Срѣтенскъ, на берегу р. Шилки.

Эта станція, по свѣдѣніямъ упр. Забайкальской ж. д., сильно разгружаетъ Срѣтенскъ.

Около разъѣзда довольно многолюдный поселокъ, а по близости на Шилкѣ расположены:

1) судостроительный заводъ акціонернаго общества Сормово;

2) пристани Амурскаго пароходнаго общества и Амурскаго товарищества. Къ пристанямъ проведена вѣтка, на провозъ по которой установленъ особый тарифъ.

Въ Кокуѣ передаются грузы прямого Амурско-Уссурійскаго сообщенія.

Разъѣздъ Кокуй въ настоящее время открытъ для необязательныхъ коммерческихъ операцій,—въ виду, однако, постоянно возрастающихъ отправокъ обращеніе его въ тарифный пунктъ представляется необходимымъ.

Амурская дорога грузитъ на раз. Кокуй свой подвижной составъ.

Далѣе, на 238 верстѣ Подкомиссія осматривала конгломератную выемку, въ которой часто происходятъ обвалы.

На 1377 пикетѣ Подкомиссія осматривала саженный мостикъ. Каменныя части мостика въ порядкѣ, деревянныя же начинаютъ приходить въ негодное состояніе.

Балластный слой на участкѣ недостаточной высоты, такъ что часть шпалъ оголена.

Въ 12 час. 55 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Нерчинскъ.

Ст. Нерчинскъ—промежуточная 3-го отдѣленія, находится въ 7 вер. отъ города Нерчинска, къ которому проведена вѣтка. Въ раіонѣ Нерчинскаго округа много золотыхъ пріисковъ, съ значительнымъ населеніемъ.

Станція снабжена:

1) для отправленія и пріема поѣздовъ 3 путями на 190 вагоновъ;

2) для выгрузки и нагрузки грузовъ 1 путемъ на 18 вагоновъ;

3) для стоянки вагоновъ 2 путями на 35 вагоновъ.

Имѣются: пакгаузъ—4,06 кв. саж., крытая платформа—16 кв. саж. и открытая платформа—50,9 кв. саж.

Работа станціи значительно выросла за послѣдніе годы, такъ какъ черезъ нее направляются далѣе по рѣкамъ грузы и рабочіе для постройки Амурской ж. д.

Отправляются: чай, хлѣбные грузы, лѣсные матеріалы; прибываютъ предметы первой необходимости и служебный грузъ для постройки Амурской ж. д.

Пассажирское деревянное зданіе въ части своей, отведенной для пассажировъ I и II кл., очень тѣсно, въ остальной части—достаточно.

Упр. Забайкальской ж. д. вносился на 1911 г. кредитъ въ суммѣ 15.800 руб. на устройство предстанціоннаго блокъ-поста

у мѣста примыканія Нерчинской вѣтви съ центральнымъ управленіемъ стрѣлкой и семафорами.

Устройство предстанціоннаго блокъ-поста съ восточной стороны ст. Нерчинскъ и централизація управленія стрѣлкой примыканія Нерчинской вѣтви и ограждающими ее семафорами неотложно необходимо для безопасности движенія въ виду того, что между стрѣлкой и станціей расположенъ мостъ черезъ р. Нерчу отверстіемъ 150 саж., приспособленный подъ экипажную ѣзду.

Сумма 15.800 руб. предположена на постройку зданій постовой будки и жилого дома для трехъ сигналистовъ (5.500 руб.), на установку трехъ семафоровъ и оборудованіе станціи и поста блокъ-аппаратами и приспособленіями центральнаго управленія стрѣлкой и сигналами (9.100 р.), на устройство 3 шлагбаумовъ съ затворомъ, управляемымъ изъ центральнаго поста (600 р.) и на устройство подсыпки подъ зданіе поста (600 р.).

Кредитъ этотъ былъ исключенъ законодательными учрежденіями, но Подкомиссія признала отпускъ его необходимымъ.

На 165 верстѣ Подкомиссія осматривала казарму № 263.

Дорожный мастеръ имѣетъ въ этой казармѣ 3 комнаты. Семья его, помѣщающаяся въ этой квартирѣ, состоитъ изъ 8 человѣкъ.

Артельный староста занимаетъ одну комнату, она же кухня.

Рабочіе помѣщаются въ отдѣльномъ баракѣ, расположенномъ недалеко отъ казармы.

На 170 вер. выстроена новая большая дамба, служащая для защиты отъ высокихъ водъ р. Шилки моста черезъ р. Нерчу.

У. ж. д. испрашивается на 1912 г. 5.550 руб. на окончаніе работъ по устройству заграждающей дамбы на р. Шилкѣ. (на 171 вер.). Полная стоимость въ суммѣ 10.050 руб. слагается изъ стоимости: земляныхъ работъ на сумму 4.050 р. (900 куб. саж.) и устройства мостовой въ плетняхъ на сумму 6.000 р. (600 кв. саж.). Работы производятся за счетъ 4.500 р., отпущенной въ 1911 г. на часть работъ по регулированію рѣкъ.

На 16 уч. сл. пути шпалы требуютъ смѣны, такъ какъ при осмотрѣ ихъ выяснилось, что они свой срокъ уже выслужили; лежатъ эти шпалы 4 года.

На 141 верстѣ при разъѣздѣ имѣются угольныя копи.

На 136 верстѣ Подкомиссія осматривала будку, построенную изъ шпалъ. Будка эта выстроена во время Русско-Японской войны.

Послѣ осмотра на 129 верстѣ казармы, въ которой живутъ: артельный староста, имѣющій комнату-кухню, сторожъ, семейный

рабочій и холостой рабочій, которому отгорожено небольшое помѣщеніе (остальные имѣютъ комнату-кухню).

Въ 2 час. 40 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Шилка.

Ст. Шилка

Ст. Шилка—распорядительная станція Срѣтенской вѣтви (3-го отдѣленія сл. движенія), находится на р. Шилкѣ, по которой на станцію сплавляются преимущественно: рыба, чай, лѣсные матеріалы, для дальнѣйшаго отправленія ихъ на западъ.

Въ раіонѣ поселка находятся золотые пріиски.

Путей на станціи имѣется:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 3 пути на 183 вагона;

2) для нагрузки и выгрузки грузовъ 4 тупика на 186 ваг.;

3) для стоянки вагоновъ 1 путь и 2 тупика на 115 вагоновъ.

Для храненія грузовъ станція снабжена пакгаузомъ—17,10 кв. саж. и крытой платформой—26,98 кв. саж.

Операція станціи по нагрузкѣ значительно возрасла за послѣдніе годы, какъ это видно изъ слѣдующихъ результатовъ работы станціи:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	444.100	1.734.174	1.115.532
Выгружено	1.482.890	1.941.566	1.288.688
Нагружено и выгружено средствами грузо-хозяевъ	1.824.170	2.564.923	2.294.732
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	353	1.498	2.053
Принято накладныхъ на принятіе грузовъ	1.656	4.674	4.039
Продано пассажирскихъ билетовъ .	8.180	7.844	7.560
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	432	483	399

Станція отправляетъ: лѣсные матеріалы, чай, рыбу, и получаетъ: каменый уголь, хлѣбные грузы и предметы первой необходимости.

Платформы—пакгаузы подняты очень высоко и въ настоящее время приходится подсыпать землю къ платформамъ.

При ст. Шилка имѣется двухклассное желѣзнодорожное училище, занимающее 2 одноэтажныхъ деревянныхъ, красивой архитектуры зданія. Училище съ 5 отдѣленіями, двумя рекреаціонными залами. Общая площадь училища—86 кв. саж.; обучаются въ училищѣ 70 дѣвочекъ и 102 мальчика. Училищная церковь еще не закончена постройкой.

По осмотрѣ училища, Подкомиссія посѣтила квартиру нач. 15 уч. сл. пути.

Квартира эта занимаетъ деревянный домъ-особнякъ, имѣющій каменный фундаментъ. При домѣ устроена обширная терраса. Квартира состоитъ изъ 7 комнатъ и кухни.

Въ этомъ же домѣ находится и контора 15 уч. сл. пути.

Отсюда Подкомиссія перешла въ пассажирское зданіе.

Одноэтнажное деревянное зданіе вокзала достаточно просторно для пассажировъ, но служебныя помѣщенія тѣсны.

Далѣе, Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ матеріальный складъ.

Дворъ матеріальнаго склада небольшихъ размѣровъ.

Болѣе цѣнные матеріалы находятся въ деревянномъ амбарѣ.

Осмотрѣнный далѣе Подкомиссіей погребъ требуетъ капитальнаго ремонта, такъ какъ въ настоящее время онъ совершенно провалился.

Весь дворъ матеріальнаго склада обнесенъ заборомъ, устроеннымъ изъ шпалъ.

Упр. Забайкальской дороги находитъ, что мѣсторасположеніе склада неудобно, такъ какъ рядомъ со складомъ находятся жилые дома.

Пріемный покой занимаетъ одноэтажный деревянный домъ; ожидальни нѣтъ, и больнымъ приходится ожидать въ корридорѣ. Помѣщеніе настолько тѣсно, что больнымъ не только сидѣть, но и стоять иногда не хватаетъ мѣста. Больныхъ приходитъ 13.500 человѣкъ въ годъ.

Рядомъ съ пріемнымъ покоемъ находится квартира врача.

На ст. Шилка находится основное депо 8 уч. сл. тяги. Участокъ этотъ обнимаетъ всю Срѣтенскую вѣтку. Къ нему приписано 44 паровоза, изъ которыхъ 41 товарныхъ (0—4—0) и 3 маневровыхъ (0—3—0). Пассажирскихъ паровозовъ не имѣется, такъ какъ по Срѣтенской вѣткѣ уложены рельсы легкаго типа. Паровозы 8 уч. обслуживаютъ пассажирскіе и товарные поѣзда отъ ст. Шилка до ст. Срѣтенскъ 127 верстъ, въ одну сторону и въ другую—пассажирскіе отъ ст. Шилка до ст. Карымской—125 вер. и товарные до ст. Урульга—100 вер. Товарные поѣзда на перегонѣ Карымская-Урульга обслуживаются паровозами Читинскаго участка тяги. Паровозное зданіе каменное, прямоуголь-

наго типа на 6 стойлъ, площадью 153,45 кв. саж. Въ этомъ зданіи производится текущій ремонтъ, промывка и заправка паровозовъ. Надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 вытяжныя трубы съ опускающимися колпаками. Холодная промывка производится напоромъ моды, водопроводной сѣти, при помощи промывочныхъ крановъ, которыхъ имѣется 4. Для горячей промывки пользуются инжекторомъ другого паровоза. Поворотный кругъ системы Селлерса, діам. 56. Протяженіе деповскихъ путей на ст. Шилка 1187 пог. саж. Періодическій ремонтъ производится въ зданіи, имѣющемъ 3 ремонтныхъ стойла, площадь его 121,4 кв. саж. Къ зданію текущаго ремонта примыкаетъ мастерская, площадью 56,17 кв. саж., котловая—19,69 кв. саж. и кузница—24,67 кв. саж.

Оборудованіе мастерской составляютъ:

Станки токарные	3
„ для обточки бандажей .	1
„ болторѣзный.	1
„ строгальный	1
„ сверлильные.	3
„ токарно-арматурный . .	1
„ наждачный	1
„ токарный по дереву . .	1
точило придворное	1

Станки приводятся въ движеніе локомобилемъ въ 15 силъ. Въ кузницѣ установлено 2 горна кузнечныхъ на 2 огня каждый и вентиляторъ Рутта, которымъ производится дутье. Мастерская исполняетъ работы по періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, водокачекъ и пожарнаго инструмента и обоза. Для подъемки паровозовъ имѣется 1 комплектъ комкратовъ Беккера и для подъемки вагоновъ 1 комплектъ козелъ. Изъ переносныхъ приспособленій имѣются провѣрочная плита, переносные горны, краскотерка, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для гидравлическаго испытанія, верстаки, оборудованные стуловыми тисками, въ количествѣ 44 штукъ. Сарай паровозный и мастерская обогрѣваются паровымъ отопленіемъ. Паръ поступаетъ изъ котла паровознаго типа, поверхность нагрѣва котораго 124,02 кв. метр. Освѣщаются зданія и территорія депо керосино-калильными фонарями.

Производительность Шилкинскаго участка въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за три послѣдніе года и по 1 іюля 1911 г. выразилась:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Паровозовъ:				
Выпущено изъ:				
капитальнаго рем. . .	—	—	—	—
средняго „ . . .	7	11	—	—
малаго „ . . .	4	13	—	—
періодическаго „ . . .	—	—	21	9
Пассажирскихъ вагоновъ:				
средняго ремонта . . .	—	—	—	—
періодическаго	8	7	9	3
Товарныхъ вагоновъ:				
3-хъ-годичнаго осмотра.	102	40	58	16
годичнаго „ .	10	8	2	—
ревизіи буксъ	246	188	164	92

Водоснабженіе ст. Шилки производится изъ рѣки; водоемныхъ баковъ имѣется 2, общей емкостью 16 куб. саж..; водоподъемное зданіе 1; количество воды, доставляемое существующимъ оборудованіемъ, достаточное.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала къ дежурнымъ помѣщеніямъ резервныхъ бригадъ сл. тяги.

Домъ, въ которомъ расположена дежурная кондукторовъ, деревянный, старый.

Дежурная состоитъ изъ 2 спаленъ съ 7 кроватями и столовой, въ которой устроена и кухня. Общая площадь помѣщеній—15,98 кв. саж.

Невдалекѣ отъ дежурной находится деревянная баня, вполнѣ соотвѣтственная.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо отапливаемой водопроводной галлереи къ желѣзнодорожному мосту.

Устройство этихъ водопроводныхъ галлерей подробно описано въ вып. LXXXIII Трудовъ Высшей Комиссіи (стр. 108).

Мостъ черезъ р. Кія—отв. 25 саж. Въ обыкновенное время рѣка эта или пересыхаетъ или идетъ ручейкомъ, но во время ливней она становится чрезвычайно полноводной.

Для мостовыхъ сторожей помѣщенія нѣтъ и имъ приходится жить на станціи, отстоящей отъ моста приблизительно въ разстояніи 200 саж.

Упр. Забайкальской ж. д. предполагаетъ устроить верхнюю дамбу на р. Кія для урегулированія русла. Кредитъ на эту работу вмѣстѣ съ кредитомъ на работы по урегулированію русла р. Селенги въ суммѣ 15. 000 руб. внесенъ на 1912 г. Полная стоимость работъ—28.625 руб. слагается изъ: устройства дамбы на р. Селенга для уничтоженія теченія по протоку рѣки, размывающему полотно на 379—381 вер., въ суммѣ 19.000 р. (земляныя работы 9.000 р. и укрѣпленіе откосовъ 10.000 р.) и на р. Кія съ верховой стороны для предохраненія отъ наводненія ст. Шилка въ суммѣ 9.625 р. (земляныя работы 2.025 р., устройство мостовой 4.000 р. и укладка фашинъ 3.600 р.).

Подкомиссія признала необходимымъ отпускъ настоящаго кредита, въ виду того, что безъ устройства дамбы можетъ имѣть мѣсто перерывъ движенія и, кромѣ того, жилые дома могутъ быть затоплены.

Н. А. Масловымъ, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, былъ осмотрѣнъ складъ 15 уч. сл. пути, при чемъ оказалось, что на участкѣ числятся не списанными слѣдующіе матеріалы, отпущенные одному изъ рядчиковъ еще въ октябрѣ 1909 г., а именно: 745 пог. саж. 5 и 6-вершковыхъ бревенъ, 551 пог. саж. вершковыхъ досокъ и 8 пуд. пакли. Отпущенные другому рядчику, на томъ же участкѣ, въ октябрѣ 1910 г. динамитъ въ количествѣ 2-хъ пуд. 12 фунт. и 20 арш. шнура, списаны по книгамъ участка лишь 31 января 1911 г.

Отсюда Подкомиссія обыла по 15 уч., на которомъ состояніе пути признано отличнымъ.

Въ 6 час. 30 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Урульга.

Ст. Урульга.

Деревянное, одноэтажное станціонное зданіе имѣетъ вполнѣ достаточныя помѣщенія.

Послѣ осмотра пасс. зданія Подкомиссія осмотрѣла квартиру пом. нач. станціи, расположенную въ деревянномъ, хорошемъ домѣ; квартира достаточная, имѣетъ площадь—10,87 кв. саж.

Одноклассное начальное училище расположено въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ, площ. 28 кв. саж., имѣющемъ достаточно свѣта и воздуха; обучаются 17 мальчиковъ и 13 дѣвочекъ.

Пріемный покой занимаетъ хотя и очень небольшое, но вполнѣ достаточное помѣщеніе, такъ какъ больныхъ здѣсь проходитъ не болѣе 20 чел. въ день.

Въ 7 час. вечера Подкомиссія отбыла со ст. Урульга на Китайскій раз., откуда въ 8 час. вечера отбыла на ст. Адріановку, гдѣ отъ Подкомиссіи отдѣлился членъ Высшей Комиссіи

М. П. Федоровъ, отбывшій въ Японію, Подкомиссія же прослѣдовала на ст. Оловянная.

Ст. Оловянная.

14 іюня въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Оловянной.

Пассажирское зданіе одноэтажное, небольшихъ размѣровъ, но вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію. Въ этомъ же зданіи отведена одна комната для товарной конторы.

При ст. Оловянная имѣется довольно большая колонія жилыхъ домовъ, расположенныхъ въ большинствѣ въ нагорной части станціонной территоріи.

Желѣзнодорожное двухклассное училище занимаетъ одноэтажный деревянный домъ площ. 64,55 кв. саж. и состоитъ изъ 6 классныхъ комнатъ. Въ училищѣ обучаются 107 мальчиковъ и 78 дѣвочекъ. Учебный персоналъ состоитъ изъ 5 учителей и священника. Училище обставлено хорошо, но ремонтъ недостаточенъ.

Далѣе былъ осмотрѣнъ расположенный здѣсь двухъэтажный каменный домъ, красивой архитектуры. Въ этомъ домѣ живутъ агенты сл. телеграфа; семейному телеграфисту отведена 1 комната и кухня. Всѣхъ квартиръ въ этомъ домѣ—16.

Недостаткомъ постройки слѣдуетъ признать слишкомъ узкія двери.

Пріемный покой находится въ одноэтажномъ, деревянномъ домѣ. При пріемномъ покоѣ имѣются: просторная ожидальня, перевязочная, аптека и квартира фельдшера.

Контора уч. сл. тяги занимаетъ вполнѣ достаточное свѣтлое помѣщеніе, состоящее изъ 4 комнатъ въ отдѣльномъ деревянномъ домѣ.

Квартира нач. уч. тяги находится въ этомъ же домѣ, гдѣ и контора, и состоитъ изъ 7 комнатъ и кухни. Квартира болѣе чѣмъ достаточная.

Выше этой линіи домовъ расположена больница, занимающая довольно обширную площадь, находящуюся на значительномъ разстояніи отъ колоніи жилыхъ домовъ и, слѣдовательно, совершенно изолированную.

Больница занимаетъ нѣсколько корпусовъ, но Подкомиссіею осмотрѣнъ главный корпусъ, расположенный въ деревянномъ домѣ, и устроенный на 60 кроватей; 12 кроватей изъ этихъ 60 предназначено для женщинъ.

Помѣщеніе больницы содержится недостаточно чисто и въ зданіи больницы распространяется очень тяжелый запахъ изъ люфтъ-клозетовъ.

Изъ больницы Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

Къ основному депо 6 уч. на ст. Оловянная приписано 74

паровоза, изъ которыхъ 11 пассажирскихъ (2—3—0), 60 товарныхъ (0—4—0) и 3 маневровыхъ (0—3—0). Паровозы 6 уч. обслуживаютъ пассажирскіе и товарные поѣзда отъ ст. Оловянной до ст. Адріановка—120 вер. и до ст. Борзя 93 вер. Паровозныхъ зданій два. Оба каменныя, прямоугольнаго типа, каждое на 9 стойлъ, по три пути въ каждомъ. Площадь перваго зданія—224,81 кв. саж., второго—241,86 кв. саж. Въ первомъ производится текущій ремонтъ, промывка и заправка паровозовъ, второе предназначается для стоянки горячихъ паровозовъ, ожидающихъ очереди отправленія. Надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 вытяжныя трубы съ опускающимися колпаками. Холодная промывка производится напоромъ воды водопроводной сѣти, при помощи промывочныхъ крановъ, снабженныхъ гайками Листа, для приворачиванія къ нимъ промывочнаго рукава. Такихъ крановъ въ обоихъ зданіяхъ имѣется 12, они же служатъ и пожарными кранами. Для горячей промывки пользуются инжекторомъ другого паровоза. Поворотный кругъ системы Селлерса, діам. въ 64 фута. Протяженіе деповскихъ путей на ст. Оловянная 1749 пог. саж.

Періодическій ремонтъ паровозовъ производится въ особомъ зданіи, площадью въ 121,4 кв. саж., имѣющемъ 3 стойла, на которыхъ безъ тендеровъ помѣщается 6 паровозовъ. Къ зданію для ремонта примыкаетъ мастерская, площадью въ 79,8 кв. саж., котловая—14,4 кв. саж. и кузница—24,03 кв. саж.

Оборудованіе мастерской составляетъ:

станковъ токарно-колесныхъ для обточки бандажей	2
станковъ токарныхъ	6
„ сверлильныхъ	4
„ строгальныхъ	2
„ болторѣзный	1
„ универсальный токарно-арматурный . . .	1
„ наждачный для обточки инструментовъ . .	1
„ дыропробивныхъ . . .	2
точило приводное	1

Станки приводятся въ движеніе локомобилемъ системы Компаундъ въ 42 силы. Въ кузницѣ установлено 4 кузнечныхъ горна и одно для мѣдницкихъ работъ, въ этомъ же помѣщеніи устроена плавильная печка для мѣднаго литья. Для доставленія дутья установленъ вентиляторъ Шилле. Мастерская исполняетъ работу по періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по

срочному и текущему осмотру пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, водокачекъ и пожарнаго инструмента и обоза. Для подъемки паровозовъ имѣется 2 комплекта домкратовъ Беккера, а для подъемки вагоновъ 3. Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются: 1 станокъ для расточки цилиндровъ, провѣрочная плита, 11 переносныхъ горновъ, краскотерка, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для гидравлическаго испытанія и стуловыхъ тисковъ 89 штукъ. Паровозныя зданія и мастерская обогрѣваются паромъ, для чего установленъ горизантальный паровознаго типа паровой котелъ, поверхности нагрѣва въ 124,41 кв. метр.

Всѣ зданія и территорія деповскихъ путей освѣщаются керосино-калильными фонарями системы Галкина и Симплексъ.

Производительность Оловяннинскаго депо, въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе три года и по 1 іюня 1911 г. выразилась:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
ВЫПУЩЕНО:				
Паровозовъ:				
Изъ капитальнаго ремонта	—	—	—	—
„ средняго ремонта	14	20	—	—
„ малаго „	5	10	—	—
„ періодическаго осмотра	—	—	30	7
Пассажирскихъ вагоновъ:				
Изъ средняго ремонта	—	—	—	—
„ періодическаго осмотра . . .	7	4	8	—
Товарныхъ вагоновъ:				
Изъ трех-годичнаго осмотра . . .	87	122	56	24
„ годичнаго осмотра	18	1	8	—
„ ревизіи буксъ	185	38	29	31

Водоснабженіе ст. Оловянная производится изъ колодца; водоемныхъ баковъ имѣется 2 общей емкостью въ 16 куб. саж.; водоподъемное зданіе 1.

При осмотрѣ мастерскихъ пом. нач. сл. тяги было, между прочимъ, сообщено, что при имѣвшей здѣсь мѣсто забастовкѣ во время освободительнаго движенія было испорчено много станковъ и машинъ. Станки здѣсь старые и поэтому, напримѣръ,

большой колесный станокъ обтачиваетъ въ рабочій день лишь два бандажа.

Почти рядомъ съ мастерскими расположенъ матеріальный складъ, огражденный заборомъ.

Кладовыя—деревянныя, погреба — бетонные, контора—каменная.

Въ складѣ имѣлось матеріаловъ и запасныхъ частей на 116.000 р.

Въ погребахъ хранятся кислоты.

Въ конторѣ склада двери очень узки и въ трещинахъ.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Ст. Оловянная—распорядительная станція 3 отд. сл. движенія. При станціи находится поселокъ, а въ 10 верстахъ Бурятскій Дацанъ, гдѣ происходитъ обмѣнъ товаровъ.

Станція имѣетъ путей:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 9 путей на 485 вагоновъ;

2) для нагрузки и выгрузки грузовъ 2 тупика и 2 пути;

3) для стоянки вагоновъ 2 пути на 64 вагона.

Къ р. Ононъ проведена небольшая вѣтка.

Постоянныя складочныя помѣщенія станціи состоятъ изъ пакгаузовъ—24,75 кв. саж., крытой платформы—8,00 кв. саж. и открытой платформы—81,00 кв. саж.

Работа станціи выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	557.498	372.173	299.827
Перегружено	—	16.226	23.207
Выгружено	1.401.195	2.902.871	1.545.145
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	1.850.583	3.151.654	1.585.716
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	512	1.388	1.481
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	2.092	6.301	5.041
Продано пассажирскихъ билетовъ .	9.314	7.466	8.109
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	410	375	309

Въ 9 час. 10 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Оловянная.

На 13 уч. балластный слой имѣетъ вполнѣ достаточную высоту.

13 уч. является единственнымъ на всей Забайкальской ж. д. участкомъ, заносимымъ снѣгомъ; здѣсь же часто имѣютъ мѣсто и обвалы.

Въ 11 час. 47 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Борзя.

Ст. Борзя.

Ст. Борзя—распорядительная 3 отдѣленія и расположена у поселка Суворовскаго.

Путей:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 7 на 361 вагонъ;

2) для нагрузки и выгрузки грузовъ 3 тупика на 60 вагоновъ;

3) для стоянки вагоновъ 1 на 40 вагоновъ.

На станціи имѣются: пакгаузъ площ. въ 17,5 кв. саж., крытая платформа въ 11,04 кв. саж. и открытая платформа—74,48 кв. саж.

Грузооборотъ станціи выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	836.979	1.458.748	1 217.674
Перегружено	—	4.460	11.360
Выгружено	1.118.627	2.048.730	1.564.801
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	1.730.487	3.152.361	2.372.343
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	859	3.080	2.651
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	2.304	5.658	6.373
Продано пассажирскихъ билетовъ .	8.763	9.686	9.978
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	581	505	463

Отправляются: рыба, кожи, шерсть.

Получаются: предметы первой необходимости.

Деревянное одноэтажное зданіе вокзала общаго типа съ описанными выше станціями этой линіи.

Желѣзнодорожное училище занимаетъ деревянный, одноэтажный домъ площ. въ 62,30 кв. саж. Училище одноклассное съ тремя отдѣленіями.

Помѣщеніе училища признано Подкомиссіей соотвѣтственнымъ.

Пріемный покой находится въ деревянномъ одноэтажномъ

домѣ и имѣетъ: просторную ожидальню, двѣ кровати, аптеку и все необходимое.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную паровозныхъ бригадъ, помѣщающуюся въ деревянномъ домѣ, недостаточной площади, вслѣдствіе чего для дежурной отведено еще дополнительное помѣщеніе въ другомъ домѣ. Общая площадь дежурной—46,88 кв. саж. и имѣются: 8 спаленъ на 31 кровать, 2 столовыя, 2 кухни, умывальная, 2 корридора и 2 сторожки.

