

27270
ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

~~39584~~
В. LXXIX. (79)



МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Пермская желѣзная дорога.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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

Н.

1

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

27210

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

84508

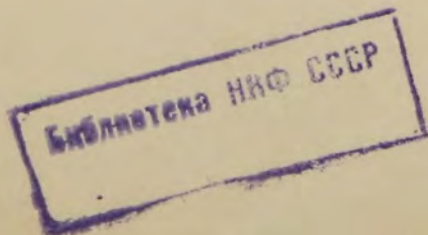
Слѣдующіе Труды Комиссіи

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

№№ вы-
пусковъ.

Цѣна.
Р. К.

- | | |
|--|------------|
| I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи | — 75 |
| II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предѣтельствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ | — 20 |
| III. Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. | 1 — |
| IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ | Исчерпанъ. |
| V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ | 3 — |
| VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г.г. | 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. Обь административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ . . . 3 —
- XII. О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ 1 —
- XIII. Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ Ичер-пань.
- XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ 3 —
- XV. Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г. Ичер-пань.
- XVI. Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г. Ичер-пань.
- XVII. Краткія соображенія по вопросу обь организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ Ичер-пань.
- XVIII. Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій Ичер-пань.
- XIX. Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ Ичер-пань.
- XX. Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложение къ докладу Ш. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. 1 50
- XXI. Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго Ичер-пань.
- XXII. Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій Ичер-пань.
- XXIII. Главныя причины чрезвычайнаго роста расхода русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ 4 —
- XXIV. I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августъ мѣсяцъ 1909 года, по порученію г. Пред-

сѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдова- нiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.		
II. Реорганизациа главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго ин- тенсивнаго механическаго производства. Инж.- Техн. П. П. Рицони		Исчер- панъ.
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Куль- жинскiй	Исчер- панъ.
XXVI.	Швейцарскiе союзные желѣзнодорожные законы.	Исчер- панъ.
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россiи	— 75
XXVIII.	Экономическое значенiе русскихъ желѣзныхъ до- рогъ. Н. Петровъ	— 50
XXIX.	Правительственные источники образованiя капи- таловъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX.	О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованiя 1869—1909 г.г.	Исчер- панъ.
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположенiи мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава. С. Кульжинскiй.	— 75
XXXII.	Материалы по вопросу о реорганизации управленiя русскихъ желѣзныхъ дорогъ	Исчер- панъ.
XXXIII.	Свѣдѣнiя и данныя о мастерскихъ русскихъ же- лѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки. С. Кульжинскiй	— 75
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ	— 75
XXXVI.	О развитiи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Куль- жинскiй	— 75
XXXVII.	Материалы по обслѣдованiю Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII.	Материалы по обслѣдованiю Юго-Западныхъ же- лѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX.	Материалы по обслѣдованiю Екатерининской же- лѣзной дороги.	3 —
XL.	Материалы по вопросу о реорганизации отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I.	3 —
XLI.	Тоже. Часть II.	3 —
XLII.	Тоже. Часть III.	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50

XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ.	Исчер- панъ.
XLVI.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей . . .	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —
L.	Ислѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплуатаціоннымъ отчетамъ управленій 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 организациі Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій	1 50
LXV.	О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
LXVI.	Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 —
LXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустовской жел. дор.	3 —
LXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской жел. дор.	3 —
LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	3 —
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними, и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ	— 75
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 реорганизациі желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгофъ, Перев. съ нѣм. Ю. Н. Кульжинскаго	1 —
LXXIV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты порайонныхъ комитетовъ на письмо г. управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройки которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г.	2 —

№№ вы- пусковъ.	Цѣна. Р. К.
LXXVI. Экономическое положеніе Сибирской магистрالی .	1 —
LXXVII. О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассажирскихъ 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. дорогъ 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 —
LXXXIII. Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней. Н. С. Бог- дановъ	1 50

Б) Печатаются:

LXXV. Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты началь- никовъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комисіи	— —
LXXXII. Протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ раз- ныхъ областяхъ Европейской Россіи Н. Петровъ.	
LXXXIV. Проектъ Общаго Устава Россійскихъ жел. дор. К. П. Змирловъ.	— —

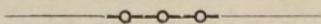
ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія
для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла
въ Россіи.

В. LXXIX.

МАТЕРІАЛЫ

П О

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



Пермская желѣзная дорога.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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

1911.

MATELLA VBI

CHITRAKOTI AND THE BIRBHUM DISTRICT

BY THE REV. J. H. COLE

Calcutta: Printed and Sold by the Government of India, 1881.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Стр.
I. Краткія свѣдѣнія о дорогѣ	1
II. Журналы засѣданій:	
1. Вопросы общіе	11
2. Вопросы по отдѣльнымъ службамъ:	
А. По службѣ сборовъ	27
Б. По службѣ коммерческой	43
В. По службѣ матеріальной	66
Г. По службѣ пути	84
Д. По службѣ тяги	99
Е. По службѣ движенія	126
Ж. По службѣ телеграфа	140
3. Вопросы программы Организационной Подкомиссіи	144
III. Журналъ засѣданій въ г. Перми съ участіемъ представителей торговли, промышленности и городского управленія	165
IV. Отвѣты управленія Пермской ж. д. на вопросы по пассажирскому движенію	179
V. Отвѣты управленія Пермской ж. д. на вопросы по тяговому хозяйству	199
VI. Описаніе объѣзда дороги	225
VII. Приложенія.	

INDEX

1. Introduction 1

2. The first part of the work 11

3. The second part of the work 21

4. The third part of the work 31

5. The fourth part of the work 41

6. The fifth part of the work 51

7. The sixth part of the work 61

8. The seventh part of the work 71

9. The eighth part of the work 81

10. The ninth part of the work 91

11. The tenth part of the work 101

12. The eleventh part of the work 111

13. The twelfth part of the work 121

14. The thirteenth part of the work 131

15. The fourteenth part of the work 141

16. The fifteenth part of the work 151

17. The sixteenth part of the work 161

18. The seventeenth part of the work 171

19. The eighteenth part of the work 181

20. The nineteenth part of the work 191

21. The twentieth part of the work 201

I.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

Составъ сѣти.

Пермская ж. д., получившая свое настоящее наименование съ 1 января 1900 года, образовалась изъ частной Уральской горнозаводской линіи, протяженіемъ въ 668,44 верстъ, построенной въ 1874—1879 г.г., путемъ постепеннаго присоединенія къ ней:

Екатеринбургъ-Тюменской ж. д., протяженіемъ въ 346,67 в., выстроенной въ періодъ 1883—1885 г.г.,

Екатеринбургъ-Челябинскаго участка, протяженіемъ „ 225,43 „
построеннаго въ періодъ 1894—1896 г.г.,

Пермь-Котласской линіи, протяженіемъ „ 812,35 „
построенной въ періодъ 1896—1899 г.г.,

Лысьвенской вѣтви, протяженіемъ „ 19,97 „
выстроенной въ періодъ 1899—1900 г.г.,

Салдинской вѣтви, длиною „ 49,37 „
построенной въ 1908 году, и Заимки-Кунгуръ—Екатеринбургской линіи, протяженіемъ „ 355,83 „
построенной въ періодъ 1905—1908 г.г.

Уральская горнозаводская линіи строилась на средства акціонернаго общества и передана въ казенное управленіе съ 1 іюля 1887 г., Екатеринбургъ-Тюменская, Екатеринбургъ-Челябинскій участокъ, Пермь-Котласская и Заимки-Кунгуръ-Екатеринбургская—на средства казны; Лысьвенская и Салдинская вѣтви строились на особые капиталы, отпущенные дорогѣ изъ средствъ графа Шувалова и наслѣдниковъ Демидова князя Санъ-Дonato, съ возмѣщеніемъ имъ этихъ капиталовъ изъ провозной платы съ грузовъ, отправляемыхъ и прибывающихъ на вѣтви, по расчету изъ разницы между коммерческими и служебными тарифами.

Протяженіе сѣти.

Эксплоатаціонная длина дороги на 1-ое января

1911 г. равнялась 2478,02 вер.

Протяженіе всѣхъ путей 3061,55 „

Въ томъ числѣ:

а) главнаго одиночнаго пути 2474,60 „

б) „ двойнаго пути 3,42 „

в) станціонныхъ, развѣздныхъ и служебныхъ . 573,16 „

г) вѣтвей общаго пользованія (Левшинская, Вятская и Котласская) 10,37 „

Кромѣ того, вѣтвей частнаго пользованія . . . 52,41 „

Подвижной составъ. Подвижной составъ Пермской ж. д. на 1 января 1911 года состоялъ изъ 578 паровозовъ, въ томъ числѣ:

пассажирскихъ	61,
товаро-пассажирскихъ	16,
товарныхъ 8 колесныхъ	412,
товарныхъ 6 колесныхъ	74,
танковыхъ	15,

и изъ 20108 вагоновъ, въ томъ числѣ:

пассажирскихъ	774,
товарныхъ, принадлежащихъ дорогѣ	9600,
товарныхъ, приписанныхъ къ парку дороги	9734.

Мастерскія.

Для ремонта подвижного состава на Пермской ж. д. къ 1 января 1911 года имѣлись главныя паровозныя и вагонныя мастерскія въ г. Вяткѣ на 16 паровозныхъ стойлъ и на 18 товарныхъ вагоновъ, вагонныя мастерскія въ Екатеринбургѣ на 60 стойлъ, паровозныя мастерскія въ г. Перми на 43 стойла и малыя мастерскія при депо Усольская и Камышловъ для средняго ремонта паровозовъ другихъ депо.

Депо.

Для обслуживанія паровозовъ Пермской ж. д. на 1 января 1911 года имѣлось 11 коренныхъ и 8 оборотныхъ депо съ 196 паровозными стойлами и путями для ремонта 23 вагоновъ.

Водоснабженіе.

Пермская ж. д. на 1 января 1911 года снабжалась водой въ 113 пунктахъ.

Общій годовой расходъ воды выразился цифрой 398.710 куб. саж.; одна куб. саж. воды обходилась въ 34 коп.

Станціи.

Въ 1910 году на Пермской ж. д. находилось:

станцій	126
разъѣздовъ	72
постовъ	2

При нихъ имѣлось:

пакгаузовъ	14220,73	к. с.
крытыхъ платформъ	1831,63	” ”
открытыхъ ”	7798,46	” ”
площадей, могущихъ быть отведенными подъ склады	30143,00	” ”
площадей, могущихъ быть временно приспособленными для склада грузовъ	1140,00	” ”

Рельсы.

На Пермской ж. д. уложено 8 типовъ рельсъ, а именно:

типа 18 фун. въ п. футѣ	714,96	в.
” 21 ² / ₃ ф. ” ” ”	297,07	”
” 22 ¹ / ₂ ” ” ” ”	432,04	”
” свыше 22 ¹ / ₂ ф. до 24 ф. въ пог. футѣ	132,28	”

нормального типа III и III^a 818,46 в.
 „ „ IV и IV^a 97,00 „

Шпалы.

На Пермской ж. д. употребляются еловыея и сосновыя шпалы—непропитанныя и пропитанныя.

Пропитка шпаль хлористымъ цинкомъ начата недавно—съ 1908 года—особымъ электрическимъ способомъ г. Ляцкаго.

Для пропитки шпаль на Пермской ж. д. имѣется передвижной заводъ, находящійся въ рукахъ частнаго предпринимателя и, согласно договору, долженствующій черезъ 12 лѣтъ съ начала пропитки шпаль въ 1908 году перейти въ собственность дороги.

Распредѣленіе шпаль по годамъ укладки и по породамъ на 1 января 1911 года усматривается изъ слѣдующей таблицы.

Пути и породы шпаль.	Г о д ы у к л а д к и.							Итого.
	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	
Главный путь:								
а) непропитанныя:								
еловыя	—	—	25.647	293.036	662.689	518.413	463.764	1.963.519
сосновыя	1.783	2.818	55.719	468.422	350.059	116.592	63.650	1.059.043
б) пропитанныя:								
еловыя	—	—	—	—	—	189.339	12.431	201.770
сосновыя	—	—	—	—	—	—	341.294	341.294
Итого	1.783	2.818	81.366	761.458	1.012.748	824.344	881.139	3.565.626
Станціонныя пути:								
еловыя	—	473	2.437	411	14.814	1.928	—	20.063
сосновыя	—	4.540	6.032	3.811	12.054	2.861	13.829	43.127
Итого	—	5.013	8.469	4.222	26.868	4.789	13.829	63.190
Всего	1.783	7.831	89.835	765.680	1.039.616	829.133	894.968	3.628.816

Предѣльные сроки службы непропитанныхъ шпаль составляютъ для еловыхъ—4 года и для сосновыхъ 5 лѣтъ.

Телеграфъ.

На 1 января 1911 года на Пермской ж. д. имѣлось 7376 про-водо-верстъ.

УЧАСТКИ ЛИНИИ.	Протяжение въ верстахъ.	Количество провод.	Толщина проводовъ и количество проводо-верстъ.					Всего проводо-верстъ.
			5 м/м.	4 м/м.	3 м/м.	2 1/2 м/м.	1 1/2 м/м. бронз.	
Телеграфныхъ проводовъ.								
Отъ Перми 1 до Чусовской	119	4	—	476	—	—	—	476
” Чусовской до Усольской	192	2	384	—	—	—	—	384
” Чусовской до Екатеринб. 1 до Челябинска	348	3	—	1.044	—	—	—	1.044
” Екатеринбург. 1 до Челябинска	231	3	693	—	—	—	—	693
” Екатеринбург. 1 до Тюмени	304	2	608	—	—	—	—	608
” Богдановичи до Синарской	38	1	38	—	—	—	—	38
” Перми 1 до Перми 2.	5	6	5	10	15	—	—	30
” Перми 2 ” Вятки 1-	447	3	447	894	—	—	—	1.341
” Вятки 1 ” Котласа .	358	2	358	358	—	—	—	716
” Перми 2 ” Екатерин.	356	3	1.068	—	—	—	—	1.068
” Н.-Тагила ” Н.-Сарды	52	1	—	52	—	—	—	52
Итого	2.420	—	3.601	1.834	15	—	—	6.450
Телеф. пров. вдоль линии ж. д.	421	1	12	357	46,50	11,50	—	427
Телеф. пров. на станціяхъ.	35	раз.	3	1	23	97,50	—	128,50
Проводовъ жезловой сигнализациі.								
Отъ Чусовской до Н.-Тагила	215	1	—	215	—	—	—	215
Отъ Перми 1 до Перми 2.	5	1	—	5	—	—	—	5
Пров. электроколок. сигнализациі.								
Пермь 2—Пермь 1 . . .	5	1	—	—	5	—	—	5
Пермь 1—Мотовилиха . .	3,5	1	—	—	3,5	—	—	3,5
Проводовъ электроблокировки для центральныхъ стрѣлокъ и сигналовъ на ст. Вятка 1.	1	10	—	10	—	—	—	10
Пров. семафорн. электр. повторителей	19	1	—	15,5	2	1,5	—	19
Проводовъ электрическихъ водоуказателей на водокачкѣ	113	1	14	64,5	34	0,5	—	113
Итого телеф. и сигн. пров.	844,50	—	29	668	114	111	4	926
Всего проводовъ .	3294,50	—	3.630	3.502	129	111	4	7.376

На всѣхъ станціяхъ Пермской ж. д. имѣлось:

Аппаратовъ Морзе чертопишущихъ:

а) дѣйствующихъ въ линіи	283,
б) ученическихъ	22,
в) снятыхъ съ временно закрытыхъ разъѣздовъ и предназначенныхъ для вновь открыва- ющихся разъѣздовъ	33,
г) запасныхъ	17,
д) поѣздныхъ (переносныхъ)	60,
телефонныхъ аппаратовъ	388,
электро-жезловыхъ аппаратовъ Вебъ-Томпсона, дѣйствующихъ индуктивнымъ токомъ	40,
электро-колоколовъ Сименса	14.

*Блокъ-аппаратовъ централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ системы
Максъ-Юдель.*

а) распорядительный блокъ-аппаратъ	1,
б) постовый	1,
семафорныхъ электро-повторителей	20,
электрическихъ водоуказателей на водокачкахъ	106,
звонковъ электрическихъ комнатныхъ	167.

Элементовъ Мейдингера:

для телеграфныхъ аппаратовъ	3692,
„ сигнализаций	587.

Элементовъ Лекланше:

для телефоновъ и сигнализаций	1082.
---	-------

Телеграфные, телефонные и сигнализационные провода подвѣшены на 40.573 еловыхъ и 11.249 сосновыхъ столбахъ. Состояніе телеграфной линіи по годамъ установки на 1 января 1911 года представляется въ слѣдующемъ видѣ:

	Г О Д Ы У С Т А Н О В К И:															В с е г о.	
	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909		1910
Еловыхъ:																	
Телеграфныхъ	7	8	—	3	13	327	829	820	714	1.970	3.576	7.496	4.041	5.178	8.564	4.108	37.654
Телефонныхъ и сигнализ.	2	—	—	2	70	12	10	29	158	235	261	146	87	157	658	225	2.052
Сосновыхъ:																	
Телеграфныхъ	—	237	—	—	—	—	—	440	629	4	625	4.153	1.597	841	110	1.768	10.404
Телефонныхъ и сигнализ.	46	5	—	—	—	—	4	5	—	—	8	9	75	30	49	69	400
Нарельсахъ:																	
Телеграфныхъ	—	—	—	—	—	—	—	—	169	—	203	240	240	214	243	2	1.311
Телефонныхъ и сигнализ.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Итого.	55	250	—	5	83	339	843	1.294	1.670	2.209	4.673	12.044	6.040	6.420	9.724	6.173	51.822

Вспомогательныя
предпріятія.

Въ эксплуатаціи Пермской ж. д. на 1 января 1911 г. находились два вспомогательныхъ предпріятія: ссудная операція, открытая въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1904 года и складочная на ст. Котласъ, находящаяся въ вѣдѣніи дороги съ 1901 года.

II.

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

Съ 28-го по 30-е мая 1911 года въ управленіи Пермской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи члена Комиссіи Н. Л. Пшерадскаго, представителей Пермской ж. д., Государственнаго Контроля и Министерства Финансовъ, при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи А. Д. Лаврентьевъ, С. М. Воищевъ и Н. С. Богдановъ состоялись засѣданія для обсужденія вопросовъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

І. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

По вопросу I

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

начальникъ сл. пути А. Ф. Колмогоровъ докладываетъ, что Пермскую ж. д. слѣдуетъ разсматривать, какъ часть великаго желѣзнаго пути, соединяющаго Балтійское море съ Тихимъ океаномъ. Постройка этого пути производится постепенно, и Пермской ж. д. приходится примѣняться къ характеру движенія, вызываемому постройкой той или другой части магистрали, при этомъ неизбѣжны, конечно, работы, безъ которыхъ невозможно обойтись сейчасъ, но которыя окажутся излишними послѣ постройки всей магистрали полностью. Такъ, напримѣръ, открытіе Сѣверной ж. д.—Вятка—Петербургъ, вызвало необходимость постройки 18 разъѣздовъ на участкѣ Пермь—Челябинскъ; открытіе спрямляющаго участка, Заимки *)—Кунгуръ—Екатеринбургъ, требуетъ постройки еще 6 разъѣздовъ на участкѣ Екатеринбургъ—Челябинскъ и развитія тамъ станцій, между тѣмъ въ то же время часть разъѣздовъ на участкѣ Пермь—Екатеринбургъ оказывается излишней, а съ открытіемъ послѣдняго участка магистрали, Тюмень—Омскъ, окажутся, вѣроятно, излишними и нѣкоторые разъѣзды на участкѣ Екатеринбургъ—Челябинскъ.

Что же касается участка Пермь II—Вятка, какъ остающагося и въ будущемъ звеномъ главной магистрали и, въ частности, станцій Екатеринбургъ и Пермь II, на развитіе которыхъ сдѣланы большія затраты, то это вызвано дѣйствительною необходимостью увеличить пропускную способность означеннаго участка и въ виду того, что узловыя станціи, Екатеринбургъ и Вятка II, являются самыми значительными на дорогѣ: здѣсь производится вся сортировочная работа какъ поѣздовъ мѣстныхъ,

*) Пермь II.

такъ и дальняго слѣдованія, грузовыя операціи здѣсь тоже очень значительны. Ст. Екатеринбургъ и Пермь II и по окончаніи Сибирской магистрали останутся очень важными пунктами на ней, поэтому развитіе указанныхъ станцій не носитъ характера временнаго, а является необходимостью какъ для настоящаго, такъ и для будущаго движенія.

Ст. Екатеринбургъ обслуживаетъ прилегающій городъ съ 60.000-мъ населеніемъ и два большихъ завода. Верхъ-Исетскій и Нижне-Исетскій, и является узломъ, откуда расходятся линіи въ четыре стороны. Ст. Пермь II предназначается для большой работы по передачѣ грузовъ съ желѣзной дороги на рѣку Каму и обратно.

Для выполненія всѣхъ работъ по усиленію пропускной способности Пермской ж. д., равно какъ и вообще по новымъ работамъ, имѣется составленная разсѣлочная вѣдомость, рассчитанная на три года 1911—1913 г.г. Программа работъ выполняется соотвѣтственно выясняющимся потребностямъ дороги и денежнымъ средствамъ, которыя ассигнуются Законодательными Учрежденіями по ежегоднымъ смѣтамъ.

Начальникъ дороги С. В. Мошковъ сообщаетъ, что въ 1908 году была составлена вѣдомость работъ на 5 лѣтъ, которой, вообще говоря, и руководствуются. Строго придерживаться выработаннаго плана, однако, невозможно, потому что, со включеніемъ въ составъ дороги новыхъ линій, условія работы дороги и ея потребности измѣняются и эти измѣненія невозможно совершенно точно учесть заранѣе.

На вопросъ Предсѣдателя, составленъ ли сл. тяги планъ будущаго развитія ея хозяйства, начальникъ сл. тяги С. А. Славинскій докладываетъ, что такого плана нѣтъ и составленъ онъ быть не можетъ, такъ какъ до сихъ поръ неизвѣстно, будетъ ли присоединена новая Тюмень—Омская линія къ Пермской ж. д., или отъ Пермской ж. д. отнимутъ участки Екатеринбургъ—Челябинскъ и Екатеринбургъ—Тюмень; въ зависимости отъ того или иного рѣшенія вопроса о будущемъ составѣ Пермской ж. д. кореннымъ образомъ измѣняется и вопросъ о хозяйствѣ сл. тяги.

Предсѣдатель, вполнѣ соглашаясь съ тѣмъ, что неопредѣленность вопроса объ административномъ дѣленіи Пермской ж. д. послѣ окончанія постройки Тюмень—Омской линіи сильно затрудняетъ всѣ расчеты, спрашиваетъ, не производятся ли на дорогѣ и не производились ли раньше такія работы, которыхъ нельзя оправдать необходимостью движенія.

Главный контролеръ И. М. Поповъ выражаетъ сомнѣніе въ необходимости нѣкоторыхъ построенныхъ разъѣздовъ.

Представитель Министерства Финансовъ В. Б. Кукель-Краевскій докладываетъ, что можно быть увѣреннымъ въ от-

сутствіи такихъ работъ, потому что отпускаемые Пермской ж. д. кредиты настолько незначительны, что ихъ не хватаетъ даже на удовлетвореніе дѣйствительныхъ нуждъ.

По вопросу 2

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

начальникъ дороги сообщаетъ, что, вообще говоря, массовыя перевозки служебныхъ грузовъ приурочиваются къ періодамъ слабого коммерческаго движенія и производятся по планамъ, составляемымъ службами-потребительницами или матеріальной сл. и сообщаемымъ для исполненія въ сл. движенія; таковы перевозки: шпаль, балласта, дровъ и т. п.; но въ силу мѣстныхъ условій приходится дѣлать отступленія отъ этого правила; такъ, напримѣръ, каменный уголь ставится, согласно договорамъ, партіями въ теченіе круглаго года и его приходится въ теченіе круглаго же года развозить, при чемъ такая развозка вызывается, помимо указанныхъ выше условій поставки, также и тѣмъ обстоятельствомъ, что на станціяхъ выдачи угля на паровозы нѣтъ достаточно мѣста для угольныхъ складовъ. Помимо этого, весь потребляемый дорогою уголь поставляется только въ одномъ пунктѣ (на Луньевской линіи).

Въ еще болѣе невыгодномъ положеніи находится развозка камня для строительныхъ работъ. Почти весь потребный для дороги камень выламывается изъ карьеровъ, расположенныхъ при ст. Исеть, и для того, чтобы своевременно снабдить всѣ пункты работъ камнемъ, приходится развозить его въ теченіе круглаго года и притомъ, въ виду необходимости образовывать запасы камня къ началу строительнаго періода, усиленная перевозка камня производится зимою—въ періодъ сильнаго коммерческаго движенія и какъ разъ по направленію его.

Въ настоящее время для урегулированія развозки камня сдѣланы попытки приобрѣсти на Кунгурскомъ и Котласскомъ участкахъ мѣстный камень, приняты также возможныя мѣры и къ упорядоченію перевозки угля.

Такъ, напримѣръ, въ тѣ періоды, когда по Горнозаводской линіи усиливается движеніе въ четномъ направленіи, каменный уголь, адресованный по этому направленію въ Екатеринбургъ и далѣе, на Челябинскій и Тюменскій участки, переотправляется со ст. Чусовской, гдѣ онъ получается съ Луньевской вѣтви, сперва въ Пермь II и оттуда по порожнему направленію главной линіи черезъ Кунгуръ на Екатеринбургъ и далѣе. Хотя такимъ образомъ и получается на каждомъ вагонѣ угля перепробѣгъ до Екатеринбурга въ 123 вер. (118+355 в. вмѣсто 350 в.), но зато вся перевозка совершается, исключительно, въ порожнемъ направленіи безъ всякаго увеличенія пробѣга поѣздовъ; при этомъ получается лучшая утилизація не только подвижного состава, но и тяги паровозовъ, ибо перевозка совершается

по линіи съ предѣльными подъемами значительно меньшими (0,008), нежели существующіе на Горнозаводскомъ участкѣ (0,015). Что касается развозки балласта, то планъ развозки такового составляетъ съ расчетомъ произвести перевозку возвращающимся порожнимъ составомъ и спеціальныя балластные составы формируются только въ исключительныхъ случаяхъ тамъ, гдѣ теченіе порожняка незначительно и балластъ приходится везти въ грузовомъ движеніи. Составы балластныхъ поѣздовъ на Пермской ж. д. перевѣшиваются и перевозятся полными составами по силѣ тяги ведущаго паровоза.

Необходимо замѣтить, что, вообще говоря, можно было бы добиться того, что развозка матеріаловъ по дорогѣ совершалась бы въ періодъ самаго слабаго движенія, если бы эту развозку постоянно не задерживало несвоевременное утвержденіе смѣтъ.

На вопросъ Предсѣдателя о времени главной заготовки матеріаловъ, начальникъ сл. пути докладываетъ, что заготовка производится зимой, тогда же производится и очень много работъ за кратковременностью лѣтняго строительнаго сезона.

Обращаясь къ начальнику сл. тяги, Предсѣдатель предлагаетъ доложить, какъ распредѣляется по временамъ года ремонтъ паровозовъ и вагоновъ и не бываетъ ли недостатка въ рабочихъ.

С. А. Славинскій докладываетъ, что ремонтъ паровозовъ и вагоновъ, въ особенности товарныхъ, производится въ большинствѣ случаевъ лѣтомъ, во всякомъ случаѣ стараются подогнать къ лѣту возможно больше работъ; причина—недостатокъ въ крытыхъ помѣщеніяхъ.

Что касается до предложенія рабочихъ рукъ, то недостатка въ рабочихъ по деревообдѣлочному цеху не встрѣчается, въ особенности восточнѣе Перми, здѣсь всѣ крестьяне - кустари и прекрасные плотники; на Уралѣ рабочихъ достать нѣсколько труднѣе; труднѣе получить рабочихъ по другимъ цехамъ, на примѣръ, котельщиковъ.

Представитель Министерства Финансовъ сообщаетъ, что за послѣднее время предложеніе рабочей силы значительно превышаетъ спросъ на нее, вслѣдствіе закрытія нѣсколькихъ Уральскихъ заводовъ.

На вопросъ Предсѣдателя о дальности балластной возки, помощникъ начальника сл. движенія докладываетъ, что среднюю дальность возки балласта на Пермской ж. д. можно считать въ 120 вер.

По вопросу 3

3. Какія мѣры принимаются для устраненія излишней, не- начальникъ дороги сообщаетъ, что всѣ матеріалы принимаются коммиссіями съ участіемъ представителей контроля, на основаніи утвержденныхъ образцовъ или по техническимъ условіямъ; въ

вызываемой дѣй- ствительными по- требностями дѣла, требовательности при приемкѣ матері- аловъ, запасныхъ ча- стей или произведен- ныхъ работъ?

нѣкоторыхъ случаяхъ поставляемые матеріалы до приемки испы- тываются въ лабораторіи, имѣющейся при управленіи дороги.

Техническія условія ежегодно при заказахъ пересматриваются. Начальникъ сл. пути докладываетъ, что во многихъ слу- чаяхъ точное придерживаніе буквъ техническихъ условій при- носить только вредъ казнѣ; техническія условія должны обла- дать нѣкоторою гибкостью въ извѣстныхъ предѣлахъ, которая позволила бы примѣнять ихъ наиболѣе выгоднымъ для дѣла образомъ. Есть матеріалы, приемка которыхъ, при условіи самаго строгаго примѣненія техническихъ условій разными лицами, даетъ различные результаты; таковы, на примѣръ, шпалы. За пос- лѣднее время при приемѣ шпалъ стали предъявлять слишкомъ строгія требованія, и по точной буквѣ техническихъ условій бракують шпалы, за которыхъ можно поручиться, что онѣ про- лежатъ на пути не меньше принятыхъ. Такое отношеніе къ дѣлу, разумѣется, сильно поднимаетъ цѣну на покупаемые матеріалы.

Случается, что шпалы принимаются не одинъ разъ, а дважды: до погрузки и въ мѣстѣ выгрузки, а такъ какъ два лица не мо- гутъ думать совершенно одинаково, то часто бываетъ, что шпалы, принятые на мѣстѣ поставки, бракуются въ мѣстѣ выгрузки. Такое служебное рвеніе повело къ тому, что поставщикъ шпалъ на Богословской линіи ввелъ въ договоръ условіе, что разъ шпала принята, желѣзная дорога не можетъ отъ нея отказаться.

Представитель Министерства Финансовъ вполне соглашается съ тѣмъ, что придерживаніе буквы техническихъ условій иногда нано- ситъ ущербъ казнѣ; часто практика жизни, игнорируя катего- ричность техническихъ условій, вырабатываетъ свои измѣненія и дополненія къ нимъ; какъ на примѣръ, можно указать на ка- менный уголь, поставляемый на Пермскую ж. д.—онъ такъ плохъ, что, при точномъ примѣненіи техническихъ условій, не при- шлось бы принять ни одного пуда его.

Предсѣдатель, отмѣчая, что въ настоящее время, видимо, на- зрѣлъ вопросъ о пересмотрѣ техническихъ условій въ смыслѣ ихъ облегченія и въ смыслѣ, можетъ быть, выработки различ- ныхъ условій примѣнительно къ различнымъ дорогамъ, пере- ходитъ къ разсмотрѣнію слѣдующаго вопроса.

По вопросу 4

4. Не имѣется ли излишнихъ задер- жекъ при расче- тахъ и уплатахъ по- ставщикамъ или под- рядчикамъ? Сколько имѣется неоплачен- ныхъ счетовъ? Какъ продолжительны за-

главный бухгалтеръ докладываетъ, что при производствѣ расче- товъ съ подрядчиками и поставщиками весьма часто встрѣча- лись задержки въ выплатѣ причитающихся имъ суммъ, глав- нымъ образомъ, вслѣдствіе недостаточности наличныхъ средствъ въ оборотномъ капиталѣ Пермской ж. д. Въ настоящее время, хотя этотъ капиталъ и опредѣленъ для Пермской ж. д. въ раз- мѣрѣ 2.920.000 руб., а съ присоединеніемъ Кунгурской линіи уве- личенъ еще на 550.000 руб., изъ коихъ уже переведено налич-

держки уплатъ? При-
чины этихъ задер-
жекъ.

ными 100.000 руб. и сдано матеріалами до 180.000 руб., однако, съ одной стороны, вслѣдствіе прежней переработки нѣкоторыхъ матеріаловъ, а съ другой стороны, вслѣдствіе того, что и для надобностей новыхъ работъ, благодаря несвоевременному переводу кредитовъ, иногда приходится приобрѣтать матеріалы заблаговременно за счетъ оборотнаго капитала, оказывается, что и при этомъ размѣрѣ оборотнаго капитала нерѣдко происходятъ задержки въ уплатахъ, особенно если принять во вниманіе, что за послѣдніе годы, въ силу утвержденія государственной росписи доходовъ и расходовъ не къ началу смѣтнаго періода, кредиты на нужды эксплуатаціи открываются на каждый мѣсяць въ размѣрѣ 1/12 части ихъ общей суммы. Но такъ какъ въ началѣ года очень часто сосредоточивается производство весьма значительныхъ уплатъ за приобрѣтенные матеріалы, то ясно, что переводъ эксплуатаціоннаго кредита въ размѣрѣ 1/12 замедляетъ перечисленіе соотвѣтственныхъ суммъ изъ него въ оборотный капиталъ. Въ настоящее время, въ цѣляхъ упорядоченія этого дѣла, матеріальная сл. занята разработкою особаго порядка заготовки матеріаловъ, который находился бы въ соотвѣтствіи съ нуждами эксплуатаціи и до извѣстной степени наличными средствами оборотнаго капитала.

Что касается задержекъ при расчетахъ съ подрядчиками вслѣдствіе медленности проведенія счетовъ, то такія задержки бывають лишь въ единичныхъ случаяхъ по слѣдующимъ причинамъ.

По сл. пути всѣ платежныя квитанціи составляются на участкахъ съ значительнымъ опозданіемъ благодаря несоотвѣтствію наличныхъ штатовъ работъ по учету расходовъ и оборотовъ, о чемъ уже неоднократно сл. пути доводилось до свѣдѣнія Управленія желѣзныхъ дорогъ съ ходатайствомъ объ увеличеніи штатовъ участковаго счетоводства.

Вообще, при производствѣ уплатъ управленіе дороги руководствуется слѣдующимъ. Всѣ свои свободныя суммы оно направляетъ, прежде всего, на уплату жалованья служащимъ, рабочимъ и мелкимъ рядчикамъ, отодвигая на второй планъ расчеты съ крупными поставщиками, чѣмъ и объясняется продолжительная задолженность наиболѣе состоятельнымъ изъ нихъ. Такъ, напримѣръ, Т-ву Бр. Нобель до февраля текущаго года оставалось неоплаченной сумма въ размѣрѣ около 105.000 руб.

Неоплаченныхъ долговъ на 1 іюня 1911 года осталось на сумму 370.215 руб., между тѣмъ, какъ на 22 августа прошлаго года сумма этихъ долговъ была 1.156.441,50 руб.

Начальникъ сл. пути указываетъ на самую систему счетоводства, какъ на одну изъ главныхъ причинъ задержекъ уплатъ по счетамъ.

При существующемъ порядкѣ подрядчикъ можетъ получить

деньги лишь по истечении 1 мѣсяца со дня приѣмки работъ, такой порядокъ очень тяжелъ для мелкихъ рядчиковъ.

Необходимо приложить всѣ усилія для осуществленія немедленной уплаты, что удешевило бы поставки болѣе, чѣмъ на 10%.

Одной изъ мѣръ, улучшающихъ дѣло, по мнѣнію А. Ф. Колмогорова, было бы предоставленіе въ распоряженіе начальника участка суммы въ 3.000 руб., на примѣръ, вмѣсто имѣющейся теперь суммы 1.500 руб.

Помощникъ начальника матеріальной сл., подтверждая мнѣніе начальника сл. пути, указываетъ, что введеніе немедленной уплаты дало бы заработокъ многимъ поселенцамъ за поставку телеграфныхъ столбовъ и другихъ деревянныхъ подѣлокъ; главный бухгалтеръ указываетъ, что такую уплату можно было бы производить изъ авансовыхъ суммъ, что потребовало бы значительное ихъ увеличеніе и необходимость держать на линіи многочисленныхъ контролеровъ.

Представитель Министерства Финансовъ, разбирая вопросъ объ источникахъ, изъ которыхъ можно было бы черпать средства на немедленную уплату, останавливается на невозможности допустить позаймствованія изъ выручекъ кассъ, что повело бы къ путаницѣ въ счетахъ, ихъ задержкамъ и прогрессивному росту задолженности службъ сборовъ. Министерство Финансовъ принципиально не согласно съ этимъ порядкомъ, и, наоборотъ, пошло бы навстрѣчу увеличенію авансовыхъ суммъ.

А. Ф. Колмогоровъ выражаетъ опасеніе попасть изъ одной бѣды—замедленія уплатъ въ другую—переписку съ контролемъ, при способѣ уплаты изъ авансовыхъ суммъ.

По вопросу 5.

84508

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?

Въ дополненіе къ сообщенному по вопросамъ 3 и 4 начальникъ сл. пути докладываетъ, что если поставленные матеріалы оказываются не удовлетворяющими условіямъ заказа, но годны для употребленія въ дѣло, то, съ разрѣшенія начальника дороги или совѣта управленія, такіе матеріалы принимаются со скидкой съ договорной цѣны.

Техническія условія на рельсы, скрѣпленія и подвижной составъ вырабатываются Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу 6

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что расцѣнка дѣлается на основаніи единичныхъ цѣнъ, выработанныхъ давно и практически провѣренныхъ. Въ настоящее время эти вѣдомости вновь пересматриваются, хотя едва ли удастся внести въ нихъ большія измѣненія; точность ихъ можно усмотрѣть изъ того, что подрядчики почти не даютъ скидокъ съ расцѣнокъ, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда работа сдается въ мѣстѣ жительства подрядчика.

По сл. пути работы сдаются подрядчикамъ безъ матеріаловъ, при чемъ стоимость работъ предварительно исчисляется особой расцѣнкой, утверждаемой начальникомъ дороги. Для урегулированія цѣнъ вызывается конкуренція, во время которой рядчики, руководствуясь означенной расцѣнкой, дѣлаютъ различную скидку по разнымъ родамъ работъ (землянымъ, малярнымъ, каменнымъ, плотничнымъ и проч.), въ зависимости отъ мѣстныхъ условій участка.

Помощникъ начальника сл. движенія докладываетъ, что нагрузка и выгрузка товаровъ производится на основаніи положенія о товаро-станціонныхъ работахъ, а нагрузка и выгрузка по складамъ матеріальной сл. совершается подряднымъ путемъ конкуренціей и хозяйственнымъ способомъ по выясненіи и утвержденіи совѣтомъ управленія единичныхъ цѣнъ. Агенты матеріальной сл., завѣдывающіе производствомъ работъ хозяйственнымъ способомъ, заинтересованы преміей, установленной журнальнымъ постановленіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 20 сентября 1905 г. за № 2376 и 21 февраля—15 марта 1906 г. за № 445/696.

Помощникъ начальника матеріальной сл. докладываетъ, что топливо для общественныхъ помѣщеній и квартиръ служащихъ отпускается соотвѣтственно приборамъ отопленія и нормамъ; отпускъ этотъ регулируется среднимъ расходомъ за 3 г., поэтому дѣйствительный отпускъ всегда нѣсколько ниже нормы, что и принимается въ соображеніе при составленіи годовыхъ смѣтъ.

С. И. Топорнинъ сообщаетъ, что, кромѣ упомянутыхъ премій: а) по товаро-станціоннымъ работамъ и б) по производству работъ хозяйственнымъ способомъ по складамъ матеріальной сл. разрабатываются по сл. движенія преміи: а) за сбереженіе свѣчей при освѣщеніи пассажирскихъ вагоновъ и б) за болѣе правильную утилизацію подвижного состава (своевременное слѣдованіе поѣздовъ, поѣзда дальняго слѣдованія, полногрузные поѣзда и т. п.).

С. А. Славинскій докладываетъ, что по сл. тяги установлены слѣдующія преміи:

- 1) Паровознымъ бригадамъ за сбереженіе расходовъ по отопленію паровозовъ.
 - 2) За сбереженіе смазки паровозовъ и тендеровъ.
 - 3) „ „ „ вагоновъ.
 - 4) Паровознымъ бригадамъ за перепробѣгъ, связанный съ поверстной преміей.
 - 5) За нагонъ опозданій поѣздовъ.
 - 6) Поѣзднымъ смазчикамъ за приводъ поѣздовъ безъ отцѣпокъ по неисправности вагоновъ.
 - 7) За открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ.
 - 8) За сбереженіе расходовъ по большому и малому ремонту паровозовъ и тендеровъ и ихъ инструментовъ.
 - 9) За сбереженіе топлива по водоснабженію станцій.
 - 10) По отопленію главныхъ мастерскихъ.
- А. Ф. Колмогоровъ сообщаетъ, что по сл. пути имѣется только одна премія за открытіе лопнувшихъ рельсъ.

По вопросу 7

7. Обращается ли начальникъ дороги заявляетъ, что, при составленіи договоровъ на поставки матеріаловъ и топлива и на производство работъ, обращается вниманіе на то, чтобы въ нихъ не было никакихъ неясностей, которыя могли бы послужить для контрагентовъ поводомъ истолковывать смыслъ договора въ ущербъ казны.

Всѣ проекты договоровъ согласуются съ контрагентами и утверждаются совѣтомъ управленія дороги, а трехлѣтніе—Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Юрисконсультъ дороги сообщаетъ, что всѣ договоры проходятъ черезъ юрисконсультскую часть. Что касается до служебныхъ разбирательствъ по договорамъ, то таковыхъ не было; если и случались недоразумѣнія, то они улаживались мирнымъ путемъ.

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

По вопросу 8

8. Какія мѣры принимаются противъ злоупотребленій разнаго рода, какъ на примѣръ: противъ бесплатной перевозки пассажировъ, това-

помощникъ начальника сл. движенія заявляетъ, что особой системы контроля не установлено. Контроль производится: ревизорами движенія, начальниками отдѣленій, ревизорами станціоннаго счетоводства и чинами Государственнаго Контроля при поѣздкахъ по своимъ участкамъ, а также, по особымъ назначеніямъ начальника сл. движенія, начальниками станцій. Въ лѣтнее

ровъ, разныхъ хи-
щеній и т. п.

время кадръ контролеровъ усиливается приглашеніемъ сл. движенія студентовъ для контроля пассажирскихъ поѣздовъ¹⁾.

Для борьбы съ хищеніями грузовъ на станціяхъ нанимають особыхъ сторожей, а въ пути усиливають кондукторскія бригады въ тѣхъ пунктахъ дороги, гдѣ замѣчаются повторности попытокъ хищенія изъ поѣздовъ. Затѣмъ, конечно, случаи хищенія разслѣдуются и виновные подвергаются взысканіямъ до увольненія и преданія суду включительно.

Начальникъ сл. пути добавляетъ, что надзоръ за правомъ пользованія билетами и нарядами, выдаваемыми подрядчикамъ и ихъ рабочимъ, порученъ начальникамъ участковъ. Въ случаѣ обнаруженія неправильнаго проѣзда по билетамъ или провоза матеріаловъ примѣняются взысканія. Вообще, стараются сдать работы безъ права бесплатнаго проѣзда, а мелкимъ рядчикамъ даются билеты только въ предѣлахъ работъ. Въ общемъ, наряды почти не выдаются, за исключеніемъ перевозокъ ассенизаціоннаго обоа.

Въ настоящее время предполагается ввести систематическую провѣрку товарныхъ вагоновъ ревизорами движенія.

По вопросу 9

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

представитель сл. движенія сообщаетъ, что въ цѣляхъ достиженія правильности взвѣшиванія, вѣсы подвергаются въ зависимости отъ работы станціи болѣе или менѣе частымъ повѣркамъ²⁾. Повѣрка производится участковыми вѣсовыми мастерами и отмѣчается въ особой книгѣ для каждаго вѣсовъ. Книги эти хранятся на станціяхъ при вѣсахъ.

За правильностью расчетовъ слѣдитъ сл. сборовъ при провѣркѣ отчетовъ станцій, а также черезъ линейныхъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства при ситуациіи станцій.

Предполагаются къ постановкѣ двое вагонныхъ вѣсовъ ближе къ выходнымъ пунктамъ дороги, въ Екатеринбургѣ и Полой для провѣрки поѣздовъ полными составами.

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что, при обнаруженіи недостачи или поврежденія груза, когда является необходимость опредѣленія убытковъ, въ порядкѣ статьи 88 Общаго Устава, станціи наводятъ предварительно частныя справки о суммѣ убытка, а затѣмъ, если по этимъ справкамъ выясняется, что убытокъ превышаетъ 20 руб. на отправку, телеграфируютъ начальнику коммерческой сл., съ указаніемъ рода груза, свойства и рода поврежденія его, суммы убытка, вмѣстѣ съ указаніемъ, имѣются ли на станціи лица, на опытность и добросо-

¹⁾ Въ прежніе годы, за отсутствіемъ средствъ, студентовъ не приглашали.

²⁾ Не рѣже одного раза въ мѣсяць.

вѣстность которыхъ можно было бы полагаться при официальном опредѣленіи убытка. На болѣе значительныхъ по обороту грузовъ станціяхъ экспертиза производится намѣченными коммерческою сл. заслуживающими довѣрія агентами. Они, въ случаяхъ надобности, выѣзжаютъ и на другія станціи для производства экспертизы за условленное вознагражденіе за каждый случай при бесплатномъ проѣздѣ.

Иногда экспертиза поручается частнымъ лицамъ; въ такомъ случаѣ вознагражденіе выдается изъ расчета по 5 руб. въ сутки; кромѣ того, такимъ лицамъ предоставляется бесплатный проѣздъ во II классѣ.

Касаясь общей постановки вопроса о правильности взвѣшивания грузовъ, таксировки ихъ и проч., С. И. Топорнинъ считаетъ, что ни идеально правильными вѣсами, ни частыми ревизіями нельзя добиться безошибочной, аккуратной работы.

Причины неудовлетворительности этой работы кроются со-всѣмъ не здѣсь.

Правильная таксировка груза зависитъ, прежде всего, отъ правильнаго его наименованія и правильнаго опредѣленія вѣса, т. е. отъ знанія, опытности и сообразительности вѣсовщика. Максимальное жалованье этого вѣсовщика — 23 руб. Не приходится спорить противъ того факта, что, при существующихъ тяжелыхъ условіяхъ жизни, на такое жалованье пойдутъ люди, по своимъ качествамъ неспособные занять лучшее положеніе, или такіе, которые пристраиваются на это мѣсто лишь временно и при первомъ удобномъ случаѣ уйдутъ съ него. Такимъ образомъ, мѣста вѣсовщиковъ занимаютъ или людьми нерасторопными или новичками.

Бросимъ далѣе взглядъ на тѣ матеріальныя условія, въ которыя поставленъ таксировщикъ. И здѣсь рѣжетъ глаза несоотвѣтствіе размѣровъ вознагражденія ¹⁾ и размѣровъ труда, количества и разнообразія требуемыхъ знаній и отвѣтственности.

Можно быть увѣреннымъ, поэтому, что пока служащіе не будутъ поставлены въ нормальныя условія существованія, т. е., переходя къ цифрамъ, пока минимальный окладъ жалованья вѣсовщикамъ не будетъ 30 руб., а таксировщикамъ—55—60 руб., до тѣхъ поръ, несмотря ни на какіе циркуляры, инструкціи и строгости, не удастся создать кадръ надежныхъ служащихъ и искоренить неправильности и упущенія. Самое вѣрное средство борьбы съ этимъ зломъ — улучшеніе быта низшихъ служащихъ.

По вопросу 10

10. Въ каной мѣ- юрисконсультъ дороги сообщаетъ, что для защиты интересовъ рѣ достаточна и дороги въ случаѣ споровъ, разрѣшаемыхъ судами, Пермская цѣлесообразно организована охрана ин-

¹⁾ Жалованье таксировщиковъ—40, максимумъ 50 руб.

тересовъ дороги въ ж. д. имѣеть особую юрисконсультскую часть съ тремя при-случаяхъ споровъ, сязанными повѣренными. По каждому предъявленному къ дорогѣ разрѣшаемыхъ суда-иску за недостачу, порчу или утрату груза коммерческая сл., ми? Выяснить при-по получениі о томъ извѣщенія, посылаетъ юрисконсультской ра-чины сильнаго воз-растанія судебныхъ части свое дѣлопроизводство, если претензія заявляется въ ре-исковъ къ дорогѣ и-кламаціонномъ порядкѣ, или всѣ имѣющіеся въ ея распоряженіи претензій, заявляе-документы.

Въ отношеніи исковъ, предъявляемыхъ къ Пермской ж. д. за поврежденія, полученныя на дорогѣ, всѣ дѣла, разсматриваемыя въ судебныхъ установленіяхъ, проходятъ при участіи врачей—представителей отъ дороги. О каждомъ такомъ дѣлѣ, поступающемъ въ судъ, юрисконсультъ сообщаетъ врачебной части на предметъ назначенія врача отъ дороги для участія при экспертизѣ совмѣстно съ врачами-экспертами, назначаемыми отъ суда. Благодаря присутствію при экспертизѣ врачей—представителей отъ дороги и доставленію въ судъ протоколовъ освидѣтельствующаго потерпѣвшихъ въ желѣзнодорожныхъ комиссіяхъ, утрата трудоспособности опредѣлялась болѣе точно, въ зависимости отъ чего и сумма исковъ понижалась, а въ нѣкоторыхъ дѣлахъ врачи-эксперты отъ суда даже не признавали возможнымъ установить связь болѣзненнаго состоянія пострадавшихъ съ несчастнымъ случаемъ.

Главный врачъ дороги замѣчаетъ, что причины значительнаго возрастанія судебныхъ исковъ къ дорогѣ при травматическихъ поврежденіяхъ кроются, главнымъ образомъ, въ сравнительно легкомъ удовлетвореніи пострадавшихъ судомъ, въ особенности въ случаяхъ на почвѣ травматическаго невроза, тѣмъ болѣе, что діагнозъ травматическаго невроза, при существующемъ въ настоящее время разнорѣчивомъ научномъ взглядѣ на него, не всегда является достаточно научно-обоснованнымъ.

О результатѣ дѣятельности врачей-экспертовъ Пермской ж. д. видно изъ нижеслѣдующей таблицы за 1908, 1909 и 1910 г.г.

	Въ 1908 году.		Въ 1909 году.		Въ 1910 году.	
	Количество.	На сумму.	Количество.	На сумму.	Количество.	На сумму.
Разсмотрѣно	12	54.883,00	15	58.445,00	51	162.102,40
Отклонено дѣликомъ	1	1.440,00	2	7.320,00	5	11.163,00
Можетъ быть присуждено	4	4.812,00	8	12.949,00	5	6.273,00
Сомнительныхъ, т. е. по которымъ не состоялось рѣшенія суда	7	40.562,00	2	28.670,00	41	141.101,40
Удалось отстоять	—	9.509,00	—	16.785,50	—	14.728,00

Затѣмъ, главный врачъ считаетъ необходимымъ отмѣтить крайне примитивную постановку экспертизы въ судѣ; эта „примитивность“ доходитъ до того, что, за отсутствіемъ помѣщенія, приходится ее производить въ клозетѣ.

Въ заключеніе обсужденія вопроса объ охранѣ интересовъ дороги въ судахъ, юрисконсультъ заявляетъ, что въ виду отсутствія въ г. Казани представителя желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ признать необходимымъ организацію при Казанской судебной палатѣ защиты поступающихъ туда въ апелляціонномъ порядкѣ дѣлъ Пермской ж. д. При юридическомъ отдѣлѣ управленія дороги представляется желательнымъ учрежденіе должности агента по коммерческимъ дѣламъ, практически изучившаго технику тарифовъ и желѣзнодорожнаго движенія, какъ это практикуется почти на всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

По вопросу II

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

Главный бухгалтеръ сообщаетъ, что въ основу существующей организаціи счетоводства на Пермской ж. д. положенъ принципъ децентрализаціи, при которомъ учетъ всѣхъ расходовъ и оборотовъ дороги производится не только въ главной бухгалтеріи, какъ центральномъ органѣ, контролирующемъ въ кредитномъ отношеніи и концентрирующемъ всю отчетность дороги, но и въ счетоводствахъ отдѣльныхъ службъ: коммерческой, сборовъ, матеріальной, пути, движенія и тяги.

Начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что учетъ запасовъ матеріаловъ по всей дорогѣ, за исключеніемъ находящихся подъ отчетомъ въ сл. пути, а также въ кладовыхъ этой службы, и составленіе общаго отчета по приходу и расходу матеріаловъ, куда включаются и обороты по запасамъ и кладовымъ сл. пути, сосредоточены въ счетоводствѣ матеріальной службы. Для правильнаго регулированія запасовъ матеріаловъ по складамъ распорядительная часть матеріальной сл. не имѣетъ своевременныхъ надлежащихъ данныхъ о расходованіи и наличности матеріаловъ, такъ какъ счетоводство матеріальной сл. не ведетъ учета каждаго матеріала по количеству, ограничиваясь лишь учетомъ суммъ, числящихся за каждымъ складомъ. Для устраненія сего недостатка выработавъ проектъ положенія о счетоводствѣ матеріальной сл., который предполагается ввести въ дѣйствіе въ ближайшемъ будущемъ.

Начальникъ сл. тяги указываетъ, что по его службѣ точный учетъ кредитовъ производится въ центральномъ счетоводствѣ службы, главныя мастерскія имѣютъ самостоятельныя счетоводства, въ коихъ составляются всѣ отчетные документы, которые, однако, проводятся по книгамъ центрального счетоводства службы и уже послѣднимъ направляются въ главную бухгалтерію дороги. Главныя и оборотныя депо самостоятельныхъ

счетоводствъ не имѣютъ, такъ что расходные документы для нихъ составляются въ центральномъ счетоводствѣ сл. тяги, но тѣмъ не менѣе въ каждомъ депо обязательно ведутся бюджетныя книги.

Начальникъ дороги указываетъ, что въ цѣляхъ недопущенія перерасходовъ противъ разрѣшенныхъ смѣтныхъ кредитовъ главной бухгалтеріей и счетоводствами службъ ведутся параллельно бюджетныя книги, своевременно подсчитываемыя и дающія свѣдѣнія о дѣйствительномъ состояніи расходовъ по отдѣльнымъ очереднымъ номерамъ эксплуатационной смѣты.

Начальникъ сл. пути добавляетъ, что отпускаемые въ распоряженіе начальниковъ участковъ кредиты, по удержаніи въ запасъ отъ 5 до 10%, заносятся въ кредитныя книги, по которымъ, затѣмъ, и проводятся расходные документы. Въ случаѣ, если окажется перерасходъ по какой-либо неотложной работѣ, начальникомъ службы дѣлается распоряженіе объ отмѣнѣ другой, менѣе спѣшной работы.

Начальникъ сл. тяги замѣчаетъ, что подобный же порядокъ существуетъ и въ счетоводствѣ его службы.

Касаясь сроковъ полученія свѣдѣній о расходахъ, главный бухгалтеръ сообщаетъ, что приблизительныя данныя о нихъ должны подготавливаться отдѣльными службами къ 15-му числу мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ, но, отчасти вслѣдствіе недостатка штатовъ, отчасти вслѣдствіе сложности учета расходовъ, обычно, нѣсколько запаздываютъ. Главная бухгалтерія, по полученіи данныхъ о расходахъ всѣхъ службъ, изготовляетъ черезъ 1½ мѣсяца послѣ отчетнаго „Результаты по эксплуатациіи дороги за отчетный мѣсяць по неполнѣ обревизованнымъ даннымъ“, кои она и представляетъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ. Точныя же свѣдѣнія о расходахъ, „Краткій отчетъ о расходахъ“, отсылаются главной бухгалтеріей въ Управление желѣзныхъ дорогъ, обычно, мѣсяца черезъ 2½ послѣ отчетнаго.

Переходя, далѣе, къ вопросу о введеніи новой отчетности главной бухгалтеріи, Г. Е. Пожарскій отмѣчаетъ, что введеніе съ 1 января 1911 года новаго положенія не встрѣтило никакихъ особенныхъ затрудненій, такъ какъ существующій до сего порядокъ и организація счетоводства и отчетности главной бухгалтеріи Пермской ж. д. почти соотвѣтствовали тѣмъ условіямъ, которыя устанавливаются новымъ положеніемъ; все различіе заключается только въ томъ, что прежде документы, поступающіе въ главную бухгалтерію, сначала записывались въ главный бухгалтерскій журналъ, изъ котораго, затѣмъ, уже разносились по вспомогательнымъ книгамъ, послѣ чего составлялись ассигновки и вмѣстѣ съ документами отсылались въ контроль на предварительную ревизію; по новому же положенію, наоборотъ, всѣ ассигновки съ подлежащими къ нимъ документами сначала

отсылаются въ контроль на предварительную ревизію, а затѣмъ, по возвращеніи изъ контроля, записываются въ главный бухгалтерскій журналъ и то только тѣ ассигновки, которыя утверждены контролемъ.

Кромѣ этого, новымъ положеніемъ установлено веденіе параллельныхъ книгъ къ счетамъ главной книги и казначейскихъ, въ которыя записываются обороты съ подлинныхъ документовъ. На главную бухгалтерію какъ прежде, такъ и по новому положенію возлагается повѣрка документовъ, относящихся до расходовъ эксплуатаціи и строительныхъ расходовъ и наблюденіе за недопущеніемъ перерасходовъ противъ разрѣшенныхъ кредитовъ; для этой цѣли въ главной бухгалтеріи организованъ особый отдѣлъ учета эксплуатаціонныхъ и строительныхъ кредитовъ.

По вопросу 12

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

главный бухгалтеръ, выясняя значеніе одинаковой системы отчетности различныхъ дорогъ, годовые отчеты которыхъ до самаго послѣдняго времени отличались чрезвычайнымъ разнообразіемъ и содержанія и формы, указываетъ, что это необходимое единство было до нѣкоторой степени внесено циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19 марта 1910 года за № 7976/3534. Кромѣ того, этимъ циркуляромъ значительно сокращенъ самый объемъ отчета, вслѣдствіе требованія болѣе цѣлесообразнаго подбора матеріала, благодаря чему отчетъ много выигрываетъ въ своей ясности, этомъ основномъ качествѣ всякаго отчета.

Признавая, такимъ образомъ, весьма цѣлесообразнымъ уже произведенное упрощеніе отчета за 1909 г., управленіе Пермской ж. д. считаетъ, однако, желательнымъ ввести слѣдующія дальнѣйшія измѣненія въ отчетѣ:

Во-1-хъ, упразднить вѣдомости № 8—ремонта пути, зданій и искусственныхъ сооружений и № 19—пробѣгъ и стоимость ремонта каждаго отдѣльнаго паровоза и тендера, такъ какъ веденіе учета расходовъ текущаго ремонта отдѣльно по каждому паровозу и тендеру чрезвычайно затруднительно для счетоводства сл. тяги особенно при увеличеніи инвентарнаго числа паровозовъ и тендеровъ.

Казалось бы болѣе удобнымъ учитывать эти расходы лишь по типамъ паровозовъ, какъ это и практикуется на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Во-2-хъ, желательно упрощеніе формы годового матеріальнаго отчета (вѣдомость № 5).

Въ своемъ настоящемъ видѣ отчетъ этотъ представляетъ суммы прихода и расхода по каждой изъ 86 группъ матеріальной номенклатуры, установленной комиссіей Глушинскаго, причѣмъ по каждой группѣ сумма расхода подраздѣляется еще на

расходы по каждому отдѣлу эксплуатаціонной смѣты дороги. Для полученія такихъ суммовыхъ данныхъ, въ большинствѣ неимѣющихъ полезнаго примѣненія, необходима настолько сложная форма книгъ и отчетности и такія сложныя выборки, что это затрачивается очень значительная часть силъ личнаго состава на служащихъ какъ по счетоводству складовъ, такъ и по управленію службой. Поэтому, въ цѣляхъ наиболѣе правильной организаціи учета и статистики запасовъ безъ всякаго увеличенія штатовъ, было бы существенно важно упростить форму отчета, согласовавъ ее съ формами сортовыхъ книгъ и другой, необходимой для матеріальнаго хозяйства, отчетности.

Такое упрощеніе достигалось бы раздѣленіемъ матеріаловъ не на 86 группъ, а на 14, согласно главамъ матеріальной номенклатуры Глушинскаго; при этомъ желательно, чтобы по каждой изъ 14 группъ сумма расходовъ подраздѣлялась бы на расходы по каждой службѣ и въ концѣ вѣдомости № 5, послѣ общаго подсчета по каждой службѣ, получившійся итогъ подраздѣлялся бы на часть, отнесенную на расходы по эксплуатаціи, и на часть по новымъ кредитамъ,—этимъ бы было достигнуто значительное упрощеніе и сокращеніе непроизводительной работы, ибо не потребовалось бы составленія особыхъ выборокъ по расходу матеріаловъ изъ сортовыхъ книгъ.

Что касается составленія смѣты расходовъ по эксплуатаціи дороги, то по этому поводу необходимо сказать слѣдующее.

Въ настоящее время управленію дороги приходится приступать къ составленію расходной смѣты ранѣе полученія изъ Управленія желѣзныхъ дорогъ разсмотрѣнной смѣтною комиссіей доходной смѣты. Вслѣдствіе этого, при составленіи расходной смѣты, приходится руководствоваться заданіями пробѣговъ и грузовой работы, еще не утвержденными комиссіей при Управленіи желѣзныхъ дорогъ, которая подвергаетъ иногда эти заданія существеннымъ измѣненіямъ. Въ результатъ этого, расходную смѣту приходится вновь передѣлывать и пересчитывать. Въ видахъ устраненія этого неудобства, казалось бы необходимымъ установить сроки составленія и разсмотрѣнія смѣты такимъ образомъ, чтобы составленіе расходной смѣты производилось по утвержденной доходной смѣтѣ.

Далѣе, объясненіе испрашиваемыхъ кредитовъ желательно приводить лишь въ томъ случаѣ, если по какому-либо особому обстоятельству испрашивается увеличеніе кредита противъ средняго расхода прошлыхъ лѣтъ.

Наконецъ, необходимо указать на то, что кредиты по очереднымъ номерамъ 176 (канцелярскія принадлежности, бланки и проч.), 178 (агенты по приему и храненію грузовъ) и 179 (составители и сцѣпщики) отнесены къ расходамъ, не зависящимъ отъ размѣровъ движенія, между тѣмъ какъ расходы эти

если и не прямо зависятъ отъ размѣровъ движенія, то, во всякомъ случаѣ, находятся въ косвенной связи съ нимъ. Такимъ образомъ, эти очередные №№, равно какъ отчасти и № 177 (личный составъ станцій, куда входятъ техническіе конторщики), должны быть перенесены въ подвижные, иначе перерасходъ по нимъ при увеличеніи размѣровъ движенія, будетъ неизбѣженъ. По отдѣлу V эксплуатаціонной смѣты желательное перенесеніе въ категорію зависящихъ отъ движенія слѣдующихъ очередныхъ номеровъ: 261 (преміи начальникамъ депо и др. за исправное движеніе поѣздовъ и за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ), 257 (исправленіе и возобновленіе котловъ, машинъ насосовъ и иныхъ аппаратовъ водоснабженія) и 271 (расходъ по охраненію вагоновъ внутри и внѣ вагоныхъ сараевъ и депо и освѣщеніе ручныхъ фонарей служащихъ).

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

По вопросу 13

13. Приспособлена ли организація сл. сборовъ и способы ея дѣйствія къ тому, чтобы содѣйствовать управленію дороги въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ? Въ какіе сроки доставляются свѣдѣнія о доходахъ, приближительныя и точныя? Принятыя на дорогахъ основанія для приближительнаго исчисленія доходовъ.

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ слѣдующее.

Опредѣленіе дохода распадается на двѣ части, а именно: во-первыхъ, доходъ отъ перевозокъ въ мѣстномъ сообщеніи дороги, опредѣляемый въ теченіе мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ, въ зависимости отъ окончанія провѣрки отчетности станціи и, во-вторыхъ, доходъ отъ перевозокъ прямого сообщенія, который можетъ быть опредѣленъ только по полученіи отъ всѣхъ прочихъ дорогъ расчетнаго матеріала съ выдѣленіемъ долей Пермской ж. д. по отправкамъ прямого сообщенія за мѣсяць. Срокъ на обмѣнъ между дорогами расчетнымъ матеріаломъ установленъ 2½ мѣсячный; присоединяя къ этому 7—12 дней на пересылку дорогами означеннаго матеріала и одинъ мѣсяць на разработку такового, найдемъ, что окончательныя свѣдѣнія о доходѣ могутъ быть составлены лишь въ концѣ 4-го мѣсяца послѣ отчетнаго, въ каковой срокъ и возможно представленіе свѣдѣній о доходахъ въ центральныя учрежденія.

Увеличеніемъ штатовъ можно было бы достигнуть болѣе быстрыхъ результатовъ; экономію можно было бы сдѣлать, главнымъ образомъ, на разработкѣ расчетнаго матеріала, получаемаго съ другихъ дорогъ. При сильномъ штатѣ можно было бы заканчивать эту работу въ 2 недѣли вмѣсто 1 мѣсяца, который требуется теперь.

Срокъ представленія свѣдѣній о доходахъ установленъ слѣдующій:

приближительныхъ—15-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца;

окончательныхъ—въ концѣ 4-го слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

Приблизительное исчисленіе дохода производится въ порядкѣ, установленномъ циркулярнымъ распоряженіемъ бывшаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (по отдѣл. смѣтѣ и отчетовъ) отъ 27 февраля 1896 г. за № 7590, какъ дающимъ болѣе точные результаты, а не по правиламъ, опубликованнымъ въ сборникѣ тарифовъ № 530 отъ 11 мая 1894 г.

На вопросъ Предсѣдателя, въ какой степени освѣдомленъ начальникъ дороги о быстрыхъ паденіяхъ дохода, представитель сл. движенія сообщаетъ, что такое освѣдомленіе начальника дороги лежитъ на обязанности сл. движенія.

При рѣзкомъ паденіи, обычнаго по времени года и мѣсту, дохода дороги, объ этомъ доводится до свѣдѣнія начальника дороги обыкновенно на другой день.

По вопросу 14

14. **Можетъ ли сл. сборовъ обнаруживать или давать матеріаль, полезный для обнаруженія причинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ?** выясняется, что сл. сборовъ могутъ быть сдѣланы выводы, основанные на добытыхъ статистикою данныхъ, детальной же разработки вопроса о причинахъ паденія доходовъ она за недостаткомъ средствъ произвести не имѣетъ возможности.

Ежемѣсячно сл. сборовъ посылаетъ въ коммерческую сл., такъ называемую, сравнительную вѣдомость, изъ которой видно, увеличиваются или уменьшаются перевозки грузовъ какъ въ общей массѣ, такъ и въ отдѣльности по наименованіямъ; кромѣ того, на требованія сл. коммерческой сл. сборовъ приходится давать различнаго рода свѣдѣнія на основаніи, главнымъ образомъ, данныхъ по совершеннымъ перевозкамъ.

По вопросу 15.

15. **Взаимоотношеніе сл. сборовъ и главной бухгалтеріи.** начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что взаимныя отношенія главной бухгалтеріи и сл. сборовъ заключаются въ слѣдующемъ.

1) *Въ отношеніи оборотовъ главной кассы.*—Главная бухгалтерія за каждый отчетный день доставляетъ въ сл. сборовъ сводную вѣдомость всеѣмъ поступившимъ сборамъ со станцій вмѣстѣ съ денежными препроводительными записками, а также и суточный отчетъ о приходѣ, расходѣ и остаткѣ суммъ по кассѣ со всеѣми приходными и расходными документами и приложениями.

2) *По расчетамъ за служебныя денежныя перевозки.* На основаніи получаемыхъ отъ службъ-потребительницъ акцептованныхъ счетовъ по служебнымъ перевозкамъ главная бухгалтерія перечисляетъ акцептованныя суммы въ сборы дороги, послѣ чего получаемыя квитанціи Пермскаго губернскаго казначейства, съ

приложеніемъ къ нимъ подробныхъ выписокъ о перечисленныхъ суммахъ въ уплату сихъ перевозокъ, отсылаетъ въ сл. сборовъ.

3) *По служебнымъ безденежнымъ перевозкамъ.*—По служебнымъ перевозкамъ, относимымъ на счетъ эксплуатаціи (по IX отдѣлу) и на новыя работы сл. сборовъ, на основаніи акцентованныхъ счетовъ службами—потребительницами, составляетъ общій сводъ съ указаніемъ въ немъ по каждой въ отдѣльности службъ общей суммы за совершенныя перевозки въ отчетномъ мѣсяцѣ и таковой отсылаетъ для проведенія по расходамъ въ главную бухгалтерію.

4) *По расчетамъ съ чужими дорогами III категоріи.*—Для включенія суммъ III категоріи въ расчеты съ другими дорогами (заключеніемъ расчетовъ по претензіямъ) главная бухгалтерія ежемѣсячно, къ установленному сроку, доставляетъ въ сл. сборовъ подробный общій по всѣмъ дорогамъ счетъ суммъ, подлежащихъ удержанію или уплатѣ чужимъ дорогамъ, съ приложеніемъ къ нему счетовъ для отсылки послѣднихъ подлежащихъ дорогамъ.

Въ свою очередь, сл. сборовъ ежемѣсячно составляетъ своды особо на суммы, уплачиваемыя чужими дорогами и особо на удерживаемыя ими суммы по III категоріи и съ приложеніемъ счетовъ, присланныхъ дорогами, препровождаетъ ихъ въ главную бухгалтерію.

5) *По общимъ счетнымъ сношеніямъ.*—Сл. сборовъ доставляетъ въ главную бухгалтерію ежемѣсячные балансы и подробныя выписки на суммы какъ подлежащія возмѣщенію сборамъ, такъ и на суммы, подлежащія перечисленію изъ сборовъ, какыя выписки главная бухгалтерія съ надлежащими отмѣтками объ урегулированіи суммъ, указанныхъ въ выпискахъ, возвращаетъ въ сл. сборовъ.

6) *Объ окончательномъ валовомъ доходѣ.*—Сл. сборовъ ежемѣсячно доставляетъ въ главную бухгалтерію для составленія вѣдомости результатовъ эксплуатаціи свѣдѣнія объ окончательномъ валовомъ доходѣ дороги, съ приложеніемъ вѣдомости объ исчисленномъ доходѣ по выработанной схемѣ Глушинскаго.

По вопросу 16

16. Какими нормами опредѣляются смѣтныя назначенія; какими данными или соображеніями руководится управленіе дороги для опредѣленія въ смѣтахъ необходимаго числа

Смѣтныя назначенія по содержанію частей коммерческаго отдѣла при сл. сборовъ опредѣляются:

а) по отдѣлу претензій по переборамъ и несрочной доставкѣ грузовъ на 1909 годъ опредѣлялись нормою въ 36 коп. съ накладной, установленной комиссіей при Управленіи желѣзныхъ дорогъ по разсмотрѣнію расчета и общей суммы расхода по эксплуатаціи Пермской ж. д. на 1909 г., а на 1910 г., вслѣдствіе заявленія въ совѣтъ управленія дороги представителя Государствен-

и рода служащих
въ сл. сборовъ,
а также необходи-
маго размѣра ихъ
вознагражденія?

наго Контроля, норма эта понижена до 33 коп. съ накладной, каковая цифра осталась и на 1911 годъ, число же служащихъ отдѣленія претензій предположено въ соотвѣтствіи съ суммою, получаемою отъ ассигнованія 33 коп. на накладную. Послѣдствіемъ этого пониженія нормы явилось накопленіе неразрѣшенныхъ претензій, накопленіе неисполненныхъ бумагъ и вообще упадокъ претензійнаго дѣлопроизводства, что вызвало со стороны Управленія желѣзныхъ дорогъ предложенія и телеграммы объ ускореніи разрѣшенія претензій и объ упорядоченіи дѣлопроизводства. Вслѣдствіе недостаточности нормъ въ 33 коп., по смѣтѣ на 1912 г. ее предположено повысить до 35 коп. (Журналь Комитета Управленія ж. д. по эксплуатаціонному отдѣлу отъ 16/20 іюля 1911 г. за № 1618).

Эта норма даетъ возможность упорядочить претензійное дѣлопроизводство и поставить его на должную высоту.