Основное депо, бывшее ранѣе на ст. Борзя, перенесено на ст. Манчжурія, а здѣсь осталось оборотное депо, имѣющее каменное паровозное зданіе, прямоугольнаго типа, площ. въ 224,81 кв. саж. на 9 стойлъ, на трехъ канавахъ. Каждое стойло имѣетъ по двѣ вытяжныя трубы съ опускающимися колпаками. Для промывки паровозовъ имѣется 8 промывныхъ крановъ. Кругъ системы Селлерса, діам. въ 64 фута. Протяженіе деповскихъ путей на ст. Борзя—2070 пог. саж.

Водоснабженіе ст. Борзя производится изъ 2 буровыхъ скважинъ; водоемный бакъ 1 емкостью 8 куб. саж.; водоподъемныхъ зданій 2 съ 2 котлами; водоснабженіе въ настоящее время недостаточно, въ виду чего управленіемъ дороги предполагается устройство третьей артезіанской скважины.

Далѣе въ пути Подкомиссіей была осмотрѣна казарма.

Деревянная казарма не имѣетъ каменнаго фундамента и второго пола и живутъ въ ней: дорожный мастеръ, занимающій 3 комнаты и кухню, подстаршій рабочій, которому отведена одна комната и кухня и артельный староста, занимающій одну комнату, въ которой устроена и кухня. Всѣ помѣщенія холодныя.

Отъ ст. Хараноръ устроенъ второй путь длиной 3 версты. Путь этотъ былъ устроенъ взамѣнъ разъѣзда.

Въ 3 час. 35 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Манчжурія.

Ст. Манчжурія.

Ст. Манчжурія до 1910 г. считалась конечной станціей Забайкальской ж. д., но 1 окт. 1910 г. станція передана въ пользваніе Восточной Китайской дорогѣ на условіяхъ особаго частнаго договора.

По договору въ особенности Забайкальской ж. д. остались: 1) основное депо, 2) матеріальные склады, 3) пути, ихъ обслуживающіе и 4) пути для стоянки составовъ пассажирскихъ поѣздовъ Забайкальской ж. д. съ треугольникомъ для оборачиванія этихъ составовъ.

Операціи же по движенію поѣздовъ, выгрузкѣ, нагрузкѣ и сортировкѣ вагоновъ и грузовъ выполняются агентами В.-Китайской дороги.

Забайкальская ж. д. съ своей стороны содержитъ только

передаточныхъ агентовъ. Суточный обмѣнъ вагонами, установленный договоромъ—200 вагоновъ.

Обмѣнено съ Восточной Китайской ж. д.:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Принято вагоновъ	13.033	10.486	12.509
Сдано "	14.706	11.692	12.547
Принято накладныхъ на принятіе грузовъ	8.147	6.077	6.368
Продано пассажирскихъ билетовъ .	35.441	62.371	58.674
Выдано багажныхъ квитанцій . .	2.391	2.511	1.928

Предметами нагрузки служатъ: цементъ, лѣсные матеріалы; предметами же выгрузки: мука, служебные грузы, для постройки Амурской ж. д. и предметы первой необходимости.

Подкомиссія осматривала на ст. Манчжурія только тѣ жилые дома и службы, которые находятся на территоріи и въ распоряженіи Забайкальской ж. д., все же, что принадлежитъ Восточной Китайской ж. д., Подкомиссіей осмотрѣно не было.

Забайкальской ж. д. принадлежитъ довольно обширная колонія жилыхъ домовъ.

Въ слѣдующемъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру надсмотрщика телеграфа, занимающую комнату и кухню. Полы въ этой квартирѣ очень плохи; квартира теплая, соотвѣтственная.

Далѣе идетъ рядъ небольшихъ деревянныхъ одноэтажныхъ жилыхъ домовъ и среди нихъ два двухъэтажныхъ большихъ кирпичныхъ дома; они и были осмотрѣны Подкомиссіей.

Квартиры въ этихъ домахъ расположены по номерной системѣ, раздѣлены широкимъ (сводчатымъ въ нижнемъ этажѣ) корридоромъ.

Нижній этажъ соединяется со вторымъ каменной лѣстницей.

Въ первомъ домѣ Подкомиссія осмотрѣла квартиру машиниста, состоящую изъ комнаты и кухни.

Во второмъ домѣ были осмотрѣны также квартира машиниста, состоящая изъ 2 комнатъ и кухни, квартира конторщика сл. тяги. Живущіе въ квартирахъ платятъ по 2 руб. за 1 кв. саж. помѣщенія.

Всѣ квартиры содержатся недостаточно опрятно и смотритель зданій былъ совершенно не освѣдомленъ о томъ, кто гдѣ живетъ.

Отсюда Подкомиссія, прослѣдовала мимо ряда разборныхъ бараковъ, построенныхъ изъ кузововъ вагоновъ, въ матеріальный складъ.

Матеріаловъ хранится въ складѣ на 158.000 руб.

При ст. Манчжурія находится основное депо. Къ нему приписано 64 паровоза, изъ которыхъ 8 пассажирскихъ (2—3—0), 51 товарныхъ (0—4—0) и 5 маневровыхъ (0—3—0). Паровозы 7 уч. обслуживаютъ пассажирскіе и товарные поѣзда отъ ст. Манчжурія до ст. Борзя (оборотное депо)—120 вер. Паровозное зданіе—каменное, прямоугольнаго типа, на 12 стойлъ, площ. 360,8 кв. саж. въ три пути. Въ этомъ зданіи производится текущій ремонтъ, промывка и заправка паровозовъ. Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ вытяжныхъ трубы съ опускающимися колпаками. Холодная промывка производится напоромъ воды, водопроводной сѣти, при помощи промывочныхъ крановъ,—такихъ крановъ имѣется 8, они же служатъ и пожарными кранами. Для горячей промывки пользуются инжекторомъ другого паровоза. Поворотный кругъ системы Селлерса, діам. въ 64 фут. Протяженіе деповскихъ путей на ст. Манчжурія—3592 пог. саж. Періодическій ремонтъ производится въ другомъ зданіи, каменномъ, прямоугольнаго типа, площадь котораго равна 244,2 кв. саж. Зданіе это раздѣлено на двѣ половины, изъ которыхъ одна съ 3 стойлами, предназначена для ремонта паровозовъ, а другая для ремонта вагоновъ. Къ этому зданію примыкаетъ мастерская, площадь которой 95,87 кв. саж., и котловая—18,00 кв. саж. Въ восьми саженяхъ отъ котловой находится каменное прямоугольное зданіе, площадью въ 34,4 кв. саж., въ которомъ устроена кузница и мѣдницкая. Вагонный сарай и ремонтныя стойла имѣютъ 4 промывочныхъ крана, которые служатъ и какъ пожарные.

Оборудованіе механической мастерской составляютъ:

станковъ для обточки бандажей	2
„ токарныхъ	7
„ сверлильныхъ	6
„ строгальныхъ	2
„ болторѣзный	1
„ наждачный	1
„ универсальный токарно-арматурный . . .	1
точило приводное	1

Станки приводятся въ движеніе локомобилемъ системы Компаундъ въ 48 силъ. Въ кузницѣ установлено 3 кузнечныхъ и 1 мѣдницкій горнъ. Кузнечные горна на 2 огня каждый.

Для доставленія дутья служитъ вентиляторъ Шилле.

Мастерская исполняетъ работу по періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, водокачекъ и пожарнаго инструмента и обоза. Для подъемки паровозовъ и тендеровъ имѣется 3 комплекта домкратовъ Беккера, а для подъемки вагоновъ 2 комплекта козелъ. Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются: станокъ для расточки паровозныхъ цилиндровъ, повѣрочная плита, переносные горны, краскотерка, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для гидравлическаго испытанія котловъ и верстаки, оборудованные стуловыми тисками, въ количествѣ 83 штукъ. Сараи и мастерская обогрѣваются паровымъ отопленіемъ, для чего установленъ горизонтальный, паровозный котелъ, имѣющій поверхность нагрѣва 112,6 кв. метр. Освѣщаются зданія и территорія депо керосино-калильными фонарями.

Производительность Манчжурскаго участка, въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ, за три послѣдніе года и по 1 іюня 1911 г. выразилась:

	1908.	1909.	1910.	1911.
Выпущено паровозовъ:				
Изъ капитальнаго рем.	—	—	—	—
„ средняго ремонта	16	20	—	—
„ малаго „	9	4	—	—
„ періодич. „	—	—	26	6
Пассажирскихъ вагоновъ:				
Изъ средняго ремонта	—	—	—	—
„ періодич. осмотра.	16	20	24	11
Товарныхъ вагоновъ:				
Изъ трехгодичн. осмотра	135	118	132	23
„ годичнаго осмотра	627	782	83	—
„ ревизіи буксъ.	497	331	130	—

Помѣщеніе кузницы—свободное, высокое; всѣ остальныя помѣщенія мастерскихъ—достаточны.

Станки—старые, перевезены сюда изъ депо ст. Борзя.

Вагонный сарай хорошъ, паровозный же сарай теменъ.

Водоснабженіе ст. Манчжурія производится изъ колодца и принадлежитъ Китайской Восточной ж. д.

Въ 9 час. вечера Подкомиссія отбыла со ст. Манчжурія въ Иркутскъ.

На 12 уч., по которому Подкомиссія слѣдовала, путь находится въ хорошемъ состояніи и балластный слой болѣе чѣмъ достаточенъ.

Въ 3 час. дня Подкомиссія имѣла остановку на ст. Могойтуй.

Ст. Могойтуй. Деревянное небольшое пассажирское зданіе—достаточной площади и находится въ порядкѣ.

Пассажиры здѣсь—только мѣстные жители—буряты.

Квартира нач. станціи состоитъ изъ 3 комнатъ и кухни; телеграфисту отведена одна комната—кухня.

На 1132 верстѣ былъ осмотрѣнъ мостъ, въ устояхъ котораго имѣются трещины.

Въ 4 час. 4 мин. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Бурятская.

Ст. Бурятская. Здѣсь Предсѣдатель Подкомиссіи осматривалъ книгу предупрежденій, при чемъ оказалось, что предупрежденія имѣются на 1096 и 1085 верстахъ.

При станціонномъ зданіи находится и квартира нач. станціи, состоящая изъ 3 комнатъ и кухни.

Отъ ст. Бурятской поѣзда идутъ съ толчками, вслѣдствіе очень большого подъема въ сторону Адріановки.

Въ 5 час. 15 мин. вечера, Подкомиссія прибыла на ст. Адріановка и начала осмотръ съ депо.

Ст. Адріановка. Оборотное депо на ст. Адріановка, принадлежащее къ 6 уч. сл. тяги, имѣетъ каменное паровозное зданіе, прямоугольнаго типа, площ. 152,63 кв. саж. на 6 стойлъ. Надъ каждымъ стойломъ устроены по 2 вытяжныхъ трубы съ опускающимися колпаками. Въ зданіи между путями имѣется 4 крана для промывки паровозовъ. Поворотный кругъ системы Селлерса діам. въ 64 фута и, кромѣ того, устроенъ треугольникъ. Протяженіе деповскихъ путей на ст. Адріановка—1181 пог. саж. При депо находится 4 подталкивающихъ паровоза, которые толкаютъ всѣ четные поѣзда отъ ст. Адріановка до перевала. На ст. Бурятской имѣется вспомогательное депо для двухъ подталкивающихъ паровозовъ. Паровозное зданіе—деревянное, площ. въ 56,06 кв. саж. на два стойла. Надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 вытяжныхъ трубы съ опускающимися колпаками.

Водоснабженіе ст. Адріановка производится изъ колодца; водоемныхъ баковъ 1 емкостью въ 8 куб. саж.; водоподъемное зданіе 1; кромѣ того, имѣется временное водоснабженіе съ пульзометромъ, дающимъ до 14 куб. саж. въ сутки. Такъ какъ существующее водоснабженіе — недостаточно, то упр. дороги предполагаетъ устройство второго водоснабженія изъ артезіанской скважины.

Въ деревянномъ жиломъ домѣ, осмотрѣнномъ Подкомиссіей на станціи, находится квартира нач. депо, конторка и кровать для дежурнаго. Квартира имѣетъ 4 комнаты и кухню. Помѣщеніе холодное и требуетъ ремонта.

Дежурная кондукторовъ помѣщается въ деревянномъ домѣ, находящемся въ полномъ ремонтѣ: смѣняются полы, съѣденные грибкомъ, и устраивается вентиляція. Въ дежурной имѣются 20 кроватей, а разсчитана она на 30. Сушильни нѣтъ.

Дежурная паровозныхъ бригадъ занимаетъ верхній этажъ двухъэтажнаго дома.

Въ дежурной помѣщаются 42 кровати, она состоитъ изъ: 1-5 спаленъ, сушилки, уборной, 2 столовыхъ, 2 корридоровъ и кухни.

Въ нижнемъ этажѣ этого дома расположены квартиры.

На ст. Адріановка площадь отчужденія очень большая. Земля эта была отчуждена у казаковъ мѣстнаго поселка, но съ развитіемъ разъѣзда Китайскаго упр. Забайкальской ж. д. предполагаетъ часть отчужденной площади возвратить казакамъ. Далѣе Подкомиссія осмотрѣла домъ, въ которомъ живутъ агенты сл. движенія.

Стрѣлочнику отведена 1 комната, техническому конторщику—2 комнаты и кухня.

Подкомиссія прослѣдовала мимо желѣзнодорожной школы и общежитія въ пріемный покой, расположенный въ деревянномъ домѣ, не имѣющемъ каменнаго фундамента.

Больныхъ проходитъ въ день до 30 человѣкъ. Помѣщеніе пріемнаго покоя—просторное, но полы со щелями и, вмѣсто того, чтобы подвести каменный фундаментъ, возобновляется „завaленка“, пришедшая въ негодность.

Квартира нач. уч. сл. пути занимаетъ одноэтажный деревянный особнякъ и имѣетъ 7 комнатъ и кухню. Рядомъ съ квартирой находится и контора участка, вполнѣ просторная и свѣтлая. Домъ этотъ расположенъ въ саду, въ которомъ устроена оранжерея, заброшенная въ настоящее время. Оранжерея эта была построена въ 1904—1906 г. бывшимъ нач. уч. Панченко и въ настоящее время она обременяетъ сл. пути напрасными расходами, такъ какъ приходится ее отапливать и поддерживать. На отопленіе отпускается 120 руб. въ годъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пасс. зданію.

Зданіе это расположено значительно выше пути и къ нему устроена широкая деревянная лѣстница.

Помѣщенія для пассажировъ и служащихъ достаточны. Въ служебныхъ помѣщеніяхъ находится и товарная контора. Въ помѣщеніи телеграфа полы въ очень плохомъ состояніи. Предполагается перенести телеграфъ въ одинъ изъ жилыхъ домовъ.

Ст. Адріановка—распорядительная станція 3 отдѣленія.

Путей на станціи имѣется:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 8 путей;

2) для нагрузки и выгрузки грузовъ 1 путь на 60 вагоновъ;

3) для стоянки вагоновъ 8 путей на 324 вагона.

Имѣются также пути для другихъ службъ.

Для храненія грузовъ на станціи устроены: пакгаузъ площ. 11,31 кв. саж., крытая платформа 40 кв. саж., открытая платформа 48 кв. саж.

Грузооборотъ станціи выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	467 074	535.585	497.878
Перегружено	—	10.559	19.560
Выгружено	948.626	2.059.480	1.630.342
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	312.749	2.499.917	1.961.871
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	599	1.569	1.575
Принято накладныхъ на отправленіе грузовъ	1.455	4.618	3.310
Продано пассажирскихъ билетовъ	14.256	10.391	7.758
Выдано багажныхъ квитанцій	386	443	328

При осмотрѣ жилыхъ домовъ ст. Адріановки Подкомиссіей было обнаружено, что пом. нач. уч. сл. пути, выселивъ нѣкоторыхъ служащихъ изъ одного жилого дома и размѣстивъ ихъ болѣе тѣсно по другимъ квартирамъ, домъ этотъ приспособилъ для своей квартиры, которая имѣетъ теперь 32 квадрата, тогда какъ квартира нач. уч. имѣетъ 36 квадратовъ. Кромѣ того, была уничтожена русская печь.

Нач. сл. пути сообщилъ, что вопросъ этотъ подлежитъ обсужденію въ совѣтѣ Забайкальской ж. д.

Со ст. Адріановка Подкомиссія прослѣдовала черезъ ст.

Чита, и на 10 участкѣ осматривала искусственныя сооруженія по устройству второго пути.

На 9 участкѣ на перевалѣ Яблоноваго хребта была осмотрѣна каменная галлерея и рядомъ съ нею—18-саженная насыпь, расползшаяся до укрѣпленія, которое было недавно сдѣлано.

На этомъ же участкѣ на 895 верстѣ находится такъ называемая „грязная выемка".

Выемка эта разработана при постройкѣ дороги въ 1898 г. на одинъ путь, прорѣзываетъ Яблоновый хребетъ въ пониженной его точкѣ въ грунтахъ вѣчно мерзлыхъ песчано-глинистыхъ, которые при оттаиваніи оплываютъ съ откосовъ и заваливаютъ путь. При ширинѣ выемки подъ одинъ путь нерѣдко приходилось до очистки сплывовъ временно прекращать движеніе. Въ виду заплыванія кюветовъ отводъ воды затруднялся и во время дождей послѣ прохода каждаго поѣзда приходилось исправлять путь, поднимая его на балластъ. Стоимость поддержанія пути и уборки обваловъ обходилась ежегодно около 10.000—15.000 р.

Въ 1905 г. выемка была разработана на 2 пути и для правильнаго отвода водъ рѣшено выстроить по обѣимъ сторонамъ выемки каменные, изъ бутовой клади на цементѣ, кюветы.

На 1 пог. саж. кювета идетъ 1,25 куб. саж. кладки; стоимость работъ зимою въ теплякахъ около 200 руб. за пог. саж., лѣтомъ кюветы строить было нельзя, такъ какъ глубокіе котлованы постоянно заплывали во время сильныхъ въ эти годы дождей. Въ 1906, 1907 и 1908 г.г. выстроено всего 470 пог. саж. кювета на сумму около 110.000 руб. Полотно по окончаніи кюветовъ обсохло совершенно и послѣдніе годы не требовало никакихъ чрезвычайныхъ расходовъ, откосы также частью обсохли и плыли меньше, несмотря на необыкновенные дожди 1909—1910 г.г., уборка же сплывовъ стоила гораздо дешевле, такъ какъ сплывы, отдавая воду въ кюветъ, обсыхали и убирались сравнительно легко.

Въ 1911 г. предполагается закончить кюветы на протяженіи еще 130 пог. саж., на что имѣется кредитъ по смѣтѣ новыхъ работъ.

Нач. сл. пути было доложено Подкомиссіи, что на участкахъ, расположенныхъ по обѣ стороны перевала, рельсы изнашиваются очень скоро, такъ какъ поѣзда идутъ всегда на тормозахъ. Въ настоящее время здѣсь должна быть произведена смѣна рельсъ на протяженіи 100 верстъ; 32 версты уже смѣнены, а на остальномъ разстояніи рельсы не смѣнены еще, такъ какъ не поступали съ заводовъ.

На 881 верстѣ Подкомиссія осматривала будку.

Деревянная будка имѣетъ каменный фундаментъ и по-

строена въ 1903 г.; площадь ея—7,09 кв. саж. и будка вполнѣ соотвѣтственна и содержится очень опрятно.

На 880 верстѣ была осмотрѣна полуказарма, деревянная на каменныхъ столбахъ. Артельному старостѣ отведена комната-кухня, путевому сторожу—комната-кухня и общая комната для артели. Помѣщеніе содержится чисто.

Въ 2 час. 20 мин. дня Подкомиссія прибыла на ст. Могзонъ.

Ст. Могзонъ.

Одноэтажное каменное пассажирское зданіе имѣетъ вполнѣ достаточную площадь всѣхъ помѣщеній.

Всѣ помѣщенія какъ пассажирскія, такъ и служебныя, содержатся въ порядкѣ.

Ст. Могзонъ—распорядительная станція 3-го отдѣленія У западнаго семафора станціи оканчивается 2 отдѣленіе и начинается 3 отдѣленіе, которое захватываетъ весь остальной участокъ главной линіи до ст. Манчжурія и вѣтку Карымская-Срѣтенскъ.

Путей на станціи имѣется:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 6 путей на 420 вагоновъ;

2) для выгрузки, нагрузки и сортировки грузовъ—2 пути и 1 тупикъ на 117 вагоновъ;

3) для стоянки резервныхъ вагоновъ 7 тупиковъ на 270 вагоновъ.

Имѣются также пути для нуждъ службъ: пути, тяги и матеріальной.

Имѣются: пакгаузы 23,26 кв. саж., крытыхъ платформъ 12,98 кв. саж. и открытой платформы 29,57 кв. саж.

Работа станціи выразилась слѣдующими цифрами:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	1.220.445	1.038 292	828.714
Перегружено	—	15.999	25.644
Выгружено	1.279.276	2.938 089	1.980.431
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	2.396.733	3.883.975	2.707.771
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	666	2.217	1 970
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	3.328	6.782	6.171
Продано пассажирскихъ билетовъ .	14.828	8.070	8.418
Выдано багажныхъ квитанцій . .	534	544	378

При ст. Могзонъ имѣется церковно-приходская желѣзнодорожная школа, занимающая два зданія, одно хорошее, новое деревянное и второе старое на завалинкѣ. Площадь помѣщенія школы—56 кв. саж. и обучаются 63 мальчика и 41 дѣвочка.

Дежурная кондукторовъ расположена въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ площ. въ 92,93 кв. саж. Въ дежурной имѣются: 15 спальныхъ комнатъ на 43 кровати, 2 корридора, кухня, столовая, сушилка, сторожка, уборная и люфтъ-клозетъ.

Въ этомъ же домѣ имѣется свободное помѣщеніе, служащее резервнымъ помѣщеніемъ для дежурныхъ комнатъ.

Пріемный покой находится въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ, не имѣющемъ каменнаго фундамента. Помѣщеніе довольно обширное и при пріемномъ покоѣ имѣется все необходимое.

Вблизи пріемнаго покоя расположено общежитіе школы.

Общежитіе занимаетъ одноэтажный деревянный домъ, въ которомъ живутъ 53 чел. Помѣщеніе высокое, свѣтлое и содержится чисто. Столовая общая для мальчиковъ и дѣвочекъ.

Завѣдующая общежитіемъ имѣетъ одну комнату въ зданіи общежитія.

На ст. Могзонъ имѣется оборотное депо, приписанное къ Читинскому участку. Депо имѣетъ одно каменное паровозное зданіе, прямоугольнаго типа, площадью 106,38 кв. саж. на 4 стойла. Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ трубы съ постоянными колпаками. Въ зданіи между путями имѣется два водяныхъ крана для промывки паровозовъ. Кругъ системы Селлерса, діам. въ 56 фут. Протяженіе деповскихъ путей — 348 пог. саж.

Водоснабженіе ст. Могзонъ производится изъ рѣки; водоемныхъ баковъ 1, емкостью въ 8 куб. саж.; водоподъемное зданіе 1 съ однимъ котломъ и насосомъ; количество воды, подаваемое существующимъ оборудованіемъ, недостаточно, въ виду чего упр. дороги предполагается установка второго котла и насоса.

Изъ депо Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію, гдѣ Предсѣдателю Подкомиссіи была подана жалоба рабочими, находящимися на работахъ по устройству второго пути. Депутація этихъ рабочихъ заявила, что нач. участка задерживаетъ имъ уплату денегъ.

При выясненіи этого заявленія оказалось, что расплата съ рабочими производится дѣйствительно несвоевременно.

Ст. Хилокъ. Въ 6 час. 20 мин. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Хилокъ, гдѣ по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, Н. А. Масловъ произвелъ обслѣдованіе станціи, при чемъ при осмотрѣ кладовой запаса матеріаловъ 8 уч. сл. пути и при обслѣдованіи порядка веденія счетоводства и отчетности по приходу, расходу и учету матеріаловъ этой кладовой оказалось, что полученіе и

выдача матеріаловъ изъ кладовой участка производится кладовщикомъ, которымъ матеріалы, какъ необходимые для производства текущихъ работъ, такъ и матеріалы для запаса, получаются изъ склада мат. сл., находящагося на той же станціи на разстояніи около одной версты отъ мѣста расположенія кладовой.

Всѣ хранящіеся въ кладовой матеріалы числятся на оборотномъ капиталѣ.

Въ моментъ посѣщенія кладовой, матеріаловъ въ запасѣ имѣлось на 4450 руб., не включая въ эту сумму матеріаловъ верхняго строенія полотна, а также лѣсныхъ матеріаловъ.

Въ требованіяхъ на отпускаемые дорожнымъ мастерамъ и смотрителю зданій изъ кладовой участка матеріалы отмѣчаются тѣ работы, на которыя долженъ быть израсходованъ выписываемый матеріалъ, однако, безъ указанія кредита, и израсходованные матеріалы разносятся по книгѣ кредитовъ лишь по составленіи матеріальнаго отчета; въ силу этого, опредѣленіе въ каждый данный моментъ количества отпущенныхъ матеріаловъ на работу, находящуюся въ производствѣ, является крайне затруднительнымъ и возможно только по составленіи соотвѣтствующихъ выборокъ.

Матеріалы запаса хранятся въ кладовой разсортированными, но не всѣ изъ нихъ имѣютъ ярлыки, что затрудняетъ нахожденіе счета этихъ матеріаловъ по сортовымъ книгамъ. Приходъ и расходъ матеріаловъ по кладовой записывается кладовщикомъ въ сортовыя книги, которыя раздѣлены: для матеріаловъ, предназначенныхъ для перваго пути и матеріаловъ для нуждъ нынѣ строящейся 2-й колеи, хотя помѣщеніе кладовой какъ для тѣхъ, такъ и другихъ, общее и матеріалы фактически не раздѣлены.

Остатокъ матеріаловъ переносится въ сортовыя книги въ началѣ каждаго года изъ книгъ предшествующаго, но безъ указанія времени поступленія матеріаловъ въ кладовую; поэтому, для опредѣленія времени первоначальнаго оприходованія матеріаловъ, необходимо обращаться къ книгамъ предыдущаго года, а иногда и предшествующихъ лѣтъ, что не можетъ не вызывать затрудненій по надзору за залежалостью матеріаловъ.

При разсмотрѣніи требованій, находившихся въ кладовой, замѣчено, что по одному изъ нихъ были выписаны печные приборы для смотрителя зданій, безъ надобности въ нихъ въ данный моментъ, лишь на случай производства срочныхъ работъ; приборы эти оказались на храненіи въ кладовой.

На накладныхъ на матеріалы кладовщикомъ не отмѣчаются №№ требованій дорожныхъ мастеровъ, что легко можетъ повлечь за собою путаницу при разсылкѣ матеріаловъ по линіи участка.

Для нахожденія счета матеріаловъ по сортовымъ книгамъ

является необходимымъ каждый разъ обращаться къ имѣющейся особой алфавитной книгѣ.

Нѣкоторые матеріалы, хранящіеся въ кладовой, найдены въ запасѣ въ количествѣ, превышающемъ дѣйствительную потребность, такъ, напримѣръ: гвоздей проволочныхъ, поступившихъ въ запасъ до 1910 г., въ количествѣ 8 пуд., было израсходовано въ 1910 г. лишь около 2 пуд., а въ текущемъ году на эти гвозди требованій не поступало; изъ оприходованныхъ до 1910 г. топочныхъ дверецъ для поддувалъ въ количествѣ 139 шт. было израсходовано до настоящаго времени лишь 1 шт. Изразцовъ разныхъ въ количествѣ 2500 шт. также не расходовалось. Тѣмъ не менѣе, можно отмѣтить, что съ прошлаго года были приняты мѣры къ сдачѣ обратно въ складъ мат. службы нѣкоторыхъ матеріаловъ, въ которыхъ ощущался значительный излишекъ.

Изъ пункта 18 переданнаго въ Высшую Комиссію приказа по дорогѣ отъ 30 марта 1909 г. за № 132 видно, что упр. Забайкальской ж. д. съ 1 ноября 1909 г. предполагало отказаться отъ участковыхъ кладовыхъ, путемъ установленія порядка полученія участками сл. пути матеріаловъ изъ складовъ мат. сл., при чемъ отпускъ такихъ матеріаловъ, на основаніи того же приказа, долженъ былъ производиться лишь въ размѣрахъ дѣйствительной потребности. Однако, мѣра эта до сего времени не получила осуществленія.

Изготовленіе предметовъ инвентарнаго имущества въ столярной мастерской участка производится безъ выдачи заказовъ, что затрудняетъ повѣрку производимыхъ столярами работъ и влечетъ за собою необходимость для фактическаго контроля при повѣркѣ работъ, исполняемыхъ въ столярной мастерской, каждый разъ обращаться въ контору участка за разъясненіемъ, было ли дано разрѣшеніе на выполненіе производящейся въ моментъ повѣрки работы.

При обслѣдованіи счетоводства и отчетности въ конторѣ уч. сл. пути усмотрѣно, что каждымъ изъ подотчетныхъ лицъ, т. е. дорожными мастерами, смотрителемъ зданій и кладовщикомъ, ежемѣсячно составляются матеріальные отчеты, данныя изъ которыхъ конторою участка группируются въ мѣсячные матеріальные отчеты и только, по составленіи послѣднихъ, израсходованные матеріалы разносятся по книгѣ кредитовъ. При такихъ условіяхъ состояніе того или другого кредита въ теченіе мѣсяца не соотвѣтствуетъ дѣйствительному положенію дѣла. Эта сложная система учета оборота матеріаловъ вызываетъ затрату рабочей силы, что и подтверждается наличіемъ 4-хъ сверхштатныхъ конторщиковъ въ конторѣ участка.

Матеріалы, выдаваемые подрядчикамъ изъ кладовой сл. пути, списываются въ расходъ какъ по сортовымъ книгамъ, такъ

и по книгѣ кредитовъ лишь послѣ полученія конторою участка изъ упр. сл. пути увѣдомленія объ утвержденіи расчетовъ по той платежной квитанціи, въ которую были включены удержанія за отпущенные подрядчику матеріалы. Такимъ образомъ, такіе матеріалы въ теченіе нѣкотораго, и притомъ иногда значительнаго, періода времени числятся по отчетнымъ даннымъ участка въ наличіи.

Книги личныхъ счетовъ рядчиковъ на выдаваемые имъ матеріалы въ конторѣ уч. сл. пути не ведется.

Въ значительномъ большинствѣ случаевъ, счета рядчиковъ составляются смотрителемъ зданій, въ виду неграмотности первыхъ, но данныя такихъ счетовъ провѣряются нач. уч. или его помощникомъ въ присутствіи фактическаго контролера съ натуры.

Нарядовъ подрядчикамъ не выдается и сроковъ для выполненія работъ не назначается.

Учетъ рабочихъ на участкѣ производится слѣдующимъ образомъ. Ежедневно, не позже 9 часовъ утра, дорожными мастерами подаются телеграммы начальнику уч. съ копіей мѣстному факт. контролеру о числѣ вышедшихъ на работу штатныхъ и поденныхъ рабочихъ; свѣдѣнія эти дорожные мастера извлекаютъ изъ рапортичекъ артельныхъ старостъ и включаютъ какъ въ помянутыя выше телеграммы, такъ и въ табеля и суточные рапорты. Рапортички артельныхъ старостъ и рапорты дорожныхъ мастеровъ содержатъ въ себѣ описаніе работъ, производимыхъ ремонтными, дополнительными и поденными рабочими, а также подводами. Изъ свѣдѣній, включенныхъ въ суточные рапорты дорожныхъ мастеровъ, и приложенныхъ къ нимъ перечней распредѣленія рабочей силы, конторою участка, по истеченіи мѣсяца, составляются сначала выборки распредѣленія рабочей силы по каждому изъ околотковъ, а изъ послѣднихъ—вѣдомость распредѣленія рабочей силы по всему участку.

При обзорѣ билетной и багажной операцій произведено было полное сличеніе наличія билетовъ съ инвентарной книгой и сличеніе на выдержку инвентарной книги съ препроводительными вѣдомостями билетовъ изъ сл. сборовъ на станцію; провѣрены на выдержку нѣкоторыя пачки билетовъ, находившихся въ гнѣздахъ; подсчитаны итоги въ книгахъ продажи билетовъ за время съ 1 по 15 іюня включительно и сличены съ кассовой книгой, и повѣрена на выдержку правильность скидки льготнаго вѣса багажа по предъявленнымъ билетамъ.

На этой станціи усмотрѣно существованіе двухъ параллельныхъ кассъ, продажа билетовъ изъ которыхъ производится двумя агентами. По каждой изъ нихъ ведется отдѣльная инвентарная книга билетовъ. Послѣдняя ревизія указанной станціи была

произведена агентами управленія дороги 16 янв. 1910 г. Означенной ревизіей установленъ рядъ неправильностей по веденію станціонной отчетности, что отмѣчено ими въ книгахъ замѣчаній по станціи. За указанныя упущенія бывшій нач. станціи смѣщенъ, а затѣмъ уволенъ отъ службы.

Ст. Хилокъ—распорядительная 2-го отдѣленія. При станціи расположенъ поселокъ съ довольно бойкой торговлей. Въ 72 вер. отъ Хилка находится Ямаровскій лечебный курортъ, сообщеніе съ которымъ производится на лошадяхъ.

Путей на станціи имѣется:

1) для пріема и отправленія поѣздовъ 8 путей на 466 вагоновъ;

2) для нагрузки и выгрузки 3 пути, 2 тупика на 256 вагоновъ;

3) для стоянки резервныхъ вагоновъ—3 тупика на 144 вагона.

Для храненія и пріема грузовъ станція имѣетъ: пакгаузъ 33,54 кв. саж., крытую платформу 18,68 кв. саж., открытую платформу 30,75 кв. саж.

Работа станціи выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	1.326.582	799.864	584.586
Перегружено	—	19.322	38.316
Выгружено	2.851.279	2.606.297	1.726.317
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	3.929.656	3.210.155	2.086.417
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	1.499	1.901	1.778
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	1.542	5.397	4.697
Продано пассажирскихъ билетовъ .	7.000	4.978	5.008
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	282	352	328

Вывозится: строительный камень, дрова и бревна; ввозятся предметы первой необходимости.

На ст. Хилокъ имѣется основное депо, къ которому приписано 69 паровозовъ, изъ которыхъ 10 пассажирскихъ (2—3—0), 57 товарныхъ (0—4—0) и 2 маневровыхъ (0—3—0). Паровозами 4 уч. обслуживаются пассажирскіе и товарные поѣзда отъ

ст. Хилокъ до ст. Петровскій заводъ—140 вер. и до ст. Могзонъ—113 верстъ. Паровозныхъ зданій два; оба—каменные прямоугольнаго типа, каждое на 12 стойлъ, по три пути въ каждомъ. Площадь перваго зданія—297,00 кв. саж., второго—333,60 кв. саж. Въ первомъ производится текущій ремонтъ, промывка и заправка паровозовъ, второе предназначается для стоянки горячихъ паровозовъ, ожидающихъ очереди отправленія. Надъ каждымъ стойломъ устроены по двѣ вытяжныя трубы съ опускающимися колпаками. Холодная промывка производится непосредственно напоромъ воды водопроводной сѣти при помощи промывочныхъ крановъ, снабженныхъ гайками Листа, для приворачиванія къ нимъ промывочнаго рукава. Такихъ крановъ имѣется въ обоихъ зданіяхъ 16 штукъ; они же служатъ и пожарными кранами. Для горячей промывки пользуются инжекторомъ другого паровоза. Поворотный кругъ системы Селлерса діам. въ 56 фут. Протяженіе деповскихъ путей на ст. Хилокъ—2895 пог. саж.

Періодическій ремонтъ паровозовъ производится въ спеціальномъ зданіи, площадью въ 121,4 кв. саж., имѣющемъ 3 стойла, могущія вмѣстить безъ тендеровъ 6 паровозовъ. Къ зданію для ремонта примыкаетъ мастерская площ. въ 79,8 кв. саж., котловая—14,09 кв. саж. и кузница—24,03 кв. саж. Оборудованіе механической мастерской составляютъ:

Станки для обточки бандажей паровозныхъ и тендерныхъ колесъ	2
Станки токарные	5
„ сверлильные	3
„ строгальные	2
„ болторѣзный	1
„ наждачн. для обточки инструм.	1
„ универсальный токарно-арматурн.	1
Точило приводное	1

Станки приводятся въ движеніе локомобилемъ системы Компаундъ въ 42 силы. Въ кузницѣ установлено 2 кузнечныхъ горна и 1 мѣдницкій горнъ. Для доставленія дутья служитъ вентиляторъ Шилле.

Мастерскія исполняютъ работу по періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному и текущему ремонту пасс. и тов. вагоновъ, ремонтъ водокачекъ и пожарнаго инструмента и обоза. Для подъемки паровозовъ имѣется два комплекта домкратовъ Беккера. Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ

имѣются: токарный станокъ для расточки паровозныхъ цилиндровъ, провѣрочная плита, переносные горны, точило, краскотерка, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для гидравлическаго испытанія котловъ и верстаки, оборудованные 56 стуловыми тисками. Паровозные сараи и мастерская обогрѣваются паровымъ отопленіемъ, для каковой цѣли установленъ котелъ паровой системы съ поверхностью нагрѣва въ 124,41 кв. метра и освѣщаются керосино-калильными фонарями системы Галкина.

Производительность Хилокскаго участка въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за три послѣдніе года и по 1 іюня 1911 г. выразилась:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
ВЫПУЩЕНО:				
Паровозовъ:				
Изъ капитальнаго ремонта	—	—	—	—
„ средняго „	15	16	—	—
„ малаго „	25	24	—	—
„ періодическаго „	—	—	32	12
Пассажирскихъ вагоновъ:				
Изъ средняго ремонта	—	—	—	—
„ періодическаго осмотра	3	9	7	3
Товарныхъ вагоновъ:				
Изъ трехъ-годичнаго осмотра	43	61	24	9
„ годичнаго осмотра	3	46	9	—
„ ревизіи буксъ.	271	95	27	—

17 іюня въ 8 час. утра Подкомиссія отбыла со ст. Хилокъ.

На разъѣздѣ № 121 расположенъ военный пунктъ.

При этомъ разъѣздѣ имѣется жилой домъ, построенный военнымъ вѣдомствомъ, но затѣмъ переданный Забайкальской ж. д.

Военнымъ вѣдомствомъ здѣсь производятся работы въ очень широкомъ масштабѣ.

Далѣе Подкомиссія имѣла остановку у моста черезъ р. Селенгу; мостъ отверстіемъ въ 256 саж. Подкомиссія прослѣдовала пѣшкомъ по мосту, детально его осматривая.

Мостъ въ полномъ порядкѣ, но это единственный оставшійся на Забайкальской ж. д. однопутный мостъ.

Затѣмъ, Подкомиссія осматривала мѣсто соприкосновенія желѣзнодорожнаго полотна съ почтовымъ трактомъ.

Старый трактъ проходилъ по тому направленію, гдѣ въ настоящее время идетъ желѣзная дорога, но съ устройствомъ желѣзной дороги трактъ былъ перенесенъ на нагорную часть, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ чрезвычайно опасную для ѣзды, на что мѣстные крестьяне жаловались Иркутскому генералъ-губернатору.

Ст. Селенга.

Въ 10 час. 15 мин. пополуночи Подкомиссія прибыла на ст. Селенга.

Деревянное зданіе вокзала вполнѣ соотвѣтственное.

Пріемный покой занимаетъ новое деревянное, одноэтажное, но высокое, свѣтлое, на каменномъ фундаментѣ зданіе. Типъ зданія очень хорошій, но врядъ ли такое зданіе нужно на небольшой станціи Селенга, гдѣ больныхъ проходитъ въ день не болѣе 15 человѣкъ. При пріемномъ покоѣ имѣется очень большая комната для сторожа.

На 306 верстѣ Подкомиссія осматривала казарму.

Въ деревянной казармѣ, не имѣющей каменнаго фундамента, живутъ: артельный староста, занимающій 2 комнаты и кухню, путевой сторожъ и артель. Въ большой комнатѣ артели устроены откидывающіяся кровати, что надо признать весьма удобнымъ. Помѣщеніе казармы содержится очень чисто.

Отъ казармы Подкомиссія прослѣдовала пѣшкомъ на ст. Мысовая, находящуюся въ полуверстѣ отъ казармы.

Ст. Мысовая.

По дорогѣ Подкомиссія осмотрѣла 4 товарныхъ вагона, въ которыхъ устроены кухни; вагоны эти приспособлены для переселенцевъ.

При ст. Мысовая расположенъ большой продовольственный пунктъ военнаго вѣдомства.

Пунктомъ завѣдуетъ комендантъ, но ремонтъ зданій производится за счетъ желѣзной дороги, хотя эта послѣдняя не пользуется даже баней пункта. Въ желѣзнодорожной банѣ здѣсь ощущается нужда.

Изъ помѣщеній продовольственнаго пункта Подкомиссія осмотрѣла столовыя, находящіяся въ длинныхъ деревянныхъ одноэтажныхъ баракахъ, въ которыхъ устроены печи, расположены длинные столы и скамейки.

Здѣсь же имѣется и хлѣбопекарня.

Помѣщенія продовольственнаго пункта занимаются только проходящими новобранцами.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ жилымъ домамъ.

Въ деревянномъ одноэтажномъ длинномъ домѣ, имѣющемъ террасу, живутъ: пом. нач. уч. сл. пути, имѣющій квартиру въ 5 комнатъ съ кухней, счетоводъ, конторщикъ и дворникъ.

Въ слѣдующемъ домѣ расположена квартира нач. уч. сл. пути и его контора.

Квартира не осматривалась, осмотрѣнная же контора имѣетъ свѣтлое, просторное помѣщеніе, состоящее изъ 3 комнатъ.

Въ складѣ сл. пути имѣются деревянные амбары, въ которыхъ находятся только самые необходимые матеріалы.

Въ помѣщеніи желѣзнодорожнаго училища помѣщается временно контора по постройкѣ второго пути.

Училище занимаетъ деревянный одноэтажный на каменномъ фундаментѣ домъ, въ которомъ обучаются 52 мальчика и 35 дѣвочекъ. Общая площадь помѣщеній—34 кв. саж.

Пріемный покой и рядомъ квартира врача вполнѣ соотвѣтственны.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію.

Помѣщеніе для пассажировъ I и II кл. достаточно, но для пассажировъ III кл. и технической конторы тѣсно.

На ст. Мысовая имѣется депо, служащее оборотнымъ для паровозовъ Слюдянскаго и Верхнеудинскаго участковъ тяги и самостоятельнымъ для періодическаго и текущаго ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ. Паровозное зданіе площадью въ 225,98 кв. саж., кирпичное, прямоугольнаго типа, съ 8 стойлами, въ два пути. Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ вытяжныхъ трубъ съ опускающимися колпаками. Не вмѣщающіеся паровозы стоятъ на открытыхъ путяхъ. Для промывки паровозовъ на водопроводной сѣти для каждыхъ двухъ стойлъ устроено по 1 крану; всего крановъ 4.

Поворотный кругъ Селлерса, діам. въ 64 фут. Протяженіе деповскихъ путей на ст. Мысовая—1107 пог. саж. Вблизи паровознаго сарая въ деревянныхъ зданіяхъ помѣщается мастерская и кузница.

Оборудованіе мастерскихъ состоитъ изъ:

токарнаго станка	1
болторѣзнаго	1
сверлильнаго	1
строгальнаго	1
сверлильонаг ручного	1
точила ручного	1
стуловыхъ тисковъ	21

Всѣ станки приводятся въ движеніе отъ ручного привода.

Въ кузницѣ установлены: 1 кузнечный горнъ и 1 мѣдницкій горнъ, которые работаютъ мѣхами.

Мастерская выполняетъ работу по текущему ремонту паровозовъ и по срочному осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

Подъемка вагоновъ производится на козлахъ, которыхъ имѣется 4 штуки. Паровозный сарай освѣщается фонарями Галкина, а отапливается чугунными камерными печами.

Производительность депо Мысовая въ отношеніи ремонта вагоновъ за послѣдніе три года и по 1 іюня 1911 г. выразилась:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Выпущено:				
Пассажирскихъ вагоновъ				
Изъ средняго ремонта	5	—	—	—
„ періодическаго осмотра . .	10	12	10	4
Товарныхъ вагоновъ				
Изъ трехъ-годичнаго осмотра . . .	201	302	347	100
„ годичнаго осмотра	230	181	91	—
„ ревизіи буксъ	860	508	112	163

Зданія всѣ темныя, кузница устроена въ деревянномъ сарайчикѣ.

Водоснабженіе ст. Мысовая производится изъ озера Байкалъ, водоемныхъ баковъ 1 емкостью въ 8 куб. саж., водоподъемзданіе одно съ однимъ котломъ. Вслѣдствіе недостаточности воды, доставляемой существующимъ оборудованіемъ упр. дороги, предположена установка второго котла.

Дежурная машинистовъ, состоящая изъ 16 спаленъ на 48 кроватей, 2 столовыхъ, кухни, 2 уборныхъ и сушилки, вполнѣ отвѣчаетъ своему назначенію.

Зданіе дежурной—деревянное, одноэтажное, спальни расположены по номерной системѣ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

Весь складъ огражденъ заборомъ.

Крытыхъ помѣщеній недостаточно; тѣмъ не менѣе, матеріалы хранятся въ порядкѣ.

Для легковоспломеняющихся матеріаловъ устроенъ бетонный подвалъ.

Рядомъ съ матеріальнымъ складомъ находится товарный дворъ.

Ст. Мысовая,—распорядительная станція 2-го отдѣленія,

расположена при городѣ Мысовскѣ. У западнаго семафора кончается 1 отдѣленіе и начинается 2 отдѣленіе сл. движенія.

Пути имѣются:

1) для пріема и отправленія 7 путей на 432 вагона;

2) для нагрузки и выгрузки грузовъ 3 тупика и 2 пути на 149 вагоновъ;

3) для воинскихъ поѣздовъ 2 пути на 102 вагона;

4) для стоянки вагоновъ 7 путей на 265 вагоновъ;

5) для ремонта и стоянки больныхъ вагоновъ—4 пути на 88 вагоновъ;

6) путей тракціонныхъ на 128 вагоновъ.

Кромѣ того, имѣются пути для нуждъ и другихъ службъ.

Работа станціи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	401.639	681.293	480.641
Перегружено	—	18.530	45.923
Выгружено	2.506.401	2.476.595	1.375.672
Нагружено и выгружено средствами грузохозяевъ	2.989.872	2.986.872	1.648.385
Выдано накладныхъ на отправленіе грузовъ	1.262	2.279	2.106
Принято накладныхъ на прибытіе грузовъ	2.827	5.763	4.796
Продано пассажирскихъ билетовъ .	19.859	8.364	9.455
Выдано багажныхъ квитанцій . .	714	551	595

Прибываютъ предметы первой необходимости: керосинъ, сахаръ, чай, хлѣбные грузы, мануфактура, галантерея и т. п.

Отправляются: рыбный товаръ, не выдѣланныя кожи, рогатый скотъ, пушной товаръ.

Помѣщеніе товарной конторы—чрезвычайно тѣсное, въ которомъ работать положительно невозможно.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла со ст. Мысовая и въ 3 час. 40 мин. прибыла на ст. Танхой.

Ст. Танхой. Ст. Танхой — промежуточная станція 1 отдѣленія, находится на противоположномъ отъ ст. Байкалъ берегу озера Байкалъ и служитъ мѣстомъ выгрузки и нагрузки ледоколомъ Байкальской переправы вагоновъ, отправляемыхъ воднымъ путемъ.

До постройки Кругобайкальской ж. д. ст. Танхой была большой распорядительной станціей. Въ настоящее время здѣсь производится пересортировка составовъ товарныхъ поѣздовъ, прибывшихъ какъ озеромъ, такъ и по Кругобайкальскому участку дороги, такъ какъ дальнѣйшій профиль дороги позволяетъ увеличеніе составовъ товарныхъ поѣздовъ.

Около ст. Танхой въ двухъ верстахъ находятся каменноугольныя копи, когда то вырабатывавшія около 4 милл. пудовъ угля въ годъ, но теперь не работающія. Къ копямъ подведенъ подъѣздной путь.

Путевое развитіе станціи, бывшей большой распорядительной, болѣе чѣмъ достаточно для операцій настоящаго времени.

Работа станціи выразилась слѣдующими цифрами:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Нагружено	495.968	455.853	264.715
Перегружено	—	6.232	7.865
Выгружено	891.862	1.715.087	738.447
Выдано накладныхъ на прибытіе грузовъ	1.928	3.597	2.597
Принято накладныхъ на отправленіе грузовъ	393	1.204	911
Продано пассажирскихъ билетовъ .	14.400	6.763	7.196
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	538	521	689

Помѣщенія для пассажировъ и для службъ вполнѣ достаточны; товарная контора занимаетъ при вокзалѣ маленькую комнату, но и работа ст. Танхой также небольшая, такъ что помѣщеніе это слѣдуетъ считать вполнѣ достаточнымъ.

Въ одномъ изъ осмотрѣнныхъ жилыхъ домовъ помѣщается квартира нач. станціи, состоящая изъ двухъ комнатъ и кухни, комнаты для пріѣзжающихъ агентовъ, квартиры нач. станціи, имѣющей 4 комнаты и кухню, и комнаты для сторожа.

Деревянное одноэтажное училище имѣетъ соотвѣтственные размѣры.

Дежурная кондукторовъ расположена въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ стараго типа общ. площ. въ 32,43 кв. саж.; имѣются 2 спальни на 16 кроватей, кухня, плохая сушильня и комната для сторожа.

На товарномъ дворѣ устроена платформа для таможеннаго осмотра.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла по вѣткѣ къ пристани службы переправы, къ которой въ это время подходилъ ледоколъ, и Подкомиссія наблюдала выгрузку вагоновъ.

Въ 4 час. 45 мин. пополудни Подкомиссія отбыла на ст. Слюдянка, гдѣ имѣла ночевку, и 18 іюня въ 10 час. 20 мин. пополуночи прибыла на ст. Байкалъ.

Къ этому времени съ почтовымъ поѣздомъ прибылъ на ст. Байкалъ начальникъ Забайкальской ж. д. Ф. И. Кнорринъ, въ сопровожденіи котораго Подкомиссія отбыла на пароходѣ въ мастерскія сл. переправы, описаніе которыхъ было помѣщено выше при описаніи ст. Байкалъ.

Въ 2 час. 30 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Иркутскъ и съ сибирскимъ экспрессомъ въ 7 час. вечера отбыла на Пермскую дорогу.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Члены Подкомиссіи *М. П. Федоровъ.*

Н. Л. Пшерадскій.

Дѣлопроизводители { *Ар. Ливрентьевъ.* *Сер. Вощевъ.* *Н. Богдановъ.*

VI.

Приложенія.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

№№

1. Схема административнаго дѣленія.
2. Таблица результатовъ эксплоатаціи.
3. Отвѣты коммерческаго отдѣла.
4. Вѣдомость о времени укладки шпалъ.
5. Наличіе товарнаго подвижного состава на 1 января 1909 г. съ указаніемъ инвентарной его стоимости.
6. Объ установленіи нормъ для отопленія паровозовъ.
7. Обзоръ эксплоатаціонныхъ расходовъ по службѣ подвижного состава и тяги за 1900—1910 г.г.
8. Квартирное дѣло.
9. Свѣдѣнія о службѣ Байкальской ж. д. переправы.

М. П. С.

ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ
ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.
СЛУЖБА ПУТИ И ЗДАНІЙ.
ТЕХНИЧЕСКІЙ ОТДѢЛЪ.

СХЕМА раздѣленія линіи Забайкальской желѣзной дороги

ВЪ АДМИНИСТРАТИВНОМЪ ОТНОШЕНІИ.

Завѣдующій передвиженіемъ войскъ въ г. Иркутскѣ.

КОМЕНДАНТЫ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СТАНЦІЙ.

№№ раіон.	Названіе раіоновъ.	Наименованіе участковъ, подлежащихъ вѣдѣнію комендантовъ.	Мѣста жительства комендантовъ.
I.	Иркутскій	Отъ ст. Иннокентьевская до ст. Выдрино исключительно.	Иннокентьевская.
II.	Мысовскій	Отъ ст. Выдрино до ст. В.-Удинскъ включительно.	Мысовая.
III.	Читинскій	Отъ ст. В.-Удинскъ до раз. Китайскій включительно.	Чита.
IV.	Маньчжурскій.	Отъ раз. Китайскій до ст. Маньчжурія (Китайскій раз. изъ этого уч. исключается.)	Маньчжурія.
V.	Карымскій	Отъ раз. Китайск. до ст. Срѣтенскъ включительно (Китайскій раз. изъ этого уч. исключается).	Карымская.

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ СТ. ПО ДЕПО.

относительно вызова для ремонта вагоновъ и водоснабдительныхъ приборовъ.

Названія депо.	Раіонъ по водоснабженію.	Раіонъ по ремонту подвижного состава.
Иркутскъ	Отъ ст. Иркутскъ до ст. Байкалъ включительно.	Тоже.
Слюдянка	Отъ раз. Листвянчное до ст. Кедровая включительно.	Тоже.
Мысовая	Отъ ст. Танхой до ст. Посольская включительно.	Тоже.
Верхнеудинскъ	Отъ ст. Селенга до ст. Кижа включительно.	Отъ раз. Тимлюй до носта № 102 включительно.
Хилокъ	Отъ ст. Петровскій заводъ до раз. Загарянъ включительно.	Отъ ст. Петровскій заводъ до раз. № 104. вкл.
Чита	Отъ ст. Могзонъ до ст. Карымская включительно.	Тоже.
Оловянная	Отъ ст. Адріановка до ст. Оловянная включительно.	Тоже.
Маньчжурія	Отъ раз. № 74 до ст. Маньчжурія включительно.	Тоже.
Шилка	Отъ ст. Уруулга до ст. Баякино включительно.	Тоже.
Срѣтенскъ	Отъ ст. Балякъ до ст. Срѣтенскъ включительно.	Тоже.