На содержаніе начальника отдѣла и его помощника кредитъ назначается внѣ нормы, внѣ нормы ассигнуется и сумма на улучшеніе быта служащихъ, согласно журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 1321 отъ 3/19 іюля 1910 года.

б) По отдѣлу статистики кредитъ опредѣляется по нормамъ, установленнымъ журналомъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ по эксплуатаціонному отдѣлу отъ 3/19 іюля 1910 г. за № 1321, а именно:

съ перевезенныхъ пассажировъ	по 0,05 коп.
„ „ отправокъ багажа	„ 0,47 „ *)
„ „ „ груза	„ 1,60 „

На содержаніе начальника отдѣла и его помощника кредитъ назначается внѣ нормъ, согласно вѣдомости штатнаго расписанія.

в и г) На содержаніе отдѣленія по снабженію станцій пассажирскими билетами и бланками и прислуги—неподвижный кредитъ назначается внѣ нормъ, согласно вѣдомости штатнаго расписанія.

Ассигнованія по сл. сборовъ дѣлятся на двѣ категоріи:

лит. А. Расходы, измѣняющіеся пропорціонально размѣрамъ движенія, и

лит. Б. Расходы неподвижные.

По лит. А. кредитъ опредѣляется по нормамъ, установленнымъ вышеозначеннымъ журналомъ за № 1321; по лит. Б. кредитъ опредѣляется по измѣрителямъ, принятымъ Комиссіей при Управленіи желѣзныхъ дорогъ съ участіемъ представителей Ми-

*) Журналомъ Комитета Управленія ж. д. отъ 16/20 іюля 1911 за № 1618 норма на 1912 г. съ перевезенныхъ отправокъ багажа понижена съ 0,47 коп. на 0,45 коп.

нистерства Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контроля по разсмотрѣнiю проектовъ смѣты расходовъ частей коммерческихъ отдѣловъ, состоящихъ при сл. сборѣ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ на 1906 годъ (см. журналъ за сѣданiй Комиссiи 10 ноября 1909 года), подтвержденнымъ и дополненнымъ вышеупомянутымъ журналомъ за № 1321, а именно:

По лит. А. Расходы, измѣняющiеся пропорціонально размѣрамъ движенiя.

Для учета:

- | | | |
|---|--------|------|
| 1) Перевезенныхъ пассажировъ | 0,25 | коп. |
| 2) „ „ отправокъ багажа | 1,70 | „ |
| 3) Грузовыхъ отправокъ: коммерческихъ и служеб-
ныхъ, прибывшихъ въ прямомъ сообщенiи, всѣхъ
прослѣдовавшихъ въ международныхъ сообще-
нiяхъ и всѣхъ воинскихъ, арестантскихъ и т. п.,
по коимъ данною дорогою представляются
счета учрежденiямъ | 12,37 | „ |
| 4) Грузовыхъ отправокъ мѣстнаго сообщенiя: ком-
мерческихъ и служебныхъ, считая по числу
перевезенныхъ вагоновъ, когда по одному на-
ряду перевозятся нѣсколько вагоновъ | 4,25 * | „ |
| 5) Грузовыхъ перевозокъ, отправленныхъ въ пря-
момъ сообщенiи (кромѣ международныхъ), а
равно прослѣдовавшихъ транзитомъ съ частной
русской дороги отправленiя на частную или ка-
зенную русскiя дороги назначенiя, когда дан-
ная дорога является казенною транзитною | 4,44 * | „ |
| 6) Всѣхъ остальныхъ транзитныхъ отправокъ | 0,47 * | „ |
| 7) Наложенныхъ платежей по наложенiю | 2,93 * | „ |
| 8) Выданныхъ квитанцiй дополнительныхъ и раз-
ныхъ сборовъ | 3,59 * | „ |

По лит. Б. Расходы недвижимые.

- | | |
|--|--|
| 1) Содержанiе начальника службы и его помощника. | } Согласно
вѣдомости
штатнаго
содержанiя. |
| 2) Содержанiе ревизоровъ станцiоннаго счето-
водства. | |

*) Журналомъ Комитета Управленiя ж. д. отъ ¹⁶/₂₀ iюля 1911 г. за № 1618 нормы учета расходовъ, измѣняющихся пропорціонально размѣрамъ движенiя, измѣнены:

- по п. 4 для грузовыхъ отправокъ мѣстнаго сообщенiя норма увеличена съ 4,25 к. до 4,50 к.;
- по п. 5 для грузовыхъ перевозокъ, отправленныхъ въ прямомъ сообщенiи—понижена съ 4,44 к. на 4,30 к.;
- по п. 6 для всѣхъ остальныхъ транзитныхъ отправокъ—повышена съ 0,47 к. до 1,25 к.;
- по п. 7 для наложенныхъ платежей—повышена съ 2,93 до 3,25 к.;
- по п. 8 для выданныхъ квитанцiй дополнительныхъ и разныхъ сборовъ—понижена съ 3,59 к. до 3,00 к.

- 3) Содержаніе начальниковъ отдѣленій по лит. А.
 4) Содержаніе счетоводства, канцеляріи, архива и прислуги, по нижеслѣдующихъ измѣрителямъ, а именно:

а) На кассовую повѣрку:

станціямъ съ годовымъ денежнымъ приходомъ	до 250000 руб.	—	50 руб.
	отъ 250001 руб.	до 350000	„ — 75 „
	„ 350001	„ „ 450000	„ — 100 „
	„ 450001	„ „ 500000	„ — 125 „
	свыше 500000	„	— 150 „

б) На архивъ и регистрацію станціонной отчетности: документовъ и отчетовъ, поступившихъ со станцій (не считая отобранныхъ билетовъ) 0,01 коп.

в) На наемъ прислуги, согласно вѣдомости штатнаго распisanія.

г) На канцелярію: съ каждаго агента, занимающагося въ сл. сборовъ (въ томъ числѣ въ статистикѣ и въ отдѣленіяхъ по разбору претензій и по снабженію станцій билетами и бланками) 20 руб.

д) На общее счетоводство съ денежнаго дохода . 0,0723 %

Лично присвоенное содержаніе.

5) Сверхъ того на улучшеніе быта служащихъ по счетоводству, канцеляріи и архиву.

Примѣчаніе 1. По п.п. 3 и 5, кредитъ назначенъ, согласно журнальному постановленію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 3/19 іюля 1910 года за № 1321.

Примѣчаніе 2. Кредитъ по п.п. г. и д. на содержаніе канцеляріи сл. сборовъ и на общее счетоводство назначается Смѣтною Комиссіею при Управленіи желѣзныхъ дорогъ. (См. предписаніе Управленія жел. дорогъ отъ 22 апрѣля 1909 г. за № 565).

Смѣтныя назначенія числа и рода служащихъ по сл. сборовъ опредѣляются въ зависимости отъ увеличенія или уменьшенія работъ службы отъ ожидаемаго количества перевозокъ. Размѣръ вознагражденія опредѣляется по существующимъ среднимъ окладамъ содержанія служащихъ, а именно: по отдѣлу претензій средней смѣтный окладъ старшихъ счетоводовъ, старшихъ таксировщиковъ, счетоводовъ, таксировщиковъ, конторщиковъ и раскладчиковъ 509 руб., дѣйствительный 441 руб., такъ какъ вслѣдствіе пониженія количества поступающихъ претензій по этому отдѣлу содержится вмѣсто 38 штатныхъ агентовъ 36. По отдѣлу статистики по группѣ счетоводовъ, конторщиковъ и проч. смѣтный окладъ—371 руб., дѣйствительный—435 руб., такъ какъ по этой группѣ содержится вмѣсто 37—33 агента. По

сл. сборовъ средній смѣтный окладъ—505 руб., дѣйствительный—435 руб., такъ какъ по этой группѣ содержится вмѣсто 115—161 агентъ.

По вопросу 17

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

начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что ни позаимствованій изъ сборовъ дороги, ни остатковъ отъ смѣтныхъ суммъ по содержанию сл. сборовъ не было.

Перерасходы по очереднымъ номерамъ (по содержанию личного состава) всегда находились въ прямой зависимости отъ количества исполненныхъ нормированныхъ работъ. Что же касается перерасходовъ по хозяйственнымъ очереднымъ номерамъ смѣты, то таковые также находятся въ прямой зависимости отъ количества исполняемыхъ сл. сборовъ работъ, производимыхъ по установленнымъ формамъ и правиламъ, количества личного состава и др. условий.

По вопросу 18

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

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ слѣдующее (см стр. 34):

Изъ вѣдомости видно, что задолженность управленія Пермской ж. д. сл. сборовъ на 1 января 1911 г. состояла изъ слѣдующихъ статей:

1) *По служебнымъ перевозкамъ* (за счетъ эксплуатационныхъ кредитовъ и поставщиковъ).

На 1 января 1911 г. по этой статьѣ числилось долгу 232.774 руб. 50 коп. Сумма эта будетъ ликвидирована въ теченіе 1911 года.

2) *По расчетамъ съ чужими дорогами.*

Числилось по этой статьѣ 24.472 руб. 56 коп., изъ нихъ уплаченныхъ дорогамъ: за ремонтъ вагоновъ 23.581 руб. 24 коп. и по прочимъ разнымъ расчетамъ 3-й категоріи 891 руб. 32 коп.

3) *По спеціальнымъ средствамъ.*

Числилось по этой статьѣ 91 руб. 76 коп., изъ нихъ уплаченныя претензіи за счетъ запаснаго фонда 89 руб. 56 коп. и за перевозки за счетъ больничнаго фонда 2 руб. 20 коп.

4) *По уплаченнымъ претензіямъ за недостачу, утрату и порчу грузовъ.*

По этой статьѣ числилось долгу 54.086 руб. 17 коп. Сумма эта образовалась вслѣдствіе того, что къ моменту удовлетворенія претензій источникъ, на который долженъ быть отнесенъ расходъ по оплатѣ не всегда могъ быть опредѣленъ, поэтому до выясненія отвѣтственныхъ единицъ, за неимѣніемъ въ распоряженіи управленія дороги особаго аванса, сборы не пополняются соответствующимъ перечисленіемъ. Для устраненія сего является необходимость для производства уплатъ по претензіямъ за недостачу и порчу грузовъ предоставлять въ распоряженіе началь-

ВЪДОМОСТЬ № 1

о задолженности Пермской ж. д. сборамъ по счетамъ: №№ 13, 23 и 32 а и б
на 1 января 1911 года.

№№ счетовъ по своду оборотовъ.	НАИМЕНОВАНИЕ СЧЕТОВЪ.	Остается въ долгу.						
		За время до 1 января 1909 г.		За 1909 г.		За 1910 г.		Всего на 1 января 1911 г.
		Д	е	б	е	т	ъ.	
13	По сч. Управления дороги-лит. А.							
	1) Позаимствованія (съ указа- ніемъ въ примѣчаніи для какой надобности)	—	—	—	—	—	—	—
	2) По эксплуатаціонному кредиту	—	—	—	—	—	—	—
	3) „ депозиту	—	—	—	—	—	—	—
	4) „ оборотному капиталу . . .	—	—	—	—	—	—	—
	5) „ прочимъ специальнымъ сред- ствамъ	—	—	54	34	37	42	91 76 ¹⁾
	6) По претензіямъ	59.294	50	97.388	32	68.158	02	224.840 84
	7) „ служебнымъ перевозкамъ .	1.455	90	1.993	73	229.324	87	232.774 50
	8) „ расчетамъ съ чужими до- рогами	—	—	—	—	24.472	56	24.472 56
	9) По ликвидаціи старыхъ сче- товъ	—	—	—	—	—	—	—
	10) По разнымъ расчетамъ . . .	1.155	32	7.894	80	4.573	22	13.623 34
	Итого по сч. № 13 Лит. А.	61.905	72	107.331	19	326.566	09	495.803 —
23	По сч. недоборовъ и невзносовъ.	1.041	37	105	77	23.096	63	24.243 77
	„ „ выправокъ:							
32	а) по выправкамъ сл. дви- женія	10.629	44	7.297	54	23.708	98	41.635 96
	б) по выправкамъ коммер- ческой сл.	—	—	814	52	872	69	1.687 21
	Итого по сч. № 32 а и б.	10.629	44	8.112	06	24.581	67	43.323 17
	В С Е Г О	73.576	53	115.549	02	374.244	39	563.369 94

¹⁾ Въ томъ числѣ:

- 1) За недостачу и порчу грузовъ 52.998,17
2) За просрочку въ доставкѣ грузовъ 117.248,00
3) По не разъясненнымъ претензіямъ:
а) за просрочку грузовъ 53.506,67
б) за утрату багажа 1.088,00

54.594,67

ВСЕГО 224.840,84

ника дороги спеціальний авансъ, примѣнительно къ расходамъ 1907—1910 г.г., въ размѣрѣ не менѣе 50.000 руб. какъ это уже предложено Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ предписаніемъ отъ 29 мая 1910 г. за № 14395/7011. Отсрочивать же удовлетвореніе беспорныхъ претензій до выясненія виновной дороги слѣдова- нія груза или агента, по мнѣнію совѣта дороги, недопустимо, т. к. эта мѣра повлечетъ за собою значительное увеличеніе исковъ къ дорогѣ, по каковымъ придется уплачивать %%%, судебныя из- держки и за веденіе дѣла, такъ какъ переписка по выясненію озна- ченной виновности затягивается на очень продолжительное время.

5) *По уплаченнымъ претензіямъ за несрочную доставку грузовъ.*

По этой статьѣ числилось долгу 170.754 руб. 67 коп., изъ коихъ 99.348 руб. 32 коп., удержанные дорогами, будутъ возмѣщены въ текущемъ 1911 г.; возмѣщеніе остальной суммы 71.406 руб. 35 коп. задерживается слѣдующими причинами:

а) расчеты по претензіямъ за просрочку въ доставкѣ гру- зовъ за прежніе годы на ст. Челябинскъ Самаро-Златоустов- ской ж. д., урегулированіе коихъ предложено Управленіемъ же- лѣзныхъ дорогъ 12 октября 1909 г. за № 14883, до сего времени названною дорогою не урегулированы;

б) претензионныя дѣла по просрочкамъ въ доставкѣ гру- зовъ за прежніе годы, происшедшимъ, какъ выяснено произве- денными сл. движенія разслѣдованіями, по причинамъ тех- нического характера, расходъ по которымъ подлежитъ отне- сенію на очередной № 37 смѣты, по представленіи на ревизію контролеромъ не согласованы и по нимъ затребованы дополни- тельныя разслѣдованія 54 учетными реестрами контроля; отвѣты управленія дороги на десять изъ нихъ вмѣстѣ съ документами уже препровождены для согласованія отнесенія расходовъ, осталь- ные еще находятся въ сл. движенія и

в) претензионныя дѣла, по которымъ, за недостиженіемъ соглашенія съ дорогами по послѣдовавшимъ со стороны Перм- ской ж. д. возраженіямъ, внесенныя на разсмотрѣніе спеціальнаго по разбору претензій съѣзда, еще не разсмотрѣны на съѣздѣ.

Какъ для устраненія количества просрочекъ грузовъ, такъ и для достиженія сокращенія уплаты за эти просрочки и для выясненія источника, за счетъ котораго должны быть удовлетво- ряемы претензіи за просрочку, приказами по дорогѣ отъ 8 авгу- ста 1909 г. за № 157 и отъ 17 сентября 1909 г. за № 182 вве- денъ обязательный для станцій учетъ просрочекъ по прибываю- щимъ грузамъ, при чемъ, по обнаруженіи просрочки станцією, мѣстному ревизору движенія представляются свѣдѣнія по та- кимъ просроченнымъ отправкамъ для выясненія причинъ про- срочки въ предѣлахъ Пермской ж. д. затѣмъ, эти разслѣдованія направляются сл. движенія въ сл. сборовъ и, такимъ образомъ, ко времени предъявленія претензіи имѣются уже данныя для опре-

дѣленія кредита, или же отвѣтственныхъ въ задержкѣ груза единиць; слѣдовательно, по вновь заявляемымъ претензіямъ, значительной задолженности сборамъ дороги уже не можетъ произойти.

Удерживаемыя чужими дорогами суммы по просрочкамъ, присуждаемыя къ уплатѣ судебнымъ порядкомъ, нерѣдко не могутъ быть признаны безспорными по недостатку сообщаемого дорогою матеріала, и особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда для выясненія отвѣтственныхъ единицъ приходится производить разслѣдованіе (а не принимать расходъ на очередной № 37 смѣты).

Весьма часто, въ дополненіе къ присланному дорогою матеріалу, является надобность въ истребованіи грузовыхъ документовъ, находящихся въ судахъ, потому, что, только имѣя ихъ, можно выяснить отвѣтственность дороги и правильность веденія защиты. Кромѣ того, имѣя въ виду значительный остатокъ суммъ, удержанныхъ чужими дорогами по претензіямъ и искамъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ и неакцептованныхъ до настоящаго времени по неокончанію переписки съ дорогами, а также тѣ суммы по безспорнымъ претензіямъ, по коимъ, за неокончаніемъ разслѣдованія ко дню предъявленія претензіи, не будетъ выяснено источника расхода или же до разрѣшенія вопроса о виновности той или иной дороги претензионнымъ съѣздомъ является необходимымъ представить въ распоряженіе начальника дороги специальный авансъ въ размѣрѣ 60.000 руб., чтобы своевременно погашать задолженность сборамъ дороги, и, не задерживая разрѣшенія претензій, удовлетворяютъ таковыя до выясненія источника расхода, чѣмъ будетъ достигнуто уменьшеніе уплаты процентовъ за несвоевременное разсмотрѣніе, а также сокращеніе предъявленія исковъ и уплаты по нимъ судебныхъ и за веденіе дѣла издержекъ.

6) *По разнымъ расчетамъ.*

По этой статьѣ числилось долгу 13623 руб. 34 коп., изъ нихъ: отнесено на счетъ виновныхъ агентовъ дороги за неправильное направленіе и излишній провозъ грузовъ 11935 руб. 85 коп., удержанные государственнымъ банкомъ, и другіе расходы въ размѣрѣ 860 руб. 69 коп., подлежащіе возмѣщенію артелью Перлова 741 руб. 26 коп. и другими.

7) *По недоборамъ и недовзносамъ станцій.*

По этому счету числилось за отвѣтственными по коммерческимъ операціямъ агентами станцій 24243 руб. 77 коп.

8) *По выправкамъ, переданнымъ въ распоряженіе сл. движенія,* числилось 41635 руб. 96 коп. и *коммерческой сл.*—1687 руб. 21 коп.

Возмѣщеніе указанныхъ суммъ производится ежемѣсячными вычетами изъ жалованья отвѣтственныхъ агентовъ и судебнымъ порядкомъ.

О задолженности сборамъ разныхъ правительственныхъ и другихъ учрежденій видно изъ прилагаемой вѣдомости № 2.

Причины значительной задолженности сборамъ по нѣкоторымъ пунктамъ этой вѣдомости слѣдующія:

1) *Перевозки за счетъ военнаго и морского вѣдомствъ.*

Какъ усматривается изъ отзывовъ военнаго вѣдомства, суммы по предъявленнымъ Пермскою ж. д. счетамъ не уплачиваются за неимѣніемъ кредита.

Циркулярами завѣдывающаго дѣлами общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ 8 и 30 октября 1909 года за №№ 2729/855 и 2839/889 сообщено, что, согласно выработанному по соглашенію съ заинтересованными вѣдомствами и одобренному Совѣтомъ Министровъ особому журналу отъ 25 августа 1909 года о порядкѣ уплаты за воинскія перевозки, уплата казеннымъ дорогамъ будетъ производиться лишь за долги частныхъ дорогъ.

О какихъ-либо постановленіяхъ относительно уплаты казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ по счетамъ за перевозки свѣдѣній въ управленіи дороги не имѣется.

Примѣчаніе 1. Согласно § 142 „Положенія о перевозкѣ войскъ по желѣзнымъ дорогамъ“ уплата денегъ по счетамъ должна производиться подлежащими учрежденіями военнаго вѣдомства желѣзнымъ дорогамъ не позже, какъ черезъ три мѣсяца со дня предъявленія счета.

Примѣчаніе 2. Вопросъ относительно упрощеннаго способа расчетовъ желѣзныхъ дорогъ съ военнымъ и морскимъ вѣдомствами за воинскія перевозки разсматривался на съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ; выработанный особой комиссіей проектъ правилъ относительно этихъ расчетовъ, въ измѣненіе § 142 „Положенія о перевозкѣ войскъ“ съѣздомъ постановлено представить на утвержденіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ; желательное скорѣйшее проведеніе въ жизнь этого проекта.

2) *Перевозка за счетъ Главнаго Тюремнаго Управленія.*

Счета за перевозку арестантовъ и конвойныхъ представляются управленіемъ дороги главному инспектору пересылки арестантовъ, который, если не имѣетъ никакихъ возраженій, направляетъ ихъ для оплаты въ Главное Тюремное Управленіе, о чемъ управленіе дороги каждый разъ поставляется въ извѣстность; однако, уплатъ за перевозки съ 1-го января 1907 г. по настоящее время не производилось.

Срока оплатъ, предъявляемыхъ желѣзными дорогами счетовъ за означенныя перевозки, „Положеніемъ о перевозкѣ арестантовъ“ не установлено.

3) *Перевозки за счетъ прочихъ правительственныхъ учрежденій.*

При разрѣшеніи центральными управленіями совершенія перевозокъ за счетъ какихъ-либо учрежденій въ кредитъ, изда-

ются, обыкновенно, правила, касающіяся примѣненія тарифа и формъ документовъ, на основаніи коихъ можетъ быть совершена перевозка, а также порядка предъявленія счетовъ мѣстными управленіями желѣзныхъ дорогъ, срока же для оплаты этихъ счетовъ не устанавливается, вслѣдствіе чего учрежденія, какъ не связанныя срокомъ, не считаютъ нужнымъ уплачивать деньги вскорѣ по полученіи ими счетовъ и производятъ уплату иногда лишь послѣ многократныхъ напоминаній и длинной переписки.

Нерѣдко управленію дороги приходится обращаться въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ за содѣйствіемъ въ истребованіи денегъ по предъявленнымъ счетамъ.

Особому вниманію долженъ подлежать фактъ прогрессивнаго роста задолженности разныхъ вѣдомствъ.

Представитель Министерства Финансовъ полагаетъ, что въ первую очередь слѣдовало бы рѣшить вопросъ о перевозкахъ, совершенныхъ за счетъ Военнаго Министерства какъ потому, что задолженность этого Министерства значительно больше задолженности иныхъ вѣдомствъ, такъ и потому, что получить съ него почему то гораздо труднѣе, чѣмъ съ другихъ; посылаются частыя напоминанія, заводится переписка, и въ результатѣ полученіе нѣсколькихъ рублей за цѣлый годъ.

По вопросу 19

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

начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что расчеты по перевозкѣ грузовъ и наложеннымъ платежамъ прямого сообщенія въ настоящее время производятся черезъ государственный банкъ не позднѣе 2-хъ мѣсяцевъ послѣ отчетнаго.

Льготные билеты для учащихся выдаются согласно ниже слѣдующимъ льготнымъ тарифамъ:

№ 43—1902 года.

Разовыя поѣздки учащихся:

№ 4—1903 года. Студентамъ Томскихъ высшихъ учебныхъ заведеній.

№ 6900— „ „ Экскурсій учащихся.

№ 83—1904 года. Проѣздъ учащихся въ пригородныхъ сообщеніяхъ.

№ 73—1899 года. Воспитанникамъ техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

(см. Сбор. Тар. № 1925).

Бесплатные билеты выдаются согласно положенію ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 19 января 1893 года мнѣнія Государственнаго Совѣта о льготныхъ по желѣзнымъ дорогамъ перевозкахъ.

На вопросъ Предсѣдателя, не случаются ли ошибки въ таксированіи льготныхъ билетовъ и какъ эти ошибки исправляются, начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что, дѣйствительно, такого рода ошибки бываютъ. Въ случаѣ замѣченнаго

недобора, администраціи того учебнаго заведенія, которому принадлежалъ проѣхавшій учащійся или группа учащихся, посылается просьба внести недоборъ.

Случалось, что у проѣзжавшихъ учащихся не хватало денегъ на доплаты, въ такихъ случаяхъ, имъ давали билеты въ кредитъ и, надо замѣтить, что не было ни одного случая недоразумѣній по подобнаго рода расчетамъ.

По вопросу 20

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

начальникъ сл. сборовъ указываетъ на то, что квитанцій въ большинствѣ случаевъ грузополучатели не берутъ—или во избѣжаніе уплаты гербоваго сбора или потому, что не придаютъ таковымъ, какъ второй распискѣ, никакого значенія, довольствуясь одной только и кассовымъ штемпелемъ на накладной. Между тѣмъ непринятіе товарополучателями квитанцій по тѣмъ взысканнымъ полностью наложеннымъ платежамъ, которые были отмѣнены отправителемъ или уменьшены, вызываетъ при представленіи претензій большую переписку. Такъ на примѣръ, поступаетъ требованіе отправителя объ уплатѣ наложеннаго платежа, который былъ отмѣненъ или уменьшенъ, но который товарополучатель успѣлъ внести полностью; прежде всего, посылается требованіе о представленіи накладной съ надписью товарополучателя о передачѣ своихъ правъ на полученіе излишне взысканнаго наложеннаго платежа отправителю, затѣмъ слѣдуетъ запросъ дорогъ назначенія (если отправка прямого сообщенія) о неимѣніи препятствій къ выплатѣ излишне взысканнаго наложеннаго платежа и, кромѣ того, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, о высылкѣ дубликатовъ накладныхъ для сличенія подписи лица, получившаго грузъ съ передаточною надписью

Точно также возникаетъ переписка въ тѣхъ случаяхъ, когда квитанція находится при извѣщеніи, а получатель груза заявляетъ претензію о возвратѣ внесенныхъ имъ суммъ при выкупѣ груза по отмѣненнымъ или уменьшеннымъ наложеннымъ платежамъ. Такимъ образомъ, лишь послѣ долгой переписки и при наличіи всѣхъ документовъ является возможность удовлетворять подобнаго рода претензій.

Въ виду этого и во избѣжаніе уплаты $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ за несвоевременную выплату наложенныхъ платежей желательно гербовый сборъ съ выдаваемыхъ квитанцій отмѣнить, а также уничтожить и выдачу квитанцій, а взамѣнъ этого установить гербовый сборъ въ размѣрѣ 10 коп., вмѣсто взимаемыхъ нынѣ 5 коп., съ расписокъ на свидѣтельствахъ въ полученіи наложенныхъ платежей. Наложённые же платежи какъ уменьшенные, такъ и отмѣненные, въ случаѣ взысканія ихъ полностью при выкупѣ груза, выплачивать товарополучателю, или лицу имъ уполномоченному надлежащею надписью на подлинномъ свидѣтельствѣ.

Начальникъ коммерческой сл. заявляетъ, что разбираемый вопросъ былъ рассмотрѣнъ на общемъ сѣздѣ и сѣздъ пришелъ къ заключенію, что гербовый сборъ съ квитанцій слѣдуетъ отмѣнить.

Что касается количества взысканныхъ и выплаченныхъ наложенныхъ платежей и количества взятыхъ товарополучателями квитанцій во вносѣ ими сихъ платежей, то за 1910 годъ получили слѣдующія цифры:

	Мѣстное сообщеніе.		Прямое сообщеніе.	
	Количество выплаченныхъ налож. платежей.	Количество взятыхъ квитанцій во вносѣ платежей.	Количество выплаченныхъ налож. платежей.	Количество взятыхъ квитанцій во вносѣ платежей.
Январь	2.478	2	2.348	5
Февраль	2.655	3	2.145	5
Мартъ	3.359	4	2.890	7
Апрѣль	2.862	3	2.733	6
Май	3.525	5	2.822	7
Іюнь	3.625	6	2.864	7
Іюль	3.339	4	2.861	6
Августъ	5.021	5	3.291	9
Сентябрь	5.909	7	3.794	10
Октябрь	5.515	4	3.502	8
Ноябрь	3.760	4	2.782	6
Декабрь	3.828	6	3.950	10
Итого	45.876	53	35.982	86

По вопросу 21.

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

Указаніе въ свидѣтельствахъ наименованія грузовъ является нежелательнымъ, вслѣдствіе, въ большинствѣ случаевъ, несоотвѣтствія цѣнности груза съ суммою наложеннаго платежа и значительнаго затрудненія для станціонныхъ агентовъ составлять подробныя описи, хотя и соотвѣтствующія желѣзнодорожной номенклатурѣ, но и не дающія точнаго опредѣленія цѣнности груза, важной для кредитныхъ учреждений и лицъ, занимающихся учетомъ свидѣтельствъ.

Кромѣ этого, выполненіе статьи 74 Общаго Устава вызываетъ на большихъ станціяхъ необходимость увеличенія штата и задержку выдачи отправителямъ дубликатовъ накладныхъ съ наложенными платежами.

Главный контролеръ полагаетъ, что наименованіе грузовъ въ свидѣтельствахъ можетъ имѣть значеніе при крушеніяхъ поѣздовъ, на что помощникъ начальника сл. движенія замѣчаетъ, что даже при крушеніяхъ излишняя работа по составленію свидѣтельствъ не оправдывается, потому что всѣ свѣдѣнія объ

идушихъ въ поѣздахъ товарахъ имѣются на станціяхъ отправленія.

Далѣе Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти къ обсужденію вопросовъ 24, 123, 124, 129 и 130, какъ имѣющихъ большое отношеніе къ сл. сборовъ.

По вопросу 24

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

начальникъ коммерческой сл. сообщаетъ, что станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій организованы, согласно особому положенію о сл. сборовъ и положенію о счетоводствѣ и отчетности станцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по оборотамъ повѣряются сл. сборовъ, и потому находятся въ вѣдѣніи сей службы. Наблюденіе за ходомъ коммерческой эксплуатаціи и за надлежащимъ примѣненіемъ относящихся сюда правилъ, а также выясненіе всякаго рода неисправностей по перевозкамъ и изысканіе способовъ къ устраненію этихъ неисправностей возложено на коммерческихъ ревизоровъ инструкціею, утвержденною г. Министромъ Путей Сообщенія 20 мая 1908 г., однако, по причинѣ неразрѣшенія кредита на содержаніе коммерческихъ ревизоровъ, эта инструкція на Пермской ж. д. не имѣетъ примѣненія.

По вопросамъ 123 и 124

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

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

помощникъ начальника сл. движенія докладываетъ, что бесплатная перевозка товаровъ устраняется внезапными ревизіями товарныхъ поѣздовъ и багажныхъ вагоновъ, производимыми ревизорами движенія и станціоннаго счетоводства, а также чинами контроля. Кромѣ этого, установлены поѣздки старшихъ агентовъ движенія по линіи (наприм., помощниковъ начальника сл. движенія), которые тоже производятъ внезапныя ревизіи поѣздовъ.

Начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что дѣйствія со стороны сл. сборовъ въ отношеніи надзора за правильностью составленія документовъ грузовыхъ и денежныхъ по операціямъ наложенныхъ [платежей заключаются въ слѣдующемъ:

Сл. сборовъ слѣдитъ за правильностью составленія документовъ какъ по перевозкѣ грузовъ, такъ и по ссудной операціи, т. е. за выполненіемъ станціями требованій Общаго Устава Росс. жел. дор. и закона 7 іюня 1896 г. о комиссіонно-ссудныхъ операціяхъ; слѣдитъ, имѣются ли на свидѣтельствахъ расписки въ полученіи наложенныхъ платежей и за оплатою гербовымъ сборомъ; убѣждается въ наличіи на извѣщеніяхъ надлежащихъ удостовѣреній станцій назначенія о взысканіи наложенныхъ платежей при выдачѣ грузовъ; въ тождественности показаній, извѣщеній, свидѣтельствъ, и расписокъ; при этомъ обращается вниманіе на признаки, могущіе дать поводъ къ сомнѣнію въ по-

длинности документовъ по наложеннымъ платежамъ, какъ напримѣръ, подчистки, разный шрифтъ, номерація и т. п. Для наблюденія за дѣйствіями станцій по этой операціи производится сличеніе отчетовъ выдачи грузовъ прямого сообщенія съ передачными листами за каждый мѣсяць.

Начальникъ коммерческой сл. указываетъ на необходимость строго преслѣдовать заполненіе документовъ отправленія агентами вмѣсто самого отправителя.

Товаръ сдается въ плохой укупоркѣ, рваныхъ мѣшкахъ, подмоченный и т. д., а потомъ отправитель начинаетъ увѣрять, что и товаръ былъ хорошій и укупорка прочная, а до документовъ ему нѣтъ дѣла, не онъ ихъ писалъ.

По вопросу 129

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

начальникъ дороги заявляетъ, что приемъ и выдача грузовъ обставлены минимальными формальностями и упрощать ихъ, по мнѣнію управленія Пермской ж. д., не слѣдуетъ во избѣжаніе злоупотребленій, какъ со стороны товарохозяевъ, такъ и со стороны агентовъ дороги.

По вопросу 130

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

начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что соответствие между числомъ выданныхъ грузовъ и числомъ грузовъ полученныхъ, контролируется слѣдующимъ способомъ:

1) по мѣстному сообщенію.

Въ отчетахъ отправленія грузовъ, составленныхъ станціями по скоростямъ и по станціямъ назначенія, сл. сборовъ провѣряется послѣдовательность номераціи дубликатовъ накладныхъ, коей и опредѣляется количество отправленныхъ грузовъ (отправокъ) за данный періодъ времени.

Провѣренные указаннымъ способомъ отчеты отправленія сопоставляются съ отчетами выдачи грузовъ, для каковой цѣли противъ каждого № дубликата накладной, помѣщеннаго въ отчетѣ отправленія, проставляется время выдачи груза. Отправки, не отмѣченныя временемъ выдачи груза, заносятся въ особые списки отдѣльно по каждой станціи назначенія и свѣряются съ вѣдомостями невыданныхъ грузовъ, составляемыхъ станціями на первое число cadaго мѣсяца. Отправки, внесенныя въ списокъ и незначущія въ вѣдомости невыданныхъ грузовъ, считаются не дошедшими по назначенію и по нимъ производится розыскъ.

2) По прямому сообщенію.

Въ отчетахъ отправленія, составленныхъ по дорогамъ назначенія, сл. сборовъ провѣряется послѣдовательность номераціи расходованія дубликатовъ накладныхъ, а затѣмъ, помѣщенныя въ нихъ отправки сличаются съ расчетнымъ матеріаломъ, получаемымъ отъ дорогъ назначенія.

Если окажутся не рассчитанные отправки, то посылаются розыскные листы. По грузамъ, прибывшимъ въ прямомъ сообщеніи, матеріальный учетъ отправокъ производится путемъ сличенія передаточныхъ вѣдомостей на грузы, принятые отъ сосѣднихъ желѣзныхъ дорогъ, съ постанціонными отчетами выдачи прямого сообщенія. По грузамъ, принятымъ отъ дорогъ, но не найденнымъ въ отчетахъ выдачи и въ вѣдомости не выданныхъ грузовъ, производится розыскъ. Такія отправки заносятся въ особые списки.

Для сокращенія повторныхъ на дорогахъ работъ по матеріальному учету грузовъ прямого сообщенія, желательно установить обмѣнъ отчетами отправления. Этотъ вопросъ неоднократно вносился эксплуатаціоннымъ отдѣломъ Управленія желѣзныхъ дорогъ на обсужденіе общаго сѣзда, но былъ отклоняемъ представителями частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Спеціального контроля товарныхъ поѣздовъ не установлено и производится онъ лишь случайно, на выдержку, какъ указано было выше.

Б. По коммерческой службѣ.

По вопросу 22.

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

по предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи начальникъ коммерческой службы А. И. Комаровъ докладываетъ слѣдующее:

Агенты сл. коммерческой не командированы въ засѣданія пораіоннаго комитета. При разсмотрѣннн въ комитетѣ вопросовъ коммерческаго характера, въ коммерческую сл., обыкновенно, обращается за отзывами начальникъ движенія, который, затѣмъ, и ведетъ дальнѣйшее обсужденіе вопроса въ комитетѣ. Организацію коммерческой сл. можно считать въ достаточной степени приспособленною къ изученію коммерческихъ условій дѣятельности раіона, обслуживаемаго дорогою; однако, вслѣдствіе недостаточности ассигнуемыхъ средствъ, эта задача далеко не достигается.

Относительно улучшенія постановки коммерческаго дѣла на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ предложеніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 11 февраля 1909 г. за № 1055 было затребовано мнѣніе дороги, при чемъ для сравненія была предложена записка тайнаго совѣтника И. А. Сытенко объ организаціи желѣзнодорожнаго дѣла на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

На это былъ данъ отзывъ отъ 30 іюня за № 13245, сущность котораго заключается въ слѣдующемъ. На прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ коммерческому дѣлу отведено первостепенное значеніе, коммерческіе вопросы выдѣлены тамъ въ особую группу и руководство этимъ дѣломъ въ дирекціи каждой дороги

обставлено надлежащимъ штатомъ агентовъ, несмотря на то, что въ Пруссіи промышленность и торговля уже достигли высокой степени развитія и не нуждаются въ косвенныхъ воспособленіяхъ со стороны желѣзныхъ дорогъ, отъ которыхъ требуется выполненіе лишь прямого ихъ назначенія перевозки грузовъ; между тѣмъ какъ русскимъ дорогамъ, эксплуатируемымъ при иныхъ и географическихъ, и экономическихъ условіяхъ, приходится, кромѣ перевозки, вызывать къ жизни промышленность, заботиться о поддержаніи ея и постоянно наблюдать, чтобы какія-нибудь неблагоприятныя условія, могущія возникнуть отъ разныхъ причинъ, въ районахъ, иногда довольно отдаленныхъ, не вліяли на упадокъ данной отрасли промышленности. Въ этихъ видахъ русскія дороги ведутъ такія операціи, какихъ не существуетъ вовсе на прусскихъ дорогахъ; иными словами: русскія дороги не могутъ ограничиваться исполненіемъ функцій возчика, но вынуждены также способствовать разными мѣропріятіями развитію той или иной отрасли народнаго хозяйства. Изъ числа побочныхъ мѣропріятій нѣкоторыя являются для нихъ обязательными, а къ нѣкоторымъ вынуждаютъ мѣстныя условія жизни; русскія желѣзныя дороги должны создать себѣ перевозки и принимать всѣ мѣры къ ихъ поддержанію. Слѣдовательно, на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ коммерческое дѣло требуетъ болѣе внимательнаго отношенія, нежели на прусскихъ дорогахъ. По сравненію съ прусскими дорогами главнѣйшіе недостатки въ организаціи коммерческой части на русскихъ дорогахъ заключаются въ слѣдующемъ:

1) за коммерческими отдѣлами не признается до сего времени того значенія, которое они, по обширности, важности и серьезности вопросовъ, составляющихъ предметъ ихъ вѣдѣній, должны бы занимать и которое они занимаютъ на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ:

2) при рѣшеніи дѣлъ коммерческаго характера не дано той степени самостоятельности, которая необходима для успѣшнаго веденія и оживленія всякаго дѣла, между тѣмъ, на прусскихъ дорогахъ самостоятельность предоставлена не только каждому отдѣлу въ центральныхъ управленіяхъ, но и представителямъ ихъ на линіи, въ предѣлахъ порученнаго имъ дѣла;

3) не придается значенія непосредственному общенію этихъ отдѣловъ съ линіею и вслѣдствіе этого не было установлено соотвѣтственнаго института лицъ для такого общенія, тогда какъ на прусскихъ дорогахъ это осуществляется особою инспекціею, имѣющею весьма существенное значеніе въ организаціи коммерческаго дѣла;

4) многіе вопросы и работы коммерческаго характера находятся въ вѣдѣніи другихъ службъ, имѣющихъ техническое или учетное значеніе, что не только усложняетъ коммерческимъ от-

дѣламъ выполненіе лежащей на нихъ задачи, но и отражается неблагоприятно на работѣ, въ смыслѣ движенія преслѣдуемой цѣли; на прусскихъ же дорогахъ коммерческая часть строго отграничена отъ технической, а контроли перевозокъ исполняютъ, исключительно, учетныя функціи. При такомъ детальномъ разграниченіи обязанностей по специальности, создается возможность руководителю, всегда быть въ курсѣ всѣхъ тонкостей порученнаго ему дѣла и всесторонне слѣдить за нимъ, тогда какъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ возложеніемъ на одно и то же лицо руководительства по разнымъ специальностямъ, при сложности каждой изъ нихъ въ отдѣльности и постоянной измѣняемости относящихся къ нимъ распоряженій, не представляется возможнымъ достигнуть такихъ же результатовъ. Кромѣ того, порученіемъ на русскихъ дорогахъ однѣхъ и тѣхъ же обязанностей руководителямъ различныхъ службъ, какъ напримѣръ, инструктированіе по тарифнымъ вопросамъ, ревизорамъ службъ: движенія, коммерческой и сборовъ,—вносится въ рѣшеніе или изслѣдованіе однихъ и тѣхъ же вопросовъ элементъ повторности, иногда разнорѣчивости; отвлекаются, вмѣстѣ съ тѣмъ, другіе лица отъ спеціальнаго ихъ дѣла, въ ущербъ послѣднему;

б) существенное удобство для получателей грузовъ на прусскихъ дорогахъ составляетъ порядокъ удовлетворенія нѣкотораго рода претензій служебными агентами (инспекторами), что не только ускоряетъ расчеты съ грузохозяевами по перевозкамъ, но и облегчаетъ дѣло въ смыслѣ сокращенія переписки; между тѣмъ какъ на русскихъ дорогахъ самыя маловажныя и даже безспорныя претензіи сосредоточены въ мѣстныхъ управленіяхъ и, благодаря установленному порядку разсмотрѣнія ихъ всѣхъ безъ исключенія въ особыхъ совѣщаніяхъ изъ представителей разныхъ службъ, эта часть дѣла осложнена чисто формальною перепискою, вызывающею большую прѣволочку времени.

Перечисленными преимуществами въ организаціи коммерческаго дѣла на прусскихъ дорогахъ исчерпывается сущность ихъ превосходства надъ русскими дорогами въ этомъ отношеніи; что же касается различія внѣшнихъ формъ въ организаціи прусскихъ и русскихъ дорогъ, то это существеннаго значенія въ дѣлѣ правильной постановки коммерческой части не имѣетъ; поэтому всѣ особенности прусскихъ желѣзныхъ дорогъ вполне осуществимы на нашихъ дорогахъ безъ коренной ломки существующей внѣшней организаціи мѣстныхъ управленій и даже безъ особенныхъ расходовъ.

Значеніе и цѣль коммерческихъ службъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ полно и ясно обрисованы въ циркулярѣ бывш. Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 7 іюля 1893 г. за № 9259, и если въ настоящее время вновь возбуждается вопросъ, какъ поставить коммерческую сл. и что дать въ ея

вѣдѣніе, то причина возникновенія такого вопроса кроется не въ томъ, что коммерческія сл. за 16-ти лѣтній періодъ своего существованія не сумѣли оправдать возлагавшихся на нихъ надеждъ, а въ томъ, что, во-первыхъ, не было дано средствъ на осуществленіе предназначеній приведеннаго циркуляра, а во-вторыхъ послѣдующими распоряженіями болѣе и болѣе ограничивался кругъ ихъ дѣятельности, между тѣмъ какъ задачи становились все шире и шире.

Для устраненія существующихъ недостатковъ организаціи коммерческихъ сл., и принимая во вниманіе изложенное относительно постановки коммерческаго дѣла на прусскихъ дорогахъ, необходимо, прежде всего, признать за коммерческой частью значеніе самостоятельной службы, сосредоточивъ въ ней всѣ вопросы и дѣла коммерческаго характера и издать Положеніе объ этой службѣ съ опредѣленнымъ разграниченіемъ ея функций отъ другихъ службъ, съ которыми она по роду своей дѣятельности соприкасается.

Въ основу этого положенія должны быть введены слѣдующіе принципы:

1) Коммерческая сл. должна подчиняться непосредственно начальнику дороги, наравнѣ съ другими службами, и введеніе промежуточной инстанціи въ сношеніе коммерческой сл. съ начальникомъ дороги, въ лицѣ хотя бы начальника эксплоатаціи, а тѣмъ болѣе сліяніе этой службы со сл. движенія не желательны, такъ какъ подобный опытъ уже былъ до 1893 года, и если въ то время, при меньшемъ развитіи сѣти желѣзныхъ дорогъ и торговыхъ сношеній, неудобство соединенія этихъ двухъ службъ, описанное въ циркулярѣ Департамента желѣзныхъ дорогъ № 9259, повлекло за собою особое мѣропріятіе въ отношеніи постановки коммерческаго дѣла, то теперь опыты послѣднихъ лѣтъ и примѣры сосѣднихъ государствъ показываютъ, что въ данномъ вопросѣ не слѣдовало бы возвращаться назадъ. Существующія на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ организаціи отдѣловъ эксплоатаціи непримѣнимы для казенныхъ дорогъ, такъ какъ главнѣйшія коммерческія функціи на частныхъ дорогахъ сосредоточены при правленіяхъ каждой дороги, службы же эксплоатаціи являются лишь исполнительными органами, тогда какъ на казенныхъ дорогахъ, также какъ и на прусскихъ дорогахъ, въ задачу коммерческихъ сл. входятъ функціи коммерческаго дѣла.

2) Должны быть слиты всѣ разрозненныя части и функціи коммерческой сл. съ послѣднею; изъ нихъ нѣкоторыя (статистика, претензіи за просрочку) включены въ составъ сл. сборовъ, другія (разслѣдованія по неисправностямъ станцій въ коммерческомъ и техническомъ отношеніяхъ, инструктированіе и наблюденіе за работами станцій въ этихъ частяхъ, наблюденіе

за соотвѣтствіемъ въ оборудованіи станцій съ требованіями коммерческихъ перевозокъ) вѣдаются въ большей или меньшей степени—отчасти сл. движенія, отчасти сл. сборовъ

3) Для установленія непосредственной связи съ линіею, не менѣе необходимой коммерческой сл., чѣмъ другимъ службамъ, долженъ быть назначенъ соотвѣтственный штатъ коммерческихъ ревизоровъ; вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ изъять изъ вѣдѣнія ревизоровъ движенія и станціоннаго счетоводства всѣ дѣла по вопросамъ тарифнымъ и касающимся условій перевозокъ.

4) Въ видахъ приданія реального значенія разъясненіямъ и распоряженіямъ коммерческой сл. по относящимся до нея дѣламъ, необходимо послѣдней предоставить право административнаго вмѣшательства въ вопросы распорядка по исполненію коммерческой работы на станціяхъ. Для достиженія такой цѣли, безъ нарушенія при этомъ принципа единства административной власти на станціяхъ, слѣдуетъ оставить станціонные штаты въ непосредственномъ вѣдѣніи сл. движенія, установивъ лишь порядокъ, примѣнительно къ существующему на прусскихъ дорогахъ, при которомъ распредѣленіе коммерческой работы между служащими на линіи, назначенія и перемѣщенія лицъ, исполняющихъ какія-либо коммерческія обязанности, опредѣленіе штатовъ и окладовъ этихъ служащихъ производилось бы сл. движенія не иначе, какъ по соглашенію съ коммерческою сл., а въ случаяхъ наложенія наказанія за злоупотребленія или серьезныя упущенія—и по требованію коммерческой сл.

5) Допустить рѣшеніе претензій и удовлетвореніе претендентовъ по опредѣленнаго рода дѣламъ непосредственно начальниками станцій подъ наблюденіемъ коммерческихъ ревизоровъ, подобно тому, какъ это допущено въ настоящее время за утрату багажа и по переборамъ, при чемъ дѣла эти должны быть опредѣлены для каждой дороги особо въ зависимости отъ мѣстныхъ особенностей торговли и условій возникновенія претензій. На прусскихъ дорогахъ установленъ порядокъ удовлетворенія претензій на мѣстахъ коммерческими инспекціями до извѣстной суммы, но, по мнѣнію управленія Пермской ж. д., съ одной стороны, не слѣдуетъ обременять коммерческихъ ревизоровъ какою бы то ни было канцелярскою работою, а съ другой, сумма не можетъ быть правильнымъ показателемъ степени серьезности данной претензіи.

6) Предоставить среднимъ служащимъ, вѣдающимъ отдѣльными частями (завѣдывающимъ отдѣленіями, дѣлопроизводителямъ), право непосредственнаго сношенія съ другими службами и станціями своей дороги въ формѣ справокъ или запросовъ по дѣламъ, относящимся къ кругу ихъ обязанностей, и отвѣтовъ на подобные же запросы другихъ службъ безъ всякаго канце-

лярскаго формализма. Описанный порядокъ, практикующійся въ широкихъ размѣрахъ на прусскихъ дорогахъ, имѣеть за собою ту пользу, что освобождаетъ отъ подписыванія массы бумагъ маловажнаго значенія начальника службы и его помощника, предоставляя имъ тѣмъ самымъ возможность удѣлять больше времени вопросамъ первостепеннымъ и вмѣстѣ съ тѣмъ значительно упрощаетъ и безъ того сложный механизмъ канцелярской работы, что въ связи съ изложеннымъ въ предыдущемъ пунктѣ само собою поведетъ къ сокращенію переписки.

7) Предоставить начальнику коммерческой сл. больше самостоятельности въ рѣшеніи коммерческихъ вопросовъ, имѣющихъ мѣстное значеніе (напримѣръ, въ вопросахъ о припискѣ частныхъ складовъ, о подачѣ вагоновъ къ этимъ складамъ и на вѣтви частнаго пользованія въ отношеніи коммерческихъ условій, размѣра платъ за такія подачи и т. п.) и вмѣстѣ съ тѣмъ облегчить разсмотрѣніе претензій путемъ предоставленія коммерческой сл. права непосредственнаго удовлетворенія претензій до извѣстной суммы за счетъ специальныхъ фондовъ и чужихъ дорогъ, изъявъ эти дѣла изъ вѣдѣнія особыхъ совѣщаній по претензіямъ, что, вмѣстѣ съ тѣмъ, сократитъ срокъ сообщеній отвѣтовъ претендентамъ.

8) Установить живую связь коммерческихъ сл. съ различного рода промышленными, торговыми и сельско-хозяйственными организаціями, а также съ порайонными комитетами, для осуществленія чего желательно назначеніе при коммерческихъ сл. особыхъ коммерческихъ агентовъ, трудъ которыхъ долженъ быть использованъ, исключительно, для цѣлей такой связи и разработки могущихъ при этомъ возникнуть вопросовъ, дабы коммерческія сл. всегда были освѣдомлены о современномъ состояніи промышленности, о всѣхъ требованіяхъ, предъявляемыхъ къ дорогамъ со стороны послѣднихъ, и тѣмъ самымъ могли бы своевременно притти на помощь нуждамъ отдѣльныхъ отраслей народнаго хозяйства. Связь эта особенно нужна для дорогъ, обслуживающихъ не только внутренніе, но и иностранные рынки, въ виду того, что для правильной постановки экспорта, въ вопросахъ котораго немаловажное значеніе имѣютъ дороги, необходима освѣдомленность въ разнообразныхъ условіяхъ спроса и предложенія на международныхъ рынкахъ, а подобнаго рода свѣдѣнія изъ нашей періодической печати добыть невозможно.

9) Въ цѣляхъ предоставленія коммерческой сл. возможности быть въ курсѣ всѣхъ обстоятельствъ, вызывающихъ заявленіе исковъ за нарушеніе условій перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ и отношеній судебныхъ учреждений къ этимъ искамъ, необходимо установить правило, чтобы свѣдѣнія о всѣхъ предъявляемыхъ къ дорогѣ искахъ юрисконсультъ свое-

временно сообщалъ коммерческой сл., съ приложеніемъ, по возможности, копій прошеній или съ указаніемъ причинъ таковыхъ, и, послѣ рѣшенія этихъ дѣлъ судомъ, сообщалъ коммерческой сл. какъ о состоявшемся рѣшеніи суда, такъ и о мотивахъ рѣшенія съ тѣмъ, чтобы такимъ путемъ своевременно могли быть приняты надлежащія мѣры для опроверженія неосновательныхъ исковыхъ требованій и, въ подлежащихъ случаяхъ, къ устраненію обстоятельствъ, порождающихъ основательные иски“.

Кромѣ изложеннаго, управленіемъ Пермской ж. д. былъ данъ отзывъ отъ 8-го августа 1908 г. за № 14421/11557 по вопросу объ улучшеніи коммерческаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ, возникшему вслѣдствіе выясненныхъ Междувѣдомственной Комиссіею неурядкахъ и злоупотребленій на Забайкальской ж. д.

Отзывъ этотъ слѣдующаго содержанія:

„Почти тѣ же недостатки билетныхъ, багажныхъ и товарныхъ помѣщеній, а равно условій охраны грузовъ, какіе оказались на Забайкальской ж. д., существуютъ въ той или иной мѣрѣ на Пермской и, вѣроятно, на большинствѣ желѣзныхъ дорогъ. Отъ этихъ недостатковъ дороги всегда несутъ значительный ущербъ; но предотвратить его не въ состояніи не только станціонные агенты, но даже и мѣстныя управленія дорогъ. Поэтому съ такимъ положеніемъ необходимо до известной степени мириться. Иное дѣло—ущербъ, причиняемый беспорядочнымъ веденіемъ дѣла, при которомъ, обыкновенно, возникаютъ и разрастаются злоупотребленія со стороны прикосновенныхъ къ товарному дѣлу лицъ и пособничество имъ со стороны агентовъ дороги. На Забайкальской ж. д., какъ изложено въ обзорѣ Междувѣдомственной Комиссіи, эти беспорядки были особенно велики и происходили они „отъ крайне слабой согласованности дѣйствій службъ: коммерческой, движенія и сборовъ какъ на линіи, такъ и въ управленіи дороги“ и вслѣдствіе того, что этими службами „не организовано какъ слѣдуетъ правильнаго и живого (небумажнаго) надзора за дѣятельностью станціонныхъ агентовъ“, при чемъ не отрицается, что для расширенія дѣятельности коммерческаго отдѣла нужны средства и подходящіе люди.

Не касаясь качествъ агентовъ, находившихся во главѣ дѣла Забайкальской ж. д., необходимо указать, однако, что дѣйствія каждой службы въ отдѣльности опредѣляются инструкціями, и что отъ согласованности этихъ инструкцій между собою и зависитъ, главнымъ образомъ, успѣшность веденія дѣла; между тѣмъ, на казенныхъ дорогахъ инструкціи упомянутыхъ трехъ службъ настолько неудовлетворительны въ этомъ отношеніи, что въ нихъ часто смѣшиваются функціи разныхъ службъ и, благодаря этому, происходитъ нежелательное разногласіе въ

дѣйствіяхъ старшихъ агентовъ, при всей добросовѣстности исполненія ими своихъ обязанностей. Устраненіе этого властію начальника дороги возможно только въ предѣлахъ тѣхъ же инструкцій, а потому упорядоченіе дѣла часто не является достижимымъ.

Междувѣдомственная Комиссія въ своемъ обзорѣ Забайкальской ж. д. ясно показываетъ, насколько обширно и разносторонне желѣзнодорожное коммерческое дѣло и какъ важно для дороги надлежащее веденіе его; между тѣмъ на казенныхъ дорогахъ, если не всѣхъ, то по крайней мѣрѣ на Пермской, оно, въ сущности, ведется, какъ дѣло второстепенное, ибо на линіи оно выполняется частью ревизорами станціоннаго счетоводства, если у нихъ остается время отъ прямыхъ обязанностей, а въ управленіи, хотя номинально и существуетъ коммерческая сл., но она не болѣе какъ контора по претензіямъ и по снабженію станцій тарифами, не имѣющая непосредственной связи съ линіею, а потому и не имѣющая должнаго вліянія на станціонныхъ агентовъ.

Въ настоящее время условія перевозокъ и тарифныя правила настолько развились и стали настолько разнообразны, что одному лицу становится почти непосильнымъ всестороннее знаніе ихъ въ степени, необходимой для инструктора, а между тѣмъ такая сложная и къ тому же основанная на юридической постановкѣ сторона дѣла не имѣетъ специальныхъ непосредственныхъ руководителей для станцій. Вслѣдствіе этого и станціонные агенты усвоили взглядъ, что коммерческая сторона есть дѣло такого разряда, въ которомъ можно обойтись безъ твердыхъ знаній.

Такимъ образомъ, вырабатываются станціонные агенты съ основательными знаніями по технической части движенія и станціонному счетоводству, даже съ привычками должнаго отношенія къ дѣлу, потому что за ними постоянно слѣдятъ знающіе эту часть дѣла инструкторы и, такъ сказать, воспитываютъ ихъ въ этомъ отношеніи съ перваго шага поступленія на службу, и въ тоже время эти агенты не имѣютъ даже элементарныхъ понятій о сущности коммерческихъ обязанностей станціи, потому что въ этомъ отношеніи нѣтъ надлежащаго руководства и провѣрки знаній; какъ испытуютъ при опредѣленіи на должность, умѣетъ ли данное лицо составить накладную, записать ее въ отчетъ и сдать или принять грузъ, такъ съ тѣми же знаніями и пускаютъ въ дальнѣйшую службу, предоставляя остальное приобрѣтать практикою и собственными стараніями.

По каждой почти части желѣзнодорожнаго дѣла существуютъ подготовительныя учебныя заведенія или курсы, гдѣ приобрѣтаются теоретическія знанія, и въ этихъ частяхъ люди допускаются къ самостоятельному исполненію обязанностей лишь послѣ практическихъ занятій; коммерческая желѣзнодорожная

часть, какъ можно убѣдиться изъ печатныхъ трудовъ Рабиновича, Змирлова и другихъ, а также изъ ознакомленія съ объемистыми томами Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, тарифовъ и сенатскихъ разъясненій, давно уже достигла такой степени развитія, что пора было бы обратить должное вниманіе на подготовку приставляемыхъ къ ней людей, какъ и на необходимость особыхъ инструкторовъ для станціонныхъ агентовъ, какъ это и заведено на германскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Такіе инструкторы должны вырабатываться изъ состава коммерческихъ службъ и въ нихъ же состоять, дабы могли постоянно пополнять и обновлять свои знанія; они должны слѣдить и за дѣйствіями станціонныхъ агентовъ въ товарномъ дѣлѣ, ибо такое наблюденіе, съ цѣлью пресѣченія злоупотребленій, также требуетъ спеціальныхъ знаній и опытности, на что ни ревизоры движенія, ни ревизоры станціоннаго счетоводства, при достаточности дѣла по прямымъ обязанностямъ, не въ состояніи удѣлить должнаго вниманія. Доказательствомъ правильности изложенныхъ сужденій служить самое положеніе дѣла: вездѣ есть надлежащее число ревизоровъ движенія и станціоннаго счетоводства и при этомъ вездѣ одинаково жалуются, что коммерческое дѣло стоитъ плохо. Ясно, что посторонніе агенты не могутъ всецѣло руководить столь серьезнымъ дѣломъ „между прочимъ“.

Вышеизложенное приводитъ къ слѣдующему выводу:

1) необходимо пересмотрѣть и пересоздать инструкціи трехъ упомянутыхъ службъ такимъ образомъ, чтобы въ этихъ инструкціяхъ не было вредной для дѣла повторности обязанностей, чтобы въ нихъ строго была проведена согласованность дѣйствій;

2) довести коммерческую сл. до надлежащаго положенія и дать ей достаточное число своихъ органовъ на линіи, дабы она могла видѣть и дѣлать тамъ свое дѣло, какъ объ этомъ подробно было изложено Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ рапортомъ отъ 30 іюня с. г. за № 13245 по поводу записки тайнаго совѣтника И. А. Сытенко. Въ настоящее время на содержаніе коммерческой сл. ассигнуется довольно значительная сумма и уже не много нужно было бы доассигновать, чтобы весь этотъ расходъ окупился съ избыткомъ“.

Предсѣдатель просить высказаться по затронутымъ вопросамъ представителя сл. движенія.

С. И. Топорнинъ, замѣчая, что все свѣдѣнія о промышленности тяготѣющихъ къ дорогѣ раіоновъ, объ ихъ потребностяхъ и, вообще, все то, что должны исполнять проектируемые ревизоры коммерческой сл., могутъ съ успѣхомъ выполнить и начальники станцій, которые и интеллигентны и знаютъ въ достаточной степени раіоны своихъ станцій; съ другой стороны, на плечахъ мелкихъ служащихъ уже выстроена такая высокая

и сложная іерархія начальства, что прибавка еще новаго, въ лицѣ проектируемыхъ ревизоровъ, будетъ слишкомъ тяжела.

А. И. Комаровъ оспариваетъ этонѣніе, припоминая слова самого представителя сл. движенія о перегруженности начальниковъ станцій,—казалось бы имъ не до новой работы по собиранію коммерческихъ свѣдѣній; съ другой стороны, ревизоры коммерческой сл. не явились бы начальствомъ для начальниковъ станцій, а, наоборотъ, совѣтниками, къ которымъ начальники станцій обратились бы при первомъ сомнительномъ случаѣ.

Представитель Министерства Финансовъ выражаетъ сомнѣніе въ томъ, что коммерческая сл. получитъ людей, хоть сколько нибудь отвѣчающихъ требованіямъ, на то содержаніе, которое она въ силахъ дать.

По вопросу 23

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

А. И. Комаровъ, замѣчая, что этотъ вопросъ отчасти освѣщенъ докладомъ по предыдущему вопросу, добавляетъ, что всѣ тарифные и торгово-промышленные вопросы разрабатываются не иначе какъ путемъ сношеній коммерческой сл. съ подлежащими торговыми и промышленными учрежденіями.

На Пермской ж. д. на весь промышленный районъ Урала съ 1-го января 1909 г. разрѣшенъ одинъ коммерческой агентъ; поэтому сношенія съ заводами и торговыми фирмами производятся большею частью путемъ письменныхъ запросовъ или справокъ и только болѣе серьезные вопросы есть возможность разъяснять личными сношеніями при посредствѣ упомянутого коммерческаго агента. Съ другой стороны, всѣ торгово-промышленныя учрежденія, неоднократно убѣждавшіяся въ готовности коммерческой сл. содѣйствовать развитію перевозокъ на соответствующихъ положенію дѣла условіяхъ, сами очень часто обращаются къ коммерческой сл. за нужными имъ разъясненіями, представленіями, распоряженіями, совѣтами и т. п.

Вопросъ 24

помѣщенъ въ отдѣлѣ А.

По вопросу 25

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

выясняется, что число среднихъ и младшихъ служащихъ и вознагражденіе ихъ по каждому дѣлопроизводству въ отдѣльности опредѣлялось изъ практики, и въ настоящее время уже нѣсколько лѣтъ остается почти безъ измѣненія, за исключеніемъ стола претензій за недостачу и порчу грузовъ, въ которомъ число младшихъ служащихъ зависитъ отъ количества поступившихъ претензій, ибо на содержаніе этого дѣлопроизводства кредитъ ассигнуется по измѣрителю съ дѣла.

Нормы вознагражденія среднихъ и младшихъ агентовъ одинаковы съ нормами служащихъ прочихъ службъ; вознагражде-

ніе же старшихъ служащихъ (начальника службы и его помощника) осталось почти безъ измѣненія съ 1893 года, когда въ видѣ опыта на одинъ годъ были замѣщены эти должности помощниками начальника движенія съ присвоенными этимъ послѣднимъ окладами, вслѣдствіе чего содержаніе начальника коммерческой сл. и его помощника остается значительно меньше содержанія начальниковъ другихъ службъ и ихъ помощниковъ на 38⁰/₀.

Что касается качества младшихъ и среднихъ служащихъ, то таковое опредѣляется начальникомъ службы по исполняемой работѣ. Обыкновенно способнѣйшимъ и болѣе развитымъ агентамъ, путемъ перемѣщенія съ должности на должность въ той же коммерческой сл. и возложеніемъ особыхъ порученій, дается возможность полнѣе и обстоятельнѣе изучить коммерческое дѣло или часть его. Такими лицами замѣщаются должности дѣлопроизводителей, ревизоровъ и другія—до помощника начальника службы.

По вопросу 26

26. Какъ инструктируются служащіе на линіи по коммерческой части?

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

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что по коммерческой части линейные служащіе инструктируются издаваемыми по мѣрѣ надобности наказами и приказами, а въ частныхъ случаяхъ—особыми письменными разъясненіями. Если замѣчается уклоненіе отъ такихъ разъясненій, или требуется провѣрить, насколько агентами усвоено то или иное руководство, то коммерческая сл. обращается съ соответственнымъ представленіемъ къ начальнику движенія, что несравненно менѣе удобно, нежели прямое общеніе коммерческой сл. со станціями, ибо начальникъ движенія и ревизоры, въ свою очередь, перегружены прямою техническою работою и физически не могутъ быть въ курсѣ всѣхъ подробностей коммерческаго дѣла, знаніе которыхъ необходимо руководителю.

Курсовъ на Пермской ж. д. не имѣется.

Предсѣдатель интересуется производствомъ испытанія служащихъ, бывають ли такія испытанія, какъ часто и кѣмъ производятся.

Помощникъ начальника сл. движенія сообщаетъ, что производство экзаменовъ низшихъ служащихъ находится въ вѣдѣніи его службы,

Испытанія вѣсовщиковъ и другихъ низшихъ агентовъ, при поступленіи на службу, производятся начальниками станцій; повѣрочныя испытанія—тѣми же начальниками станцій совместно съ ревизорами движенія; приблизительный промежутокъ между такими повѣрочными испытаніями—1 годъ.

Что касается таксировщиковъ, то испытанія ихъ возложены на ревизоровъ станціоннаго счетоводства.

Возвращаясь къ вопросу о ненормальности положенія коммерческой сл., А. И. Комаровъ указываетъ на то, что ин-структированіе агентовъ чрезъ посредство, исключительно, сл. движенія создало то, что линейные служащіе теперь являются чисто механическими исполнителями коммерческихъ операцій: они знаютъ, какъ нужно исполнить ту или иную формальность, но не понимаютъ, зачѣмъ и для чего отъ нихъ это требуется. Вслѣдствіе этого, коммерческой сл. не представляется возможности достигнуть установленія правильныхъ отношеній станціонныхъ служащихъ къ грузохозяевамъ, такъ какъ первые, не будучи ознакомлены съ коммерческо-законодательною стороною дѣла, не могутъ давать соотвѣтственныхъ объясненій лицамъ, обращающимся къ нимъ за справками, какъ это бываетъ въ другихъ коммерческихъ предпріятіяхъ, а съ другой стороны, часто дѣйствуютъ, по незнанію, не въ интересахъ дѣла. Конечнымъ результатомъ такой постановки дѣла является взаимное недо-вѣріе публики и желѣзнодорожной администраціи и поступаетъ масса ходатайствъ и жалобъ или исковъ, значительная часть которыхъ устранилась бы на мѣстѣ самими агентами, если бы эти агенты были болѣе освѣдомлены въ коммерческихъ задачахъ дороги, въ правахъ товарохозяевъ на пользованіе услугами желѣзной дороги и въ своихъ обязанностяхъ въ этомъ отношеніи.

По вопросу 27

27. Какія мѣры принимаются къ розыску грузовъ и какъ обезпечивается цѣ-лость и сохранность грузовъ? Имѣются ли на линіи спеціаль-ные агенты для розыска грузовъ?

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что въ его служ-бѣ по получаемымъ телеграммамъ и актамъ имѣется особое наблюденіе за розыскомъ грузовъ. Если станціямъ не удается самимъ выяснитъ нахожденіе прибывшаго груза, то въ такихъ случаяхъ является на помощь коммерческая сл., которая сопоставляетъ телеграммы объ излишнихъ грузахъ, сама дѣ-лаетъ дополнительные запросы и т. п. и вообще доводитъ каж-дый случай до конца, т. е. или разыскиваетъ грузъ, или выяс-няетъ, гдѣ онъ пропалъ, насколько, конечно, это возможно сдѣ-лать канцелярскимъ порядкомъ,

Спеціальныхъ агентовъ для розыска грузовъ не имѣется, и ихъ отсутствіе стѣитъ очень большихъ денегъ дорогѣ, поэтому докладчикъ направилъ къ начальнику дороги ходатайство о назначеніи, въ видѣ опыта, такого агента съ жалованіемъ хотя бы въ 1800 руб.; не можетъ подлежать никакому сомнѣнію, что содержаніе его окупится, по крайней мѣрѣ, втрое.

Представитель сл. движенія полагаетъ, что гораздо прак-тичнѣе назначенія агентовъ по розыску грузовъ было бы осно-ваніе въ какомъ-нибудь центральномъ городѣ особой конторы для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ; въ эту контору немедленно те-

легграфировали бы въ каждомъ случаѣ недостачи груза или обнаруженія излишняго.

А. И. Комаровъ даетъ справку о томъ, что во время его прежней службы на Либаво—Роменской ж. д. были наняты 3 агента для розыска грузовъ съ жалованьемъ въ 2.400 руб. каждый.

Результатомъ дѣятельности ихъ черезъ одинъ только годъ было паденіе суммы претензій на 30.000 руб. и возбужденіе судебного преслѣдованія за мошенничество противъ 3 лицъ.

По вопросу 28

28. Существуютъ ли краткіе обзоры коммерческой дѣятельности дороги, на подобиѣ издаваемыхъ на Екатерининской ж. дор.?

А. И. Комаровъ сообщая, что краткіе обзоры коммерческой дѣятельности существуютъ, считаетъ нужнымъ добавить, однако, что вслѣдствіе отсутствія въ распоряженіи коммерческой статистики и необходимыхъ для составленія обзоровъ агентовъ, они издаются съ большимъ запозданіемъ и не могутъ отличаться глубокой детальной разработкой,

По вопросу 29

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

А. И. Комаровъ докладываетъ, что изъ вспомогательныхъ предприятий на Пермской ж. д. организованы:

- а) выдача ссудъ подъ хлѣбные грузы, и
- б) складочныя операціи на ст. Котласъ.

Отчетность по этимъ операціямъ на Пермской дорогѣ не отличается сложностью.

Что касается до исторіи возникновенія организаціи и размѣровъ вспомогательныхъ предприятий на Пермской ж. д., то вотъ въ короткихъ словахъ изложеніе положенія дѣлъ.

Управленіе постройкою линіи Пермь-Котласъ, предвидя необходимость хранить хлѣбные грузы, направляемые къ Архангельску до открытія навигаціи, устроило въ Котласѣ зернохранилища для храненія ссыпного зерна и хлѣба въ тарѣ. Первоначально Управленіе желѣзныхъ дорогъ опубликовало въ 1900 году (Сборн. Тар, 1900 г. № 1126, извѣщ. № 5478), что въ эти помещенія будутъ поступать на храненіе тѣ хлѣбные и другіе грузы, которые будутъ слѣдовать со станцій Пермской и Сибирской ж. д. по прямымъ накладнымъ въ Архангельскъ по назначенію на Архангельскую городскую станцію, и въ тѣхъ случаяхъ, когда эти грузы, по прибытіи ихъ на ст. Котласъ, Пермская ж. д. окажется вынужденною хранить до открытія навигаціи по Сѣверной Двинѣ или въ ожиданіи прибытія судовъ. При этомъ, положеніемъ о городской станціи Московско-Ярослав.-Архангельской ж. д. въ г. Архангельскѣ (см. Сб. Тар. 1900 г. № 1126, извѣщ. № 5479) доставка этихъ грузовъ на баржи въ Котласъ возлагалась на обязанность Архангельской городской станціи.

Для выполненія этого какъ и для наблюденія за распредѣленіемъ хлѣба въ Котласскихъ зернохранилищахъ и храненіемъ

его, Архангельская ж. д. помѣстила на жительство въ Котласѣ своего агента.

Такимъ образомъ, на обязанности Пермской ж. д. оставалась лишь организація на ст. Котласѣ передачи груза Архангельской ж. д. на основаніи желѣзнодорожныхъ документовъ, сопровождающихъ грузъ до Котласа.

Однако, точное соблюденіе порядка, обусловленнаго вышеупомянутымъ извѣщеніемъ Сборника Тарифовъ, въ дѣйствительности, оказалось не выполненнымъ, вслѣдствіе возникшихъ на практикѣ осложненій.

Во-первыхъ, кромѣ грузовъ, слѣдующихъ въ Архангельскъ по прямымъ документамъ по адресу городской станціи Московско-Ярославско-Архангельской дороги, явились грузы, экспортируемые разными фирмами за границу безъ посредства городской станціи. Экспортеры этихъ грузовъ точно также обратились за услугами по храненію къ желѣзной дорогѣ до начала навигаціи и отклонять эти требованія было не въ интересахъ развитія перевозокъ въ этомъ сообщеніи, такъ какъ по ходу дѣла можно было предвидѣть что значительная часть складочныхъ помѣщеній не будетъ заполнена грузами Архангельской городской станціи.