МѢСТА ЖИТЕЛЬСТВА НАЧАЛЬСТВУЮЩИХЪ:

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ СЛ. ПУТИ

1 уч. Иркутскъ
2 » Маритуй.
3 » Слюдянка
4 » Танхой.
5 » Мысовая.
6 » В.-Удинскъ.
7 » П.-Заводъ
8 » Хилокъ.
9 » Могзонъ
10 » Чита.
11 » Уруулга.
12 » Адріановка
13 » Оловянная
14 » Борзя.
15 » Шилка
16 » Срѣтенскъ

НАЧАЛЬНИКИ ОТДѢЛЕНІЙ

сл. Движенія.

1-е отдѣленіе . . . . . ст. Иркутскъ.
2-е » . . . . . » В.-Удинскъ
3-е » . . . . . » Чита

РЕВИЗОРЫ ПОѢЗДОВЪ

сл. Движенія

1 уч. Иркутскъ-Байкалъ—Иркутскъ
2 уч. Байкалъ-Маньчжурія и Срѣтенскъ Иркутскъ

РЕВИЗОРЫ УЧАСТКОВЪ

Сл. Движенія

I уч. г. Иркутскъ	V уч. ст. Чита.
II уч. ст. Слюдянка	VI уч. ст. Адріановка.
III уч. ст. В.-Удинскъ	VII уч. ст. Борзя.
IV уч. ст. Хилокъ	VIII уч. ст. Шилка.

РЕВИЗОРЫ УЧАСТКОВЪ

Сл. Телеграфа.

I уч. г. Иркутскъ	V уч. ст. Чита.
II уч. ст. Слюдянка	VI уч. ст. Адріановка.
III уч. ст. В.-Удинскъ	VII уч. ст. Борзя.
IV уч. ст. Хилокъ	VIII уч. ст. Шилка.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ

Сл. Тяги

Названіе участковъ	Мѣста жительства
Иркутскій	Иркутскъ безъ обор. депо
Слюдянскій	Слюдянка съ обор. депо Мысовая
Верхнеудинскій	Верхнеудинскъ безъ обор. депо
Хилокскій	Хилокъ съ обор. депо П.-Заводъ
Читинскій	Чита съ обор. депо Могзонъ
Оловянинскій	Оловянная съ обор. депо Адріановка
Маньчжурскій	Маньчжурія съ обор. депо Борзя
Шилкинскій	Шилка съ обор депо Срѣтенскъ

РЕВИЗОРЫ УЧАСТКОВЪ

Сл. Тяги

Названіе уч	Мѣста жительства.
Иркутскій	Иркутскъ
Слюдянскій	Слюдянка
В.-Удинскій	В.-Удинскъ
Хилокскій	П.-Заводъ
Читинскій	Чита
Оловянинскій	Оловянная
Маньчжурскій	Маньчжурія
Шилкинскій	Шилка

ГРАНИЦЫ УЧ. ПО СТ. СЧЕТОВОДСТВУ И МѢСТОЖИТ. РЕВИЗОРОВЪ

№№ уч.	Раіоны участковъ	Мѣста жител. ревизоровъ.
1.	Отъ ст. Иннокентьевская до ст. Байкалъ включительно	Иркутскъ.
2.	Отъ ст. Байкалъ до ст. В.-Удинскъ включительно	В.-Удинскъ.
3.	Отъ ст. В.-Удинскъ до ст. Пигода включительно.	Петровскій Заводъ.
4.	Отъ ст. Пигота до ст. Адріановка исключит. и отъ Китайскаго раз. до Срѣтенска включительно.	Чита
5.	Отъ ст. Адріановка до ст. Маньчжурія.	Адріановка

Распредѣленіе линіи на участки по надзору за пожарными инструментами.

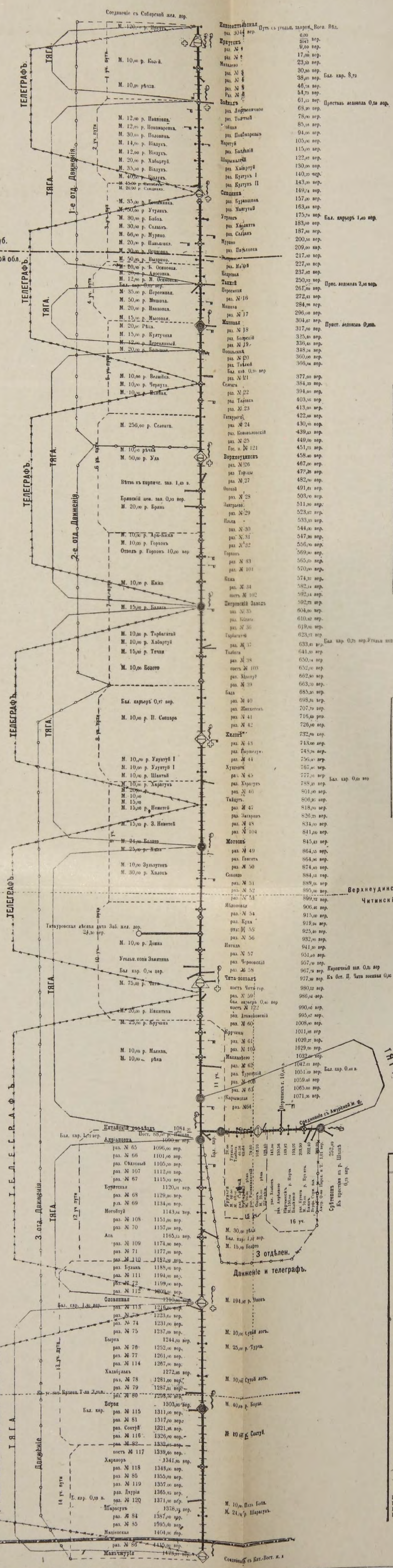
Наименованіе участковъ.	Раіоны участковъ.	Мѣстожительство Ревизоровъ.
Иркутскій	Отъ ст. Иннокентьевская до ст. Байкалъ включительно кромѣ станцій Иркутскъ, надзоръ за пожарными инстру. коей нахолится въ вѣдѣніи Нач. Иркутскаго депо.	Иркутскъ
Слюдянскій	Отъ раз. Листвянчное до раз. № 17 включительно кромѣ деповской ст. Слюдянка, надзоръ за пожар. инстр. коей находится въ вѣдѣніи Начальника депо	Слюдянка.
Верхнеудинскій	Отъ ст. Мысовая до поста № 102 включительно кромѣ деповск. стан. Мысовая и В.-Удинскъ, надзоръ за пожар. инстр. коихъ находится въ вѣдѣніи Начальниковъ депо	Верхнеудинскъ.
Хилокскій	Отъ ст. Петровскій заводъ до раз. № 104 кромѣ деповскихъ ст. Хилокъ и П.-Заводъ, надзоръ за пожар. инстр. коихъ находится въ вѣдѣніи Начальниковъ депо.	Петровскій Заводъ
Читинскій	Отъ ст. Могзонъ до раз. Китайскаго включ. кромѣ деповскихъ ст. Чита и Могзонъ, надзоръ за пожар. инстр. коихъ находится въ вѣдѣніи Начальниковъ депо, и Чита Главные мастер. въ вѣдѣніи Нач. мастер.	Чита.
Оловянинскій	Отъ ст. Адріановка до ст. Оловянная включ. кромѣ ст. Адріановка и Оловянная надзоръ за пожар. инстр. коихъ находится въ вѣдѣніи Начальниковъ депо.	Оловянная.
Маньчжурскій	Отъ разъѣзда № 113 до ст. Маньчжурія кромѣ деповскихъ ст., Борзя и Маньчжурія надзоръ за пожар. инстр. коихъ находится въ вѣдѣніи Начальниковъ депо.	Маньчжурія.
Шилкинскій.	Отъ разъѣзда Китайскій до ст. Срѣтенскъ кромѣ деповскихъ станцій: Уруулга, Шилка и Срѣтенскъ, надзоръ за пожар. инстр. коихъ находится въ вѣдѣніи Начальниковъ депо.	Шилка.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

Главная линія
Вѣтви
Карьеры.

Граница уч Тяги.
» отдѣлен Движенія
» уч. Телеграфа
» Пути.
уч. Телегр. и отд Движен. при совпаденіи.
» границы уѣздовъ
» граница Имперій.
» губерній

Основное депо
Склады матер. и расх. скл. топлива.
Главный складъ Мат Сл.
Оборотное депо
Расходн. склады топлива Мат. Сл.
Комнаты для пріѣзжающихъ
Пріемный покой врачебно-санит уч
Больницы.



Иннокентьевская раз. 3044½ вер.	Путь къ угольн. запрос. Восп. Вѣд. 0,00
Иркутскъ	3047 вер.
раз. № 1	9,00 вер.
раз. № 2	17,00 вер.
Мальково	23,33 вер.
раз. № 3	30,80 вер.
раз. № 4	38,00 вер. Бал. кар. 8,72
раз. № 5	46,78 вер.
раз. № 6	54,73 вер.
Байкалъ	61,15 вер. Приставъ ледокола 0,50 вер.
раз. Листвянчное	68,90 вер.
раз. Толстый	78,00 вер.
Слюдянка	85,16 вер.
раз. Пономаревъ	94,00 вер.
Маритуй	105,00 вер.
раз. Балдинай	115,00 вер.
Шарымайгай	122,87 вер.
раз. Хайбитуй	130,00 вер.
раз. Кутукъ I	140,22 вер.
раз. Кутукъ II	143,00 вер.
Сосновка	149,74 вер.
раз. Бурлашова	157,00 вер.
раз. Малгутай	163,48 вер.
Утулинъ	175,74 вер. Бал. карьеръ 1,40 вер.
раз. Хондатта	183,00 вер.
раз. Сайданъ	187,48 вер.
Мурино	200,50 вер.
раз. Паньковка	209,00 вер.
раз. Малый	217,00 вер.
Кедровая	227,00 вер.
Танхой	237,48 вер.
Переемная	250,92 вер. Прис. ледокола 2,10 вер.
раз. №16	261,60 вер.
Мишиха	272,43 вер.
раз. № 17	284,70 вер.
Мысовая	296,00 вер.
раз. № 18	304,87 вер. Прист. ледокола 0,дев.
раз. Боярскій	317,00 вер.
раз. № 19	325,40 вер.
Посольская	336,45 вер.
раз. № 20	348,34 вер.
раз. Тимлюй	360,00 вер.
Бал. кар. 0,70 вер	366,84 вер.
раз. № 21	377,00 вер.
Селенга	384,22 вер.
раз. № 22	394,00 вер.
раз. Таловка	403,36 вер.
раз. № 23	413,00 вер.
Татаурово	422,88 вер.
раз. № 24	430,00 вер.
раз. Кевальовскій	439,43 вер.
раз. № 25	449,00 вер.
Гос. п. № 121	451,75 вер.
Верхнеудинскъ	458,40 вер.
раз. № 26	467,00 вер.
раз. Тарлы	472,28 вер.
раз. № 27	482,00 вер.
Оногой	491,61 вер.
раз. № 28	503,00 вер.
Завтраево	511,00 вер.
раз. № 29	523,82 вер.
Илька	533,00 вер.
раз. № 30	544,00 вер.
раз. № 31	547,28 вер.
раз. № 32	556,00 вер.
Гонготъ	569,00 вер.
раз. № 83	565,00 вер.
раз. № 101	570,00 вер.
Кижа	574,33 вер.
раз. № 34	582,14 вер.
пост № 102	592,14 вер.
Петровскій Заводъ	592,78 вер.
раз. № 35	604,00 вер.
раз. № 36	619,00 вер.
Гарбагатай	623,37 вер. Бал. кар. 0,75 вер. Уголь копи В.-С. Т-ва 1,28 вер
раз. № 37	633,40 вер.
Тологта	641,33 вер.
раз. № 38	650,04 вер.
пост № 103	652,00 вер.
раз. Хилотуй	662,40 вер.
раз. № 39	663,30 вер.
Бада	685,30 вер.
раз. № 40	698,81 вер.
раз. Жинхегенъ	707,79 вер.
раз. № 41	716,40 вер.
раз. № 42	726,00 вер.
Хилокъ	732,00 вер.
раз. № 43	743,00 вер.
раз. Гирюхуй	748,94 вер.
раз. № 44	756,00 вер.
Хушента	767,00 вер.
раз. № 45	777,00 вер. Бал. кар. 0,60 вер
раз. Харагунъ	788,30 вер.
раз. № 46	801,00 вер.
Тайдутъ	806,30 вер.
раз. № 47	818,00 вер.
раз. Загарянъ	826,25 вер.
раз. № 48	834,00 вер.
раз. № 104	841,00 вер.
Могзонъ	845,43 вер.
раз. № 49	864,50 вер.
раз. Гонготъ	864,00 вер.
раз. № 50	874,40 вер.
Сохондо	884,31 вер.
раз. № 51	889,00 вер.
раз. № 52	895,00 вер.
раз. № 53	899,72 вер.
Яблоновая	906,46 вер.
раз. № 54	915,00 вер.
раз. Кука	919,94 вер.
раз. № 55	925,40 вер.
раз. № 56	932,00 вер.
Нигода	941,30 вер.
раз. № 57	951,00 вер.
раз. Черновскій	957,00 вер.
раз. № 58	967,79 вер. Кирпичный зав. 0,21 вер
Чита-вокзалъ	977,30 вер. Къ Ост. П. Чита военная 0,20 вер.
пость Чита-гор.	980,12 вер.
раз. № 59	986,04 вер.
бал. карьеръ 0,40 вер	
пость № 122	990,06 вер.
раз. Атамановскій	995,47 вер.
раз. № 60	1008,00 вер.
Кручина	1011,48 вер
раз. № 61	1020,21 вер.
раз. № 103	1029,00 вер.
Малкачѣево	1032,00 вер.
раз. № 62	1042,21 вер.
раз. Турецкій	1051,20 вер. Бал. кар. 0,40 в.
раз. № 108	1059,00 вер
раз. № 63	1065,00 вер.
Карымская	1071,20 вер.
раз. №64	
раз. № 65	1096,00 вер.
раз. № 66	1101,00 вер.
раз. Свѣловый	1105,20 вер.
раз. № 107	1112,00 вер.
раз. № 67	1115,20 вер.
Бутатская	1120,31 вер.
раз. № 68	1129,00 вер.
раз. № 69	1134,00 вер.
Могойтуй	1143,34 вер.
раз. № 108	1151,00 вер.
раз. № 70	1157,00 вер.
Ага	1165,13 вер.
раз. № 109	1174,00 вер.
раз. № 71	1177,00 вер.
раз. № 110	1182,00 вер.
раз. Бушакъ	1188,00 вер.
раз. № 111	1194,00 вер.
раз. № 72	1199,00 вер.
раз. № 112	1200,00 вер.
Оловянная	1210,00 вер.
раз. № 113	1216,00 вер.
раз. № 73	1223,00 вер.
раз. № 74	1231,00 вер.
раз. № 75	1237,00 вер.
Бырка	1244,00 вер.
раз. № 76	1252,00 вер.
раз. № 77	1261,00 вер.
раз. № 114	1267,00 вер.
Халабулакъ	1272,48 вер.
раз. № 78	1281,00 вер.
раз. № 79	1287,21 вер.
раз. № 80	1298,30 вер.
Борзя	1303,80 вер.
раз. № 115	1311,00 вер.
раз. № 81	1317,00 вер.
раз. Сокуй	1321,28 вер.
раз. № 116	1326,00 вер.
раз. № 82	1332,10 вер.
пость № 117	1339,00 вер.
Хараноръ	1341,88 вер.
раз. № 118	1348,00 вер.
раз. № 85	1355,00 вер.
раз. № 119	1357,00 вер.
раз. Дауріа	1365,83 вер.
раз. № 120	1371,00 вер.
Шараеунъ	1378,33 вер.
раз. № 84	1387,00 вер.
раз. № 85	1395,00 вер.
Мацеевская	1404,00 вер.
раз. № 86	1415,00 вер.
Маньчжурія	1429,31 вер.

РАЗДѢЛЕНІЕ ЛИНІИ НА РАІОНЫ ЖАНДАРМСКИХЪ ПОЛИЦЕЙСКИХЪ ОТДѢЛЕНІЙ.

Жандармское Полиц. Упр. Заб. ж. д. въ Иркутскѣ.

Отдѣленія.	НАИМЕНОВАНІЕ УЧАСТКОВЪ.	Квартиры.
Иркутское	Отъ ст. Иннокентьевская до раз. Кутукъ I исключит. и переправа черезъ оз. Байкалъ.	Иркутскъ.
Байкальское.	Отъ раз. Кутукъ I до ст. Селенга исключ.	Слюдянка
Верхнеудинское	Отъ ст Селенга до раз. № 31 исключит.	Верхнеудинскъ
Петровско-Заводск.	Отъ раз. № 31 до ст. Могзонъ исключительно.	Петровскій Заводъ.
Читинское.	Отъ ст. Могзонъ до раз. Китайскаго включ. -и вѣтвь Татауровской дачи.	Чита
Маньчжурское.	Отъ раз Китайскаго до ст. Маньчжурія включ. Китайскій раз. исключается	Маньчжурія.
Срѣтенское.	Отъ раз. Китайскаго до ст. Срѣтенскъ включительно. Китайскій разъѣздъ исключается.	Срѣтенскъ

НОМЕРНЫЕ РАЗЪѢЗДЫ.

№№ разъѣздовъ.	Уч. Сл. Тяги.	Участ. Сл. Пути.	№№ разъѣздовъ.	Уч. Сл. Тяги.	Участ. Сл. Пути.	№№ разъѣздовъ.	Уч. Сл. Тяги.	Участ Сл Пути.
3044	Ирк.	1	40	Хилок.	8	68	Оловян.	12
№ 1	«	«	41	«	«	69	«	«
2	«	«	42	«	«	108	«	«
3	«	«	43	«	«	70	«	«
4	«	«	44	«	«	109	«	«
5	«	«	45	«	«	71	«	«
6	Слюдян.	«	46	«	«	110	«	«
16	»	4	47	«	«	111	«	13
17	В.-Удин.	«	48	«	«	72	«	«
18	«	5	104	Читин.	«	112	«	«
19	«	«	49	«	«	113	Маньчж.	«
20	«	5	50	«	«	73	«	«
21	«	«	51	«	«	74	«	«
22	«	«	52	«	«	75	«	«
23	«	«	53	«	«	76	«	«
24	«	6	54	«	10	77	«	«
№ 25	«	«	55	«	«	114	«	«
26	«	«	56	«	«	78	«	«
27	«	«	57	«	«	79	«	«
28	«	«	58	«	«	80	«	«
29	«	«	59	«	«	115	«	14
30	«	«	60	«	11	81	«	«
31	«	7	61	«	«	82	«	«
32	«	«	105	«	«	118	«	«
33	«	«	62	«	«	83	«	«
34	Хилок	«	106	«	«	119	«	«
35	«	«	63	«	«	120	«	«
36	«	«	64	Оловян	«	84	«	«
37	«	«	65	«	12	85	«	«
38	«	«	66	«	«	86	«	«
39	«	«	67	«	«			

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ ЛИНІИ НА САНИТАРНО-ВРАЧЕБ. УЧАСТКИ

№№ уч.	Наименованіе участковъ.	Мѣста жительства врачей.
1	Отъ ст. Иннокентьевская до раз. № 5 исключительно	Иркутскъ.
2	Отъ раз. № 5 до раз. Кутукъ I исключ.	Байкалъ.
3	Отъ раз. Кутукъ I до ст. Переемная вкл.	Слюдянка.
4	Отъ ст. Переемная до ст. Селенга исключительно	Мысовая.
5	Отъ ст. Селенга до станціи Заиграево включительно	В.-Удинскъ.
6	Отъ ст. Заиграево до раз. № 38 включ.	Пет.-Заводъ
7	Отъ раз. № 38 до раз. № 45 включ.	Хилокъ.
8	Отъ раз. № 45 до раз. Кука включ.	Могзонъ.
9	Отъ раз. Кука до раз Турецкій включит., а также вѣтвь Татауровской дачи.	Чита
10	Отъ раз. Турецкій до ст. Ага исключительно	Адріановка
11	Отъ ст. Ага до ст. Халабулакъ включит.	Оловянная
12	Отъ ст. Халабулакъ до ст. Маньчжурія.	Борзя.
13	Отъ раз. Китайскій до раз. Хилокъ включительно/	Шилка
14	Отъ раз. Хилокъ до ст Срѣтенскъ вкл.	Срѣтенскъ.

Распредѣленіе линіи на участки по надзору за вѣсами.

№№ участ	РАІОНЫ УЧАСТКОВЪ.	Мѣстожительство участковаго вѣсового сассара.
1	Иркутскъ—пость № 121 включ.	Иркутскъ.
2	Постъ № 121—Чита I включ.	Верхнеудинскъ
3	Чита I—Маньчжурія и Срѣтенская вѣтвь	Чита II.

РАСПРЕДѢЛ. ЛИНІИ ПО МАТЕРІАЛЬН. СЛ. на контрольные участки и мѣста жительства Ревизоровъ.

№№ уч.	РАІОНЫ УЧАСТКОВЪ.	Мѣста жительства.
1	Отъ ст Иннокентьевская до ст. Мысовая включительно. Къ этому участку причисляются: Иркутскій главный складъ; расходные склады: Иркутскъ, Слюдянка и Мысовая; склады топлива Иннокентьевская, Иркутскъ. Мальково, Байкалъ, Слюдянка, Бурятская, Мурино, Танхой и Мысовая.	Иркутскъ.
2	Отъ ст. Мысовая до раз. Баляга исключ., къ этому участку причисляются расходные склады: Верхнеудинскъ и склады топлива: Посольская Селенга, Таловка Татауровo, Верхнеудинскъ, Оногой, Заиграево, Илька, раз. № 31, Гортонъ, Кижа и Петровскій заводъ	Верхнеудинскъ.
3	Отъ раз. Баляга до раз. Турецкій включ., къ этому участку причисляются Читинскій главный складъ, расходные склады: Хилокъ, Чита и склады топлива: Тологта, Хилотуй, Хилокъ, Могзонъ, Яблоновая, раз. № 54, Нигода, раз. № 55, Чита, Кручина и Малкачѣево	Чита.
4	Отъ раз. Турецкій до ст. Маньчжурія и Срѣтенская вѣтвь: къ этому участку причисляются расходные склады: Оловянная, Борзя, Маньчжурія и Шилка.	Уруулга
5	Склады топлива:—Карымская, Адріановка, Бурятская, Ага, Оловянная, Борзя, Хараноръ, Маньчжурія, Уруулга, Шилка, Турикъ 996 вер. Нерчинскъ, Балякъ и Срѣтенскъ.	Маньчжурія.

ПЛАТЕЖНЫЕ РАІОНЫ.

№№ раіон.	Границы раіоновъ	Участ. по Сл. Пути.	Наименованіе платежей	Мѣста жительства плательщиковъ.
1	Управленіе дороги Ст. Иркутскъ.	— —	Уплата содержанія служащ. всѣхъ службъ и отдѣловъ управл. дороги и кондукторамъ Иркутскъ. Рабочимъ депо Иркутскъ.	г. Иркутскъ.
2	Отъ ст. Иннокентьевская до раз. Кутукъ включительно.	1 и 2	Уплата содержанія служащ. всѣхъ службъ.	
3	Отъ ст. Слюдянка до ст. Мишиха включительно.	3 и 4	Тоже.	ст. Слюдянка.
4	Отъ ст. Мысовая до Госпитальнаго поста № 121 включ.	5 и часть 6	Тоже.	ст. Мысовая.
5	Отъ ст. В.-Удинскъ до раз. № 41 включительно.	часть 6, 7-й и часть 8	Тоже.	ст. В.-Удинскъ.
6	Отъ ст. Хилокъ до раз. №58 включительно.	часть 8, 9-й и ч. 10	Тоже.	ст. Хилокъ.
7	ст. Чита.		Уплата содерж. сл. депо, матеріальной и врачебной службамъ.	ст. Чита.
8	Отъ ст. Чита до раз. Китайскаго включительно.	ч. 10 и ч. 11	Уплата содержанія служащимъ всѣхъ службъ.	ст. Чита.
9	Отъ ст. Уруулга до ст. Срѣтенскъ включ.	часть 11, 15 и 16	Тоже.	ст. Шилка.
10	Отъ ст. Адріановка до ст. Оловянная включит.	12 и ч. 13	Тоже.	ст. Адріановка.
11	Отъ ст. Оловянной до ст. Маньчжурія	ч. 13 и 14	Тоже.	ст. Борзя.
12	Байкальская переправа.		Уплата содержанія служащ. переправы.	Татауровская дача.
13	Татауровская лѣсная дача.		Уплата содержанія служащ. лѣсной дачи.	С. Листвянчное.

ПЕРЕЧЕНЬ СТАНЦІЙ И ПОЛУСТАНЦІЙ ВЪ АЛФАВИТНОМЪ ПОРЯДКѢ.