Во-вторыхъ, Московско-Ярославско-Архангельская ж. д. отказалась принимать по передаточнымъ вѣдомостямъ прибывающіе по адресу Архангельской городской станціи грузы до погрузки ихъ въ баржи и тѣмъ самымъ отклонила отъ себя отвѣтственность за сохранность груза; кромѣ того, не устроивъ никакихъ приспособленій для перегрузки хлѣба съ высокаго и крутого берега въ баржи, она лишена была возможности, безъ посредства Пермской ж. д., подавать грузы къ баржамъ, а также производить перегрузку зерна изъ складочныхъ помѣщеній въ баржи во время половодья. Такимъ образомъ, Пермская ж. д., являясь фактически отвѣтственной за храненіе грузовъ и единственной исполнительницей всей работы по храненію и перевалкѣ хлѣба въ Котласѣ, была вынуждена принять на себя и устройство приспособленій для перегрузки зерна въ баржи и самую перегрузку производить своими средствами.

Такъ создалась въ Котласѣ складочная операція не только по храненію грузовъ, адресуемыхъ на имя Архангельской городской станціи, но и всѣхъ вообще грузовъ, ожидающихъ прибытія баржей, съ производствомъ всѣхъ работъ, связанныхъ съ сей операціей, при чемъ въ вѣдѣніе Пермской ж. д. эта операція передана съ 1901 года.

Дѣйствія ссудной операціи на Пермской ж. д. открыты въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1904 г. (см. Сб. Тар. № 1603—1904 г.).

Предметомъ ссудной и складочной операцій на Пермской ж. д. служатъ, исключительно, хлѣбные грузы, принятые къ отправленію

на ст. Котласъ или назначенные черезъ эту станцію въ Архангельскъ, при чемъ въ Котласскіе склады хлѣбъ идетъ, преимущественно, изъ западнаго района Сибирской ж. д., начиная со ст. Ново-Николаевскъ, и отчасти Самаро-Златоустовской и Пермской ж. д.

Размѣръ оборотовъ ссудо-складочной операціи зависѣлъ отъ тѣхъ общихъ причинъ, которыя вліяютъ на уменьшеніе или увеличеніе вывоза изъ Россіи, т. е. отъ величины урожая въ той или иной области, а въ связи съ этимъ, отъ цѣнъ и требованій.

Далѣе приводятся нѣсколько цифровыхъ данныхъ, необходимыхъ для правильнаго уясненія современнаго состоянія операцій.

На пристани ст. Котласъ имѣются казенныя складочныя помѣщенія Пермской ж. д., вмѣстимостью, въ зависимости отъ рода хлѣба:

		ВМѢСТИМОСТЬ	
		одного	всѣхъ
Зернохранилища для храненія хлѣба въ сыпную	15	отъ 105.000	отъ 1.155.000
		до 147.600	до 2.214.000
Амбары для храненія хлѣба въ тарѣ	6	отъ 66.000	отъ 396.000
		до 135.000	до 810.000
Шатры	4	81.000	324.000
Настилы крытые	2	65.000	130.000
В с е г о			отъ 2.005.000 до 3.478.000

С В ъ Д Ѣ Н І Я

о поступившихъ доходахъ и произведенныхъ расходахъ по дополнительнымъ коммерческимъ предпріятіямъ за время съ 1-го января 1900 года по 1-е января 1911 года.

ОТЧЕТНЫЙ ГОДЪ.	Доходъ.		Расходъ.		Прибыль.		Убытокъ.	
	тыс.	руб.	тыс.	руб.	тыс.	руб.	тыс.	руб.
1900	16.442	31	3.160	68	13.281	63	—	—
1901	24.708	56	22.388	54	2.320	02	—	—
1902	2.068	76	12.321	24	—	—	10.252	48
1903	348	36	3.369	55	—	—	3.021	19
1904	27.261	31	28.535	97	—	—	1.274	66
1905	102.106	33	53.114	78	48.991	55	—	—
1906	55.975	18	52.502	08	3.473	10	—	—
1907	13.590	45	24.684	92	—	—	11.094	47
1908	9.044	42	13.692	31	—	—	4.647	89
1909	41.850	75	44.074	27	—	—	2.223	52
1910	35.326	40	36.261	22	—	—	934	82
И т о г о	328.722	83	294.105	56	68.066	30	33.449	03
На 1 января 1911 г.	—	—	—	—	34.617	27	—	—

Въ доходъ не зачислены сборы по ссудной операціи: проценты по ссудамъ, выдаваемымъ изъ эксплуатаціонныхъ средствъ дороги и проценты за отсрочку платежей провозной платы, каковыя суммы полностью зачислялись въ доходъ дороги.

В Ъ Д О М О С Т Ь

о прибытіи и выпускѣ грузовъ въ казенныя зернохранилища
Пермской ж. д. на ст. Котласъ въ 1904—1910 г.г.

ГОДЫ.	Оставалось на 1 января отчетнаго года.		Поступило въ отчетн. году.		Выпущено въ отчетн. году.		Осталось на 1 янв. слѣдующ. за отчетн. годомъ.		Примѣчаніе.
	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.	
1904 . . .	23.271	30	3.822.113	39	1.989.033	26	1.856.352	03	75% общаго количества перевоз. груза составляетъ пшеница. 10—15% овесъ. 4% рожь. 10—5% муки рж. и крупч. 1% остальные хлѣбные товары.
1905 . . .	1.856.352	03	4.261.644	12	5.262.559	35	855.436	20	
1906 . . .	855.436	20	3.928.735	17	4.680.975	37	104.198	—	
1907 . . .	104.198	—	970.341	06	1.068.516	26	6.022	20	
1908 . . .	6.022	20	1.052.214	05	763.499	05	294.737	20	
1909 . . .	294.737	20	4.124.921	05	3.683.316	25	736.342	—	
1910 . . .	736.342	—	2.021.835	19	1.966.956	28	791.220	31	

В Ъ Д О М О С Т Ь

о количествѣ выданныхъ и взысканныхъ ссудъ Пермской ж. д.

Годы.	Въ отчетномъ году состояло.	В Ы Д А Н О.					В З Ы С К А Н О.				
		Число ссудъ.	На сумму.		Колич. товара подъ котор. выд. ссуды.		Число ссудъ.	На сумму.		Колич. товара, подъ котор. выд. ссуды.	
			Руб.	К.	Пуд.	Ф.		Руб.	К.	Пуд.	Ф.
1906 .	—	29	30.613	38	60.302	35	17	19.413	38	35.550	—
1907 .	12/11.200	62	105.100	—	137.682	20	74	116.300	—	162.435	—
1908 .	—	30	37.700	—	54.613	20	25	28.950	—	41.862	—
1909 .	5/8.710	50	86.020	—	135.162	—	41	77.970	—	133.663	20
1910 .	14,16.800	89	59.050	—	78.851	—	98	68.450	—	8.000	—

Ссуды выдавались изъ сборовъ дороги. За пользованіе ссудами взымалось 5% годовыхъ и 1/3% съ суммы ссуды для возмѣщенія расходовъ по веденію ссудной операціи.

Наибольшее число операцій производится не желѣзной дорогой, а банками. Конкурировать съ ними въ отношеніи выдачи ссудъ чрезвычайно трудно, такъ какъ желѣзная дорога выдаетъ ссуды въ размѣрѣ, не превышающемъ 66% отъ стоимости товара, тогда какъ банки выдаютъ почти 100%.

В Ъ Д О М О С Т Ь

поступившаго груза въ казенные склады Пермской ж. д. по владѣльцамъ.

ГРУЗОХОЗЯЕВА.	В Ъ 1910 Г О Д У.					В Ъ 1909 Г О Д У.					
	Количество пудовъ.					Количество пудовъ.					
	Адресовано въ Котласъ.		Адресов. въ Арханг.	В с е г о.		Адресовано въ Котласъ.		Адресовано въ Арханг.	В с е г о.		
	Пуд.	Ф.	Пуд.	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.	Пуд.	Ф.
Русскій Тор.-Пр. Банкъ	626.707	10	—	626.707	10	54.000	—	—	54.000	—	—
Русско-Кит. Торг. Т-во.	490.500	—	—	490.500	—	542.165	—	—	542.165	—	—
Соединенный Банкъ . .	234.000	—	—	234.000	—	9.900	—	—	9.900	—	—
СПБ. Междун. Коммер. Банкъ	205.200	—	—	205.200	—	5.400	81.000	—	5.400	—	—
Русскій для виѣшной торг. Банкъ	136.641	19	—	136.641	19	1.062.703	30	—	1.062.703	20	—
Витухновскій	900	—	91.800	92.700	—	900	—	—	81.900	—	—
Дрейфусъ и К ^о	23.850	—	—	23.850	—	580.599	05	—	580.599	05	—
Хнохъ	56.650	—	—	56.650	—	—	—	—	—	—	—
Сѣверное Парох. О-во.	48.313	—	—	48.313	—	—	—	—	—	—	—
Коробовъ	25.200	—	—	25.200	—	18.750	—	—	18.750	—	—
Дементьевъ	19.829	20	—	19.829	20	15.200	—	—	15.200	—	—
Соединенное Т-во	19.648	—	—	19.648	—	—	—	—	—	—	—
Мордковичъ	7.200	—	—	7.200	—	5.400	—	—	5.400	—	—
Мюллеръ	—	—	—	—	—	153.134	30	1.399.062	20	1.552.197	10
Мѣтные мелкіе торг. .	34.646	10	750	35.396	10	196.706	—	—	196.706	—	—
	1.929.285	19	92.550	2.021.835	19	2.644.858	25	1.480.062	20	4.124.921	35

Отсюда видно, что главными оперирующими лицами являются банки.

В Ъ Д О М О С Т Ь

частныхъ складовъ, устроенныхъ на полосу отчужденія ст. Котласъ Пермской ж. д.

Русскаго для виѣшной торговли Банка 9 склад , вмѣст. въ 2.000.000 пуд.	
Бр. Володиныхъ	2 " " " 350.900 "
Дрейфусъ и К ^о	5 " " " 600.000 "
Русско-Китайскаго Торговаго Т-ва .	3 " " " 450.000 "
	3.400.000 пуд.

За полосой отчужденія:

Русскаго для виѣшной торговли Банка (купл. у Кострова)	5 склад., вмѣст. въ 600.000 пуд.
--	----------------------------------

Далѣе, А. И. Комаровъ останавливается на краткой характеристикѣ порядка веденія отчетности и счетоводства по складочной операціи.

А. Приемъ грузовъ на храненіе.

1. По прибытіи поѣзда на ст. Котласъ, станція посылаетъ завѣдывающему складочною операціею книгу подачи вагоновъ (форма № 1 сер. К. С. № 1410), предварительно заполнивъ соотвѣтствующія графы въ корешкѣ, вѣдомости и ея копіи указаніями: станціи отправленія груза, номеровъ накладныхъ и вагоновъ съ грузами, адресованными или подлежащими выгрузкѣ въ складочныя помѣщенія, и суммъ отсроченныхъ платежей за провозъ по тѣмъ отправкамъ, по которымъ таковая отсрочка допущена, и одновременно передаетъ ему накладныя и заявленія приложенныя къ нимъ, о принятіи на складъ грузовъ, включенныхъ въ данную вѣдомость подачи вагоновъ.

2. Завѣдывающій складочною операціею на этой же вѣдомости, а также и на ея копіи обозначаетъ мѣста подачи вагоновъ и фамиліи грузовладельцевъ, при осмотрѣ же и взвѣшиваніи грузовъ отмѣчаетъ: родъ груза, вѣсъ его, номера коммерческихъ актовъ о недостаткѣ или порчѣ груза и время приема вагоновъ. По заполненіи означенной вѣдомости, копія ея и накладныя возвращаются на станцію, подлинная же вѣдомость подачи вагоновъ хранится въ конторѣ складочной операціи.

3. Принятые на храненіе грузы записываются въ реестръ (форма № 2 сер. К. № 1411). Запись эта производится на основаніи вѣдомости подачи вагоновъ (форма № 1 сер. К. С. № 1410) и дорожныхъ документовъ, если грузы транзитные, и на основаніи заявленій о приѣмѣ грузовъ на храненіе (форма № 3 Сер. К. С. № 1416), когда грузы поступаютъ на складъ уже выкупленными на ст. Котласъ или съ отсроченными платежами. Въ реестрѣ отмѣчается послѣ выдачи груза порядковый номеръ книги выдачи (§ 10) или №№ передаточныхъ вѣдомостей. Этими №№ устанавливается по каждой отправкѣ связь между реестромъ и книгой выдачи.

Въ означенный реестръ записываются всѣ поступившіе на храненіе грузы безъ исключенія, какъ транзитные, такъ и мѣстные.

4. Накладные и вагонные листы на грузы, переданные на храненіе не выкупленными, въ томъ числѣ и на транзитные грузы, передаются станціей завѣдывающему складочною операціею не позже слѣдующаго дня по прибытіи грузовъ и хранятся до выпуска хлѣба у завѣдывающаго, который на каждомъ документѣ обозначаетъ штемпелемъ день приѣма груза на храненіе.

5. Ранѣе передачи накладныхъ станція обязана окончательно протаксировать тѣ изъ нихъ, по которымъ допущена отсрочка платежей, и завѣрить штемпелемъ на дорожной вѣдомости все причитавшіеся ко взысканію по перевозкѣ платежи, со всеми дополнительными сборами, отъ станціи отправленія до ст. Котласъ; затѣмъ накладныя проводятся по книгамъ прибытія и выдачи грузовъ порядкомъ, указаннымъ въ § 16 и 18 Временнаго Положенія о счетоводствѣ и отчетности станцій; лежащія на грузѣ сборы станціей фактуруются за счетъ складочной операціи. При отчетѣ о выдачѣ грузовъ ст. Котласъ представляетъ дорожныя вѣдомости, фактуры и копии вѣдомостей подачи вагоновъ къ складамъ.

6. На основаніи записей реестра, пополненныхъ съ документовъ, полученныхъ отъ станціи (§ 4), завѣдывающей складочной операціей составляетъ реестръ (форма № 2 сер. К. С. № 1411) который представляется имъ не позже, какъ черезъ день послѣ отчетнаго числа въ коммерческую сл.

Б. Выпускъ грузовъ.

7. Грузы, адресованные Архангельской городской станціи Московско-Ярославско-Архангельской ж. д., передаются ея агенту или пароходству по передаточнымъ вѣдомостямъ (сер. К. О. № 1166) порядкомъ, указаннымъ въ §§ 58—64 Соглашенія о прямомъ сообщеніи. Лежащія на грузѣ платежи по складочной операціи вносятся въ дорожныя документы, а также и въ передаточныя вѣдомости по каждой отправкѣ отдѣльно и завѣряются штемпелемъ завѣдывающаго складочной операціей.

8. Выпускъ грузовъ, принятыхъ на храненіе съ отсрочкой провозной платы и по заявленіямъ, и расчетъ по нимъ производится слѣдующимъ порядкомъ:

а) при выпускѣ грузовъ съ отсроченными платежами съ получателя взыскиваются все причитающіеся по данной отправкѣ платежи, общая сумма которыхъ, кромѣ сборовъ по складочной операціи и процентовъ за отсрочку платежей, а равно день уплаты, обозначается по отправкамъ на предъявителя дубликата накладной на дубликатѣ накладной, по именнымъ отправкамъ на оборотѣ вагоннаго листа, въ текстѣ расписки получателя въ принятіи груза, а также въ накладной, послѣ чего дубликатъ накладной или вагонный листъ остаются у завѣдывающаго складочной операціей, а получателю выдается накладная. Сборы по складочной операціи, а также и проценты за отсрочку платежей по накладной взыскиваются по расчетамъ, помѣщаемымъ на заявленіяхъ о приѣмѣ груза на храненіе и дубликатахъ заявленій.

Подлинное заявленіе выдается грузохозяину вмѣстѣ съ грузомъ въ удостовѣреніе взысканныхъ сборовъ;

б) при выпускѣ груза, принятаго на храненіе по заявленію, завѣдывающей складочной операціей дѣлаетъ на оборотѣ предъявленнаго ему грузохозяиномъ дубликата заявленія (форма № 3 сер. К. С. № 1416) расчетъ сборовъ по складочной операціи и взыскиваетъ причитающуюся сумму съ получателя груза, который въ полученіи груза и уплатѣ денегъ расписывается на дубликатѣ заявленія и вмѣстѣ съ грузомъ получаетъ подлинное заявленіе, въ удостовѣреніе взысканныхъ съ него платежей.

9. Взысканныя съ получателей грузовъ вышеуказаннымъ порядкомъ деньги завѣдывающей складочной операціей въ тотъ же день передаетъ начальнику станціи подѣ квитанцію разныхъ сборовъ (Сер. К. О. № 1202).

10. Всѣ выданные грузы, за исключеніемъ транзитныхъ, и взысканныя съ получателей деньги, проводятся по книгамъ выдачи груза (форма № 4 сер. К. С. № 1412), запись въ которой производится на основаніи дубликатовъ накладныхъ, заявленій и книгъ амбарной и личныхъ счетовъ (§ 12), при чемъ въ подлежащей графѣ отмѣчается порядковый номеръ, за которымъ данный грузъ значится въ реестрѣ.

11. На основаніи книги выдачи и передаточныхъ вѣдомостей грузовъ завѣдывающей складочной операціей составляетъ по той же формѣ общую вѣдомость грузамъ, выпущеннымъ изъ складочныхъ помѣщеній (форма № 4 сер. К. С. № 1412) для представленія въ коммерческую сл. Въ сл. же сборовъ представляются передаточныя вѣдомости (§ 7), вѣдомость выданнымъ грузамъ, составленная по вышеуказанной формѣ, но безъ указаній въ ней транзитныхъ отправокъ, дубликаты накладныхъ, если грузъ хранился съ отсрочкой платежей.

Реестръ по приему и вѣдомости по выпуску грузовъ представляются только за то число, за которое производилась операція.

12. Кромѣ книгъ складочнаго реестра и выпуска грузовъ завѣдывающей складочной операціей ведетъ еще „амбарныя книги для грузовъ, принятыхъ на храненіе насыпью и въ тарѣ“ (форма № 5, 6 сер. К. С. №№ 1413 и 1414) и „книгу личныхъ счетовъ грузохозяевъ“—(форма № 7 сер. К. С. № 1415).

Амбарныя книги ведутся съ цѣлью опредѣленія въ любой моментъ количества хранящагося хлѣба въ каждомъ изъ складочныхъ помѣщеній и представляютъ изъ себя личный счетъ каждаго отдѣльнаго зернохранилища, отдѣленія и закрома; книги эти заполняются, по мѣрѣ поступленія и храненія, переработки *) и выпуска груза, на основаніи вѣдомостей подачи (форма № 7) и книгъ приказчиковъ (форма № 8 сер. К. С. № 1417).

*) Просушка хлѣба на сушилкѣ, перелопачиваніе, провѣтриваніе его на вѣялкахъ и пр.

Книга личных счетов грузохозяевъ ведется для опредѣленія количества грузовъ, принадлежащихъ каждому отдѣльному получателю, и сборовъ, подлежащихъ взысканію съ извѣстнаго грузовладѣльца; заполняется она на основаніи реестра, книжекъ приказчиковъ и амбарной книги.

В. Авансовый отчетъ.

13. По расходамъ, произведеннымъ изъ авансовыхъ суммъ, составляется въ двухъ экземплярахъ отчетъ на бланкѣ сер. О. № 41. Одинъ экземпляръ, подлинный, представляется вмѣстѣ съ расходными документами въ главную бухгалтерію для пополненія аванса, а другой остается при дѣлахъ завѣдывающаго.

Документами, оправдывающими расходы, признаются:

а) по посылкѣ грузохозяевамъ заказной корреспонденціи и телеграммъ—почтовые и телеграфныя расписки;

б) по работамъ, связаннымъ со складочною операціею, расписки рабочихъ на счетахъ приказчиковъ.

При показаніи расходовъ на посылку простыхъ писемъ и на оплату гербовымъ сборомъ дубликатовъ заявленій о приѣмѣ грузовъ на храненіе и другихъ документовъ, въ авансовомъ счетѣ обозначаются только номера документовъ.

По вопросу 30

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

А. И. Комаровъ считаетъ, безусловно, полезнымъ для дорогъ производство всѣхъ или, смотря по мѣстнымъ условіямъ, только нѣкоторыхъ вспомогательныхъ предпріятій: они служатъ, съ одной стороны, довольно сильнымъ средствомъ привлеченія грузовъ, а съ другой, регулируютъ отношенія между отправителями хлѣбныхъ грузовъ и частными комиссіонерами всякихъ наименованій.

Для того, чтобы вспомогательныя предпріятія достигли своей цѣли, необходимо измѣнить правила такимъ образомъ, чтобы они возможно больше соотвѣтствовали современнымъ условіямъ торговли, подобно правиламъ частныхъ банковъ, гдѣ несмотря на кажущійся рискъ, случаи убытковъ являются исключительными. Вспомогательныя предпріятія, какъ предпріятія коммерческія, понятно, не должны работать въ убытокъ, но, съ другой стороны, и они не должны считаться средствомъ къ извлеченію большихъ доходовъ. Было бы весьма практично, если бы на заграничныхъ хлѣбныхъ рынкахъ находились правительственные агенты — комиссіонеры, черезъ которыхъ наши коммерческія агентства могли бы продавать хлѣбъ за границу, помимо экспортеровъ.

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

По вопросу 31

начальникъ коммерческой сл. считаетъ, что для ссудъ удобнѣе и выгоднѣе пользоваться станціонными сборами, ибо при такомъ способѣ деньги можно брать тогда, когда требуется, и потому не будетъ потери въ ихъ оборотѣ. Такъ какъ проценты за ссуды полностью отчисляются въ доходъ казны, то послѣдняя, при этомъ способѣ, начинаетъ получать приростъ на капиталъ, еще не перечисленный въ ея ресурсы.

Кредитоваться въ государственномъ банкѣ должны только такія дороги, на которыхъ эта операциа достигла большихъ и опредѣленныхъ размѣровъ, при которыхъ станціонныхъ сборовъ становится недостаточно.

По вопросу 32

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

А. И. Комаровъ полагаетъ, что устройство складовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ за счетъ чистой выручки отъ складочной операции, безъ испрошенія специальныхъ кредитовъ, желательна на тѣ случаи, когда приходится быстро приспособить склады въ зависимости отъ настроенія рынка или отъ результата урожая, ибо такихъ случаевъ невозможно предвидѣть настолько заблаговременно, чтобы испросить специальный кредитъ установленнымъ на то порядкомъ. Независимо отъ этого, даже въ такомъ предпріятіи, которое должно содержаться за счетъ своихъ сборовъ, всегда необходимо имѣть въ распоряженіи извѣстный капиталъ на удовлетвореніе разнаго рода нуждъ, вытекающихъ изъ спроса на услуги.

Вопросъ этотъ разсматривался и на общемъ съѣздѣ, который пришелъ къ заключенію о необходимости отдѣленія складочныхъ операций отъ перевозокъ.

По вопросу 33

33. Не представляется ли полезнымъ сліяніе коммерческой сл. со сл. движенія?

отвѣтъ содержится въ объясненіи по вопросу 22.

По вопросу 34

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

А. И. Комаровъ докладываетъ, что разработка всѣхъ тарифныхъ вопросовъ и условій перевозокъ, составляющая обязанность коммерческой сл., дѣлается не иначе, какъ по сношеніи, письменномъ или личномъ, со всякаго рода промышленными учреждениями, а также путемъ разспросовъ, наведенія справокъ, проверки и сличенія сообщенныхъ матеріаловъ и т. п.

По вопросу 35

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

А. И. Комаровъ не можетъ согласиться съ мыслью вопроса.

Система тарифовъ, по его мнѣнію, достаточно проста; нѣсколько сложными и разнообразными остаются правила примѣненія тарифовъ.

Что касается связанной съ тарифами коммерческой статистики, то существующія формы ея, несмотря на детальность и объемъ, далеко не удовлетворяютъ коммерческой сл. которая не можетъ разрабатывать или выяснять тарифныхъ вопросовъ безъ статистическихъ данныхъ.

Относительно преобразования или пересмотра коммерческой статистики, примѣнительно къ современнымъ требованіямъ какъ мѣстныхъ управленій, такъ и центральныхъ учрежденій разнаго рода вѣдомствъ, въ 1908 г. Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ предложено было мѣстнымъ управленіямъ дорогъ дать свои отзывы.

Изъ послѣдовавшихъ, затѣмъ, преній по вопросу о статистикѣ, выяснилась плохая ея организація; службы получаютъ нужныя имъ цифры слишкомъ поздно, что не позволяетъ дѣлать точную распланировку хозяйственныхъ мѣропріятій на ближайшее будущее.

Начальникъ дороги полагаетъ полезнымъ учрежденіе особаго статистическаго бюро при управленіи дороги, откуда каждая служба непосредственно могла бы получать нужныя ей свѣдѣнія; этой мѣрой устранилось бы прохожденіе матеріаловъ черезъ службы, когда одна служба получаетъ нужныя ей матеріалы послѣ другихъ службъ.

По вопросу 36

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

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что управленіе Пермской ж. д. не испытываетъ неудобства отъ существующаго порядка разрѣшенія тарифныхъ дѣлъ, разумѣя подъ этимъ, собственно, установленіе или измѣненіе тарифовъ; но нельзя того же сказать относительно разрѣшенія вопросовъ о примѣненіи тарифовъ. На практикѣ у мѣстныхъ агентовъ, особенно у служащихъ контрольно-учетныхъ учреждений, очень часто встрѣчаются примѣры различныхъ толкованій примѣненія тарифовъ, сопровождающихся иногда задержкою выдачи грузовъ или отказами грузополучателей отъ пріема ихъ, а въ большинствѣ случаевъ—переборами съ товарохозяевъ, и для рѣшенія этихъ разногласій нѣтъ правомощнаго органа не только въ мѣстномъ управленіи, но и въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ. Рѣшенія подобнаго рода вопросовъ выносятся путемъ сношенія съ подлежащими тарифными учрежденіями, и разрѣшеніе ихъ длится довольно долго.

Резюмируя послѣдовавшія, затѣмъ, пренія, Предсѣдатель дѣ-
лаетъ выводъ о желательности передачи разрѣшенія тарифныхъ
дѣлъ Министерству Путей Сообщенія, какъ юридическому лицу,
нелицепріятному къ различнымъ дорогамъ и заинтересованному
въ благосостояніи и развитіи всей желѣзнодорожной сѣти.

В. По матеріальной службѣ.

По вопросу 37

37. Выяснить раз-
мѣръ и состояніе
оборотныхъ капи-
таловъ ж. д.

представитель матеріальной сл. докладываетъ, что запасовъ,
заготовленныхъ за счетъ оборотнаго капитала по балансу на 1-е
января 1911 г., числится на сумму 7.403.182 руб. 66 коп. По
источникамъ приобрѣтенія запасы эти подраздѣляются на слѣ-
дующія группы:

1) постоянные запасы, заготовленные за счетъ оборотнаго капитала на сумму . . .	4.654.992 руб. 82 коп. ¹⁾
2) случайные запасы, заготовленные за счетъ особыхъ кредитовъ:	
а) рельсъ и скрѣпленій на сумму . . .	2.440.661 „ 76 „
б) разныхъ матеріаловъ „ „ . . .	72.458 „ 91 „
3) безденежные запасы предметовъ верх- няго строенія, полученныхъ отъ другихъ ка- зенныхъ дорогъ на	235.069 „ 17 „
	<hr/> 7.403.182 руб. 66 коп.

(запасы воинскихъ приспособленій въ расчетъ не приняты).

По отдѣльнымъ счетамъ запасовъ сумма эта распределяется:

а) по сч. дровъ	523.153 руб. 54 коп.
б) „ „ каменнаго угля	259.126 „ 80 „
в) „ „ предметовъ верхняго строе- нія въ сл. пути	3.454.664 „ 34 „ ²⁾
г) „ „ разныхъ матеріаловъ въ сл. пути (кладовыя пути)	545.595 „ 84 „
д) „ „ снѣговыхъ щитовъ	14.640 „ 34 „
е) „ „ предметовъ годныхъ, въ исправленіи	59.462 „ 13 „
ж) „ „ главнаго склада	1.181.492 „ 32 „
з) „ „ отдѣленій магазина (съ лѣсными складами)	1.121.137 „ 17 „
и) „ „ кладовыхъ при депо	169.518 „ 95 „
п) „ „ осевого парка	74.391 „ 23 „
	<hr/> 7.403.182 руб. 66 коп.

¹⁾ Въ томъ числѣ обременяющихъ оборотный капиталъ запасовъ на
сумму 308.899 руб. 71 коп.

²⁾ Въ томъ числѣ безденежныхъ запасовъ 235.069 руб. 17 коп.

Норма оборотнаго капитала по послѣднему назначенію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ ¹⁾ (журналъ стъ 22 января 1910 г. за № 217) опредѣлена для Пермской ж. д. безъ Кунгурской линіи въ суммѣ 2.920.000 руб.

По расцѣпной вѣдомости присоединенной къ Пермской ж. д. Кунгурской линіи въ оборотный капиталъ назначено:

а) для постоянныхъ запасовъ	550.500	„
б) на заготовленіе запасныхъ частей подвижного состава	151.097	„

Всего въ оборотный капиталъ Пермской ж. д. назначено 3.621.597 руб.

Далѣе представитель матеріальной сл. приводитъ слѣдующую вѣдомость (см. стр. 68—69).

Что касается причинъ значительнаго превышенія оборотнаго капитала наличными запасами, то самой важной докладчикъ считаетъ чрезмѣрные запасы рельсъ. Вообще же, при установленіи опредѣленныхъ нормъ для постоянныхъ запасовъ и при строгомъ руководствѣ этими нормами при заготовкахъ, назначенный для Пермской ж. д. оборотный капиталъ признается имъ вполне достаточнымъ для правильнаго веденія хозяйства.

Главный контролеръ, на предложеніе Предсѣдателя высказаться по разсматриваемому вопросу, указываетъ еще на одно, сильно обременяющее оборотный капиталъ, обстоятельство—это установившійся на Пермской ж. д. порядокъ держать запасъ шпаль на 2 года.

Начальникъ сл. пути даетъ по этому поводу объясненія.

Такой большой запасъ шпаль необходимъ по слѣдующимъ причинамъ:

1) при малыхъ запасахъ легко попасть въ руки поставщиковъ, которые неминуемо поднимутъ цѣны при первомъ удобномъ случаѣ;

2) на Пермской ж. д. часто встрѣчалась въ шпалахъ экстренная нужда, въ родѣ, на примѣръ, укладки новыхъ развѣздовъ;

На вопросъ Предсѣдателя о промежуткѣ времени, проходящемъ между приѣмкой шпаль и ихъ укладкой, А. Ф. Колмогоровъ проситъ принять во вниманіе тѣ особыя условія, въ которыя поставлена Пермская ж. д. кратковременностью лѣтняго періода.

Пропитка шпаль совершается въ маѣ, а къ 15 іюля всѣ

¹⁾ Получившему силу закона въ 1911 году.

В Ъ Д О

оборотного капитала и постоянных запа-

М О С Т Ъ

совъ Пермской ж. д. на 1 января 1910 года.

№№ группъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ.	Годовой расходъ.		Нормы запасовъ въ % къ нормальн. расход.	Размѣръ постоянныхъ запасовъ по нормамъ Комитета Упр. ж. д.			Итого.	
		Нормаль- ный на 5-лѣтіе.	Дѣйстви- тельный за 1910 г.		Безъ Кун- гурской линіи.	% къ оборотн. капит.	Для Кун- гурской линіи.		
		Рубли.	Рубли.	%/о	Рубли.	%/о	Рубли.		Рубли.
1	Топливо . . .	Дрова . . .	458.000	353.500	100	458.000	17,377	95.700	553.700
		Уголь камен.	1.544.000	1.497.000	25	386.000	14,684	81.000	467.000
		Коксъ и антр.	10.000	100	25	2.500	0,095	500	3.000
		Древесный уголь . . .	33.000	21.500	15	5.000	0,190	1.100	6.100
2	Смазочные матеріалы . . .	95.000	86.000	33	31.500	1,195	6.500	38.000	
3	Освѣтительные матеріалы .	204.000	209.000	25	51.000	1,935	10.600	61.600	
4	Рельсы, скрѣпленія и пе- реводы	134.500	233.500	по особ. р.	134.500	по особ. р.	—	134.500	
5	Шпалы и переводн. брусья	460.000	649.500	100	460.000	17,454	96.000	556.000	
6	Запасныя части	495.000	577.000	100	495.000	18,782	103.400	598.400	
7	Металлы и металл. издѣлія	455.000	248.500	40	182.000	6,906	38.000	220.000	
8	Лѣсной матеріалъ, кромѣ дровъ, шпаль и брусьевъ	340.000	148.000	100	340.000	12,900	71.000	411.000	
9	Матеріалы для кам. работъ	68.000	31.500	33	22.500	0,851	4.700	27.200	
10	Мануфакт. и химич. матер.	235.000	209.000	60	117.500	4,458	24.500	142.000	
11	Книги и бланки	58.000	103.500	50	29.000	1,100	6.000	35.000	
12	Обмундировочн. предметы	70.000	101.600	25	17.500	0,664	3.700	21.200	
13	Инвентарные предметы . .	115.000	59.500	33	38.000	1,407	7.800	45.800	
—	Предметы, годные для ис- правленія	—	103.500	—	—	—	—	—	
	Итого . . .	4.774.500	4.632.200	—	2.770.000	100	550.500	3.320.500	
	Хозяйств. заготовка лѣс- ныхъ матер.	—	—	—	150.000	—	—	150.000	
	Изготовленіе запасныхъ частей и по Кунг. л.	—	—	—	—	—	151.097	151.097	
	Всего . . .	4.774.500	4.632.200	—	2.920.000	—	701.597	3.621.597	
	Матеріалы, заготовленные за сч. особыхъ креди- товъ (рельсы)	—	—	—	—	—	—	—	
	Безденеж. запасы (рельсы).	—	—	—	—	—	—	—	
	Всего запасовъ . . .	—	—	—	—	—	—	—	

Дѣйстви- тельные запасы на 1 января 1910 г.	Потребные запасы.	
	% годов. расход. 1910 г.	Размѣръ запаса.
	Рубли.	Рубли.
523.100	125	442.000
259.100	20	300.000
3.200	25	3.000 ¹⁾
5.400	15	3.000
44.300	50	42.000 ²⁾
63.200	33	68.000 ³⁾
153.200	особ. расч.	134.500 ⁴⁾
1.025.700	110	714.500 ⁵⁾
308.900	100	309.000
946.200		577.000 ⁶⁾
507.000	100	248.000 ⁷⁾
284.600	150	222.000 ⁸⁾
180.800	33	10.000
169.800	50	105.000
104.200	50	52.000
20.800	25	25.000
79.300	50	30.000
59.500	—	35.503
4.727.500	—	3.320.503
—	—	150.000
—	—	151.097
4.727.500	—	3.621.597
2.440.651	—	—
235.069	—	—
7.403.220	—	—

О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.

1) Коксъ выписывается изъ запасовъ склада на особый счетъ „заказовъ въ производствѣ“, по которымъ онъ разносится, какъ накладной расходъ на издѣлія; по этой причинѣ расходъ его въ суммѣ до 12.000 р. въ числѣ эксплуатационныхъ расходовъ не показывается.

2 и 3) Съ 1911 года керосинъ и нефтяные остатки заготавливаются одинъ разъ въ годъ,—въ періодъ навигаціи,—съ такимъ расчетомъ, чтобы остатокъ ихъ на 1-е Января былъ достаточенъ для удовлетворенія 6-ти мѣсячной потребности слѣдующаго года.

При этихъ условіяхъ опредѣленные Комитетомъ нормы представляются недостаточными.

4) Исчисленіе стоимости постоянныхъ запасовъ рельсъ сдѣлано согласно утвержденныхъ нормъ: по 2 рельса на версту главнаго пути и 1 1/2 версты въ запасахъ склада, не считая Кунгурской линіи, по которой постоянный запасъ рельсъ полученъ натурой. Всего за (2073 × 2) + 300 = 4.426 рельсъ.

5) Увеличеніе нормы запасовъ шпаль съ 100 до 110% обуславливается необходимостью имѣть нѣкоторый запасъ ихъ на случай недостатка для одиночной смѣны годныхъ шпаль, снятыхъ съ пути, и на другія непредвидѣнныя надобности.

6) Кромѣ установленной для запасныхъ частей нормы постоянныхъ запасовъ въ размѣрѣ 100% приняты также въ расчетъ запасы ненужныхъ и вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей на сумму 309.000 руб. (запасы, обременяющіе оборотный капиталъ).

7) Увеличеніе нормы запасовъ для металловъ и металлическихъ издѣлій съ 40% на 100 обуславливается главнымъ образомъ несовершенствомъ дѣйствующей номенклатуры съ крайнимъ разнообразіемъ въ ассортиментахъ, при которомъ назначенная Комитетомъ норма представляется недостаточной.

8) При установленной 100% нормѣ дорога лишена возможности имѣть въ своихъ постоянныхъ запасахъ достаточно сухой и пригодный для строительныхъ работъ пиленный лѣсной матеріалъ.

Сокращеніе существующихъ запасовъ предполагается достигнуть:

- а) выработкой новой болѣе совершенной номенклатуры съ меньшимъ разнообразіемъ въ ассортиментахъ;
- б) ликвидаціей остатковъ неноменклатурныхъ матеріаловъ и предметовъ,
- в) введеніемъ болѣе совершеннаго порядка расчетовъ между строительными кредитами и оборотнымъ капиталомъ,
- г) осмотрительной и осторожной заготовкой запасовъ.

Превышеніе оборотнаго капитала дѣйствительными запасами на сумму 4.727.500—3.621.597=1.105.903 руб. объясняется главнымъ образомъ наличіемъ безденежныхъ запасовъ, поступившихъ и оприходованныхъ въ Декабрѣ мѣсяцѣ 1910 г. для удовлетворенія потребности 1911 года, фактическая оплата которыхъ произведена на основаніи условій заказовъ (уплата черезъ 30 дней): въ Январѣ 1911 года изъ соответствующихъ кредитовъ этого года.

работы по смѣнѣ шпаль должны быть закончены,—позднѣе не достать рабочихъ; поэтому приходится укладывать шпалы прошлогодней пропитки.

Предсѣдатель указываетъ на необходимость, путемъ соответственныхъ измѣненій въ договорахъ съ поставщиками, измѣненій въ условіяхъ хозяйственныхъ перевозокъ и проч., получить возможность укладывать шпалы новогодней поставки, и тѣмъ облегчить оборотный капиталъ.

Далѣе, главный контролеръ указываетъ на очень большіе запасы дровъ.

Начальникъ дороги, не оспаривая наличія нѣкотораго излишка ихъ, съ точки зрѣнія прямой потребности, объясняетъ между прочимъ, что не такъ давно на Пермской ж. д. были произведены опыты сокращенія дровяныхъ складовъ, но это привело къ дровяному голоду на Котласской линіи, когда дрова пришлось везти туда со ст. Чусовской и Луньевской линіи.

Существующіе на дорогѣ дровяные склады не ограждены заборами и потому запасы дровъ подвергаются хищеніямъ.

Вносимые управленіемъ дороги въ смѣты на дополнительные работы суммы на устройство заборовъ ежегодно опротестовываются представителями Государственного Контроля и Министерства Финансовъ.

По вопросу 38

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

представитель матеріальной сл. сообщаетъ, что количество матеріаловъ, подлежащее заготовкѣ определяется по даннымъ о расходѣ за прежніе годы, объ имѣющемся остаткѣ, ожидающемся поступленіи, а также по нѣкоторымъ матеріаламъ принимаются во вниманіе соображенія службъ потребительницъ о предстоящей потребности.

По вопросу 39

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

представитель матеріальной службы выясняетъ, что матеріалы и предметы заготавливаются: путемъ конкуренціи, объявленій въ газетахъ, письменныхъ запросовъ и наличной покупкой, при чемъ заготовка совершается, или съ разрѣшенія совѣта (годовой расходъ коихъ свыше 10.000 рублей) или съ разрѣшенія начальника дороги (годовой расходъ коихъ менѣе 10.000 рублей).

На поставку матеріаловъ и предметовъ заключаются договоры или дѣлаются заказы.

Хозяйственнымъ способомъ заготавливается часть лѣсныхъ матеріаловъ (шпаль, дровъ и бревень).

Главный контролеръ сообщаетъ, что конкурентовъ бываетъ, обыкновенно, очень мало и часто торги не даютъ никакого результата; въ такомъ случаѣ вопросъ рѣшается путемъ соглашеній съ наиболѣе желательными поставщиками.

По вопросу 40

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

представитель матеріальной сл. сообщаетъ, что на Пермской ж. д. держится сейчасъ такой порядокъ.

Въ линейныхъ складахъ установленъ запасъ хранимыхъ матеріаловъ въ размѣрѣ трехмѣсячнаго расхода, пополненіе же запасовъ совершается по смѣтѣ расхода, согласно требованіямъ завѣдывающихъ складовъ.

Для пополненія запасовъ главнаго склада установленъ порядокъ заготовки даннаго матеріала, когда размѣръ его запаса достигаетъ нормы минимальнаго запаса, установленнаго для даннаго матеріала (см. оборотный капиталъ).

Тѣ матеріалы, заготовка которыхъ производится съ разрѣшенія совѣта управленія, въ большинствѣ случаевъ заготавливаются разъ въ годъ, при чемъ въ договорахъ и заказахъ назначается нѣсколько сроковъ поставки или обусловливается исполненіе заказовъ по мѣрѣ требованія. На другіе, менѣ ходовые, матеріалы заготовки производятся два и три раза въ годъ, по мѣрѣ надобности. Разрѣшенія на закупку нерѣдко затягиваются вслѣдствіе предварительнаго внесенія вопросовъ на разсмотрѣніе совѣта, что требуетъ 10—20 лишнихъ дней.

Начальникъ дороги считаетъ, что совѣтъ часто грѣшитъ затягиваніемъ рѣшеній.

Затѣмъ, Предсѣдатель, обращаясь къ начальникамъ отдѣльныхъ службъ, проситъ высказать, дѣйствительно ли матеріалы доставляются своевременно, и если нѣтъ, то въ чемъ причина непорядка.

Начальникъ сл. тяги считаетъ настоящее положеніе вещей терпимымъ, тѣмъ болѣе, что оно замѣтно улучшается; между тѣмъ очень недавно еще былъ такой порядокъ, что сл. тяги знала только общую стоимость матеріаловъ на всѣхъ складахъ, но, гдѣ сколько и чего именно,—было совершенно неизвѣстно.

Начальникъ сл. пути А. Ф. Колмогоровъ указываетъ на хроническое запаздываніе рельсъ, что, впрочемъ, зависитъ отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

По вопросу 41

41. Какое участіе принимаютъ службы-потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять

представитель матеріальной сл. докладываетъ, что количество новой заготовки желѣза, цемента, бревенъ, шпаль, стали разной, топлива, обмундированія, принадлежностей телеграфа, предметовъ электрическаго освѣщенія, запасныхъ частей подвижнаго состава, инструментовъ и нѣкоторыхъ другихъ матеріаловъ

исчерпываемый запас магазина, или, в виду ненадобности данного материала, приостановить возстановление запаса?

По вопросу 42

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

Предсѣдатель, указывая, что сущность вопроса отчасти разобрана уже, предлагаетъ начальникамъ службъ, потребительницъ до-полнить сообщенное по другимъ вопросамъ.

А. Ф. Колмогоровъ указываетъ на то, что самыя значительныя заготовки по сл. пути, заготовки шпаль и рельсъ, производятся по условіямъ, выработаннымъ въ Министерствѣ, что же касается до техническихъ условий на другіе материалы для сл. пути, то они вырабатываются при участіи представителя службы.

Иногда случается такіе материалы, какъ кирпичъ, покупать самой службъ помимо сл. матеріальной.

С. А. Славинскій сообщаетъ, что и сл. тяги имѣетъ своихъ представителей при выработкѣ условий на поставку матеріаловъ для этой службы. Что касается самостоятельныхъ покупокъ, то въ сл. тяги онѣ случаются чрезвычайно рѣдко, за исключеніемъ покупки песка.

По вопросу 43

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

представитель матеріальной сл. сообщаетъ, что образцы матеріаловъ къ заказамъ выбираются службами—потребительницами и утверждаются совѣтомъ управленія дороги, если годовой расходъ этихъ матеріаловъ превышаетъ сумму 10.000 руб., или начальникомъ дороги, если заготавливаемые материалы расходуются въ годъ на сумму менѣе 10.000 рублей.

По вопросу 44

44. Какое участие принимаютъ службы—потребительницы при приемкахъ приобрѣтаемыхъ запасовъ или предметовъ? Есть ли приемныя комиссіи, каковой ихъ составъ и порядокъ работъ?

представитель матеріальной сл. докладываетъ, что материалы въ главныхъ складахъ (Пермскомъ, Вятскомъ и Екатеринбургскомъ) принимаются комиссіями, въ которыхъ участвуютъ представители службъ—потребительницъ, а при приемкѣ обмундированія, кромѣ того, въ комиссію назначаются младшіе агенты отъ заинтересованныхъ службъ.

Составъ комиссій и порядокъ работы изложенъ въ §§ 31—51 свода распоряженій по матеріальной сл.

Представители службъ пути и тяги указываютъ на то, что, при опредѣленіи личнаго состава службъ, не принимается во вниманіе дополнительный трудъ по разнаго рода приемкамъ; между тѣмъ, такихъ приемокъ очень много и есть агенты, которые почти не могутъ заниматься своимъ прямымъ дѣломъ; же-

лательно было бы, поэтому, назначеніе особыхъ агентовъ, которые занимались бы только приѣмками.

По вопросамъ 45 и 46

45. Какими правилами руководствуются при определении 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 ликвидация ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

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?

представитель матеріальной сл. сообщаетъ, что особыхъ правилъ для опредѣленія запасовъ или предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія и подлежащихъ устраненію изъ складовъ, не установлено, и таковое производится время отъ времени. Въ 1910 году, по распоряженію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ, произведено выясненіе запасовъ, обременяющихъ оборотный капиталъ:

во—первыхъ, имѣющихся въ излишкѣ сверхъ 3-хъ лѣтней потребности,

во—вторыхъ, ненужныхъ, вышедшихъ изъ употребленія и негодныхъ.

Въ Комитетъ подлежатъ представленію всѣ данныя, съ заключеніемъ совѣта о способахъ ликвидаціи сего имущества.

Въ настоящее время выяснилось, что предметовъ, заготовленныхъ въ излишкѣ сверхъ 3-хъ лѣтней потребности, имѣется въ складахъ дороги на сумму 287.471 руб. 74 коп. и ненужныхъ и негодныхъ матеріаловъ и предметовъ на сумму 21.427 руб. 97 коп.

На разсмотрѣніе совѣта это дѣло будетъ внесено въ непродолжительномъ времени.

Вообще говоря, службы—потребительницы не могутъ отказываться взять матеріаль въслѣдствіе высокой его цѣны, такъ какъ иного имъ не дадутъ.

Лучшій способъ упорядочить дѣло, по мнѣнію представителя матеріальной сл., это переоцѣнка матеріаловъ.

Съ этимъ мнѣніемъ вполне согласенъ и начальникъ дороги: нельзя, напримѣръ, начальниковъ участковъ сл. пути, которые должны разсчитывать каждую колѣйку, чтобы не получить перерасхода, заставлятъ брать полугодный матеріаль по цѣнѣ годнаго, или навязывать дорогой, когда прекрасно можно обойтись и дешевымъ.

Начальникъ сл. пути А. Ф. Колмогоровъ замѣчаетъ, что большая часть всѣхъ тѣхъ матеріаловъ, которые обременяютъ оборотный капиталъ Пермской ж. д. и усложняютъ дѣло, сданы инженеромъ Быховцемъ, строителемъ дороги.

Произошло это такимъ образомъ: сначала были сданы матеріалы; ихъ приняли, потомъ изъ Петербурга была прислана ихъ расцѣнка, не только несоотвѣтствующая состоянію матеріаловъ, но даже несоотвѣтствующая мѣстнымъ цѣнамъ; напримѣръ, сдали камень по 60 руб., а на дорогѣ онъ заготовлялся по 5 руб.; за 4-хъ лѣтнія шпалы Быховецъ требуетъ столько, сколько стоятъ новыя и т. д. Подобныя условія не могутъ способствовать бухгалтерской опрятности хозяйства Пермской ж. д.

По вопросу 47

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

представитель матеріальной сл. докладываетъ, что переводъ матеріаловъ изъ одной категоріи въ другую производится въ очень рѣдкихъ случаяхъ, согласно опредѣленію комиссіи по новой расцѣнкѣ, при чемъ разность противъ первоначальной цѣны подлежитъ отнесенію за счетъ убытка по матеріаламъ. Предметы, пришедшіе въ негодность отъ долговременнаго храненія, включены въ свѣдѣнія о запасахъ, обременяющихъ оборотный капиталъ (см. отвѣтъ на вопросъ 45-й).

Старыя шпалы числятся безъ цѣны, а при употребленіи въ топливо установленная номенклатурная стоимость относится на кредитъ по отопленію, съ зачисленіемъ вырученной суммы въ доходъ дороги по очер. № 36.

Пришедшіе въ негодность инвентарные предметы принимаются отъ службъ, какъ ломъ.

На вопросъ Предсѣдателя о количествѣ старыхъ рельсъ и о способахъ ихъ сбыта, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что старыхъ рельсъ на дорогѣ 300—400 тысячъ пудовъ. Частныхъ покупателей мало: слишкомъ высокія цѣны назначены совѣтомъ управленія на старые рельсы.

А. Ф. Колмогоровъ полагаетъ совершенно необходимымъ установить одну и ту же цѣну на старыя рельсы для всѣхъ станцій дороги.

По вопросу 48

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

представитель матеріальной сл. сообщаетъ, что матеріальные склады на Пермской ж. д. можно раздѣлить на слѣдующія четыре категоріи:

1. Главный Пермскій складъ, представляющій центральный пунктъ поступленія отъ поставщиковъ всѣхъ матеріаловъ (кромѣ матеріаловъ для каменныхъ работъ) и запасныхъ частей (кромѣ вагонныхъ, поступающихъ въ Екатеринбургскій складъ, находящійся при вагонныхъ мастерскихъ). Изъ главнаго склада матеріалы и части высылаются или въ линейные склады на возобновленіе ихъ запасовъ или непосредственно службамъ—потребителямъ по ихъ требованіямъ.

Кромѣ того, Пермскій главный складъ исполняетъ функціи и линейныхъ складовъ, обслуживая находящіяся въ Перми паровозныя мастерскія и депо. При Пермскомъ же главномъ складѣ находится и мѣстный складъ топлива.

2. Склады при мастерскихъ:

- а) въ Екатеринбургѣ—на монетномъ дворѣ, и
- б) на ст. Вятка II-я.

Оба эти склада, главнымъ образомъ, обслуживаютъ мѣстныя мастерскія; кромѣ того, Екатеринбургскій складъ является сосредоточіемъ запаса вагонныхъ запасныхъ частей и отсюда эти

части рассылаются, по мѣрѣ требованія, въ прочіе линейные склады.

3. Склады или матеріальныя кладовыя на тѣхъ станціяхъ, гдѣ находятся главныя и оборотныя депо; эти кладовыя и склады имѣютъ въ запасахъ ограниченныя количества матеріаловъ и запасныхъ частей, сообразно съ потребностями мѣстныхъ депо.

При этихъ же матеріальныхъ складахъ или кладовыхъ находятся и склады каменнаго угля и дровъ.

4. Кладовыя при участкахъ сл. пути.

Эти кладовыя не находятся въ фактическомъ вѣдѣніи матеріальной сл., но отчетность участковъ по приходу и расходу матеріаловъ, кромѣ предметовъ верхняго строенія, представляется въ счетоводство матеріальной сл.; этотъ порядокъ предполагается измѣнить, передавъ учетъ кладовыхъ службы пути въ счетоводство сл. пути.

Личный составъ складовъ.

а) Въ главномъ складѣ:

1 смотритель,

1 помощникъ смотрителя,

1 смотритель топлива,

17 артельщиковъ (изъ нихъ 1 ночной дежурный, 5 раздатчиковъ—развозчиковъ и 11 кладовщиковъ),

1 счетоводъ,

9 конторщиковъ (не считая 4 конторщиковъ изъ штата счетоводства и сверхштатныхъ),

9 сторожей.

б) Въ Екатеринбургскомъ складѣ:

1 смотритель,

3 кладовщика-артельщика,

5 конторщиковъ,

4 сторожа.

в) Въ Вятскомъ складѣ:

1 смотритель,

4 кладовщика-артельщика,

1 счетоводъ,

4 конторщика,

4 сторожа.

г) Въ складахъ и кладовыхъ при депо (со складами топлива):

	Смотри- тели.	Кладов- щики.	Контор- щики.	Сторожа.	Примѣчаніе.
Заимка	1	1	1	1	
Чусовая	1	1	2	3	
Тагиль	1	1	1	2	
Камышловъ	—	1	2	2	
Усолье	—	1	—	1	
Уфалей	1	1	1	2	
Бисеръ	*)	—	1	1	
Екатеринбургъ	*)	1	2	3	
Кизель	*)	—	1	2	*) Завѣдуютъ складами начальники депо.
Тюмень	*)	—	1	1	
Вознесенская	*)	1	1	2	
Балезино	*)	—	1	1	
Зуевка	*)	1	1	2	
Вятка	*)	1	1	3	
Мураши	*)	—	1	2	
Котласъ	*)	—	2	2	
Кунгуръ	*)	—	1	1	
Шаля	*)	—	1	1	

По вопросу 49

49. Какія мѣры принимаются для охраны и правильного расходования магазиннаго имущества? представитель матеріальной сл. докладываетъ, что для цѣлей охраны складовъ установлены дежурства сторожей; кромѣ того, въ случаѣ необходимости, устраиваются новыя складочныя помѣщенія и мѣста, отведенныя для склада матеріаловъ, ограждаются заборами.

Правильное расходованіе матеріаловъ и предметовъ, т. е. правильность отпуска изъ запасовъ магазина, достигается существующимъ на дорогѣ порядкомъ выдачи предметовъ потребителямъ по требованіямъ, съ обязательнымъ указаніемъ источника, куда подлежитъ отнесенію стоимость отпущеннаго. На каждый предметъ или матеріаль, необходимый для производства извѣстной работы или для опредѣленной потребности, составляется отдѣльно требованіе съ обозначеніемъ номенклатурнаго номера.

Нельзя обойти молчаніемъ крайней недостаточности помѣщеній для храненія матеріаловъ, что неблагопріятно отражается на охранѣ ихъ и правильномъ расходованіи.

На вопросъ Предсѣдателя о томъ, какимъ образомъ контролируется расходъ, главный контролеръ сообщаетъ, что, обычно, контроль расхода матеріаловъ производится по квитанціямъ.

А. Ф. Колмогоровъ останавливается на вопросѣ о ненормальномъ состояніи охраны складовъ на дорогѣ. Существуетъ какое то стремленіе во что бы то ни стало на мѣрахъ охраны нагнать экономію, хотя бы въ нѣсколько рублей, даже въ тѣхъ случаяхъ, когда совершенно очевиднымъ слѣдствіемъ такой экономіи являются крупные убытки.

Вотъ нѣсколько примѣровъ.

Раньше при кладовыхъ были караульщики. Гонясь за экономіей, ихъ упразднили. Надо замѣтить, что эти караульщики не только караулили кладовыя, но и помогали при выгрузкахъ и погрузкахъ у кладовыхъ; теперь для каждой бездѣлицы приходится посылать рабочаго, и кладовыя остались безъ надзора. Оградъ нѣтъ; даже дровяные склады, при населенныхъ пунктахъ, не имѣютъ ихъ; въ результатѣ разворовываютъ однихъ дровъ на нѣсколько десятковъ тысячъ въ годъ.

Складочныхъ помѣщеній недостаточно—матеріалы портятся и обезцѣниваются.

Всѣ представленія по этому поводу въ совѣтѣ настойчиво проваливались особыми мнѣніями главнаго контролера.

По вопросу 50

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

представитель матеріальной сл. замѣчаетъ, что съ употребляющимся на Пермской ж. д. каменнымъ углемъ бывали не разъ случаи самовозгоранія (съ углемъ Демидовъ—Кизеловскихъ копей); долгаго лежанія угля въ складахъ не бываетъ, такъ какъ запасы составляютъ около двухмѣсячной потребности; при томъ же расходъ угля производится съ соблюденіемъ правила, чтобы расходовался уголь наиболѣе ранней поставки.

Проверка цѣлости и сохранности магазиннаго имущества производится чинами контроля и ревизорами матеріальной сл.; на послѣднихъ такъ же, какъ и на смотрителей складовъ, возложено выясненіе причинъ оказавшейся при проверкѣ недостачи или излишка.

Каждые три года производится полная повѣрка всего матеріальнаго склада. Кромѣ того, существуютъ частичныя повѣрки чинами контроля, на выдержку.

По вопросу 51

51. Какія принимаются мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ и, въ

представитель матеріальной сл. сообщаетъ, что, главнымъ образомъ, удешевленіе достигается путемъ привлеченія новыхъ конкурентовъ.

Стоимость перевозки матеріаловъ по своей дорогѣ не причи-

случаѣ доставки та-
ковыхъ на своей
дорогѣ, принимается
ли въ расчетъ стои-
мость перевозки;
причисляется ли къ
стоимости загото-
вленной или покупкѣ
стоимость перевозки
по чужимъ и по
своей дорогамъ и
фактурируется ли эта
стоимость службамъ-
потребительницамъ
съ тѣмъ, чтобы
эти послѣднія упла-
чивали расходъ по
доставкѣ сл. сборовъ
изъ кредитовъ, ас-
сигнуемыхъ служ-
бамъ на соотвѣт-
ствующія надобно-
сти? Какой примѣ-
няется на дорогѣ
служебный тарифъ?

сляется къ стоимости заготовленія матеріаловъ, а сносится прямо
въ расходъ эксплуатаціи по IX отдѣлу очередной № 323.

Стоимость перевозки по чужимъ дорогамъ, а также перевозка
водою (многіе матеріалы и запасныя части доставляются воднымъ
путемъ отъ Нижняго до Перми) причисляется къ стоимости за-
готовленія матеріаловъ и фактурируется службамъ.

Служебный тарифъ на Пермской ж. д. установленъ 1/160 коп.
съ пудо-версты.

По вопросамъ 52 и 53

52. Какими спо-
собами удовлетво-
ряются требованія
службъ-потребитель-
ницъ въ случаяхъ
экстренной надоб-
ности въ предме-
тахъ, не находя-
щихся въ складахъ,
въ особенности въ
тѣхъ случаяхъ, ко-
гда наличная по-
купка, можетъ быть,
обходится дороже,
чѣмъ при нормаль-
номъ заказѣ, но бо-
лѣе скорое удовле-
твореніе потребно-
сти обѣщаетъ выго-
ды болѣе значитель-
ныя, чѣмъ потери при
наличной покупкѣ.

замѣститель начальника матеріальной сл. сообщаетъ, что, при
неимѣніи даннаго матеріала въ складахъ, требованіе службы,
потребительницы удовлетворяется путемъ паличной покупки въ
мѣстныхъ магазинахъ или путемъ срѣшней высылки изъ дру-
гихъ городовъ.

Помимо матеріальной сл. заготовляются сл. пути слѣдую-
щіе матеріалы: балластъ, известь, алебастръ, кирпичъ, пе-
сокъ и снѣговые щиты. Заготовка этихъ матеріаловъ совер-
шается по конкуренціямъ, съ разрѣшенія совѣта управленія.

53. Какіе матеріа-
лы и запасы заго-
товляются и приоб-
рѣтаются службами-
потребительницами
помимо матеріальной
сл.? Способы этого
приобрѣтенія.

По вопросу 54

54. Не представляется ли желательным упрощение номенклатуры и уменьшение числа типовъ различныхъ предметовъ заготовленія?

замѣститель начальника матеріальной сл. считаетъ упрощеніе номенклатуры и уменьшеніе числа типовъ различныхъ предметовъ заготовленія весьма желательнымъ. Съ этою цѣлью въ ближайшемъ будущемъ предполагается дѣйствующую номенклатуру пересмотрѣть и переработать.

Въ настоящее время номенклатурныхъ №№ около 15.000, предполагается понизить это число до 6.000.

Начальникъ сл. тяги С. А. Славинскій полагаетъ, что, одновременно съ переработкой списка номенклатуры слѣдовало бы уменьшить и число инвентарныхъ №№, которыхъ тоже огромное количество.

Одной изъ мѣръ, упрощающихъ дѣло, С. А. Славинскій считаетъ выдѣленіе всѣхъ предметовъ, стоимость которыхъ ниже извѣстнаго предѣла, на примѣръ 50 коп., въ одну группу съ названіемъ „предметы дешевле 50 коп.“.

По вопросу 55

55. Номенклатурныя цѣны. Выгоды и невыгоды ихъ примѣненія. Желательныя измѣненія. Число подраздѣленій номенклатуръ по каждой службѣ и отдѣлу.

представитель матеріальной сл. докладываетъ, что номенклатурныя цѣны представляютъ то удобство, что съ помощью ихъ устраняется задержка въ фактурованіи предметовъ, стоимость которыхъ слагается изъ различныхъ накладныхъ расходовъ, кромѣ платежа поставщику. Засимъ номенклатурныя цѣны можно считать необходимыми въ тѣхъ случаяхъ, когда при разнообразіи цѣнъ на какой-либо матеріаль въ разныхъ пунктахъ дороги (напримѣръ: лѣсъ, известь, камень) требуется уравнять расходныя цѣны по всѣмъ участкамъ дороги.

Поэтому номенклатурныя цѣны желательны и полезны.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

замѣститель начальника матеріальной сл. замѣчаетъ, что, при разсмотрѣніи вопроса о комплектованіи и содержаніи служащихъ, необходимо подраздѣлить ихъ на двѣ категоріи (исключая начальника службы и его помощника), именно: на категорію старшихъ и категорію младшихъ.

Къ старшимъ можно причислить слѣдующихъ: ревизоры службы съ окладами въ 1680 руб., включая разъѣздныя;

бухгалтеръ службы съ окладомъ въ 2100 руб.;

смотритель главнаго склада и его помощникъ (оклады—2400 руб. и 1250 руб. съ квартирными);

смотрители Екатеринбургскаго и Вятскаго складовъ (оклады—1500 руб. съ квартирными);

2 дѣлопроизводителя съ окладами въ 1500 руб. и 1080 руб., и

2 старшихъ счетовода съ окладами въ 1500 руб. и 1200 руб.

Къ младшимъ служащимъ относятся: счетоводы, конторщики, кладовщики, смотрители топлива—съ окладами отъ 300 до 900 руб.

Старшіе агенты утверждаются въ должности начальникомъ дороги; назначеніе ихъ дѣлалось до настоящаго времени изъ числа лицъ младшей категоріи, выдѣлившихся своими способностями и усердіемъ и продолжительной службой.

Изъ младшихъ служащихъ, получающіе свыше 50 руб. въ мѣсяць, тоже утверждаются въ должностяхъ начальникомъ дороги.

Должности кладовщиковъ и раздатчиковъ въ главномъ, Екатеринбургскомъ и Вятскомъ складахъ и болѣе значительныхъ линейныхъ складахъ (Чусовая, Тагиль, Камышловъ) замѣщены артельщиками биржевой Перловской артели, на основаніи заключеннаго съ артелью договора.

На должности кладовщиковъ въ другихъ малыхъ линейныхъ складахъ раньше опредѣлялись лица изъ числа долго служащихъ конторщиковъ, такъ какъ при ограниченномъ штатѣ въ кладовыхъ отъ кладовщиковъ требовалось и исполненіе обязанности конторщика. Въ послѣднее время, съ возрастаніемъ оборотовъ и увеличеніемъ дѣла, одному кладовщику уже невозможно стало управляться съ дѣломъ, и потому кладовщикамъ даются въ помощь конторщики, а на должности кладовщиковъ и въ мелкихъ складахъ опредѣляются или артельщики, или служащіе по найму, но съ залогами.

Такое положеніе имѣетъ и хорошую, и дурную сторону. Хорошая сторона та, что отвѣтственный кладовщикъ, конечно, надежнѣе неотвѣтственнаго. Дурная же сторона заключается въ томъ, что должности кладовщиковъ, сравнительно лучше оплачиваемыя (50 руб. жалованья и на линіи квартира или квартирныя деньги), остаются закрытыми для долгослужащихъ конторщиковъ. Послѣдніе, начиная службу съ 25 руб., естественно, послѣ многихъ лѣтъ службы, обзаведясь семьями, нуждаются въ большемъ обеспеченіи, и часто заслуживали бы поощренія по своимъ качествамъ, но это поощреніе, при маломъ движеніи и малыхъ окладахъ конторщиковъ, трудно достижимо. Естественно поэтому, что наиболѣе способные люди, не имѣя шансовъ на лучшее будущее, оставляютъ матеріальную сл. при малѣйшей возможности.

Начальникъ сл. пути считаетъ весьма желательными агентами—техниковъ, особенно какъ пріемщиковъ.

Начальникъ сл. тяги поддерживаетъ это пожеланіе, указывая, что отсутствіе въ матеріальной службѣ техниковъ особенно тяжело для сл. тяги, агентамъ которой приходится лично принимать каждую бездѣлицу, отрываясь отъ дѣла.

Представитель сл. движенія указываетъ на недостаточность штатовъ матеріальной сл., слѣдствіемъ чего является,

даже на сравнительно крупныхъ станціяхъ, возложеніе на начальниковъ ея обязанностей смотрителя склада топлива.

По вопросу 57

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ содержать особую матеріальную службу. **Заключение по этому вопросу управления дороги.** начальникъ дороги сообщаетъ, что предлагаемый вопросъ разсматривался въ совѣтѣ, и послѣдній пришелъ къ заключенію о необходимости отдѣльной матеріальной сл., потому что, при раздѣленіи ея функций между другими службами, матеріальное хозяйство дороги будетъ имѣть слѣдующіе недостатки:

1) начальники главнѣйшихъ службъ-потребительницъ, т. е., пути, движенія и тяги, имѣя уже на рукахъ свое обширное и отвѣтственное дѣло, не въ состояніи будутъ удѣлить достаточнаго времени дѣлу заготовки и всему матеріальному хозяйству, которое требуетъ большого труда и вниманія, не говоря о коммерческой опытности;

2) раздробленіе заготовки однородныхъ матеріаловъ между разными службами во многихъ случаяхъ вызоветъ переплату на цѣнахъ;

3) при заготовкѣ матеріаловъ разными службами утратится всякое единство въ наблюденіи за состояніемъ оборотнаго капитала;

4) отсутствіе контроля надъ своевременностью и хозяйственностью заготовокъ, каковую функцію въ настоящее время неволью исполняютъ службы-потребительницы. При системѣ заготовокъ самими службами нѣтъ основаній ожидать дѣйствительнаго улучшенія качествъ матеріаловъ, хотя случаи жалобъ на полученные матеріалы или ихъ дурное качество, по весьма понятнымъ причинамъ, вѣроятно, и станутъ рѣже;

5) содержаніе нѣсколькихъ отдѣловъ для заготовки и учета при службахъ-потребительницахъ обойдется дороже, чѣмъ содержаніе одной матеріальной сл.

По вопросу 63

63. Приобрѣтеніе шпаль. начальникъ сл. пути сообщаетъ что шпалы, приобретаются матеріальной сл. вызовомъ конкуренціи и сдача поставки шпаль производится совѣтомъ. Мелкія партіи покупаются съ разрѣшенія совѣта иногда изъ первыхъ рукъ.

Представитель матеріальной сл. приводитъ слѣдующія свѣдѣнія о мѣстахъ поставки и о цѣнахъ шпаль, приобретаемыхъ Пермской ж. д.

Т И П Ы Ш П А Л Ъ.	По договорамъ на 1910 годъ.			По договорамъ на 1911 годъ.		
	Количе- ство.	Цѣна.	Мѣста поставокъ.	Количе- ство.	Цѣна.	Мѣста поставокъ.
Шпалы сосно- вые длиною въ 1,25 с. . .	265.000	65	Отъ ст. Гороблагодат- ской до Екатеринб. на ст. Кыштымъ. на ст. Тугулымъ. на перегонѣ Кезь— Опарино.	150.000	70	Заготовка въ районѣ Богословской дор. со сдачею на ст. Го- роблагодатск. Перм- ской ж. д. на ст. Кыштымъ и Маукъ.
	50.000	62		175.000	69	
	19.000	65		250.000	68	
	10.000	64		40.000	67	
	30.000	60		175.000	68	
	374.000			100.000	65	на пер. Кезь-Котласъ.
				20.000	58	на ст. Юшала—Тугу- лымъ.
				30.000	38	безъ договоровъ на- личной покупкой отъ крест. Кунгурской линии.
				940.000		
	Длиною въ 1,15 с. . . . Шпалы еловые, длиною въ 1,25 с. . . .	55.000	55	на ст. Тагиль—Ека- теринбургъ.		
10.000		58	на ст. Кузьма—Гла- зово.	200.000	58	на ст. и перегонахъ Кезь-Котласъ.
40.000		55	Альмежъ и раз. № 126 хоз. заг.			
6.000		54	на пер. Кезь—Кузьма.			
56.000						
Длиною въ 1,15 саж. . .	200.000	55	на пер. Кезь—Котласъ.	30.000	54	на пер. Вятка—Кот- ласъ.
	88.000	51	на раз. № 126 хоз. заг.			
	24.000	50	на пер. Кезь-Юрья.	75.000	50	на пер. Вятка—Кот- ласъ.
	35.000	49	„ „ Кузьма-Кезь.			
	19.000	48	„ „ Фаленки—Зу- евка.	25.000	49	на пер. Чепца—Вятка.
	5.000	48	на ст. Усьва.	90.000	51	на раз. № 126 хоз. заг.
			220.000			
	По договорамъ на 1912 г.			По договорамъ на 1913 г.		
Шпалы сосно- вые длиною въ 1,25 саж. .	200.000	70	на ст. Гороблагод.	200.000	70	на ст. Гороблагод.
	200.000	70	на ст. Кыштымъ, Ма- укъ и 140 вер. Че- лябинской линии.	200.000	70	на ст. Кыштымъ, Ма- укъ и 140 вер. Че- лябинской линии.
	400.000			400.000		

По вопросу 90

90. Условія опре- представитель сл. тяги сообщаетъ, что всѣ матеріалы, потреб- дѣленія запасовъ ма- ные для нея опредѣляются въ количественномъ отношеніи по теріаловъ для ре- трехлѣтнему расходу матеріальной сл. и приобрѣтаются непосред- ремонтныхъ мастер- ственно ею. При опредѣленіи количества матеріаловъ, расходъ стныхъ и для депо и которыхъ постепенно, изъ года въ годъ, увеличивается или станцій; распределе- уменьшается, а также и матеріаловъ, вновь вводимыхъ въ но- ніе запасовъ мате- менклатуру, требуются свѣдѣнія отъ сл. тяги, при подсчетѣ ко- ріаловъ по линіи. торыхъ принимается во вниманіе остатокъ какъ въ главномъ ма- газинѣ, такъ и въ отдѣленіяхъ его.

Распределение материаловъ по линіи, по отдѣленіямъ магазина, дѣлаетъ матеріальная сл. по вѣдомостямъ трехмѣсячнаго расхода по данному отдѣленію; матеріалы пополняются ежемѣсячно, по мѣрѣ расходования, съ недопущеніемъ, однако, пониженія запаса ниже минимальнаго (мѣсячнаго расхода).

По вопросу 91

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

- а) разныхъ запасныхъ частей паровозовъ,
- б) разныхъ запасныхъ частей вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,
- в) колесныхъ скатовъ,
- г) бандажей,
- д) осей,
- е) инструментовъ,
- ж) рессоръ,
- з) пружинъ,
- и) паровозной арматуры,
- і) буферовъ,
- к) стяжныхъ цѣпей,
- л) стяжекъ,
- м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

С. А. Славинскій докладываетъ, что распределение запасныхъ частей паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ и водоснабженія производитъ матеріальная сл. по отдѣленіямъ складовъ—тоже по вѣдомости 3-хъ мѣсячнаго расхода, не допускающая достиженія минимальной нормы (мѣсячнаго расхода).

Вѣдомости 3-хъ мѣсячнаго запаса какъ матеріаловъ, такъ и запасныхъ частей, провѣряются и, согласно дѣйствительной потребности, измѣняются, и излишекъ перемѣщается въ другія отдѣленія.

Въ частности, минимальныя нормы запасныхъ частей паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ по отдѣленіямъ складовъ установлены разныя, въ зависимости отъ количества и серій приписанныхъ къ каждому депо паровозовъ, производительности малыхъ мастерскихъ, количества пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, выпускаемыхъ изъ періодическаго ремонта и скопленія на станціи товарныхъ вагоновъ *).

Что касается до кладовыхъ, которыя бы находились въ вѣдѣніи сл. тяги, то таковыхъ, ни при главныхъ мастерскихъ, ни при депо не имѣется, и потребныя запасныя части и матеріалы для ремонта отпускаются ежедневно по требованіямъ изъ складовъ матеріальной сл.

Каждое депо имѣетъ лишь нѣсколько списанныхъ въ расходъ ходовыхъ запасныхъ частей, необходимыхъ для немедленнаго ремонта паровозовъ, какъ то: нѣсколько поршневыхъ колець, пробокъ, тормозныхъ колодокъ, продувательныхъ крановъ и пр., а на пунктахъ осмотра имѣются тоже запасныя части по вѣдомости (вывѣшена въ рамкѣ подъ стекломъ) для пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, также списанные въ расходъ, какъ то: рессоры, пружины, буфера, стяжки, запасныя цѣпи, подшишники и пр.

Установленный запасъ паровозныхъ и вагонныхъ частей, по мѣрѣ расходования, немедленно пополняется по требованіямъ изъ магазина, какъ израсходованный на данный паровозъ, тендеръ или вагонъ, отмѣченный въ ремонтной книгѣ.

Нормальный запасъ по депо паровозныхъ скатовъ и вагонныхъ полускатовъ устанавливается особымъ циркулярнымъ распоряженіемъ по сл. тяги.

*) Вѣдомости доставлены въ канцелярію Комиссіи.

По вопросу 92

92. Условія и правила приѣмки матеріаловъ для ремонта. начальникъ сл. тяги указываетъ, что всѣ матеріалы для ремонта приобрѣтаются матеріальной сл. по журнальнымъ постановленіямъ совѣта управленія или распоряженіемъ начальника дороги по техническимъ условіямъ или образцамъ и принимаются въ постоянно дѣйствующихъ комиссіяхъ въ Пермскій, Екатеринбургскій и Вятскій склады съ участіемъ представителя сл. тяги по вызову матеріальной сл.

По вопросу 98

98. Условія и правила для выбора и приѣмки топлива. условія и правила для выбора и приѣмки топлива передаются въ распоряженіе Комиссіи.

Г. По службѣ пути.

По вопросу 58

58. Соответствуютъ ли скоростидвиженія: вѣсъ рельсъ, размѣръ шпаль, свойство и количество балласта? Распредѣленіе типовъ верхняго строенія по участкамъ дороги. начальникъ сл. пути А. Ф. Колмогоровъ докладываетъ, что верхнее строеніе пути Пермской ж. д. является не соответствующимъ условіямъ существующаго движенія, главнѣйшимъ образомъ на участкахъ Вятка—Пермь и Екатеринбургъ—Челябинскъ: оба эти участка входятъ теперь въ составъ транзитной магистрали, рельсовый же путь на нихъ уложенъ слабыми рельсами типа 18 фунтовъ въ погонномъ футѣ на недостаточномъ слоѣ балласта, ширина котораго по верху—1,30 саж. и толщина—0,16 саж. надъ уровнемъ бровокъ полотна, или всего 0,13 саж. подъ подошвою рельсъ.

Благодаря такому легкому верхнему строенію, не вполнѣ отвѣчающему тяжести циркулирующихъ паровозовъ и скорости поѣздовъ, бывають часто случаи излома рельсъ, а вслѣдствіе этого было нѣсколько случаевъ сходовъ поѣздовъ.

Участокъ Вятка—Пермь въ настоящее время перестраивается со смягченіемъ уклоновъ до 0,008 съ доведеніемъ балластнаго слоя до толщины въ 0,22 саж. подъ подошвою рельсъ и со смѣною рельсъ и скрѣпленій на тяжелый типъ III-а (25 фунтовъ въ погонномъ футѣ).

Челябинская линія остается безъ усиленія верхняго строенія пути, хотя ей предстоитъ еще нѣсколько лѣтъ работать въ качествѣ звена транзитной магистрали впредь до окончанія постройки Тюмень—Омской ж. д.

На Тюменской линіи рельсы типа 21²/₃ фунта въ пог. футѣ, благодаря ихъ долгой службѣ, съ 1884—1885 года, и значительной изношенности, также не соответвуютъ значенію этой линіи, которое она приобрѣтаетъ по открытіи Тюмень—Омской ж. д.; поэтому, вопросъ о смѣнѣ рельсъ на Тюменской линіи на тяжелый типъ III-а выступаетъ въ первую очередь.

Легкими 18-ми фунтовыми рельсами уложены линия Вятка—Котласъ и Салдинская вѣтвь, при чемъ по слабымъ размѣрамъ движенія типъ рельсъ можетъ быть признанъ соответствующимъ густотѣ движенія, но не соответствующимъ тяжести обращающихся по нимъ паровозовъ, въ виду чего на этихъ участкахъ установлена предѣльная скорость только въ 30 верстъ въ часъ.

На бывшей главной линіи Пермь—Чусовская—Екатеринбургъ, на Луньевской и Лысьвенской вѣтвяхъ лежатъ въ пути, преимущественно, старые рельсы съ начальнымъ срокомъ ихъ службы 1879 и 1888 г.г. типовъ 22¹/₂ и 24 фунта въ пог. футъ.

Вслѣдствіе значительной изношенности рельсъ приступлено было съ 1903 года къ постепенной ихъ смѣнѣ рельсами нормальныхъ типовъ III и IV: рельсы типа III укладываются на горныхъ участкахъ Чусовская—Гороблагодатская и Чусовская—Кизель, при чемъ до 1909 года смѣна рельсъ произведена на первомъ участкѣ на 43¹/₂ верстахъ (изъ общей длины участка—172 вер.), и на второмъ участкѣ на 20 верстахъ (изъ 105¹/₂); рельсы типа IV до 1909 года уложены: на участкѣ Гороблагодатская—Екатеринбургъ (177 верстъ)—на 14 верстахъ, и на участкѣ Кизель—Солеварни (89¹/₂ вер.)—на 23 верстахъ. На вновь присоединенной линіи Заимки—Куингуръ—Екатеринбургъ уложены рельсы типа III (24¹/₂ фунтовъ въ пог. футъ), соответствующіе условіямъ магистральной линіи.

Балластный слой на участкахъ Екатеринбургъ—Челябинскъ, Пермь—Вятка и Вятка—Котласъ имѣетъ толщину въ 0,16 саж. надъ бровкой или 0,13 саж. подъ подошвою рельсъ при ширинѣ по верху 1,30 саж. На остальныхъ линіяхъ слой балласта имѣетъ толщину 0,22—0,25 саж. надъ уровнемъ бровокъ полотна и ширину по верху 1,45—1,50 саж. Нѣкоторое утолщеніе балластного слоя, въ среднемъ до 0,19 саж., сдѣлано на Челябинскомъ участкѣ.

На участкѣ Пермь—Вятка, на протяженіи 75% всей длины участка, къ зимѣ 1911 года будетъ сдѣлано утолщеніе балласта до 0,22 саж. подъ подошвою рельсъ.

Шпалы имѣютъ поперечные размѣры, согласно установленнымъ нормальнымъ профилямъ; длина шпалъ на участкахъ Вятка—Котласъ, Кизель—Солеварни, вѣтвяхъ Лысьвенской и Салдинской—1,15 саж., на всѣхъ остальныхъ участкахъ дороги—1,25 саж.

По вопросу 59

59. Выясненіе способовъ приобрѣтенія нижняго балласта и покрывающаго его верхняго. Распределеніе карьеровъ по линіи. Способъ про-

начальникъ сл. пути сообщаетъ что балластъ приобрѣтается или въ карьерахъ, разрабатываемыхъ въ полосѣ отчужденія или на арендованной землѣ, или же вывозится зимой изъ отмелей рѣкъ.

Работы отдаются мелкимъ рядчикамъ съ куба балласта, включая въ цѣну куба и нагрузку его въ вагоны, стоимость же по-

изводства работъ подвижного состава въ эту цѣну не включается, и подача вагоновъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

исполняется самою дорогою.

Карьеры расположены:

на участкѣ Пермь—Котлась:

- 1) на 673 верстѣ на полосу отчужденія,
- 2) близъ ст. Вятка 1, на 453 верстѣ, внѣ полосы отчужденія,
- 3) на 380 верстѣ внѣ полосы отчужденія,
- 4) тоже на 367 верстѣ,
- 5) тоже на 291 верстѣ,
- 6) тоже на 248 верстѣ,
- 7) на 9 верстѣ на полосу отчужденія;

по Кунгурской линіи:

- 8) на 26 верстѣ на полосу отчужденія.
- 9) на 125 верстѣ внѣ полосы отчужденія;

по Уральской линіи:

- 10) на 22 верстѣ, на ст. Ляды и Сылва балласть подвозится зимой на лошадяхъ изъ отмели рѣки Сылвы и на 112 верстѣ, изъ рѣки Чусовой,
- 11) тоже на 9 верстѣ Луньевской вѣтви изъ рѣки Вильвы,
- 12) на 331 верстѣ балласть берется поѣздами изъ мѣдныхъ шлаковыхъ отваловъ Тагильскихъ заводовъ,
- 13) на ст. Рудянка балласть подвозится изъ отваловъ золотыхъ рудниковъ,

по Тюменской линіи:

- 14) изъ карьера съ 26 версты Каменской вѣтви, внѣ полосы отчужденія,
- 15) на Челябинской линіи, на 177 верстѣ отъ озера Аргаяшъ, внѣ полосы отчужденія.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами. начальникъ сл. пути сообщаетъ, что рельсовые стыки всѣхъ старыхъ типовъ рельсъ перекрываются фасонными накладками на 4-хъ болтахъ, подкладки плоскія и ребордчатая, двухъ и трехдырныя; къ шпаламъ рельсы пришиваются костылями.

Рельсы нормальныхъ типовъ III и IV скрѣпляются въ стыкахъ фасонными хвостовыми накладками на 6 болтахъ, подкладки трехдырныя ребордчатая со скошенной верхнею поверхностью, укладываемыя на всѣхъ шпалахъ, гдѣ лежатъ рельсы III-го типа, кромѣ новой Кунгурской линіи, гдѣ укладываются только на

стыковыхъ шпалахъ и въ крутыхъ закругленіяхъ (Радіус. 250 и менѣе на каждой шпаль, рад. отъ 300 до 500 черезъ шпалу; 500 саж. и выше только на стыкахъ).

По вопросу 61.

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

А. Ф. Колмогоровъ замѣчая, что спеціальныхъ наблюденій по этому вопросу на Пермской ж. д. не производилось, считаетъ необходимымъ указать на то, что на нѣкоторыхъ участкахъ, именно, Вятка-Котласъ, протяженіемъ въ 360 верстъ, Кизель—Солеварни, протяженіемъ въ 89¹/₂ верстъ, Лысьвенской вѣтви—20 верстъ и Салдинской вѣтви, протяженіемъ въ 49¹/₂ верстъ, а всего 519 верстъ, уложены шпалы длиною въ 1,15 пог. саж., вмѣсто обычныхъ 1,25 пог. саж.; при слабомъ движеніи путь на этихъ шпалахъ держится, сравнительно, хорошо, но, при движеніи болѣе 2—3 паръ путь приходится часто ремонтировать, именно исправлять рехтовку для устраненія боковой качки.

Что касается до рельсъ тяжелаго типа, то они уложены на путь слишкомъ недавно, и указать на какое-либо ощутительное сокращеніе расходовъ—трудно, тѣмъ болѣе, что одновременно съ увеличеніемъ вѣса рельсъ, идетъ и увеличеніе вѣса паровозовъ и скорости.

По вопросу 62

62. Система смѣ-
ны шпаль.

начальникъ сл. пути сообщаетъ, что до 1910 г. была принята на Пермской ж. д. система смѣны шпаль, сплошная поверстная смѣна всѣхъ шпаль, выслужившихъ опредѣленные сроки, въ зависимости отъ состоянія шпаль и отъ породы лѣса. Еловые шпалы смѣняются, нормально, по истеченіи 3-хъ лѣтъ службы въ размѣрѣ 50% общаго числа ихъ и по истеченіи 4-хъ лѣтъ остальные 50%; сосновые шпалы, нормально,—черезъ 4 года 80% и черезъ 5 лѣтъ остальные 20%. Сроки эти средніе, въ дѣйствительности же бываютъ колебанія въ зависимости отъ состоянія шпаль.

Согласно полученному недавно общему распоряженію о переходѣ съ поверстной къ болѣе дробной системѣ смѣны шпаль, на Пермской ж. д. приняты мѣры къ переходу на новый порядокъ смѣны.

Въ виду того, что предложенная система попикетной смѣны шпаль представляется слишкомъ дробной и затруднительной по отчетности, принята смѣна по 100 п. с.

Вопросъ 63

помѣщенъ въ отдѣлѣ В.

По вопросу 64.

64. Вліяніе на-
чества, размѣровъ и

Въ дополненіе къ сообщенному по вопросу 61, А. Ф. Колмогоровъ докладываетъ, что и относительно работы шпаль различ-

формы шпалъ на
стоимость содержа-
нія пути.

ныхъ размѣровъ, точныхъ наблюдений не имѣется. Въ общемъ, необходимо замѣтить, что шпалы, длиною въ 1,15 саж., хуже, чѣмъ въ 1,25 саж. и ихъ нужно укладывать только на участкахъ со слабымъ движеніемъ, такъ какъ путь на нихъ хуже держится (сбивается направленіе), кромѣ того, при частныхъ перешивкахъ онѣ легко колются отъ забивки костылей.

Въ общемъ, брусковыя шпалы лучше пластинныхъ.

По вопросу 65

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

представитель сл. пути указываетъ, что на Пермской ж. д. пропитка шпалъ хлористымъ цинкомъ начата только съ 1908 г., особымъ электролитическимъ способомъ г. Ляцкаго.

Пропитанныя шпалы уложены въ путь въ первый разъ въ 1909 году и поэтому, за недостаткомъ опыта, нѣтъ возможности дать какое-либо заключеніе объ ихъ дѣйствительной долговѣчности.

Предѣльные сроки службы непропитанныхъ шпалъ, какъ выше упомянуто, составляютъ для еловыхъ шпалъ—4 года и для сосновыхъ 5 лѣтъ. За послѣднее время замѣчается, въ общемъ, пониженіе качествъ мѣстнаго лѣса и сокращеніе сроковъ службы такъ что переходъ къ пропитаннымъ шпаламъ является мѣрою необходимою.

На вопросъ Предсѣдателя о томъ, на какихъ условіяхъ заключенъ договоръ на пропитку шпалъ А. Ф. Колмогоровъ докладываетъ, что главнѣйшія изъ нихъ слѣдующія:

срокъ службы пропитанныхъ шпалъ гарантируется въ 8 лѣтъ. Пропускная способность завода должна быть не менѣе 500.000 шпалъ въ годъ. Количество идущихъ въ пропитку шпалъ въ каждомъ пунктѣ должно быть не менѣе 100.000; за перенесеніе завода платится 1.500 руб., если количество идущихъ въ пропитку шпалъ менѣе 100.000.

За каждую пропитанную шпалу дорога платитъ 24 коп., изъ нихъ только 22 коп. выдаются предпринимателю на руки, а 2 коп. идутъ въ залогъ.

Черезъ 12 лѣтъ, съ начала пропитки шпалъ въ 1908 году, заводъ переходитъ въ собственность дороги.

По вопросу 66

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что на Пермской ж. д. имѣется нѣсколько типовъ верхняго строенія:

а) рельсы типовъ 18 ф., $21\frac{2}{3}$, $22\frac{1}{2}$, 24, типа III— $24\frac{1}{3}$, типа IV— $22\frac{1}{2}$, типа IIIa—25 и типа IVa—23 фунт. въ пог. футѣ;

б) шпалы пропитанныя и непропитанныя;

в) балластъ разныхъ толщинъ и качествъ, начиная отъ балласта съ примѣсью глины до балласта изъ мѣднаго шлака;

г) въ зависимости отъ типа рельсъ мѣняются и скрѣпленія.

Оставляя въ сторонѣ вліяніе пропитанныхъ шпалъ, какъ

недавно (1909 г.) уложенныхъ, можно съ увѣренностью сказать, что чѣмъ лучше и толще балластный слой, чѣмъ тяжелѣе рельсы и чѣмъ сильнѣе скрѣпленія (напримѣръ, хвостовыя накладки съ шестью болтами, а также ребордчатая подкладки на каждой шпаль), тѣмъ спокойнѣе движеніе поѣзда и тѣмъ устойчивѣе путь. При толщинѣ балласта въ 0,16 саж., путь сильно портится массой мелкихъ пучинъ, число которыхъ, при толщинѣ балласта въ 0,25 саж., значительно уменьшается (около 20%).

Незначительность отпускаемыхъ средствъ не позволяетъ наглядно, цифровыми данными, доказать это; переустройство линіи Заимки—Вятка, гдѣ въ 1911—1912 г.г. балластный слой будетъ доведенъ до 0,25 саж., вмѣсто 0,16, можно думать дать положительныя данныя, подтверждающія это предположеніе, тѣмъ болѣе, что одновременно на этомъ участкѣ будутъ смѣнены легкіе (18 ф.) рельсы на тяжелые (25 ф.).

Введеніе паровозовъ болѣе тяжелыхъ ($\frac{4}{5}$) и увеличеніе скорости движенія поѣздовъ не дадутъ, однако, возможности получить экономію на содержаніи пути, такъ какъ болѣе сильнымъ рельсамъ будутъ противопоставлены факторы, требующіе большихъ расходовъ на это содержаніе.

Начальникъ дороги указываетъ на неодинаковую толщину шпаль, какъ на одну изъ причинъ, очень вредно отражающихся на солидности верхняго строенія.

По вопросу 67

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

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что выправленіе пучинныхъ горбовъ производится по общепринятымъ способамъ, что же касается до радикальной борьбы, то существуетъ нѣсколько способовъ ея:

1) помощью замѣны грунта въ пучинистыхъ мѣстахъ балластомъ; примѣняется лишь въ весьма узкихъ рамкахъ, въ предѣлахъ ежегодно отпускаемыхъ для этой цѣли средствъ по сметамъ отъ 4.000 до 8.000 руб. въ годъ.

Уничтоженіе пучинъ этимъ способомъ обходится, въ среднемъ, до 10 руб. за 1 пог. сажень пути;

2) утолщеніемъ балластнаго слоя,

3) устройствомъ дренажей.

Общее протяженіе особенно ненадежныхъ пучинистыхъ мѣстъ на Пермской ж. д., не считая вновь принятой въ эксплуатацію Пермь-Кунгурь-Екатеринбургской линіи, по которой свѣдѣній еще не имѣется, составляетъ больше 300 верстъ; слѣдовательно, полное устраненіе пучинъ замѣною грунта обошлось бы около 1 милліона руб.

Далѣе А. Ф. Колмогоровъ докладываетъ болѣе подробныя свѣдѣнія о длинѣ пучинистыхъ мѣстъ по каждому участку

сл. пути и о процентномъ отношеніи длины пучинистыхъ мѣстъ къ длинѣ участка.

№№ участ- ковъ.	НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИИ.	Версты.	Протяж.	Общее	% отно- шенія про- тяженія пучинъ къ протяжен. участка.	
			участковъ.	протяжен. пучин. мѣсть.		
			В е р с т ы .			
1	Уральско-Горнозаводская . . .	1—115	135	30,10	22,20	
	Лысьвенская вѣтвь . . .	1— 20				
2	Уральско-Горнозаводская . . .	116—168	120	29,12	24,27	
	Лушьевская линія . . .	1— 72				
3	Лушьевская линія	73—195	129	40,64	31,50	
	Александровская вѣтвь . . .	1— 6				
4	Уральско-Горнозаводская . . .	164—283	120	29,10	24,25	
5	Уральско-Горнозаводская . . .	284—412	178	53,70	30,17	
	Салдинская вѣтвь	1— 49				
6	Уральско-Горнозаводская . . .	413—468	123	29,41	23,70	
	Тюменская	1— 68				
7	Тюменская линія	69—169	139	23,30	16,80	
	Камская вѣтвь	1— 38				
8	Тюменская линія	170—309	140	15,67	11,20	
9	Челябинскій уч. гл. линіи . . .	1—114	114	31,20	27,70	
10	Т о ж е	115—225	111	10,71	9,60	
11	Вятскій уч. гл. линіи	1—109	134	17,76	13,25	
	Кунгурскій уч. гл. линіи . . .	1— 25				
12	Вятскій уч. главной линіи . . .	110—236	127	17,27	13,60	
13	Т о ж е	237—388	153	22,80	14,90	
14	Вятскій уч. главн. линіи	389—452	107	16,05	15,00	
	Котласская линія	453—493				
15	Котласская линія	494—653	160	40,00	25,00	
16	Т о ж е	654—811	158	26,66	17,00	
17	Конгурскій уч. гл. линіи	26—133	108	33,70	31,20	
18	Т о ж е	134—241	108	15,90	14,70	
19	Т о ж е	242—355	114	16,07	14,10	
			—	2.478	499,16	20,14

На замѣчаніе главнаго контролера о томъ, что несмотря на ежегодное уничтоженіе пучинъ, расходы на нихъ съ каждымъ годомъ растутъ, А. Ф. Колмогоровъ замѣчаетъ, что это явленіе вполне естественное, ибо количество пучинъ, вслѣдствіе недостаточности отпускаемыхъ кредитовъ уменьшается въ меньшей прогрессіи, чѣмъ возрастаетъ скорость хода поѣздовъ и увеличивается движеніе, а отъ интенсивности послѣдняго сильно зависятъ и расходы на ремонтъ пучинъ;—то, съ чѣмъ можно мириться при слабомъ движеніи, необходимо ремонтировать при сильномъ, и надзоръ, за пучинными мѣстами при значительномъ движеніи долженъ быть гораздо тщательнѣе, чѣмъ при слабомъ.

По вопросу 68

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что для предохраненія пути отъ занесенія снѣгомъ на Пермской ж. д. примѣняются обычные способы—живая изгородь вдоль полотна и переносные снѣговые щиты. Кромѣ того, на дорогѣ работаютъ 11 снѣгоочистителей системы инженера Бурковскаго.

Въ районѣ Пермской ж. д. почти нѣтъ мѣстъ степного характера, гдѣ при метеляхъ въ короткое время образуются значительные снѣжные заносы, преимущественно же мѣстность носить лѣсной характеръ, гдѣ образованіе на пути значительныхъ снѣжныхъ отложеній возможно, преимущественно, отъ сильнаго снѣгопада.

Для предупрежденія образованія такихъ снѣжныхъ отложеній на Пермской ж. д. съ успѣхомъ примѣняются снѣгоочистители Бурковскаго, которые во время метели или большого снѣгопада пускаются въ обращеніе по данному участку отъ начала до конца и обратно, въ достаточной мѣрѣ очищая путь и не давая образоваться на немъ отложеніямъ снѣга.

Недостаткомъ снѣгоочистителей системы Бурковскаго является то, что они должны идти за паровозомъ, а не впереди его, поэтому работа снѣгоочистителя возможна лишь тогда, когда по данному еще не расчищенному участку можетъ пройти паровозъ. Вслѣдствіе этого, при продолжительныхъ снѣгопадахъ и метеляхъ снѣгоочистителями приходится работать непрерывно, проходя ежедневно по обслуживаемымъ ими участкамъ.

Для условій Пермской ж. д. снѣгоочистители Бурковскаго представляются вполне удовлетворяющими своему назначенію и экономичными. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что ручная очистка снѣга все-таки остается необходимой для уборки снѣга, разбрасываемаго снѣгоочистителемъ по сторонамъ пути, а также на всѣхъ мостахъ, переѣздахъ и станціяхъ, и, кромѣ того, необходимо вывозить снѣгъ изъ выемокъ, такъ какъ иначе, при повторныхъ проходахъ снѣгоочистителей, боковыя отложенія его, сильно уплотняясь, препятствуютъ движенію.

Снѣгоочистители другихъ какихъ-либо системъ на Пермской ж. д. не примѣняются, почему нельзя привести данныхъ о работѣ ихъ сравнительно съ снѣгоочистителями Бурковского.

На вопросъ Предсѣдателя о стоимости работы по очисткѣ пути отъ снѣга А. Ф. Колмогоровъ сообщаетъ, что средняя стоимость этой работы 120 руб. верста. Сильно повышаетъ эту цифру очистка на станціяхъ, очистка перегоновъ обходится съ версты въ 2—3 раза дешевле.

Высокая стоимость очистки на станціяхъ объясняется не столько тѣмъ, что здѣсь невозможно примѣнять снѣгоочистители, сколько тѣмъ обстоятельствомъ, что паровозы, за отсутствіемъ крытыхъ помѣщеній, принужденные стоять на станціонныхъ путяхъ, обледеваютъ полотно и ледяная кора, остающаяся на путяхъ послѣ ухода паровозовъ, удаляется съ большимъ трудомъ киркованіемъ. Кромѣ того станціонные пути заносятся сильно снѣгомъ вслѣдствіе стоящихъ близъ путей зданій и изъ-за стоящихъ на путяхъ вагоновъ.

Въ заключеніе А. Ф. Колмогоровъ добавляетъ, что практика Пермской ж. д. показала, что при скоростяхъ, менѣе 40 верстъ въ часъ, работа снѣгоочистителя становится уже не экономичной, такъ какъ снѣгъ отбрасывается на незначительное разстояніе.

По вопросу 69.

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и подготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменные, плотничныя, столярныя, печныя, малярныя, стекольныя, кровельныя, слесарныя, 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.

По мнѣнію начальника сл. пути, изъ обсужденія вопроса о выгодности производства ремонтныхъ работъ хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ необходимо полностью исключить тѣ работы, которыя связаны въ движеніемъ поѣздовъ, а именно: смѣну шпаль, ремонтъ балластного слоя, ремонтъ пучинъ, очистку пути отъ снѣга и проч. Такія работы слѣдуетъ производить, исключительно, хозяйственнымъ способомъ помощью поденныхъ рабочихъ: это тѣмъ болѣе правильно, что за такого рода работами имѣется достаточный техническій присмотръ. Что же касается другихъ ремонтныхъ работъ, напримѣръ, земляного полотна, искусственныхъ и гражданскихъ сооруженій и другихъ работъ, легко поддающихся учету, то тамъ можно примѣнить три способа работъ:

- 1) чисто хозяйственной—помощью поденныхъ рабочихъ и мелкихъ артелей,
- 2) смѣшанный—рабочая сила отъ подрядчика, матеріаль отъ дороги,
- 3) матеріаль и рабочая сила отъ подрядчика.

Послѣдній способъ для техническаго надзора самый легкій, но, съ другой стороны, это и самый дорогой способъ работъ, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ не гарантируетъ отъ множества мелкихъ упущеній по ремонту, тѣмъ болѣе, что трудно предви-

дѣтъ всѣ мелкія работы, необходимость которыхъ выясняется иногда во время самаго хода работъ.

Смѣшанный способъ несравненно выгоднѣе для казны и при немъ легче избѣгнуть мелкихъ недодѣлокъ; однако онъ требуетъ большой аккуратности технического надзора и сложной конторской работы, такъ какъ необходимо слѣдить за правильнымъ и экономнымъ расходоуаніемъ матеріаловъ, вести имъ точный учетъ, заботиться о своевременной доставкѣ матеріаловъ на участки и къ мѣсту работъ; все это вмѣстѣ взятое не по силамъ тому персоналу, который намѣченъ смѣтнымъ назначеніемъ для Пермской ж. д. Вслѣдствіе этого необходимо отчислять отъ общей смѣтной суммы такихъ работъ хотя 2% на усиленіе штата, т. е., на наемъ десятниковъ и конторщиковъ. Неисполненіе этого условія ставить въ чрезвычайно трудное положеніе технической персоналъ. За полной невозможностью справиться съ массой конторскихъ работъ приходится прибѣгать къ разнаго рода искусственнымъ приѣмамъ, чтобы какъ-нибудь усилить личный составъ конторы.

Еще рѣзче это выступаетъ при веденіи дѣла при помощи поденныхъ и мелкихъ артелей, хотя этотъ способъ самый выгодный. Однако, полная невозможность выполнить конторскую работу не только наличнымъ штатомъ, но даже нѣсколько увеличеннымъ тѣмъ или инымъ путемъ, заставляютъ отказаться отъ этого способа.

Сказанное заставляетъ признать второй способъ (смѣшанный) производства работъ самымъ рациональнымъ, но при непремѣнномъ условіи отчисленія 2% отъ смѣтныхъ назначеній по соответственнымъ очереднымъ № № на усиленіе штата, т. е., на содержаніе техниковъ, десятниковъ и дополнительныхъ конторщиковъ.

Представитель Министерства Финансовъ считаетъ, что можно было бы испробовать тотъ способъ, при которомъ подрячикъ поставляетъ не только рабочую силу, но и матеріаль.

Начальникъ сл. пути считаетъ этотъ способъ невозможнымъ помимо доложеннаго еще и потому, что, во-первыхъ, усложнится дѣло съ перевозкой матеріаловъ, а, во-вторыхъ, матеріалы, поставленные подрядчикомъ, всегда окажутся хуже собственныхъ.

По вопросу 70

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

начальникъ сл. пути заявляетъ, что почти всѣ матеріалы заготавливаются черезъ матеріальную сл. и службою пути не приобрѣтаются. О необходимыхъ матеріалахъ начальникъ сл. пути представляетъ свѣдѣнія въ матеріальную сл., а послѣдняя вноситъ это на разрѣшеніе въ совѣтъ управленія. Самой сл. пути заготавливаются: камень, балластъ, кирпичъ,

известь, алебастръ, кряжи для нащпальниковъ, драневые щиты, дрань штукатурная. Всѣ такія заготовки производятся черезъ мелкихъ рядчиковъ по цѣнамъ, утвержденнымъ совѣтомъ, или начальникомъ дороги по принадлежности.

Нѣсколько времени тому назадъ дорога эксплуатировала на ст. Чусовской кирпичный заводъ; теперь онъ сданъ рядчику.

По вопросу 73

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

А. Ф. Колмогоровъ сообщаетъ, что при заготовкахъ матеріаловъ сл. пути о цѣнахъ запрашиваютъ черезъ начальниковъ участковъ мелкихъ рядчиковъ и поставщиковъ и эти данныя вносятся въ совѣтъ. Если же данныя эти почему-либо оказываются недостаточными, то вызывается особая конкуренція.

По вопросу 72

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

представитель сл. пути докладываетъ, что матеріалы принимаются мѣстными начальниками участковъ съ представителями контроля по образцамъ, послѣ того, какъ покупка разрѣшена совѣтомъ.

По вопросу 73

73. Правила приѣмки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной сл.

начальникъ сл. пути сообщаетъ, что приѣмка матеріаловъ отъ матеріальной сл. высланныхъ по требованіямъ, производится начальниками участковъ сл. пути. О недоброкачественныхъ матеріалахъ составляются акты съ участіемъ представителя контроля.

Случаи составленія актовъ—рѣдки.

По вопросу 74

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

начальникъ сл. пути сообщаетъ, что излишній матеріаль, а также ломъ отъ скрѣпленій, обрѣзки желѣза и проч. сдаются въ главный складъ матеріальной сл. по фактурамъ.

На вопросъ Предсѣдателя о томъ, какъ поступаютъ съ остатками излишне затребованнаго матеріала, А. Ф. Колмогоровъ докладываетъ, что излишки числятся въ запасъ за участкомъ и расходуются по мѣрѣ надобности.

На замѣчаніе главнаго контролера, что при опредѣленіи количества необходимыхъ матеріаловъ пользуются устарѣвшимъ Урочнымъ Положеніемъ, А. Ф. Колмогоровъ заявляетъ, что это не совсѣмъ такъ, ибо помимо Урочнаго Положенія пользуются и тѣми дополненіями къ нему, которыя дала практика работы Пермской ж. д.

По вопросу 75

75. Правила отпуски шпалъ и др.

начальникъ сл. пути сообщаетъ, что негодныя шпалы, получаемыя отъ сплошной смѣны, распределяются и развозятся

негодныхъ строи- по участкамъ соразмѣрно дѣйствительнымъ потребностямъ ка-
тельныхъ лѣсныхъ ждаго участка, а затѣмъ расходуются на отопленіе по суще-
матеріаловъ на отоп- ствующимъ нормамъ для каждаго рода печи.
леніе.

Лѣсной строительный матеріалъ, негодный для ремонта зда- ній, пилится на дрова и приходится, если только партія не слишкомъ мала.

Цѣны утверждаются совѣтомъ; 100 шпаль считаются за 1 куб. саж.; цѣна 1 шпалы—4 коп. и въ 1 коп. считается стоимость распилки и расколки.

На вопросъ Предсѣдателя, кому отпускаются негодныя шпалы, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что только одни служащіе дороги пользуются правомъ ихъ полученія.

Б. В. Кукель-Краевскій замѣчаетъ, что стоимость перевозки не входитъ въ указанную цѣну.

По вопросу 76

76. Выяснить пре- начальнику сл. пути докладываетъ, что для линіи Пермь-
дѣльные размѣры Чусовская-Екатеринбургъ и Луньевской, съ предѣльнымъ укло-
участковъ пути (ди- номъ въ 0,015 и радіусами закругленій до 150 с., вслѣдствіе труд-
станцій), околотковъ ныхъ техническихъ условій, суроваго климата, продолжитель-
и обходовъ, допус- ной и снѣжной зимы слѣдуетъ признать за предѣльную длину
тимые, по мнѣнію участка 120 верстъ при непремѣнномъ условіи, чтобы у началь-
управленія дороги; ника участка былъ помощникъ и старшій дорожный маестеръ.
способъ опредѣленія
этихъ предѣльныхъ То же относится и къ линіи Екатеринбургъ—Челябинскъ,
размѣровъ.

проходящей вдоль по Уралу.

На участкѣ Екатеринбургъ—Тюмень уклонъ предѣльный—0,006, предѣльный радіусъ закругленій 300 с., количество, земляныхъ работъ незначительно, всѣ мосты за малыми исключеніями—желѣзные или деревянные на каменныхъ устояхъ, слой балласта—0,22 с. При такихъ условіяхъ, какъ показала практика, допустимы участки до 140 верстъ. У начальниковъ участковъ должны быть помощники и старшіе дорожные мастера.

На Вятской линіи предѣльный уклонъ—0,0113, минимальный радіусъ закругленій—250 с., большинство мостовъ деревянные, въ количествѣ, въ среднемъ, до 60 на участокъ. Протяженіе участковъ, въ среднемъ, до 120 верстъ надо признать предѣльнымъ; на каждомъ участкѣ помощникъ и старшій дорожный мастеръ—необходимы.

По линіи Вятка—Котласъ—съ тѣми же техническими усло- віями—имѣются 2 участка по 160 верстъ, изъ нихъ на одномъ до 100, а на другомъ до 80 деревянныхъ мостовъ; протяженіе этихъ участковъ надо признать излишне большимъ.

Дать одну общую предѣльную норму длины участка нельзя: протяженіе участка зависитъ отъ техническихъ условій пути, искусственныхъ сооружений, числа и развитія станцій и густоты движенія поѣздовъ.

Что касается назначенія длины околотковъ, рабочихъ отдѣленій и обходовъ, то по мнѣнію А. Ф. Колмогорова, за основной элементъ расчета удобнѣе всего принять обходъ. Минимумъ осмотровъ пути обходнымъ сторожемъ нужно считать два, а максимумъ количества верстъ, которое можетъ сдѣлать обходный сторожъ въ день—16 верстъ.

Принимая во вниманіе, что два осмотра пути сторожемъ весьма рѣдки, и чаще встрѣчаются 4 осмотра, получаемъ длину обхода въ 4 версты: при такой длинѣ легко увеличить число осмотровъ, въ зависимости отъ движенія поѣздовъ.

Принимая во вниманіе, что границы обходовъ должны совпадать съ границами околотковъ, получимъ длину околотка въ 16—18 верстъ.

Длина рабочаго отдѣленія, въ зависимости отъ трудности околотка и числа ремонтныхъ рабочихъ въ артели, будетъ или $5\frac{1}{3}$ версты или 6 верстъ. Составъ артели зависитъ отъ условій профиля пути и обычно рассчитывается отъ 0,60 до $1\frac{1}{2}$ человѣка на версту. Такимъ образомъ, при самыхъ легкихъ условіяхъ пути, составъ артели будетъ: минимумъ—3 ремонтныхъ рабочихъ при одномъ старшемъ рабочемъ, при условіи трехъ артелей на околотокъ и 3 ремонтныхъ рабочихъ при одномъ старшемъ рабочемъ при 3 артеляхъ на околотокъ.

На вопросъ Предсѣдателя, считаетъ ли начальникъ сл. необходимой путевую охрану, послѣдній заявляетъ, что считаетъ ее совершенно необходимой не только какъ извѣстную гарантію противъ крупныхъ несчастій, но и какъ мѣру борьбы съ разившимся въ послѣднее время хулиганствомъ, выражающемся въ накладываніи разныхъ предметовъ на путь, въ разбиваніи путевыхъ знаковъ, поджогахъ мостовъ и т. п. безобразіяхъ.

По вопросу 77

77. **Необходимый** суть дѣла была въ достаточной степени выяснена при разсмотрѣніи предыдущаго.

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

На Пермской ж. д. слѣдуетъ признать необходимой администрацію — для участка болѣе 100 верстъ изъ начальника участка, помощника и старшаго дорожнаго мастера; для участковъ свыше 125 — 130 вер. необходимъ второй помощникъ.

По вопросу 78

78. **Выяснить полезность или невыгодность специальныхъ мастерскихъ сл. пути:**

начальникъ сл. пути докладываетъ, что передача ремонта инструментовъ въ мастерскія сл. тяги очень удорожила бы дѣло, такъ какъ начеть изъ 60%, дѣлаемый сл. тяги на каждую работу для другихъ службъ, ляжетъ слишкомъ большимъ накладнымъ расходомъ, и, кромѣ того, не будетъ гарантирована быстрота исполненія. Поэтому единственнымъ правиль-

нымъ рѣшеніемъ вопроса о срочныхъ починкахъ необходимыхъ инструментовъ является устройство участковыхъ мастерскихъ, важныхъ еще и по выполненію мелкаго трудно поддающагося учету ремонта по линіи сигналовъ (семафоровъ, стрѣлокъ), а также слесарныхъ починковъ въ зданіяхъ. Если принять во вниманіе, что задержка въ ремонтѣ инструментовъ вредно отзовется на содержаніи пути, то приходится совершенно отказаться отъ мысли ввести какое бы то ни было другое хозяйство, взамѣнъ существующаго, тѣмъ болѣе, что сдавать ремонтъ въ частныя руки сдѣльно нельзя, вслѣдствіе крайняго разнообразія и мелочности работъ и отсутствія на большей части протяженія Пермской ж. д. частныхъ мастерскихъ и предпринимателей.

По вопросу 79

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

А. Ф. Колмогоровъ сообщаетъ, что штатъ служащихъ технического отдѣла состоитъ изъ начальника отдѣла, его помощника двухъ инженеровъ для техническихъ занятій, семи техниковъ-чертежниковъ и одного счетовода по верхнему строенію.

Содержаніе отдѣла обходится въ 7 руб. 26 коп. на версту пути тогда какъ, въ общемъ среднемъ выводѣ, для 20 казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (кромѣ Юго-Западныхъ) эта норма составляетъ 14 руб. 62 коп. на версту.

Такую норму расходовъ на технической отдѣлъ и штатный составъ служащихъ, какая существуетъ на Пермской ж. д., надо признать совершенно несоотвѣтствующей размѣрамъ возлагаемой на отдѣлъ работы, особенно въ послѣднее время, начиная съ 1907 года, когда Пермская ж. д. вошла въ составъ Сѣверной магистрали, С.-Петербургъ — Челябинскъ, и начались крупныя работы по усиленію и болѣе или менѣе коренному переустройству полотна, станцій, водоснабженія и прочихъ сооружений на дорогѣ, а также по увеличенію пропускной способности. Ежегодныя смѣты новыхъ работъ непрерывно возрастаютъ, составляя въ 1909 году 1.270.940 руб., а въ 1910 году около 2 милліоновъ руб.; кромѣ того, распоряженіемъ управленія Пермской ж. д. производятся работы по переустройству ст. Екатеринбургъ I на общую сумму свыше 1½ милліона руб., а личный составъ технического отдѣла, хотя и усиливается, но совсѣмъ не въ той мѣрѣ, въ какой увеличивается количество работы.

По вопросу 80

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что сокращеніе отчетности дорожныхъ мастеровъ и начальниковъ участковъ легко достижимо, и сложность отчетности зависитъ, исключительно, отъ предъявляемыхъ требованій контроля и отъ общей постановки дѣла.

Безъ детальнаго разсмотрѣнія всего счетоводства особой

комиссіей при участіи контроля привести въ исполненіе сокращеніе, отмѣною представленія различныхъ отчетныхъ данныхъ, затруднительно. Отчетность дорожныхъ мастеровъ и начальниковъ участковъ на Пермской ж. д. является крайне сложной, вслѣдствіе, главнымъ образомъ, раздробленія расходовъ по эксплуатаціи на мелочныя рубрики работъ и требованія указанія количества ихъ какъ по финансовымъ расходамъ, такъ и по матеріальнымъ. Упрощеніе отчетности насущно необходимо, ибо вмѣсто того, чтобы быть на линіи, постоянно слѣдить за работами и тѣмъ приносить дѣйствительную пользу дѣлу, лишнейные служащіе, при существующемъ порядкѣ, принуждены почти все свое время убивать на канцелярію.

По вопросу 81.

81. Организація технического надзора по новымъ работамъ: въ какихъ предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

начальникъ сл. пути сообщаетъ, что, на основаніи закона, начальникъ участка является отвѣтственнымъ лицомъ за всѣ несчастные случаи, происходящіе при работахъ на полосѣ отчужденія. Въ зависимости отъ количества новыхъ работъ является необходимою увеличеніе штатовъ на участкѣ какъ технического, такъ и конторскаго.

На усиленіе технического персонала отчисляется фактически менѣе $2\frac{1}{2}\%$ отъ стоимости работъ и этимъ отчисленіемъ нельзя удовлетворяться, такъ какъ это покрываетъ только расходы по техническому надзору и по составленію проектовъ.

На содержаніе десятниковъ, конторщиковъ, табельщиковъ, счетоводовъ и проч. необходимо производить дополнительное отчисленіе, а именно, при подрядномъ способѣ, 1% , при смѣшанномъ— 2% и при чисто хозяйственномъ способѣ— 3% — 4% отъ стоимости новыхъ работъ.

Указать точно предѣлы, въ которыхъ возможно поручить агентамъ сл. пути производство новыхъ работъ не представляется возможнымъ. Возможность найма дополнительныхъ служащихъ за счетъ намѣченныхъ отчисленій позволяетъ, до извѣстной степени, урегулировать этотъ вопросъ, такъ какъ, чѣмъ больше стоимость новыхъ работъ, тѣмъ полнѣе можно обставить техническій надзоръ.

Производство новыхъ работъ въ полосѣ отчужденія отдѣльными независимыми производителями работъ, по мнѣнію А. Ф. Колмогорова, должно вызвать массу недоразумѣній, чѣмъ замедлится и удорожится дѣло.

Имѣя отдѣльнаго производителя работъ, нельзя привлекать къ работѣ низшей персоналъ участка, такъ какъ это создастъ двойственное положеніе ихъ передъ начальникомъ участка, незаинтересованнымъ въ новой работѣ, и производителемъ работъ, незаинтересованнымъ въ участковыхъ работахъ, а посему подобный способъ производства работъ крайне нежелателенъ.

Исключеніе могутъ составить только крупныя, совершенно независимыя отъ эксплуатаціи, работы, на примѣръ, постройка крупнаго моста, большаго зданія, мастерскихъ и т. п.

Въ заключеніе обсужденія части программы, непосредственно касающейся сл. пути, Предсѣдатель предлагаетъ А. Ф. Колмогорова доставить въ распоряженіе Особой Комиссіи нормы квартирнаго довольствія, существующія на Пермской ж. д.

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.

начальникъ сл. пути С. А. Славинскій докладываетъ, что нормы расхода топлива устанавливаются ежегодно по періодамъ (зимній, переходный и лѣтній), отдѣльно для паровозовъ и вагоновъ, при чемъ для первыхъ въ зависимости отъ профилей тяговыхъ участковъ и мощности машинъ.

Въ пассажирскихъ поѣздахъ учетъ положеннаго топлива ведется на вагоно-единицу, а въ товарныхъ—по вѣсу поѣздовъ (тара грузъ), при чемъ за единицу принимается 1.000 пуд. валового вѣса поѣзда. Поэтому, въ зависимости отъ увеличенія вѣса поѣзда, увеличивается и расходъ топлива на поѣздо-версту.

За исправное, безъ отцѣпокъ, проведеніе поѣздовъ получаютъ премію поѣздные смазчики, а за неисправность паровоза въ поѣздѣ отвѣчаетъ паровозная бригада, согласно положенію о сбереженіи расходовъ по ремонту паровозовъ и ихъ инструмента (пассажирск. 10 руб. и товарн. 5 руб.).

Независимо отъ сего существуетъ премія за нагонъ опозданій поѣздовъ.

С. А. Славинскій передаетъ Предсѣдателю положеніе о преміяхъ по сл. тяги и циркуляры сл. тяги, устанавливающіе расходныя нормы по временамъ года.

По вопросу 83

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

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что, въ тѣсномъ смыслѣ, нормъ и премій за перепробѣгъ паровозовъ между капитальными ремонтами на Пермской ж. д. не существуетъ, но имѣется положеніе о преміяхъ за сбереженіе расходовъ по большому и малому ремонту паровозовъ и тендеровъ и ихъ инструмента.

Этимъ положеніемъ предлагается ежегодно назначать смѣтою для каждой серіи паровозовъ какъ единичную стоимость большаго ремонта, такъ и величину пробѣга между большими ремонтами. Такъ, на примѣръ, въ случаѣ поступленія нормальнаго паровоза въ большой ремонтъ съ пробѣгомъ менѣе положеннаго, ассигнованіе на большой ремонтъ уменьшается, а съ пробѣгомъ болѣе положеннаго—увеличивается.

Отвѣтственность за перерасходъ по большому ремонту не-

суть коренныя депо и мастерскія, а за малый ремонтъ паровозовъ и ихъ инструмента—лишь коренныя депо, согласно положенію.

Представитель Министерства Финансовъ обращаетъ вниманіе Предсѣдателя на прогрессивное уменьшеніе суммы премій, такъ въ 1908 году премій было выдано больше 9000 руб., а въ прошломъ—7200 руб.. Очевидно, что если это уменьшеніе пойдетъ дальше, то скоро преміи потеряютъ всякое значеніе.

Предсѣдатель, соглашаясь съ мнѣніемъ Б. В. Кукель-Краевского, считаетъ необходимымъ урегулированіе размѣра премій и, кромѣ того, принятіе всѣхъ возможныхъ мѣръ къ ускоренію выдачи ихъ, дабы служащій зналъ, за какую именно заслугу онъ ему выдаются.

Начальникъ сл. тяги указываетъ, что за сбереженіе расходовъ по ремонту паровозовъ за 1909 г. было выдана заинтересованнымъ лицамъ не 7.200 руб., а 14.228 руб. 07 коп. и отчислено въ доходъ казны 5922 руб. 73 коп. и въ запасный фондъ 9.462 руб. 85 коп. Незначительность выданной преміи объясняется тѣмъ, что премія уплачивается, исключительно, изъ остатковъ отъ смѣтнаго ассигнованія на большой и малый ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, при отсутствіи въ смѣтѣ спеціальнаго кредита на выдачу премій по § 7 очер. №№ 298 и 299.

Выдача премій производится, въ виду сложности подсчета, во второй половинѣ года за отчетнымъ.

Далѣе С. А. Славинскій знакомитъ собраніе съ результатами премированія сбереженій расходовъ по сл. подвижного состава и тяги за 1909 годъ.

1. Добавочная поверстная премія поѣзднымъ паровознымъ бригадамъ за перепробѣгъ, сдѣланный сверхъ установленныхъ нормъ (уплачивается за счетъ очер. № 236):

Паровозныя поѣздныя бригады.	Число лицъ.	Сдѣлали версть сверхъ установленныхъ нормъ.	Приходится въ среднемъ на одного.	Получили добавочной поверстной преміи (въ руб.).	Въ среднемъ на одного за 1909 годъ (въ руб.).	Въ среднемъ на одного за 1908 годъ (въ руб.).
Машинисты	373	2.232.707	5.986	8247.47	22,11	18,85
Помощники ихъ	410	1.784.808	4.353	3011.86	7,35	6,07
Кочегары	485	1.751.095	3.611	1492.08	3,08	2,74
Итого	1.268	5.768.610	4.549	12.751.41	10,06	8,59

Въ полезности для дороги установленія этой преміи нѣтъ никакого сомнѣнія, такъ какъ она побуждаетъ поѣздныя паро-

возныя бригады къ интенсивной работѣ и тѣмъ способствуетъ къ уменьшенію на дорогѣ числа паровозныхъ бригадъ. Нормой мѣсячнаго пробѣга поѣздной паровозной бригады установлено считать для поѣздовъ малой скорости отъ 2400 до 2700 верстъ, въ зависимости отъ протяженія тяговыхъ участковъ и интенсивности движенія, и для поѣздовъ большой скорости отъ 3500 до 3700 верстъ. За исполненіе сверхъ означеннаго числа верстъ и выдаются бригадамъ поверстныя деньги въ увеличенномъ размѣрѣ.

2. Установленная премія изъ очер. № 236 за нагонъ и опозданіе поѣздовъ въ 1909 году не примѣнялась, въ виду перестройки участка Вятка I—Пермь II и неустановившагося пути вновь присоединеннаго участка Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ.

3. Премія за сбереженіе топлива паровознымъ бригадамъ и лицамъ технического надзора (очер. № 247).

Ассигнов. по смѣтѣ	Дѣйствит. расходъ.
Очер. № 246—топливо паровозовъ— 1382951 р. или на 100 пар.-вер. 10,382 р.;	1667544 р. или на 100 пар.-вер. 9,927 р.
„ № 247—за сбер. топ.—66600 р. или на 100 пар.-вер. 0,50 р.	92742 „ „ „ 100 „ „ 0,552 „

Л И Ц А ПОЛУЧИВШІЕ ПРЕМІЮ.	Исчислено преміи за сбереженіе топлива.	Удержано за пере- жегъ топ- лива.	Выдано преміи за сбереженіе топлива.	% отношеніе удержанія къ выданной пре- міи за 1909 г.	% отношеніе удержанія къ выданной пре- міи за 1908 г.
	Рубли.	Руб.	Рубли.		
Машинисты	54.086,27	2.675,64	51.410,63	5,20	26,26
Помощники	26.609,19	903,87	25.705,32	3,52	22,79
Кочегары	13.521,35	668,69	12.852,66	5,20	23,34
Лица технического надзора	2.773,69	—	2.773,69	—	—
И т о г о	96.990,50	4.248,20	92.742,30	4,58	24,67

По смѣтѣ на 1909 годъ назначено 135 пудовъ угля на 100 паровозо-верстъ, израсходовано же 127,3 пуда, т. е. менѣе на $135 - 127,3 = 7,7$ пуд., главнымъ образомъ, вслѣдствіе интенсивнаго движенія при благопріятной зимѣ (не было сильныхъ метелей и морозовъ). По очер. № 246 сбережено противъ ассигнованія $10,382 - 9,927 = 0,455$ руб. на 100 паровозо-верстъ и, въ виду означеннаго сбереженія, уплачено преміи за сбереженіе расхода по топливу изъ очер. № 247 болѣе ассигнованія на $0,552 - 0,50 = 0,052$ руб. на 100 паровозо-верстъ.

Въ 1908 году противъ 1909 года вычетъ за перерасходъ топлива былъ значительный по причинѣ недостаточности ассигно-

ванія (дано на 100 паровозо-версть 130 пудовъ угля, израсходо-вано же 137,5 пуда) и главнымъ образомъ работою паровозовъ со смѣнными бригадами по недостатку паровозовъ и притомъ съ бригадами чужихъ дорогъ, незнакомыхъ съ профилемъ пути.

4. Премія паровознымъ бригадамъ за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ.

Ассигнов. по смѣтѣ	Дѣйствит. расходъ.
Очер. № 249—смазка паров. 4956 р. или на 100 пар.-вер. 0,33 р.	53540 р. или на 100 пар.-вер. 0,32 р.
„ № 250—премія 2664 р. или на 100 пар.-вер. 0,02 р.	5161 „ „ „ 100 „ „ 0,024 „

ПАРОВОЗНЫЯ БРИГАДЫ.	Исчислено преміи за сбереженіе смазки.	Удержано за пере- расходъ смазки.	Выдано за сбереженіе смазоч- ныхъ мате- ріаловъ.	% отноше- ніе удержанія къ выданной пре- міи за 1909 г.	% отноше- ніе удержанія къ выданной пре- міи за 1908 г.
	Руб.	Руб.	Руб.		
Машинисты	3.093,05	318,84	2.774,21	11,5	22,5
Помощники ихъ	1.544,55	157,44	1.387,11	11,4	22,5
Кочегары	в ъ п р е м і и н е у ч а с т в у ю т ъ .				
И т о г о	4.637,60	476,28	4.161,32	11,45	22,5

Израсходовано на выдачу преміи изъ очер. № 250—4161 руб. 32 коп., болѣе предполагаемаго на 4161,32—3359=802 руб. 32 коп. Означенный перерасходъ покрывается съ избыткомъ достигну-тымъ сбереженіемъ по очер. № 249, на сумму 1888,60 руб. независимо отъ употреблявшейся на пассажирскіе паровозы дорого стоящей смазки высокой вспышки.

5. Премія машинистамъ и кочегарамъ водокачекъ за сбере-женіе топлива (очер. № 259).

Ассигн. по смѣтѣ	Дѣйствит. расходъ
Очер. № 253—топливо водок. 56000 р. или на 100 пар.-вер. 0,42 р.	23031 р. или на 100 пар.-вер. 0,375 р.
„ № 259—премія 1332 р. или на 100 пар.-вер. 0,01 р.	1510 „ „ „ 100 „ „ 0,01 „

Г О Д Ы.	Количество поднятой водокачка- ми воды. Куб. саж.	Израсходовано на 1 куб. саж. поднятой воды.			Пройдено паровозами версть.
		На отоплен. котловъ, подогрѣват. и квартиръ машинист. и кочегаровъ. Коп.	Выдано пре- міи маши- нист. и коче- гарамъ за сбереженіе топлива. Коп.	Итого израсходо- вано. Коп.	
1907	317.604	15,36	0,37	15,73	12.712.119
1908	387.923	15,77	0,32	16,09	15.492.410
1909	407.020	15,64	0,37	16,01	16.796.588

Уплачено преміи за сбереженіе топлива изъ очер. № 259.

П Р И С Л У Г Ъ В О Д О К А Ч Е К Ъ .	Исчислено преміи за сбереженіе топлива.	Штрафъ за небре- жн. уходъ за маш.	Выдано преміи за сбереженіе топлива.	Въ средн. выдано преміи одному.
	Руб.	Руб.	Руб.	Руб.
Машинистамъ водокачекъ . . .	1.296,47	43,86	1,252,61	12,91
Кочегарамъ	257,30	—	257,30	7,57
И т о г о	1.553,77	43,86	1.509,91	11,53

Для каждой водокачки назначаются, по третямъ года, нормы топлива на поднятіе одной кубической сажени воды и отдѣльно на отопленіе жилыхъ помѣщеній и водоемныхъ зданій. Расходъ топлива подсчитывается по третямъ года, а премія выдается въ началѣ года, слѣдующаго за отчетнымъ. Въ 1909 году машинисты получили преміи, въ зависимости отъ количества поднятой воды, ухода за топкою котловъ и коэффициента добротности насоса, отъ 1 руб. до 39 руб., а кочегары отъ 66 коп. до 16 руб. при среднемъ жалованьѣ машиниста въ 360 руб. въ годъ, а кочегара въ 180 руб.

6. Премія поѣзднымъ смазчикамъ и станціоннымъ осмотрикамъ за исправное движеніе вагоновъ въ поѣздахъ и открытіе поврежденій въ вагонахъ изъ очер. № 261.

а) За исправное движеніе вагоновъ въ поѣздахъ.

Г О Д Ы .	Число исправно проведенныхъ поѣздн. смазчик. всякихъ поѣзд. по тяговымъ уч. дороги.	Число неиспр. проведенныхъ поѣздн. смазчик. всякихъ поѣзд. по вѣзмъ тягов. участк. дороги.	% отношеніе не- исправно провед. поѣзд. къ испр. проведеннымъ.	Исчислено преміи по- ѣздн. смазч. за испр. про- вед. ими по- ѣзда.	Удерж. съ поѣзд. смаз. за неиспр. провед. ими поѣзда и порчу зап. частей.	Выдано преміи поѣздн. смазчик.	% отнош. удерж. жания къ выдан- ной преміи.
				Руб.	Руб.	Руб.	
1909	105.183	2.546	2,42	25.390,67	938,56	24.452,11	3,84

Въ среднемъ, одинъ поѣздной смазчикъ получилъ преміи за 1909 годъ $(14452,11 : 312) = 78,37$ руб., а въ 1908 году $(23236,95 : 296) = 78,50$ руб., при среднемъ жалованьѣ въ годъ смазчика въ 240 руб. Настоящая премія существуетъ на дорогѣ болѣе 20 лѣтъ, уменьшая расходъ по текущему ремонту, и способствуя уменьшенію приплаты за несвоевременную доставку грузовъ.

б) За открытіе поврежденій въ вагонахъ.

Наименованіе поврежденій запасныхъ частей, открытыхъ станціонными осмотровщиками и поѣздными смазчиками.	Число запасныхъ частей, въ коихъ открыты поврежденія.		Выдано премій за открытіе поврежденій въ запасныхъ частяхъ.	
	Въ 1909 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 году.	Въ 1908 г.
Трещины оси	1	—	} Руб. 2.906,40	} Руб. 4.424,02
Сдвигъ колесъ съ оси	42	33		
Ослабшія и треснувшія шины . .	174	141		
Треснувшія части сцепн. прибор.	1.696	3.826		
„ подвѣсныя рессоры .	2.672	3.973		
„ буферныя рессоры и запасныя	3.450	3.240		

Въ среднемъ, одинъ станціонный осмотровикъ и поѣздной смазчикъ получили преміи за открытіе поврежденій запасныхъ частей въ вагонахъ за 1909 годъ $(2906,40 : 384 \frac{1}{12}) = 7,57$ руб., за 1908 годъ $(4424,02 : 368) = 12,02$ руб. Итого израсходовано въ 1909 году на выдачу этихъ премій станціоннымъ осмотровщикамъ и поѣзднымъ смазчикамъ изъ очер. № 261 $24452,11 + 2906,40 = 27358$ руб. 51 коп., полагалось же по измѣрителю $\frac{(16796588 \times 0,17)}{100} = 28554$ руб., слѣдовательно, менѣе предполагаеннаго смѣтой на 28554 руб. — 27358 р. 51 к. = 1195 руб. 49 коп.

7. Премія станціоннымъ осмотровщикамъ и поѣзднымъ смазчикамъ за сбереженіе смазки вагоновъ (очер. № 276.)

ТЕХНИЧЕСКІЕ АГЕНТЫ.	Исчислено преміи за сбереженіе смазки вагоновъ.	Удержано за перерасходъ смазки вагоновъ.	Выдано преміи за сбереженіе смазки вагоновъ.
	Руб.	Руб.	Руб.
Станціонные осмотровщики	484,64	—	484,64
Поѣздные смазчики	1.116,28	—	1.116,28
Итого	1.600,92	—	1.600,92

Израсходовано на выдачу преміи 1600 руб. 92 коп., полагается же по смѣтной нормѣ $\frac{558670450 \times 0,06}{10000} = 3352$, слѣдовательно, не дополучено станціонными осмтрщиками и поѣздными смазчиками вагоновъ преміи на сумму 3352 р.—1600 р. 92 к. = =1751.08 руб., которая пошла на покрытие перерасхода по матеріаламъ для смазки вагоновъ (очер. № 276), явившагося не по винѣ осмтрщиковъ и смазчиковъ, а вслѣдствіе увеличенія на дорогѣ обращенія тяжелыхъ пассажирскихъ вагоновъ и товарныхъ съ 900 пудовой нагрузкой.

Въ среднемъ одинъ поѣздной смазчикъ получилъ преміи за сбереженіе смазки въ 1909 году—4,17 руб. и въ 1908 году—7,89 руб.

8. Результатъ примѣненія положенія о преміяхъ за сбереженіе расходовъ по ремонту паровозовъ, тендеровъ и ихъ инструментовъ за 1909 годъ (очер. № 298, 299 и 242).

1. Большой ремонтъ.

Согласно распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 2 января 1909 года за № 759, округленная смѣтная единичная стоимость большого ремонта паровоза съ тендеромъ назначена въ 7500 руб., въ зависимости отъ коей ассигнованіе по ремонту паровозовъ и тендеровъ въ 1909 году, при выпускѣ изъ большого ремонта 46 паровозовъ, выразилось:

въ $7500 \times 46 = 345000$ руб., а за исключеніемъ расходовъ, вызываемыхъ замѣною котловъ новыми у 3-хъ паровозовъ, въ 17745 руб., (предвидѣно смѣтою и заключалось съ средней стоимости паровоза 7500 руб.); на собственно большой ремонтъ ассигнованіе опредѣлилось:

въ 345000 руб.— 17445 руб. = 327555 руб., или, въ среднемъ, на одинъ паровозъ съ тендеромъ $327555 : 46 = 7121$ руб. Исходя изъ таковой цѣны и въ зависимости отъ конструкціи паровозовъ и установленныхъ смѣтою пробѣговъ между большими ремонтами, единичная цѣна большого ремонта, а равно и измѣрители на 100 верстъ пробѣга между большими ремонтами по серіямъ паровозовъ на 1909 годъ, циркуляромъ по сл. тяги за № 28, были объявлены слѣдующія:

расчетный измѣритель на 100 верстъ пробѣга между большими ремонтами, согласно § 5 Положенія о преміяхъ, циркуляръ 1909 года за № 28:

Серія паровозовъ.	Количество.	Установл. стоим. по серіямъ.		Пробѣги между большими ремонтами.		Измѣритель на 100 вер. пробѣга между большими рем. по серіямъ паровозовъ.
		Единичная.	Общая.	Един. для кажд. серіи паров. установл. смѣтою и циркул. 1909 г. № 28.	Итого по серіямъ.	
А. Безъ постановки новыхъ котловъ.						
А. Колом. зав.	1	8.200	8.200	210.000	210.000	3,90
Б. Эсслин. „	9	7.450	67.050	200.000	1.800.000	3,73
Б. Колом. „	3	7.450	22.245	195.000	585.000	3,80
К. Норм. типа.	16	7.320	117.120	190.000	3.040.000	3,97
3-хъ осныхъ бывш. Котласск. дор.	9	6.500	58.500	185.000	1.665.000	3,513
Г. а. маневров. танков. пар.	2	4.070	8.140	185.000	370.000	2,20
	40	—	281.255	—	7.670.000	—
Б. Съ постановкою новыхъ котловъ.						
А. Колом. зав.	3	4.300	12.900	210.000	530.000	2,06
Б. Эсслин. „	1	3.720	3.720	195.000	195.000	1,94
Б. Колом. „	1	3.720	3.720	195.000	195.000	1,94
3-хъ осныхъ	1	3.575	3.575	185.000	185.000	1,94
	6	—	23.915	—	1.105.000	—
ИТОГО . . .	46	—	305.170	—	8.775.000	3,44
				Общій измѣритель		

2. *Малый ремонтъ.*

На малый ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, по смѣтѣ на 1909 г., ассигновано:

	С у м м а.	На 100 пар.-вер.
а) на средній ремонтъ	113.710,00	0,853
б) на періодическій осмотръ	127.295,00	0,950
в) на текущій ремонтъ	255.350,00	1,917
	496.355,00	3,72 руб.

Для покрытія расходовъ на ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, пострадавшихъ, при происшествіяхъ на дорогѣ, въ суммѣ 15263 руб. 33 коп. изъ смѣтнаго измѣрителя по текущему ремонту 3,72 руб. исключается измѣритель 0,091 руб., т. е. для опредѣленія премированного кредита приняты измѣрители и суммы:

	Измѣритель.	Пробѣгъ.	С у м м а.
а) на средній ремонтъ	0,853	16.796.588	143.274,90
б) на періодическій осмотръ	0,95	—	159.567,59
в) на текущій ремонтъ (1,917—0,091)=	1,826	—	306.705,69
	3,629	16.796.588	609.548,18

3. На ремонтъ инструментовъ по смѣтѣ на 1909 годъ измѣритель 0,044 руб. на 100 паровозо-верстъ, а по дѣйствительно исполненному пробѣгу размѣръ кредита опредѣляется:

$$\frac{16796588 \times 0,044}{100} = 7390 \text{ руб. } 50 \text{ коп.}$$

При указанныхъ выше измѣрителяхъ и кредитахъ, результаты премированія опредѣлились:

Большой ремонтъ.					Малый ремонтъ,					Ремонтъ инструментовъ паровозныхъ.					ВСЕГО.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Общій измѣр. на 100 пар.-вер. пробѣга между больш. рем.	Дѣйствит. пробѣгъ между больш. рем. паровоз., вышед. въ отчетномъ году.	Ассигновано по дѣйствит. пробѣгу (гр. № 2) и измѣр. рителю (гр. № 1).	Дѣйствительный расходъ.	Сбереженіе.	Измѣритель на 100 пар.-вер. пробѣга отчет. года.	Дѣйствительный пробѣгъ паровозо-веретъ отчетнаго года.	Ассигновано по дѣйствит. пробѣгу (гр. № 7) и измѣр. рителю (гр. № 6).	Дѣйствительный расходъ.	Сбереженіе.	Измѣритель на 100 пар.-вер. пробѣга отчет. года.	Дѣйствит. пробѣгъ паровозо-веретъ отчетнаго года.	Ассигновано по дѣйствит. пробѣгу (гр. № 12) и измѣр. рителю (гр. № 11).	Дѣйствительный расходъ.	Сбереженіе.	Графы 5+10+15.
3,44	918.792,9	31.236,76	314.096,22	2.140,64	3.629	167.965,88	609.548,18	582.837,19	26.710,99	0.044	167.965,88	7.397,50	6.628,48	470.98	29.613,65

Указанная въ графѣ 16-й сумма сбереженій 29.613 руб. 65 коп., согласно § 13 Положенія, распредѣлена:

Сумма сбереженій.	По § 13.			Причисляется къ выдачѣ.	По § 14.				
	Въ доходъ казны 20%.	Въ запасный фондъ 15%.	Въ пользу заинтересованныхъ лицъ 65%.		Паровознымъ бригадамъ 60%.	Остальнымъ агентамъ 40%.	Изъ послѣдней суммы агентамъ.		
							Депо ² / ₃ .	Главныхъ мастерекихъ ¹ / ₃ .	
29.613,65	5.922,73	4.472,05	*) 19.248,87						
—	—	+5.020,80	— 5.020,80						
Окончательное распредѣленіе таково	29.613,65	4.922,73	9.462,85	14.228,07	14.228,07	8.536,84	5.691,23	3.794,18	1.897,05

*) Изъ этой суммы перечислено въ запасный фондъ на основаніи § 20 Положенія

С В Ъ Д Ъ Н І Е

о положеніи запаснаго фонда преміи за сбереженіе расходовъ по ремонту паровозовъ, тендеровъ и ихъ инструментовъ

Оставалось къ 1 января 1909 г:	Поступило изъ преміи 1910 г.						Итого.	ВСЕГО.	Ирасходовано на учетъ преміи на основаніи § 15 Положенія.	Осталось въ запас- номъ фондѣ.
	Отчисленіе на основа- ніи §§ 13 и 20 Положен.	Взысканій съ лицъ, участвующихъ въ преміи на основаніи Положен.								
		§ 16	§ 19	§ 21	§ 23					
4.403 р. 18 к.	9.462,85	¹⁾ 46,81	²⁾ 68,00	³⁾ 361,39	⁴⁾ 315,00		10.254,05	14.657,23	1.481,10	13.176,13

Средняя стоимость большого ремонта паровозовъ съ тендеромъ безъ постановки новаго котла за 1909 годъ опредѣлилась въ 7062 руб. вмѣсто назначенной смѣтою 7121 руб.

Незначительность сбереженія по большому ремонту паровозовъ (2140 р. 64 коп.) при выпускѣ 46 паровозовъ, съ общимъ пробѣгомъ отъ предыдущаго большого ремонта 187929 верстъ, объясняется нѣкоторымъ удешевленіемъ стоимости большого ремонта паровозовъ противъ смѣтной 7121 руб.—7062 р.=59 руб. и незначительнымъ перепробѣгомъ въ 9187929 — 8875000 = 312929 вер.

Результаты премированія по серіямъ паровозовъ видны изъ нижеслѣдующей таблицы (см. вѣдомость на стр. 110).

¹⁾ Удержано на покрытіе перерасходовъ, допущенныхъ въ предыдущіе годы и позаимствованныхъ изъ запаснаго фонда.

²⁾ Удержано съ агентовъ депо Вознесенская и Зуевка за подачу въ большой ремонтъ паровозовъ №№ 438, 491, 500, 501 и 503, не сдѣлавшихъ минимальныхъ пробѣговъ, установленныхъ § 7 Положенія.

³⁾ Удержаны съ лицъ паровозныхъ бригадъ за неудовлетворительное состояніе паровозовъ.

⁴⁾ Удержаны съ паровозныхъ бригадъ за остановку поѣздовъ въ пути, по неисправности паровозовъ. Такихъ остановокъ было съ пассажирскими поѣздами 10 случаевъ, а съ товарными 43.

Н а з н а ч е н о .						Исполнено паровозовъ, вышедшихъ изъ большого ремонта.				
Серія паровозовъ.	Количество.	На паровозъ и тендера.	На сумму.	Для смѣн. проб. между большими ремонтами.	На 100 гер. пробѣга.	Пробѣгъ между большими ремонтами.	Ассигнов. по данному измѣрительно на 100 в. проб.	Дѣйствительный расходъ.	Сбережено.	Перерасходовано.
А.	1	8.200	8.200	210.000	3,90	186.308	7.266,01	9.121,87	—	1.855,86
Б. Эссин. .	9	7.450	67.050	1.800.000	3,73	1.713.915	63.929,03	65.343,24	—	1.414,21
Б. Колом. .	3	7.415	22.245	585.000	3,80	631.803	24.009,51	22.063,93	1.944,58	—
К.	16	7.320	117.120	3.040.000	3,97	2.855.185	113.355,99	120.006,39	—	6.650,40
Маневр. . .	2	4.070	8.140	370.000	2,20	357.938	7.874,63	7.456,63	418,00	—
3-хъ осныхъ	9	6.500	58.500	1.665.000	3,513	2.034.558	71.649,67	58.356,40	13.293,27	—
		40	—	281.255	—	—	—	282.348,46	—	—
		Съ новыми котлами.								
А.	3	4.300	12.900	630.000	2,06	693.992	14.296,85	17.808,70	—	3.511,85
Б.	2	3.720	7.440	390.000	1,94	383.756	7.444,87	9.859,30	—	2.414,43
3-хъ осныхъ	1	3.575	3.575	185.000	1,94	330.474	6.411,20	4.079,66	2.331,54	—
		6	—	23.915	—	—	—	31.747,56	—	—
ВСЕГО .	46	—	305.170	8.875.000	3,44	9.187.929	316.236,76	314.096,12	17.987,36	15.841,75
									2.140,64	

По вопросу 84

84. Нормы износа С. А. Славинскій указываетъ, что наименьшіе размѣры шинъ паровозныхъ колесъ установлены приказомъ Г. Министра Путей Сообщенія отъ 11 октября 1907 года, опубликованнымъ по дорогѣ при циркулярѣ по сл. тяги за № 26 отъ 14 ноября 1907 года. Подъ паровозами и тендерами, обращающимися на желѣзныхъ дорогахъ, не допускаются колесныя шины, толщина которыхъ по кругу катанія, за вычетомъ мѣстныхъ по нему выбоинъ или выкатовъ, менѣе нижеслѣдующихъ размѣровъ:

Для шинъ паровозныхъ колесъ:

- а) при болтовомъ скрѣпленіи 35 м/м.,
- б) „ непрерывномъ „ 30 м/м.,

для шинъ тендерныхъ колесъ:

- а) при болтовомъ скрѣпленіи 30 м/м.
- б) „ непрерывномъ „ 25 м/м.