Названіе станцій.	Наименованіе уч. Сл. Тяги.	Уч. Сл. пути.
А.		
Ага ст. Х	Оловянинск.	12
Адріановка ст. Х	Читинскій.	12
Анрѣлково раз. Х	Шилкинскій	16
Атамановскій раз.	Читинскій.	10
Б.		
Бада ст. Х	Хилокскій	8
Байкалъ ст. Х	Иркутскій.	1
Балдагай раз.	Слюдянскій.	2
Балягa раз. Х	Хилокскій.	7
Бланк ст. Х	Шилкинскій.	16
Борзя ст. Х	Маньчжурскій.	14
Боярскій раз. Х	В.-Удинскій.	5
Будакъ раз. Х	Оловян.	13
Бурлашинъ раз.	Слюдянскій.	3
Бурятская ст. Х	Оловян.	12
Бырка ст. Х	Маньчжурскій.	13
Бянкино ст. Х	Шилкинскій	16
В.		
Верхнеудинскъ ст. Х	В.-Удинск.	6
Выдрино ст. Х	Слюдянск.	3
Г.		
Гонготъ раз.	Читинск.	9
Горхонъ ст. Х	В.-Удинск.	7
Госпитальный постъ № 121	В.-Удинскій.	6
Гирюхуй раз. Х	Хилокскій.	8
Д.		
Дауріа раз. Х	Маньчжурск.	14
Ж.		
Жинхегенъ раз. Х	Хилокскій.	8
З.		
Загарянъ раз. Х	Хилокскій.	9
Заиграево ст. Х	В.-Удинск.	6
Завѣтъ № 101	В.-Удинск.	7
Завѣтъ № 107	Оловян.	12
Завѣтъ № 116	Маньчжурск.	14
Зубарево ст. Х	Шилкин	15
И.		
Илька ст. Х	В.-Удинск.	6
Нигода ст. Х	Читинскій.	10
Иннокентьевская ст.	Иркутскій.	1
Иркутскъ ст.	Иркутскій.	1
К.		
Карымская ст. Х	Читинскій.	11
Кедровая ст. Х	Слюдянск.	4
Кижа Х	В.-Удинск.	7
Китайскій раз. Х	Читинскій.	11
Кокуй раз.	Шилкин.	16
Коновальскій раз.	В.-Удинск.	6
Кручина ст. Х	Читинскій.	11
Кутукъ I раз.	Слюдянскій.	2
Кутукъ II раз.	Слюдянскій	2
Кука раз. Х	Читинскій.	10
Кушента раз.	Шилкинскій.	16
Л.		
Листвянчное раз.	Слюдянскій	2
М.		
Максакѣево ст. Х	Читинскій.	11
Малый раз.	Слюдянскій.	4
Маритуй раз.	Слюдянскій	3
Маньчжурія ст. Х	Маньчжурскій.	14
Мариту́й ст.	Слюдянск.	2
Мацеевская раз. Х	Маньчжурск.	14
Митилево ст. Х	Иркутскій.	1
Мишиха ст. Х	Слюдянскій.	4
Могзонъ ст. Х	Читинскій.	9
Могойтуй ст. Х	Оловянинскій.	12
Мурино ст. Х	Слюдянскій	3
Мысовая ст. Х	Слюдянскій.	5
Н.		
Нерчинскъ ст. Х	Шилкинскій.	16
О.		
Оловянная ст. Х	Оловянинскій	13
Оногой ст. Х	Шилкинск.	15
Онохой ст. Х	В.-Удинск.	6
П.		
Паньковка раз.	Слюдянскій.	3
Переемная ст. Х	Слюдянскій.	4
Петровскій-Заводъ ст. Х	Хилокскій.	7
Пономаревка р.	Слюдянскій	2
Посольская ст. Х	В.-Удинскій.	5
Постъ Чита городъ	Читинскій.	10
Постъ № 102	В.-Удинскій.	7
Постъ № 103	Хилок.	7
Постъ № 122	Читинскій.	10
Постъ № 117	Маньчжур.	14
Р.		
Размашкино раз.	Шилкинскій.	15
С.		
Савинскій раз.	Шилкинск.	15
Солзанъ раз.	Слюдянскій.	3
Селенга ст. Х	В.-Удинск.	5
Слюдянка ст. Х	Слюдянск.	3
Сокуй раз. Х	Маньчжур.	14
Сохондо ст. Х	Читинскій.	9
Срѣтенскъ ст. Х	Шилк.	16
Сѣдловый	Оловян.	12
Т.		
Гыбага ст.	Хилокск.	7
Таловка раз.	В.-Удинскій.	5
Тальцы раз.	В.-Удинскій.	6
Тайдутъ ст. Х	Хилокск.	8
Тарбагатай ст.	Хилокск.	7
Танхой ст. Х	Слюдянскій.	4
Татауроко ст. Х	Верхнеудин.	6
Тимлюй раз.	В.-Удинск.	5
Толстый раз.	Слюдянскій	2
Турецкій раз.	Читинскій.	11
У.		
Уруулга ст. Х	Шилкин.	11
Утулукъ ст. Х	Слюдянскій.	3
Х.		
Хабартуй раз.	Слюдянскій.	2
Халабулакъ ст. Х	Маньчжур.	13
Харагунъ раз.	Хилок.	9
Харанора ст. Х	Маньчжур.	14
Хархута раз.	Слюдянскій	3
Хондатта ст. Х	Слюдянскій	2
Хилокъ ст. Х	Хилокскій.	8
Хилокъ раз.	Шилкинск.	15
Хилотуй раз. Х	Хилокск.	7
Хушента ст. Х	Хилокск.	8
Ч.		
Черновскій раз. Х	Читинск.	10
Чита вокзалъ ст. Х	Читинск	10
Ш.		
Шараеунъ ст. Х	Маньчжурск.	14
Шарымайгай ст. Х	Слюдянскій.	2
Шилка ст. Х	Шилкин.	15
Я.		
Яблоновая ст. Х	Читинскій.	10

Примѣчаніе. Х Станціи съ водоснабженіемъ.

Приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплоатаціи Забайкальской желѣзной дороги.

Расходъ по отдѣламъ и главамъ въ % отъ валового дохода.

№№ граф.	Названіе графъ. / Годы.	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
1	**Отдѣлъ I.** Центральное Управленіе, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы . .						3,58	5,76	7,39	8,59	12,57	3,36	9,04	16,54	22,40	10,41	11,64	10,22
2	Глава I. Управленіе желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба						0,65	1,01	1,65	1,97	1,94	0,52	1,11	1,46	1,92	1,21	1,07	1,06
3	Глава II. Служба сборовъ						1,30	1,01	1,21	1,36	1,65	0,39	0,84	1,14	1,42	1,16	1,17	1,23
4	Глава III. Общіе расходы						1,63	3,74	4,53	5,26	8,98	2,45	7,09	13,94	19,06	8,04	9,40	7,93
5	**Отдѣлъ II.** Управленіе дорогой; врачебная и матеріальная части						13,98	11,79	12,47	12,74	18,21	5,84	13,53	11,52	14,41	12,19	11,60	10,53
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія						4,82	5,07	5,41	5,61	6,90	2,17	4,25	4,28	5,63	5,03	5,06	4,42
7	Глава II. Содержаніе врачебной части						2,30	2,43	2,72	2,82	3,30	0,92	2,59	3,13	3,99	3,19	3,00	2,94
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части .						1,73	2,50	2,93	2,87	4,26	1,75	3,96	2,54	3,10	2,42	2,48	2,18
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія						5,13	1,79	1,41	1,44	3,75	1,00	2,73	1,57	1,69	1,55	1,06	0,99
10	**Отдѣлъ III.** Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ						26,18	36,65	45,31	44,33	61,89	22,49	49,07	42,44	52,00	36,01	38,26	33,63
11	Глава I. Содержаніе управленія службою . . .						3,46	3,43	3,83	3,66	3,98	1,14	2,16	2,62	3,44	2,98	2,90	2,37
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ . .						19,75	28,86	35,54	34,32	45,58	15,14	35,12	30,40	33,87	26,33	27,92	26,40
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ						2,97	4,36	5,94	6,35	12,33	6,21	11,79	9,42	14,69	6,70	7,44	6,86
14	**Отдѣлъ IV.** Движеніе, телеграфъ и телефоны . .						20,46	26,94	29,69	31,46	74,44	41,15	71,58	43,92	47,37	33,34	28,88	28,72
15	Глава I. Содержаніе управленія службою						1,55	1,67	1,89	1,83	2,79	1,20	2,35	1,75	2,15	2,00	1,59	1,57
16	Глава II. Станціонная служба						8,57	13,74	14,79	16,26	35,86	24,40	44,02	23,12	23,29	16,75	14,89	14,90
17	Глава III. Служба поѣздовъ						7,45	6,41	7,50	7,57	23,26	10,72	16,21	12,35	13,51	7,32	5,71	5,97
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны						2,89	5,02	5,51	5,80	12,53	4,83	9,00	6,70	8,42	7,27	6,69	6,28
19	**Отдѣлъ V.** Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава						63,54	60,03	52,78	57,32	150,51	84,35	138,36	105,99	90,38	61,95	57,94	54,62
20	Глава I. Содержаніе управленія службою . . .						2,52	2,74	3,05	3,16	4,01	1,19	2,35	2,41	3,01	2,05	2,77	2,52
21	Глава II. Тяга поѣздовъ						31,67	23,96	25,78	27,65	66,22	37,02	54,94	46,79	41,54	30,99	27,50	24,48
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ						3,38	3,78	4,49	4,82	11,85	5,47	8,55	6,28	6,50	4,61	4,27	4,03
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава						3,23	3,74	4,01	4,12	6,29	2,85	5,77	5,62	6,32	4,77	4,52	3,90
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ						5,50	7,06	6,65	7,54	15,42	10,53	23,42	21,81	17,86	10,04	9,81	8,62
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ .						3,65	7,02	5,79	6,29	10,14	4,94	11,99	14,28	9,77	7,78	8,56	8,24
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава						13,59	11,73	3,01	3,74	36,58	22,35	31,34	8,80	5,38	0,91	0,51	2,83
27	**Отдѣлъ VI.** Особые обязательные расходы						1,03	1,08	1,24	1,20	1,56	0,48	0,98	1,10	1,31	0,91	0,93	0,84
28	**Отдѣлъ VII.** Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами						3,09	12,89	2,03	2,68	35,63	22,37	34,39	3,49	8,88	8,85	5,21	5,59
29	**Отдѣлъ VIII.** Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ . . .						—	23,60	13,46	13,87	21,43	3,82	4,27	5,14	5,49	4,58	11,77	4,57
30	**Отдѣлъ IX.** Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ						4,21	8,36	15,01	18,60	28,68	10,80	13,78	9,79	13,23	20,48	15,05	10,09
31	**Эксплоатаціонный коэффиціентъ**						136,07	187,10	179,38	190,79	404,92	194,66	335,00	239,93	255,47	188,72	181,28	158,81
32	**Валовой доходъ** (въ тысячахъ рублей)						2.210	5.178	5.952	6.370	6.171	26.286	13.673	11.162	9.175	11.095	11.498	12.477
33	**Расходъ** (въ тысячахъ рублей)						3.007	9.688	10.678	12.153	24.987	51.168	45.805	26.781	23.440	20.939	20.844	19,815
34	**Расходы, не зависящіе отъ движенія, на 1 экспл. вер. дороги**						3316,03	6010,71	5239,46	5894,92	11337,57	19471,14	17582,76	8818,81	8797,83	8145,28	8291,28	7659,82
35	**Расходы, зависящіе отъ движенія, на 1 поѣздо-версту.**						34,09	117,04	81,16	95,05	95,71	129,06	151,76	143,28	116,56	112,28	107,12	96,59
36	**Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи** (въ тысячахъ рублей)						1.027	4.084	5.484	5.527	5.772	6.266	8.105	—	—	—	—	—
37	**Эксплоатаціонная длина дороги** (средняя за годъ, вер.)						548	1.171	1.436	1.436	1.490	1.687	1.687	1.687	1.688	1.696	1.696	1.696
38	**Количество паровозо-верстъ на версту дороги** . . .						3.298	2.906	3.334	3.984	8.500	12.632	9.003	6.963	6.258	5.306	5.379	5.433
39	**Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу**						25,40	30,40	30,60	27,40	26,66	25,50	28,70	27,10	28,00	25,90	24,40	19,80
40	**Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги** (тысячъ осе-верстъ)						61,13	88,54	90,31	118,78	336,07	513,74	325,67	242,50	193,29	167,40	184,52	199,60
41	**Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей**						59,69	59,73	64,20	67,21	66,82	66,10	78,76	64,67	68,33	68,09	65,25	66,25
42	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги** .						2.307	1.933	2.171	2.702	5.676	8.415	6.305	4.925	4.365	3.741	3.733	4.166
43	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги**						254	247	316	324	241	270	240	213	276	187	264	416
44	**Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ**						54	52	43	46	47	43	52	56	53	54	62	59
45	**Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ** . . .						44	41	41	42	61	62	54	43	39	37	38	38
46	**Пробѣгъ валового груза на версту дороги** (тысячи пудо-верстъ).						57.748	41.330	45 995	60.776	340815	232780	154934	119111	101332	97.586	98.642	110874
47	**Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось**						1.317	1.980	1.671	2.161	3.565	5.959	2.177	1.829	1.207	1.335	1.184	1.415
48	**Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги** .						9.043	7.346	7 881	11.882	25.769	51.479	31.390	26.196	18.031	19.826	19.190	22.876
49	**Средній пробѣгъ одного пуда груза** (верстъ) . . .						407,06	284,25	250,07	304,14	467,66	533,79	376,16	394,38	361,32	309,53	288,10	223,56
50	**Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона** . .						96,43	121,61	139,74	156,79	90,86	114,81	115,93	137,38	132,53	179,89	155,50	174,99
51	**Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги** .						239558	128918	144557	189384	717246	793410	309342	398272	340223	316939	342297	275251
52	**Средній пробѣгъ одного пассажира** (верстъ)						446,04	275,93	294,10	308,92	712,34	714,82	301,44	476,06	278,64	288,08	311,20	212,19
53	**Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона**						8,41	4,57	4,30	4,58	13,67	12,14	5,63	7,70	5,94	5,54	5,61	4,00
54	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги** (рублей)						2.723	3.222	2.074	2.293	1.625	10.893	3.588	4.062	2.993	2.846	3.180	4.076
55	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза** (копѣекъ)						0,030	0,044	0,054	0,031	0,082	0,031	0,021	0,023	0,026	0,023	0,023	0,027
56	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги** (рублей)						1.098	855	794	831	653	927	1.027	899	991	1.061	1.039	1.163
57	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту** (копѣекъ)						0,46	0,66	0,71	0,65	0,61	0,69	0,64	0,44	0,59	0,61	0,58	0,58
58	**Инвентарное число паровозовъ**						150	199	201	210	266	263	598	604	637	573	570	579
59	**Движущихъ осей въ нихъ**						562	755	765	799	1.017	1.011	2.338	2.356	2.451	2.189	2.182	2.209
60	**Инвентарное число осей товарнаго парка**						3.728	4.314	6.722	7.844	10.688	14.526	24.062	24.080	25.094	25.074	27.378	27.304
61	**Инвентарное число осей пассажирскаго парка** . . .						588	720	1.014	1.180	1.401	1.603	1.603	1.625	1.591	1.639	1.641	1.942

Открыта для общаго пользованія въ 1900 году.

1) Въ графѣ № 32 въ сумму дохода за 1901 г. включенъ доходъ по Китайской вѣтви. 2) Въ графѣ № 33 къ расходамъ Главной линіи присоединены: а) за 1901—1909 г.г. расходы Байкальской и Гужевой переправъ (расходъ включенъ въ графѣ № 29), б) въ 1901 г. расходъ по эксплоатац. Китайской вѣтви; въ 1902 г. расходъ по экспл. участка Мысовая—Перимная Кругобайкальской ж. д., въ 1903 г. расходъ по экспл. Мысовая—Танхой Кругобайк. ж. д., въ 1904 г.—расходы по экспл. уч. Танхой—Култукъ и Байкалъ—Танхой Кругобайк. ж. д. (расходы распредѣлены по соотвѣтствующимъ отдѣламъ смѣты), 3) въ графѣ № 54 доходъ показанъ со включеніемъ дохода отъ воинскихъ перевозокъ, 4) графы №№ 47—52, 54—57 вслѣдствіе неимѣнія точныхъ данныхъ за уничтоженіемъ пожаромъ документовъ сл. сборовъ за 1900—1904 г.г. остались не провѣренными.

Приложеніе № 3.

ОТВѢТЫ

коммерческаго отдѣла Забайкальской ж. д. на вопросы:

1. Характеръ и періоды товарнаго движенія?
2. Значеніе Забайкальской ж. д. для желѣзодѣлательной промышленности Урала?
3. Значеніе Забайкальской ж. д. для переселенческаго вопроса?
4. Значеніе ея по снабженію Урала потребительными товарами?
5. Значеніе ея по смѣшанному желѣзнодорожному и водному сообщенію?
6. Что нужно сдѣлать, чтобы водный путь къ сѣверу былъ приведенъ въ соотвѣтствіе съ подвозомъ по желѣзной дорогѣ?
7. Какое значеніе имѣлъ до сихъ поръ тарифный переломъ въ Челябинскѣ и какъ отразится перемѣна его на движеніе грузовъ по Забайкальской ж. д.?
8. Какое вліяніе оказала отмѣна порто-франко во Владивостокѣ на грузовое движеніе и торговлю?

1. Характеръ и періоды товарнаго движенія.

Товарное движеніе по Забайкальской ж. д. производится, главнымъ образомъ, по ввозу на станціи дороги со станцій Сибирской и Европейскихъ дорогъ предметовъ потребленія, необходимыхъ для населенія раіона дороги. Ввозятся рѣшительно всѣ предметы потребленія отъ хлѣбныхъ грузовъ и другихъ продуктовъ сельскаго хозяйства (преимущественно съ Сибирской ж. д.); хлѣбныхъ грузовъ ежегодно ввозится: въ 1908 г. 4.922 т. п., въ 1909 г.—5.975 т. п., въ 1910 г.—6.963 т. п., до мануфактуры и предметовъ роскоши включительно. При этомъ ввозъ предметовъ потребленія производится преимущественно въ готовомъ видѣ, такъ какъ мѣстная обрабатывающая промышленность находится въ зачатномъ состояніи. Ввозимые продукты распредѣляются по линіи дороги соотвѣтственно численности населенія прилегающихъ къ станціямъ пунктовъ. При этомъ Иркутскъ и отчасти

Чита служатъ распредѣлительными центрами, получая грузы съ запада значительными партіями и переотправляя ихъ мелкими попудными отправками на станціи окончательнаго назначенія, въ пункты потребленія. Такія переотправки составляютъ главную часть перевозокъ мѣстнаго сообщенія; изъ мѣстныхъ грузовъ наиболѣе значительна перевозка лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, вывозъ которыхъ производится изъ многихъ мѣстностей дороги. Перевозка лѣсныхъ матеріаловъ въ послѣдніе годы составляла около 5 милл. пуд. ежегодно. Вывозъ со станцій Заб. ж. д. на другія дороги сѣти ничтоженъ. Главную часть вывоза составляетъ вывозъ чая изъ Срѣтенска, достигающій 300—400 тыс. пудовъ ежегодно, но представляющій собою въ сущности транзитную перевозку. Кромѣ того, вывозятся продукты животноводства, а именно шерсть, кожи и шкуры домашнихъ животныхъ, пушнина и кедровые орѣхи. Наконецъ, часть вывоза, а именно вывозъ изъ Иркутска на станціи восточнаго раіона Сибирской ж. д., составляетъ отчасти переотправку изъ Иркутска, какъ распредѣлительнаго центра грузовъ, прибывшихъ съ запада.

Относительно большее транзитное значеніе имѣла Заб. ж. д., какъ пути перевозки съ востока чайныхъ грузовъ и кеты изъ Приамурья. Перевозка чая производилась въ слѣдующихъ количествахъ:

въ 1907 г.—3.989 тыс. пудовъ, въ 1908 г. 3.690 т. п. и въ 1909 г.—3.048 т. п. и въ 1910 г. 3.786 т. п. Большая часть этого количества слѣдовала транзитомъ черезъ Манчжурію и по вывозу со станціи Срѣтенскъ. Перевозка кеты ежегодно возрастаетъ, а именно въ 1908 г. перевезено кеты 382 т. п., въ 1908 г.—545 т. п, и въ 1910 г. 890 т. п.

Распредѣленіе грузового движенія по сообщеніямъ за три послѣдніе года приведено въ нижеслѣдующей таблицѣ:

	Малая скорость.		
	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Мѣстное сообщеніе	11.872.103	10.633.332	11.151.117
Вывозъ	2.702.523	1.531.719	1.800 882
Ввозъ	6.697.445	19.424.613	20.109.944
Транзитъ	4.840.857	4.526.741	52.627.608
Всего перевезено	36.113.128	36.116.205	28.346.711

Колебанія товарнаго движенія въ теченіе года незначительны и разница между отдѣльными мѣсяцами не превышаетъ 1,2 милл. пудовъ. Въ общемъ перевозка коммерческихъ грузовъ малой скорости увеличивается весною и осенью и ослабѣваетъ въ лѣтнее время. Перевозка грузовъ увеличенныхъ скоростей распредѣляется по отдѣльнымъ періодамъ года менѣе равномѣрно, совершаясь большей частью осенью, такъ какъ въ это время года происходитъ перевозка преобладающихъ грузовъ увеличенныхъ скоростей—скоропортящихся, а именно рыбы и фруктовъ.

2. Значеніе Байкальской ж. д. для желѣзодѣлательной промышленности Урала.

Вслѣдствіе отсутствія въ раіонѣ Заб. ж. д. самостоятельной металлургической промышленности, раіонъ этотъ служитъ рынкомъ сбыта для издѣлій заводовъ Европейской Россіи и за обладаніе этимъ рынкомъ происходитъ борьба Уральскаго и Южнаго раіоновъ желѣзодѣлательной промышленности. Естественному преимуществу Урала—значительно большей близости его къ рынку сбыта и вслѣдствіе этого меньшей стоимости доставки продуктовъ, южно-русскіе промышленники, объединенные въ синдикатъ „Продамета“, противопоставили пониженіе цѣнъ на желѣзо, отправляемое въ Сибирь, считая ее экспортнымъ рынкомъ. Пониженіе это на полуфабрикаты, какъ сортовое желѣзо и вообще желѣзо не въ дѣлѣ, превышаетъ 20 коп. на пудѣ и поэтому Забайкальская дорога получаетъ желѣзо, какъ съ Урала, такъ и съ юга, а именно, несмотря на разницу въ пользу Урала въ провозной платѣ, составляющей 23—27 коп., значительная часть желѣза сортового (гр. 32-б ст. номенклатуры) ввозится на станціи Заб. ж. д. съ юга, какъ это усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ:

	Ввозъ желѣза.		
	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Всего со станцій сѣти	386.665	644.444	764.001
Къ томъ числѣ:			
съ Урала (дорогъ Пермской, Сам.-Злат. и Богословской) пудовъ .	301.537	452.891	470.462
въ %%	77.9	70.3	61.6
съ юга (дорогъ Екатер. Южныхъ и Юго-Вост.)	56.466	155.766	242.789
въ %%	14.6	24.2	31.8

Остальное количество желѣза ввозится съ другихъ дорогъ сѣти.

Какъ усматривается изъ приведенной таблицы, участіе желѣзодѣлательной промышленности юга Россіи въ снабженіи Забайкальской ж. д. ежегодно возрастаетъ, увеличившись съ 1908 по 1910 годъ абсолютно болѣе, чѣмъ въ 4 раза, достигнувъ въ 1910 г. почти трети всего ввоза желѣза. Увеличеніе это произошло, главнымъ образомъ, за счетъ увеличенія общаго потребленія желѣза въ раіонѣ дороги, увеличившагося съ 1908 по 1910 г. почти на 100%, а отчасти за счетъ сокращенія перевозокъ желѣза изъ болѣе отдаленныхъ раіоновъ Урала, а именно съ дорогъ Богословской и Самаро-Златоустовской. Изъ дорогъ Южнаго раіона все увеличеніе пришлось на долю Екатерининской ж. д., увеличившей свой вывозъ на Заб. съ 5 до 225 тысячъ пудовъ.

3. Значеніе Забайкальской ж. д. для переселенческаго вопроса.

До настоящаго времени переселеніе въ Забайкалье не было организовано и потому значеніе Заб. ж. д. для переселенческаго дѣла ограничивалось транзитной перевозкой переселенцевъ, слѣдующихъ въ Приамурье и Приморскую область. Переселенцы эти слѣдуютъ частью непрерывнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ по Заб., Кит.-Вост. и Уссурійской ж. д., частью смѣшаннымъ сухопутно-рѣчнымъ сообщеніемъ по Шилкѣ и Амуру, черезъ Срѣтенскъ. Всего прослѣдовало переселенцевъ по дорогѣ въ 1908 г. 62.228, въ 1909 г.—71.665 и въ 1910 г.—62.242.

Въ будущемъ возможно ожидать развитія переселенческаго движенія въ Забайкалье, гдѣ Переселенческимъ управленіемъ уже нарѣзано 42.000 душевыхъ долей.

4. Значеніе Забайкальской ж. д. по снабженію Урала потребительными товарами.

Составляя дорогу, главнымъ образомъ, стратегическаго значенія и не имѣя ни развитой промышленности, ни сельскаго хозяйства, достаточнаго для удовлетворенія даже собственныхъ нуждъ, Забайкальская ж. д. большую часть предметовъ потребленія ввозитъ со станцій Сибирской, К.-Восточной и дорогъ Европейской сѣти, почти не имѣя вывоза. Поэтому въ снабженіи потребительными товарами, какъ Урала, такъ и другихъ мѣстностей за предѣлами своего раіона, она не принимаетъ никакого участія, если не считать транзитной перевозки по ней съ востока

чайныхъ грузовъ въ количествѣ около 3 милл. пудовъ въ годъ и развивающейся въ послѣдніе годы перевозки кеты, изъ которой на станцій Пермской ж. д. перевозится не болѣе 10 т. пудовъ въ годъ.

5. Значеніе Забайкальской ж. д. по смѣшанному желѣзнодорожному и водному сообщенію.

Въ отношеніи водныхъ путей раіона Заб. ж. д. отчасти конкурируетъ съ ними, въ тѣхъ случаяхъ, когда пути эти, какъ р. Ангара, протекаютъ параллельно линіи жел. дороги, но въ гораздо большей мѣрѣ водные пути восполняютъ жел.-дорожное сообщеніе, служа естественными подъѣздными путями къ дорогѣ.

Судоходство по Ангарѣ отвлекаетъ отъ Забайкальской ж. д. рыбные грузы съ Байкала, соль изъ Усолья, дрова, подвозимыя въ Иркутскъ изъ окресностей, частью сплавомъ, частью на баржахъ и часть грузовъ, слѣдующихъ на сѣверъ оз. Байкала, а именно въ г. Баргузинъ, Верхне-Ангарскъ и на нѣкоторые пріиски Олемкинско-Витимской системы. Однако, большая часть грузовъ, идущихъ на сѣверъ Байкала до Иркутска, перевозится по жел. дорогѣ и на водный путь эти грузы отвлекаются лишь на разстояніи 63 в., т. е. небольшой части своего пробѣга по желѣзной дорогѣ, а кромѣ того, часть этихъ грузовъ перегружается въ суда лишь на ст. Байкалъ, доходя туда по ж. д. Общее количество грузовъ, перевозимыхъ на сѣверъ Байкала, по имѣющимся частнымъ свѣдѣніямъ составляетъ около 100 тыс. пудовъ ежегодно, лишь незначительно превышая эту цифру. Болѣе важнымъ подъѣзднымъ путемъ къ дорогѣ служитъ р. Селенга, именно теченіе ея отъ Усть-Кяхты до Верхне-Удинска, идущее параллельно старинному купеческому тракту. Хотя Кяхта и утратила свое прежнее исключительное значеніе центра товарообмѣна Россіи съ Китаемъ, однако въ настоящее время черезъ Кяхту производится крупная торговля съ Монголіей, по ввозу изъ нея сырья, а до закрытія 1 марта 1909 г. порто-франко въ Забайкальѣ, также и по ввозу изъ Китая чесучи и другихъ шелковыхъ тканей. Грузы эти по Селенгѣ идутъ до В.-Удинска, гдѣ и поступаютъ для дальнѣйшей перевозки на ж. дорогу. Обратнымъ путемъ, т. е. по ж. д. до В.-Удинска и далѣе по Селенгѣ, идутъ предметы русскаго экспорта въ Монголію (сахаръ, бумажныя ткани).

Наконецъ, наиболѣе важное значеніе имѣетъ пароходство по р.р. Шилкѣ и Амуру, дополняющее значеніе Заб. ж. д., какъ транзитнаго пути. Забайкальская ж. д. подходитъ къ Шилкѣ конечнымъ своимъ пунктомъ ст. Срѣтенскъ, гдѣ черезъ посред-

ство пристаней при разъѣздѣ Кокуй происходитъ передача грузовъ на воду и обратно. Съ товариществомъ Амурскаго пароходства и торговли Забайкальская ж. д. состоитъ въ прямомъ сообщеніи и потому перевозка грузовъ черезъ Срѣтенскъ происходитъ по прямымъ документамъ, безъ перекартировки ихъ въ пунктѣ передачи. Съ желѣзной дороги на водный путь передаются преимущественно продукты фабрично-заводской промышленности, какъ то: мануфактуры, кондитерскій товаръ, бумага, сахаръ и др. Для перевозки грузовъ въ Благовѣщенскъ и другіе порты р. Амура установлены исключительные пониженные вывозные тарифы. Съ рѣки на жел. дорогу передаются почти исключительно слѣдующіе грузы: чай, кета и икра кетовая. Перевозка черезъ Срѣтенскъ и Хабаровскъ чая въ 1901—1902 г.г. производилась въ количествѣ свыше 1 милл. пудовъ ежегодно, но съ открытіемъ въ 1903 году движенія по Кит.-Вост. ж. д., перевозка чая, несмотря на большую дешевизну рѣчного пути сравнительно съ сухопутнымъ, стала производиться по Уссурійской и Кит.-Вост. ж. д. черезъ Владивостокъ, Пограничную, Манчжурію. Причинами этого служатъ медленность перевозки грузовъ по р.р. Амуру и Шилкѣ, частыя мелководья, отсутствіе отвѣтственности за срочную доставку и другія неудобства рѣчного пути. Лишь въ послѣдніе годы перевозка чая черезъ Хабаровскъ, Срѣтенскъ стала вновь возрастать, хотя еще далеко не достигла цифръ 1901—1902 годовъ. Въ 1909 г. изъ Срѣтенска отправлено чая 275 тыс. пудовъ и въ 1910 г.—317 т. п. Перевозка производится ломанымъ сообщеніемъ съ перекартировкой документовъ въ Срѣтенскѣ, такъ какъ Амурское пароходство для привлеченія груза устанавливаетъ для перевозки чая тарифъ ниже конвенціоннаго. Вторымъ главнымъ грузомъ, идущимъ съ Шилки на жел. дорогу, является кета и кетовая икра, добываемыя въ устьяхъ р. Амура, близъ г. Николаевска. Грузы эти ввозятся черезъ Срѣтенскъ въ количествѣ свыше 200 т. п. ежегодно. Перевозка ихъ съ каждымъ годомъ развивается.

6. Что нужно сдѣлать, чтобы водной путь къ сѣверу былъ приведенъ въ соотвѣтствіе съ подвозомъ по желѣзной дорогѣ?

Водный путь къ сѣверу, въ Якутскую область, для приведенія его въ соотвѣтствіе съ подвозомъ грузовъ по ж. д. долженъ быть соединенъ рельсовымъ путемъ съ Сибирской магистралью, при чемъ, такъ какъ предполагаемый грузооборотъ этого пути сравнительно не великъ, интенсивное движеніе по этому пути будетъ происходить только въ лѣтнее время, въ періодъ навигаціи по Ленѣ и притомъ будетъ весьма непарнымъ, такъ какъ

главное теченіе грузовъ будетъ происходить въ сѣверномъ направленіи, то для уменьшенія стоимости постройки и эксплоатаціи проектируемой дороги необходимо строить ее узкоколейной, при облегченныхъ техническихъ условіяхъ. Что касается усиленно обсуждаемаго нынѣ въ мѣстной печати вопроса о направленіи проектируемой дороги, то, исходя изъ тѣхъ соображеній, что снабженіе грузами ленскаго края будетъ происходить исключительно съ запада, такъ какъ раіонъ Забайкальской ж. д. самъ живетъ продуктами, ввозимыми съ Сибирской и дорогъ Европейской сѣти, наиболѣе выгоднымъ въ смыслѣ уменьшенія пробѣга грузовъ по дорогѣ будетъ направленіе съ юго-запада на сѣверовостокъ. Въ виду мелководья верховьевъ р. Лены, пунктъ передачи грузовъ съ желѣзной дороги на воду долженъ находиться въ пунктѣ, откуда возможно непрерывное въ теченіе всего лѣта безперегрузочное судоходство внизъ по Ленѣ; обоимъ этимъ условіямъ наиболѣе удовлетворяетъ варіантъ Тулунъ-Усть-Кутъ, нѣсколько менѣе Тыреть-Благанскъ-Жигалово.

7. Какое значеніе имѣлъ до сихъ поръ тарифный переломъ въ Челябинскѣ и какъ отразится отмѣна его на движеніи грузовъ по Забайкальской дорогѣ?

Раіонъ Забайкальской ж. д. служитъ крупнымъ рынкомъ сбыта сибирскаго хлѣба и, вслѣдствіе недостатка въ собственныхъ сельскохозяйственныхъ продуктахъ, еще въ теченіе продолжительнаго времени, не будетъ въ состояніи вывозить хлѣбные грузы. Поэтому непосредственнаго вліянія на движеніе хлѣбныхъ грузовъ по Забайкальской ж. д., отмѣна Челябинскаго тарифнаго перелома не можетъ оказать, такъ какъ вывозъ хлѣба въ Европейскую Россію, какъ и въ настоящее время, будетъ производиться только станціями Сибирской ж. д. и притомъ главнымъ образомъ западнаго ея участка. На хлѣбный рынокъ Забайкалья отмѣна перелома можетъ оказать нѣкоторое вліяніе, связавъ его цѣны съ колебаніями хлѣбныхъ цѣнъ на рынкахъ Европейской Россіи, такъ какъ, въ случаѣ повышенія цѣнъ въ Европейской Россіи, излишекъ сибирскаго хлѣба будетъ уплывать туда и для направленія ихъ въ Забайкалье, мѣстнымъ потребителямъ придется возвышать цѣны на хлѣбъ, болѣе, нежели раньше, считаясь съ цѣнами Европейской Россіи.

8. Какое вліяніе оказала отмѣна порто-франко во Владивостокѣ на грузовое движеніе и торговлю?

Вліяніе отмѣны порто-франко въ Приамурьѣ и Забайкальской области на грузовыя перевозки по Забайкальской ж. д. въ настоящее время еще не отразилось въ полной мѣрѣ, такъ какъ

передъ закрытіемъ порто-франко во Владивостокѣ и Забайкальѣ было ввезено большое количество обложенныхъ пошлиною товаровъ въ видѣ запасовъ. Тѣмъ не менѣе, послѣ отмѣны порто-франко участіе русской промышленности и торговли въ снабженіи предметами потребленія Забайкалья и Приамурья возросло; въ частности, возросъ транзитъ грузовъ съ запада на востокъ по Забайкальской ж. д., а именно: въ 1908 г. транзитъ грузовъ въ восточномъ направленіи былъ равенъ 1.060.303, въ 1909 г. (съ 1 марта 1909 г. отмѣнено порто-франко) транзитъ грузовъ восточнаго направленія составлялъ 1.393.094 пуда, въ 1910 г. тотъ же транзитъ достигъ уже 1.658.978 пуд.

Изъ отдѣльныхъ грузовъ возрасталъ транзитъ мануфактурнаго товара (въ 1910 г. на 90 тыс. пуд. больше, чѣмъ въ 1909 г., и на 125 тыс. пуд. больше нежели въ 1908 г.), обуви (транзитъ 1910 г. превышаетъ транзитъ 1909 г. на 15 тыс. пуд. готоваго платья) въ 1910 г. на 30 тыс. пуд. больше, чѣмъ въ 1909 г., и на 50 тыс. пуд. больше, чѣмъ въ 1908 г.

Съ другой стороны, вслѣдствіе отмѣны порто-франко и установленія высокой ввозной пошлины (10 р. съ фунта), на китайскую чесучу, перевозка ея по дорогѣ совершенно прекратилась, а также сократился ввозъ чая въ Забайкалье, вслѣдствіе вызваннаго вздорожаніемъ чая сокращенія потребленія; сокращеніе ввоза чая въ Забайкалье выражается въ количествѣ почти 100 тыс. пуд. ежегодно, перевозка же чесучи вслѣдствіе столь высокой, имѣющей чисто запретительный характеръ пошлины, почти совершенно прекратилась.

Болѣе подробное обслѣдованіе вліянія порто-франко на характеръ грузового движенія по Забайкальской ж. д. будетъ произведено въ ближайшемъ будущемъ и результаты этого обслѣдованія предполагается привести въ подробномъ описаніи Забайкальской ж. д.

Предварительныя свѣдѣнія о значеніи отмѣны порто-франко имѣются въ статьѣ бывш. коммерческаго ревизора Я. Г. Лихошерстнаго, спеціально командированнаго во Владивостокъ и Харбинъ для выясненія вліянія отмѣны порто-франко. Статья эта помѣщена въ юбилейномъ сборникѣ Забайкальской ж. д.

За начальника коммерческаго

отдѣла *(Подпись)*.

В Ѣ Д О М О С Т Ь

о времени укладки шпалъ на главныхъ путяхъ Забайкальской ж. д. на участкахъ Иннокентьевская-Маньчжурія и Китайскій раз. Срѣтенскъ на 1-ое января 1913 г.

Замѣнено шпалъ отъ укладки каждаго года.

Въ 1907 г.		Въ 1908 г.		Въ 1909 г.		Въ 1900 г.		Въ 1901 г.		Въ 1902 г.		Въ 1903 г.		Въ 1904 г.		Въ 1905 г.		Въ 1906 г.		Въ 1907 г.		Въ 1908 г.		Въ 1909 г.		Въ 1910 г.		Въ 1911 г.	
Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.	Количество шпалъ.	% отъ общаго числа укладки шпалъ каждаго года.
Передано строительными управленіями.																													
75.718		372.584		1.157.021		323.417		137.024		8.405		30.000		282.330		15.269		—		—		—		—		—		—		—	
75.718	—	—	—	—	—	18.869	24,92	56.849	75,08	(Средній срокъ службы 3,75 г.).																			
		372.584	—	—	—	—	—	78.618	21,10	293.956	78,90	(Средній срокъ службы 3,79 л.).																			
				1.157.021	—	—	—	41.293	3,57	511.316	44,24	603.912	52,19	(Средній срокъ службы 34,9 л.).																	
						342.286	—	—	—	64.286	18,78	119.800	35,00	158.200	46,22	(Средній срокъслужбы 3,27 г.).															
								313.784	—	—	—	85.620	27,29	211.253	67,33	14.196	4,52	2.715	0,86	(Средній срокъ службы 2,79 л.).									
										878.463	—	—	—	35.138	4,01	317.822	36,18	436.165	49,65	89.338	10,16	(Средній срокъ службы 3,66 г.).							
												839.332	—	8.393	1,00	33.572	4,00	219.049	26,09	484.178	57,69	94.140	11,22	(Средній срокъ службы 3,74 г.).					
														700.304	—	7.003	1,00	—	—	212.153	30,30	342.700	48,93	124.120	17,72	14.328	2,05	(Сред. ср. сл. 3,88 г.	
															—	387.862	—	—	—	—	—	33.631	8,68	202.176	52,13	144.709	37,31	7.296	1,88
																	—	657.929	—	—	—	—	—	175.968	26,95	346.591	52,68	86.793	13,19
																				785.669	—	—	—	12.504	1,59	53.084	6,76	503.675	64,11
																						25.675	—	—	—	927	0,19	10.364	2,09
																						496.196	—	15.023 *)	—	— *)	—	— *)	—
																								529.791	—	18.444 *)	—	7.414 *)	—
																										578.083	—	—	—
																												615.542	—

Количество шпалъ находящихся въ главныхъ путяхъ по годамъ ихъ укладки на 1-е января 1912 г.

Количество шпалъ.	Процентъ отъ общаго числа шпалъ находящихся въ пути на 1-е января.
(Сред. срокъ службы 4,32 г.)	
48.577	7,38
216.406	27,54
484.905	97,72
529.791	100%
—	—
578.083	100%
615.542	100%
2.473.304	—

Въ 1912 году предстоитъ замѣнить шпалъ лежащихъ на главныхъ путяхъ дороги.

Количество шпалъ.	Процентъ отъ общаго количества шпалъ укладки каждаго года находящихся въ пути на 1-е января.
48.577	100%
216.406	100%
339.047	70%
21.190	4%
—	—
5.780	1%
—	—
631.000	—

Расходъ новыхъ шпалъ ежегодно уложенныхъ при замѣнѣ на главныхъ путяхъ дороги, и количество принятыхъ шпалъ отъ строительныхъ управленій при переходѣ дороги въ эксплоатацію.

Годъ укладки.	Принято отъ строительныхъ управленій.	Расходъ новыхъ шпалъ.	Итого.
1897 . . .	75.718	—	75.718
1898 . . .	372.574	—	372.574
1899 . . .	1.157.021	—	1 157.021
1900 . . .	323.417	18.869	342.286
1901 . . .	137.024	176.760	313.784
1902 . . .	8.405	870.058	878.463
1903 . . .	30.000	809.332	839.332
1904 . . .	287.320	412.984	700.304
1905 . . .	15.269	372.593	387.862
1906 . . .	—	657.929	657.929
1907 . . .	—	785.669	785.669
1908 . . .	—	496.196	496.196
1909 . . .	—	529.791	529.791
1910 . . .	—	578.083	578.083
1911 . . .	—	615.542	615.542
Всего . . .	2.406 748	6.323.806	8.730.554

Средній срокъ службы шпалъ.

Года укладки.	Срокъ службы шпалъ. 1 г.	2 г.	3 г.	4 г.	5 г.	6 г.	Средній срокъ службы шпалъ въ годахъ.	
	Проценты смѣны шпалъ.							
1897 . .	—	—	24,92	75,08	—	—	3,7508	
1898 . .	—	—	21,10	78,90	—	—	3,7890	
1899 . .	—	3,57	44,24	52,19	—	—	3,4862	
1900 . .	—	18,78	35,00	46,22	—	—	3,2744	
1901 . .	—	27,29	67,33	4,52	0,86	—	2,7895	
1902 . .	—	4,01	36,18	49,65	10,16	—	3,6596	3,717
1903 . .	1,00	4,00	26,09	57,69	11,22	—	3,7413	
1904 . .	1,00	—	30,30	48,93	17,72	2,05	3,8852	
1905 . .	—	—	8,68	52,13	37,31	1,88	4,3239	
1906 . .	—	—	26,75	52,68	13,19	7,38	4,0120	
1907 . .	—	1,59	6,76	64,11	27,54	—	4,1760	
Средній % смѣняемости шпалъ.	2,00	59,24	327,35	582,10	117,99	11,41	40,8874	
	1,00	9,87	29,76	52,92	16,36	3,80	—	

*) Звѣздочкой обозначено количество шпалъ уложенныхъ дополнительно для усиленія верхняго строенія пути, вслѣдствіе увеличенія скорости движенія поѣздовъ и давленія на ось паровозовъ.

Приложеніе № 5.

Наличіе товарнаго подвижного состава на Забайкальской желѣзной дорогѣ на 1-е января 1909 года съ указаніемъ инвентарной его стоимости.

Подъемная сила. единицы въ пуд.	Общее число.	Изъ нихъ специальныхъ.	Общая стоимость.	Прямого сообщенія. Тормазные. Крытые. Число.	Крытые. Стоимость.	Платформы. Число.	Платформы. Стоимость.	Полувагоны. Число.	Полувагоны. Стоимость.	Нетормазные. Крытые. Число.	Крытые. Стоимость.	Платформы. Число.	Платформы. Стоимость.	Полувагоны. Число.	Полувагоны. Стоимость.	Внутренняго сообщенія. Тормазные. Крытые. Число.	Крытые. Стоимость.	Платформы. Число.	Платформы. Стоимость.	Полувагоны. Число.	Полувагоны. Стоимость.	Нетормазные. Крытые. Число.	Крытые. Стоимость.	Платформы. Число.	Платформы. Стоимость.	Полувагоны. Число.	Полувагоны. Стоимость.	Число негодныхъ къ движенію.	Года постройки.
610	426	2	409.430	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	54.000	20	26.000	—	—	281	246 005	71	83.425	—	1896/1897
„	6	6	10.000	6	10 000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1885/1890
„	25	—	29.875	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5.200	—	—	—	—	21	24.675	—	1908
Итого ...	457	8	449.305	6	10.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	54.000	24	31.200	—	—	281	246.005	92	108.100	—	—
750	996	484	1.477 714	150	210.552	92	125.440	—	—	342	438 566	216	261.305	—	—	108	246.272	9	16.250	—	—	60	144.479	19	34.850	—	—	—	1896/1899
„	225	110	328.275	55	79 047	11	14.985	—	—	106	151.709	36	43.335	—	—	5	7 415	1	1.450	—	—	11	27.334	—	—	—	—	—	1900
„	274	18	414.168	113	170.991	155	229.864	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	13.313	—	—	—	—	—	1901
„	359	30	505.239	110	164.870	20	30.547	—	—	169	230.462	55	70.915	—	—	4	6.968	—	—	—	—	1	1.477	—	—	—	—	—	1902
„	367	122	535.159	62	97.'11	49	72.532	—	—	199	290.084	44	54.283	—	—	3	5.372	—	1.566	—	—	8	12.804	1	1.327	—	—	—	1903
„	756	214	1 123.838	375	600.883	116	159.762	—	—	135	189.760	97	123.059	—	—	26	45.091	1	1.616	—	—	6	9.667	—	—	—	—	—	1904
„	1.202	104	1.572.562	587	829.699	58	76.632	—	—	531	632.902	18	20.313	—	—	8	13.016	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1905
„	918	1	1.243.961	640	879 503	278	364.458	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1906
„	1	—	1.350	1	1.350	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1908
Итого ...	5.098	1.083	7.208.266	2.093	3.031.006	779	1.074.220	—	—	1.482	1.936.483	466	573.210	—	—	154	324.134	12	20 882	—	—	92	209.154	20	36 157	—	—	1	
850	2	2	3.810	2	3 810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1901
900	574	116	698.953	—	—	—	—	—	—	365	439.688	196	244.125	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.455	3	3.065	9	10 620	—	1896/1899
„	136	53	188.227	—	—	—	—	—	—	122	170.718	13	15.935	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 574	—	—	—	—	—	1900
„	251	14	339.809	—	—	—	—	—	—	224	304.326	26	33.829	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.654	—	—	—	—	—	1902
„	465	119	641.215	—	—	—	—	—	—	460	634.486	4	5.106	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1.623	—	—	—	—	—	1903
„	610	50	776 315	—	—	—	—	—	—	455	590.413	152	181.355	—	—	-	—	—	—	—	—	3	4.547	—	—	—	—	—	1904
„	1.556	31	1.791 658	—	—	—	—	—	—	904	1.054.252	652	737.406	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1905
„	3.390	—	3.900.090	—	—	—	—	—	—	2.750	3.176.250	640	723.840	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1906
Итого ...	6.982	383	8.336.267	—	—	—	—	—	—	5.280	6.370.331	1.683	1.941.596	—	—	—	—	—	—	—	—	7	10 853	3	3.065	9	10 620	—	—
Всего ..	12.539	1.476	15.997.648	2.101	3.047.816	779	1.074.220	—	—	6.762	8.306.616	2 149	2.514.806	—	—	154	324.134	66	74.882	24	31.200	99	220.007	304	285 247	101	118.720	1	—

Общая подъемная сила въ пудахъ...10.387.770
Для замѣны пудъ на пудъ подъемной силы требуется 900 пудовыхъ единицъ 11.542

Подлинное подписалъ завѣдывающій вагоннымъ отдѣломъ старшій ревизоръ инженеръ (*подпись*)

Съ подлиннымъ вѣрно: И. о правителя канцеляріи (*подпись*)

Объ установленіи нормъ для отопленія паровозовъ.*)

Въ отмѣну приказовъ отъ 15 января 1909 г. за за № 16 и отъ 5 февраля 1910 г. за № 35, съ 1 января 1911 года устанавливаются, временно, въ предѣлахъ смѣтныхъ ассигнованій, нижеслѣдующія нормы расхода топлива для паровозовъ.

Наименованіе участковъ.	Въ январѣ, февралѣ, мартѣ, октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ		Въ апрѣлѣ и сентябрѣ.		Въ маѣ, іюнѣ, Іюлѣ и августѣ.	
	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.
А. Для 10 колесныхъ пассажирскихъ паровозовъ (**) въ скорыхъ и всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ, одиночными, резервѣ и стоянкѣ на парахъ и 8 колесныхъ товарныхъ паровозовъ въ скорыхъ и всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ.						
I. Нормы топлива на Черемховскій уголь (въ пудахъ)						
Иркутскъ-Слюдянка . .	750	38	675	34	600	32
Слюдянка-Мысовая . .	800	40	725	36	650	34
II. Нормы топлива на Тарбагатайскій уголь (въ пуд.)						
Мысовая - Петровскій-заводъ	1.000	62	900	57	800	53
Петровскій-заводъ - Могзонъ	1.000	62	900	57	800	53
III. Нормы топлива на уголь Черновскаго раіона (копей Читинскаго Т-ва и Калачевскаго (въ пудахъ)						
Могзонъ-Чита-Карымск.-Адріановка	1.450	87	1.300	80	1.125	76
IV. Нормы топлива на уголь Черновскаго района (копей Т-ва Замятина) (въ пудахъ).						
Могзонъ-Чита-Карымск.-Адріановка	1.300	77	1.190	70	1.050	66
Карымская-Срѣтенскъ .	1.270	75	1.135	68	1.000	64
Адріановка-Борзя . . .	1.425	86	1.275	79	1.125	75

*) Приказъ нач. Заб. ж. д. отъ 10 янв. 1911 г. за № 5.
**) За исключеніемъ паровозовъ сер. Б к. съ пароперегрѣвателями Шмита.

Наименованіе участковъ.	Въ январѣ, февралѣ, мартѣ, октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ.		Въ апрѣлѣ и сентябрѣ.		Въ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и августѣ.	
	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.	На 1.000 паровозо-верстъ	На 1.000 вагоно-верстъ.	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.
V. Нормы топлива на уголь Хилковскаго (разъѣздъ Холбонъ) (въ пудахъ).						
Карымская-Срѣтенскъ .	1.250	74	1.080	67	975	63
VI. Нормы топлива на дрова (въ куб. саж.).						
Иркутскъ-Слюдянка . .	5,00	0,29	4,45	0,24	4,00	0,22
Слюдянка-Мысовая . .	5,15	0,30	4,60	0,25	4,15	0,23
Мысовая-Петр.-заводъ .	5,20	0,34	4,65	0,26	4,20	0,24
Петровск.-зав.-Могзонъ.	5,15	0,30	4,60	0,25	4,15	0,23
Могзонъ-Чита-Карымск.-Адріановка	5,35	0,36	4,80	0,31	4,35	0,29
Адріановка-Борзя .	5,50	0,37	4,95	0,32	4,50	0,30
Борзя-Манчжурія . . .	5,90	0,39	5,35	0,34	4,90	0,32
Карымская-Срѣтенск. .	5,25	0,32	4,70	0,27	4,25	0,25
Б. Для 8 колесныхъ паровозовъ во всѣхъ поѣздахъ (за исключеніемъ скорыхъ и всѣхъ пассажирскихъ) одиночными, резервѣ, стоянкѣ на парахъ и 10-колесныхъ паровозовъ сер. Б-к. (съ пароперегрѣвателями Шмита) въ скорыхъ, почтово-пассажирскихъ и всѣхъ другихъ поѣздахъ, а также 10-колесныхъ паровозовъ другихъ серій въ товаро-пассажирскихъ и другихъ товарныхъ поѣздахъ.						
I. Нормы топлива на Черемховскій уголь (въ пудахъ).						
Иркутскъ-Слюдянка . .	725	37	650	33	580	31
Слюдян.-Мысовая . . .	775	39	700	35	625	33
II. Нормы топлива на Тарбагатайскій уголь (въ пудахъ).						
Мысовая-Петр.-заводъ .	950	59	840	54	750	50
Петровск.-зав.-Могзонъ .	950	59	840	54	750	50
III. Нормы топлива на уголь Черновскаго раіона (копей Читинскаго Т-ва и Калачевскаго) (въ пудахъ).						
Могзонъ-Чита-Карымск.-Адріановка	1.350	81	1.200	74	1.050	70

Наименованіе участковъ.	Въ январѣ, февралѣ, мартѣ, октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ.		Въ апрѣлѣ и сентябрѣ.		Въ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и августѣ.	
	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.
IV. Нормы топлива на уголь Черновскаго раіона (копей Т-ва Замятина) (въ пудахъ).						
Могзонъ-Чита-Карымск.-Адріановка	1.200	72	1.100	65	975	61
Карымск.-Срѣтенскъ .	1.175	70	1.050	63	925	59
Адріан.-Борзя . . .	1.350	81	1.180	73	1.050	69
V. Нормы топлива на уголь Хилковскаго (разъѣздъ Холбонъ) (въ пудахъ).						
Карымск.-Срѣтенскъ .	1.150	68	1.000	60	900	57
VI. Нормы топлива на дрова (въ куб. саж.).						
Иркутскъ-Слюдянка . .	4,95	0,28	4,40	0,23	3,90	0,21
Слюдян.-Мысовая . . .	5,10	0,29	4,50	0,24	4,00	0.22
Мысов.-Петр.-заводъ . .	5,15	0,30	4,55	0,25	4,05	0,23
Петр.-зав.-Могзонъ . .	5,10	0,29	4,50	0,24	4,00	0,22
Могз. - Чита -Карымск.-Адріановка . . .	5,25	0,34	4,65	0,29	4,15	0,27
Адріан.-Борзя	5,35	0,35	4,75	0,30	4,25	0,28
Борзя-Манчжурія . .	5,70	0,37	5,10	0,32	4,60	0,30
Карымск.-Срѣтенскъ .	5,20	0,31	4,60	0,26	4,10	0,24
В. Для 8-колесныхъ паровозовъ въ передаточныхъ, ученическихъ и пригородныхъ поѣздахъ.						
I. Нормы топлива на Черемховскій уголь (въ пудахъ).						
Иркутскъ - Иннокентьевскъ	1.050	52	975	48	850	44
II. Нормы топлива на Тарбагатайскій уголь (въ пудахъ).						
Верхнеудинскъ - разъѣздъ № 121	1.350	84	1.050	66	930	61

Наименованіе участковъ.	Въ январѣ, февралѣ, мартѣ, октябрѣ, ноябрѣ и декабрѣ.		Въ апрѣлѣ и сентябрѣ.		Въ маѣ, іюнѣ, іюлѣ и августѣ.	
	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно верстъ.	На 1.000 паровозо-верстъ.	На 1.000 вагоно-верстъ.
Ш. Нормы топлива на уголь Черновскаго раіона (Читинскаго Т-ва и Калачевскаго) (въ пудахъ).						
Чита-разъѣздъ № 59 и Чита-городъ . . .	2.070	125	1.825	115	1.600	105
Г. Для паровозовъ, работающихъ на Нерчинской вѣтви во всѣхъ поѣздахъ (въ пудахъ).						
I. Нормы топлива на уголь Хилокскаго (разъѣздъ Холбонъ).						
Нерчинскъ-Нерчинскъ-городъ	1.725	97	1.535	90	1.350	83
II. Нормы топлива на дрова (въ куб. саж.).						
	7,65	0,43	6,75	0,40	6,15	0,37
Д. Для 8 колесныхъ паровозовъ, работающихъ при подталкиваніи на горныхъ перевалахъ.						
I. Нормы топлива на Тарбагатайскій уголь (въ пудахъ).						
Горхонъ-Кижа	1.500	93	1.300	85	1.160	80
II. Нормы топлива на уголь Черновскаго раіона (копей Читинскаго Т-ва и Калачевскаго) (въ пудахъ).						
Яблоновая-Сохондо . .	2.300	140	1.950	125	1.650	115
III. Нормы топлива на уголь Черновскаго раіона (копей Т-ва Замятина) (въ пудахъ)						
Адріановка-Бурятская .	1.750	110	1.550	100	1.400	92
IV. Нормы топлива на дрова (въ куб. саж.).						
Хараноръ-разъѣздъ № 82	10,50	0,70	8,90	0,56	7,75	0,52

Е. На маневрахъ.