Указанныя нормы относятся къ зимнему періоду времени года; для лѣтняго періода ¹⁾ предѣльная толщина какъ паровозныхъ, такъ и тендерныхъ шинъ можетъ быть менѣе указанныхъ на 5 м/м.

¹⁾ Для Пермской ж. д. зимнимъ періодомъ опредѣляется время съ 1 октября по 1 апрѣля.

Мастерскія должны выпускать изъ ремонта паровозные скаты съ шинами толщиною не менѣе 37 м/м., а тендерные—не менѣе 32 м/м.

Предѣльная толщина вагонныхъ бандажей, согласно общему соглашенію о вагонахъ, допускается въ 19 м/м. Мастерскія выпускаютъ не тоньше 27 м/м.

Предѣль изнашиваемости гребней установленъ слѣдующій: для пассажирскихъ паровозовъ 23 м/м., а для всякихъ другихъ шинъ подвижного состава 19 м/м.

Мастерскія не могутъ выпускать изъ ремонта оси пассажирскихъ паровозовъ съ ребордами тоньше 25 м/м., товарныхъ—24 м/м., а вагонныя оси тоньше 22 м/м.

Предѣльная глубина выбоинъ въ бандажахъ для паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ допускается до 4 м/м., а для товарныхъ вагоновъ до 6 м/м.

Увеличившійся за послѣднее время износъ бандажей паровозныхъ колесъ объясняется, по мнѣнію С. А. Славинскаго, увеличеніемъ вѣса поѣздовъ, что требуетъ частаго примѣненія песка для предотвращенія буксованія.

По вопросу 85

**85. Нормы и пре-
міи расходовъ на
смазочные матеріалы
для паровозовъ и
вагоновъ.**

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что расходныя нормы смазочныхъ матеріаловъ на паровозы и тендера, въ зависимости отъ числа осей, устанавливаются на зимнее и лѣтнее время при расчетѣ положеннаго смѣтою количества смазки на каждыя 100 верстъ общаго пробѣга паровозовъ, съ уплатою паровознымъ бригадамъ преміи за сбереженіе смазки.

Расходныя нормы для смазки вагоновъ тоже устанавливаются по временамъ года, при чемъ расходныя нормы смазочныхъ матеріаловъ на вагоны устанавливаются особыми циркулярами на зимнее и лѣтнее время, съ расчетомъ положеннаго количества смазки на каждые 1.000 вагоно-осе-верстъ общаго пробѣга пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, съ уплатою преміи за сбереженіе смазки станціоннымъ осмотрицамъ и поѣзднымъ смазчикамъ. Премія распределяется между первыми и вторыми пропорціонально числу отправленныхъ и благополучно приведенныхъ каждымъ изъ нихъ поѣздовъ. Премія эта исчисляется и уплачивается по четвертямъ года.

Величина премій за сбереженіе вагонной смазки, вообще малая, за послѣднее время, вслѣдствіе увеличившейся нагрузки на вагонъ, сдѣлалась совсѣмъ незначительной.

На вопросъ Предсѣдателя о нормѣ ея, С. А. Славинскій сообщаетъ, что премія выдается въ размѣрѣ $\frac{1}{3}$ отъ стоимости сбереженной смазки.

По вопросу 86

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

С. А. Славинскій сообщаетъ, что, кромѣ преміи за сбереженіе топлива, за ремонтъ паровозовъ и тендеровъ и ихъ инструмента, за нагонъ опозданий поѣздовъ и за сбереженіе смазки паровозовъ и вагоновъ на дорогѣ установлены слѣдующія преміи:

а) поверстныя и часовыя деньги паровознымъ бригадамъ за сдѣланный ими пробѣгъ и перепробѣгъ;

б) станціоннымъ осматривателямъ и поѣзднымъ смазчикамъ за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ и за исправно прошедшіе, безъ отцѣпокъ вагоновъ, поѣзда;

в) преміи машинистамъ и кочегарамъ водокачекъ за сбереженіе топлива. Расходныя нормы топлива для каждой водокачки устанавливаются на поднятую кубическую сажень воды ежегодно по четвертямъ года;

г) за сбереженіе топлива по отопленію мастерскихъ.

На вопросъ Предсѣдателя о величинѣ премій, получаемыхъ машинистами водокачекъ, начальникъ сл. тяги докладываетъ что максимумъ этой преміи—25 руб. въ годъ.

Предсѣдатель высказываетъ сомнѣніе, что какихъ—нибудь 1—2 руб. лишнихъ въ мѣсяць могутъ, дѣйствительно, заинтересовать машиниста въ наиболѣе экономическомъ расходованіи топлива; если предположить въ какомъ—нибудь машинистѣ нечестность, то ему практичнѣе будетъ продать сдѣланную экономію въ топливъ на сторону, чѣмъ, зарегистрировавъ ее, получить нѣсколько грошей черезъ очень долгое время.

С. А. Славинскій добавляетъ, что слѣдовало бы пересмотрѣть нормы за экономію топлива въ связи съ качествомъ его.

Незначительность преміи въ 1510 руб., выданной машинистамъ водокачекъ, какъ это видно изъ свода результатовъ премированія, доложеннаго по вопросу 83-му, вполне отвѣчаетъ ассигнованію по очер. № 259 и составляетъ 2,4% расхода по очер. № 253 на отопленіе водокачекъ. Въ виду примѣненія для отопленія угольной мелочи, выбрасываемой изъ переднихъ топковъ паровозовъ, существующія расходныя нормы будутъ рассмотрѣны и измѣнены.

По вопросу 87.

87. Распредѣленіе водоснабженія полиніи; мощность источниковъ и машинъ. Не представляется ли выгоднымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи водо-

По мнѣнію начальника сл. тяги, измѣнять существующее распредѣленіе водоснабженія по линіи не требуется, такъ какъ таковое размѣщено въ достаточной степени правильно. Въ связи же съ переустройствомъ участка Пермь II—Вятка предвидѣно смѣтою усиленіе водоснабженія на этой линіи, согласно требованіямъ для транзитныхъ линій.

Такое же усиленіе водоснабженія предполагается сдѣлать одновременно съ окончаніемъ Тюмень-Омской ж. д. на участкѣ

снабжения для до- Екатеринбург—Тюмень, съ изысканіемъ болѣе надежныхъ
стиженія наимень- источниковъ.
шей задержки поѣз-
довъ на станціяхъ
и устраненія въ
снабженіи парово-
зовъ водой въ депо?

По вопросу 88

88. Распределение А. С. Славинскій, читая списокъ станцій, указываетъ, гдѣ нахо-
и размѣры складовъ дятся склады топлива, родъ топлива, характеръ складовъ и ихъ
топлива на линіи; емкость: (см. стр. 114, 115 и 116)
распределение моби-
лизационныхъ запа-
совъ топлива.

По вопросу 89

89. Условія и пра- начальникъ сл. тяги докладываетъ, что на Пермской ж. д.
вила для очистки имѣется вода средней жесткости и потому не требуетъ предва-
воды. рительно искусственной очистки.

Для предупрежденія образованія твердой котловой накипи
примѣняется сода, а въ послѣднее время производятся опыты съ
ѣдкимъ натромъ.

Сода вводится въ котлы въ количествѣ отъ 4 до 6 фунтовъ
по 3—4 раза между промывками паровозовъ, каковыя произво-
дятся послѣ пробѣга отъ 1000 до 1200 вер. въ зависимости, глав-
нымъ образомъ, отъ графика оборота паровозовъ. Количество
накипи отъ примѣненія соды, повидимому, не уменьшается, но
зато образующаяся накипь мягка, рыхла и сравнительно легко
удаляется при промывкѣ. Удаленіе уже образовавшейся твердой
накипи изъ котловъ съ большимъ пробѣгомъ производится по-
средствомъ котлового „экстракта“ Астафьева, дающаго весьма
благопріятные результаты.

Вопросы 90, 91 и 92

помѣщены въ отдѣлѣ В.

По вопросу 93

93. Существуетъ С. А. Славинскій сообщаетъ, что пріемка отремонтированныхъ
ли пріемка отремон- паровозовъ послѣ большого и средняго ремонтовъ какъ въ глав-
тированного въ глав- ныхъ мастерскихъ, такъ и послѣ средняго ремонта въ малыхъ
ныхъ мастерскихъ мастерскихъ существуетъ и производится агентомъ того депо,
подвижного состава куда поступаетъ отремонтированный паровозъ. Послѣ производ-
агентами тѣхъ депо, ства пробныхъ поѣздокъ, составляется протоколъ освидѣтельство-
куда поступаетъ от- ванія и пріемки даннаго паровоза.
ремонтированный со-
ставъ?

Пассажирскіе и товарные вагоны, выходящіе изъ главныхъ
мастерскихъ, принимаются агентами депо Вятка и Екатеринбургъ
послѣ испытанія пробными поѣздками съ отмѣткой въ бюлле-
тенѣ ремонта.

НАИМЕНОВАНИЕ.	Д Р О В А.			Вмѣстимость срубовъ въ тыс. пуд.	Воинскіе запасы на 1 ноября 1909 г.		Примѣчаніе.
	Характеръ склада.				Дрова куб. саж.	Уголь пуд.	
Ст. Заимки (Пермь II)	—	—	К. уголь.	Кучи.	—	—	
Пермь I	Расходн.	—	"	56	1728,72	147.360	
Чусовская	"	—	"	550	1638,72	113.497	
Р. Заготовка	—	Резервн.	—	—	—	—	
Ст. Кизель	Расходн.	—	К. уголь.	60	} 2313,72	123.900	+Ст. Баская.
Усольская	"	—	"	60			
Багуль	—	Резервн.	—	—	—	—	
Пашія	—	"	—	—	—	—	
Бисеръ	Расходн.	—	К. уголь.	205	1663,92	147.924	
Лая	—	Резервн.	—	—	—	—	
Тагиль	Расходн.	—	К. уголь.	260	1624,68	166.750	
Шайтанка	—	Резервн.	—	—	—	—	
В.-Нейвинскъ	—	"	—	—	—	—	
Таватуй	—	"	—	—	—	—	
Екатеринбургъ I	Расходн.	—	К. уголь.	350	} 2160,00	274.440	
Уфалей	"	—	"	165			
Р. Татышь	—	Резервн.	—	—	—	—	
Ст. Камышловъ	Расходн.	—	К. уголь.	160	1845,36	111.420	
Юшала	—	Резервн.	—	—	—	—	
Тугулымъ	—	"	—	—	—	—	
Кармакъ	—	"	—	—	—	—	
Тюмень	Расходн.	—	К. уголь.	100	1950,84	139.620	
Р. Тура	—	Резервн.	—	—	—	—	
Ст. Салка	—	"	—	—	—	—	
Вознесенская	Расходн.	—	К. уголь.	170	1779,84	229.560	+Ст. Валезино.
Кезъ	—	Резервн.	—	—	—	—	
Чепца	—	"	—	—	—	—	

НАИМЕНОВАНИЕ.	Д Р О В А.			Вмѣстимость срубовъ въ тыс. пуд.	Воинскіе запасы на 1 ноября 1909 г.		Примѣчаніе.
	Характеръ склада.				Дрова куб. саж.	Уголь пуд.	
Р. Шуръ	—	Резервн.	—	—	—	—	
Ст. Балезино	Расходн.	—	К. уголь.	130	—	—	
Яръ	—	Резервн.	—	—	—	—	
Фаленко	—	”	—	—	1598,76	222.780	+Ст. Зуевка. +Ст. Вятка I.
Р. Черноусъ	—	”	—	—	—	—	
Ст. Зуевка	Расходн.	—	К. уголь.	160	—	—	
Вятка I	”	—	”	40	—	—	
Вятка II	”	—	”	25	—	—	
Юрья	”	—	—	—	1506,60	—	+Ст. Мураши. +Ст. Опарино. +Ст. Пинюгъ.
Большая	—	Резервн.	—	—	—	—	
Мураши	Расходн.	—	—	—	—	—	
Старовѣрческая	—	Резервн.	—	—	—	—	
Опарино	Расходн.	—	—	—	—	—	
Альмежъ	”	—	—	—	—	—	
Пинюгъ	”	—	—	—	—	—	
Луиданка	—	Резервн.	—	—	—	—	
Сусоловка	—	”	—	—	—	—	
Луза	Расходн.	—	—	—	—	—	
Савватія	”	—	—	—	—	—	
Котласъ	”	—	—	—	1096,20	—	+Ст. Луза.
Пер. Кузьма-Бородулино	—	Резервн.	—	—	—	—	
Чепца-Балезино	—	”	—	—	—	—	
Мураши-Старовѣрч.	—	”	—	—	—	—	
Старовѣрч.-Опарино	—	”	—	—	—	—	
Опарино-Альмежъ	—	”	—	—	—	—	
Альмежъ-Пинюгъ	—	”	—	—	—	—	

НАИМЕНОВАНИЕ.	Д Р О В А.		Вмѣстимость сру- бовъ въ тыс. пуд.	Воинскіе запасы на 1 ноября 1909 г.		Примѣчаніе.
	Характеръ склада.			Дрова куб. саж.	Уголь пуд.	
Пер. Пинюгъ-Лунданка .	—	Резервн.	—	—	—	
Лунданка-Луза . . .	—	”	—	—	—	
Луза-Сусоловка . . .	—	”	—	—	—	
Сусоловка-Савватія	—	”	—	—	—	
Ст. Кунгуръ	Расходн.	—	К. уголь. ¹⁾	—	—	1) Кунгурская линія перешла въ эксплуата- цію Пермской дороги съ 1 но- ября 1909 г. Въ Кунгурѣ и Ша- лѣ срубовъ нѣтъ: уголь вы- гружается въ кучи.
Шаля	”	—	”	—	—	
Хрустальная	—	Резервн.	—	—	—	
Коуровка	Расходн.	—	—	—	—	
Левшино	—	—	К. уголь.	12	—	
Гороблагодатская .	—	—	”	²⁾ —	—	2) Также какъ въ Кунгурѣ и Шалѣ.
Богдановичъ	—	—	”	12	—	
Копи	—	—	”	6	—	
Итого	—	—	—	—	20907,36	1677.251

Бланки и бюллетени ремонта С. А. Славинскій передаетъ Предсѣдателю.

По вопросу 94

94. Средняя продолжительность относительно продолжительности ремонта паровозовъ и вагоновъ С. А. Славинскій приводитъ слѣдующія данныя:

и вагоновъ въ мастерскихъ для большаго ремонта и для средняго ремонта.

РОДЪ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.	Средняя продолжительность ремонта въ 1908 году.		Средняя продолжительность ремонта въ теченіе перваго полуг. 1909 г.		Примѣчанія.
	Большого дней.	Средняго дней.	Большого дней.	Средняго дней.	
Паровозы:					
Товаро-пассаж. Сер. А. . .	177	89	154	—	
Товарные Сер. Б.	151	106	145	84	
„ „ К.	145	111	145	88	
„ 6-ви колесные раз- выхъ сер.	144	96	136	70	
Маневровые сер. Г—а . .	144	80	129	67	
Пассажирскіе вагоны:					
Служебные I и II кл. . .	177	104	168	70	
Пассажирскіе II кл. . . .	166	117	138	—	
„ II—III кл.	—	—	131	—	
„ III кл.	134	111	133	70	
Арестантскіе	112	—	—	—	
Почтовые	100	—	90	—	
„ и III кл.	—	—	122	—	
Багажные	81	71	—	68	
IV кл. и санитарные. . .	41	31	48	37	
Товарные вагоны:					
Крытые	48	—	49	—	
Полувагоны	36	—	33	—	
Платформы	32	—	30	—	

По вопросу 95

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

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что штатъ мастеровыхъ по цехамъ устанавливается по главнымъ мастерскимъ и депо согласно § 17 временной инструкціи мѣстнаго управления дороги по третямъ года, въ зависимости отъ количества работъ.

Въ случаѣ потребности въ рабочей силѣ въ болѣе раз-мѣрѣ противъ предвидѣнной, — вслѣдствіе развитія въ районѣ Пермской ж. д. кустарнаго производства, особенно плотничнаго,

столярнаго, жестяночнаго и малярнаго,—затрудненія въ комплектованіи мастерскихъ не встрѣчается; дополнительные рабочіе принимаются на опредѣленный срокъ, по истеченіи котораго и рассчитываются.

Увеличеніе комплекта мастеровыхъ требуется, главнымъ образомъ, съ наступленіемъ теплаго времени, для усиленнаго ремонта товарныхъ вагоновъ на путяхъ депо и мастерскихъ и производства періодическаго осмотра вагоновъ съ окраской и безъ нея. Кромѣ того, для этой цѣли и усиленнаго осмотра пассажирскихъ вагоновъ почти весь штатъ истопниковъ парового и водяного отопленій перечисляется въ поденные и направляется въ мастерскія и депо, гдѣ производится осмотръ.

Такъ какъ потребность въ мастеровыхъ для усиленнаго производства текущаго ремонта и періодическаго осмотра паровозовъ, тендеровъ и водоснабженій всегда совпадаетъ съ окончаніемъ усиленнаго движенія, то, для выполненія этихъ работъ, является возможнымъ перемѣстить въ слесарей и чернорабочихъ временно исполняющихъ обязанности помощниковъ машинистовъ, кочегаровъ и поѣздныхъ смазчиковъ,—этимъ достигается выгодная утилизація рабочей силы.

По вопросу 96

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя и часовыя, праздничныя и, вообще, сверхурочныя.

относительно установленія расцѣнокъ, С. А. Славинскій сообщаетъ, что по принятому на Пермской ж. д. порядку, по представленію начальника сл. тяги, начальникомъ дороги утверждаются по главнымъ мастерскимъ на полгода, а по малымъ мастерскимъ при депо по третямъ года штаты мастеровыхъ и рабочихъ отдѣльно по каждой мастерской, съ указаніемъ числа лицъ по каждому ремеслу и размѣра средней и наивысшей поденной платы.

Мастеровые и рабочіе сл. тяги за работы, производимыя ими въ главныхъ и малыхъ мастерскихъ при депо, получаютъ установленную поденную плату за нормальный 9-ти часовой рабочій день.

Поденная плата за сверхурочныя работы, т. е. за работы, производимыя тѣми же рабочими послѣ дневной и ночной смѣны, а также за работы въ праздничные дни, производится за первые два часа по полтора часа за часъ; а за послѣдующіе часы по два часа за часъ.

Продолжительность сверхурочныхъ работъ опредѣляется по мѣрѣ надобности администраціей мастерскихъ и депо заносится въ книгу вечеровокъ.

Поденная плата мастерскому при приѣмѣ его въ мастерскія опредѣляется начальникомъ мастерскихъ, или начальникомъ депо, по взаимному съ нимъ соглашенію, послѣ сдачи пробной работы; въ случаѣ возникающихъ недоразумѣній при опредѣленіи ка-

чества работы, начальнику мастерских предоставляется право привлекать къ участию въ оцѣнкѣ экспертовъ изъ старыхъ опытныхъ мастеровыхъ.

Въ зависимости отъ степени трудоспособности и рода ремесла рабочаго, руководствуясь размѣрами утвержденной предѣльной и средней поденной платы, начальники мастерскихъ и депо могутъ увеличивать поденную плату рабочимъ два раза въ годъ. Въ зависимости отъ характера работъ, способовъ и мѣстъ ихъ исполненія, работы исполняются или поденными рабочими, или сдаются сдѣльно—артелямъ или отдѣльнымъ лицамъ.

До приступа къ работѣ, сдаваемой сдѣльно¹⁾, стоимость ея объявляется рабочему, при чемъ съ нимъ, а при сдачи артели—старшимъ артели, заключается условіе, которое излагается на бланкѣ сер. С. Т. № 862 (бюллетень сдѣльныхъ работъ).

При сдѣльныхъ работахъ, отъ трудоспособности, знанія дѣла мастеровыми и рабочими зависитъ размѣръ заработка, т. е., они могутъ получить прибыль, если по окончаніи работъ сумма поденной платы причитающейся за время исполненія работы менѣе обусловленной бюллетенемъ цѣны или убытокъ, если она выше.

Согласно приказу г. Министра Путей Сообщенія отъ 16 февраля 1905 г. за № 19, объявленнаго по Пермской ж. д. циркуляромъ по сл. тяги отъ 11 апрѣля 1905 года за № 27, въ случаѣ убытка не по винѣ работающаго, расчетъ производится по поденному заработку.

Работы исполняются по цѣнамъ:

а) утвержденнымъ начальникомъ дороги, по представленію начальника сл. тяги и внесеннымъ въ книги сдѣльныхъ цѣнъ. При этомъ въ бюллетеняхъ сдѣльныхъ работъ, при примѣненіи этихъ цѣнъ отмѣчаются красными чернилами названія книги, № группы и страницы въ ней, гдѣ данныя цѣны помѣщены:

б) по вырабатываемымъ; выработка сдѣльныхъ цѣнъ производится слѣдующимъ образомъ: лицо, на обязанности котораго лежитъ раздача работъ: мастеръ цеха, начальникъ или монтеръ депо,—намѣчаетъ рядъ работъ, цѣны на которыя еще не выработаны и не внесены въ книги сдѣльныхъ цѣнъ. Такія работы сдаются сдѣльно артели или мастерскому, которые по своимъ способностямъ и по размѣру получаемой поденной платы признаются подходящими къ ихъ исполненію, по цѣнѣ, устанавливаемой по соглашенію между мастеромъ и мастеровыми. Въ случаѣ, если согласіе въ цѣнѣ не будетъ достигнуто, работа производится поденно.

¹⁾ Сдать работу сдѣльно имѣютъ право—начальникъ депо, цеховой мастеръ и монтеръ депо.

За исполненіемъ подобнаго рода работъ имѣется неослабный надзоръ со стороны цеховой администраціи.

Полученные по бюллетенямъ результаты въ видѣ $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ прибыли или убытка заносятся въ особыя книги вырабатываемыхъ цѣнъ.

Въ концѣ трети начальники мастерскихъ, просматривая эти книги, тѣ изъ цѣнъ, практику выработки по которымъ они признаютъ достаточной и полученный процентъ прибыли удовлетворительнымъ ($40-60\frac{0}{0}\frac{0}{0}$), вносятъ на утвержденіе начальника сл. тяги, а этотъ послѣдній—начальника дороги.

Въ зависимости отъ степени совершенства техническихъ приспособленій въ мастерскихъ или приѣмовъ работъ, а также и отъ степени навыка рабочихъ въ выполненіи нѣкоторыхъ работъ, процентъ прибыли то уменьшается, то увеличивается. Соответственно съ чрезмѣрнымъ повышеніемъ, или пониженіемъ ея утвержденныя сдѣльныя цѣны уменьшаются или увеличиваются, также по третямъ года, съ утвержденія начальника дороги.

Если сверхурочныя работы производятся сдѣльно, то плата, по расчету на время, не увеличивается.

По вопросу 97

97. Способы использования труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

начальникъ сл. тяги въ дополненіе къ доложенному по вопросу 95 сообщаетъ, что для лучшаго использованія труда рабочихъ, при уменьшеніи работъ въ данномъ депо или мастерскихъ, одновременно съ объявленіемъ по всеѣмъ мастерскимъ и депо не принимать вновь мастеровыхъ даннаго мастерства, излишніе перемѣщаются на свободныя вакансіи, а выдержавшіе экзаменъ на помощника машиниста и поѣздного смазчика перемѣщаются въ депо для временнаго исполненія этихъ штатныхъ должностей.

Вопросъ 98

помѣщенъ въ отдѣлѣ В.

По вопросу 99.

См. вопросъ 92.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы приобретаются непосредственно сл. тяги?

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что никакихъ матеріаловъ непосредственно сл. тяги не приобретаетъ, а получаетъ ихъ по требованіямъ изъ складовъ матеріальной сл.

Исключеніе составляетъ лишь рѣчной песокъ для паровозныхъ песочницъ, который доставляется начальниками участковъ ремонта пути по требованіямъ начальниковъ депо.

По вопросу 101.

101. Правила отсортировки негод-

С. А. Славинскій сообщаетъ, что отсортировка негодныхъ запасныхъ частей производится или въ мѣстномъ депо или въ

ныхъ или вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ отчужденія.

мастерскихъ; затѣмъ онѣ сдаются въ склады дороги, приходуются безъ цѣны и хранятся отдѣльно; точно также хранятся отдѣльно и запасныя части вышедшихъ изъ употребленія типовъ.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы сл. тяги?

С. А. Славинскій докладываетъ, что техническое отдѣленіе при сл. тяги исполняетъ работы согласно инструкціи, которую онъ передаетъ Предсѣдателю; что же касается техническихъ конторъ при главныхъ мастерскихъ, то онѣ исполняютъ слѣдующія работы:

- 1) составленіе рабочихъ чертежей,
- 2) разработка и составленіе проектовъ различныхъ измѣненій въ оборудованіи мастерскихъ,
- 3) изготовленіе копій и снабженіе цеховъ необходимыми чертежами, по которымъ исполняютъ работу мастеровые, съ указаніемъ на чертежахъ обрабатываемыхъ мѣсть и напусковъ, съ которыми мастерскія выпускаютъ издѣлія въ запасъ склада,
- 4) снятіе эскизовъ поврежденій цилиндровъ и поврежденій въ паровыхъ котлахъ,
- 5) освидѣтельствованіе въ отношеніи годности и соответствія чертежамъ запасныхъ частей, изготовляемыхъ мастерскими и передаваемыхъ въ матеріальный складъ,
- 6) подборъ и выдача чертежей въ цехи для исполненія заказовъ и обратная пріемка ихъ,
- 7) завѣдываніе моделями и выдача ихъ въ литейный цехъ, обратная ихъ пріемка и передача для исправленія. Клейменіе вновь поступающихъ моделей и внесеніе ихъ въ опись,
- 8) пересмотръ поступающихъ заказовъ матеріальной сл., съ указаніемъ, какому цеху слѣдуетъ открыть цеховой заказъ, приложить № чертежа и модели,
- 9) испытаніе на разрывъ металловъ, кожанныхъ ремней и веревокъ, поступающихъ отъ поставщиковъ на дорогу,
- 10) участіе въ комиссіяхъ по освидѣтельствуванію матеріаловъ и предметовъ, поступающихъ отъ поставщиковъ въ матеріальный складъ,
- 11) участіе въ комиссіяхъ по осмотру поступающихъ въ ремонтъ старыхъ паровозныхъ котловъ для выясненія годности ихъ къ дальнѣйшей службѣ,
- 12) провѣрка шаблоновъ по чертежамъ,
- 13) храненіе и веденіе описей чертежей, альбомовъ, моделей и составленіе смѣтъ,
- 14) веденіе книги разрѣшенныхъ конструктивныхъ измѣненій въ подвижномъ составѣ,
- 15) веденіе книгъ произведенныхъ въ мастерскихъ испытаній паровыхъ котловъ, и
- 16) производство теоретическихъ повѣрокъ прочности частей

и разработка технических вопросов по предложениям начальника мастерских и технического отдела сл. тяги.

По вопросу 103

103. Распределение и специализация ремонтных мастерских.

начальник сл. тяги сообщает, что изъ имѣющихся на Пермской ж. д. трехъ главныхъ мастерскихъ въ Перми, Екатеринбургѣ и Вяткѣ: Пермскія—спеціально паровозныя на 43 стойла (изъ нихъ 21—въ паровозо-сборной, 16—въ кательной и 6 въ малярной); Екатеринбургскія (бывшій монетный дворъ)—спеціально вагонныя на 60 стойлъ (изъ нихъ 16 для пассажирскихъ 44 для товарныхъ вагоновъ); Вятскія—смѣшанныя на 16 паровозныхъ стойлъ и 18 для товарныхъ вагоновъ.

Кромѣ этого, имѣются вспомогательныя мастерскія:

при депо Усолье—для выпуска 18 паровозовъ и тендеровъ изъ средняго ремонта и при депо Камышловъ—для 12 штукъ въ годъ, независимо отъ производства подъемовъ;

при каждомъ главномъ депо имѣются малыя мастерскія съ особыми ремонтными стойлами и безъ ремонтныхъ стойлъ на участкѣ Пермь—Вятка—Котласъ (Вознесенская, Зуевка, Мураши и Котласъ);

малыхъ мастерскихъ для ремонта вагоновъ на Пермской ж. д. не имѣется вовсе, имѣются лишь вагонные сараи безъ механическаго оборудованія при депо Вятка, Пермь, Усольская, Екатеринбургъ и Тюмень—всего на 16 пассажирскихъ и 12 товарныхъ вагоновъ.

По вопросу 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

С. А. Славинскій докладываетъ, что въ Пермскихъ и Екатеринбургскихъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо бывшей Уральской ж. д. имѣется много станковъ устарѣвшей конструкціи (старыхъ, работающих на тихомъ ходу и т. п.), поступивших на дорогу съ постройки, а въ Екатеринбургскихъ мастерскихъ имѣются даже станки, работавшіе на бывшемъ монетномъ дворѣ, изготовленіе которыхъ относится къ серединѣ XIX столѣтія. Эти станки требуютъ возможно скорой замѣны станками современной конструкціи (болѣе сильными, работающими съ рѣзцами самозакаливающейся стали, шарошечными и т. п.). Замѣна старыхъ станковъ новыми дастъ возможность значительно повысить производительность мастерскихъ, не прибѣгая къ расширенію зданій. Особенно рельефно эта невыгодность работы устарѣвшими машинами выступаетъ при учетѣ работы на нѣкоторыхъ имѣющихся древнихъ колесныхъ станкахъ, на которыхъ при самыхъ хорошихъ условіяхъ, едва представляется возможнымъ обточить въ рабочій день одну колесную пару, тогда какъ станки современной конструкціи легко обтачиваютъ такихъ же паръ въ то же время, по меньшей мѣрѣ—три.

Такимъ образомъ, замѣна каждыя двухъ станковъ старой конструкціи станкомъ современнымъ, не требуя расширенія помѣщеній, подниметь производительность мастерскихъ, минимумъ, на 50%.

Замѣна устарѣвшихъ станковъ болѣе сильными, новой конструкціи, повлечетъ за собою, конечно, необходимость усиленія силовыхъ станцій, но даже принимая въ расчетъ и этотъ дополнительный расходъ, придемъ къ выводу, что затраты быстро окупятся.

Въ этомъ направленіи уже кое что сдѣлано на Пермской ж. д.: въ теченіе 1907 и 1908 г. г. на усиленіе мастерскихъ приобрѣтено 4 станка новой конструкціи, взамѣнъ старыхъ, списанныхъ съ инвентаря; кромѣ того, предвидѣна постепенная замѣна станковъ старой конструкціи новыми усовершенствованными въ количествѣ 55 штукъ, указанными въ вѣдомости, представленной въ Управление желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ отъ 2 марта 1909 года за № 3547/3193 въ отвѣтъ на предписаніе Управления отъ 1 ноября 1908 года за № 1197.

По вѣдомости дополнительныхъ работъ, вносимыхъ въ смѣту на 1911 годъ, испрашивается кредитъ въ размѣрѣ 95.000 руб. на замѣну старыхъ станковъ новыми и на приобрѣтеніе станковъ новой конструкціи.

По вопросу 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки зрѣнія выгодно существоющее расположеніе депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго расположенія?

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что изъ имѣющихся на Пермской ж. д. коренныхъ депо

одно депо работаетъ на три стороны,

7—на двѣ и

3 депо въ одну сторону,

со среднимъ для всей линіи тяговымъ участкомъ въ 117 верстъ.

Съ хозяйственной точки зрѣнія существоющее расположеніе депо въ достаточной степени правильно для товарнаго движенія, за исключеніемъ тягового участка Камышловъ—Тюмень въ 170 вер., посреди котораго, въ Поклевской, слѣдуетъ построить оборотное депо, а Тюмень обратить въ коренное для Поклевской и въ сторону Омска, съ чѣмъ согласенъ и начальникъ работъ Тюмень—Омской дороги по мотивамъ, изложеннымъ въ отношеніи управления Пермской ж. д. за № 15133/15842. Для удобства же пассажирскаго движенія слѣдуетъ оборотныя депо Вятка и Пермь II обратить въ коренныя депо для пассажирскихъ паровозовъ, тогда пассажирскіе паровозы будутъ сопровождать поѣзда отъ Вятки до Балезино, отъ Перми II до Балезино и отъ Перми до Бисера (что дѣлается и теперь) и отъ Перми II до Шаля. Отъ Екатеринбурга (имѣется коренное депо) будутъ работать пассажирскіе паровозы до Бисера, до Челябинска (работаютъ и теперь) до Поклевской и до Шаля.

Постройкой, хотя бы на ст. Пермь II, коренного депо для пассажирских паровозовъ и усиленіемъ ремонтными средствами коренного депо въ Екатеринбургъ—будетъ вполнѣ использована возможно продуктивная работа пассажирскихъ паровозовъ.

По вопросу 106

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должности кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, и смазчиковъ?

С. А. Славинскій, указывая, что, на Пермской ж. д. существуютъ поѣздные смазчики, одновременно являющіеся и кондукторами-тормазильщиками, отвѣтственнымъ положеніемъ о преміяхъ за правильное, безъ отцѣпокъ, приведеніе поѣздовъ, считаетъ такихъ кондукторовъ-смазчиковъ очень полезными для дѣла. Такіе агенты могутъ гораздо правильнѣе рѣшить вопросъ о прицѣпкѣ какого-либо подозрительнаго вагона на промежуточной станціи, чѣмъ обыкновенные кондуктора; въ этомъ, между прочимъ, С. А. Славинскій видитъ причину, почему отцѣпки по горѣнію и по неисправностямъ вагоновъ на Пермской ж. д. очень рѣдки.

По вопросу 107

107. Какой способъ смазыванія представляется наиболѣе удобнымъ: станціонными ли служащими, или поѣздными?

С. А. Славинскій наиболѣе выгоднымъ и дешевымъ считаетъ способъ смазыванія вагоновъ поѣздными смазчиками по слѣдующимъ соображеніямъ:

во-первыхъ, поѣздной смазчикъ, будучи заинтересованъ и отвѣтственъ за приведеніе поѣзда безъ отцѣпокъ (по неисправности) до слѣдующей депо-станціи, принимаетъ поѣздъ отъ станціоннаго осмотрика тщательно осмотрѣннымъ и слѣдитъ на промежуточныхъ станціяхъ за состояніемъ вагоновъ, не допуская нагрѣва буксъ;

во-вторыхъ, поѣздные смазчики, обслуживая тормоза, уменьшаютъ расходъ сл. движенія на содержаніе кондукторовъ-тормозильщиковъ.

Способъ же смазыванія станціонными смазчиками управленіе дороги считаетъ выгоднымъ для сл. тяги лишь:

а) при передвиженіи вагоновъ на короткомъ разстояніи съ одною или двумя остановками, и

б) при большомъ количествѣ паръ товарныхъ поѣздовъ съ малымъ числомъ остановокъ (при двухъ путяхъ).

Слѣдовательно, тамъ, гдѣ много остановокъ (разъѣздовъ), какъ на Пермской ж. д. смазываніе станціонными служащими не выгодно, ибо потребовалось бы содержать большое количество пунктовъ осмотра съ числомъ служащихъ, превышающемъ потребность въ поѣздныхъ смазчикахъ.

По вопросу 108

108. Какія выгоды или неудобства представляетъ под-

начальникъ сл. тяги полагаетъ, что при современномъ укладѣ жизни на дорогахъ выдѣленіе главныхъ мастерскихъ изъ вѣдѣнія сл. тяги врядъ ли будетъ полезно и даже возможно.

чиненіе мастерскихъ начальникамъ сл. тяги?

Громадная отвѣтственность, лежащая на службѣ тяги по срочному удовлетворенію всѣхъ требованій на перевозку пассажировъ и грузовъ, разнообразіе мѣстнаго хозяйства этой службы и прямая зависимость его отъ главныхъ мастерскихъ, періодическая неравномѣрность и разнообразіе характера требованій, предъявляемыхъ сл. тяги по ремонту подвижного состава, при наличіи недостаточно развитыхъ линейныхъ мастерскихъ и при изъятіи главныхъ мастерскихъ изъ подчиненія начальника сл. тяги, лишитъ послѣдняго возможности выполнять своевременно всѣ лежащія на сл. тяги обязанности.

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.

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что нормы вознагражденія (жалованіе) опредѣляются утвержденными штатами, причемъ вновь опредѣляемымъ служащимъ дается низшій окладъ содержанія, а затѣмъ, болѣе достойнымъ онъ постепенно повышается.

Что касается до величины поверстной преміи, установленной для паровозныхъ бригадъ, поѣздныхъ смазчиковъ, истопниковъ, кондукторовъ, чистильщиковъ вагоновъ и проч. за версту пробѣга, то отношеніе ея къ окладному содержанію, по даннымъ за 1909 г., выражается слѣдующими цифрами:

	Средній годовой заработокъ одного лица (жалованье и поверстная премія).	О т н о ш е н і е .	
		Окладного жалованья.	Поверстной преміи.
Машинистовъ	1.120 р.	49%	51%
Помощниковъ машинистовъ . .	571 „	60%	40%
Кочегаровъ	302 „	62%	38%
Поѣздныхъ смазчиковъ	384 „	70%	30%
Истопниковъ поѣздныхъ	321 „	54%	46%
Кондукторовъ-чистильщиковъ .	336 „	52%	48%

Общая сумма всѣхъ премій, на которую повышается заработокъ паровозныхъ бригадъ и поѣздныхъ смазчиковъ, въ среднемъ, выражается слѣдующими цифрами:

для машинистовъ 123 руб.
 „ помощниковъ машиниста 67 „
 „ кочегаровъ 23 „
 „ поѣздныхъ смазчиковъ 85 „

При установленіи нормъ поверстной преміи, принимается во вниманіе профиль, длина тягового участка и продолжительность нахождения въ пути.

Заработокъ указанныхъ агентовъ, какъ зависящій, главнымъ образомъ, отъ размѣровъ движенія на данномъ участкѣ, регулируется перемѣщеніемъ или командировкой ихъ на участки съ болѣе интенсивнымъ движеніемъ, согласно дѣйствительной потребности и во исполненіе заданій сл. движенія, на 10 дней впередъ по каждому тяговому участку.

При составленіи списковъ на уплату поверстныхъ и всякихъ иныхъ премій, дѣлаются выборки лицъ, которыя получаютъ добровочнаго жалованія менѣе на 20% положеннаго (по категоріямъ). Затѣмъ, эта выпись подробно разматривается и причины, повліявшія на уменьшеніе заработка, не по винѣ служащаго, выдѣляются и въ счетъ не идутъ.

Е. По службѣ движенія.

По вопросу 110

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использованія подвижнаго 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 ва-

помощникъ начальника сл. движенія С. И. Топорнинъ докладываетъ слѣдующее.

а) Ежедневно всѣ станціи въ 6 час. вечера даютъ по установленной формѣ депеши о положеніи и работѣ станціи за отчетныя сутки; сюда входятъ свѣдѣнія:

1) о прибывшихъ и отправленныхъ поѣздахъ;

2) о ввозѣ груза, погрузкѣ его, а также выводится непогруженный остатокъ;

3) свѣдѣнія о прибывшихъ вагонахъ подѣ выгрузку, о количествѣ выгруженныхъ вагоновъ за сутки, остатокъ подѣ выгрузкой;

4) общій оборотъ вагоновъ на станціи: „Оставалось, прибыло, убыло, осталось“;

5) свѣдѣнія о вагонахъ, находящихся въ поѣздахъ;

6) груженыхъ, ожидающихъ отправленія;

7) свѣдѣнія о больныхъ вагонахъ: какъ находящихся на станціи въ ожиданіи ремонта, такъ и находящихся отдѣльно въ мастерскихъ и депо;

8) свѣдѣнія о вагонахъ, находящихся въ рабочихъ поѣздахъ, отдѣльно подѣ жильемъ;

9) свѣдѣнія о вагонахъ, выключенныхъ въ резервъ;

10) свѣдѣнія о вагонахъ порожнихъ по категоріямъ, то-есть крытыхъ, платформъ, длинныхъ и короткихъ, коробокъ и специальныхъ;

11) требованіе вагоновъ подѣ нагрузку на слѣдующій день;

12) свѣдѣнія о наличіи брезентовъ, хлѣбныхъ щитовъ, скотскихъ рѣшетокъ и мѣшковъ;

13) распределеніе ввоза, погрузки и остатка по направленіямъ;

14) о составахъ отправленныхъ поѣздовъ по вѣсу; депеши эти

гоновъ? Потребовать
всѣ положенія и пра-
вила.

адресуются мѣстному начальнику отдѣленія и изъ нихъ составляется сводная вѣдомость, дающая полную картину работы отдѣленія и находящагося на немъ подвижного состава. Копіи этихъ вѣдомостей въ тотъ же день высылаются въ контору движенія, чтобы послѣдняя могла слѣдить за работами отдѣленій и регулировать ихъ.

б) При излишкѣ вагоновъ, въ періоды слабаго движенія, вагоны разставляются по станціямъ, гдѣ имѣются свободные пути, причемъ имѣется въ виду, чтобы они были, по возможности, ближе къ тѣмъ пунктамъ, гдѣ могутъ потребоваться.

Спеціальныхъ парковъ для излишнихъ вагоновъ не имѣется.

в) На Пермской ж. д. издано положеніе № 2, которымъ агентамъ преподанъ точный порядокъ перевозки мелочныхъ грузовъ, а также и порядокъ наблюденія за срочностью доставки и исправность перевозки груза.

Кромѣ этого, издано положеніе № 3 о спеціализаціи поѣздовъ, на основаніи котораго всѣ поѣзда формируются на конечныхъ и распорядительныхъ станціяхъ согласно слѣдованію груза: на поѣзда транзитные, дальняго слѣдованія, районные и участковые мѣстные. Этимъ достигается полное использование тяговой силы паровозовъ на протяженіи всего пути слѣдованія поѣзда, повышение средняго вѣса поѣзда, сокращеніе маневровой работы по станціямъ

Положенія № 2 и 3 передаются въ Комиссію.

г) Пермская ж. д. работаетъ, главнымъ образомъ, массовыми грузами (хлѣбъ, уголь, желѣзо и издѣлія изъ него—руда, чугуны и т. п.). Грузы эти перевозятся полными вагонами. Для увеличенія же вѣса поѣздовъ принимаются мѣры къ слѣдованію ихъ полными по вѣсу составами и къ бѣльшей, по возможности, загрузкѣ сборныхъ вагоновъ.

д) Вѣсъ поѣзда опредѣляется по расчету въ техническомъ бюро сл. тяги, въ зависимости отъ скорости поѣзда, силы паровозовъ, а также профиля пути на разныхъ участкахъ.

На основаніи этихъ же данныхъ опредѣляется и число тормозныхъ вагоновъ въ поѣздѣ. Товарные поѣзда раздѣляются на ускоренные и обыкновенные; въ зависимости отъ рода ихъ опредѣляется и ихъ вѣсъ. Число ускоренныхъ поѣздовъ на Пермской ж. д. колеблется отъ одной до трехъ паръ по разнымъ участкамъ дороги и устанавливается въ зависимости отъ размѣровъ перевозки грузовъ, требующихъ срочной доставки (масло, скотъ, грузы большой скорости), а также отъ требованій военнаго вѣдомства, причемъ, такъ какъ воинскія перевозки на Пермской ж. д. вообще незначительны, то является возможность использовать воинскіе поѣзда, какъ ускоренные товарные.

Что касается времени работы и отдыха бригадъ, то при со-

ставленіи графика имѣется въ виду, чтобы нахождение поѣзда въ пути между двумя пунктами смѣны не превышало установленныхъ нормъ работы. Это условіе иногда не удается выполнить на нѣкоторыхъ участкахъ дороги для сборныхъ поѣздовъ; въ такихъ случаяхъ, пользуясь обгономъ сборнаго поѣзда ускореннымъ и производя смѣну на станціяхъ обгона, удается достигнуть того, что паровозъ, проходя часть участка сборнымъ, а часть ускореннымъ, выдерживаетъ установленное время работы; впрочемъ на Пермской ж. д. это можетъ относиться, исключительно, къ паровознымъ бригадамъ, продолжительность работы которыхъ установлена въ 12 час., для кондукторскихъ же, при 16-ти часовой работѣ, такой смѣны дѣлать не приходится.

По вопросу III

III. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней; взимается ли плата за простой при невыгрузкѣ въ праздничные дни?

представитель сл. движенія сообщаетъ, что въ праздничные дни нагрузка и выгрузка средствами дороги производится въ часы, установленные для открытія конторъ Общимъ Уставомъ, работа же отправителями, большею частью, не производится, при чемъ платы за простой подвижного состава, согласно Общему Уставу, не взыскивается. Работы средствами дороги въ праздничные дни, въ большинствѣ случаевъ, возможны, конечно, за повышенную плату, но въ установленіи ихъ надобности не встрѣчалось, такъ какъ въ праздничные дни и ввозъ, и вывозъ сокращаются и станціи успѣваютъ произвести всѣ требуемыя работы въ установленное время. Въ экстренныхъ случаяхъ скопленія грузовъ, какъ было, напримѣръ, на ст. Екатеринбургъ въ 1907-1908 г., приходилось прибѣгать къ сверхурочнымъ работамъ.

По вопросу II2

II2. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованию паровозовъ разной мощности и достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

представитель сл. движенія указываетъ, что, за исключеніемъ Тюменскаго и Котласскаго участковъ, гдѣ работаютъ частью шестиколесные паровозы, всѣ паровозы Пермской ж. д. восьмиколесные, одинаковой мощности.

Въ зависимости отъ перевала черезъ Уралъ, а также условій постройки участка Пермь-Котласъ и Екатеринбургъ—Челябинскъ, какъ линіи второстепеннаго значенія, съ большими уклонами, крутыми кривыми и съ легкими—18 ф. рельсами, предѣльный вѣсъ поѣзда на Пермской ж. д. колеблется отъ 21 до 37 тысячъ пудовъ, что вызываетъ частыя пересоставленія поѣздовъ.

При слѣдованіи отъ Челябинска до Вятки, по Горнозаводскому участку, поѣзда подвергаются пересоставленію 5 разъ, а именно: на станціяхъ Екатеринбургъ, Тагиль, Бисеръ, Чусовская и Пермь. Въ настоящее время, съ открытіемъ направленія черезъ

Кунгуръ, число пересоставленій для транзитныхъ поѣздовъ уменьшилось до двухъ, въ Екатеринбургъ и Перми II, а съ окончаніемъ работъ по переустройству участка Пермь II—Вятка (работы эти уже производятся и будутъ закончены, вѣроятно, въ два строительныхъ періода: 1910 и 1911 г.г.) будетъ только одно пересоставленіе въ Екатеринбургъ, которое сохранится и при открытіи участка Омскъ—Тюмень.

По вопросу II3

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ.

С. И. Топорнинъ докладываетъ, что распоряженіе паровозами сосредоточено въ рукахъ начальниковъ отдѣленій, которые при назначеніи поѣздовъ въ ежедневное обращеніе, регулируютъ это дѣло такъ, чтобы бесполезный пробѣгъ былъ возможно меньше, но, къ сожалѣнію, Пермская ж. д. въ теченіе круглаго года на всемъ протяженіи главной линіи и по всѣмъ вѣтвямъ имѣетъ одностороннее движеніе, почему бесполезный пробѣгъ паровозовъ сравнительно очень великъ.

Тѣмъ не менѣе принимаются всѣ возможныя мѣры къ уменьшенію непроизводительнаго пробѣга паровозовъ; такъ, начиная съ января 1910 г., производится развозка угля съ Луньевки по складамъ въ направленіи порожняго теченія вагоновъ. Для этой цѣли въ Екатеринбургскій, Уфалейскій и Камышловскій склады уголь направляется окружнымъ путемъ отъ Чусовской до Перми II и черезъ Кунгуръ; хотя пробѣгъ въ этомъ направленіи каждаго вагона до Екатеринбурга увеличивается на 134 вер. (отъ Чусовской до Екатеринбурга черезъ Пермь II и Кунгуръ—482 в., отъ Чусовской до Екатеринбурга, черезъ Тагиль—348 вер.), зато, лучше утилизируется подвижной составъ и, главное, паровозы, благодаря чему дорога выигрываетъ около 100.000 руб. въ годъ.

Кромѣ того, какъ уже говорилось на засѣданіи другими, весь балластъ, гдѣ только возможно, развозится въ направленіи порожняго теченія вагоновъ.

По вопросу II4

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парнами товарныхъ вагоновъ и паровозовъ.

въ настоящее время особыхъ мѣръ на Пермской ж. д. не принимается; положеніе о преміяхъ по сл. движенію находится въ разработкѣ.

По вопросу II5

115. Какія преміи установлены по сл. движенію? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

С. И. Топорнинъ докладываетъ, что, кромѣ премій за товаро-станціонныя работы и за свѣчи, другихъ премій не установлено.

Предполагается ввести преміи за:

1) лучшее использованіе товарнаго вагона въ отношеніи его загруженности и дальности слѣдованія безъ отцѣпокъ;

2) использование силы тяги паровозовъ, т. е. составление поѣздовъ возможно дальняго слѣдованія и полными по составу;

3) исправное, безъ пропусковъ, исполненіе службы станціонными агентами.

Положеніе о такихъ преміяхъ, какъ было доложено, находится въ разработкѣ.

По мнѣнію представителя Министерства Финансовъ, всѣ эти преміи будутъ такихъ размѣровъ ¹⁾, что едва ли окажутъ дѣйствительное вліяніе на успѣшность работы.

Предсѣдатель находитъ нужнымъ еще разъ подчеркнуть высказанную имъ раньше мысль, что совершенно независимо отъ величины премій крайне важно выдавать ихъ, по возможности, чаще, дабы служащіе точно знали, за что именно они получаютъ награду и могли бы сами повѣрить размѣръ ея.

Далѣе Предсѣдатель обращаетъ вниманіе засѣданія на то, что при назначеніи премій станціямъ желательно сумму премій опредѣлять отдѣльно для каждой станціи, чтобы одна станція не терпѣла за неудовлетворительность въ работѣ другихъ станцій.

По вопросу II6

II6. Какими соображеніями руководятся при опредѣленіи рода, числа и состава пассажирскихъ поѣздовъ?

представитель сл. движенія сообщаетъ, что для опредѣленія числа и рода пассажирскихъ поѣздовъ управленіе дороги руководствуется количествомъ перевозимыхъ пассажировъ и распредѣленіемъ ихъ по участкамъ (населенность поѣздовъ), при чемъ на вѣтвяхъ Тюменской, Луньевской, Котласской, Лысьвенской, Салдинской и Синарской, такъ какъ количество пассажировъ вообще незначительно, назначаются исключительно, поѣзда смѣшаннаго типа (почтово-пассажирскіе и товаро-пассажирскіе, съ прицѣпкою товарныхъ вагоновъ до полного состава поѣзда).

Нормальный составъ пассажирскихъ поѣздовъ устанавливается въ зависимости отъ выработанныхъ практикой размѣровъ движенія пассажировъ на данномъ участкѣ дороги; въ періоды же усиленнаго движенія пассажировъ, или при случайномъ ихъ скопленіи, составы увеличиваются до наивысшей нормы, установленной въ зависимости отъ типа паровозовъ и графика даннаго участка.

По вопросу II7

II7. Чѣмъ гарантируется правильная выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удо-

представитель сл. движенія докладываетъ, что, какъ извѣстно, графики пассажирскаго движенія разрабатываются на съѣздахъ въ Петербургѣ подъ руководствомъ эксплуатаціоннаго отдѣла

¹⁾ Помощникъ начальника службы движенія даетъ справку, что максимумъ премій—3% отъ получаемаго жалованья.

влетворяются мѣстныя потребности пассажировъ?

Управленія желѣзныхъ дорогъ при чемъ, конечно, принимаются во вниманіе нужды и удобства мѣстнаго населенія, однако, вслѣдствіе того, что въ общемъ движеніе пассажировъ на Пермской ж. д. еще довольно слабо и потому число пассажирскихъ поѣздовъ крайне ограничено, приходится иногда жертвовать мѣстными интересами и удобствами ради необходимости установить правильное согласованіе въ конечныхъ пунктахъ для транзитныхъ пассажировъ.

До выработки графика въ отношеніи стоянокъ ревизоры движенія и тяги сообщаютъ свои соображенія и данныя, т. е. время стоянокъ на станціяхъ, нужное для набора воды, или необходимое по какимъ-либо чисто мѣстнымъ условіямъ.

Въ заключеніе С. И. Топорнинъ считаетъ необходимымъ заявить, что урегулировать въ настоящее время движеніе на дорогѣ представляется чрезвычайно труднымъ по двумъ причинамъ:

1) Слишкомъ много предупрежденій въ пути. Каждое предупрежденіе должно опредѣлять не только скорость, но и указывать пикеты, на которыхъ производится работа, — иначе, при существующемъ обычаѣ, указывать лишь версты, машинистъ принужденъ держать малую скорость на всемъ протяженіи версты.

2) Слишкомъ незначителенъ факультативъ графика Пермской ж. д.—10%; тогда какъ, по мнѣнію С. И. Топорнина, основанномъ, на практической опытности, графикъ долженъ имѣть 25% факультатива.

По вопросу II8

II8. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

помощникъ начальника сл. движенія заявляетъ, что всѣ поѣзда на Пермской ж. д. слѣдуютъ по составленному заранѣе на данный періодъ графику, при чемъ, на основаніи дѣйствующаго на дорогѣ положенія № 1, допускается отправленіе товарныхъ поѣздовъ съ промежуточныхъ станцій ранѣе расписанія. Съ начальныхъ же станцій всѣ поѣзда безъ исключенія отправляются согласно расписанію.

По вопросу II9

II9. Организациа статистики движенія. Способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ ответственности ихъ за результаты ихъ работы.

С. И. Топорнинъ сообщаетъ, что статистика движенія по своей организации представляетъ двѣ группы, которыя находятся подъ руководствомъ двухъ старшихъ счетоводовъ при общемъ наблюденіи завѣдывающаго статистикой.

Потребовать всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе 3 года о среднемъ

Къ вѣдѣнію первой группы относятся: опредѣленіе и комбинированіе пробѣговъ поѣздовъ и вагоновъ по роду ихъ, по участкамъ и направленіямъ, опредѣленіе составовъ поѣздовъ, учетъ количества вагоновъ, перевезенныхъ съ хозяйственнымъ грузомъ, учетъ времени слѣдованія поѣздовъ дѣйствительнаго и положеннаго по расписанію, разработка статистическихъ данныхъ къ мѣ-

пробѣгъ инвентарнаго и рабочаго вагона.

сячному и годовому отчетамъ и разнаго рода справки по слѣдованію и обороту вагоновъ.

Къ вѣдѣнію второй группы статистики относятся: учетъ и расчеты по обмѣну вагонами, теплушками, брезентами, щитами, рѣшетками и воинскими приспособленіями, расчеты по арендѣ вагоновъ и по обороту вагоновъ срочнаго возврата, дѣлопроизводство и сношенія съ другими дорогами по разнымъ конвенціоннымъ вопросамъ общаго соглашенія о вагонахъ и наконецъ, разработка матеріала по майской переписи вагоновъ.

Штатъ служащихъ находится въ зависимости отъ пробѣга поѣздовъ, такъ какъ кредитъ на содержаніе статистики движенія подвижной: соотвѣтственно пробѣгу, число служащихъ или увеличивается, или уменьшается.

Употребляемые статистикой движенія бланки переданы въ распоряженіе Комиссіи.

Что касается до длины средняго пробѣга инвентарнаго рабочаго вагона за 1906, 1907 и 1908 г.г., то вотъ цифровыя данныя:

Г О Д Ы.	Находится вагоновъ на дорогѣ.		П р о б ѣ г ъ.		
	По инвентарю.	Въ работѣ.	Всѣхъ вагоновъ.	Одного вагона въ годъ.	
				Инвентарн.	Рабочаго.
1906	7.929	6.211	165.945.668	20.929	26.718
1907	9.146	7.389	174.552.001	19.085	23.623
1908	10.724	9.656	205.174.144	19.132	21.248

Изъ послѣдовавшихъ, затѣмъ, преній выяснилось, что статистика, въ томъ видѣ, въ какомъ она теперь существуетъ, никого не удовлетворяетъ.

Представитель Министерства Финансовъ указываетъ, что одна и та же работа дѣлается по нѣсколько разъ; каждая служба дѣлаетъ одно и то же.

Начальникъ дороги, указывая, что за послѣднее время на очереди стояли вопросы огромной важности и потому невозможно было удѣлить время на упорядоченіе вопроса о статистикѣ, выражаетъ надежду, что этотъ вопросъ будетъ поставленъ на твердую почву въ самомъ непродолжительномъ времени.

По вопросу 120

120. Организація обмѣна и способы устраненія перехода

помощникъ начальника службы движенія сообщаетъ, что Пермская ж. д. имѣетъ три передаточныхъ пункта: 2 пункта по обмѣну съ казенными желѣзными дорогами: Сибирскою — на

вагоновъ безъ записи. Обмѣнъ казенныхъ дорогъ съ казенными и казенныхъ съ частными.

ст. Челябинскъ, съ Сѣверными—на ст. Вятка I и одинъ пунктъ съ частною—Богословскою ж. д.—на ст. Гороблагодатская.

Съ казенными дорогами обмѣнъ вагоновъ организованъ по особому соглашенію, при посредствѣ объединенныхъ станцій, изъ которыхъ передаточный пунктъ на ст. Челябинскъ находится въ вѣдѣніи Сибирской ж. д., а передаточный пунктъ на ст. Вятка I—въ вѣдѣніи Пермской ж. д.

Вагоны, прибывающіе на ст. Вятка съ Сѣверныхъ ж. д. и отправляемые съ поѣздами со ст. Челябинскъ на Пермскую ж. д. считаются поступившими на Пермскую ж. д., а вагоны, прибывшіе съ поѣздами Пермской ж. д. на ст. Челябинскъ и отправленные со ст. Вятка на Сѣверныя ж. д., считаются сданными по обмѣннымъ документамъ. При этомъ специальныхъ агентовъ Пермской ж. д. на ст. Челябинскъ и агентовъ Сѣверныхъ, дорогъ на ст. Вятка не имѣется, а всѣ обязанности по обмѣну вагонами, передачѣ грузовъ и отправкѣ поѣздовъ исполняются тѣми агентами дорогъ, въ вѣдѣніи которыхъ находятся эти станціи.

По обмѣну съ частною Богословскою жел. дорогою на ст. Гороблагодатская каждая дорога имѣетъ свою отдѣльную организацію по правиламъ Общаго Соглашенія.

Неправильный переходъ вагоновъ всего чаще происходитъ на ст. Челябинскъ. Для устраненія его въ статистикѣ сл. движенія Пермской ж. д. съ 1 января 1909 г. введена повѣрка №№ вагоновъ по путевымъ журналамъ прибывшихъ поѣздовъ, съ Пермской ж. д. на ст. Челябинскъ и отправленныхъ послѣднею съ №№ вагоновъ, показанныхъ принятыми и сданными станціей Челябинскъ по техническимъ вѣдомостямъ. По всѣмъ открытымъ такимъ образомъ ошибкамъ дѣлаются запросы начальнику ст. Челябинскъ, и неправильно перешедшіе вагоны возмѣщаются по § 40 Общаго Соглашенія.

Кромѣ сего, на послѣдней станціи къ Челябинску, Ессуальской, установленъ контроль: всѣ поѣзда, идущіе въ Челябинскъ и обратно, списываются съ природы.

По вопросу 121

121. Какое участие принимаетъ сл. движенія въ работѣ техническихъ потребностей и условій, касающихся пропускной и провозной способности дороги: не оставляются ли нѣкоторыя потребности движенія неудовлетво-

представитель сл. движенія докладываетъ, что всѣ работы, касающіяся пропускной и провозной способности дороги, производятся по предварительному обсужденію ихъ въ сл. движенія. Многія нужды движенія, конечно, остаются неудовлетворенными за неразрѣшеніемъ потребныхъ кредитовъ. Вообще, на Пермскую ж. д. до послѣдняго времени смотрѣли, какъ на второстепенную, и требованія ея по развитію пропускной способности или вовсе оставлялись безъ удовлетворенія, или удовлетворялись крайне скудно, и только въ послѣдніе два года, съ открытіемъ Сѣверныхъ ж. д., на Пермскую ж. д. обратили

ренными въ то время, болѣе вниманія, и за это время сдѣлано очень много. Въ пре-
 когда производятся дѣлахъ же разрѣшаемыхъ кредитовъ вообще потребностямъ
 работы для излиш- движенія отдавалось преимущество предъ всѣми остальными.
 няго развитія доро- ги, ненужнаго для по-
 требностей движенія?

По вопросу 122.

122. Обеспечивает-
 ся ли въ необходи-
 мой мѣрѣ надзоръ
 за перевозимыми гру-
 зами и какія мѣры
 принимаются къ ро-
 зыску засланныхъ
 грузовъ?

въ дополненіе къ доложенному ранѣе начальникомъ коммерче-
 ской службы С. И. Топорнинъ сообщаетъ, что надзоръ за пере-
 возимыми грузами, съ момента приѣма до сдачи поѣзда бригадѣ,
 лежитъ на станціонныхъ агентахъ, при чемъ, въ необходимыхъ
 случаяхъ, назначаются спеціальныя сторожа; въ пути грузы охра-
 няются поѣздными бригадами. Спеціальныхъ агентовъ для ро-
 зыска грузовъ не имѣется, а розыскъ производится путемъ
 телеграфныхъ сношеній между станціями, при чемъ иногда въ
 розыскѣ принимаютъ участіе ревизоры движенія.

Въ настоящее время коммерческой сл. проектируется
 должность коммерческаго ревизора, на котораго будетъ возложена
 обязанность по розыску грузовъ.

Вопросы 123 и 124

помѣщены въ отдѣлѣ А.

По вопросу 125

125. Какъ осущест-
 вляется надзоръ за
 сроками доставки для
 устранения возмож-
 ности предъявленія
 неправильныхъ ис-
 новъ за просрочку въ
 доставкѣ?

помощникъ начальника сл. движенія сообщаетъ, что раз-
 слѣдованіе о просрочкахъ, въ смыслѣ установленія самого факта
 просрочки, производится въ сл. сборовъ, причины же ихъ
 и виновныя станціи устанавливаются ревизорами движенія по-
 рядкомъ, указаннымъ, въ приказахъ №№ 157 и 182 отъ
 1909 года. На основаніи этихъ приказовъ станція, приходя
 документы на прибывшій грузъ, сейчасъ же сама уста-
 навливаетъ прибытіе даннаго груза съ просрочкой или нѣтъ, и
 если произошла просрочка, то изъ талона къ вагонному листу
 видно, гдѣ таковая произошла. Станціонный агентъ выписываетъ
 эти данныя въ особую вѣдомость и посылаетъ тому ревизору
 движенія, на участкѣ котораго просрочка произошла. Ревизоръ
 движенія, получивъ такое увѣдомленіе съ приложеніемъ вѣдо-
 мости, сейчасъ же производитъ разслѣдованіе и устанавливаетъ
 виновныхъ или причину, по которой произошла просрочка, и
 сообщаетъ эти данныя черезъ начальника отдѣленія въ сл.
 движенія, гдѣ устанавливаются, какимъ образомъ или на чей
 счетъ можно будетъ вознаградить грузохозяина, въ случаѣ
 предъявленія имъ претензіи.

Этимъ способомъ очень быстро раскрывается причина про-
 срочки, достигается должный контроль надъ дѣйствіями служа-
 щихъ и обеспечивается быстрая уплата по претензіямъ.

Далѣе С. И. Топорнинъ приводитъ слѣдующую справку объ
 удовлетворенныхъ претензіяхъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ
 за 4 года—1907—1910 г.г.

Г О Д Ы.	Общее число накладныхъ.				Количество перевезеннаго груза.	Удовлетворено претензій за просрочку.				Средняя стоимость одной претензій.	% удовлетворенныхъ накладныхъ.		
	По отправленію.	По прибытію.	Транзитныхъ.	ИТОГО.		Количество накладныхъ.	С У М М А.				Къ обл. числу накладн.	Къ числу накладн. по приб.	Сумма претенз. на 1.000 п. перевезеннаго груза.
							За счетъ № 37.	За счетъ № 193.	ИТОГО.				
За 1907 г. .	603.756	560.364	41.545	1.205.665	150.243.222	3.013	6.776,88	9.326,50	16.103,38	5,34	0,25	0,54	0,11
„ 1908 „ .	629.399	628.112	50.454	1.307.965	178.952.031	15.540	31.855,53	37.500,57	19.356,10	4,46	1,19	2,47	0,39
“ 1909 „ .	627.044	632.452	84.168	1.343.664	180.417.262	16.403	36.694,16	29.316,52	66.010,68	4,02	1,22	2,59	0,37
						Средняя	25.108,86	25.381,20	50.490,00				
„ 1910 „ .	564.692	571.712	106.036	1.242.440	189.174.871	8.300	30.657,42	8.492,89	39.150,31	4,72	0,67	1,45	0,21
							% пониженіе къ среднему расходу . .	+22%	—67%	—22%			
ИТОГО . .	2.424.891	2.392.640	282.203	5.099.734	698.787.386	43.256	105.983,99	84.636,48	190.620,47	4,41	0,85	1,81	0,27

По вопросу 126

126. Исключительная продолжительность пребывания грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

представитель сл. движенія докладываетъ, что грузы дальняго слѣдованія, идущіе съ чужихъ дорогъ неразсортированными, поступающія на сортировочныя станціи Вятка, Пермь и Екатеринбургъ, задерживаются для сортировки на сутки, которыя, при дальнѣйшемъ слѣдованіи въ прямыхъ поѣздахъ, они, конечно, наверстываютъ, потому что подобранные вагоны не теряютъ времени на задержки въ другихъ пунктахъ и могутъ двигаться гораздо быстрѣе неподобранныхъ.

Для перегрузки сборныхъ вагоновъ на ст. Пермь II и Екатеринбургъ приходится ихъ также задерживать на день.

По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

помощникъ начальника сл. движенія даетъ краткую характеристику настоящаго положенія дѣла о складочныхъ помѣщеніяхъ на Пермской ж. д.

Сущность дѣла сводится къ слѣдующему:

1) На Пермской ж. д. нѣтъ совершенно хранилищъ для грузовъ, требующихъ особой температуры, какъ вино, фрукты, что создало даже родъ торговли этими грузами сейчасъ же по прибытіи ихъ на станцію.

2) Для взрывчатыхъ веществъ складочныхъ помѣщеній тоже не имѣется.

3) Нѣтъ складочныхъ помѣщеній на станціяхъ новой линіи, а если гдѣ и есть, какъ напримѣръ, на ст. Кунгуръ, то они крайне недостаточны.

Свѣдѣнія о наличіи складочныхъ помѣщеній на линіи и о степени ихъ достаточности приведены въ особой вѣдомости, переданной въ Комиссію.

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?

С. И. Топорнинъ сообщаетъ, что низшіе станціонные служащіе привлекаются къ товаро-станціоннымъ работамъ лишь на станціяхъ со слабымъ грузооборотомъ и работа ихъ не превышаетъ 1 руб. 45 коп. съ 1.000 пуд. переработаннаго груза.

На дорогѣ дѣйствуетъ положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ, утвержденное 20 мая 1909 г. за № 1587.

Ставки или смѣшанныя нормы на товаро-станціонныя работы составляли:

Въ 1906 г.	1 руб. 22 коп. съ 1.000 п. платнаго груза:
„ 1907 „—1 „	23 „
„ 1908 „—1 „	23 „
„ 1909 „—1 „	25 „
„ 1910 „—1 „	15 „

Нормы для работы по станціямъ вырабатываются на осно-

ваніи средних выводовъ дѣйствительной стоимости работъ и объявляются по линіи приказомъ.

Въ положеніи о товаро-станціонныхъ работахъ желательны измѣненія, изложенныя въ проектѣ, присланномъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ при предписаніи отъ 17 апрѣля 1903 г. за № 336.

Главные измѣненія этого проекта заключаются въ слѣдующемъ.

По дѣйствующему въ настоящее время нормальному положенію, сбереженія отъ нормъ, установленныхъ управленіемъ дороги для нагрузочно-выгрузочныхъ работъ по каждой станціи, поступаютъ не въ премію станцій, какъ на Юго-Западныхъ, а въ общій фондъ; поэтому станціи не заинтересованы въ сбереженіяхъ и производятъ расходъ, въ большинствѣ случаевъ, безъ остатка противъ установленныхъ нормъ. Такое положеніе не соотвѣтствуетъ ни цѣли, ни принципу премированія.

По проекту положенія, выработаннаго Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, сбереженія должны поступать въ премію той станціи, по которой достигнуты.

Въ заключеніе С. И. Топорнинъ указываетъ на необходимость содержать на каждой станціи для охраны грузовъ одного или нѣсколькихъ сторожей, въ зависимости отъ грузооборота и площади складочныхъ помѣщеній.

Вопросы 129 и 130

помѣщены въ отдѣлѣ А.

По вопросу 131

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, под-порядокъ фактическаго контроля за расходами по нагрузочно-выгрузочному фонду изложенъ въ циркулярѣ по сл. движенію за № 39 отъ 15 іюля 1903 года.

Документальный же контроль за расходами по нагрузочно-выгрузочнымъ работамъ организованъ при управленіи сл. движенія въ особомъ столѣ товаро-станціонныхъ работъ слѣдующимъ образомъ:

Поступающіе со станцій счета на произведенныя уплаты за работы подвергаются тщательной провѣркѣ, а именно:

- 1) всѣ ли суммы оправданы расписками въ полученіи,
- 2) правильно ли произведенъ расчетъ, для чего количество переработаннаго груза умножается на цѣны,
- 3) правильно ли подсчитанъ общій итогъ по счету,
- 4) соотвѣтствуетъ ли уплаченная сумма ордеру, по которому

взяты деньги изъ выручки. Въ случаѣ разницы, запрашиваются станціи съ требованіемъ о немедленномъ пополненіи выручки,

5) по каждому счету опредѣляется перерасходъ или сбереженіе противъ установленныхъ нормъ на работы, для чего ко-

личество переработанного груза подразделяется на следующие категории по нагрузкѣ и выгрузкѣ:

- а) попудного,
- б) повагонного,
- в) навалочного,
- г) хлѣбнаго насыпью

и умножается на соответственные нормы. Перерасходы, на основании § 10 Положенія, относятся на дебитъ станціи. Сбереженія поступаютъ въ общій остатокъ,

6) по каждой станціи ведутся личные счета для учета переработанного груза, съ подраздѣленіемъ на вышеуказанныя категории; заносятся по мѣрѣ поступления всѣ оплаченные счета съ указаніемъ уплаченной суммы и выводомъ перерасхода или сбереженія,

7) независимо отъ этого, ведутся личные счета станціи по авансу на товаро-станціонныя работы.

На дебитъ этихъ счетовъ относятся суммы, взятые изъ выручки по особымъ ордерамъ для оплаты счетовъ.

Въ кредитъ записываются оплаченные счета.

Этимъ способомъ установлено наблюденіе за движеніемъ и остатками аванса, дабы таковой не лежалъ непроизводительно у подотчетныхъ лицъ.

При обнаруженіи недостачи или поврежденія груза, когда является необходимость опредѣленія убытковъ въ порядкѣ ст. 88 Общаго Устава, станціямъ рекомендовано предварительно наводить частныя справки о суммѣ убытка, а затѣмъ, если по этимъ справкамъ выяснится, что убытокъ превысилъ 20 руб. на отправку, то телеграфировать начальнику коммерческой сл., съ указаніемъ рода груза, свойства и рода поврежденія его, сумму убытка, а также имѣются ли на станціи лица, на опытность и добросовѣстность которыхъ можно положиться при официальном опредѣленіи убытка, и затѣмъ ожидать дальнѣйшихъ указаній отъ коммерческой сл. На болѣе значительныхъ по обороту грузовъ станціяхъ экспертиза производится намѣченными коммерческою службою заслуживающими довѣрія лицами. Эти же лица въ случаѣ надобности выѣзжаютъ и на станціи для производства экспертизы съ условленнымъ вознагражденіемъ за этотъ трудъ въ каждомъ случаѣ, при бесплатномъ по дорогѣ проѣздѣ.

При недостачахъ, порчѣ и пропажѣ грузовъ на Пермской ж. д. примѣняются приказы: № 33/104—1908 г., 24/54, 47/146—1909 г., циркулярныя распоряженія коммерческой сл.: №№ 5/490—1901 г., А/31060/09, 31071—1909 г. и приказъ № 7/76—1910 года.

Все это передано въ распоряженіе Комиссіи.

Продажа невостребованныхъ получателями багажа и гру-

зовъ, а также найденныхъ предметовъ производится на точномъ основаніи статей 40, 84 и 90 Общаго Устава, приведенныхъ подъ этими статьями правилъ и циркулярнаго распоряженія коммерческой сл. № 23/15830—1909 года.

По вопросу 132

132. Какой уставленъ надзоръ для устранения бесплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

С. И. Топорнинъ сообщаетъ, что для устраненія неправильныхъ дѣйствій пассажировъ въ этомъ направленіи специальныхъ мѣропріятій не установлено, но при приѣмкѣ багажа агенты, руководствуясь общими указаніями Устава и наружнымъ видомъ укупорки, опредѣляютъ, можетъ ли быть принято данное мѣсто, какъ багажъ.

Изъ послѣдовавшихъ, затѣмъ, преній выяснилось, что единственной мѣрой борьбы со всевозможными комбинаціями по убыточному для казны исползованію права провозить льготный пудъ багажа, является уничтоженіе этой льготы.

Въ дополненіе къ разсматриваемому вопросу С. И. Топорнинъ дѣлаетъ замѣчаніе по поводу существующихъ правилъ провоза дѣтей, являющихся очень убыточными для казны, ибо денегъ дѣти не платятъ, а мѣста занимаютъ больше взрослыхъ.

По вопросу 133

133. Какими мѣрами безбилетные лица не допускаются въ пассажирскіе поѣзда?

Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

помощникъ начальника сл. движенія докладываетъ, что на большихъ участковыхъ и городскихъ станціяхъ въ помощь бригадамъ, сопровождающимъ поѣздъ, назначаются посадочныя бригады, которыя должны слѣдить за тѣмъ, чтобы садящіеся пассажиры имѣли билеты.

Расходы по содержанію этихъ дополнительныхъ бригадъ и выдачѣ имъ суточныхъ денегъ, взамѣнъ поверстныхъ, были внесены въ смѣту на 1910 г., но сумма эта при разсмотрѣніи смѣты въ Петербургѣ исключена, поэтому приходится ихъ содержать за счетъ остатковъ отъ общаго содержанія бригадъ.

Перроннаго сбора на Пермской ж. д. не установлено, такъ какъ для его установленія требуются серьезные расходы по приспособленію станцій.

По вопросу 134

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для:

а) оградненія безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій,

представитель сл. движенія сообщаетъ, что никакихъ точныхъ нормъ для опредѣленія количества агентовъ не имѣется; опредѣляется это количество только опытнымъ путемъ, въ зависимости отъ размѣровъ движенія и количества работы каждой станціи.

Что касается удовлетворительности агентовъ, то, по отношенію къ техническому движенію, составъ агентовъ въ общемъ довольно удовлетворителенъ, младшіе агенты коммерческіе (вѣсовщики и конторщики и, главнымъ образомъ, первые), крайне

и б) производства необходимой отчетности?

Степень удовлетворительности состава низших агентов сл. движения.

неудовлетворительны, что объясняется, главным образом, чрезмерно низкими окладами и массой работы, возлагаемой на них вследствие ограниченности штата.

Вѣсовщикъ является главнымъ агентомъ по приему и выдачѣ клади; отъ него требуется, кромѣ честности и добросовѣстности, твердое знаніе чуть не всего Общаго Устава съ дополнительными разъясненіями и указаніями, а между тѣмъ этотъ агентъ только въ рѣдкихъ и исключительныхъ случаяхъ можетъ получить окладъ въ 40 руб., при квартирномъ довольствіи, въ громадномъ же большинствѣ случаевъ ихъ оклады составляютъ 25—35 руб. съ квартирнымъ довольствіемъ, а если принять во вниманіе условія ихъ работы,—все время на дворѣ во всякую погоду, и тотъ соблазнъ, которому они подвергаются со стороны отправителей и получателей,—то станетъ совершенно яснымъ, что при этихъ условіяхъ имѣть порядочнаго штата нельзя.

Для упорядоченія дѣла необходимо увеличить и содержаніе вѣсовщиковъ и ихъ число.

Имѣется въ виду, за особую исполнительность, т. е. за наибольшее количество принятаго груза исправно, установить премію, что составитъ нѣкоторое поощреніе.

По вопросу 135

135. Какъ определяются нормы вознагражденія агентовъ сл. движения?

нормы вознагражденія определяются утвержденными штатами, при чемъ новые агенты определяются на низшій окладъ, а затѣмъ постепенно повышаются въ предѣлахъ ассигнованія; при этомъ, такъ какъ число низшихъ агентовъ по штату далеко не соответствуетъ дѣйствительной потребности, то средніе оклады агентовъ значительно ниже среднихъ смѣтныхъ

По вопросу 136

136. Какъ достигается правильное распределеніе труда служащихъ?

для техническихъ агентовъ продолжительность работы и отдыха определяются по нормамъ, утвержденнымъ г. Министромъ Путей Сообщенія; работа прочихъ агентовъ регулируется въ зависимости отъ работы станцій, определяется начальникомъ ея и утверждается начальникомъ отдѣленія.

Ж. По службѣ телеграфа.

По вопросу 137

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе-либо коды или условные

начальникъ сл. телеграфа докладываетъ, что для сокращенія телеграфной корреспонденціи ведется контроль депешъ и таксированіе за счетъ подателей тѣхъ депешъ, которыя могли бы быть замѣнены письменнымъ сношеніемъ. Съ тою же цѣлью на Пермской ж. д. введенъ недавно особый родъ сношеній путемъ посылки съ поѣздами почтовыхъ служебныхъ телеграммъ. Такой

адреса и обозначения?

ускоренный способ письменных сношений замѣняетъ въ нѣкоторой степени передачу по аппарату депешъ, не имѣющихъ слѣшного характера.

Коды на Пермской ж. д. не примѣняются. Въ дѣйствии находится нормальный сводъ сокращенныхъ адресовъ по формѣ, установленной для всѣхъ дорогъ. Въ отношеніи же условныхъ адресовъ, съ цѣлью примѣненія таковыхъ на Пермской ж. д., въ настоящее время выясняется вопросъ о результатахъ примѣненія ихъ на другихъ дорогахъ.

По вопросу 138

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 г.г. на каждого телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

начальникъ сл. телеграфа даетъ слѣдующую справку объ обмѣнѣ десятисловныхъ депешъ, въ 1907—1910 г.г.

Г О Д Ы.	Число десяти- словныхъ де- пешъ.	Число телегра- фистовъ.	Приходится на одного теле- графиста.
1907	6.140.246	227 ¹⁰ / ₁₂	26.950,6
1908	7,991.101	255 ⁴ / ₁₂	31.296,7
1909	7.668.382	289	26.534
1910	11.054.154	316	84.981

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-жезловыхъ аппаратовъ и электро-блокировки пути?

начальникъ сл. телеграфа сообщаетъ, что электро-жезловые аппараты были установлены на Пермской ж. д. въ первый разъ въ 1906 году на 9 станціяхъ—отъ Чусовской до Бисера. Съ открытіемъ ихъ дѣйствія работа на поѣздныхъ аппаратахъ уменьшилась въ Чусовской на 48%, въ Бисерѣ на 58%, въ Пашіи на 70% и на остальныхъ станціяхъ участка, въ среднемъ, на 92%. Несмотря, однако, на столь значительное уменьшеніе работы, сократить число телеграфистовъ было нельзя, потому что штатъ ихъ былъ весьма ограниченъ: въ Чусовской на 7 аппаратовъ было по 4 телеграфиста въ смѣнѣ, въ Бисерѣ на 4 аппарата по 2 телеграфиста и въ Пашіи на 2 аппарата по 1 телеграфисту. На всѣхъ остальныхъ станціяхъ участка Чусовская—Бисеръ, имѣющихъ по одному аппарату, обслуживаніе производилось агентами сл. движенія, совмѣщавшими дежурство по движенію и телеграфу. Упразднить дѣленіе круга поѣздного провода въ Пашіи, сдѣлавъ отъ Чусовской—Бисера одинъ кругъ, было также нельзя, такъ какъ въ этомъ кругѣ было бы 9 аппаратовъ, число слишкомъ большое даже и при дѣйствии жезловой сигнализаци.

Введеніе электрожезловой сигнализациі уменьшило лишь расходъ на бланки путевыхъ депешъ, на поѣздные и аппаратные журналы, но зато вызвало новый, значительно превышающій сбереженія, расходъ на содержаніе жезлового провода, жезловыхъ аппаратовъ и на усиленіе технического надзора. Необходимо при этомъ замѣтить, что при введеніи электрожезловой системы не имѣлось въ виду уменьшеніе расходовъ, а прежде всего преслѣдовалась цѣль обезпечить безопасность движенія поѣздовъ и освободить дежурныхъ агентовъ по движенію отъ значительной работы по передачѣ поѣздныхъ депешъ, отвлекавшей агентовъ отъ исполненія ихъ прямыхъ обязанностей.

Хотя установка жезловыхъ аппаратовъ вначалѣ и вызывала излишніе расходы, тѣмъ не менѣе съ теченіемъ времени стала приносить и нѣкоторую матеріальную пользу. А именно, въ 1907 году на участкѣ Чусовская—Бисеръ было добавлено 5 разѣздовъ. Если бы на этомъ участкѣ не было электрожезловой сигнализациі, то вмѣсто двухъ круговъ поѣздного провода потребовалось бы сдѣлать три круга, что вызвало бы увеличеніе расхода на содержаніе 3 телеграфистовъ для обслуживанія новой круговой станціи, а также на бланки путевыхъ депешъ, на поѣздные и аппаратные журналы.

Расходъ въ теченіе года былъ бы слѣдующій:

окладное содержаніе 3 телеграф. по 360 руб.	—	1080 руб.,
квартирныя деньги " " "	90 "	— 270 "
обмундированіе " " "	14 "	— 42 "
расходъ на бланки путевыхъ депешъ, поѣздные и аппаратные журналы, по 30 руб. на станцію, (30×14)		420 "
Итого . . .		1812 руб.

Содержаніе жезловой сигнализациі на участкѣ Чусовская—Бисеръ въ теченіе года выражается въ слѣдующей суммѣ:

содержаніе 92 вер. провода	70 руб.,
" 26 жезловыхъ аппаратовъ по 10 р.	260 "
" надсмотрщика жезловой сигнализациі съ квартирными	1005 "
расходъ на жезловые журналы и др. бланки приблизительно	20 "
Итого . . .	1355 руб.

Изъ приведеннаго расчета видно, что сокращеніе расхода выражается въ суммѣ 457 руб.

Въ настоящее время устройство жезловой сигнализациі отъ Бисера доведено до станціи Н. Тагиль (16 перегоновъ), при чемъ и на этомъ участкѣ также удалось избѣжать устройства одной круговой станціи поѣздного 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?

Начальникъ сл. телеграфа докладываетъ, что количество аппаратовъ на каждой отдѣльной станціи опредѣляется, главнымъ образомъ, размѣромъ корреспонденціи. Станціи съ малой корреспонденціей (разъѣзды и большинство станцій IV и V классовъ) имѣютъ только одинъ аппаратъ на поѣздномъ проводѣ. Два аппарата имѣютъ лишь тѣ изъ нихъ, гдѣ поѣздной проводъ дѣлится на два круга.

Поѣздной проводъ дѣлится на круги, преимущественно, на участковыхъ станціяхъ, гдѣ имѣются депо и гдѣ, вслѣдствіе болѣе значительной работы, пришлось бы имѣть телеграфистовъ даже и въ томъ случаѣ, если бы на станціи былъ всего одинъ аппаратъ на поѣздномъ проводѣ.

Дѣленіе же поѣздного провода на круги между участковыми станціями дѣлается съ такимъ расчетомъ, чтобы въ каждомъ кругѣ, въ зависимости отъ размѣра корреспонденціи, было отъ 4 до 6 аппаратовъ.

Участковыя станціи, кромѣ поѣздныхъ аппаратовъ, имѣютъ еще одинъ аппаратъ циркулярнаго провода для переприема депешъ со смежныхъ круговъ поѣздного провода. Циркулярный проводъ въ свою очередь дѣлится на круги отъ 4 до 5 аппаратовъ въ кругу, въ зависимости отъ загруженности провода, при чемъ на станціяхъ, имѣющихъ дѣленіе круговъ, добавляется еще одинъ аппаратъ. Аппараты циркулярнаго провода иногда требуется устанавливать и на круговыхъ станціяхъ поѣздного провода въ промежуткахъ между участковыми станціями съ такимъ расчетомъ, чтобы на каждые два круга поѣздного провода была одна переприемная станція циркулярнаго провода.

Если отъ какой-либо станціи идетъ въ сторону отдѣльная линія, то на такой станціи имѣются еще аппараты по числу проводовъ примыкающей линіи.

На главныхъ станціяхъ (въ Вяткѣ, Перми и Екатеринбургѣ) устанавливаются еще аппараты прямого провода. По этому проводу передаются транзитныя телеграммы чужихъ дорогъ и Министерства Путей Сообщенія, а также телеграммы, слѣдующія на отдѣльные участки своей дороги.

Затѣмъ, на нѣкоторыхъ станціяхъ имѣются еще аппараты соединительныхъ вѣтвей со станціями государственнаго телеграфа.

Число телеграфистовъ на станціи зависитъ отъ размѣра телеграфной корреспонденціи и числа аппаратовъ.

На станціяхъ съ однимъ аппаратомъ, за незначительными исключеніями, телеграфистовъ совсѣмъ нѣтъ и обязанности ихъ исполняются дежурными по станціи агентами сл. движенія.

На станціяхъ съ двумя аппаратами имѣется одинъ телеграфистъ въ смѣнѣ.

На станціяхъ съ тремя и болѣе аппаратами на каждый аппаратъ циркулярнаго и прямого провода назначается отдѣльный телеграфистъ.

Для обслуживанія аппаратовъ поѣздного провода и аппаратовъ соединительной вѣтви съ правительственнымъ телеграфомъ, работы на которыхъ значительно менѣе, назначается одинъ телеграфистъ на два аппарата. На большихъ станціяхъ, съ пятью и болѣе аппаратами, имѣются, кромѣ того, отдѣльные телеграфисты для приѣма депешъ отъ подателей, выписки копій съ исходящихъ и входящихъ депешъ и отсылки телеграммъ адресатамъ, отъ одного до двухъ телеграфистовъ въ смѣнѣ, смотря по работѣ. Затѣмъ, на главныхъ станціяхъ дороги есть старшіе телеграфисты и запасные, для замѣны больныхъ и уволенныхъ въ отпускъ.

Дежурство на всѣхъ станціяхъ установлено трехсмѣнное.

На участкахъ линіи, не имѣющихъ жезловой сигнализаци, въ кругѣ поѣздного провода находится въ дѣйствиі отъ 4 до 6 аппаратовъ, въ зависимости отъ размѣра корреспонденціи. При жезловой же сигнализаци допускается до 8 аппаратовъ въ кругѣ.

ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

30 мая въ 12 ч. дня въ управленіи Пермской ж. д. состоялось засѣданіе Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи, посвященное обсужденію вопросовъ программы, приложенной къ журналу № 5 Организационной Подкомиссіи.

По I вопросу программы Организационной Подкомиссіи.

1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

2) Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и специальнымъ ихъ обязанностямъ?

3) Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? характеръ, направленіе и обмѣнъ.

4) Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на ускореніе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ?

5) Получить график размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціальнаго назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія; опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемая имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи управленія дороги:

- а) по исполненіи 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 эксплуатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующіе на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5) Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа пріобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпаль, крестовинъ, стрѣлокъ и др. частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6) Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно) съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

- а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени 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—потребителямъ?

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 управления службой,
- в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:
 - а) пути — кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,
 - б) тяги — кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,
 - в) 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 службу телеграфа, какъ таковую, или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ сл. телеграфа?

3) Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требования, которыя предъявляются округами.

По вопросу 6 программы:

1) Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижнаго 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 качествахъ его работъ передать въ отдѣленія по типу Привислинскихъ ж. д.?

4) Организація смазки подвижнаго 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-верствъ.

3) Количество подрядческихъ: нарядовъ и бесплатныхъ билетовъ.

Открывая засѣданіе, Предсѣдатель выяснилъ цѣль обслѣдованія организаціи желѣзныхъ дорогъ на мѣстахъ и указалъ на то значеніе, которое должны имѣть мнѣнія служащихъ на дорогахъ для правильнаго выясненія тѣхъ или иныхъ недостатковъ принятой системы хозяйства.

Переходя, затѣмъ, къ обсужденію вопросовъ, Предсѣдатель указываетъ на то, что по 1-му вопросу программы пункты 1 и 2 въ достаточной степени освѣщены на предыдущихъ засѣданіяхъ.

По пункту 3—помощникъ начальника сл. движенія далъ письменный отчетъ.

Переходя къ пункту 4-му, Предсѣдатель указываетъ на то, что параллельно съ обсужденіемъ даннаго вопроса примѣнительно къ Пермской ж. д. было бы желательно услышать мнѣнія представителей различныхъ службъ вообще о наивыгоднѣйшей длинѣ сѣти, объединенной однимъ управленіемъ.

Помощникъ начальника сл. движенія С. И. Топорнинъ, дѣлая краткій обзоръ взаимнаго отношенія работъ Пермской и Сибирской ж. д., указываетъ, что работа Пермской ж. д. находится въ тѣсной зависимости отъ работы Сибирской ж. д. и обратно.

Весь грузъ, передаваемый Сибирской ж. д. Пермской (хлѣбъ

и жировые товары) и грузы, слѣдующіе въ обратномъ направленіи (металлы и издѣлія), проходятъ въ настоящее время черезъ ст. Челябинскъ, а съ окончаніемъ Тюмень-Омской линіи, пойдутъ по этой послѣдней.

Если выдѣлить Тюмень—Омскую магистраль въ особую группу съ собственнымъ управленіемъ, то между дорогами съ очень значительнымъ транзитнымъ движеніемъ явится посредникъ, существованіе котораго, несомнѣнно, вредно отразится на успѣхѣ общей работы; вредно отразится потому, что потребуетъ двухъ передаточныхъ пунктовъ, вмѣсто существующаго одного, другими словами, увеличитъ простой вагоновъ, уменьшитъ коммерческую скорость, увеличитъ дѣловую переписку.

Такимъ образомъ, помощникъ начальника сл. движенія считаетъ совершенно очевиднымъ, съ точки зрѣнія сл. движенія, невыгодность выдѣленія Тюмень—Омской магистрали въ самостоятельную линію и высказывается за присоединеніе ея къ Пермской.

Далѣе, С. И. Топорнинъ, разбирая вопросъ о выдѣленіи участка Екатеринбургъ—Челябинскъ изъ состава Пермской ж. д., выясняетъ значеніе этого участка.

Въ настоящее время по этому участку идутъ какъ мѣстные грузы, такъ и транзитные съ главнымъ направленіемъ ихъ теченія на западъ.

Съ окончаніемъ постройки линіи Тюмень—Омскъ значеніе транзита для рассматриваемаго участка, несомнѣнно, упадетъ и онъ будетъ питаться, преимущественно, мѣстными грузами.

Грузами этими являются металлы и руды, поставляемые горнопромышленными раіонами, по которымъ и вблизи которыхъ проходитъ желѣзнодорожная линія.

Если выдѣлить участокъ Екатеринбургъ—Челябинскъ изъ состава Пермской ж. д., то всѣ грузы, идущіе на Пермь и далѣе на западъ, будутъ задерживаться въ Екатеринбургѣ для выполненія формальностей передачи, что, помимо неудобствъ, связанныхъ съ передачей, потребуетъ еще и развитія послѣдней станціи.

На вопросъ Предсѣдателя, каково мнѣніе представителя сл. движенія о присоединеніи къ Пермской ж. д. части Сѣверныхъ дорогъ, на примѣръ, участка до Вологды, С. И. Топорнинъ указываетъ на то, что вопросъ о западной границѣ Пермской ж. д. для сл. движенія не является вопросомъ важнымъ.

Участокъ западнѣе Перми живетъ почти исключительно транзитными грузами, идущими на западъ, слѣдовательно, вопросъ о томъ, гдѣ будетъ происходить передача, другими словами, гдѣ кончится Пермская ж. д., въ Вяткѣ или въ Вологдѣ, не важенъ.

Предсѣдатель интересуется работой Архангельска, какъ мѣста передачи на морскія суда грузовъ, идущихъ черезъ Котласъ.

С. И. Топорнинъ, дѣлая оговорку о своей некомпетентности въ деталяхъ работы Сѣверныхъ ж. д., докладываетъ, что, насколько ему извѣстно, пунктомъ, питающимъ Архангельскъ наибольшимъ количествомъ грузовъ, является Ярославль.

Изъ грузовъ, перевозимыхъ по Пермской ж. д. и адресованныхъ за границу, большая часть идетъ не на Архангельскъ, а въ Балтійскіе порты.

Грузы, идущіе съ юга на Архангельскъ, подходятъ къ нему двумя путями, если не считать доставки гужемъ изъ ближайшихъ раіоновъ:

- а) Архангельскимъ участкомъ Сѣверныхъ ж. д.,
- б) Сѣверной Двиной.

По этой послѣдней идутъ, между прочимъ, и грузы, отправляемые Пермской ж. д. съ перегрузкой на суда въ Котласъ.

Необходимо имѣть въ виду, что, въ смыслѣ продолжительности работы, эти два тока грузовъ находятся въ совершенно различныхъ условіяхъ.

Въ то время, какъ желѣзная дорога даетъ грузъ судамъ въ теченіе всего періода навигаціи въ Архангельскѣ, прекращающейся въ первой половинѣ сентября, токъ грузовъ, идущій по Сѣверной Двинѣ, прекращается въ началѣ августа вслѣдствіе крайняго ея обмелѣнія; такимъ образомъ, благодаря тяжелымъ условіямъ плаванія по Сѣверной Двинѣ, которыя могли бы быть легко улучшены гидротехническими работами, движеніе товаровъ по Двинѣ сокращается на цѣлый мѣсяць противъ возможнаго; на тотъ же срокъ сокращается и движеніе транзитныхъ грузовъ по участку Котласъ-Пермь.

Предсѣдатель проситъ высказаться по разсматриваемому вопросу начальника сл. пути.

А. Ф. Колмогоровъ заявляетъ, что значительная длина сѣти дѣлаетъ труднымъ надлежащій надзоръ за путемъ и сооруженіями.

По его мнѣнію, чтобы обезпечить хорошій надзоръ, не слѣдовало бы объединять подъ однимъ управленіемъ сѣть общеою длиною болѣе 2.000 вер., между тѣмъ, какъ Пермская ж. д., съ присоединеніемъ Тюмень-Омской линіи и удержаніемъ участка Екатеринбургъ-Челябинскъ, будетъ имѣть длину около 3.000 вер.

Принимая, однако, во вниманіе, что участокъ Екатеринбургъ-Тюмень построенъ съ предѣльнымъ уклономъ въ 0,006, толщиной балласта въ 23 сотки, съ каменными сооружениями и прочими условіями, выгодными для эксплуатационнаго содержанія его, если не считать слишкомъ низкихъ насыпей, и что въ такихъ же выгодныхъ условіяхъ эксплуатации находится новая линія Тюмень-Омскъ, онъ предпочелъ бы перемѣщеніе западной гра-

ницы Пермской ж. д. на востокъ, чѣмъ уступку другимъ дорогамъ восточныхъ участковъ или линіи Тюмень-Омскъ.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что присоединеніе Тюмень-Омской линіи къ Пермской ж. д. и оставленіе за нею существующихъ западныхъ участковъ, съ точки зрѣнія наивыгоднѣйшей утилизаціи подвижного состава, является насущной необходимостью.

Екатеринбургское депо обслуживаетъ сейчасъ три линіи; если одно направленіе будетъ передано другой дорогѣ, то въ одномъ депо явятся два хозяина, что крайне неудобно; явится излишняя, отвлекающая агентовъ отъ прямого дѣла переписка.

Кромѣ того, Екатеринбургскія мастерскія находятся сейчасъ посрединѣ участка, а съ выдѣленіемъ линіи Екатеринбургъ-Тюмень въ собственность другой дороги, онѣ окажутся въ концѣ, что неизбежно повлечетъ за собой непроизводительный пробѣгъ подвижного состава.

Начальникъ коммерческой сл. А. И. Комаровъ вполне раздѣляетъ взглядъ представителя сл. движенія о необходимости присоединить къ Пермской ж. д. Тюмень-Омскую линію и оставить за нею всѣ существующіе западные участки.

Границы желѣзнодорожной сѣти каждаго управленія не должны быть случайными точками, а должны назначаться въ зависимости отъ характера грузовыхъ операцій, границами между отдѣльными дорогами должны быть точки раздѣла грузовъ.

Такой естественной точкой раздѣла грузовъ, послѣ присоединенія къ Пермской ж. д. Тюмень-Омской линіи явится Омскъ.

Въ видѣ иллюстраціи А. И. Комаровъ дѣлаетъ краткій очеркъ движенія сибирскихъ хлѣбныхъ грузовъ.

Въ настоящее время весь хлѣбъ, отправляемый Сибирью на западъ, проходитъ черезъ Челябинскъ, совершенно забывая его въ моменты наиболѣе интенсивнаго подвоза. Остановившаяся, для примѣра, на 1909 г., получимъ общій вѣсъ хлѣбныхъ грузовъ, прошедшихъ черезъ Челябинскъ, въ 32.000.000 пудовъ. Въ Челябинскѣ теченіе хлѣбныхъ грузовъ дѣлится на два направленія: одно идетъ по Пермской ж. д.—24.000.000 пуд., другое по Самаро-Златоустовской—8.000.000 пуд.

По количеству поставляемыхъ хлѣбныхъ грузовъ всю полосу территоріи, тяготеющей къ Сибирской ж. д., можно раздѣлить на двѣ части, а именно—на пространство, лежащее между Челябинскомъ и Омскомъ, и на пространство, лежащее за Омскомъ; первое дало въ рассматриваемый годъ 17.000.000 пуд., второе—15.000.000 пуд.

Съ окончаніемъ Тюмень-Омской ж. д. часть грузовъ, поступающихъ на желѣзную дорогу до Омска, раздѣлится на двѣ ча-

сти: одна пойдетъ черезъ Челябинскъ на Самаро-Златоустовскую ж. д., другая, большая часть, черезъ Тюмень-Омскую линію на Пермскую ж. д.

Хлѣбные грузы, поступающіе съ территоріи, тяготеющей къ участку Челябинскъ-Омскъ, раздѣлятся на двѣ части: одна пойдетъ по направленію своего назначенія и черезъ Челябинскъ попадетъ на Самаро-Златоустовскую ж. д., а другая вернется назадъ къ Омску, чтобы черезъ Тюмень-Омскій участокъ попасть на Пермскую ж. д.

Такимъ образомъ, ясно, что Омскъ явится точкой раздѣла грузовъ на востокъ, и Пермская ж. д. должна быть доведена до него.

Въ заключеніе А. И. Комаровъ обращаетъ вниманіе засѣданія на то, что, если бы границы отдѣльныхъ дорогъ опредѣлялись точками раздѣла грузовъ, то разработка многихъ вопросовъ, касающихся тарифныхъ ставокъ, значительно упростилась бы.

Начальникъ дороги вполне раздѣляетъ мнѣніе представителей сл. движенія и коммерческой.

Омскъ—точка раздѣла грузовъ; поступающіе сюда грузы имѣютъ три главныхъ назначенія:

- а) на Петербургскій портъ,
- б) „ Котласъ и
- в) „ Самару.

Если Пермская ж. д. будетъ продолжена до Омска, то здѣсь можно будетъ устроить сортировочную станцію, что позволитъ не только очень легко разбивать общее теченіе грузовъ на три направленія, но и подбирать вагоны въ точномъ порядкѣ станцій назначенія, что облегчитъ работу другихъ станцій Пермской ж. д. и спасетъ отъ затратъ на ихъ развитіе.

Изъ всѣхъ станцій особенно большихъ работъ по развитію и перекладкѣ путей потребуетъ Екатеринбургъ, если въ него будетъ перенесена граница Пермской ж. д.

Членъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ В. Б. Кукель-Краевскій считаетъ необходимымъ присоединеніе къ Пермской ж. д. Тюмень-Омской линіи и сохраненіе за нею участка Екатеринбургъ-Челябинскъ; если бы при этомъ длина дороги оказалась слишкомъ большой, то можно было бы передвинуть на востокъ западную границу, перенеся ее, на примѣръ, въ Пермь II-ю.

Главный контролеръ И. М. Поповъ обращаетъ вниманіе на то, что въ настоящее время Пермская ж. д.—дорога доходная, а послѣ присоединенія новой линіи она, вѣроятно, окажется дефицитной.

По пункту 5-му 1-го вопроса начальникъ сл. тяги С. А. Славинскій передаетъ Предсѣдателю подробную докладную записку.

По вопросу 2-му программы

1) Председатель Подкомиссии проситъ представителей отдѣльныхъ службъ высказаться, желательно ли и въ какихъ отношеніяхъ расширеніе правъ мѣстныхъ управленій по исполненію смѣты, по договорамъ, заказамъ и техническимъ вопросамъ.

Помощникъ начальника сл. движенія С. И. Топорнинъ, разбирая существующій порядокъ рѣшенія вопросовъ, указываетъ, что такое живое дѣло, какъ желѣзнодорожное хозяйство, очень часто ставитъ вопросы, требующіе немедленнаго рѣшенія и въ то же время выходящіе изъ сферы компетентности начальниковъ отдѣльныхъ службъ.

При существующемъ порядкѣ проведенія такихъ вопросовъ черезъ совѣтъ дороги, рѣшеніе ихъ, въ большинствѣ случаевъ, получается тогда, когда необходимость въ немъ уже миновала, другими словами, создается такое положеніе, при которомъ вопросъ въ самый нужный моментъ былъ не рѣшенъ и всѣ члены совѣта потеряли совершенно напрасно время на его обсужденіе.

Поэтому С. И. Топорнинъ полагаетъ необходимымъ для пользы дѣла расширить предѣлы компетентности начальника дороги, предоставивъ ему право рѣшать вопросы, требующіе возможно скорѣйшаго разрѣшенія вмѣстѣ съ начальникомъ той службы, которой этотъ вопросъ касается или совмѣстно съ представителями нѣсколькихъ службъ, если вопросъ касается нѣсколькихъ службъ.

Начальникъ сл. пути А. Ф. Колмогоровъ вполне раздѣляетъ мнѣніе представителя сл. движенія.

Благодаря какому-то непонятному недовѣрію представителей Государственнаго Контроля, совершенно необоснованному, губительному для такого живого дѣла, какъ желѣзнодорожное хозяйство, всѣ функціи высшихъ агентовъ дороги сводятся къ нескончаемымъ преніямъ въ совѣтѣ.

Вмѣсто того, чтобы быть на линіи, лично наблюдать за производствомъ работъ, давать на мѣстѣ совѣты молодымъ инженерамъ, и тѣмъ приносить дѣйствительную пользу дѣлу, которому служишь, приходится массу дорогого времени тратить на подробныя обсужденія всевозможныхъ мелочей.

Переходя, затѣмъ, къ опредѣленію полномочій высшихъ агентовъ дороги, А. Ф. Колмогоровъ высказываетъ мнѣніе, что разъ начальники службъ являются лицами отвѣтственными, то надо предоставить имъ бѣльшія права противъ существующихъ теперъ.

Однимъ изъ насущнѣйшихъ правъ, по его мнѣнію, является право переноса экономіи съ одного № смѣты на расходъ по другому; отсутствіе этого права крайне вредно отражается на состояніи хозяйства отдѣльныхъ службъ, а значитъ—и на состояніи хозяйства всей желѣзной дороги въ цѣломъ.

Начальникъ дороги поддерживаетъ это мнѣніе и находитъ совершенно необходимымъ расширеніе правъ начальниковъ дорогъ, перечисленныхъ въ § 43 вр. инструкции мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ жел. дорогъ, предоставленіемъ имъ единоличнаго права переносить въ теченіе смѣтнаго періода отдѣльные кредиты въ предѣлахъ не только очер. №№ одной статьи, но и изъ статьи въ статью, изъ главы въ главу, изъ отдѣла въ отдѣлъ и съ одной отдѣльной работы на другую по гл. 2-ой отд. VII смѣты. Въ настоящее время рѣшеніе этихъ вопросовъ, предоставленныхъ усмотрѣнію совѣта управленія дороги, тормозится неизмѣннымъ сопротивленіемъ представителей Государственнаго Контроля.

Въ видѣ примѣра начальникъ дороги рассказываетъ, что въ прошломъ году въ совѣтѣ разсматривался вопросъ о необходимости огражденія дровяныхъ складовъ заборами и о наймѣ къ нимъ сторожей. Испрашивалась сумма 5.952 руб. на содержаніе 31 дополнительнаго сторожа въ теченіе 5 зимнихъ мѣсяцевъ. Вопросъ этотъ, вслѣдствіе несогласія Государственнаго Контроля, не прошелъ. Между тѣмъ по сравненію расходовъ дровъ за 1909 г., когда дополнительныхъ сторожей не ставилось, и 1910 г., когда въ видѣ опыта они были поставлены, прикладъ дровъ съ 3,35% въ 1909 г. возросъ до 6,89% въ 1910 г., что дало въ 1910 г. добавочный, сравнительно съ прошлымъ годомъ, прикладъ 1.014 куб. саж. на сумму 13.749 руб. 84 коп. Въ дальнѣйшемъ, при надлежащей постановкѣ охраны дровяныхъ складовъ, прикладъ можетъ быть доведенъ до 8—10% вмѣсто существующихъ 3,35%, что, при расходѣ около 35.000 куб. саж. дровъ въ годъ, составитъ отъ 1522,5 до 2222,5 куб. саж. добавочнаго приклада на сумму свыше 20.000—30.000 руб. въ годъ. Такимъ образомъ, отказъ Контроля дать согласіе на затрату въ 5.952 руб. повлечетъ за собою потерю для казны суммы отъ 20 до 30 тыс. руб.

Начальникъ коммерческой сл. А. И. Комаровъ указываетъ на то, что коммерческая сл. имѣетъ очень много дѣлъ по договорамъ, и что большую часть ихъ было бы гораздо проще рѣшать совмѣстно съ начальникомъ дороги и только часть дѣлъ проводить черезъ совѣтъ.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что по существу дѣла онъ не заинтересованъ правомъ переноса кредитовъ изъ одной главы въ другую, такъ какъ по сл. тяги 75% всѣхъ расходовъ рассчитывается по измѣрителямъ.

Членъ совѣта отъ Министерства Финансовъ В. Б. Кукель-Краевскій, основываясь на томъ впечатлѣніи, которое у него сложилось во время службы на Пермской ж. д. и ранѣе, на другихъ дорогахъ, заявляетъ, что едва ли въ тѣхъ условіяхъ, въ какія поставлены высшіе агенты, возможно принести большую пользу дѣлу.

2) Начальникъ сл. тяги С. А. Славинскій признаетъ существованіе заводской инспекціи очень полезнымъ. Если бы ея не существовало, на желѣзную дорогу легло бы лишнее бремя—содержаніе особыхъ агентовъ для приѣмокъ, которыхъ къ тому же не всегда можно было и найти.

Начальникъ дороги вполне согласенъ съ этимъ мнѣніемъ.

Того же мнѣнія придерживается и начальникъ сл. пути. Онъ указываетъ на то, что если предметы, принятые заводской инспекціей, и оказывались иногда неудовлетворительными въ работѣ, то въ большинствѣ случаевъ это можно объяснить нераціональностью проекта, а не несовершенствомъ исполненія. Такъ, напримѣръ, при значительномъ движеніи по крестовинѣ замѣчается сильный износъ ея острія—въ этомъ нѣтъ вины завода; если бы крестовины проектировались съ отдѣльнымъ остриемъ изъ ковальной стали, то несомнѣнно, что такія острія держались бы гораздо дольше.

На вопросъ Предсѣдателя, выдерживаютъ ли рельсы гарантию, начальникъ сл. пути докладываетъ, что бывали случаи, когда рельсы приходили въ негодность ранѣе гарантированного срока; таковы, напримѣръ, рельсы, поставленные Богословскимъ заводомъ, износившіеся въ два года.

Случаевъ неправильной приѣмки заводской инспекціей не было.

3) На вопросъ Предсѣдателя о желательномъ порядкѣ заказа и поставки подвижного состава, начальникъ сл. тяги докладываетъ, что существующій порядокъ можно считать вполне удовлетворительнымъ.

4) Помощникъ начальника сл. движенія указываетъ, что часто издаются циркуляры и не принимаются во вниманіе средства дороги къ ихъ выполненію.

Начальникъ сл. тяги указываетъ на то, что выполненіе циркуляра объ отдыхѣ находится не во власти сл. тяги, а зависитъ отъ аккуратности слѣдованія поѣздовъ, т. е. отъ сл. движенія.

Начальникъ сл. пути, указывая на обширность и сложность предложеннаго вопроса, докладываетъ, что иногда издаются циркуляры прямо вредные для дѣла и приходится изыскивать способы для обхода ихъ; напримѣръ, раньше мелкіе линейные агенты получали казенную теплую зимнюю одежду; затѣмъ циркуляромъ этотъ порядокъ былъ уничтоженъ, и въ результатѣ появились случаи обмораживанія съ путевыми сторожами. Пришлось выдать имъ казенные полушубки, назвавъ ихъ, въ обходъ циркуляра, „необходимой мѣрой безопасности движенія“.

Другой примѣръ неудачнаго циркуляра.

Въ желѣзнодорожныхъ училищахъ издавна установился порядокъ учить дѣтей бесплатно. Два года тому назадъ цирку-

ляръ потребовалъ платы за ученіе, въ результатѣ—нѣсколько сотъ рублей полученной за право ученія платы и паденіе числа учащихся, въ среднемъ, на 30%. (Въ Камышловскомъ желѣзнодорожномъ училищѣ до циркуляра было 200 учащихся, послѣ циркуляра—50).

Третій примѣръ. Запретили дорожнымъ мастерамъ пользоваться казеннымъ керосиномъ и отдали въ ихъ вѣдѣніе выдачу керосина мелкимъ путевымъ агентамъ. Если бы мастеръ сталъ пользоваться керосиномъ для своихъ надобностей, въ чемъ, къ слову сказать, не можетъ быть большого сомнѣнія, то это обстоятельство, отразится, конечно, невыгодно на горѣніи, между прочимъ, и сигнальныхъ лампъ, т. е., на безопасности движенія.

Такихъ примѣровъ можно привести очень много, но думается, что и сказаннаго достаточно для указанія на какіе то недостатки въ механизмѣ, вырабатывающемъ циркуляры.

Того же мнѣнія и начальникъ дороги.

Собраніе всѣхъ правилъ, приказовъ и циркуляровъ, дѣйствующихъ на Пермской ж. д. на 1 іюня 1909 г. доставлено въ распоряженіе Подкомиссіи.

Пункты 5, 6, 7, 8 и 9 разсмотрѣны при обсужденіи вопросовъ хозяйственной программы.

По вопросу 3-му программы

начальникъ дороги и всѣ начальники службъ вполне согласны съ предоставленіемъ высшимъ агентамъ права приглашать на службу и увольнять служащихъ въ предѣлахъ, указываемыхъ разсматриваемымъ пунктомъ программы; по общему мнѣнію расширеніе этихъ правъ должно упростить дѣло.

По мнѣнію начальника сл. пути, въ число лицъ, смѣщеніе или принятіе на службу которыхъ должно находиться внѣ права начальниковъ участковъ, надо было бы помѣстить и участковаго кладовщика.

По вопросу 5-му программы

помощникъ начальника сл. движенія С. И. Топорнинъ думаетъ, что отъ подчиненія сл. телеграфа сл. движенія ничего, кромѣ пользы, нельзя ожидать.

Являясь въ настоящее время самостоятельной, сл. телеграфа, тѣмъ не менѣе, не имѣетъ ни своего инвентаря, не составляетъ ни отчетности, ни смѣты, — все это дѣлаетъ за нее сл. движенія.

Подчиненіе сл. телеграфа сл. движенія является очень важнымъ и съ другой точки зрѣнія, съ точки зрѣнія поднятія дисциплины служащихъ. Въ настоящее время положеніе вещей совершенно ненормально; станціонные телеграфисты, по существу дѣла, должны исполнять приказанія начальника станціи, между тѣмъ, формально, какъ агенты иной службы, чѣмъ начальникъ станціи, они не подчинены ему. Такое положеніе,

несомнѣнно, вносить неопредѣленность въ ихъ взаимныя отношенія.

Слѣдуетъ обратить вниманіе на то, наконецъ, что почти $\frac{2}{3}$ всѣхъ начальниковъ станцій были телеграфистами; такимъ образомъ, кадры агентовъ сл. движенія пополняются агентами другой службы. Должность телеграфиста является переходной ступенью къ должности начальника станціи, является школой, въ которой готовятся къ этой должности, и ясно, что эту школу надо отнять отъ того совершенно лишняго посредника, который теперь ею владѣетъ, и передать въ руки настоящаго хозяина.

Начальникъ сл. телеграфа можетъ войти въ сл. движенія на правахъ помощника начальника сл. движенія; онъ долженъ быть лицомъ со спеціальнымъ техническимъ образованіемъ и долженъ быть отвѣтственнымъ за техническую сторону дѣла.

Начальникъ дороги поддерживаетъ это мнѣніе.

Начальникъ сл. телеграфа, оппонируя высказанному взгляду на сл. телеграфа, докладываетъ, что причинами присоединенія сл. телеграфа къ сл. движенія могутъ быть или значительное уменьшеніе расхода на содержаніе служащихъ, или улучшение самаго дѣла, возложеннаго на сл. телеграфа.

Разсмотримъ подробнѣе первое.

Вмѣсто должности начальника телеграфа для завѣдыванія технической стороной телеграфнаго дѣла предполагается ввести новую должность — электротехника, слѣдовательно, уменьшенія расхода по должности начальника телеграфа не произойдетъ.

Обязанности механиковъ, контролеровъ и надсмотрщиковъ телеграфа требуютъ спеціальныхъ знаній и настолько серьезны, что не могутъ быть возложены на агентовъ сл. движенія въ видѣ дополнительной работы. Расходъ по этимъ должностямъ останется, поэтому, прежній.

То же самое можетъ быть сказано и о служащихъ въ телеграфной мастерской, учителѣ телеграфной школы и завѣдующихъ телеграфными станціями.

Расходъ на содержаніе телеграфистовъ не можетъ быть сокращенъ, такъ какъ телеграфисты на Пермской ж. д. имѣются только на тѣхъ станціяхъ, гдѣ поставлено не менѣе двухъ телеграфныхъ аппаратовъ¹⁾. Замѣна ихъ на этихъ станціяхъ агентами сл. движенія, безъ увеличенія числа послѣднихъ, невозможно.

¹⁾ Въ виду исключенія имѣются телеграфисты на станціяхъ и съ однимъ аппаратомъ; назначены они отчасти по требованію сл. движенія, отчасти вслѣдствіе крайне значительной телеграфной работы, непосильной агентамъ сл. движенія (напримѣръ, Левшино, Мотовилиха).

Остается контора телеграфа, штатъ которой состоитъ изъ дѣлопроизводителя и восьми конторщиковъ.

Переводъ на сл. движенія цѣлаго спеціального отдѣла, постановка дѣлъ котораго, притомъ, мало извѣстна канцеляріи движенія, не позволитъ сократить должность дѣлопроизводителя. Не могутъ быть сокращены также и должности тѣхъ конторщиковъ, которые заняты работой по статистикѣ телеграфной корреспонденціи, повѣрочной таксировкой частныхъ депешъ, составленіемъ вѣдомостей телеграфнаго сбора, учетомъ книгъ строгой отчетности и т. д. Такихъ конторщиковъ четверо.

Остальные конторщики ведутъ исходящій и входящій журналы—около 7.000 исходящихъ и 6.500 входящихъ №№ въ годъ,—печатаютъ и переписываютъ бумаги, составляютъ различные списки и документы по личному составу, рассылаютъ по линіи матеріалы, завѣдываютъ телеграфной кладовой и архивомъ и т. д. Работа ихъ, въ общемъ, настолько значительна, что ни одинъ изъ нихъ не можетъ быть сокращенъ, если, конечно, штатъ канцеляріи сл. движенія нормаленъ, и тамъ использовано все служебное время служащихъ.

Относительно улучшенія постановки дѣла, возложеннаго на сл. телеграфа, слѣдуетъ замѣтить, что, вообще, не извѣстны такія дороги, на которыхъ серьезные недостатки въ сл. телеграфа требовали бы уничтоженія ея или коренной реформы всего дѣла.

Что же касается принципиальнаго вопроса, можетъ ли принести пользу дѣлу уничтоженіе должности начальника телеграфа и присоединеніе сл. телеграфа къ сл. движенія, другого отвѣта, кромѣ отрицательнаго, не можетъ быть, и вотъ почему.

На ходъ телеграфнаго дѣла вліяютъ самыя разнообразныя причины: своевременное увеличеніе штата телеграфистовъ, правильное распредѣленіе его по станціямъ, сообразно измѣненію интенсивности работы ихъ, хорошій подборъ служащихъ, своевременная замѣна заболѣвшихъ и уволенныхъ, своевременное инструктированіе, правильное распредѣленіе телеграфныхъ круговъ, своевременное измѣненіе направленія телеграммъ, исправное состояніе телеграфныхъ проводовъ, аппаратовъ и батарей, хорошее качество матеріаловъ, своевременная высылка ихъ и т. д. и т. д.

Ясно, что для правильнаго веденія дѣла необходимо подробное знакомство со всѣми его деталями, постоянный надзоръ за нимъ и возможность направлять дѣятельность служащихъ телеграфа къ одной цѣли. Это можетъ сдѣлать только начальникъ сл. телеграфа.

Начальникъ сл. движенія, если только онъ не завѣдывалъ сл. телеграфа ранѣе, не можетъ знать всѣхъ ея осо-

бенностей; занятый исполненіемъ гораздо болѣе важныхъ и отвѣтственныхъ обязанностей, онъ не можетъ отдать всецѣло свое время и трудъ телеграфному дѣлу, а потому и не можетъ стать къ нему такъ близко, какъ начальникъ сл. телеграфа.

Изъ второстепенныхъ причинъ, могущихъ вліять на соединеніе службъ, слѣдуетъ отмѣтить высказанное представителемъ сл. движенія соображеніе, что телеграфисты переходятъ обыкновенно въ агенты сл. движенія и что, поэтому было бы лучше, если бы они съ самаго поступленія на службу становились ими.

Прежде всего, слѣдуетъ отмѣтить, что число телеграфистовъ, переходящихъ въ сл. движенія, далеко не значительно; въ прошломъ году, напримѣръ, изъ общаго штата въ 330 телеграфистовъ перешло въ движеніе лишь 32 человѣка, а въ текущемъ году—12 (іюнь).

Въ сл. движенія поступаютъ также и изъ другихъ службъ, однако, это не возбуждаетъ вопроса о соединеніи этихъ службъ со сл. движенія.

Кромѣ того, самое обстоятельство, что телеграфисты будутъ находиться въ сл. движенія, едва ли будетъ полезнымъ для дѣла. Лица, хорошо знакомыя съ телеграфомъ, знаютъ, что на небольшихъ станціяхъ телеграфисты, подъ давленіемъ дежурныхъ агентовъ сл. движенія, передаютъ самостоятельно поѣздныя депеши, разрѣшая поѣзду путь даже въ то время, когда дежурный агентъ находится на своей квартирѣ. Подобныя явленія бывають и на большихъ станціяхъ, но значительно рѣже, и именно потому, что здѣсь телеграфисты чувствуютъ себя болѣе независимыми. Если же телеграфисты будутъ находиться въ сл. движенія и ихъ будущность будетъ зависѣть отъ отзыва начальника станціи, то несомнѣнно, что многіе изъ нихъ подъ давленіемъ дежурныхъ агентовъ будутъ дѣлать нарушенія служебныхъ обязанностей въ родѣ, напримѣръ, передачъ депешъ безъ предварительной записи ихъ въ поѣздной журналъ или отправленій и приемовъ поѣздовъ по жезловому соглашенію.

Неизбѣжнымъ явленіемъ будетъ и уклоненіе телеграфистовъ въ пользу агентовъ движенія, отъ исполненія существующихъ правилъ относительно запрещенія разговоровъ по аппарату и передачи записокъ, между тѣмъ какъ въ настоящее время телеграфисты не имѣють особыхъ причинъ къ нарушенію указанныхъ правилъ и, избѣгая лишней работы, почти всегда отклоняють просьбу агентовъ другихъ службъ о вызовѣ кого-либо къ аппарату для разговора или о передачѣ записки. Такіе разговоры и записки, за небольшими исключеніями, имѣють служебное содержаніе, но именно такое, которое, обыкновенно, не можетъ служить причиною для подачи служебныхъ депешъ. Бороться съ этимъ будетъ весьма трудно, такъ какъ контроль всѣхъ лентъ, при существующемъ штатѣ контролеровъ и механиковъ, невозможенъ.

Въ заключеніе начальникъ сл. телеграфа разбираетъ ту мнимую экономію во времени, которую яко бы долженъ получить начальникъ дороги отъ сокращенія доклада начальника сл. телеграфа.

Сами по себѣ доклады по телеграфной части необходимы, а потому они неизбѣжны и послѣ соединенія службъ; разница только въ томъ, что вмѣсто начальника телеграфа ихъ будетъ дѣлать начальникъ сл. движенія, который не всегда можетъ знать телеграфное дѣло такъ подробно, какъ знаетъ его начальникъ сл. телеграфа, и поэтому, вѣроятно, доклады его будутъ требовать большаго числа дополнительныхъ справокъ и разъясненій, чѣмъ теперь, а слѣдовательно, и отнимутъ у начальника дороги болѣе времени; въ то же время и начальникъ сл. движенія долженъ будетъ потратить время на принятіе доклада отъ электротехника.

Подчиненность сл. телеграфа почтово-телеграфному вѣдомству не вызываетъ никакихъ неудобствъ на Пермской ж. д.

По вопросу 6-му программы.

Всѣ пункты этого вопроса были въ достаточной степени освѣщены при обсужденіи вопросовъ хозяйственной программы.

По вопросу 7-му программы.

1) Собраніе всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ, въ настоящее время готовится къ печати, и начальникъ дороги надеется, что къ осени текущаго года оно выйдетъ въ свѣтъ.

2) Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что по принятому порядку каждый издающійся циркуляръ вносится въ особую книгу распоряженій, въ которой и должны расписаться тѣ агенты, къ которымъ циркуляръ относится.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что по сл. пути имѣется иной порядокъ ознакомленія агентовъ съ распоряженіями начальства, а именно — циркулярныя распоряженія рассылаются начальникамъ участковъ, которые рассылаютъ этотъ циркуляръ дорожнымъ мастерамъ; дорожные мастера разъясняютъ его артельнымъ старостамъ, а эти послѣдніе обязаны прочитать и объяснить его рабочимъ въ казармахъ.

Представитель сл. движенія указываетъ, что по сл. движенія существуетъ нѣсколько способовъ ознакомленія агентовъ съ новыми распоряженіями, а именно, рассылка циркуляровъ агентамъ, вывѣшивание циркуляровъ въ дежурныхъ комнатахъ бригадъ и разъясненіе ихъ младшимъ агентамъ старшими.

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что инструктированіе низшихъ служащихъ и повѣрка ихъ познаній по коммерческой части лежитъ на обязанности ревизоровъ станціоннаго счетоводства.

Начальникъ дороги сообщаетъ, что всѣ дѣйствующія распоряженія непреходящаго характера, имѣющія отношенія къ обязанностямъ тѣхъ или иныхъ агентовъ, отпечатаны въ видѣ инструкцій; всякій поступающій вновь принимается не иначе, какъ по удовлетворительной сдачѣ испытаній въ знаніи инструкцій. Знанія служащихъ періодически повѣряются.

3) Вопросъ объ упрощеніи отчетности въ достаточной степени освѣщенъ при обсужденіи вопросовъ хозяйственной программы и отчасти при обсужденіи предыдущихъ вопросовъ организаціонной программы.

4) Представитель сл. движенія полагаетъ, что для Пермской ж. д. давно назрѣла необходимость устройства централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ, затѣмъ необходимо устроить какія-нибудь приспособленія для погрузки и выгрузки вагоновъ у пакгаузовъ, отсутствіе ихъ сильно отражается на увеличеніи простоя вагоновъ, къ тому же и цѣна на рабочія руки сильно поднялась за послѣднее время.

Наконецъ, необходимо также введеніе автоматической сцѣпки.

Начальникъ сл. тяги считаетъ необходимымъ въ каждомъ депо имѣть подъемный кранъ, въ мастерскихъ кранъ также необходимъ, на устройство этого послѣдняго уже отпущенъ кредитъ. При такихъ работахъ, какъ пробивка дыръ, клепка и проч.—выгоднѣе перейти къ механическому труду.

Предсѣдатель, указывая на то, что сѣтъ Пермской ж. д. въ нѣсколькихъ пунктахъ подходит къ судоходнымъ рѣкамъ, проситъ сообщить, въ какихъ изъ этихъ пунктовъ имѣются механическія приспособленія для перегрузки товаровъ изъ вагоновъ на суда и обратно, и вообще, вызывается ли необходимостью существованіе ихъ или устройство новыхъ.

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что единственная пристань, гдѣ существуютъ механическія приспособленія для перегрузки—Котласъ, при чемъ и эти приспособленія самаго примитивнаго устройства, между тѣмъ какъ количество перегружаемыхъ товаровъ доходитъ до 6.000.000 п. ежегодно.

Чувствуется большая потребность въ какихъ-либо приспособленіяхъ, облегчающихъ перегрузку, кромѣ Котласа, еще въ Тюмени и Левшинѣ.

Необходимо также имѣть въ виду, что если вопросъ о постройкѣ вѣтви къ пристани въ Перми будетъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ, то сейчасъ же придется рѣшить вопросъ и о постройкѣ здѣсь перегрузочныхъ приспособленій.

Представитель сл. движенія признаетъ, что отсутствіе перегрузочныхъ приспособленій въ поименованныхъ пунктахъ очень вредно отражается на успѣхѣ перевозокъ. Котласскія устройства онъ считаетъ мало соответствующими своему назначенію.

Главный врач обращает внимание заседания на то, что за последнее время сильно увеличившееся число претензионных исковъ къ желѣзнымъ дорогамъ за увѣчья въ большей своей части падаетъ на травматическій неврозъ.

Врачебная статистика показываетъ, что переходъ отъ ручного труда на механической всегда совпадалъ съ увеличеніемъ числа пострадавшихъ отъ травматическаго невроза, а слѣдовательно, и съ увеличеніемъ числа предъявленныхъ дорогамъ исковъ за увѣчья.

Обычно этотъ фактъ появленія новыхъ дополнительныхъ расходовъ не принимается во внимание при обсужденіи вопроса о введеніи механическихъ приспособленій, между тѣмъ его слѣдовало бы учитывать для правильнаго выясненія стоимости этихъ приспособленій.

Докторъ считаетъ, поэтому, что, при проектированіи механическихъ устройствъ, необходимо обратить особое внимание на снабженіе ихъ предохранительными приспособленіями.

5) Вопросъ о квартирахъ и квартирныхъ деньгахъ былъ разсмотрѣнъ при обсужденіи хозяйственной программы.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что пользованіе земель, въ предѣлахъ полосы отчужденія на станціяхъ, предоставлено станціоннымъ служащимъ, а на перегонахъ между станціями, линейнымъ агентамъ сл. пути.

Лавочки на станціяхъ—частныя, за рѣдкими исключеніями; однимъ изъ такихъ исключеній является лавочка въ Котласѣ, построенная средствами дороги. Постройка обошлась въ 600 руб., а получаемая арендная плата равна 900 руб.

Что касается до границы отчужденія, то она на всемъ протяженіи совершенно точно обозначена и никакихъ недоразумѣній по этому поводу нѣтъ.

По вопросу 8-му программы

1) начальникъ сл. пути докладываетъ, что смѣняемость агентовъ его службы очень велика, при чемъ, чѣмъ ниже должность, тѣмъ смѣняемость больше.

Помощникъ начальника сл. движенія опредѣляетъ смѣняемость сторожей и стрѣлочниковъ за прошедшій годъ въ 66%, поѣздной прислуги въ 15%.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что наибольшій процентъ смѣняемости падаетъ на сторожей и кочегаровъ, на другихъ должностяхъ смѣняемость меньше; смѣняемость машинистовъ можно считать въ 14%, помощниковъ ихъ въ 18%.

Начальникъ коммерческой сл. опредѣляетъ смѣняемость конторщиковъ въ 15—20%.

Вопросъ о смѣняемости конторщиковъ особенно тяжело поставленъ въ Котласѣ; едва только поступившій на мѣсто конторщикъ привыкаетъ къ дѣлу и пріобрѣтаетъ необходимыя по-

знанія, какъ переходить на службу къ частнымъ фирмамъ. Явленіе это установилось настолько прочно, что служба коммерческихъ агентовъ на желѣзной дорогѣ является подготовительной школой для агентовъ частныхъ фирмъ.

Положеніе это создалось потому, что наибольшій окладъ жалованія конторщиковъ на желѣзной дорогѣ—40 руб., тогда какъ на частной службѣ знающій свое дѣло конторщикъ легко зарабатываетъ—60—70 руб.

2) Представитель сл. движенія докладываетъ, что въ настоящее время по сл. движенія имѣется около 15% женщинъ.

Какъ показала практика минувшихъ лѣтъ дѣло нисколько не потерпѣло отъ замѣны части мужского труда женскимъ. Среди служащихъ—мужчинъ сильно развито пьянство, между тѣмъ какъ служащія—женщины совершенно свободны отъ этого порока и, вообще, слѣдуетъ отмѣтить, что присутствіе женщинъ является, до извѣстной степени, сдерживающимъ началомъ.

Замѣчательно то, что служащія женщины крайне отрицательно относятся не только къ перемѣщеніямъ ихъ съ одного мѣста службы на другое, но даже къ переходу отъ занимаемой должности къ высшей; такъ, С. И. Топорнинъ не можетъ припомнить ни одного случая, когда женщина конторщица заняла бы мѣсто таксировщицы.

Какъ правило, на службу принимаются лишь женщины съ гимназическимъ образованіемъ и только въ видѣ исключенія получаютъ мѣста сироты убитыхъ, умершихъ, или дѣти увѣчныхъ служащихъ Пермской ж. д. съ образованіемъ и ниже средняго.

Начальникъ сл. пути стоитъ за допущеніе женщинъ какъ чертежниковъ и даже какъ десятниковъ на работы; увѣренъ, что въ присутствіи женщинъ рабочіе будутъ воздерживаться отъ сквернословія и перебранокъ; считаетъ, что по сл. пути число женщинъ можно было бы довести до 20%.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что опытъ послѣднихъ лѣтъ показалъ полную пригодность женщинъ, какъ конторщицъ и счетоводовъ.

Начальникъ коммерческой сл. считаетъ женщинъ вполне пригодными, какъ переписчицъ, но отрицаетъ въ нихъ способность двинуться по службѣ дальше простыхъ конторщицъ.

При сравненіи работы мужчинъ и женщинъ легко подмѣтить въ мужчинахъ широкую заинтересованность общимъ ходомъ дѣла, между тѣмъ какъ женщина, обычно, кромѣ своихъ прямыхъ обязанностей, ничѣмъ больше не интересуется. Слѣдствіемъ такого узкаго, чисто механическаго исполненія обязанностей, является затруднительность при уходѣ кого-нибудь изъ служащихъ найти ему замѣстителя при большомъ процентѣ служащихъ женщинъ.

Сейчасъ по коммерческой сл. 12% женщинъ.

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ женщинъ непригодными къ занятію мѣстъ таксировщиковъ. Количество женщинъ на сл. сборовъ—15%.

Главный бухгалтеръ не можетъ дать никакихъ свѣдѣній о работѣ женщинъ, потому что никогда женщинъ на службѣ въ главной бухгалтеріи не было и сейчасъ нѣтъ, чѣмъ главный бухгалтеръ очень доволенъ.

Помощникъ начальника сл. движенія докладываетъ, что учетъ военнообязанныхъ очень сложенъ; крайне желательно учетъ этотъ упростить или даже совсѣмъ избавить отъ него желѣзнодорожную администрацію.

Далѣе Подкомиссіей было выяснено то совершенно ненормальное положеніе, которое занимаетъ жандармская полиція въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

По существующему порядку, нанимая рабочаго, желѣзнодорожная администрація должна передать его бумаги жандармамъ. Черезъ совершенно неопредѣленное время отъ жандармовъ можетъ притти отвѣтъ о нежелательности приѣма этого рабочаго; въ такомъ случаѣ, согласно циркуляру, приходится увольнять его безъ объясненія причины. Это обстоятельство сильно настраиваетъ рабочихъ противъ желѣзнодорожной администраціи и сѣетъ вражду между рабочими, потому что такой, уволенный безъ объясненія причины, рабочій объясняетъ свое увольненіе тѣмъ, что потребовалось принять другого, за котораго просили;—такимъ образомъ, оказывается виноватой желѣзнодорожная администрація.

Прежній порядокъ былъ гораздо удобнѣе: всякаго рабочаго принимали временно на двѣ недѣли и въ этотъ срокъ жандармская полиція была обязана выяснить, можетъ ли онъ быть допущенъ на постоянную службу: если по истеченіи этого срока ему отказывали въ мѣстѣ, то онъ прекрасно зналъ, съ какой стороны шло противодѣйствіе и не предъявлялъ никакихъ претензій къ желѣзнодорожной дорогѣ, между тѣмъ какъ теперь постоянно приходится слышать жалобы на то, что желѣзная дорога продержала паспортъ самое горячее время, а когда спросъ на рабочія руки упалъ — выгнала.

Вообще, переписка съ жандармской полиціей по всевозможнымъ вопросамъ отнимаетъ много времени, и жандармскій вопросъ требуетъ обсужденія въ Центральномъ Управленіи съ участіемъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

Часто бываютъ случаи, когда распоряженія жандармской полиціи вредятъ хозяйственнымъ интересамъ дороги, — вотъ два примѣра.

Въ книжныхъ кіоскахъ на станціяхъ можно продавать только тѣ газеты и журналы, которые разрѣшены къ продажѣ мѣстной

жандармской полиціей. Очень часто въ кіоски присылаются, ради рекламы, номера газетъ и журналовъ, совершенно легальныхъ, свободно издающихся въ столицахъ и провинціи, но не помѣщенныхъ у станціонныхъ жандармовъ въ спискѣ. Если подобные журналы или газеты находятся жандармомъ въ кіоскѣ, то содержатель штрафуется. Иногда эти штрафы такъ часты, что содержатель прекращаетъ торговлю, кіоски нѣкоторое время не функционируютъ, вызывается справедливое недовольство пассажировъ.

Въ качествѣ второго примѣра можетъ служить слѣдующая справка о числѣ поденныхъ рабочихъ, затребованныхъ жандармской полиціей на одной лишь станціи. При этомъ слѣдуетъ отмѣтить, что на запросъ фактическаго контролера о назначеніи этихъ рабочихъ, жандармская полиція объяснила, что у нея нѣтъ распоряженія начальства давать подобнаго рода объясненія.

СПРАВКА

о количествѣ поденщинъ, задолженныхъ у 6-го участка сл. пути жандармской полиціей въ 1911 году на ст. Екатеринбургъ 1.

М ѣ с я ц ы.	Число поденщинъ.	Примѣчаніе.
Январь	288	Цѣна поденщины 70 коп.
Февраль	447	
Мартъ	325½	
Апрѣль	316	
Май	272½	
	1.649	

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экснарре.*

Членъ Подкомиссіи *Н. Л. Пшерадскій.*

Дѣлопроизводители: { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.
Н. Богдановъ.

III.

Журналъ засѣданій въ г. Перми съ участіемъ
представителей торговли, промышленности и го-
родского управленія.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

Ж У Р Н А Л Ъ

засѣданій въ г. Перми съ участіемъ представителей торговли, промышленности и городского управленія.

30-го мая въ 9 час. вечера въ управленіи Пермской ж. д. состоялось засѣданіе Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи съ участіемъ представителей мѣстной торговли и городского управленія.

На засѣданіи присутствовали: Предсѣдатель Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, членъ Подкомиссіи Н. Л. Пшерадскій, начальникъ Пермской ж. д. С. В. Мошковъ, начальники службъ, главный контролеръ, представитель Министерства Финансовъ, предсѣдатель мѣстнаго биржевого Комитета И. П. Вилесовъ, замѣститель городского головы Г. В. Юрьевскій, управляющій пароходства братьевъ Каменскихъ И. И. Кожевниковъ.

Дѣлопроизводители: А. Д. Лаврентьевъ, С. М. Воищевъ и Н. С. Богдановъ.

Предсѣдатель открылъ засѣданіе краткой рѣчью, въ которой выяснилъ взаимоотношеніе между желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ и коммерческою жизнью тяготящаго къ дорогѣ раіона; многія коммерческія предпріятія существуютъ только потому, что существуетъ желѣзная дорога, и наоборотъ, если на желѣзную дорогу не будутъ поступать продукты коммерческихъ предпріятій, она не будетъ въ состояніи заработать средства на свое существованіе; желѣзная дорога и коммерческое предпріятіе—два работника, строящіе одно зданіе, благостояніе края, и надо найти способы, которые позволили бы успѣшнѣе дѣлать общее дѣло, не мѣшая, а помогая другъ другу.

Обращаясь, затѣмъ, къ представителямъ торгово-промышленнаго міра, Предсѣдатель проситъ выяснить тѣ нужды, которыя могла бы удовлетворить желѣзная дорога, указать на тѣ желѣзнодорожные порядки, которые въ томъ или другомъ отношеніи вредно отражаются на развитіи коммерческой жизни страны, указать, что можно было бы сдѣлать, чтобы поднять, развить ее.

Предсѣдатель биржевого комитета И. П. Вилесовъ, отмѣчая пріѣздъ въ Пермь Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи, какъ счастливую возможность для биржевого комитета направить просьбы объ удовлетвореніи своихъ насущныхъ нуждъ по самому вѣрному адресу, обращаетъ вниманіе Подкомиссіи на

двѣ такія насущныя для всего прикамскаго торгово-промышленнаго міра нужды: устройство прибрежныхъ вѣтокъ и гавани-порта.

Изъ личнаго ознакомленія со станціями Пермской ж. д. Подкомиссія легко можетъ убѣдиться, что, несмотря на близкое сосѣдство этихъ станцій съ Камой и пристанями на ней, сообщеніе между ними, вслѣдствіе топографическихъ условій камскаго берега, крайне затруднительно и перевалка 35 милл. пудовъ грузовъ, переходящихъ ежегодно съ рельсовыхъ путей на воду и обратно, совершается съ огромными затрудненіями вслѣдствіе отсутствія рѣчной гавани-порта и подъѣздныхъ береговыхъ путей.

Это отсутствіе непосредственной связи между желѣзнодорожной магистралію огромнаго значенія и величайшимъ волжско-камскимъ воднымъ путемъ, въ связи съ отсутствіемъ обыкновенныхъ дорогъ въ краѣ, въ высшей степени вредно отражается на мѣстной промышленности, удорожая провозъ товаровъ и ложась излишнимъ расходнымъ бременемъ на промышленника, торговца и потребителя.

Биржевой комитетъ и городское самоуправленіе неоднократно возбуждали ходатайство объ устройствѣ гавани-порта и подъѣздной береговой вѣтки, но до сихъ поръ всѣ эти просьбы не получили осуществленія, несмотря на то, что высказанныя нужды далеко выходятъ изъ рамокъ мѣстныхъ интересовъ.

Городъ Пермь, его станція и пермскія пристани являются пунктами транзитнаго слѣдованія и перевалки огромнаго количества сибирскихъ товаровъ и грузовъ иного происхожденія, не выдерживающихъ сплошной желѣзнодорожной перевозки, и потребность устройства здѣсь передаточныхъ путей и гавани-порта не есть потребность мѣстной торговли и промышленности только, но есть въ то же время и потребность государственная.

Начальникъ сл. пути А. Ф. Колмогоровъ докладываетъ, что предписаніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 2-го декабря 1910 г. за № 11733 предложено было произвести подробныя изысканія, составить проектъ вѣтви къ р. Камѣ отъ ст. Пермь II-я и представить таковой проектъ со смѣтою на утвержденіе, чтобы кредиты на работы могли быть испрашены по расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ на 1912 г.

Смѣта на производство работъ первой очереди по сооруженію вѣтви къ р. Камѣ и береговыхъ путей до устья р. Данилихи даетъ общій расходъ въ 238.460 руб., а за вычетомъ стоимости старыхъ рельсъ (7.168 руб.) подлежащая ассигнованію сумма равна 231.292 руб.

Докладъ былъ заслушанъ въ засѣданіи совѣта 8-го іюня 1911 г., который одобрилъ представленную смѣту, но глав-

ный контролеръ остался при особомъ мнѣніи, и дѣло не тронулось съ мѣста.

Предсѣдатель предлагаетъ начальнику коммерческой сл. познакомиться засѣданіе съ экономической стороной постройки вѣтви отъ ст. Пермь II-я къ пристанямъ на Камѣ.

А. И. Комаровъ докладываетъ слѣдующее:

Съ постройкой новой Кунгурской линіи, сокращающей на 116 верстѣ разстояніе между Пермью и станціями, лежащими за Екатеринбургомъ, существенно измѣнились условія обмѣна грузовъ между Камой и желѣзной дорогой.

До сего времени этотъ грузообмѣнъ, какъ видно изъ прилагаемыхъ свѣдѣній, собранныхъ отъ 5-ти наиболѣе крупныхъ пароходныхъ обществъ и иныхъ транспортныхъ предпріятій, (см. стр. 174—175) производился, преимущественно, на ст. Пермь I-я и Левшино-пристань (въ 15 верстахъ отъ Перми по Уральской линіи).

Ст. Пермь I, расположенная у самаго берега Камы, по своимъ крайне неудобнымъ топографическимъ условіямъ совершенно не удовлетворяетъ нуждамъ обмѣна массовыхъ грузовъ въ сколько нибудь значительныхъ размѣрахъ. Поэтому ст. Пермь I служитъ только для обмѣна болѣе дорогихъ товаровъ, всѣ же дешевые транзитные грузы—чугунъ, желѣзо, хлѣбъ и т. п. поступаютъ на Левшино-пристань на р. Чусовой.

Съ открытіемъ правильнаго движенія по Кунгурской линіи получила весьма важное значеніе конечная станція этой линіи—Пермь II (Заимки) въ 4,74 вер. отъ Перми I, ниже города, между р. Данилихой и желѣзнодорожнымъ мостомъ черезъ Каму, находящаяся въ разстояніи около версты отъ берега.

Вся мѣстность между станціей и Камой представляетъ обширную площадь, частью занятую предмѣстьемъ города, весьма удобную для устройства всякаго рода складовъ въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. При весеннихъ разливахъ Камы площадь эта въ годы исключительно высокихъ полыхъ водъ затопляется на короткое время.

Берегъ Камы на всемъ протяженіи отъ устья Данилихи до желѣзнодорожнаго моста и ниже его до устья р. Мулянки, на протяженіи около 3 верстѣ, очень удобенъ для устройства пристаней и складовъ; такія же удобства представляетъ и береговая площадь выше устья р. Данилихи почти до казеннаго спиртоочистительнаго завода, т. е. на протяженіи около 1¹/₄ в.

Весь берегъ отъ устья Данилихи до мѣста расположенія казеннаго спиртоочистительнаго завода, занятый товарными пристанями пароходствъ, обширными складами для лѣсныхъ матеріаловъ и т. п. сооружениями, принадлежитъ городу, за исключеніемъ двухъ участковъ, лежащихъ ниже завода и составляющихъ собственность пароходствъ Любимова и Каменскихъ.