На 1000 верстъ пробѣга паровозовъ на маневрахъ назначается:

Наименованіе участковъ.	Наименованіе копей.	Родъ паровозовъ.	Расходъ угля въ пудахъ.		
			Въ зимніе мѣсяцы.	Въ переходные мѣсяцы.	Въ лѣтніе мѣсяцы.
Иркутскій	Черемхов.	6 кол.	800	700	650
		8 и 10 к.	925	825	775
Слюдянскій . . .	»	6 кол.	750	650	600
		8 и 10 к.	875	770	720
Верхнеудинскій .	Тарбагатъ.	6 кол.	1075	925	850
		8 и 10 к.	1225	1075	1000
Хилокскій	»	6 кол.	975	825	750
		8 и 10 к.	1125	975	900
Читинскій	Читин. Т-во и Калачев.	6 кол.	1300	1100	1000
		8 и 10 к.	1650	1450	1300
Шилкинскій . . .	Хилковск.	6 кол.	1250	1050	950
		8 и 10 к.	1450	1250	1150
Оловяннинскій .	Т-во Замятина.	6 кол.	1100	900	800
		8 и 10 к.	1300	1100	1000
Манчжурскій . .	дрова.	6 кол.	6,00	5,30	4 80
		8 и 10 к.	7,20	6,35	5,75

Примѣчанія: 1. На растопку паровозовъ при угольномъ отопленіи полагается 0,10 куб. саж. дровъ на 1000 общихъ паровозо-верстъ.

2. Работа паровозовъ на маневрахъ считается 1 часъ за 5 верстъ пробѣга, а часъ резерва за 1 версту пробѣга.

3. Топливо для маневровъ разсчитывается одинаково, какъ для постоянныхъ маневровыхъ паровозовъ, такъ и для пробѣга, насчитаннаго въ процентахъ во главѣ поѣздовъ.

4. При стоянкахъ паровозовъ на парахъ внѣ депо для учета топлива 1 часъ стоянки на парахъ приравнивается 1 верстѣ пробѣга. Такія стоянки должны быть удостовѣрены начальниками депо выдачею машинистамъ особыхъ удостовѣреній (бланкъ сер. П. С. Т. № 157). Топливо за стоянки учитывается только въ зимніе и переходные мѣсяцы; въ лѣтніе же мѣсяцы стоянки паровозовъ на парахъ не оплачиваются.

5. Расчетъ топлива для рабочихъ и балластныхъ поѣздовъ производится по дѣйствительному ихъ пробѣгу, при чемъ время, проведенное паровозами подъ нагрузкой, выгрузкой и передвиженіи поѣздовъ при разгрузкахъ въ пути и на станціяхъ, считается 1 часъ за 6 верстъ пробѣга въ томъ случаѣ, если дѣйствительный пробѣгъ въ означенныхъ поѣздахъ менѣе 6 верстъ въ часъ.

и 6. Топливо при подталкиваніи на горныхъ перевалахъ разсчитывается на полный составъ поѣзда, какъ ведущему паровозу, такъ и подталкивающему.

За начальника дороги, инженеръ *(подпись)*.

Начальникъ сл. тяги, инженеръ *(подпись)*.

Приложеніе № 7.

Обзоръ эксплоатаціонныхъ расходовъ по службѣ подвижного состава и тяги за десятилѣтіе 1900—1910 г.г.

Обзоръ эксплоатаціонныхъ расходовъ по службѣ подвижного состава и тяги за десятилѣтіе (1900—1910 г.г.).

Расходы по V отдѣлу смѣты за десятилѣтній періодъ времени эксплоатаціи подраздѣлены на двѣ главныя категоріи: I, расходовъ, измѣняющихся соотвѣтственно размѣрамъ движенія и подчиняющихся подсчету по нормамъ. Та и другая категоріи, въ свою очередь подраздѣлены на болѣе мелкія, соотвѣтственно номенклатурѣ расходовъ по службѣ тяги и требованію Управленія желѣзныхъ дорогъ, при составленіи расчета для потребностей эксплоатаціи дорогъ, представляемаго ежегодно дорогами вмѣстѣ съ эксплоатаціонной смѣтой.

Обозначеніе категорій расходовъ.	Очередные №№ смѣты.	1900 г.		1901 г.		1902 г.		1903 г.		1904 г.		1905 г.		1906 г.		1907 г.		1908 г.		1909 г.	
		Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель
I. По расходамъ, измѣняющимся соотвѣтственно размѣрамъ движенія и подчиняющимся подсчету по нормамъ на единицу работы:																					
I. Въ зависимости отъ пробѣга:																					
а) поѣздовъ:																					
Содержаніе личнаго состава службы поѣздовъ	263	975	0,08	4.730	0,22	5.771	0,19	4.063	0,11	8.784	0,10	71.844	0,15	18.482	0,17	13.572	0,16	10.513	0,14	11.878	0,19
	275	26.028	2,06	43.575	2,02	52.194	1,68	55.219	1,46	112.419	1,32	243.195	1,71	203.261	1,91	143 961	1,74	125.610	1,70	111.055	1,75
Итого . . .	—	27.003	2,14	48.305	2,24	57.965	1,87	59.282	1,57	121.203	1,42	315.039	1,86	221.743	2,08	157.533	1,90	136.123	1,84	122.933	1,94
б) паровозовъ:																					
За исключеніемъ расходовъ на отопленіе паровозовъ и на ремонтъ паровозовъ и тендеровъ.	233	7.582	0,42	6.947	0,22	9.387	0,20	11.236	0,20	30.369	0,16	54.053	0,25	40.156	0,26	23.187	0,57	15.699	0,15	15.252	0,17
	241	1.546	0,08	2.553	0,08	3.400	0,07	4.689	0,08	7.682	0,06	10.440	0,05	21.267	0,11	13.345	0,11	9.191	0,09	8.816	0,10
	242	1.625	0,09	3.048	0,09	2 654	0,06	3.972	0,17	5.374	0,04	6.675	0,03	9.488	0,06	12 533	0,11	8.325	0,07	8.072	0,09
	248	2.015	0,11	4.618	0,14	4.391	0,09	5.126	0,09	14.515	0,09	31.658	0,15	32.410	0,21	23.360	0,20	15.713	0,15	12.234	0,11
	249	13.351	0,74	30.888	0,96	33.624	0,71	40.653	0,73	83.306	0,62	207.625	0,97	159.012	1,05	127.157	1,07	75.387	0,71	60.985	0,68
	251	4.702	0,27	12.588	0,39	18 028	0,38	23.359	0,42	44.752	0,35	91.355	0,43	97.028	0,64	67.995	0,58	37.762	0,36	38.922	0,43
	253	18.161	1,00	31.103	0,97	41 982	0,88	48.139	0,87	70.952	0,58	213.170	1,00	216.236	1,42	149.993	1,28	110.608	1,05	90.613	1,01
	254	250	0,01	609	0,02	857	0,02	951	0,03	1.532	0,01	2.277	0,02	3.036	0,02	2.941	0,03	3.068	0,03	1.915	0,02
	255	188	0,01	284	0,01	209	—	171	—	174	—	270	—	895	0,05	529	—	324	—	294	—
	256	1.266	0,07	1.022	0,03	1.383	0,03	1.877	0,03	2.971	0,02	4.931	0,02	5.945	0,04	5.336	0,05	3.790	0,035	2.710	0,03
	258	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	259	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	260	—	—	—	—	—	—	1.260	0,02	3.450	0,03	3.600	0,02	3.600	0,02	1.800	0,02	3.600	0,03	6.300	0,04
Итого . . .	—	50.686	2,79	93.660	2,91	115.915	2,44	141.433	2,53	265.077	1,96	626.054	2,93	589.073	3,865	427.176	4,02	283.467	2,685	243.413	2,71

Обозначеніе категорій расходовъ.	Очередные №№ смѣты.	1900 г.		1901 г.		1902 г.		1903 г.		1904 г.		1905 г.		1906 г.		1907 г.		1908 г.		1909 г.	
		Сумма.	Измѣритель	Сумма	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель
Содержаніе паровозныхъ бригадъ и друг.	234	132.038	7,31	215.255	6,70	255.486	5,39	281.483	5,06	690.900	5,42	1.439.523	6,76	996.845	6,56	669.189	5,70	557.631	5,28	486.993	5,41
	235	10.655	0,59	21.733	0,67	39.132	0,83	43.915	0,79	66.512	0,53	111.538	0,52	114.948	0,70	88.097	0,75	111.284	1,05	104.699	1,16
	236	130.318	7,21	171.790	5,34	255.812	5,40	300.151	5,39	734.149	5,65	1.269.575	5,96	909.242	5,99	689.033	5,87	609.638	5,77	509.280	5,66
	237	780	0,04	4.264	0,13	2.682	0,06	2.125	0,04	6.661	0,05	18.681	0,09	13.284	0,09	7.779	0,07	6.925	0,065	6.584	0,07
	238	587	0,03	3.504	0,10	4.048	0,09	8.097	0,14	68.201	0,08	253.292	1,19	83.758	0,55	18.952	0,16	29.752	0,28	15.699	0,17
	247	—	—	—	—	115.457	2,44	119.349	2,14	231.243	1,88	213 750	1,00	97.414	0,64	72.660	0,62	71.460	0,68	120.002	1,33
	250	—	—	—	—	—	—	1.363	0,03	—	—	—	—	—	—	1.000	0,01	3.500	0,03	8.342	0,09
	252	20.607	1,14	55.360	1,72	73.681	1,55	77.664	1,40	105.695	0,85	164.596	0,78	167.135	1,10	153.624	1,31	140.828	1,42	125.001	1,39
Итого . . .	—	294.985	16,32	471.906	14,66	746.298	15,76	834.147	14,99	1.903.361	14,46	3.470.955	16,30	2.382.626	15,63	1.700.334	14,49	1.540.018	14.575	1.376.600	15,28
По отопленію паровозовъ	246	352.476	19,51	576.933	17,95	636.360	13,42	721.766	12,97	1.901.378	15,46	5.578.742	26.18	4.435.634	29,20	3.006.419	25,60	1.913.230	18,11	1.749.705	19,45
Итого . . .	—	352.476	19,51	576.933	17,95	636.360	13,42	721.766	12,97	1.901.378	15,46	558.742	26,18	443.564	29,20	3.006.419	25,60	1.913.230	18,11	1.749.705	19,45
По ремонту паровозовъ и тендеровъ.	298	100.910	5,58	293.520	9,13	328.708	6,93	418 105	7,51	859.613	6,99	2.603.497	11,22	3.025.741	19,22	2.239.013	19,06	1.497.033	14,17	1.016.450	11,30
	299	20.604	1,14	56.616	1,76	63.827	1,35	51.267	0,92	91.893	0,75	163.684	0,77	176.596	1,16	195.748	1,67	141.655	1,34	97.958	1,09
Итого . . .	—	121.514	6,72	350.136	10,89	392.235	8,28	469.372	8,43	951.506	7,74	2.767.181	11,99	3.202.337	21,08	2.434.761	20,73	1.638.688	15,51	1.114.408	12,39
в) Осей всѣхъ вагоновъ.																					
За исключеніемъ расходовъ по ремонту осей, колесъ и бандажей . . .	267	787	0,12	1.133	0,11	783	0,06	960	0,06	2.319	0,05	2.249	0,03	916	0,02	739	0,02	929	0,03	731	0,03
	276	3.721	0,55	9.816	0,99	9.821	0,76	14.179	0,85	34.448	0,68	75.289	0,87	59.071	1,08	54.972	1,34	34 629	1,00	27.730	0,03
	277	5.715	0,86	15.158	1,52	35.124	2,73	41 153	2,47	84.695	1,69	150.342	1,73	148.194	2,70	91.178	2,33	80.317	2,46	64.515	0,98
	278	858	0,13	2.447	0,25	8.002	0,62	11.390	0,68	16.398	0,33	31.102	0,36	33.623	0,61	20.185	0,49	18.977	0,58	17.680	2,27
Итого . . .	—	11.081	1,66	28.554	2,87	53.760	4,17	67.682	4,06	137.860	2,75	258.982	2,99	241.804	4,41	167.074	4,18	134.852	4,07	110.656	3,90
По ремонту осей, колесъ и бандажей.	302	2.016	0,30	34.138	3,43	16.140	1,25	15 710	0,95	9.262	0,19	11.444	0,18	15.011	0,27	18.398	0,45	23.437	0,72	14.073	0,50
Итого . . .	—	2.016	0,30	34.138	3,43	16.140	1,25	15 710	0,95	9.262	0,19	11.444	0,18	15.011	0,27	18.398	0,45	23.437	0,72	14.073	0,50
г) Осей пассажирск. вагоновъ:																					
аа) По отопленію и освѣщенію вагоновъ	273	14.017	8,98	44.328	13,95	57.000	11,93	69.596	12,08	251.164	19,65	573.911	52,04	433.474	46,80	323.845	25,61	164.669	17,04	133.117	13,72
	274	15.947	10,22	36.202	11,39	52.244	10,94	49.032	8,51	119.767	15,54	168.139	15,25	121.122	13,08	69.318	7,93	78.312	8,10	67.369	6,95
Итого . . .	—	29.964	19,20	80.350	25,34	109.244	22,97	118.628	20,55	370.931	35,19	742.050	67,29	554.596	59,88	293.163	33,54	242.982	25,14	200.486	20,67

*

Обозначеніе категорій расходовъ.	Очередные №№ смѣты.	1900 г.		1901 г.		1902 г.		1903 г.		1904 г.		1905 г.		1906 г.		1907 г.		1908 г.		1909 г.	
		Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель	Сумма.	Измѣритель
бб) По ремонту пассажирскихъ вагоновъ	300	34.089	21,98	154.765	48,69	197.944	41,44	183.769	31,89	287 576	37,32	588 957	53,41	741.863	80,10	697.234	79,77	436.181	45,14	399.442	41,18
Итого . . .	—	34.089	21,98	154.765	48,69	197.944	41,44	183.769	31,89	287.576	37,32	588 957	53,41	741.863	80,10	697.234	79,77	436.181	45,14	399.442	41,18
д) Осей товарныхъ вагоновъ.																					
По ремонту товарныхъ вагоновъ . .	301	44.567	8,67	168.736	24,89	127.628	15,76	191.131	17,56	329.036	8,11	699.034	9,14	879.971	19,26	871.702	27,10	433.872	18,89	447.352	23,93
Итого . . .	—	44.567	8,67	168 736	24,89	127.628	15,76	191 131	17,56	329.036	8,11	699.034	9,14	879.971	19,26	871.702	27,10	433.872	18,89	447.352	23,93
Всего	—	968 381	—	2.007.663	—	2.453.789	—	2.802.920	—	6.277.190	—	15.058.438	—	13.264.658	—	9.773.794	—	6.782.849	—	5.779.068	—

Обозначеніе категорій расходовъ.	Очередные №№ смѣты.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
		Сумма.	Сумма.	Сумма.	Сумма.	Сумма.	Сумма.	Сумма.	Сумма.	Сумма.	Сумма.
II. По расходамъ, не подчиняющимся подсчету по нормамъ:											
По уплатамъ за пользованіе чужимъ подвижнымъ составомъ	303	—	—	—	—	—	—	—	487	—	—
	304	—	270	30	350	73	—	2.085	6.537	2.489	2.223
	305	300.241	607.675	179.025	238.732	2 257.376	5.874.223	4.285.751	982.419	493.954	100.827
Итого . . .	—	300.241	607.945	179.055	239.082	2 257.449	5.874.223	4.287.836	989.443	496.443	103.050
Содержаніе личнаго состава мастерскихъ	280	6.588	19.007	23.075	26.183	27.705	29.225	27.027	29.339	32.546	36.052
	281	16.624	53.310	75.656	87.493	107.496	137.053	135.952	138.945	145.246	153.963
Итого . . .	—	23.212	71.317	98.731	113.676	135.201	166.278	162.979	168 284	177.792	190.015
Прочіе расходы мастерскихъ. . . .	282	50	431	570	186	214	273	212	387	361	300
	283	1.717	7.248	7.520	12.361	47.176	139.288	32.215	20.893	23.590	23.310
	284	1.052	2.765	4.040	3.869	4.086	5.893	8.001	8.249	8.339	8.443
	285	80	163	254	242	244	243	242	357	338	261
	286	7	22	317	219	172	187	224	259	291	290
	287	82	88	347	563	308	462	477	411	471	450
	288	21.420	39.147	45.693	45.736	74.761	172.658	256.657	163.927	131.526	107.595

Обозначеніе категорій расходовъ.	Очередные №№ смѣты.	1900 г. Сумма.	1901 г. Сумма.	1902 г. Сумма.	1903 г. Сумма.	1904 г. Сумма.	1905 г. Сумма.	1906 г. Сумма.	1907 г. Сумма.	1908 г. Сумма.	1909 г. Сумма.
Прочіе расходы мастерскихъ. . . .	289	3.004	2.267	2.940	3.103	3.819	3.113	3.918	1.106	2.636	3.242
	290	1.090	4.274	6.850	9.152	10.752	21.551	26.442	18.711	25 590	22.034
	291	15.220	46.735	55.488	55.928	80.899	182.704	237.258	197.637	164.566	128.352
	292	2.217	7.646	6.790	7.941	14.917	25.460	25.510	15.433	16 623	13.576
	293	654	636	3.353	1.915	2.265	8.902	12.291	3.680	3.225	3.539
	294	898	2.540	2.770	2.528	5.301	6.754	9.450	11.406	8.759	6.091
	295	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	296	485	1.577	2.213	2.821	5.188	15.187	12.070	16.368	14.806	11.680
	297	148	162	784	546	168	795	987	509	516	396
Итого. . .	—	48.124	115.700	139.929	147.164	250.270	583.470	625.954	459.333	401.637	339.559
Содержаніе личнаго состава службы тяги.	226	41.798	109.259	151.571	163.101	184.745	219.433	231.400	194.771	209.238	247.223
	262	4.888	21.122	35.717	41.969	72.827	111.933	112.564	59.891	59.473	60.218
	272	563	1.473	1.588	1.508	2.163	2.760	2.962	2.026	1.931	1.631
Итого. . .	—	47.249	131.854	188.876	206.578	259.735	334.126	346.926	256.688	270.642	309.072
Обмундиров. довольствіе	227	439	372	578	544	245	274	168	261	335	330
Итого. . .	—	439	372	578	544	245	274	168	261	335	330
Исправленіе и возобновленіе аппаратовъ водоснабженія	257	3.279	7.770	8.869	8.825	14.220	38.763	49.618	29.003	19.542	19.045
Итого. . .	—	3.279	7.770	8.869	8.825	14.220	38.763	49.618	29.003	19 542	19.045
Наемъ помѣщеній и квартирныя деньги.	228	2.147	7.723	9.678	13.102	15.169	14.466	14.169	16 985	19.059	22.714
	264	327	1.549	1.617	1.808	14.835	44.394	11 426	2.293	2.558	2.199
Итого. . .	—	2.474	9.272	11.295	14.910	30.004	58.860	25.595	19.278	21.617	24.913
Отопленіе помѣщеній.	229	2.470	4.691	7.325	8.272	8.869	17.803	23.095	19.248	20.450	19.449
	239	1.225	2.031	3.202	3.762	4.341	5.969	5.048	7.110	8.240	9.474
	243	2.882	7.039	11.713	12.531	17.995	48.805	72.309	59.247	46.832	40.940
	265	395	1.243	2.262	2.551	2.584	3.628	3.823	3.391	2.834	2.063
	268	—	—	—	—	225	1.350	6.311	7.301	6.278	4.716
Итого. . .	—	6.972	15.004	24.502	27.116	34 014	77.556	110.586	96.297	84.634	76.642
Освѣщеніе помѣщеній	230	364	941	1.244	2.128	2.051	3.994	8.318	11.592	8.340	9.203
	240	39	113	165	187	1 404	266	260	291	327	282

Обозначеніе категорій расходовъ.	Очередные №№ смѣты.	1900 г. Сумма.	1901 г. Сумма.	1902 г. Сумма.	1903 г. Сумма.	1904 г. Сумма.	1905 г. Сумма.	1906 г. Сумма.	1907 г. Сумма.	1909 г. Сумма.	1908 г. Сумма.
Освѣщеніе помѣщеній	244	668	1.871	2.937	2.642	4.781	9.776	11.516	11.538	10.505	8.823
	266	25	86	151	151	170	153	165	162	163	117
	269	—	—	—	—	7	85	126	950	2.021	1.677
Итого. . .	—	1.096	3.011	4.498	5.108	8 413	14.274	20.385	24.533	21.356	20.102
Содержаніе помѣщеній въ чистотѣ .	231	494	854	796	1.219	956	1.294	2.971	2.148	2.136	1.533
	245	1.082	1.339	3.107	2.328	3.141	4.636	6.044	4.356	4.697	4.467
	270	—	—	—	—	—	8	4	59	172	185
Итого. . .	—	1.576	2.193	3.903	3.547	4.097	5.938	9.019	6.563	7.004	6.185
Содержаніе и возобновленіе инвентаря.	232	399	538	442	381	388	828	1.312	568	818	468
Итого. . .	—	399	538	442	381	388	828	1.312	568	818	468
По прочимъ расходамъ	261	—	2.496	3.625	316	24	14	200	125	101	173
	271	546	1.151	1.412	2.076	2.244	4.862	4.226	4 100	3.974	1.571
	279	18	179	1.469	2.331	4.721	2.903	8.676	3.371	3.409	3.544
Итого. . .	—	564	3.826	6.506	4.723	6.989	7.779	13.102	7.596	7.483	5.288
Всего. . . .	—	435.625	968.802	667.184	771.654	3.001.025	7.162 369	3.653 480	2.057.847	1.509.303	1.094.669
Общій итогъ	—	1.404.006	2 976.465	3.120.973	3.574.574	9.278.215	22.170.807	18.918.138	11.831.641	8.292.152	6.873.737
Что составляетъ расходъ на 100 поѣздо-верстъ	—	111	138	101	94	110	156	178	142	112	108
При пробѣгѣ поѣздовъ	—	1.264.328	2.150.776	3.094.239	3.783.420	8.456.702	14.195.389	10.636.617	8.307.657	73.688	6.345.265

Приложеніе № 8.

КВАРТИРНОЕ ДѢЛО

на Забайкальской желѣзной дорогѣ.

Квартирное дѣло на Забайкальской ж. д. ведется на основаніи нижеслѣдующихъ положеній, инструкцій и приказовъ:

1) „Положеніе о пользованіи квартирами и служебными помѣщеніями", введенное въ дѣйствіе приказомъ начальника дороги отъ 13 мая 1908 г. за № 185.

2) Перечни №№ 1 и 2 должностей, которымъ присвоено право на пользованіе казенными квартирами натурой, а при отсутствіи таковыхъ на удовлетвореніе квартирными деньгами и должностей, которымъ не присвоено право на безплатное пользованіе казенными квартирами.

Эти перечни были пересмотрѣны и пополнены въ 1910 г. и введены въ дѣйствіе приказомъ по дорогѣ отъ 30 янв. 1910 г. за № 28.

3) Вѣдомость нормъ квартирнаго довольствія для агентовъ Забайкальской ж. д., переработанная, согласно требованіямъ жизни и особымъ условіямъ Забайкальской ж. д., одобренная совѣтомъ упр. дороги по журналу отъ 7 февр. 1911 г. за № 153 и утвержденная Комитетомъ Упр. ж. д. по журналу отъ 15/19 іюля с. г. за № 1678 къ временному руководству впредь до утвержденія въ установленномъ порядкѣ вырабатываемыхъ Упр. ж. д. нормъ площадей квартиръ общихъ для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ,—введена приказомъ начальника дороги отъ 21 марта 1911 г. за № 84.

4) Для лицъ, не имѣющихъ права на безплатное пользованіе квартирами, при наличіи на станціяхъ свободныхъ квартиръ въ жилыхъ домахъ и баракахъ, установлено право пользованія этими квартирами за плату.

Нормы квартирной платы, установленныя для сказанныхъ случаевъ, одобрены совѣтомъ упр. дороги по журналу отъ 12 ноября 1910 г. за № 1484 и введены на дорогѣ приказомъ начальника дороги отъ 17 янв. 1911 г. за № 14.

5) Наблюденіе за санитарнымъ благоустройствомъ полосы отчужденія съ находящимися на ней служебными и жилыми помѣщеніями и прочими сооруженіями производится, согласно правиламъ, распубликованнымъ приказомъ начальника дороги отъ 29 мая 1908 г. за № 205.

Для нагляднаго уясненія современнаго состоянія вопроса о квартирномъ довольствіи на Забайкальской ж. д. составлена вѣдомость площадей имѣющихся на станціяхъ отапливаемыхъ зданій съ подраздѣленіемъ послѣднихъ на служебныя и жилыя.

Изъ общей площади отапливаемыхъ зданій, на всѣхъ станціяхъ и разъѣздахъ дороги въ 47818,33 кв. саж., 11377,54 кв. саж. занято подъ служебныя помѣщенія, а именно: больницы, пріемные покои, школы, общежитія для учениковъ, дежурныя комнаты службъ движенія и тяги, товарныя и всякаго рода другія конторы, аппаратныя телеграфа, пассажирскія залы, вестибюли, багажныя помѣщенія, кассы и проч.

Площадь помѣщеній, отведенныхъ подъ квартиры служащихъ, составляетъ 36441,29 кв. саж., а за вычетомъ корридоровъ общаго пользованія и тамбуровъ—31301,92 кв. саж.

Изъ этой площади занято безплатно служащими первой категоріи.

(приказъ отъ 30 января 1910 г. № 28).	24670,58 кв. с.
тоже—плату служащими 2 категор. .	2987,80 „ „
свободны.	3643,54 „ „
	31301,92 кв. с.

Къ числу свободныхъ помѣщеній относятся главнымъ образомъ помѣщенія закрытыхъ мобилизаціонныхъ разъѣздовъ общею площадью въ 2614,59 кв. саж., но имѣются пустующія помѣщенія и на станціяхъ, вслѣдствіе излишка таковыхъ помѣщеній общею площадью въ 1028,95 кв. саж. Изъ общаго числа пустующихъ помѣщеній въ 2614,59 кв. саж.+1028,95 кв. саж.=3643,54 кв. саж., занято временно и безплатно 1085,90 кв. саж. Это занятіе обусловливается необходимостью охраны зданій закрытыхъ разъѣздовъ, въ части которыхъ размѣщены линейные служащіе сл. пути (сторожа, рабочіе), и отчасти занято линейными конторами и служащими постройки 2-го пути, согласно разрѣшеніямъ Упр. ж. д. отъ 12 мая, 7 іюля с. г. за №№ 13177 и 17810.

Пустованіе помѣщеній на дѣйствующихъ станціяхъ объясняется тѣмъ, что во время послѣдней войны ощущался всюду громадный недостатокъ жилыхъ помѣщеній при невозможности нанять таковыя внѣ полосы отчужденія; приходилось размѣщать служащихъ въ вагонахъ и строить для нихъ наскоро бараки и дома; требованія движенія военнаго времени и нормальнаго, конечно, были не одинаковы: на деповскихъ станціяхъ приходилось, напримѣръ, заботиться о предоставленіи жилья для командированныхъ съ другихъ дорогъ паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ, которымъ въ нормальныхъ условіяхъ работы безплатныхъ квартиръ не полагается. Послѣднимъ объясняется излишекъ квар-

тиръ на ст. Слюдянка въ количествѣ 576,86 кв. саж., составляющихъ болѣе 50% общаго излишка квартиръ на станціяхъ (1028,85 кв. саж.).