Съ навигаціи 1910 г., какъ видно изъ тѣхъ же свѣдѣній,

значительная часть транзитныхъ грузовъ, перевозимыхъ изъ Сибири въ центральную Россію и обратно, перешла съ пристани у ст. Левшино и со ст. Пермь I на частные склады и пристани вблизи ст. Пермь II, несмотря на всѣ неудобства, сопряженныя съ совершеннымъ отсутствіемъ не только непосредственнаго желѣзнодорожнаго сообщенія пристаней со станціею, но даже сколько-нибудь-удовлетворительныхъ грунтовыхъ дорогъ.

Поэтому въ настоящее время почти одновременно возникли вопросы о необходимости постройки вѣтви отъ ст. Пермь II по берегу Камы въ сторону города за р. Данилиху до участковъ Любимова и Каменскихъ, гдѣ расположены товарныя пристани, склады и заводы, и объ устройствѣ гавани въ устьѣ р. Мулянки съ оборудованіемъ ея рельсовыми путями, соединенными съ той же ст. Пермь II.

Само собою разумѣется, что вопросъ о постройкѣ вѣтви отъ ст. Пермь II по берегу въ сторону р. Данилихи подлежитъ разрѣшенію въ связи съ вопросомъ о сооруженіи въ этомъ районѣ рѣчной гавани, проектъ которой по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ Пермскаго биржевого комитета, разработанъ начальникомъ Пермскаго отдѣленія Казанскаго округа путей сообщенія и находится на разсмотрѣніи управленія внутреннихъ водныхъ путей и шоссейныхъ.

Въ данное же время, по мнѣнію паромщиковъ, для обслуживания существующихъ пристаней и обширныхъ товарныхъ складовъ, расположенныхъ по берегу рѣки вплоть до участковъ Любимова и Каменскихъ и даже до спиртоочистительнаго завода, необходима постройка соединительной вѣтви, протяженіемъ около 2-хъ верстъ, при чемъ эти лица утверждаютъ, что осуществленіемъ проекта постройки названной вѣтви, независимо отъ того или иного рѣшенія вопроса о сооруженіи Мулянской гавани, Пермская ж. д. получитъ много новыхъ грузовъ, въ настоящее время не перевозимыхъ вслѣдствіе дороговизны доставки ихъ отъ ст. Пермь II къ р. Камѣ гужемъ.

Къ числу такихъ грузовъ, перевозка которыхъ по Пермской ж. д., по всей вѣроятности, значительно усилится, надо отнести въ первую очередь лѣсные грузы, которые пойдутъ изъ лѣсныхъ дачъ, расположенныхъ по линіи Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ.

Дѣйствительно, эта линія на половинѣ своего протяженія проходитъ по нетронутымъ липовымъ, еловымъ и пихтовымъ лѣсамъ, не имѣющимъ почти никакого сбыта на мѣстѣ. Сплавъ лѣса изъ этой мѣстности по маленькимъ рѣчкамъ, по даннымъ биржевого комитета, обходится до Перми отъ 70 коп. до 1 руб. съ дерева. Между тѣмъ доставка до Перми по желѣзной дорогѣ стоитъ значительно дешевле, и лишь отсутствіе подъѣздного пути къ пристанямъ лишаетъ лѣсовладѣльцевъ возможности вести правильную эксплуатацію ихъ лѣсныхъ богатствъ, потому

что при существующихъ условіяхъ перевозка лѣса со ст. Пермь II къ берегу и погрузка его на суда обойдется не менѣе 75 коп. съ дерева.

Благодаря этимъ условіямъ и особенностямъ царицынскаго рынка, на которомъ имѣютъ спросъ бревна размѣрами не менѣе 13¹/₄ арш. длиною, при толщинѣ въ верхнемъ отрубѣ не менѣе 5-ти вершк., владѣльцамъ лѣсныхъ дачъ приходится производить вырубку только дорогостоящаго крупнаго лѣса, при этомъ верхнія части такихъ деревьевъ и находящійся на порубкахъ болѣе мелкій лѣсъ не находятъ себѣ сбыта, за исключеніемъ очень небольшой части, съ площадей, лежащихъ близко къ сплавнымъ рѣкамъ.

Такой способъ веденія лѣснаго хозяйства, несомнѣнно, ведетъ къ пониженію доходности съ единицы площади лѣса, такъ какъ весь низкорослый, хотя и строевой, лѣсъ, разъ изъ него выходятъ бревна короче 13¹/₄ арш., оставляется, обыкновенно, въ лѣсу и пропадаетъ безъ всякой пользы. Между тѣмъ мелкія породы лѣса, оставляемая теперь гнить на корню, можно было бы направлять на заграничные или внутренніе рынки, предъявляющіе спросъ и на этотъ сортъ лѣса въ видѣ досокъ, брусевъ и т. п., но для этого, разумѣется, необходимо понизить стоимость перевалки лѣсныхъ грузовъ съ желѣзной дороги на воду, т. е. соорудить удобный и дешевый подъѣздной путь отъ ст. Пермь II къ береговымъ пристанямъ.

Кромѣ этого, по свѣдѣніямъ, сообщеннымъ представителемъ пароходства братьевъ Каменскихъ фирмъ его довѣрителей, ежегодно поступаютъ предложенія о крупныхъ доставкахъ съ Урала въ Москву и другіе города центральной Россіи дикаго гранита богатѣйшія залежи котораго находятся въ раіонахъ Кунгурскаго участка дороги, однако, пароходство вынуждено отклонять эти предложенія по причинамъ, изложеннымъ выше.

Принимая во вниманіе, что до сего времени перегрузка лѣсныхъ грузовъ и гранита съ желѣзной дороги на воду и обратно ни въ Перми, ни въ Левшино не производилась, необходимо признать, что съ устройствомъ береговой вѣтви грузооборотъ Пермской ж. д. значительно увеличится, такъ какъ по подсчету Пермскаго биржевого комитета можно разсчитывать на ежегодную перевозку лѣсныхъ грузовъ только съ одной Кунгурской линіи не менѣе, чѣмъ въ 10.000.000 пуд., или 500.000 штукъ бревень, а по заявленію конторы пароходства братьевъ Каменскихъ—приблизительно на такое же количество пудовъ дикаго гранита.

Эти соображенія даютъ право сдѣлать выводъ, что сооруженіе вѣтви будетъ имѣть и общегосударственное значеніе, такъ какъ оно дастъ возможность упорядочить лѣсное хозяйство на большой площади Урала.

Попутно слѣдуетъ указать еще и на то обстоятельство, что

расширеніе лѣсного хозяйства и разработка дикаго гранита, залежи котораго въ Пермской губерніи колоссальны, могли бы въ сильной степени смягчить рабочій вопросъ, обостренный въ послѣднее время закрытіемъ нѣсколькихъ уральскихъ заводовъ.

Учесть грузооборотъ на проектируемой къ постройкѣ береговой вѣткѣ въ томъ случаѣ, когда одновременно будетъ работать и Мулянская гавань, можно, исходя изъ слѣдующихъ соображеній.

Работа будущей гавани, по даннымъ Пермскаго биржевого комитета, разсчитана, главнымъ образомъ, на поступающіе зимой изъ Сибири хлѣбные грузы, перегрузка которыхъ будетъ производиться изъ вагоновъ непосредственно на суда, поставленныя въ гавани на зимовку; нѣтъ никакихъ опасеній за порчу груза, такъ какъ на основаніи отзывовъ компетентныхъ въ этомъ дѣлѣ лицъ, не можетъ подлежать никакому сомнѣнію возможность погрузки хлѣбныхъ грузовъ зимою въ достаточно оборудованныя баржи и храненія въ нихъ.

Что же касается грузовъ, требующихъ храненія на складахъ, грузовъ громоздкихъ, а также всѣхъ грузовъ, прибывающихъ во время навигаціи, то такіе грузы, по объясненію пароходоуправленій, будутъ всегда передаваться на вѣтвь къ р. Данилихѣ, а не къ гавани, потому что:

1) при перегрузкѣ въ гавани пришлось бы нести лишніе накладные расходы какъ по сборамъ за гавань, такъ и по найму буксирныхъ пароходовъ для ввода судовъ въ гавань,

2) заѣздъ въ гавань сопряженъ съ большою потерей времени.

На основаніи этого они утверждаютъ, что главная работа, особенно въ періодъ навигаціи, будетъ производиться на вѣтви непосредственно у пристаней и расположенныхъ при нихъ складахъ даже и при устройствѣ гавани, которая будетъ имѣть значеніе болѣе для зимовки и починки судовъ и нагрузки въ зимнее время только нѣкоторыхъ подходящихъ грузовъ.

Наличіе складочныхъ помѣщеній, расположенныхъ вблизи проектируемой вѣтви и категорическое заявленіе главнѣйшаго пароходства братьевъ Каменскихъ, что почти $\frac{2}{3}$ общаго количества грузовъ, перегружаемыхъ въ настоящее время пароходствомъ съ воды на желѣзную дорогу въ Перми I и Перми II, будутъ перегружаться на будущей вѣтви, и что прибывающіе по желѣзной дорогѣ—будутъ почти всѣ выгружаться на ней,—даетъ основаніе предположить, что то же самое будетъ и съ грузами другихъ пароходствъ.

На эту же вѣтвь, какъ показываетъ опытъ 1910 г., перемѣстится въ большей своей части и грузооборотъ Левшинской пристани, гдѣ останутся лишь грузы съ ближе расположенныхъ къ ней станцій горнаго участка и, можетъ быть, керосина и

нефти, потому что для нихъ на Левшинской пристани имѣются спеціальныя баки-хранилища,

Грузы же такихъ заводовъ, какъ Билимбаевскій, Невьянскій и Кыштымскій, перевозимые и въ настоящее время, благодаря сокращенію въ разстояніяхъ, по Кунгурской линіи черезъ Пермь II-ю, несомнѣнно, перейдутъ тоже на вѣтвь.

На основаніи приведенныхъ соображеній и данныхъ прилагаемой вѣдомости движенія грузовъ за послѣдніе четыре года по станціямъ Пермь I, Пермь II и Левшино, а также принимая во вниманіе приростъ лѣсныхъ грузовъ и гранита, который, изъ осторожности, примемъ лишь въ 5.000.000 пудовъ, опредѣлимъ будущій грузооборотъ вѣтви въ слѣдующихъ цифрахъ:

НАГРУЗКА.	ВЫГРУЗКА.
2.549.000 пуд.	4.000.000 пуд. + 5.000.000 пуд. лѣсныхъ грузовъ и гранита
2.499 ваг.	10.000 вагоновъ.

слѣдовательно, всего будетъ погружено и выгружено около 12.500 вагоновъ.

Ежегодный расходъ, связанный съ постройкой вѣтви и ея эксплуатацией, долженъ выразиться въ слѣдующихъ цифрахъ.

Погашеніе въ теченіе 39 лѣтъ строительнаго капитала (276.200 р.) съ 4¹/₂% на него 15.149 р. 88 к. въ г.

Содержаніе и надзоръ по 1 р. 78 к. за пог. саж., что за 3.250 п. с. даетъ 5.785 р. — „ „

Содержаніе паровозовъ для подачи и уборки вагоновъ 1.575 „ — „ „

Содержаніе 10 стрѣлочниковъ для обслуживания 24 стрѣл. (по 240 р. каждому) 2.400 „ — „ „

Содержаніе вѣсовщика при казенной пристани 525 „ — „ „

Содержаніе 3 составителей поѣздовъ и 3 сдѣлщиковъ вагоновъ 3.213 „ — „ „

Итого ежегоднаго расхода 28.647 р. 88 к.

Раздѣливъ эту сумму на число вагоновъ (12.500), предполагаемыхъ къ подачѣ подъ нагрузку и выгрузку на вѣтвь, получимъ 2 р. 29 к., каковую сумму и слѣдовало бы назначить за подачу каждаго вагона.

Однако, принимая во вниманіе, что съ постройкой вѣтви дорога получитъ новый грузъ (лѣсъ и камень) и имѣя въ виду,

В Ъ Д О М О С Т Ъ

поступления грузовъ съ желѣзной дороги на воду и обратно.

За годы.	Наименованіе пароходныхъ и иныхъ транспортныхъ предприятий.	Съ воды на желѣзную дорогу.						Съ желѣзной дороги на воду.					
		Пермь I.		Пермь II.		Левшино.		Пермь I.		Пермь II.		Левшино.	
		Всего.	Въ томъ числѣ въ Сибирь.	Всего.	Въ томъ числѣ въ Сибирь.	Всего.	Въ томъ числѣ изъ Сибири.	Всего.	Въ томъ числѣ въ Сибирь.	Всего.	Въ томъ числѣ изъ Сибири.	Всего.	Въ томъ числѣ изъ Сибири.
1907	Пароходство Бр. Каменскихъ	889.434	799.854	64.230	—	254.011	246.712	884.404	685.359	29.162	—	1.287.694	1.098.895
"	" Любимовъ и К ^о	—	494.130	—	8.105	—	356.198	—	658.684	—	55.699	—	276.562
"	" Кашиной	—	75.946	—	—	—	—	—	129.481	—	—	—	6.275
"	" Т-во Русь	—	—	—	—	—	—	—	85.600	—	—	—	—
"	Росс. тран. и страх. общество	—	74.172	—	—	—	—	—	26.914	—	—	—	—
	Итого	—	1.444.102	—	8.105	—	602.910	—	1.586.038	—	55.699	—	1.381.732
				2.055.177						3.023.469			
							5.078.586						
1908	Пароходство Бр. Каменскихъ	918.484	879.996	36.523	—	463.109	412.995	1.442.155	1.359.275	2.550	—	951.829	864.964
"	" Любимовъ и К ^о	—	492.125	—	7.748	—	356.814	—	663.766	—	50.610	—	273.853
"	" Кашиной	—	186.999	—	—	—	—	—	209.232	—	—	—	10.530
"	" Т-во Русь	—	125.676	—	—	—	—	—	55.675	—	—	—	255.814
"	Росс. тран. и страх. общество	—	87.570	—	—	—	—	—	25.071	—	—	—	—
	Итого	—	1.772.366	—	7.748	—	769.809	—	2.313.019	—	50.610	—	1.405.161
				2.549.923						3.768.790			
							6.318.713						
1909	Пароходство Бр. Каменскихъ	1.056.048	1.014.897	101.005	89.965	472.746	462.987	1.473.998	1.450.965	30.965	—	1.315.451	1.297.844
"	" Любимовъ К ^о	—	133.999	—	16.686	—	535.596	—	376.874	—	51.623	—	577.244
"	" Кашиной	—	259.384	—	—	—	6.750	—	170.410	—	—	—	12.840
"	" Т-во Русь	—	251.721	—	—	—	—	—	115.345	—	—	—	179.836
"	Росс. тран. и страх. общество	—	84.587	—	—	—	—	—	25.242	—	—	—	—
	Итого	—	1.744.588	—	106.651	—	1.005.333	—	2.138.836	—	51.623	—	2.067.764
				2.856.572						4.258.223			
							7.114.795						
1910	Пароходство Бр. Каменскихъ	—	641.375	—	954.676	—	247.345	—	895.406	—	767.983	—	861.848
"	" Любимовъ К ^о	—	537.812	—	371.925	—	151.419	—	668.049	—	90.859	—	607.918
"	" Кашиной	—	192.189	—	165	—	—	—	56.626	—	1.800	—	1.800
"	" Т-во Русь	—	250.000	—	—	—	25.000	—	175.000	—	—	—	50.000
"	Росс. тран. и страх. общество	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Итого	—	1.621.376	—	1.326.766	—	423.764	—	1.795.081	—	860.642	—	1.521.566
				3.371.906						4.177.289			
							7.549.195						

что удешевленная доставка по вѣтви будетъ способствовать привлеченію на дорогу бѣльшаго количества груза, казалось бы, слѣдовало установить плату за подачу вагоновъ по возможности наименьшую, не считаясь съ тѣмъ, что этой платой не покрываются расходы по постройкѣ и эксплуатаціи самой вѣтви, зато она оправдывается общимъ повышеніемъ доходности дороги; этимъ принципомъ, видимо, руководствовались и другія казенныя дороги, устанавливая плату за подачу вагоновъ на примыкающія къ нимъ подобнаго рода вѣтви. Такъ, на примѣръ, на Нѣманскую вѣтвь Полѣскихъ ж. д., протяженіемъ въ 2 вер., назначена плата за подачу въ 1 руб. съ вагона; на Либавскія вѣтви Либаво-Роменской ж. д., протяженіемъ въ 7 вер.—1 р. 20 к. съ вагона; на Николаевскія вѣтви Южныхъ ж. д., протяженіемъ отъ 3 до 4 вер.,—1 р. 50 к. съ вагона.

На основаніи изложенныхъ соображеній можно признать цѣлесообразнымъ установить плату за подачу на проектируемую вѣтвь въ Перми II, протяженіемъ менѣе 3 вер., не свыше 1 р. 50 к. съ вагона.

Экономическая сторона вопроса о постройкѣ вѣтки на пристань была доложена А. И. Комаровымъ совѣту управленія дороги 15 іюня этого года; совѣтъ согласился съ необходимостью устройства этой вѣтки за исключеніемъ главнаго контролера, который остался при особомъ мнѣніи.

Предсѣдатель биржевого комитета И. П. Вилесовъ, вполнѣ соглашаясь съ данными доклада начальника коммерческой сл., проситъ отмѣтить то обстоятельство, что теперь, при отсутствіи гавани, во время ледохода происходятъ многочисленныя несчастія съ судами, и не далѣе какъ въ этомъ году спаслись отъ огромныхъ убытковъ только благодаря быстрому примѣненію взрывныхъ работъ къ разбивкѣ льда.

Предсѣдатель Подкомиссіи интересуется, въ какомъ видѣ выразится помощь города при постройкѣ вѣтки.

Замѣститель городского головы сообщаетъ, что городъ согласенъ уступить безвозмездно землю подъ постройку.

Начальникъ сл. пути А. Ф. Колмогоровъ докладываетъ, что уже имѣется постановленіе объ отчужденіи земли подъ постройку вѣтки и сто саженой полосы подъ устройство желѣзнодорожной пристани. Взамѣнъ этого, городъ проситъ замостить подъѣзды къ пристани и станціи, что обойдется, вѣроятно, около 30.000 рублей; эту сумму можно было бы израсходовать за счетъ $\frac{1}{5}$ коп. ¹⁾.

Слѣдуетъ отмѣтить еще ту выгоду постройки вѣтки, что въ этомъ случаѣ сократится расходъ на развитіе станціи Пермь II и Пермь I.

Представитель Министерства Финансовъ В. Б. Кукель-Краевскій указываетъ на необходимость постройки и гавани, и вѣтки

¹⁾ Если отъ предложенія города отказаться, то придется на отчужденіе земли, приобрѣтеніе и сносъ построекъ затратить около 100.000 руб.

къ приставямъ: первая важна для зимовки судовъ и зимней нагрузки, вторая важна въ періодъ навигаціи.

Предсѣдатель Подкомиссіи, обращаясь къ промышленникамъ, спрашиваетъ, что предпочли бы они—гавань или вѣтку, въ томъ случаѣ, если бы обстоятельства не позволили построить и то, и другое.

Управляющій пароходства Бр. Каменскихъ И. И. Кожевниковъ стоитъ за устройство вѣтви.

Предсѣдатель биржевого комитета, признавая необходимость устройства вѣтви, не можетъ, однако, согласиться съ второстепеннымъ значеніемъ гавани. Задачи биржевого комитета не исчерпываются защитой интересовъ владѣльцевъ крупныхъ пароходовъ, для которыхъ вѣтка нужнѣе гавани; интересы мелкаго судоходства, для котораго, наоборотъ, гавань имѣетъ первостепенное значеніе, одинаково близки ему.

Представитель пароходства Бр. Каменскихъ признаетъ огромное значеніе гавани и для крупныхъ пароходовъ: помимо безопаснаго мѣста зимовки (въ настоящее время суда зимуютъ частью въ Нижнемъ, частью въ затонахъ недалеко отъ Перми), помимо возможности грузить зимою и при проходѣ льда немедленно выходить съ полнымъ грузомъ, увеличивая такимъ образомъ число рейсовъ и, слѣдовательно, выгоднѣе утилизируя плавучій составъ, владѣльцы крупныхъ пароходовъ получаютъ еще ту выгоду, что въ урожайные годы, когда происходитъ массовая перегрузка пшеницы, за недостаткомъ мѣста, обыкновенно складываемой подъ открытымъ небомъ, не будутъ терпѣть убытка отъ потери и порчи перевозимаго хлѣба, потому что при наличіи оборудованной гавани невозможны ни склады хлѣба подъ открытымъ небомъ, ни залежи его.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о стоимости гавани, предсѣдатель биржевого комитета докладываетъ, что стоимость эта выразится, вѣроятно, въ суммѣ около 2.000.000 руб.

Гавань предполагено построить въ три ковша, при чемъ въ первую очередь можно было бы построить только два ковша.

За пользованіе гаванью можно установить сборъ, на который охотно согласятся владѣльцы пароходовъ, потому что существующее положеніе дѣль крайне убыточно для нихъ.

Предсѣдатель проситъ сообщить, нѣтъ ли у биржевого комитета еще какихъ-либо просьбъ или пожеланій, кромѣ разсмотрѣнныхъ уже.

И. П. Вилесовъ докладываетъ, что одинъ изъ сильныхъ тормозовъ для развитія края—это недостатокъ въ подъѣздныхъ путяхъ; коммерческою жизнью живутъ только узкія полоски края вдоль желѣзной дороги и сплавныхъ рѣкъ.

На предложеніе Предсѣдателя высказать претензіи, которыя представители промышленности имѣютъ къ желѣзной дорогѣ, приглашенные на засѣданіе заявили, что не только не имѣютъ никакихъ претензій, но, наоборотъ, чрезвычайно признательны желѣзнодорожной администраціи за ея постоянную готовность итти на встрѣчу всѣмъ нуждамъ мѣстной промышленности и торговли.

Въ 12 час. ночи засѣданіе было закрыто.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экспарре.*

Членъ Подкомиссіи *Н. Л. Пшерадскій.*

Дѣлопроизводители: { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.
Н. Богдановъ.

IV

Отвѣты управленія Пермской ж. д. на вопросы по
пассажирскому движенію.

ON THE THEORY OF A. B. ...
... ..

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 установленное расписаниемъ соотношеніе мѣстъ по классамъ?

4. Скорость поѣздовъ нельзя ли увеличить?

5. Удобно ли согласованіе съ сосѣдними дорогами и не слѣдуетъ ли установить новые бесплатные 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 улучшения?

8. Способы освѣщенія вагоновъ и желательность уничтоженія свѣчного освѣщенія. Расходы установки и эксплуатаціи 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-версть на выполнение 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 нулевой 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)?

Въ распоряженіе Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи начальникомъ дороги были переданы слѣдующіе результаты обсужденія совѣтомъ управленія вопросовъ пассажирскаго движенія на Пермской ж. д.

А. Пассажирское движеніе дальняго слѣдованія.

Вопросъ 1.

Вообще пассажирскихъ поѣздовъ достаточно, бываютъ случаи скопленія рабочихъ въ весеннее время, ѣдущихъ въ IV классѣ съ Вятскаго участка въ Сибирь и на заводы. Въ этихъ случаяхъ управленіемъ дороги назначаются дополнительные ускоренные товарные поѣзда съ прицепкою вагоновъ IV класса.

Вопросъ 2.

Нормальный составъ пассажирскихъ поѣздовъ указанъ въ нижеприводимой таблицѣ:

№№ поѣздовъ.	НА УЧАСТКАХЪ.	Число вагоновъ.							Число мѣстъ.				
		I кл.	I/II кл.	II кл.	II/III кл.	III кл.	IV кл.	III кл. П.	I кл.	II кл.	III кл.	IV кл.	Приел.
3	Челябинскъ—Вятка	1	—	1	1	2,5	—	—	5,4 ²⁾	25,1	89,9	—	—
									16,4	55,4	140,3	—	—
4	Вятка—Челябинскъ	1	—	1	1	2,5	—	—	5,7	28,1	108,6	—	—
									16,6	56,5	140,8	—	—
5	Челябинскъ—Вятка	2	—	—	1	2,5	—	—	3,8	21,7	95,6	278,2 ¹⁾	—
									12,9	48,6	136	325,3	—
6	Вятка—Челябинскъ	2	—	—	1	2,5	—	—	2,5	15,6	74,4	259,6 ¹⁾	—
									15,6	48,1	134	321,8	—
11	Челябинскъ—Вятка	—	—	—	1	—	15	—	—	20,9	89,9	296,5	30,2
									—	45,3	138,7	324,5	37,8
12	Вятка—Челябинскъ	—	—	—	1	—	15	—	—	17,4	73,3	275,8	35,4
									—	40,3	137,2	322,4	46,2
13	Екатер. I—Бисеръ—Пермь II	—	—	—	1	—	10	—	—	5,6	13,1	262,8	45,1
									—	18,2	33,6	303	58,3
14	Пермь II—Бисеръ—Екатер. I	—	—	—	1	—	10	—	—	6,3	10,5	274,8	45,2
									—	19,2	33,1	315	67,3
3 к.	Вятка—Котласъ	—	1	—	—	1	3	1	0,6	6,3	35,1	51,0	42,8
									10,2	19,7	71,5	109	60,6
4 к.	Котласъ—Вятка	—	1	—	—	1	3	1	0,6	6,9	31,6	53,8	41,3
									10,2	19,5	71,8	105,2	57,2
3 т.	Тюмень—Екатеринбургъ	—	1	—	1	1,5	3,5	—	1,5	11,5	58,6	84,9	2,5
									10,9	34,3	111,1	164,2	17,6
4 т.	Екатеринбургъ—Тюмень	—	1	—	0,5	1,5	2,5	—	2,1	10,7	63,6	29,3	3,4
									10,2	18,1	105,9	88,8	16,8
11 т.	Тюмень—Екатеринбургъ	—	1	—	—	2	3	—	1,3	8,3	49,5	98,5	10,2
									10,3	26,1	106,9	135,3	15,6
12 т.	Екатеринбургъ—Тюмень	—	0,5	—	0,5	2	3	—	1,1	8,4	43,9	111,3	46,9
									10,3	36,4	121,9	141,9	91,6
3 л.	Чусовая—Солеварни	—	1	—	0,5	1	2,5	1	0,5	4,4	21,1	64,7	28
									9,1	17,9	62,3	94,5	31,6
4 л.	Солеварни—Чусовая	—	1	—	0,5	1	2,5	1	0,6	4,8	24,7	79,4	18,8
									8,1	18,3	60,3	111,3	23,8
п. 25	Чусовая—Солеварни	—	1	—	—	1	1	—	0,4	13,2	18,6	31,6	—
									10,8	18,5	38,5	32,3	—
26	Солеварни—Чусовая	—	1	—	—	1	1	—	0,3	14,1	19,8	29,6	—
									10,8	18,5	38,5	32,3	—
3 лв.	Лысьвенскій заводъ—Калино	—	—	—	1	—	1	1	—	1,2	6,8	30,8	—
									—	20,9	38,5	32	—
4 лв.	Калино—Лысьвенскій заводъ	—	—	—	1	—	1	1	—	1,5	7,1	32,6	—
									—	20,9	38,5	32,4	—
3 кв.	Синарская—Богдановичъ	—	—	—	1	—	1,5	1	—	2,0	17,8	42,1	—
									—	20,4	71,9	72,5	—
4 кв.	Богдановичъ—Синарская	—	—	—	1	—	1,5	1	—	20,0	15,5	41,3	—
									—	20,4	71,9	72,5	—

¹⁾ Вагоны IV кл. курсировали на участкѣ Пермь—Вятка въ періодъ 15 окт. 1909 г. по 1 янв. 1910 г.

²⁾ Въ числительѣ показано число занятыхъ мѣстъ, а въ знаменательѣ—число предложенныхъ мѣстъ.

Вопросъ 3.

Соотношеніе мѣстъ по классамъ вагоновъ устанавливается согласно дѣйствительной потребности и никакихъ измѣненій въ данное время не требуется.

Вопросъ 4.

Скорость поѣздовъ на Пермской ж. д., вообще, незначительна, кромѣ участковъ Пермь-Чусовская и Бисеръ-Екатеринбургъ; вызывается это легкими рельсами (18 ф.) и недостаточной толщиной балластного слоя. Въ настоящее время производится переустройство участковъ Пермь—Вятка и заканчивается балластировка вновь принятаго Кунгурскаго участка. По окончаніи этихъ работъ, что можно ожидать къ концу 1911 г., скорость пассажирскихъ поѣздовъ на главной линіи отъ Вятки до Екатеринбурга будетъ значительно увеличена.

Вопросъ 5.

Пассажирскіе поѣзда Пермской ж. д. имѣютъ полное согласованіе съ пассажирскими поѣздами сосѣднихъ дорогъ, при чемъ установлено безпересадочное сообщеніе между Петербургомъ-Иркутскомъ скорыми поѣздами №№ 1 и 2 и между Петербургомъ-Челябинскомъ поѣздами №№ 5 и 6.

Поѣзда №№ 1 и 2 обращаются разъ въ недѣлю, а поѣзда №№ 5 и 6—ежедневно.

Въ установленіи какихъ-либо еще дополнительныхъ безпересадочныхъ сообщеній надобности не встрѣчается.

Вопросъ 6.

Время стоянки поѣздовъ на станціяхъ, кромѣ условій самого движенія, зависитъ еще отъ скорости набора воды въ тендеръ. На многихъ станціяхъ Пермской ж. д. наборъ воды идетъ медленно вслѣдствіе небольшой высоты старыхъ водоемныхъ башенъ, недостаточнаго діаметра трубъ и гидравлическихъ колоннъ, а также и вслѣдствіе того, что паровозы пассажирскихъ поѣздовъ для набора воды должны отцѣпляться и идти къ гидравлической колоннѣ, поставленной съ расчетомъ на товарные поѣзда.

Вопросъ 7.

Вагоны Пермской ж. д., обращающіеся въ поѣздахъ дальняго слѣдованія,—тѣхъ же типовъ, какъ и на другихъ дорогахъ, и особыхъ измѣненій не требуютъ.

Вопросъ 8.

Пермская ж. д. пользуется, исключительно, свѣчнымъ освѣщеніемъ пассажирскихъ вагоновъ. Существуетъ, между прочимъ, въ шести служебныхъ вагонахъ электрическое освѣщеніе съ центральной станціей въ одномъ изъ вагоновъ, гдѣ помѣщается паровая машина въ 4,2 лош. силы, соединенная съ динамо въ 2,75 KW 110V 25 A, питающей токомъ остальные вагоны. Нужно замѣтить что установка эта сравнительно устарѣвшая и пользоваться ею приходится очень рѣдко и потому никакихъ болѣе или менѣе точныхъ данныхъ относительно стоимости эксплуатаціи ея дать нельзя.

По своимъ качествамъ свѣчное освѣщеніе, какъ самое устарѣвшее, стоитъ на послѣднемъ мѣстѣ. По силѣ свѣта это самое неудовлетворительное освѣщеніе; кромѣ того, оно неудобно и въ гигиеническомъ отношеніи тѣмъ, что производитъ порчу воздуха при слабой вытяжкѣ продуктовъ горѣнія; въ пожарномъ отношеніи оно тоже одно изъ самыхъ опасныхъ и, наконецъ, является очень дорогимъ по своей эксплуатаціи.

Если считать продолжительность горѣнія пятериковой свѣчи въ 7 часовъ, то стоимость освѣтительнаго матеріала въ часъ получимъ $\frac{27,5}{5 \times 7} = 0,8$ коп., (27,5 стоимость одного фунта свѣчей въ коп.). Къ этой цифрѣ нужно прибавить еще расходъ на чистку фонарей, ихъ содержаніе и амортизацію, но для опредѣленія этихъ расходовъ данныхъ не имѣется и потому таковыя приходится заимствовать изъ отчетности по эксплуатаціи заграничныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, получимъ полную эксплуатаціонную стоимость горѣнія фонаря въ часъ въ слѣдующихъ цифрахъ:

стоимость свѣчи	0,8	коп.
амортиз. фонари и ихъ содержаніе.	0,165	„
обслуживаніе и чистка.	0,276	„

Всего 1,241 коп. (въ часъ).

Для сравненія свѣчного освѣщенія съ другими и всѣхъ между собою приводится слѣдующая таблица стоимости различныхъ родовъ освѣщенія. Цифры взяты изъ протоколовъ XXVII сѣзда сл. тяги (стр. 628) и включаютъ въ себѣ какъ стоимость горѣнія, такъ равно и стоимость ремонта и амортизацію затраченнаго капитала.

РОДЪ ОСВѢЩЕНІЯ.	Сила свѣта 1 фонаря.	Стоимость го- рѣнія 1 фо- наря часъ.	Стоимость го- рѣнія 1 свѣчи часъ.
Ацетиленовое освѣщеніе	18 св.	2,55 к.	0,14 к.
Электрич. освѣщ. отъ оси сист. „Лейтнеръ“	10 „	1,5 „	0,15 „
Газо-калильное съ сѣтк. (Пинча).	40 „	1,3 „	0,03 „
Газовое безъ стѣнокъ	—	1,75 „	—
Стеариновыя свѣчи	1,3 „	1,3 „	1,00 „
Электрич. съ центральной станц. и паровымъ двигат.	10 „	1,3 „	0,13 „
Тоже съ керосинов. двигат. . .	10 „	1,06 „	0,106 „
„ „ нефтянымъ „	10 „	0,72 „	0,07 „
По приложенной смѣтѣ	8 „	0,64 „	0,08 „

Изъ сопоставленія цифръ приведенной таблицы видно, что самымъ дорогимъ (считая расходъ на одинъ фонарь) будетъ освѣщеніе ацетиленомъ и нужно добавить, что это будетъ и самымъ опаснымъ Электрическое освѣщеніе обходится дешевле газоваго, но только тогда, когда въ поѣздѣ имѣется центральная станція. Въ случаяхъ же, когда движущая сила для динамо берется отъ оси вагона и приходится вводить аккумуляторныя батареи для освѣщенія поѣзда на остановкахъ и во время тихаго хода, стоимость горѣнія фонаря-часъ повышается. Вообще же стоимость электрическаго освѣщенія не превосходитъ стоимости газоваго, но за то во многихъ отношеніяхъ, въ особенности въ смыслѣ безопасности въ пожарномъ отношеніи, оно несравнимо съ другими.

Если взять освѣщеніе поѣзда отъ центральной станціи съ нефтянымъ двигателемъ, то получится и самая низкая стоимость горѣнія лампы въ часъ, какъ это видно изъ таблицы и изъ приведенной ниже смѣты на подобную установку. Установка двигателя внутренняго сгорания въ вагонѣ тоже не представляетъ опасности, потому что эти двигатели считаются настолько безопасными, что не требуется брать особыхъ разрѣшеній на ихъ установку, какъ это необходимо при паровыхъ машинахъ.

Стоимость оборудованія поѣздовъ различными системами освѣщенія выражатся слѣдующими цифрами, (на одинъ вагонъ).

1) Газовое освѣщеніе системы Пинча	350 р.
2) Ацетиленовое освѣщеніе по предложенію фирмы Гефдингъ	353 „
Въ обоихъ случаяхъ не принять расходъ на газовые заводы и на приспособленія, связанныя съ наполненіемъ газомъ резервуаровъ, находящихся при вагонахъ, а въ послѣднемъ случаѣ не принята стоимость фонарей, трубопроводовъ и монтажа.	
3) Освѣщеніе аккумуляторами	600—700 „
4) Освѣщеніе отъ оси вагона по сист. Лейтнера:	
при оборудованіи 10 вагоновъ	680 „
„ „ лишь 1 вагона	2.025 „
5) Центральной электрической станціей съ пародинамо	860 „
6) Центральной электрической станціей съ нефтянымъ двигателемъ на 3 вагоновъ съ полной установкой	550 „

Изъ сопоставленія всего вышеприведеннаго видно, что преимущество какъ въ смыслѣ стоимости освѣщенія, такъ равно и въ смыслѣ затратъ на первоначальное оборудованіе, остается за электрическимъ освѣщеніемъ съ центральной станціей съ нефтянымъ двигателемъ.

На Пермской ж. д. изъ всѣхъ поѣздовъ, слѣдующихъ по главнымъ линиямъ и вѣтвямъ, только два, а именно: поѣздъ № 3/4 Челябинскъ — Вятка I и № 3/4У Екатеринбургъ — Пермь II состоятъ изъ вагоновъ I, II и III классовъ, въ составъ же остальныхъ поѣздовъ входятъ вагоны IV класса и товарные. На первое время измѣнять освѣщеніе въ поѣздахъ съ вагонами IV класса нежелательно, потому что составъ такихъ поѣздовъ во время пути мѣняется, слѣдовательно, примѣнить наиболее выгодную установку, съ центральной станціей безъ аккумуляторовъ, къ нимъ нельзя. Невыгодно примѣнять къ нимъ и электрическое освѣщеніе отъ оси вагона, какъ освѣщеніе сравнительно дорогое съ большими первоначальными затратами. Поэтому лишь поѣзда № 3/4У, съ постоянными составами между конечными станціями, являются удобными для оборудованія электрическимъ освѣщеніемъ отъ центральной станціи. Крупный и единственный недостатокъ этой системы, потуханіе освѣщенія во время расцѣпленія поѣзда при маневрахъ, здѣсь будетъ почти нечувствителенъ, потому что измѣненіе составовъ поѣздовъ можетъ быть вызвано лишь какой-либо крупной поломкой или неисправностью въ вагонѣ.

Приблизительный подсчетъ установки въ поѣздѣ центральной станціи и оборудованія вагоновъ арматурой для электрическаго освѣщенія даетъ слѣдующія цифры.

Число фонарей въ пассажирскихъ поѣздахъ изъ восьми вагоновъ:

Поѣздъ № 3/4 Челябинскъ — Вятка I.

Вагоновъ	I кл.	1	по 17 фон.	въ кажд.,	всего	17 фонарей
„	II	1	„ 17	„ „ „	„	17 „
„	II/III	1	„ 10	„ „ „	„	10 „
„	III	3	„ 15	„ „ „	„	45 „
Почтовый ваг.		1	„ 7	„ „ „	„	7 „
Багажный	„	1	„ 1	„ „ „	„	1 „
Всего						97 фонарей

Поѣздъ № 3/4У Екатеринбургъ I — Пермь II.

Вагоновъ	I/II кл.	2	по 17 фон.	въ кажд.,	всего	34 фонаря
„	II/III	1	„ 10	„ „ „	„	10 „
„	III	3	„ 15	„ „ „	„	45 „
Почтовый ваг.		1	„ 7	„ „ „	„	7 „
Багажный	„	1	„ 1	„ „ „	„	1 „
Всего						97 фонарей

Въ обоихъ составахъ по 97 фонарей на 8 вагоновъ. Принимается на поѣздѣ для подсчета 100 лампъ въ 8 свѣчей каждая. На свѣчу расходуется 2,5 ватта, а на 8—20 ваттъ. На 100 лампъ потребуется 2 киловатта. Для запаса возьмемъ динамо-машину мощностью въ 3 киловатта, могущую дать токъ и для 150 лампочекъ. Считая коэффициентъ полезнаго дѣйствія установки въ 80%, получимъ двигатель въ 5 лош. силъ.

Стоимость нефтяного двигателя въ 5 лош. силъ съ установкой и бакомъ для охлажденія воды — 2.500 руб. Динамо-машина въ 3W — 110V съ распределительной доской, соединительными проводами и установкой 500 руб.

Всего 3.000 руб.

Это будетъ первоначальная затрата на оборудованіе центральной станціи, при чемъ сюда не входитъ стоимость вагона.

Стоимость эксплуатаціи:

2 машиниста по 900 руб въ годъ 1.800 руб.
топливо для двигателя¹⁾ 306 »

¹⁾ Предполагается, въ среднемъ, 12 час. работы двигателя въ сутки, расходъ нефти по 7 фунт. въ часъ и цѣна натуральной нефти 40 коп. пудъ:—
7 . 12 . 365 = 306 руб.

смазка и чистка двигателя	100 руб.
ремонтъ, считая 5% отъ 3.000 руб. . . .	150 »
проценты и погашеніе 10% отъ 3.000 руб.	300 »

Всего 2.656 руб.

При этихъ условіяхъ, стоимость горѣнія 8-свѣчной лампы въ часъ $\frac{265600}{415000} = 0,64$ коп. въ часъ или 0,08 коп. свѣча; стоимость одного киловатта электрической энергіи — 32 коп.

Стоимость установки освѣщенія въ поѣздѣ нужно считать для вагоновъ, въ общемъ, 1.400 руб., такъ что полное оборудованіе поѣзда вмѣстѣ со станціей обойдется $1.400 + 3.000 = 4.400$ р., или, считая въ поѣздѣ 8 вагоновъ, получимъ по 550 руб. на вагонъ.

Между Вяткой и Челябинскомъ имѣется въ ходу 5 составовъ поѣздовъ 3/4, между Пермью и Екатеринбургомъ два состава. Если въ обоихъ случаяхъ принять по одному запасному составу и по одному составу, находящемуся въ ремонтѣ, то придется оборудовать всего 11 составовъ.

Такъ какъ оба запасныхъ состава будутъ оборудованы станціями и такъ какъ, кромѣ того, будутъ въ запасѣ еще одна или двѣ станціи отъ составовъ, находящихся въ ремонтѣ, то надежность освѣщенія будетъ вполнѣ обезпечена.

Слѣдовательно, придется оборудовать электрическимъ освѣщеніемъ всего 11 составовъ и имѣть столько же вагоновъ—центральныхъ станцій. Стоимость оборудованія поѣзда вмѣстѣ съ центральной станціей равна 4.400 руб., слѣдовательно, все устройство будетъ стоить 48.400 руб. Сюда не входитъ стоимость вагоновъ подъ электрическія станціи, такъ какъ предполагается, что онѣ помѣстятся въ части багажнаго вагона.

Для сравненія приводится подсчетъ, во что обходится эксплуатация этихъ составовъ при свѣчномъ освѣщеніи.

Стоимость освѣщенія для одного состава въ годъ, если подсчитывать, принимая во вниманіе суточное горѣніе фонаря—12 ч. (по справкѣ общее число часовъ горѣнія фонаря въ годъ равно 4150 час.), стоимость стеариновыхъ свѣчъ—11 рублей за пудъ или 27,5 коп. за фунтъ, тогда будемъ имѣть въ годъ:

$$1,241. 97. 4150 = 5.000 \text{ рублей, а}$$

$$\text{на 7 составовъ} = 35.000 \text{ „}$$

Если же примемъ во вниманіе стоимость однѣхъ свѣчъ безъ ухода за фонарями и амортизаціи капитала, что выразится цифрой 0,8 к. на фонарь—часъ, то для одного состава получимъ:

$$0,8. 97. 4150 = 3.220 \text{ руб., а}$$

$$\text{на 7 составовъ} 3.220.7 = 226.000 \text{ руб.}$$

Для провѣрки, во что, приблизительно, обходится дорогѣ освѣщеніе этихъ 7 составовъ, слѣдуетъ смѣтныи расходъ 52.000 р.

на освѣщеніе всѣхъ поѣздовъ Пермской ж. д. раздѣлить пропорціонально количеству фонарей и въ этихъ поѣздахъ, общее число фонарей въ поѣздахъ слѣдующее:

П О Ъ З Д А.	Число фонарей въ составѣ.	Число составовъ.	Общее число фонарей.
Челябинскъ-Вятка I 3/4	97	6	582
Пермь I-Екатеринбургъ 3/4У пас.	97	4	388
Челябинскъ-Вятка I 5/6	98	6	588
Челябинскъ-Екатеринбургъ I 11/12	31	3	93
Екатеринбургъ I-Пермь II 5/6У	88	4	352
Вятка I-Котласъ 3/4К	27	2	54
Тюмень-Екатеринбургъ I 3/4Т	54	3	162
Тюмень-Екатеринбургъ I 5/6Т	68	3	204
Чусовская-Солеварни 3/4Л	26	2	52
Чусовская-Солеварни 25/26	27	2	54
Н. Тагиль-Н. Салда 3-4С	41	1	41
Калино-Лысьва	16	1	16
Синарская-Богдановичъ	12	1	12
Пермь I-Мотовилиха	50	1	50
Пермь I-Пермь II	25	1	25
Пермь I-Шабуничи	50	1	50
Богдановичъ-Екатеринбургъ	35	1	35
Сылва-Пермь	50	1	50
Копи-Луцъевка	10	1	10
Тюмень-Тура	10	1	10
В с е г о	—	—	2.828

Въ двухъ пассажирскихъ составахъ находится 970 фонарей, или 34,4% общаго количества и соотвѣтственно этому расходъ будетъ равенъ

$$52.000. 0,344 = 18.000 \text{ руб.}$$

Если же принять не смѣтную сумму, а дѣйствительно израсходованную, которая для прошлаго полугодія равнялась 27.500 р., то получимъ

$$55.000. 0,344 = 19.000 \text{ руб.}$$

Стоимость эксплуатаціи электрическаго освѣщенія достигаетъ 2.656 руб. въ годъ на составъ, на 7 составовъ—18.592 руб., причѣмъ въ эту сумму входитъ и топливо для двигателя и расходъ по уходу и ремонту его и погашеніе затраченнаго на установку капитала. По сравненію съ дѣйствительно существующимъ расходомъ на освѣщеніе, эта сумма не превосходитъ его, но нужно имѣть въ виду, что тамъ приведенъ расходъ только на однѣ свѣчи.

Для служебныхъ вагоновъ центральная станція является неудобной, потому что для обслуживанія 2—3 вагоновъ имѣть одну станцію невыгодно, поэтому желательно служебные вагоны оборудовать вполнѣ самостоятельно и, лучше, всего воспользоваться освѣщеніемъ отъ оси вагона, вполнѣ независимымъ отъ состава поѣзда. Этимъ требованіямъ удовлетворяетъ освѣщеніе системы Лейтнера, гдѣ динамо-машина 22 V—45 A приводится въ движеніе отъ оси вагона и питая лампы, въ то же время заряжаетъ аккумуляторную батарею, дающую токъ на остановкахъ и во время тихаго хода поѣзда, когда скорость его меньше 15 верстъ въ часъ.

Стоимость комплекта, состоящаго изъ динамо-машины, аккумулятора и автоматическаго переключателя заявлена фирмой Генри Лерсъ въ Москвѣ въ размѣрѣ 2.025 руб., причемъ въ эту сумму не входятъ расходы на установку какъ самой машины, такъ и лампъ для освѣщенія вагоновъ. Эта система была испытана на Московско-Кіево-Воронежской ж. д. въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ и дала вполнѣ удовлетворительные результаты въ смыслѣ надежности.

Если обратиться къ менѣе совершенному, но болѣе распространенному, газовому освѣщенію системы Пинча, то при благоприятныхъ обстоятельствахъ и оно можетъ оказаться выгоднымъ, особенно, если принять во вниманіе, что на Самаро-Златоустовской ж. д. предполагалось устройство газоваго освѣщенія и, что въ Челябинскѣ, слѣдовательно, можно было бы имѣть газовый заводъ общій не только съ этой дорогой, но и съ Сибирской, если бы послѣдняя тоже захотѣла ввести подобное освѣщеніе и во-2-хъ, что Николаевская дорога имѣетъ уже газовое освѣщеніе, слѣдовательно, въ конечныхъ пунктахъ Челябинскъ—Петербургъ—поѣзда могли бы запасаться газомъ. Такъ какъ запаса въ вагонѣ хватаетъ на 27—28 часовъ горѣнія, а пассажирскій поѣздъ проходитъ этотъ путь, приблизительно, въ 3¹/₂ сутокъ, то между этими конечными пунктами нужно устроить два газовыхъ завода съ такимъ расчетомъ, чтобы было вполнѣ обезпечено правильное питаніе вагоновъ газомъ.

Удобно было бы устроить одинъ газовый заводъ въ Вяткѣ, а другой въ Перми или Екатеринбургѣ. Сравнительно незначительное разстояніе между заводами Вятка—Пермь или Вятка—Екатеринбургъ вызвано тѣмъ, чтобы вполнѣ, при широкоемъ улучшеніи освѣщенія, было бы удобно питать газомъ мѣстные и товаро-пасажирыскіе поѣзда. Вятка, напримѣръ, могла бы обслуживать Котласскую линію, а Пермь или Екатеринбургъ—Пермь—Бисеръ—Екатеринбургъ.

Какъ выше было упомянуто, стоимость оборудованія освѣщенія одного вагона газомъ равна 350 руб. для Германіи,—для Россіи она будетъ нѣсколько выше—около 400 руб. Стоимость постройки газоваго завода можно считать равной, прибли-

зительно, 40.000 р. и стоимость горѣнія 14-ти свѣчнаго фонаря безъ сѣтки обходится въ 1,2 коп. въ часъ. При такихъ условіяхъ полная стоимость оборудованія дороги газовымъ освѣщеніемъ, въ предположеніи, что въ Челябинскъ придется понести только $\frac{1}{2}$ расходовъ по сооруженію газоваго завода, выразится въ слѣдующей суммѣ:

стоимость заводовъ ($2\frac{1}{2}$ завода по 40.000 р.) . . . 100.000 руб.,
 оборудованіе 11 пассажирскихъ составовъ, считая по
 400 руб. на вагонъ: $400 \times 8 \times 11 = 35.200 \text{ „}$

Всего 135.200 руб.

Если же ограничиться устройствомъ газоваго завода только въ Екатеринбургѣ, въ предположеніи, что онъ будетъ давать газъ для поѣздовъ Омской линіи, и исключить заводъ въ Челябинскѣ, то стоимость первоначальнаго оборудованія понизится на 20.000 руб. и будетъ равна

$135.200 \text{ р.} - 20.000 \text{ р.} = 115.200 \text{ руб.}$

Стоимость эксплуатаціи равна въ годъ:

$1,2 \cdot 97 \cdot 4150 \cdot 7 = 34.000 \text{ руб.}$, гдѣ

1,2 коп.—стоимость горѣнія фонаря—часъ безъ сѣтки

97—число фонарей въ поѣздѣ.

4.150—число часовъ горѣнія въ годъ,

7—число пассажирскихъ составовъ, обслужи-

вающихъ дорогу.

Изъ сопоставленія двухъ цифръ стоимости эксплуатаціи въ годъ:

при электрическомъ освѣщеніи отъ централь-

ной станціи 18.592 руб.

при газовомъ освѣщеніи по системѣ Пинча . 34.000 „

для однихъ и тѣхъ же составовъ и двухъ цифръ первоначаль-

ныхъ затратъ на оборудованіе поѣздовъ для освѣщенія:

электричествомъ 48.400 руб.,

газомъ 115.200—135.200 „

видно, что электрическое освѣщеніе имѣетъ преимущество предъ газовымъ. Большая разница въ стоимости первоначальнаго оборудованія немного сгладится при дальнѣйшемъ улучшеніи освѣщенія поѣздовъ вообще потому, что при электрическомъ освѣщеніи этотъ расходъ будетъ возрастать почти пропорціонально количеству освѣщаемыхъ поѣздовъ, между тѣмъ какъ при газовомъ—придется считаться только съ приспособленіемъ вагоновъ для газоваго освѣщенія, потому что существующіе заводы будутъ въ состояніи дать достаточное количество газа и для предполагаемаго расширенія освѣщенія. При устройствѣ газоваго освѣщенія въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ нужно будетъ оборудовать нижеслѣдующее количество составовъ, освѣщающа лишь вагоны I, II и III классовъ:

П О Ъ З Д А.	Число вагоновъ въ поѣздѣ.	Число составовъ.	Стоимость оборудования одного состава.	Стоимость оборудования всѣхъ составовъ.
Челябинскъ—Вятка I 5/6	4	6	1.600	9.600 р.
Екатеринб. I—Пермь II. 5/6у	4	4	1.600	6.400 „
Вятка I—Котласъ 3/4к	1	2	400	800 „
Тюмень—Екатеринб. I 3/4т	4	3	1.600	4.800 „
Тюмень—Екатеринб. I 5/6	4	3	1.600	4.800 „
В с е г о	—	—	—	26.400 р.

Какъ видно изъ таблицы, при введеніи освѣщенія товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, затраты на оборудованіе вагоновъ увеличатся на 26.400 руб., такъ что общая сумма расходовъ на устройство газоваго освѣщенія во всѣхъ поѣздахъ Пермской ж. д., за исключеніемъ поѣздовъ Чусовская—Солеварни и Н.—Тагиль—Н. Салда, достигаетъ:

при газовыхъ заводахъ въ Челябинскѣ, Екатеринбургѣ и Вяткѣ	161.600 руб.
при заводахъ лишь въ Екатеринбургѣ и Вяткѣ	141.600 „

Вопросъ 9.

Пассажирскіе составы по главной линіи Вятка—Кунгуръ—Челябинскъ и по Уральскому участку Пермь—Чусовская—Екатеринбургъ—Тюмень обслуживаются поѣздными чистильщиками по одному на поѣздъ.

На вѣтвяхъ поѣздныхъ чистильщиковъ не имѣется и обязанность поддерживать чистоту въ пассажирскихъ вагонахъ во время пути возложена на кондукторскія бригады.

На всѣхъ станціяхъ съ депо къ пассажирскимъ и людскимъ поѣздамъ вообще выходятъ станціонные чистильщики для промывки и очистки ватеръ-клозетовъ и наполненія баковъ водою.

Съ мѣстъ первоначальнаго отправленія пассажирскихъ поѣздовъ вагоны передаются станціоннымъ осмотрщикомъ по акту главному кондуктору, а по прибытіи поѣзда на конечную станцію принимаются отъ главнаго кондуктора тоже по актамъ сдачи и съ отвѣтственностью главнаго кондуктора за утерю и порчу инвентаря.

Для поддержанія должной чистоты въ вагонахъ потребуется имѣть по 2 человѣка на поѣздъ на главномъ и уральскомъ

участкѣ Пермь—Чусовская—Екатеринбургъ—Тюмень и на вѣтвяхъ по одному. Всего требуется имѣть 47 человекъ чистильщиковъ, смѣтою же на 1911 г. предназначено лишь 22 человека.

Б. Дачное пригородное движеніе.

Спеціальное „пригородное сообщеніе“ на Пермской ж. д. производится: а) круглый годъ на участкѣ Ляды-Шабуничи и б) въ лѣтній періодъ—на участкѣ Богдановичъ—Екатеринбургъ.

Пригородное сообщеніе на участкѣ Ляды—Шабуничи обслуживается въ слѣдующемъ порядкѣ.

1) На уч. Ляды-Пермь I обращается одна пара смѣшанныхъ поѣздовъ, т. е. товарныхъ ускоренныхъ поѣздовъ съ прицепкою къ нимъ вагоновъ II—III—IV классовъ.

2) На уч. Шабуничи-Пермь также одна пара смѣшанныхъ поѣздовъ, съ прицепкою вагоновъ II—III—IV классовъ.

3) На перегонѣ Мотовилиха—Пермь I обращаются 10 паръ мѣстныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, исключительно, изъ вагоновъ IV класса,

4) По передаточной вѣтви Пермь I—Пермь II—обращаются 4 пары передаточныхъ поѣздовъ, съ прицепкою къ нимъ вагоновъ IV класса.

Смѣшанные поѣзда участковъ Ляды-Пермь I и Шабуничи-Пермь II, удовлетворяя круглый годъ нужды мѣстнаго населенія въ отношеніи удобствъ сообщенія съ городомъ Пермью, въ лѣтнее время обслуживаютъ также дачный районъ, прилегающій къ желѣзнодорожной линіи названнаго участка Пермской ж. д., въ виду чего было бы желательно на лѣтній періодъ, вмѣсто смѣшанныхъ поѣздовъ, на этихъ участкахъ имѣть смѣтный пробѣгъ для пассажирскихъ дачныхъ поѣздовъ, составы которыхъ могли бы обслуживаться обыкновенными классными вагонами парка Пермской ж. д.

Съ мѣстными пассажирскими поѣздами, обращающимися на уч. Мотовилиха—Пермь I и передаточными смѣшанными поѣздами, обращающимися по вѣтви Пермь I—Пермь II, проѣзжаетъ, почти исключительно, мѣстное рабочее населеніе. Назначенныхъ поѣздовъ для этой цѣли вполне достаточно и вагоны въ составахъ этихъ поѣздовъ вполне удовлетворительны.

Пригородное сообщеніе Богдановичъ—Екатеринбургъ имѣетъ характеръ, исключительно, дачнаго сообщенія и выполняется въ лѣтній періодъ при посредствѣ одной пары смѣшанныхъ поѣздовъ, съ прицепкою вагоновъ II—III—IV кл.

Проѣздъ дачныхъ пассажировъ здѣсь незначительный и по-сему назначенія специальныхъ пассажирскихъ дачныхъ поѣздовъ на этомъ участкѣ не требуется.

В. Общие вопросы пассажирского движения.

Вопросъ 1.

Прилагается слѣдующая справка за 3 года:

	1907 г.	1908 г.	1909 г.
По с м ѣ т ѣ:			
Пассажирскаго движенія	2.730.000	3.248.000	3.248.000
Товарнаго „	5.660.000	6.142.000	6.632.000
Хозяйственнаго „	220.000	210.000	220.000
Итого	8.610.000	9.600.000	10.100.000
Исполнено:			
Пассажирскаго движенія	2.733.594	3.291.872	3.317.977
Товарнаго „	6.263.225	7.421.870	8.127.720
Хозяйственнаго „	227.106	329.835	332.297
Итого	9.223.925	11.043.577	11.777.994

Вопросъ 2.

Норма состава устанавливается по дѣйствительной надобности и сокращена быть не можетъ.

Вопросъ 3.

Графики пассажирскаго движенія разрабатываются на съѣздахъ въ Петербургѣ, подъ руководствомъ эксплуатационнаго отдѣла Управленія желѣзныхъ дорогъ, при чемъ, конечно, принимаются во вниманіе нужды и удобства мѣстнаго населенія, но, принимая во вниманіе, что, въ общемъ, движеніе пассажировъ на Пермской ж. д. еще довольно слабо, и потому число пассажирскихъ поѣздовъ крайне ограничено, приходится иногда жертвовать мѣстными интересами и удобствами ради правильнаго согласованія въ конечныхъ пунктахъ для транзитныхъ пассажировъ.

Число вводимыхъ расписаніемъ пассажирскихъ поѣздовъ зависитъ, конечно, отъ количества перевозимыхъ пассажировъ, для чего всегда принимаются статистическія данныя о перевозкѣ таковыхъ.

Вопросъ 4.

Типы паровозовъ для пассажирскихъ поѣздовъ на Пермской ж. д. слѣдующіе.

1) Сер. Аа, 2—3—0 типа Московско-Казанской ж. д.

діаметръ колесъ	1.700 м/м.
давленіе въ котлѣ	12 атм.
вѣсъ въ раб. состояніи	63,15 тонны.
давленіе оси на рельсъ	15 тоннъ.

2) Сер. Аа съ пароперегрѣвателемъ Шмидта, 2—3—0 типа Коломенскаго завода:

діаметръ колесъ	1.700 м/м.
давленіе въ котлѣ	12 атм.
вѣсъ въ раб. состояніи	73,00 тонны.
давленіе оси на рельсъ	15,50 тоннъ.

3) Сер. Аб, 1—3—0, типа Николаевской дороги:

діаметръ колесъ	1.700 м/м.
давленіе въ котлѣ	12 атм.
вѣсъ въ груженомъ состояніи	56,37 тоннъ.
давленіе оси на рельсъ	15,10 тоннъ.

4) Товаро-пассажирскіе сер. А Коломенскаго завода, 1—3—0 (старого типа):

діаметръ колесъ	1.530 м/м.
давленіе въ котлѣ	10 атм.
вѣсъ въ раб. состояніи	45,00 тоннъ.
давленіе оси на рельсъ	12,80 тоннъ.

Наилучшимъ типомъ пассажирскихъ паровозовъ признается для главной линіи Вятка-Кунгуръ-Челябинскъ съ предѣльными подъемами 0,008 и для Тюменскаго участка съ предѣльными подъемами 0,006 паровозы Аб, 1—3—0, типа Николаевской дороги какъ по расходу топлива и малому ремонту, такъ и по приготовленію пара.

Для горныхъ участковъ съ 0,015 подъемами и кривыми рад. 150 саж. очень пригодны паровозы, съ пароперегрѣвателемъ Шмидта о 2—3—0 осяхъ, типа Коломенскаго завода: очень сильны и потому не требуютъ уменьшенія пассажирскихъ составовъ при переходѣ съ участка съ 0,010 подъемами и кривыми рад. 200 саж. на участокъ съ 0,015 подъемами; работаютъ безъ смѣны отъ Перми до Бисера и отъ Бисера до Екатеринбургa; идутъ очень плавно, путь не разстраиваютъ, остановокъ и опозданій по недостатку пара не было.

Стоимость малаго ремонта паровозовъ съ перегрѣвателями Шмидта дороже стоимости малаго ремонта паровозовъ типа Московско-Казанской дороги, зато первые расходуютъ топлива менѣе послѣднихъ на 5—6%.

Вопросъ 5.

Пассажи́рскій багажъ перевозится, исключительно, съ пассажирскими поѣздами. Полевой багажъ и мелкія отправки пассажирской скорости перевозятся со всѣми пассажирскими поѣздами, кромѣ скорыхъ поѣздовъ №№ 1 и 2. Крупныя отправки пассажирской скорости, требующія для погрузки отдѣльныхъ вагоновъ, по вѣтвямъ перевозятся со всѣми товаро-пассажирскими поѣздами, а по главной линіи (Челябинскъ-Вятка I) и по горнозаводскому участку (Пермь II-Екатеринбургъ) — со смѣшанными поѣздами, перевозящими пассажировъ IV класса.

Грузы большой скорости какъ мелкими отправками, такъ и полногрузными вагонами, перевозятся по главной линіи и по горнозаводскому участку со смѣшанными поѣздами, а по вѣтвямъ — съ товаро-пассажирскими поѣздами.

Грузы малой скорости нормально перевозятся съ товарными поѣздами, но при отсутствіи грузовъ высшихъ разрядовъ, смѣшанные поѣзда главной линіи и горнозаводскаго участка, а также товаро-пассажирскіе поѣзда вѣтвей пополняются полногрузными сквозными вагонами съ грузами малой скорости.

Вопросъ 6.

Спеціальныхъ товарныхъ поѣздовъ съ пассажирской скоростью пока не требуется.

Вопросъ 7.

Порядокъ грузовыхъ перевозокъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, изложенный выше (вопросъ 5), вполне удовлетворяетъ размѣрамъ и условіямъ перевозки багажа и грузовъ пассажирской и большой скорости. Маршруты для перевозки грузовъ пассажирской скорости въ прямомъ сообщеніи съ указаніемъ №№ согласованныхъ поѣздовъ, устанавливаются на съѣздѣ по разработкѣ расписаній.

Вопросъ 8.

Кромѣ сибирскаго масла, для котораго существуютъ особые масляные поѣзда, перевозки молочныхъ продуктовъ по особымъ билетамъ съ обратной перевозкою тары, какъ это установлено постановленіемъ Министра Путей Сообщенія отъ 23/28 апрѣля 1895 года на Пермской ж. д., до сего времени не практиковалось за отсутствіемъ требованій объ организаціи такой перевозки. Снабженіе городского населенія молокомъ и другими молочными продуктами производится пригороднымъ населеніемъ путемъ доставки этихъ продуктовъ на мѣстные рынки или даже на квартиры потребителей въ ограниченныхъ по количеству размѣрахъ.

Вопросъ 9.

Много станцій Пермской ж. д. нуждаются въ расширеніи ¹⁾, наилучшимъ типомъ слѣдуетъ признать станціи Кунгурскаго участка. Излишнихъ сооруженій нѣтъ.

Вопросъ 10.

Отмѣнять сигналы колоколомъ не слѣдуетъ, тѣмъ болѣе, что, за отсутствіемъ большихъ узловыхъ станцій съ значительнымъ количествомъ поѣздовъ разнаго направленія, сигналы эти не вызвали на Пермской ж. д. неудобствъ.

¹⁾ Какъ на наиболѣе нуждающіяся въ расширеніи станціи можно указать на Вятку I, Зуевку, Глазовъ, Балезино, Вознесенскую, Мраморскую, Кыштымъ и Аргояшъ.

V.

Отвѣты управленія Пермской ж. д. на вопросы по
тяговому хозяйству.

Отвѣты управленія Пермской ж. д. по тяговому хозяйству.

Начальникомъ сл. тяги Пермской ж. д. С. А. Славинскимъ были переданы Предсѣдателю Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи слѣдующія соображенія его и данныя по вопросамъ тягового хозяйства дороги по слѣдующей программѣ:

А. Подробныя объясненія по возбужденнымъ въ выпускахъ XXIII, XLIII и XXXI Трудовъ Комиссіи вопросамъ, касающимся Пермской ж. д.

Б. Перечень расходовъ, произведенныхъ съ 1903 года по 1907 г. и отнесенныхъ за этотъ періодъ времени на увеличеніе капитальной стоимости дороги.

В. Пробѣги за 1909 г. каждаго паровоза.

Г. Число паровозо-верстъ, отработанныхъ за годъ каждымъ кореннымъ депо, съ указаніемъ отдѣльно пробѣговъ паровозовъ по каждому типу и серіи:

1) во главѣ поѣздовъ: пассажирскихъ, товарныхъ, рабочихъ и багажныхъ,

2) тоже вторымъ, при двойной тягѣ,

3) на маневрахъ,

4) на подталкиваніяхъ.

Д. Распредѣленіе паровозовъ по депо.

Е. Соображеніе о наивыгоднѣйшемъ для дороги родѣ минеральнаго топлива (уголь или нефть), принимая цѣны угля, въ 6, 7 и 8 коп. на шахтѣ и опредѣляя равноцѣнную для дороги этимъ стоимостямъ угля, стоимость цуда нефти въ Баку, учтя для каждаго рода топлива:

1) стоимость провоза,

2) стоимость храненія, раздачи, учета,

3) стоимость соотвѣтственнаго обслуживанія паровозовъ (личный составъ, стоимость ремонта, величину годового пробѣга, промывку и т. п.),

4) и другія эксплуатаціонныя выгоды (увеличеніе тяговой силы, ускореніе средняго хода поѣздовъ и т. п.).

По пункту А.

І. Пермская ж. д. въ настоящемъ своемъ объемѣ образовалась изъ построенныхъ въ разное время отдѣльныхъ линій—Уральско-Горнозаводской, Тюменской и Пермь-Котласской, постройка которыхъ предусматривала для своихъ эксплуатаціонныхъ нуждъ мастерскія въ пунктахъ, наиболѣе выгодныхъ и болѣе подходящихъ какъ по обезпеченію рабочей силою, такъ и по другимъ соображеніямъ.

Такимъ образомъ, на дорогѣ явились мастерскія въ Перми (паровозныя), Екатеринбургѣ (вагонныя) и Вяткѣ (смѣшанныя), при чемъ зданія Екатеринбургскихъ мастерскихъ, построенныя въ старое время для цѣлей, ничего общаго съ ремонтомъ подвижного состава не имѣющихъ (монетный дворъ для чеканки мѣдной монеты), были приспособлены для нуждъ желѣзнодорожнаго дѣла и не представляютъ изъ себя сооружений, сколько-нибудь удовлетворяющихъ требованіямъ послѣдняго времени.

Территоріи Пермскихъ и Екатеринбургскихъ мастерскихъ незначительны, и развитіе ихъ въ смыслѣ расширенія помѣщений невозможно.

Вятскія мастерскія представляютъ возможность такого развитія.

Что касается непроизводительнаго пробѣга при подачѣ паровозовъ въ мастерскія для ремонта, то его, вслѣдствіе расположенія паровозныхъ мастерскихъ съ меньшей производительностью (Вятскихъ) въ районѣ слабого движенія и мастерскихъ съ наибольшей производительностью (Пермскихъ) въ районѣ густого движенія, нельзя считать особенно большимъ.

Къ Вятскимъ мастерскимъ имѣютъ тяготѣніе паровозы депо Котласъ, Мураши, и Зуевка въ числѣ 14 съ пробѣгомъ—1942 в. Къ Пермскимъ же мастерскимъ тяготѣютъ паровозы остальныхъ депо въ числѣ 72 съ пробѣгомъ—19.124 вер., т. е., всего—21.066 паровозо-верстъ. Если бы послѣднія мастерскія были расположены не въ Перми, а, на примѣръ, въ Екатеринбургѣ, то тяготѣніе измѣнилось бы такъ: Вознесенская, Зуевка, Мураши, Котласъ—къ Вятскимъ мастерскимъ, съ пробѣгомъ—5.292 вер., и остальные къ Екатеринбургскимъ, съ пробѣгомъ—10.738, т. е., всего—16.030 паровозо-верстъ.

Такимъ образомъ, бесполезный пробѣгъ сократился бы лишь на 5.000 паровозо-верстъ въ годъ.

Въ отношеніи подачи въ мастерскія для ремонта пассажирскихъ вагоновъ изъ приписки вагоновъ усматривается, что главная масса вагоновъ приписана къ депо Пермь, находящемуся въ серединѣ разстоянія вагонныхъ Вятскихъ и Екатеринбургскихъ мастерскихъ, а потому пересылка ихъ въ мастерскія, хотя и даетъ непроизводительный пробѣгъ, но этотъ пробѣгъ неизбеженъ.

Тяготѣніе товарныхъ вагоновъ къ мастерскимъ, послѣ присоединенія Кунгурской линіи, измѣнилось въ значительной степени и это перераспределеніе позволяетъ сдѣлать нѣкоторые выводы.

Опредѣляя бесполезный пробѣгъ вагоновъ къ мастерскимъ за эти періоды, получимъ, что при нѣкоторомъ колебаніи въ числѣ вагоновъ на участкахъ, бесполезный пробѣгъ вагоновъ при направленіи ихъ черезъ Кунгуръ на Екатеринбургскія мастерскія все-таки сокращается, а потому слѣдуетъ заключить, что развитіе вагоннаго дѣла надо сосредоточить въ Екатеринбургѣ.

II. Свѣдѣнія о пробѣгѣ товарныхъ вагоновъ предъ поступле-
ніемъ въ ремонтъ въ мастерскія.

Тяготѣніе товарныхъ вагоновъ къ Екатеринбургскимъ ма-
стерскимъ.