Второе мѣсто по излишку квартиръ занимаетъ ст. Нерчинскъ-городъ 132,16 кв. саж., расположенная на заброшенной магистрали Амурской ж. д. и переданная въ такомъ видѣ эксплоатаціи управленіемъ по сооруженію Головного участка Амурской ж. д. Въ настоящее время излишніе дома переносятся уже со ст. Нерчинскъ-городъ въ Срѣтенскъ, гдѣ въ жилыхъ помѣщеніяхъ ощущается недостатокъ.

Къ излишнимъ помѣщеніямъ слѣдовало бы отнести и квартиры, предоставляемыя служащимъ за плату; но въ примѣненіи къ Забайкальской ж. д. такой порядокъ оказался бы справедливымъ лишь для самаго небольшого количества станцій, имѣющихъ благоустроенные частные поселки. Въ общемъ же значительная часть Забайкальской ж. д. проходитъ по вполнѣ безлюдной мѣстности и вовсе не имѣетъ жилья для найма квартиръ за плату.

Въ городахъ и около большихъ поселеній, Забайкальская дорога оборудована жилыми домами даже въ меньшей степени, чѣмъ то требуется для отвода квартиръ всѣмъ лицамъ, имѣющимъ на то право (1-й категоріи).

Въ общемъ дорога уплачиваетъ служащимъ 1 категоріи въ мѣсяцъ 15.727 руб. 27 коп., что по дѣйствующимъ нормамъ соотвѣтствуетъ недостатку квартиръ въ 7863,63 кв. саж., а съ сѣнями и корридорами общаго пользованія (7863,63+ +0,10×7863,63) кв. саж.=8650 кв. саж.

Для постройки такого количества домовъ со службами по цѣнамъ Забайкальской ж. д. требуется кредитъ въ 275 р.×8650= =2.378.750 руб.

Считая возможнымъ произвести перенесеніе домовъ со станцій съ излишкомъ жилья на станціи съ недостаткомъ такового, стоимость перенесенія 150 руб. на кв. саж. вмѣсто 275 руб., составляющихъ стоимость новыхъ домовъ со службами, и количество домовъ, возможныхъ къ перенесенію=800 кв. саж., получимъ разницу стоимости перенесенія и постройки новыхъ домовъ=800 (275—150)=100.000 р., на каковую и можно уменьшить исчисленный выше расходъ въ 2.378.750 руб. и принять его= =2.278.750 руб.

Въ приложеніи № 17 къ вѣдомости дополнительныхъ работъ и поставокъ на 1912 г., недостатокъ помѣщеній только для самыхъ необходимыхъ случаевъ, разобранныхъ постанціонно, исчисленъ въ 3574 кв. саж. стоимостью въ 982.850 руб.

Начальникъ сл. пути (*Подпись*).

Приложеніе № 9.

СВѢДѢНІЯ

по службѣ Байкальской желѣзнодорожной переправы.

Служба Байкальской Переправы организована въ 1900 г., имѣя назначеніемъ поддерживать грузовое и пассажирское сообщеніе между конечными въ то время станціями Забайкальской дороги на берегахъ озера Байкалъ—ст. Байкалъ и Мысовая въ то время, когда невозможно гужевое движеніе по льду озера, вслѣдствіе чего паромъ-ледоколъ „Байкалъ“ былъ заказанъ для ломки льда толщиною 2 фута. (На практикѣ выяснилось, что при непрерывномъ ходѣ ломаетъ ледъ до 2½ футовъ, толщина же льда достигаетъ мѣстами 4½ футовъ и ломать его приходится съ разбѣга, кромѣ того, образуются тороса, особенно у пристани Мысовой, каковая сильно забивается льдомъ, вслѣдствіе чего, а также и невозможности въ сильную погоду захода парома-ледокола „Байкалъ“ въ виду ея мѣстоположенія, вмѣсто нея впослѣдствіи была построена пристань Танхой).

До постройки Кругобайкальскаго участка Забайкальской дороги все пассажирское и грузовое движеніе между станціями Байкалъ и Мысовая, а затѣмъ между Байкалъ и Танхой производилось черезъ озеро на ледоколахъ „Байкалъ“ и „Ангара“ и баржахъ, буксируемыхъ „Ангарою“ и отчасти пароходомъ „Лейтенантъ-Малыгинъ“. По окончаніи постройки Кругобайкальскаго участка, служба Байкальской переправы имѣетъ своимъ назначеніемъ быть вспомогательнымъ средствомъ передвиженія на участкѣ Байкалъ-Танхой, совершая ледоколомъ „Байкалъ“ въ теченіе 7½ мѣсяцевъ отъ 2 до 3 рейсовъ въ сутки Байкалъ-Танхой и обратно, принимая за рейсъ по 27 товарныхъ вагоновъ (на средній путь вмѣсто товарныхъ вагоновъ могутъ ставиться классные и паровозы, чего на боковыхъ путяхъ не допускаетъ габаритъ), а также на случай временнаго перерыва движенія на Кругобайкальскомъ участкѣ Забайкальской дороги, при чемъ въ

этомъ случаѣ ледоколомъ „Байкалъ“ могутъ перевозиться, кромѣ груженыхъ вагоновъ почтоваго и багажнаго, принимаемыхъ на средній путь, еще и пассажиры поѣздовъ, но безъ вагоновъ.

При перерывѣ движенія на нѣсколько дней во избѣжаніе стѣсненія и задержки пассажировъ, а также и скопленія товарныхъ вагоновъ (въ виду того, что при перевозкѣ пассажировъ время стоянки ледокола „Байкалъ“ у пристаней болѣе продолжительно), можетъ быть пущенъ въ дѣйствіе, также для перевозки пассажировъ, ледоколъ „Ангара“.

Разстояніе между пристанями Байкалъ и Танхой 40 верстъ проходится ледоколами „Байкалъ“ и „Ангара“ въ 2 часа 20 мин.

Въ составъ службы Байкальской переправы входятъ:

1) паромъ-ледоколъ „Байкалъ“, перевозящій 27 товарныхъ вагоновъ, пассажировъ I кл. 40, II кл. 30, и III кл. 100, въ обыкновенное время, а при воинскомъ движеніи, кромѣ 27 вагоновъ еще до 2500 воинскихъ чиновъ и 250 лошадей.

2) Пассажирско-грузовый пароходъ-ледоколъ „Ангара“, перевозящій 30 пассажировъ I кл., 30—II кл. и 100—III кл. и до 10 вагоновъ груза въ разгрузку въ трюмѣ въ обыкновенное время, а при воинскомъ движеніи 1000 воинскихъ чиновъ и груза въ разгрузку въ трюмѣ 10 вагоновъ.

3) Колесный буксирный пароходъ „Лейтенантъ-Малыгинъ“.

4) Винтовой буксирный пароходъ „Кругобайкалецъ“.

5) Винтовой буксирный пароходъ „Бардъ“.

6) Катеръ „Волна“.

7) Баржи деревянныя №№ 2 и 4, подъемной силой 5000 пуд. каждая, № 5—35.000 пудовъ и № 7—25.000 пудовъ, изъ коихъ только баржа № 2 пригодна для плаванья черезъ озеро Байкалъ, остальныя же №№ 4, 5 и 7 въ виду ветхости только между с. Лиственичнымъ и ст. Байкалъ съ уменьшенной погрузкой и въ тихую погоду.

8) Деревянный пятисекціонный плавучій докъ.

9) Пристани Байкалъ, Танхой и Мысовая съ вилками для стоянки ледокола „Байкалъ“ и подъемными мостами для погрузки на него вагоновъ при различныхъ горизонтахъ воды и осадкахъ ледокола, маяками, электрическими станціями и паровыми сигнальными сиренами.

10) Мастерскія: слесарная, котельно-сборочная, кузница, литейная, мѣдницкая, столярная, малярная и лѣсопилка, расположенныя въ с. Лиственичномъ, въ 7 верстахъ отъ пристани Байкалъ.

11) Контора службъ, складъ и жилые дома и больница, расположенные также въ селѣ Лиственичномъ, кромѣ нѣсколькихъ жилыхъ домовъ на пристаняхъ.

Въ текущемъ 1911 г. находятся въ движеніи:

Паромъ-ледоколъ „Байкалъ“	для товарнаго движенія въ указанномъ размѣрѣ.
Пароходы „Л. Малыгинъ“	для обслуживанія потребности Байкальской Переправы и по перевозкѣ матеріаловъ, служащихъ и рабочихъ.
„ „Кругобайкалецъ“	
Катеръ „Волна“	
Баржи: 2 и 4.	

Не находятся въ движеніи:

Пассажирско-грузовый пароходъ-ледоколъ „Ангара“.

Пароходъ „Бардъ“.

Баржи 5 и 7.

При семъ прилагаются вѣдомости о перевезенныхъ въ 1900—1911 г.г. подвижного состава, груза, людей и скота, сравнительной стоимости перевозки грузовъ между станціями Байкалъ, Танхой и Мысовая по Байкальской Переправѣ ледоколомъ „Байкалъ“ и поѣздами на желѣзной дорогѣ; въ послѣдней видно, что перевозка груза по Байкальской обходится значительно дешевле желѣзной дороги.

При сравненіи стоимости перевозки между ст. Байкалъ и Танхой на паромѣ-ледоколѣ „Байкалъ“ и по Кругобайкальскому участку слѣдуетъ имѣть въ виду, что:

1) При перевозкѣ составовъ на паромѣ-ледоколѣ „Байкалъ“ получается сбереженія таковыхъ отъ износа при пробѣгѣ въ 190 верстъ.

Не принято къ учету перевозка пассажировъ, порожнихъ вагоновъ, товарныхъ и классныхъ и паровозовъ, что понизило бы стоимость перевоза пуда-груза Байкалъ-Танхой на паромѣ-ледоколѣ „Байкалъ“ около 5% стоимости ея.

2) Грузъ прибываетъ на 8—10 часовъ ранѣе, чѣмъ товарнымъ поѣздомъ по Кругобайкальскому участку между ст. Байкалъ и Танхой.

3) Расходъ по службѣ Байкальской переправы принятъ полный годовой, перевозка же производится въ теченіе 7½ мѣсяцевъ, а по желѣзной дорогѣ круглый годъ.

4) Всѣ накладные расходы падаютъ исключительно на работу парома-ледокола „Байкалъ“, по дорогѣ же распредѣляются на всю линію.

5) Провозоспособность парома-ледокола „Байкалъ“ не вполнѣ была использована за всѣ годы, начиная съ 1906 г., въ виду недостатка груза.

6) Мастерскія службы Байкальской переправы, склады, контора, больница и жилые дома находятся въ селѣ Лиственичномъ въ 7 верстахъ отъ пристани Байкалъ, гдѣ нельзя было таковые расположить въ виду неимѣнія площади, почему матеріалы для эксплоатаціи и ремонта, ремонтируемые предметы, служа-

щихъ и рабочихъ приходится перевозить пароходами „Лейтенантъ-Малыгинъ“, „Кругобайкалецъ“ и баржами съ пристани Байкалъ въ село Лиственичное.

7) При сравненіи стоимости перевозки отчетная стоимость 100.000 пудо-верстъ взята средняя для всей линіи, на участкѣ же Байкалъ-Танхой, въ виду тоннелей и значительныхъ работъ по очисткѣ откосовъ, стоимость пудо-версты обойдется дороже.

Начальникъ службы Байкальской
желѣзнодорожной переправы.

Инженеръ-Механикъ *(Подпись)*.

Общія статистическія данныя о дѣятельности судовъ службы Байкальской желѣзнодорожной переправы за 1900—1910 годы и навигаціонный май мѣсяцъ 1911 года. *Б.*

Наименованіе перевозокъ.	1900 годъ.		1901 годъ.		1902 годъ.		1903 годъ.		1904 годъ.		1905 годъ.		1906 годъ.		1907 годъ.		1908 годъ.		1909 годъ.		1910 годъ.		1911 годъ.		В с е г о.	
	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Количество.	Вѣсъ.	Съ 4 мая по 1 іюня.		Количество.	Вѣсъ.
Люди	92.860	—	95.462	—	84 816	—	105.061	—	621.361	—	376.359	—	80.267	—	1.187	—	2.637	—	988	—	13.272	—	517	—	1.474.777	—
Грузъ	—	3.552.618	—	4.315.267	—	7 893.548	—	9.309.043	—	6.642.985	—	7.665.160	—	9.647.980	—	12.618.422	—	9.935.490	—	8.640.573	—	8.574.413	—	1.096.817	—	89.892.316
Животныя	20.403	—	1.373	—	1.748	—	3 123	—	83.972	—	45.152	—	8.667	—	434	—	1.661	—	2.305	—	2.538	—	635	—	162.011	—
Паровозы и тендера	—	—	—	—	225	—	144	—	1.160	—	—	—	144	—	52	—	75	—	64	—	—	—	—	—	1.864	—
Вагоны классные разные . .	—	—	—	—	436	—	689	—	780	—	277	—	413	—	97	—	256	—	486	—	346	—	90	—	2.870	—
Груженые товарные вагоны .	1.968	—	38	—	—	—	15.145	—	15.894	—	11.303	—	13.512	—	15.819	—	14.885	—	12.420	—	12.719	—	1.712	—	115.415	—
Порожніе товарные вагоны .	—	—	—	—	1.974	—	2.932	—	7.045	—	11.090	—	2.865	—	7.545	—	2.793	—	2.563	—	3.834	—	1.105	—	43.746	—
Платформы груженыя . . .	—	—	—	—	460	—	2.146	—	6.462	—	2.425	—	3.288	—	3.980	—	3.107	—	1.589	—	1.057	—	271	—	24.785	—
Платформы порожнія	—	—	—	—	328	—	1.627	—	475	—	56	—	234	—	431	—	1.341	—	408	—	757	—	144	—	5.660	—
Воинскія повозки	—	—	—	—	—	—	—	—	8.668	—	267	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8.935	—
Миноносцы	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—

Начальникъ Службы Байкальской Желѣзно-Дорожной Переправы

Инженеръ-Механикъ (*Подпись*)

В Ѣ Д О М О С Т Ь

В.

сравнительной стоимости перевозки грузовъ между станціями Байкалъ-Мысовая и Байкалъ-Танхой по Байкальской ж. д. переправкѣ и желѣзной дорогѣ.

ГОДЫ.	Наименованіе ледоколовъ.	Число рейсовъ за навигацію.	Число сутокъ плаванія.	Среднее число рейс. въ сут.	Перевезено груза нетто. Отъ Байкала до Мысовой. Пудовъ	Перевезено груза нетто. Отъ Байкала до Танхоя. Пудовъ	Полный расходъ по эксплоатаціи Байкальской ж. дор. переправы. Рубли	Стоим. перев. пуда груза. Отъ Байкала до Мысовой. Коп.	Стоим. перев. пуда груза. Отъ Байкала до Танхоя. Коп.	Стоимость перевозки пуда груза на разстоян. равномъ отъ Байкала до Мысовой 203 вер. по жел. дор. при стоимости по отчетнымъ даннымъ 100.000 пудо-вер. въ 1900 г. 61 р. 63 к. 1901 г. 110 р. 29 к. 1902 г. 87 р. 64 к. 1903 г. 65 р. 57 к. 1904 г. 71 р. 69 к. 1905 г. 59 р. 63 к. 1906 г. 88 р. 27 к. 1907 г. 61 р. 75 к. 1908 г. 78 р. 65 к. 1909 г. 65 р. 23 к. и 1910 г. Коп.	Стоимость перевозки пуда груза отъ Байкала до Танхоя 190 в. по жел. дор. при стоимости по отчетнымъ даннымъ 100.000 пудо-верстъ въ 1900 г. 61 р. 63 к. 1901 г. 110 р. 29 к. 1902 г. 87 р. 64 к. 1903 г. 65 р 57 к. 1904 г. 71 р. 69 к. 1905 г. 59 р. 63 к. 1906 г. 88 р. 27 к. 1907 г. 61 р. 75 к. 1908 г. 78 р. 65 к. 1909 г. 65 р. 23 к. и 1910 г. Коп.	СТОИМОСТЬ ПУДО-ВЕРСТЫ, При перевозкѣ по Байкальской переправ. равно великой перевозкѣ по жел. дорогѣ на 243 версты отъ Байкала до Мысовой. Коп.	При перевозкѣ по Байкальской переправѣ равно великой перевозкѣ по желѣз. дорогѣ на 190 верст. отъ Байкала до Танхоя. Коп.	При перевозкѣ по жел. дор. при стоим. по отчетн. 100.000 пудо-верстъ на разстоян. равн. отъ Байкала до Мысовой: въ 1900 г. 61 р. 63 к. 1901 г. 110 р. 29 к. 1902 г. 87 р. 64 к. 1903 г. 65 р. 57 к. 1904 г. 71 р. 69 к. 1905 г. 59 р. 63 к. 1906 г. 88 р. 27 к. 1907 г. 61 р. 75 к. 1908 г. 78 р. 65 к. 1909 г. 65 р. 23 к. и 1910 г. Коп.	При перевозкѣ по жел. дор. при стоим. по отчетн. данн. 100.000 пудо-верстъ отъ Байкала до Танхоя: въ 1900 г. 61 р. 63 к. 1901 г. 110 р. 29 к. 1902 г. 87 р. 64 к. 1903 г. 65 р. 57 к. 1904 г. 71 р. 69 к. 1905 г. 59 р. 63 к. 1906 г. 88 р. 27 к. 1907 г. 61 р. 75 к. 1908 г. 78 р. 65 к. 1909 г. 65 р. 23 к. и 1910 г. Коп.
	Байкалъ-Мысовая.														
1900	Байкалъ	226½	254	0,89	3.552.618	—	518.389	14,59	—	14,98	—	0,06	—	0,0616	—
	Ангара	120	153	0.78											
1901	Байкалъ	344½	261	0,30	4.315.267	—	733.285	16,99	—	26,80	—	0,0699	—	0,1102	—
	Ангара	230	207	1,11											
1902	Байкалъ	383	261	1,47	7.893.548	—	606.999	1,69	—	21,30	—	0,0316	—	0,0876	—
	Ангара	247½	259	0,96											
	Байкалъ-Танхой.														
1903	Байкалъ	503	269	1,89	—	9.309.043	719.862	—	7,73	—	12,46	—	0,0407	—	0,0656
	Ангара	268½	270	0,99											
1904	Байкалъ	912½	363	3,47	—	6.642.985	650.529	—	9,79	—	13,62	—	0,0515	—	0,0717
	Ангара	275½	260	1,06											
1905	Байкалъ	568½	282	2,02	—	7.665.160	621.741	—	8,11	—	11,33	—	0,0427	—	0,0596
	Ангара	165½	235	0,70											
1906	Байкалъ	545	237	2,30	—	9.647.980	632.308	—	6,55	—	16,77	—	0,0345	—	0,0883
	Ангара	146	149	0.98											
1907	Байкалъ	535	234	2,29	—	12.618.422	537.297	—	4,26	—	11,73	—	0,0224	—	0,0617
1908		527	229	2,30	—	9.935.490	520.807	—	5,24	—	14,94	—	0,0276	—	0,0786
1909		328	230	1,86	—	8.640.573	501.680	—	5,80	—	12,39	—	0,0305	—	0,0652
	Байкалъ	474	225	2,10	—	8.567.296	—	—	6,0117	—	12,40	—	0,03164	—	0,0653
1910	Ангара	10	—	—	—	4.001	515.467	—	—	—	—	—	—	—	—
	Л. Малыгинъ	9	—	—	—	3.115	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Начальникъ службы Байкальской Желѣзнодорожной переправы

Инженеръ-Механикъ (*Подпись*).

Провозоспособность Байкальской Переправы между пристанями Байкалъ и Танхой, при перерывѣ движенія по Кругобайкальскому участку выражается въ слѣдующемъ:

Пассажиры на ледоколѣ „Байкалъ“ перевозятся безъ вагоновъ, а передаются лишь багажный и столовый вагонъ скораго поѣзда, почтовый и багажный почтово-пассажирскаго и багажный товаро-пассажирскаго, устанавливаемые на среднемъ пути по 3 единовременно.

При трехъ рейсахъ въ сутки ледоколомъ „Байкалъ“ будетъ перевезено въ каждомъ направленіи:

Почтовыхъ, багажныхъ и столовыхъ вагоновъ $\frac{3\times4+5\times3}{7}$	
что составитъ въ среднемъ	4
Товарныхъ груженыхъ	71
При одномъ рейсѣ въ сутки „Ангарою“ будутъ перевезены пассажиры товаро-пассажирскаго поѣзда и въ разгрузку въ трюмъ товарныхъ вагоновъ	10

Однимъ изъ вспомогательныхъ пароходовъ „Лейтенантъ-Малыгинъ“ или „Кругобайкалецъ“ будетъ производиться буксировка баржей съ огнеопасными грузами.

Всего за сутки можетъ быть передано черезъ озеро Байкалъ: 1 скорый + 1 почтово-пассажирскій + 1 товаро-пассажирскій + 2 товарныхъ = 5 паръ поѣздовъ.

Остается не обслуженнымъ участокъ Байкалъ-Маритуй, Слюдянка, такъ какъ 1 пароходъ, пригодный для этого и посылаемый при кратковременномъ перерывѣ движенія, будетъ занятъ буксировкой баржи съ огнеопасными грузами и только, въ случаѣ отсутствія таковыхъ, можетъ рейсировать Байкалъ-Маритуй, Слюдянка и обратно, потому, чтобы обслужить его постоянно, потребуется пріобрѣсти 1 пароходъ.

При большемъ товарномъ движеніи необходимо организовать перевозку груза въ разгрузку баржами, для чего потребуется:

1) Устроить гавань для разгрузки баржей въ Танхоѣ, или возстановить пристань Мысовая.

2) Пріобрѣсти 6 баржей подъемной силой по 15.000 пудовъ, для перевозки 2 товарныхъ поѣздовъ въ сутки или 12 баржей для перевозки 4 товарныхъ поѣздовъ и 1 буксирный пароходъ при перевозкѣ въ Танхой и 2 парохода, если перевозка будетъ въ Мысовую.

Перевозка баржами груза можетъ производиться въ Танхой съ 10 мая по 1 декабря, а въ Мысовую съ 25 мая по 10 ноября.

Начальникъ службы Байкальской
желѣзнодорожной переправы.

Инженеръ-Механикъ *(Подпись)*.

Черезъ станцію Байкалъ проходитъ за сутки въ среднемъ:

1) Въ четномъ напуавленіи 12 груж. и 4 порожнихъ вагоновъ
2) Въ нечетномъ „ 21 груж. и 36 „ „
3) Пассажировъ поѣздовъ:

скораго	41	При мак-	94
почтово-пассажирскаго . . .	212	симальномъ чис-	351
товаро-пассажирскаго . . .	204	лѣвъсутки.	539
переселенческихъ (за апрѣль и май)	169		364
воинскихъ	26		786

Ледоколами „Байкалъ“ и „Ангара“ могутъ быть перевезены пассажиры указанныхъ поѣздовъ и 81 товарный груженый, для перевозки же остальныхъ 121—81=40 груженыхъ вагоновъ потребуется организовать перевозку баржами.

Перевозка порожнихъ вагоновъ на ледоколѣ „Байкалъ“ не продуктивна, когда занимаетъ мѣсто груженыхъ, а потому порожнихъ вагоновъ придется имѣть достаточный запасъ на восточномъ берегу озера Байкалъ.

Начальникъ службы Байкальской
желѣзнодорожной переправы.

Инженеръ-Механикъ *(Подпись)*.

СВѢДѢНІЕ

о рейсахъ судовъ и о количествѣ груза, перевезеннаго судами Байкальской переправы во время перерыва движенія по Забайкальской жел. дор.

Года.	Мѣсяцы.	Число рейсовъ.	Наименованіе судовъ.	Перевезено. Подвижного состава.	Людей.	Скота.	Груза.
1906	За 26 число апрѣля.	1	Лед. Байкалъ.	7	183	—	984/25
	Съ 21 іюня по 29 іюля.	97	Тоже.	4.181	27.441	4.903	1.598.518/ 7
	Примѣчаніе: Максимальная дѣйствительная перевозка за одинъ рейсъ:			Вагоновъ товарныхъ 21, почтово-багажн. 2.	Пасс. 88 перевез. воинск. чиновъ 1.686		
	Тоже.	31	Лед. Ангара.	—	2.144	—	6.381
	Примѣчаніе: Въ среднемъ (свѣдѣній максимальныхъ дать нельзя за неимѣніемъ данныхъ) за 1 рейсъ 30 человѣкъ.						
	Съ 21 іюня по 4 іюля.	13	Парох. Лейтенантъ-Малыгинъ.	—	1.816	—	—
	Примѣчаніе: Въ среднемъ за 1 рейсъ 139 человѣкъ:						
1907	За 4 и 5 мая.	4	Лед. Байкалъ.	98	634	4	26.084/17
	Примѣчаніе: Максимальная дѣйствительная перевозка за 1 рейсъ:			товарн. 20, багажн. 3, почтов. 3, классн. 3	285		
1908	Съ 23 по 25 іюня.	5	Лед. Байкалъ.	209	1904	432	57.238/2

Года.	Мѣсяцы.	Число рейсовъ.	Наименованіе судовъ.	Перевезено. Подвижного состава.	Людей.	Скота.	Груза.
	Примѣчаніе: Максимальная дѣйствительная перевозка за 1 рейсъ:			товарн. 20 почтов. багажн. 3 классн.	Пасс. 305 воинск. чиновъ перес. 103		
1909	За 20 сент.	1	Лед. Байкалъ.	19	43	—	8.985/26
	20 іюня.	1	Тоже.	9	24	—	3.547/20
	Примѣчаніе: Перевезены пассажиры только скораго поѣзда.						
1910	Съ 18 по 24 іюля.	15	Лед. Байкалъ.	677	5.800	438	262.195/ 7
	Примѣчаніе: Максимальная дѣйствительная перевозка за 1 рейсъ:			гружен. 20 почтов. багажн. 3 классн.	672 изъ нихъ пас.223 воинск. чиновъ 429		
	Съ 20 по 24 іюля.	5	Парох. Лейтен. Малыгинъ.	—	227	—	770/18
	Съ 19 по 25 іюля.	6	Лед. Ангара.	—	1.841	—	2.108/ 4
	Съ 6 по 8 августа.	4	Лед. Байкалъ.	113	1.046	34	44.217/15
	Примѣчаніе: Максимальная дѣйствительная перевозка за 1 рейсъ:			товарн. 20 почтов. багажн. 3 классн.	пассаж. 439		
1910	Съ 11 по 14 августа.	9	Лед. Байкалъ.	397	1.879	39	121.118/14
	Примѣчаніе: Максимальная дѣйствительная перевозка за 1 рейсъ:			товарн. 19 почтов. багажн. 3 классн.	220		
	Съ 6 по 7 и съ 10 по 13 августа.	4	Парох. Лейтен. Малыгинъ.	—	274	—	2.345 /6
	Примѣчаніе: Въ среднемъ за 1 рейсъ:						
1911	За 8 мая.	1	Лед. Байкалъ.	23	91 303	—	1.189/37
	Итого ...	197	—	5.733	43.554	5.850	2.134.684/ 4

Начальникъ службы Байкальской желѣзнодорожной переправы Инженеръ-Механикъ (*Подпись*).