До присоединенія Кунгурской желѣзной дороги.	Послѣ присоединенія Кунгурской желѣзной дороги.
<p style="text-align: center;">Январь 1909 года.</p> <p>Усольская—Чусовская—Екатеринбургъ: $\frac{1.018}{3} \times \frac{192}{2} + \frac{1.018}{3} \times 349 =$ $= 151.003,33.$</p> <p>Чусовская—Екатеринбургъ: $\frac{3.854}{3} \times \frac{349}{2} = 224.174,33.$</p> <p>Тюмень—Екатеринбургъ: $\frac{1.479}{3} \times \frac{304}{2} = 74.936,00.$</p> <p>Челябинскъ—Екатеринбургъ: $\frac{727}{3} \times \frac{230}{2} = 27.868,33.$</p> <hr/> <p>Всего . . . 477.981,99 в.-в.</p> <p>Паркъ-вагоновъ—7.078.</p> <p>Період. осм. подлежатъ—2.359 ваг.</p>	<p style="text-align: center;">Январь 1910 года.</p> <p>Пермь—Кунгуръ—Екатеринбургъ: $\frac{661}{3} \times \frac{356}{2} = 39.219,33.$</p> <p>Усольская—Чусовск.—Пермь—Екатер.: $\frac{1.137}{3} \times \frac{192}{2} + \frac{1.137}{3} \times 349 =$ $= 168.655,00.$</p> <p>Чусовская—Екатеринбургъ: $\frac{3.131}{3} \times \frac{349}{2} = 182.119,83.$</p> <p>Тюмень—Екатеринбургъ: $\frac{1.209}{3} \times \frac{304}{2} = 61.256,00.$</p> <p>Челябинскъ—Екатеринбургъ: $\frac{788}{3} \times \frac{230}{2} = 30.206,67.$</p> <p>Чусовская—Пермь—Екатеринбургъ: $\frac{815}{3} \times \frac{118}{2} + \frac{815}{3} \times 360 =$ $= 113.828,33.$</p> <hr/> <p>Всего 595.285,16 в.</p> <p>Увеличеніе на 117.300 ваг.-вер. Паркъ-вагоновъ 7.741. Період. осм. подлежатъ—2.580 ваг.</p>
<p style="text-align: center;">Іюнь 1909 года.</p> <p>Усольская—Чусовская—Екатеринбургъ: $\frac{913}{3} \times \frac{192}{2} + \frac{913}{3} \times 349 =$ $= 135.428,33.$</p> <p>Чусовская—Екатеринбургъ: $\frac{3.331}{3} \times \frac{349}{2} = 193.753,17.$</p> <p>Тюмень—Екатеринбургъ: $\frac{1.513}{3} \times \frac{304}{2} = 76.658,67.$</p> <p>Челябинскъ—Екатеринбургъ: $\frac{710}{3} \times \frac{230}{2} = 27.216,67.$</p> <hr/> <p>Всего . . . 433.056,84 в.-в.</p> <p>Паркъ-вагоновъ—6.467 ваг. Період. осм. подлежатъ—2.155 в.</p>	<p style="text-align: center;">Іюнь 1910 года.</p> <p>Чусовская—Пермь—Екатеринбургъ: $\frac{622}{3} \times \frac{118}{2} + \frac{622}{3} \times 360 =$ $= 86.872,67.$</p> <p>Усольская—Чусовск.—Пермь—Екатер.: $\frac{811}{3} \times \frac{192}{2} + \frac{811}{3} \times 360 =$ $= 123.272,00.$</p> <p>Пермь—Кунгуръ—Екатеринбургъ: $\frac{970}{3} \times \frac{356}{2} = 57.553,33.$</p> <p>Тюмень—Екатеринбургъ: $\frac{1.401}{3} \times \frac{304}{2} = 70.984,00.$</p> <p>Челябинскъ—Екатеринбургъ: $\frac{785}{3} \times \frac{230}{2} = 30.091,67.$</p> <hr/> <p>Всего . . . 368.773,67 в.-в.</p> <p>Уменьшеніе на 64.280 ваг.-вер. Паркъ-вагоновъ—4.589 ваг. Період. осм. подлежатъ—1.530 ваг.</p>

Тяготѣніе товарныхъ вагоновъ къ Вятскимъ мастерскимъ:

До присоединенія Кунгурской желѣзной дороги.	Послѣ присоединенія Кунгурской же- лѣзной дороги.
<p style="text-align: center;">Январь 1909 года.</p> <p>Котласъ—Вятка: $\frac{416}{3} \times \frac{359}{2} = 24.890,67.$</p> <p>Пермь—Вятка: $\frac{1.198}{3} \times \frac{452}{2} = 90.249,33.$</p> <p>Чусовская—Пермь—Вятка. $\frac{1.027}{3} \times \frac{118}{2} + \frac{1.027}{3} \times 452 = 174.932,34.$ <hr/> <p style="text-align: right;">Всего 290.072,34 в.-в.</p> <p>Паркъ вагоновъ 2.641 ваг.: Період. осм. подлежатъ $\frac{2.641}{3} = 880$ в.</p> </p>	<p style="text-align: center;">Январь 1910 года.</p> <p>Котласъ—Вятка: $\frac{857}{3} \times \frac{359}{2} = 51.277,17.$</p> <p>Пермь—Вятка: $\frac{1.557}{3} \times \frac{452}{2} = 117.294,00.$ <hr/> <p style="text-align: right;">Всего . . 168.871,17 в.-в.</p> <p>Уменьшеніе на 121.500 ваг.-вер.</p> <p>Паркъ вагоновъ 2.414 ваг.: Період. осм. подлежатъ $\frac{2.414}{3} = 804$ в.</p> </p>
<p style="text-align: center;">Іюнь 1909 года.</p> <p>Котласъ—Вятка; $\frac{819}{3} \times \frac{359}{2} = 88.516,67.$</p> <p>Пермь—Вятка; $\frac{1.175}{3} \times \frac{452}{2} = 88.516,67.$</p> <p>Чусовская—Пермь—Вятка. $\frac{872}{3} \times \frac{118}{2} + \frac{872}{3} = 148.530,67.$ <hr/> <p style="text-align: right;">Всего . . . 286.050,84 в.-в.</p> <p>Паркъ вагоновъ 2.866 ваг.: Період. осм. подлежатъ $\frac{2.866}{3} = 955$ в.</p> </p>	<p style="text-align: center;">Іюнь 1910 года.</p> <p>Котласъ—Вятка: $\frac{661}{3} \times \frac{359}{2} = 39.549,83.$</p> <p>Пермь—Вятка: $\frac{2.145}{3} \times \frac{452}{2} = 161.590,00.$ <hr/> <p style="text-align: right;">Всего . . . 201.139,83 в.-в.</p> <p>Уменьшеніе на 84.910 ваг.-вер.</p> <p>Паркъ вагоновъ 2.806 ваг.: Період. осм. подлежатъ $\frac{2.806}{3} = 935$ в.</p> </p>

Такимъ образомъ видно, что присоединеніе Кунгурской линіи, по даннымъ за январь 1909 и 1910 г.г., дало уменьшеніе непроизводительнаго пробѣга на 121.500 ваг.-вер., а—за іюнь 1909 и 1910 г.г. на 84.900 ваг.-вер.

III. Поясненіе расходовъ Пермской ж. д. по сл. тяги за 1907 г. указаны въ таблицѣ 14-й стр. 182—183 въ выпускѣ XXIII трудовъ Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Отд. V, гл. 4, стр. 1—4. Требуеть поясненія сумма—30.000 руб.

Для Пермской ж. д. на вышеозначенные расходы, при исчисленіи ихъ на 10.000 общихъ осе-версть-вагоновъ, за норму принять измѣритель 2 р. 50 к.; дѣйствительный же расходъ за 1907 годъ выразился въ 3,25 руб. (стр. 104).

Изъ 16 казенныхъ жел. дорогъ Европейской сѣти расходы ниже указанныхъ нормъ имѣють дороги: Самаро-Златоустовская, при 2-хъ главныхъ мастерскихъ и Привислинскія, при 3-хъ главныхъ мастерскихъ.

На Пермской ж. д. имѣются три главныя мастерскія:

въ Перми—паровозныя,

въ Екатеринбургѣ—вагонныя,

въ Вяткѣ—смѣшанныя, паровозныя и вагонныя.

Главныя мастерскія возникали не по мѣрѣ появленія дѣйствительной въ нихъ потребности, а вмѣстѣ съ присоединеніемъ къ Пермской ж. д. сосѣднихъ малыхъ дорогъ; такъ въ 1890 г., съ присоединеніемъ бывшей Екатеринбургъ-Тюменской ж. д., Пермская ж. д. получила главныя мастерскія этой дороги, расположенныя въ гор. Екатеринбургѣ, на бывшемъ монетномъ дворѣ, гдѣ и сосредоточила, исключительно, ремонтъ вагоновъ.

Въ ноябрѣ 1899 года, съ присоединеніемъ бывшей Пермь-Котласской ж. д., Пермская ж. д. получила Вятскія главныя мастерскія, хотя по размѣрамъ движенія того времени настоятельной нужды въ главныхъ мастерскихъ и не было.

Съ присоединеніемъ упомянутыхъ мастерскихъ, какъ дѣйствующихъ, существовавшій штатъ мастерскихъ продолжалъ утверждаться по смѣтамъ.

При такихъ условіяхъ разсматриваемые расходы на содержаніе личнаго состава агентовъ мастерскихъ и должны были быть выше, чѣмъ на дорогахъ, штатъ на которыхъ увеличивался по мѣрѣ увеличенія движенія.

Кромѣ того, необходимо отмѣтить, что въ главныхъ мастерскихъ Пермской ж. д., кромѣ ремонта подвижнаго состава своей дороги, производился также и большой ремонтъ паровозовъ дорогъ Сибирской сѣти, и такихъ паровозовъ выпущено въ теченіе 1905—1907 годовъ 28.

Въ послѣдніе годы движеніе на Пермской ж. д. прогрессивно

увеличивается, а равно увеличивается и численность подвижного состава, вследствие чего, дѣятельность главныхъ мастерскихъ развивается. Въ недалекомъ будущемъ съ открытіемъ для общаго пользованія Тюмень-Омской ж. д., произойдетъ значительное усиленіе движенія и тогда наступитъ моментъ настоятельной необходимости замѣнить въ мастерскихъ все старое оборудование новымъ.

Во всякомъ случаѣ, съ развитіемъ движенія на дорогѣ, измѣритель означенныхъ выше расходовъ, исчисленныхъ на 10.000 общихъ осе-верстѣ-вагоновъ, будетъ постепенно понижаться, что подтверждается слѣдующими цифрами:

	РАСХОДЪ ВЪ РУБЛЯХЪ.						
	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
Ст. 1 оч. 280	39.027	44.213	39.929	41.885	41.676	40.813	41.762
„ 2 „ 281	74.881	77.663	78.204	82.214	82.296	85.094	92.091
„ 3 „ 282	474	1.317	383	205	373	331	212
4 4 „ 283—6	16.243	17.090	16.854	18.983	19.915	20.765	22.693
Итого	130.625	140.283	135.370	143.287	144.260	147.003	156.758
Пробѣгъ общихъ осе-верстѣ	296.362.774	362.386.968	378.738.934	419.439.609	442.696.844	517.834.729	558.670.450
Измѣритель	4,41 р.	3,87 р.	3,57 р.	3,42 р.	3,25 р.	2,84 р.	2,81 р.

Отдѣлъ V-й, гл. 5, ст. I, п. 2. Возобновленіе и ремонтъ паровозовъ и тендеровъ.

Требуетъ поясненія сумма 362.000 руб.

Согласно указаніямъ, изложеннымъ на стр. 106, принимая при исчисленіи расходовъ пробѣгъ паровозовъ за 1907 г., а нормы 1904 г., при сравненіи исчисленнаго такимъ образомъ расхода съ дѣйствительнымъ, получимъ излишекъ послѣдняго въ слѣдующихъ суммахъ:

Очер. №№	Лит.	Название ремонта.	1904 г.		1907 г.		1907 г. по нормѣ 1904 г.		Сравненіе расх. гр. 6 и 9.	
			Сумма.	Измѣр.	Сумма.	Измѣр.	Измѣр.	Сумма.	Болѣе.	Менѣе.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Пробѣгъ паровозо-версть.	9.915.490	—	12.712.119	—	—	—	—	—
298	5—8а	большой								
299	13—16	ремонтъ . .	239.881,10	2,42	474.428,96	3,73	2,42 р.	307.632,00	166.796,96	—
298		малый ре-								
299		монтъ . . .	336.555,84	3,395	601.593,26	4,73	3,395	431.573,00	170.020,26	—
		Итого	576.436,94	5,815	1.076.022,22	8,46	5,815	739.205,00	336.817,22	—

Означенная сумма указана и въ таблицѣ № 15, которая тоже будетъ объяснена.

1) Излишекъ по большому ремонту въ суммѣ, округленно, 167.000 руб.

Годовая сумма паровозо-версть въ 1904 году была 9.915.490; отремонтировано большимъ ремонтомъ 33 паровоза, что даетъ пробѣгъ на одинъ отремонтированный паровозъ: $9.915.490 : 33 = 300.470$ версть.

Въ 1907 г. годовой пробѣгъ паровозо-версть былъ 12.712.116 вер.; принимая вышеприведенный пробѣгъ 1904 г., слѣдовало бы отремонтировать паровозовъ по пробѣгу— $12.712.116 в. : 300.470 = 42,3$, а было отремонтировано—49 ¹⁾ паровозовъ, т. е., считая по пробѣгу, болѣе на $49 - 42 = 7$ паровозовъ.

Выпускъ паровозовъ изъ большого ремонта въ 1904, 1907 и 1909 годахъ, средняя стоимость и средніе пробѣги между большими ремонтами видны изъ слѣдующей таблицы:

¹⁾ Кромѣ того, было отремонтировано за счетъ специальныхъ кредитовъ еще два паровоза.

Родъ парово- зовъ.	Серія.	1904 годъ.			1907 годъ.			1909 годъ.		
		Количество.	Средн. пробѣгъ паров. между болыш. ремон- тами.	Средняя еди- ничная стои- мость.	Количество.	Средній пробѣгъ паров. между болыш. ремон- тами.	Средняя еди- ничная стои- мость.	Количество.	Средн. пробѣгъ паров. между болыш. ремон- тами.	Средняя еди- ничная стои- мость.
Тов. — пасс. 4-хъ осн. . .	А.	2			3			4		
Товарн. 4-хъ осн.	Б.	12			19			14		
Товарн. 4-хъ осн.	К.	4			13			16		
Танков. 3-хъ осн.	Га.	18или55 ⁰ / ₀			35или72 ⁰ / ₀			34или64 ⁰ / ₀		
Танков. 3-хъ осн.	Гб.	13			11			10		
Танков. 3-хъ осн.	Гб.	2			3			2		
		15или45 ⁰ / ₀			14или28 ⁰ / ₀			12или26 ⁰ / ₀		
Безъ постановки новыхъ котловъ		33 шт. 186.398 в.	7.240р.	6.713р.	49 шт. 228.622 в.	9.825р.	9.254р.	46 шт. 199.844 в.	8.038р.	7.060р.

Повышеніе расхода объясняется:

1) Выпускомъ изъ большого ремонта большого числа паровозовъ при томъ же среднемъ пробѣгѣ на одинъ отремонтированный паровозъ, сравнительно съ 1904 г.,—на 7 штукъ, что, считая по средней цѣнѣ 1904 года, выразится для 1907 года дополнительной суммою— $7.240 \times 7 = 50.680$ рублей.

Усиленный выпускъ паровозовъ въ 1907 г. объясняется тѣмъ, что, при прогрессивно увеличивающемся движеніи и командировкѣ въ 1904—1907 годахъ на дороги Сибирской сѣти значительнаго числа вполне исправныхъ паровозовъ, паровозы, работавшіе на Пермской ж. д., оказались сильно изношенными, а потому потребовалось провести черезъ большой ремонтъ нѣсколько большее количество ихъ.

2) Остальная сумма (167.000—50.680)—116.320 рублей, объясняется повышеніемъ въ 1907 году средней единичной стоимости большого ремонта паровоза съ тендеромъ противъ 1904 года. Повышеніе, какъ видно изъ вышеприведеннаго сравненія, выразилось суммою 2.585 руб. на паровозъ: въ матеріалѣ на 1.140 р. и въ рабочей силѣ на 1.445 руб.

Столь значительное повышеніе объясняется:

а) Большимъ выпускомъ болѣе дорогихъ 8-ми колесныхъ паровозовъ. Въ 1907 году отъ числа всѣхъ отремонтированныхъ выпущено 8-ми колесныхъ 72% и 6-ти колесныхъ 28%, тогда какъ въ 1904 году первыхъ выпущено лишь 55%, а вторыхъ 45%.

б) Смѣною въ большемъ процентномъ отношеніи, чѣмъ это было въ предыдущіе годы, дорого стоящихъ запасныхъ частей (какъ то: цилиндровъ, топковъ, шинельныхъ листовъ, листовъ баковъ тендеровъ и проч.), вслѣдствіе болѣе сильнаго износа паровозовъ, что объясняется болѣе значительными средними пробѣгами между большими ремонтами. Средній пробѣгъ паровоза, выпущеннаго въ 1904 г., былъ—186.398 верстъ, а выпущеннаго въ 1907 году,—228.622 вер.

в) Повышеніемъ въ 1907 году номенклатурныхъ цѣнъ на многія запасныя части, вслѣдствіе заказа ихъ частнымъ заводамъ, а также и повышеніемъ номенклатурныхъ цѣнъ на многіе матеріалы, что было принято во вниманіе совѣтомъ управленія дороги, при рассмотрѣніи смѣты на 1908 годъ (по журналу отъ 13—22 іюня 1907 года за № 658). Означенное повышение номенклатурныхъ цѣнъ на матеріалы и запасныя части, въ среднемъ, повысило стоимость большого ремонта одного паровоза на 1.056 р.

г) Введеніемъ съ 1905 года въ депо и мастерскихъ 9-ти часового рабочаго дня, измѣненіемъ условій оплаты труда рабочихъ и прочими улучшеніями ихъ быта, что въ связи съ примѣненіемъ въ широкихъ размѣрахъ виѣурочныхъ и праздничныхъ работъ, также значительно удорожило стоимость ремонта.

Въ 1909 году при достигнутомъ успокоеніи, результатомъ котораго явилось болѣе добросовѣстное отношеніе рабочихъ къ труду, и при исполненіи работъ почти исключительно лишь въ урочное время, средняя стоимость большого ремонта одного паровоза съ тендеромъ понижена, какъ видно изъ вышеприведеннаго сравненія, до 8.038 руб. со смѣною котла и безъ смѣны до 7.060 руб. на паровозъ.

II) Излишекъ расходовъ по малому ремонту, округленно, въ суммѣ 170.000 руб.

Повышеніе расхода объясняется:

а) Производствомъ работъ по ремонту паровозовъ и тендеровъ, пострадавшихъ при происшествіяхъ на дорогѣ. Въ 1904 г. на 100 паровозо-верстъ было израсходовано $\frac{7.746,09 \times 100}{9.915.490} = 0,078$ р., а въ 1907 году на такую работу издержано $\frac{14.112,74 \times 100}{12.712.119} = 0,111$ р., т. е., расходъ въ 1907 году былъ выше расхода 1904 года на $\frac{0,033 \times 12.712.119}{100} = 4.195$ руб.

б) Въ 1907 году произведены расходы, которыхъ въ 1904 г. не было:

1) На уплату премій за увеличеніе производительности мастерскихъ по ремонту подвижного состава 3.700,00 руб.
(означенная премія была введена по распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ въ видѣ опыта лишь на одинъ годъ).

2) На ремонтъ паровозовъ, вернувшихся изъ командировокъ съ дорогъ Сибирской сѣти 7.463,00 руб.

в) Повышеніемъ въ 1907 году номенклатурныхъ цѣнъ на многія запасныя части, вслѣдствіе заказа ихъ частнымъ заводамъ, и повышеніемъ номенклатурныхъ цѣнъ на матеріалы. Означенное повышеніе, не поддающееся точному учету, по малому и среднему ремонту составило сумму, приблизительно, въ 10.800 руб.

Остальная сумма перерасхода вызвана слѣдующими обстоятельствами: 1) недостаточнымъ оборудованіемъ паровозныхъ депо и малыхъ мастерскихъ для бывшаго въ 1907 году движенія и числа паровозовъ и недостаткомъ крытыхъ помѣщеній (на что управленіемъ дороги указывалось неоднократно), вслѣдствіе чего текущій ремонтъ паровозовъ и тендеровъ въ суровую зиму 1907 года большею частью производился на путяхъ депо подъ открытымъ небомъ.

2) Смѣнная ѣзда, примѣнявшаяся въ 1905, 1906 и 1907 г.г., привела паровозы въ сильно изношенное состояніе, вслѣдствіе чего потребовался усиленный и спѣшный ремонтъ, для исполненія котораго приходилось часто прибѣгать къ дорогимъ внѣурочнымъ работамъ.

3) Недостатокъ паровозовъ своей дороги пополнялся командировками паровозовъ съ другихъ дорогъ, въ большинствѣ случаевъ изношенныхъ, поэтому ремонтъ ихъ оказывался значительно дороже ремонта Пермскихъ.

4) Рѣзкія колебанія усиленнаго движенія на разныхъ тяговыхъ участкахъ вызывали командировку паровозовъ съ одного участка на другой; отправка ихъ въ холодномъ состояніи вынуждала дѣлать необходимую разборку въ одномъ депо, а въ другомъ сборку паровоза.

5) Условія, указанная въ I, 2, г.

Все же главной причиной вздорожанія стоимости малаго ремонта надлежитъ признать продолжительную работу паровозовъ со смѣнными бригадами въ теченіе 1905—1907 годовъ и притомъ командированными съ чужихъ дорогъ, незнакомыми съ профилемъ дороги.

Паровозы въ мѣсяцы усиленнаго движенія дѣлали до 6.000 в. пробѣга и требовали поэтому значительнаго внѣурочнаго ре-

монта; для приведенія ихъ въ порядокъ потребовалось содержать значительное количество мастеровыхъ при депо.

Съ прекращеніемъ ѣзды со смѣнными бригадами малый ремонтъ съ 4,73 руб. на 100 верстъ пробѣга въ 1907 году уменьшился въ 1908 году до 4,60 руб. и въ 1909 году достигъ, считая въ томъ числѣ и расходъ на уплату преміи 0,17 руб., 4,25 руб. на 100 верстъ,—менѣе смѣтнаго заданія на 1909 годъ на 0,01 руб. и болѣе расхода 1904 года на $(4,25 - 3,395) = 0,855$ р.

Ненормальность условій работы паровозовъ въ 1907 году и вліяніе вышеприведенныхъ неблагоприятныхъ причинъ были признаны совѣтомъ управленія дороги, который по журналу отъ 30 ноября 1907 года за № 1257 постановилъ не примѣнять въ 1907 году положенія о преміяхъ за сбереженіе расходовъ по ремонту паровозовъ, тендеровъ и ихъ инструментовъ.

Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналу отъ 18 января 1908 года за № 120 такое постановленіе совѣта было утверждено.

Отдѣлъ V-й гл. 6 ст. 1. Возобновленіе и ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ.

Требующая поясненія сумма 30.000 руб.

Повышеніе расхода объясняется:

1) На производство работъ по ремонту пассажирскихъ вагоновъ, пострадавшихъ при происшествіяхъ на дорогѣ въ 1904 г. на 10.000 осе-верстъ пассажирскихъ вагоновъ, было израсходовано:

$$\frac{7.617 \text{ р. } 32 \text{ к.} \times 10.000}{74.429.134} = 1,02 \text{ руб.}, \text{ а въ 1907 года на такую}$$

работу израсходовано:

$$\frac{10.813 \text{ р. } 55 \text{ к.} \times 10.000}{93.310.638} = 1,16 \text{ руб.}, \text{ т. е., расходъ 1907 года былъ}$$

выше расхода 1904 года на:

$$\frac{(1,16 - 1,02) \times 93.310.638}{10.000} = 1.306 \text{ руб.}$$

2) Принята на расходы эксплуатаціи смѣты 1907 года въ первый разъ, согласно распоряженію технического отдѣла Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 7 марта 1907 года за № 1843, доля расходовъ, падающихъ на Пермскую ж. д. за ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, обращающихся въ скорыхъ поѣздахъ (ассигнованія не было) 12.508 р. 09 к.

3) Остальная сумма повышенія $(30.000 - 1.306 - 12.508) = 16.186$ руб. произошла отъ причинъ, указанныхъ въ объясненіи по перерасходу на ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, т. е., отъ повышенія фактуровочныхъ цѣнъ на запасныя части и матеріалы, повышенія стоимости рабочей силы, вслѣдствіе измѣненій условій оплаты труда рабочихъ, а также благодаря весьма сильной изношенности пассажирскихъ вагоновъ послѣ перевозки войскъ.

Отдѣль V-й гл. 6 ст. 2. Возобновленіе и ремонтъ товарныхъ вагоновъ.

Требуемая поясненія сумма 84.000 руб.

Повышеніе расходовъ объясняется:

а) На производство работъ, по ремонту товарныхъ вагоновъ, пострадавшихъ при происшествіяхъ на дорогѣ, въ 1904 году израсходовано на 10.000 осе-верствъ товарныхъ вагоновъ $\frac{13.085,17 \times 10.000}{287.957.834} = 0,455$ руб., а въ 1907 году на такую работу

израсходовано $\frac{4.611.255 \times 10.000}{349.386.206} = 1,32$ руб. (смѣтою было назначено 0,50 руб.). Слѣдовательно, расходъ 1907 года былъ выше расхода 1904 г. на:

$(1,320 - 0,455) \times 349.386.206 = 30.222$ руб.

$\frac{(1,320 - 0,455) \times 349.386.206}{10.000} = 30.222$ руб.

Остальная сумма перерасхода (84.000 — 30.222) = 53.778,00 руб., падающая на текущій ремонтъ и большею частью на періодическій осмотръ, вызвана частью тѣми же причинами, которыя приведены въ объясненіи перерасхода по очереднымъ №№ 298 и 299, т. е., повышеніемъ фактуровочныхъ цѣнъ на многіе запасные части и матеріалы, увеличеніемъ расходовъ на рабочую силу, вслѣдствіе измѣнившихся съ 1905 года условій оплаты труда рабочихъ.

По періодическому осмотру, кромѣ того, еще тѣмъ, что въ 1907 году впервые были примѣнены „Временныя правила для срочнаго осмотра товарнаго вагона и исправленія колесныхъ паръ, принадлежащихъ казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ“ (циркуляръ по сл. тяги отъ 29 іюля 1906 г. за № 29). При производствѣ періодическаго осмотра чужими дорогами и уплатѣ имъ за крытые вагоны по 80, а за платформы по 70 рублей, и ответственности дороги въ теченіе 3-хъ лѣтъ за произведенный періодическій осмотръ, значительно повысилась его стоимость, а именно—до 14 руб. на вагонъ.

Отдѣль V-й гл. 2—7. Отопленіе паровозовъ.

Требуемая поясненія сумма 207.000 руб.

Повышеніе расхода объясняется:

1) Вздорожаніемъ стоимости дровъ и каменнаго угля.

	1904 г.	1907 годъ.
Цѣны на топливо.		
Каменный уголь (пуд.)	6,3 коп.	7 коп. (дороже на 0,7 коп.).
Дрова (куб. саж.)	9 р. 78 к.	10 р. 95 к. (дороже на 1 р. 17 к.).
Израсходовано.		Переплата.
Каменнаго угля	10.923.290 п.	15.997.009 п. × 0,7 к. = 111.979 руб.
Дровъ	6.564 к. с.	7.039 к. с. × 1 р. 17 к. = 8.236 „
		Итого . . 120.215 руб.

2) Увеличеніемъ на дорогѣ числа 4-хъ осныхъ паровозовъ и едѣланныхъ ими пробѣговъ, что видно изъ нижеслѣдующаго сравненія:

ПАРОВОЗЫ.	1904 ГОДЪ.							1907 ГОДЪ.						
	Число паровозовъ.	% отъ общ. числа.	Годовые пробѣги на			% отъ общ. проб.	Расх. кам. угл. на 100 п.-в.	Число паровозовъ.	% отъ общ. числа.	Годовые пробѣги на			% отъ общ. пробѣга	
			каменномъ углѣ.	дровахъ.	общіе.					каменномъ углѣ.	дровахъ.	общіе.		
3-осныя . .	94	35	2.265.991	857.403	3.123.394	32	98,3	102	26	2.078.008	880.344	2.958.352	23	
4-осныя . .	176	65	6.709.311	82.785	6.792.096	68	130,3	287	74	9.621.627	132.140	9.753.767	77	
Итого .	270	100	8.975.302	940.188	8.915.490	100	121,7	389	100	11.699.635	1.012.484	12.712.119	100	

Принимая и для 1907 года расходъ каменнаго угля на 100 паровозов-верстъ, по дѣйствительному расходу 1904 года для 3-хъ осныхъ по 98,3 пуда и для 4-хъ осныхъ по 130,3 пуда, найдемъ, что въ 1907 году можно было бы израсходовать каменнаго угля:

$$\text{на 3-хъ парв.} \frac{2.078.008 \times 98,3}{100} = 2.042.682 \text{ пуд.},$$

$$\text{на 4-хъ парв.} \frac{9.621.627 \times 130,3}{100} = 12.536.980 \text{ пуд.}$$

14.579.662 пуд., или, въ

среднемъ, $\frac{14.579.672 \times 100}{11.699.635} = 124,6$ пуд., т. е., отъ увеличенія числа

4-хъ осныхъ паровозовъ, расходъ угля долженъ былъ повыситься

на $(124,6 - 121,7) = 2,9$ пуд., что составитъ $\frac{6,3 \text{ к.} \times 2,9 \times 11.699.635}{100} =$

$= 6,3 \text{ к.} \times 339.290 = \dots \dots \dots 21.375$ руб.

3) Остальная сумма повышенія (207000-120215 р.—21375 р.) = 65410 руб. произошла отъ увеличенія въ 1907 г. противъ 1904 года дѣйствительнаго расхода каменнаго угля на 100 паровозо-верстъ (въ 1904 году расходовалось 121,7 п., а въ 1907 г. 136,7 пуд.).

На увеличеніе расхода, кромѣ причины, указанной въ п. 2, оказали свое вліяніе слѣдующія неблагопріятныя условія, при которыхъ работали паровозы съ 1907 года, а именно:

а) Продолжительныя стоянки паровозовъ на путяхъ депо за неимѣніемъ крытыхъ помѣщеній въ паровозныхъ сараяхъ; причина этого явленія въ томъ, что число паровозовъ на дорогѣ ежегодно увеличивается, а число стойлъ остается безъ измѣненія.

б) Болѣе неблагопріятныя условія погоды сравнительно съ 1904 годомъ: крайне суровая зима со снѣжными заносами и метелями, вызывавшими опозданія поѣздовъ въ пути.

в) Главнымъ образомъ примѣненіе въ широкихъ размѣрахъ въ теченіе всего 1907 года ѣзды со смѣнными бригадами, въ составъ которыхъ входили лица, командированныя съ другихъ дорогъ и незнакомыя, слѣдовательно, съ профилемъ пути Пермской ж. д.

Пунктъ Б.

Счетъ расходовъ по усилению и улучшенію дороги.

Стоимость дополнительныхъ сооружений по расцѣпочнымъ вѣдомостямъ новыхъ работъ 1903, 1904, 1905, 1906 и 1907 г.г. 1710017,49 руб.

Счетъ расходовъ за счетъ сбора въ 1/5 коп. съ пуда.

Стоимость устройства приспособленій для хранения грузовъ за 1903, 1904, 1905, 1906 и 1907 г.г.—279992,90 руб

Пунктъ В.

Въ распоряженіе Подкомиссіи доставлены подробныя вѣдомости пробѣговъ всѣхъ паровозовъ Пермской ж. д. за 1909 годъ какъ собственныхъ, такъ и чужихъ, командированныхъ на Пермскую ж. д. съ другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Дополнительныя свѣдѣнія о пробѣгѣ паровозовъ за 1909 г. по сериямъ.

СЕРИИ ПАРОВОЗОВЪ.	Среднее наличное число паров.	Общій пробѣгъ.	Средн. проб. одного паров. въ мѣсяцъ.
Пассажирскіе { Аа	26,87	1.236.976	3.836
Тов.-пассажирскіе { Аб	6,05	288.491	3.973
Товарные А	16	501.380	2.611
Товарные { Б	90	2.846.768	2.636
Маневровые { К	289,67	8.880.734	2.555
Маневровые { Ккол.	78,60	2.448.324	2.595
Маневровые	15	302.448	1.680
Командированные:			
съ Сѣверныхъ дорогъ.	4,98	91.439	1.530
„ Сѣв.-Зап. „	8,54	315.164	3.075
„ Николаевской „	13,58	336.285	2.063
	549,29	17.248.009	2.616

Пунктъ Г.

Подробныя свѣдѣнія переданы въ распоряженіе Подкомиссіи.

Пунктъ Е.

По испытаніямъ въ поѣздахъ, въ среднемъ, одинъ килограммъ каменнаго угля съ 6% влажности и 24% золы испаряетъ около 5 килограммовъ воды.

Принимая испарительную способность мазута въ 11 килограммовъ, получимъ, что 1 пудъ угля можетъ быть замѣненъ, приблизительно, 0,45 пуд. мазута.

1 пудъ каменнаго угля наивысшей стоимости на шахтѣ въ 8 коп. со включеніемъ 2,29 коп. накладныхъ расходовъ будетъ, слѣдовательно, стоить на складѣ 10,29 коп.

Стоимость всѣхъ накладныхъ расходовъ по нефти: перевозка, перекачка, храненіе, учетъ, раздача—выражаются ¹⁾ 12,94 к. на пудъ. Слѣдовательно, равнозначащая углю цѣна нефти въ Баку опредѣлится такъ:

$$0,45X + 12,94 \times 0,45 = 10,29,$$

$$\text{откуда } X = \frac{10,29 - 12,94 \cdot 0,45}{0,45} \approx 10 \text{ коп.}$$

Цѣна же нефтяныхъ остатковъ въ Баку, по послѣднимъ извѣстіямъ, 15,5 коп., слѣдовательно, разница не въ пользу нефти, опредѣляя поупудно = 15,5 — 10 = 5,5 коп.

Введеніе на Пермской ж. д. отопленія паровозовъ нефтяными остатками будетъ сопровождаться слѣдующими измѣненіями въ расходахъ:

а) Сокращеніемъ на поѣздныхъ паровозныхъ кочегарахъ, что дастъ 0,97 руб. на 100 паровозо-версть (отч. 1909 г.) или на пудъ сожженаго угля на паровозѣ—0,77 коп.

б) Сокращеніемъ расходовъ по ремонту мѣдныхъ частей паровозныхъ топковъ въ виду содержанія въ углѣ сѣры до 5%; при угольномъ отопленіи топки выгораютъ въ толщинѣ по 1½—2 мм. на каждыя 25.000 версть

Примѣрное сокращеніе расходовъ на котельныя работы, вызываемая смѣною мѣдныхъ топочныхъ частей паровозовъ при большомъ ремонтѣ по даннымъ за послѣдніе два года, можно ожидать въ размѣрѣ около 1500 руб. на паровозъ, что, при 46 выпускаемыхъ изъ большого ремонта паровозахъ, даетъ 69000 руб.; это составитъ сбереженія на 100 паровозо-версть—0,41 руб., или на 1 пудъ сожженаго угля—0,35 коп.

в) Сокращеніе котельныхъ работъ, несомнѣнно, вызоветъ пониженіе простоя паровозовъ въ ремонтѣ, слѣдовательно, повысится годовой пробѣгъ.

г) Возможно ожидать уменьшеніе расхода на смазку,—такъ какъ механизмы не будутъ засоряться угольной мелочью и пылью и на уборку золы.

Примѣчаніе. Выяснить степень уменьшенія расхода по пунктамъ в и г не представляется возможнымъ; слѣдуетъ

¹⁾ По свѣдѣніямъ матеріальной службы.

Пунктъ Д.

Распределение паровозовъ по основ

нымъ депо на 31 декабря 1909 года.

Чусовская.	Усольская.	Тагиль.	Камышловъ.	Уфалей.	Екатеринбургъ.	Кунгуръ.	Вознесенская.	Зуевка.	Мураши.	Котласъ.
Сер. Аа 18—22= 5	Сер.К.401—411=11	Сер. Аа 80—83= 4	Сер. Аа 33—39= 7	Сер. Аб. 63—69= 7	Сер. А. 11— 16=6	Сер.А.1—10=10	Сер.А.650—56=7	Сер. Аб. № 62= 1	Сер.Бс.141—144	Сер:Гв.167—169
„ „ 76—79= 4	„ Рг. 134, 136= 2	„ „ 23—32=10	„ К. 550—559=10	„ К. 430—434=5	„ К.301—312=12	„ К.751-771=21	„ К.652—662=11	„ „ 57— 61=65	„ „ 145, 151	„ „ 173—175
„ Б. 102—154 } 59	„ Ж. 78 = 1	„ К. 388—389 } 7	„ „ 525—536=12	„ „ 443—456=14	„ Тш. 3, 9 } 4	„ 0.403,410,411=3	„ „ 417—424=8	„ К. 425—429= 5	„ „ 157	„ „ 182, 184
„ „ 195—200 } 31	„ Г. 55 = 1	„ „ 395—399 } 5	„ „ 581 = 1	„ „ 479—484= 6	„ „ 23, 25 } 4	„ Га. 54, 56=2	„ „ 435—438=4	„ „ 439—442= 4	„ Ра. 104, 274	„ Рб. 114, 126, } 4
„ „ 155—157 } 31	„ Га. 53 = 1	„ „ 457—466=10	„ Р. 17, 24 } 5	„ „ 517—524= 8	„ 3 № 10, 14 } 4	Итого . . . 36	„ „ 485—491=7	„ „ 492—497= 6	„ „ 285, 284 } 5	„ 290, 291 } 4
„ „ 159—186 } 31	Итого 16	„ „ 471—474= 4	„ „ 25, 39, 58 } 5	„ „ 537—539= 3	„ „ 16 и 20 } 4	„ „ 498—501=4	„ „ 502—509= 8	„ „ 289	„ „ 289	„ Рр. 147 =1
„ К. 651= 1		„ „ 515—516= 2	„ Ра 57, 58 = 2	„ „ 701—707= 7	„ Га. 62 и 63=2	„ „ 560—568=9	„ „ 377—387=11	„ Рп. 101, 102	„ „ 103, 108	„ Га. 59 =1
„ „ 467-470=4		„ „ 313—350=38	Итого 37	„ „ 583, 585= 2	Итого 28	„ „ 582—584=2	„ „ 569—577= 9	„ „ 110, 114	Итого 14	
„ „ 475-478=4 } 16		„ „ 601—603= 3		„ „ 604—612= 9		„ „ 351—355 } 6	„ „ 591—595= 2	„ „ 119, 120		
„ „ 510-514=5		„ „ 592—595= 3		„ „ 362, 363 } 3		„ „ 357 } 6	„ 3 — 7 и 9=2	„ „ 121, 123		
„ „ 708-709=2		„ Тр. 170 = 1		„ „ 366 } 3		„ „ 359—361=3	Итого 53	„ „ 127, 314		
„ Рб.117,121-123=4		„ Бр. 109, 112 } 4		„ „ 368—372= 5		„ „ 374—376=3	„ В.—8 =1	„ Т.602,605,606 } 6		
„ Е.151,172,185=3		„ „ 174, 178 } 4		„ „ 540—547= 8		Итого . . . 65		„ „ 607,628,629 } 6		
„ Га. 51 и 52=2		„ Га. 60, 61=2		„ 3 № 15= 1				„ Г. 55 = 1		
„ Гб. 71 и 72=2		Итого 88		Итого 78				Итого 29		
Итого 126										

Всего 570

паровозовъ.

Примѣчаніе: Съ увеличеніемъ движенія на Кунгурской линіи произведено перемѣщеніе паро

возовъ въ теченіе января—апрѣля, согласно распределенію на 17 апрѣля 1910 года.

обратить вниманіе еще на то, что, при употребленіи нефти крыши вагоновъ и особенно крыши паровозныхъ сараевъ, будутъ сохраняться значительно дольше.

Въ то же время, за отсутствіемъ необходимости въ паровозныхъ кочегарахъ, потребуется нанять чистильщиковъ паровозовъ, что, по даннымъ Самаро-Златоустовской ж. д., составляетъ 0,071 руб. на 100 паровозоверствъ или на 1 пудъ сожженного угля на парово-вахъ въ 1909 году—0,056 коп.

е) На пунктахъ постояннаго водоснабженія (кромъ станцій, имѣющихъ депо) потребуется содержать водоливовъ для снабженія паровозовъ водою, что вызоветъ примѣрный расходъ на 20-ти тяговыхъ участкахъ по 4 человекъ съ содержаніемъ по 240 р. въ суммѣ $20 \times 4 \times 240 = 19200$ руб. и составитъ на 100 парово-во-верствъ—0,11 руб. расхода, а на пудъ сожженного угля—0,09 коп.

ж) Приспособленія для нефтянаго отопленія всего инвентарнаго числа паровозовъ, помимо устройства нефтехранилищъ, вызоветъ единовременный расходъ, примѣрно, по 600 руб. на паровозъ, что составитъ $600 \times 570 = 342000$ руб.

з) Что же касается расходовъ по ремонту специальныхъ приспособленій (форсунокъ, баковъ), то таковыя, по заключенію Самаро-Златоустовской ж. д., незначительны и компенсируются отсутствіемъ расходовъ на колосники.

Такимъ образомъ, поддающихся учету сбереженій и расходовъ будетъ при нефти:

первыхъ: $0,97 + 0,41 = 1,38$ руб., и

вторыхъ: $0,071 + 0,11 = 0,18$ руб.,

т. е., выгода при нефтяномъ отопленіи выразилась бы $1,38 - 0,18 = 1,20$ руб. на 100 парово-во-верствъ безъ учета по пунктамъ в, г.

Слѣдовательно, не считая постройку нефтехранилищъ и приспособленія паровозовъ для отопленія нефтью, при цѣнѣ нефтяныхъ остатковъ въ Баку 15,5 к., стоимость на 100 парово-во-верствъ будетъ:

$$\frac{(15,5 + 12,94) \cdot 127 \cdot 0,45 - 120}{10} = 15,05^1) \text{ руб.},$$

а при угольномъ отопленіи, при цѣнѣ 8 коп. на шахтѣ,

$$\frac{8 + 2,29}{100} \cdot 127 = 13,06 \text{ руб.}$$

Стоимость пуда угля, если принять во вниманіе расходы, сопряженные съ угольнымъ отопленіемъ, будетъ: $10,29 + 0,77 + 0,35 = 11,41$ коп.

¹⁾ 127 — расходъ каменнаго угля на 100 парово-во-верствъ за 1909 г., остальные цифры извѣстны изъ предыдущаго.

Стоимость же соответствующаго количества нефти, принимаемая въ расчетъ расходы, сопряженные съ ея употребленіемъ,

$$\frac{15,5 + 12,94 + 0,09 + 0,056}{100} 0,45 = 12,86 \text{ к.}$$

Примѣчаніе. Фактуровочная стоимость нефтяныхъ остатковъ на 1910 г. назначена въ 45 к., а каменнаго угля въ 7,35 коп.

Далѣе помѣщается пояснительная записка помощника начальника сл. движенія С. И. Топорнива о расходахъ Пермской ж. д. въ 1907 году по отдѣлу 4 гл. 2 ст. 14 и главы III ст. 1, 2, 3, 4 и 5.

Въ числѣ главныхъ причинъ чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ указывается на превышающіе расходы казенныхъ дорогъ надъ частными по содержанію поѣздныхъ агентовъ. При этомъ на страницѣ 99 выпуска XXIII О. В. Комиссіи прямо указывается, что изъ казенныхъ дорогъ лишь три: Средне-Азіатская, Полѣсская и Южная своими расходами по гл. 3 ст. 1, 2, 3, 4 и 5 не превышаютъ предѣловъ и подходятъ къ нормальнымъ расходамъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, всѣ остальные казенныя желѣзныя дороги расходуютъ по означенной главѣ значительно больше. Въ частности, указывается, что если даже взять высшій предѣлъ измѣрителя по этой статьѣ въ 11 рублей, то въ такомъ случаѣ Пермская ж. д. въ 1907 году израсходовала больше на 1,70 р., а въ общемъ на весь годовой пробѣгъ денежный перерасходъ равенъ 70.000 руб.

Означенный перерасходъ на Пермской ж. д. за 1907 годъ явился результатомъ слѣдующихъ данныхъ: дѣйствительный измѣритель по гл. 3 за 1907 г. былъ 12,86, если же исключить отсюда освѣщеніе поѣздныхъ сигналовъ, какъ статью расхода вполне понятную, то измѣритель будетъ равняться—12,70. Суммируется этотъ измѣритель изъ дѣйствительныхъ расходовъ по статьямъ, указаннымъ въ вѣдомости расходовъ по гл. 3 отд. IV за 1907 г.

Въ вѣдомости приведены для сравненія ставки измѣрителей Полѣссскихъ и Южныхъ дорогъ, ставки Средне-Азіатской не приведены, ибо таковыя ниже приведенныхъ. Дешевая работа поѣздныхъ агентовъ на Средне-Азіатской дорогѣ объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ числѣ кондукторовъ работаютъ нерѣдко нижніе чины желѣзнодорожнаго баталіона.

Изъ вѣдомости видно, что измѣрители Пермской ж. д. почти по всѣмъ статьямъ стоятъ выше измѣрителей Полѣссскихъ и Южныхъ дорогъ;—такое явленіе объясняется, главнымъ образомъ повышеннымъ содержаніемъ поѣздныхъ агентовъ, введеннымъ послѣ событій 1905 г.

Изъ нижеслѣдующей таблицы видны оклады:

	На Пермск.	Полѣсек.	Южныхъ.
главнымъ кондукторамъ пасс. п. . .	480—600	384—750	300—480
” ” ” тов. п. . .	369—576	384—516	240—420
старшимъ и багажн. раздатчикамъ	384—600	264—390	} 280—240
кондуктор. товарн. и пассаж. . . .	198—240	204—336	
поверстныя деньги на 10.000 осе- версть	3,60	3,40	3,71

Слѣдовательно, Пермская ж. д. расходуетъ по окладному содержанію кондукторскихъ бригадъ болѣе, нежели Полѣсскія на 65.076 и болѣе, нежели Южныя,—на 83.227 руб.

Пермская ж. д., обслуживая сѣверныя губерніи съ суровымъ, холоднымъ климатомъ, вынуждена отапливать пассажирскіе вагоны въ теченіе полныхъ 8 мѣсяцевъ, а иногда и болѣе; такого расхода не несутъ ни Южныя, ни Полѣсскія ж. д.; Пермская ж. д. расходуетъ на содержаніе истопниковъ болѣе противъ Полѣсскихъ на 14.166 руб. и противъ Южныхъ на 2.213 руб.

Кромѣ этого, дороги Средне-Азіатская, Полѣсскія и Южныя имѣютъ уклоны менѣе крутые, чѣмъ Пермская, которой, поэтому, приходится учитывать число тормозильщиковъ въ поѣздахъ, что, конечно, также увеличиваетъ расходъ на содержаніе поѣздныхъ кондукторскихъ бригадъ.

Усиленное, по сравненію съ другими дорогами, содержаніе поѣздныхъ агентовъ на Пермской ж. д. вызывается мѣстными условіями. До послѣдняго года, т. е., до наступленія кризиса заводской промышленности и до фактическаго закрытія заводовъ на Уралѣ, все мѣстное населеніе имѣло довольно хорошій заработокъ на рудникахъ, пріискахъ и заводахъ, и поэтому служба на желѣзной дорогѣ для мѣстнаго населенія не представляла значительнаго интереса. Пришлый элементъ тоже большею частью находилъ для себя болѣе выгоднымъ имѣть заработокъ на заводахъ и пріискахъ, гдѣ трудъ оплачивался значительно выше.

Высокая оплата труда на Уралѣ имѣетъ свои основанія. Участокъ дороги отъ Перми до Екатеринбурга и почти вся Луневская вѣтвь не имѣютъ засѣвныхъ полей, и почти весь хлѣбъ въ этомъ районѣ—привозный; участокъ отъ Сылвы до Гороблагодатской и отъ Чусовской до Копей не имѣетъ собственныхъ овощей, ибо вслѣдствіе суроваго климата на огородахъ не успѣваетъ иногда даже картофель. Поэтому, младшій служащій не имѣетъ подспорья въ огородѣ, который является большимъ облегченіемъ бюджета служащихъ на другихъ дорогахъ.

Несмотря на усиленное содержаніе кондукторскихъ бригадъ, заработокъ младшаго кондуктора на Пермской ж. д. вмѣстѣ съ поверстной преміей составляетъ, въ среднемъ, 25 рублей въ мѣсяць, изъ нихъ 16 р. 50 к. окладнаго содержанія и 8—10 р.

поверстной преміи; сумма эта совершенно недостаточна для многосемейныхъ служащихъ, потому что семья въ 5 человѣкъ, чтобы прожить очень бѣдно на Уралѣ, должна имѣть не менѣе 30 руб. въ мѣсяць.

Что касается расхода Пермской ж. д. по отдѣлу 4 главы 2 ст. 14, то расходъ 6.000 руб. вызванъ вагоннымъ долгомъ Богословской ж. д.

Должать вагонами въ зимній періодъ Пермская ж. д. была вынуждена вслѣдствіе большого грузового движенія на дорогѣ въ нечетномъ направленіи и недостатка въ то время подвижного состава вообще, и платформъ въ особенности.

Въ ноябрѣ 1907 г. Пермская ж. д. имѣла въ наличіи вагоновъ 7.761. Между тѣмъ за ноябрь мѣсяць ввозъ былъ усиленный и въ среднемъ доходилъ за сутки до 919 ваг.; въ зависимости отъ пропускной способности и срочности доставки продовольственного хлѣба, Пермская ж. д. грузила, въ среднемъ, ежедневно 881 ваг., слѣдовательно, при оборотѣ въ 9 дней должна была бы имѣть паркъ вагоновъ въ 7.929 штукъ, а имѣла всего 7.761, т. е., не хватало 168 ваг. въ сутки для надлежащаго оборота.

Богословская ж. д. за 1907 г. усиленно отправляла лѣсные матеріалы и рельсы на Сибирскую ж. д. на платформахъ, съ Сибирской же дороги въ этотъ же періодъ усиленно шель продовольственный и частный хлѣбъ, въ нечетномъ направленіи вся пропускная способность была занята грузомъ, почему въ этомъ же направленіи возвращать порожнія платформы было весьма затруднительно и, дабы не вызвать просрочки хлѣба, задерживались платформы, за что вынуждены были платить штрафы Богословской ж. д.

Непроизводительный расходъ въ 6.000 руб. въ 1907 году надо признать случайнымъ явленіемъ, въ силу исключительнаго положенія, въ которомъ находилась въ то время Пермская ж. д.

Съ развитіемъ пропускной способности дороги путемъ устройства разъѣздовъ и постройки линіи Пермь—Екатеринбургъ—такого случая быть не можетъ, слѣдовательно, не можетъ быть и такихъ непроизводительныхъ расходовъ, какъ конвенціонные штрафы.

Сравнительная вѣдомость расходовъ по 2-й главѣ отдѣла IV за 1907 годъ.

На 10.000 осе-версть-вагон. Пермской ж. д. (общее число осе-версть—442.696.844):

НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ РАСХОДА.	Очередные № №.	Пермская ж. д.	Полѣсская ж. д.	Южная ж. д.	Расходы Пермской дороги.			
					Болѣе.		Менѣе.	
					П р о т и в ъ.			
					Полѣсск. ж. д.		Южныхъ ж. д.	
Главы.	Измѣрители дѣйств. расхода за 1907 г.							
Служба поѣздовъ	111	12,86	10,86	11,11				
Окладное содержаніе кондукторскихъ бригадъ	200	6,97	5,50	5,09	+1,47	65.076,44	+1,88	83.227,00
Тоже истопниковъ, газовщиковъ и т. п. прислуги при поѣздахъ, кромѣ кондукторовъ	201	0,59	0,27	0,54	+0,32	14.166,29	+0,05	2.213,48
Суточные и разъѣздныя кондукторскимъ бригадамъ	202	3,60	3,40	3,71	+0,20	8.853,93	-0,11	4.869,66
Тоже истопникамъ, газовщикамъ и т. п. прислугѣ при поѣздахъ, кромѣ кондукторовъ	203	0,18	0,05	0,55	+0,13	5.755,06	-0,37	16.379,78
Обмундированіе или обмундировочн. деньги лицамъ по сл. поѣздовъ	204	1,07	1,32	0,94	-0,25	11.067,42	+0,13	5.755,06
Наемъ помѣщеній и квартирн. деньги агентамъ службы поѣздовъ	205	—	—	0,01	—	—	-0,01	442,70
Отопленіе помѣщеній	206	0,10	0,04	0,02	+0,06	2.656,18 ¹⁾	+0,08	3.541,57
Освѣщеніе помѣщеній	207	0,04	0,02	0,01	+0,02	885,39	+0,03	1.328,09
Содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества въ поѣздахъ	208	0,15	0,08	0,11	+0,07	3.098,88	+0,04	1.770,78
ИТОГО		12,70	10,68	10,98	+2,02	+89.424,75	+1,72	+76.143,84

Въ заключеніе помѣщается пояснительная записка начальника сл. пути по поводу излишняго расхода за 1907 годъ по III отдѣлу главы 2-й ст. 1—4 на Пермской ж. д. противъ нормы 375 р., указанной на стр. 95 выпуска XXIII Трудовъ Особой Высшей Комиссiи о главныхъ причинахъ чрезвычайнаго роста расходовъ желѣзныхъ дорогъ.

По отдѣлу III главы 2 по ст. 1—4 на Пермской ж. д. въ 1907 году израсходовано:

По Екатеринбургъ-Тюменской линіи, имѣющей расчетную длину 370 верстъ—314 р. 75 к., на версту менѣе нормы на 60 р. 25 к., а для 370 вер. менѣе на 22,292 р. 59 к.

По Пермь-Котласской линіи, имѣющей расчетную длину 852 вер.,—329 р. 47 к. на версту, менѣе нормы на 45 р. 53 к., а для 852—менѣе на 38.791 р. 56 коп.

По Пермь-Екатеринбургской линіи съ Луньевской вѣткой, имѣющей расчетную длину 743 версты,—541 руб. 40 к. на версту, болѣе нормы на 160 р. 40 к., а для 743 вер. болѣе на 123.635 р. 20 коп.

¹⁾ Въ этой суммѣ заключаются дрова для квартирн. конд. на ст. Чусовская: 10 р. 75 к. × 177 (кб. саж.) = 1.257 р. 75 к. Удержанныя за квартиры деньги съ кондукторовъ поступаютъ въ доходъ казны.

По Екатеринбургъ-Челябинской линіи, имѣющей расчетную длину 234 версты, 540 р. на версту, болѣе нормы на 165 р. 52 к., а для 234 вер., болѣе на 38.741 руб. 68 к.

По первымъ двумъ линіямъ менѣе на 61.084 р. 15 коп., а по двумъ послѣднимъ болѣе на 162.376 р. 88 коп.; въ общемъ, для всей Пермской ж. д. получился перерасходъ въ 101.292 р. 73 к.

Изъ вышеприведенныхъ свѣдѣній видно, что перерасходъ противъ указанной Особой Высшей Комиссіей нормы въ 375 р. произошелъ, исключительно, по линіямъ Пермь-Екатеринбургъ-Луньевской и Екатеринбургъ-Челябинской, и объясняется слѣдующимъ.

Линіи Пермь-Екатеринбургъ, Луньевская и Екатеринбургъ-Челябинскъ проходятъ черезъ Уральскій хребетъ и его отроги, имѣютъ общую расчетную длину въ 977 вер., что составляло 44,4% всей расчетной длины Пермской ж. д. въ 1907 г.

По Пермь-Екатеринбургской и Луньевской линіи уклоны до 0,015 и радіусы закругленій до 150 с., по Екатеринбургъ—Челябинской линіи уклоны до 0,0113 и радіусы закругленій до 150 с.

Вслѣдствіе тяжелыхъ техническихъ и климатическихъ условій (суровая продолжительная зима, обиліе выпадающаго снѣга, короткое дождливое лѣто) на линіяхъ Пермь—Екатеринбургъ, Луньевской и Екатеринбургъ—Челябинскъ, въ горныхъ мѣстахъ, рабочей силы (ремонтныхъ рабочихъ) расходуетъ почти вдвое больше, чѣмъ на линіяхъ, не проходящихъ по горамъ, что видно изъ слѣдующей таблицы.

Въ 1907 г., въ среднемъ, на одного изъ нижепоименованныхъ служащихъ приходилось верстъ (расчетныхъ) пути:

Наименованіе должностей служащихъ по ремонту пути.	Екатеринбургъ-Тюменьская.	Пермь-Екатеринбургъ съ Луньевской вѣтвью.	Екатеринбургъ-Челябинскъ.	Пермь-Котласъ.
На одного:				
дорожного мастера	17,60	13,50	14,60	16,90
старшаго рабочаго (артельнаго старосту)	5,90	5,00	5,20	6,00
ремонтнаго рабочаго	2,20	1,00	1,00	1,50

Вслѣдствіе суровыхъ и продолжительныхъ зимъ расходъ по отопленію и освѣщенію помѣщеній на Пермской ж. д., сравнительно съ другими желѣзными дорогами, долженъ быть больше.

Кромѣ того, вслѣдствіе малой населенности мѣстности, содержаніе служащихъ обходится также дороже.

Указанная въ книгѣ Особой Высшей Комиссіи Московско-Брестская ж. д., проходящая большею частью по средней полосѣ Россіи и по равнинной мѣстности, израсходовала по отд. III гл. 2 ст. 1—4 въ 1907 году 373 р. 41 коп. на версту, т. е., менѣе нормы на 1 р. 59 к. (свѣдѣнія взяты изъ отчета Московско-Брестской ж. д. за 1907 г.).

Сравнивая расходъ Московско-Брестской ж. д. съ расходами по линіямъ Екатеринбургъ—Тюмень и Пермь—Котласъ, проходящими не по горнымъ мѣстностямъ, получимъ, что расходъ на обѣихъ этихъ линіяхъ меньше, чѣмъ на Московско-Брестской ж. д., а именно: на Екатеринбургъ-Тюменской на 58 р. 66 к. и на Пермь-Котласской на 43 руб. 94 к. на версту.

Изъ вышензложеннаго явствуетъ, что излишній расходъ противъ нормы, указанной Особой Высшей Комиссіей, составляющій по сл. пути для всей Пермской ж. д. 100.000 рублей, вполне объясняется тѣмъ, что 44,4% протяженія Пермской ж. д. расположено въ горной мѣстности съ весьма суровымъ климатомъ, при чемъ линія въ этихъ мѣстахъ имѣетъ большіе подъемы и крутые радіусы закругленій.

VI.

Описаніє объѣзда дороги.

BRITISH MUSEUM

25 мая 1911 года въ 8 час. 50 мин. пополудни Подкомиссія ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи подь предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Комиссіи О. Р. фонъ-Экспарре при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевъ, С. М. Воищевъ и Н. С. Богдановъ выѣхала изъ Петербурга по Сѣвернымъ ж. д. черезъ ст. Вологда въ Вятку для обслѣдованія Пермской ж. д.

Участокъ Петербургъ—Вятка, входящій въ составъ Сѣверныхъ ж. д. не осматривался, и 27 мая въ 6 час. 15 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Вятка I, гдѣ и была встрѣчена начальникомъ Пермской ж. д., начальниками службъ, главнымъ контролеромъ, представителемъ Министерства Финансовъ и др. начальствующими лицами.

Въ 7 час. 30 мин. пополудни Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Вятка I.

Ст. Вятка.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія выяснилось, что помѣщеніе для пассажировъ I и II классовъ, не соотвѣтствуя тому количеству пассажировъ, которое здѣсь скопляется, требуетъ расширенія; залъ III кл. столь тѣсенъ, что большинство пассажировъ принуждено располагаться на полу. Также тѣсны и служебныя помѣщенія: техническая контора, въ которой служащіе ютятся за перегородкой, телеграфъ и др. Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ былъ внесенъ на 1911 годъ въ расцѣночную вѣдомость новыхъ работъ кредитъ въ 30.000 руб. для расширенія пассажирскаго зданія на 120 кв. саж. Законодательными Учрежденіями, однако, былъ отпущенъ на 1911 годъ кредитъ лишь въ суммѣ 14.000 руб., вслѣдствіе чего управленіе желѣзной дороги снова ходатайствуетъ по расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ, объ открытіи на 1912 г. кредита въ 16.000 р.

Подкомиссія полагаетъ необходимымъ отпустить кредита на этотъ предметъ на 1912 годъ въ суммѣ 16.000 руб., такъ какъ, при существующемъ въ настоящее время движеніи, помѣщеніе въ 76,45 кв. саж. представляется недостаточнымъ.

Пассажирское зданіе освѣщается керосинокалильными фонарями. Передъ пассажирскимъ зданіемъ имѣются пассажирская и промежуточная платформы, каждая длиною въ 100 саж.

Противъ вокзала расположены жилые дома.

Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ домъ, отведенный подь квартиру начальника станціи; домъ деревянный, имѣетъ 5 комнатъ и кухню; площадь квартиры вполне соотвѣтственная.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала на товарную станцію.

Ст. Вятка I служитъ передаточнымъ и обмѣннымъ пунктомъ между Пермскою и Сѣверными ж. д. и находится въ общемъ пользованіи этихъ дорогъ на условіяхъ частнаго соглашенія. На станціи имѣется путей: девять для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 665 вагоновъ, одиннадцать запасныхъ и сортировочныхъ (въ томъ числѣ три въ распоряженіи Сѣверныхъ дорогъ), на 746 вагоновъ, три товарныхъ, на 90 вагоновъ, пять вытяжныхъ, на 237 вагоновъ, четыре тупика, на 124 вагона, пять тракціонныхъ путей и, кромѣ того, пять тупиковъ Сѣверныхъ ж. д. Отъ станціи отходитъ вѣтка протяженіемъ въ 4 версты на пристань рѣки Вятки,

Для точной подсортировки вагоновъ, положенной въ основу специализаціи поѣздовъ, (изложенной въ особо изданномъ на этотъ предметъ Положеніи № 3 о специализаціи поѣздовъ), необходимо, по мнѣнію управленія Пермской ж. д., дополнительное развитіе этой станціи устройствомъ особаго сортировочнаго парка, приблизительно на 3000 вагоновъ.

Вагонооборотъ ст. Вятка I выразился:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено со станціи	82.514	72.936
Прибыло на станцію	82.526	72.372

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
Поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	3.754	3.754
Поѣздовъ малой скорости	6.573	4.734.

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 гг., на участкѣ Вятка I—Зуевка, предусмотрено 23 товарныхъ поѣзда съ 565 вагонами.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	Въ 1908 г.	751.464 пуд.
	„ 1909 „	1.317.816 „
	„ 1910 „	1.783.251 „
выгружено „	1908 „	3.529.774 „
	„ 1909 „	3.321.276 „
	„ 1910 „	3.789.273 „
перегружено „	1908 „	2.557.657 „
	„ 1909 „	2.240.949 „
	„ 1910 „	3.415.693 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1908 г. —	84.508
„ 1909 „ —	94.793
„ 1910 „ —	152.458

Обмѣнъ съ Сѣверными ж. д. выражается слѣдующимъ числомъ вагоновъ:

Г О Д Ы.	Принято съ Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ.	Сдано на Сѣверныя желѣзныя дороги.
1908	29.438	27.799
1909	31.809	31.958
1910	35.706	35.723

Обмѣнъ съ Сѣверными ж. д. въ 1908 и 1909 г.г. былъ установленъ слѣдующій: нормальный—100 вагоновъ и максимальный—120 вагоновъ; въ 1909 г.—150 вагоновъ въ сутки.

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрено къ прибытію на ст. Вятка I съ Пермской ж. д. 13 товарныхъ поѣздовъ, въ количествѣ 319 вагоновъ, и къ отправленію со ст. Вятка I на Пермскую ж. д. 10 товарныхъ поѣздовъ, въ количествѣ 246 вагоновъ.

Товарный дворъ вымощенъ только въ небольшой своей части, остальная площадь, имѣя глинистый грунтъ, въ дождливое время становится непроходимой; для расширенія площади двора придется засыпать яму въ районѣ двора, что управление дороги и предполагаетъ сдѣлать за счетъ кредита въ $\frac{1}{2}$ коп.

Существующей площади пакгаузовъ и платформъ въ настоящее время не хватаетъ: предполагается построить 80 кв. саж. крытыхъ платформъ за счетъ сбора въ $\frac{1}{2}$ коп.; матеріаль для нихъ уже заготовленъ.

Въ настоящее время имѣется:

пакгаузовъ	533,92
крытыхъ платформъ . .	75,60
открытыхъ „	580,56

Площадь свободной земли, могущей быть отведенной подъ складъ грузовъ—7140 кв. саж.

На ст. Вятка I за счетъ сбора въ $\frac{1}{2}$ к. со времени его введенія по 1 января 1911 г. построено: 300 кв. саж. пакгаузовъ, стоившихъ 36.692 руб. 45 к., открытыхъ платформъ на сумму 1960 руб. 55 коп., перестроено платформъ въ пакгаузы на 5020 руб. 88 коп., устроена мостовая за 2347 руб. 18 коп. и проч., а всего на 47.881 руб. 65 коп.

На станціи имѣется кругъ для поворачиванія вагоновъ, стоимость установки котораго составила 1500 руб. Самый кругъ—старый, діам. въ 42 фута; перенесли его со ст. Чусовской.

Площадь отчужденія довольно обширна и узка лишь въ томъ мѣстѣ, гдѣ находятся склады дровъ и угля, стѣсненные чрезвычайно и стѣсняющіе въ этой части станціи движеніе.

Мимо склада топлива Подкомиссія прослѣдовала къ эстакадѣ, служащей для нагрузки топлива на тендера паровозовъ. Эстакада примитивнаго устройства, деревянная.

Начальникомъ дороги было доложено, что въ виду неудовлетворительности нагрузки топлива при помощи вышеупомянутой эстакады управленіе Пермской ж. д. испрашивало кредитъ на устройство подъемнаго крана, но таковой кредитъ не былъ согласованъ въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ.

Рядомъ со складомъ топлива расположено депо, принадлежащее Сѣвернымъ ж. д.; въ этомъ депо для паровозовъ Пермской ж. д. отведено лишь 3 стойла, и начальникъ сл. тяги доложилъ, что стойлъ этихъ недостаточно.

На ст. Вятка I имѣется дежурное помѣщеніе для кондукторскихъ бригадъ, занимающее приспособленный временно жилой домъ. Въ кондукторской находится 11 коекъ. Главнымъ недостаткомъ этого помѣщенія служить отсутствіе сушильни для платья кондукторовъ; нѣтъ также столовой, и вообще помѣщеніе слѣдуетъ считать неудовлетворяющимъ своему назначенію.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла квартиру начальника 14-го участка сл. пути. Деревянный домъ, въ которомъ находится эта квартира, имѣетъ 7 комнатъ съ кухней, прихожей и террасой, расположенъ въ саду; квартиру слѣдуетъ считать вполне соотвѣтственной, безъ излишества.

Общая площадь жилыхъ домовъ на ст. Вятка I достигаетъ 498,40 кв. саж., считая площадь половъ и 789 кв. саж. по наружному обмѣру.

Водоснабженіе ст. Вятка I производится изъ рѣки Хлыновки; источникъ водоснабженія вполне надежный.

Жесткость воды—3°,20.

Высота всасыванія—1,57 саж.

„ нагнетанія—14,97 „

Діаметры водопроводныхъ трубъ: всасывающей 5", нагнет.—4" и разводящей—4".

Насосы Вортингтона. Воды подается въ часъ 2,85 куб. саж.

Поверхность нагрѣва котла—16,7 кв. метр.

Водоемныхъ баковъ—2, полный объемъ ихъ—16 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ—3, тендеръ наполняется въ 14 мин.

Начальникъ сл. тяги находитъ необходимымъ поставить 2-й котель и насосъ для усиленія водоснабженія и для болѣе

быстрой подачи воды въ тендера прочистить разводящія трубы.

Кредитъ на этотъ предметъ испрашивался Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ на 1911 г. въ суммѣ 8.500 руб., но Законодательными Учрежденіями было отпущено лишь 6.000 руб. Недоассигнованныя 2.500 руб. испрашиваются вновь на 1912 годъ.

На ст. Вятка I въ прежнее время имѣлись надземные ледники, предназначавшіеся для обслуживания поѣздовъ съ сибирскимъ масломъ; ледники эти имѣли емкость въ 200 куб. саж. и набивка ихъ, вслѣдствіе дальней возки, обходилась около 1500 руб.

Въ настоящее время начальникомъ 14-го участка сл. пути инженеромъ Желваковымъ устроены 2 ледника, емкостью въ 500 куб. саж. и ледъ въ нихъ получается постепеннымъ замораживаніемъ напускаемой воды *).

Кромѣ того, на ст. Вятка I находится складъ матеріальной сл., въ которомъ имѣется лишь деревянный сарай, для хранения матеріаловъ и запасныхъ частей, площадью въ 20,49 кв. саж., и подвальное помѣщеніе для хранения смазочныхъ матеріаловъ, площ. въ 20,25 кв. саж.

Ст. Вятка II.

По осмотрѣ ст. Вятка I Подкомиссія отбыла особымъ поѣздомъ на ст. Вятка II.

Пассажирское зданіе, сравнительно небольшое, по размѣрамъ вполне соотвѣтствуетъ тому количеству пассажировъ, которое обыкновенно проходитъ черезъ станцію.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала въ пріемный покой, занимающій хорошій деревянный домъ; при пріемномъ покоѣ имѣется палата и аптека. Площадь помѣщеній вполне соотвѣтственная.

Затѣмъ Подкомиссіей было осмотрѣно двухклассное училище, занимающее зданіе, служившее ранѣе пассажирскимъ помѣщеніемъ; кромѣ классовъ при училищѣ имѣются: залъ со сценой и квартира для учительницы. Площадь помѣщенія училища, кромѣ квартиръ,—95,12 кв. саж. Учащихся 80 человекъ.

Общая площадь жилыхъ помѣщеній на ст. Вятка II достигаетъ: площадь половъ—302,88 кв. саж. и по наружному обмѣру—472,10 кв. саж.

Послѣ осмотра училища Подкомиссія направилась къ больницѣ.

Больница находится на горѣ, на опушкѣ сосноваго лѣса.

Зданіе больницы деревянное. Въ нижнемъ этажѣ расположены: передняя, площадью въ 3,24 кв. с., кабинетъ врача—3,48 кв. с., перевязочная—3,48 кв. с., 5 палатъ: 9,94; 12,04; 10,29; 9,62 и 4 кв. с.; операціонная—7,07 кв. с., подготовительная—2,66 кв. с., комната фельдшера—3,22 кв. с., гидротерапевтическое отдѣленіе—

*) Описаніе конструкціи и работы ледника можно найти въ Ж. Мин. Пут. Сообщ. 1908 г. кн. VII.

7,60 кв. с., кухня—7,02 кв. с., корридоры—общ. пл.: 10,64, 8,26, 3,60 и др. помѣщенія.

Въ верхнемъ этажѣ—мезонинѣ, занимающемъ небольшую площадь, помѣщаются: лабораторія—5,18 кв. с., комната для храненія инвентаря—4,01 кв. с., комната кастелянши—4,96 кв. с. и комната сидѣлки—3,89 кв. с. Въ Высшую Комиссію переданъ планъ вышеописанной больницы. Больница содержится въ образцовомъ порядкѣ.

Въ настоящее время большинство больныхъ—женщины, но, какъ сообщилъ докторъ, явленіе это надо считать случайнымъ. Въ больницѣ 30 кроватей.

Въ виду значительнаго недостатка въ помѣщеніи для разныхъ больныхъ управленіемъ Пермской ж. д. испрашивался въ 1909 году кредитъ въ суммѣ 20.000 руб. на постройку этихъ бараконъ; кредитъ этотъ былъ отпущенъ, и въ настоящее время противъ больницы строятся заразные бараки, — срубленные изъ круглаго лѣса, которые отчасти также будутъ приспособлены и подъ больницу. Работы по постройкѣ заразныхъ бараконъ начаты лишь въ концѣ лѣта 1910 года, такъ какъ отпущенный въ 1909 г. кредитъ былъ израсходованъ (согласно журн. комит. № 1766 (13) на уплату Ригго-Орловской ж. д. за вагонные щиты. Кредитъ былъ восстановленъ по смѣтѣ 1910 года. Больничныи садъ и цвѣтники въ немъ устроены и содержатся на средства доктора.

Недалеко отъ больницы расположены главныя Вятскія мастерскія.

Вятскія мастерскія построены при сооруженіи Пермь-Котласской линіи и открыты въ 1899 году. Построены онѣ по павиліонной системѣ съ размѣщеніемъ отдѣльныхъ павиліононъ въ такомъ другъ отъ друга разстояніи, что возможно значительное ихъ расширеніе, примѣрно раза въ четыре.

Первоначальная площадь крытыхъ помѣщеній была 1288,24 кв. саж. и территоріи мастерскихъ, обнесенной сплошнымъ досчатымъ заборомъ, 31378 кв. саж. До 1906 г. измѣненія площади крытыхъ помѣщеній не было; начиная же съ этого года, въ виду усилившейся потребности въ ремонтныхъ средствахъ, началось нѣкоторое уширеніе и къ 1 іюня 1911 года площадь крытыхъ помѣщеній составляла 1702,45 кв. саж., а территоріи 34840 кв. саж. Площадь отчужденія въ этомъ мѣстѣ очень большая и въ случаѣ дальнѣйшаго расширенія мастерскихъ, которое можетъ оказаться въ скоромъ времени необходимымъ, дополнительнаго отчужденія производить не придется. Протяженіе путей на территоріи мастерскихъ 3120 саж. Эта длина путей является недостаточной, вслѣдствіе чего управленіе Пермской ж. д. испрашиваетъ кредитъ на укладку 500 саж. пути съ 4-мя стрѣлками. Вся стоимость работъ обойдется въ 8.100 руб.; на 1912 годъ испрашивается половина этой суммы.

Центральная электрическая станція мастерскихъ.

Станки и другіе предметы механическаго оборудованія, требующіе для своего дѣйствія движущей силы, размѣщены по разнымъ зданіямъ, находящимся другъ отъ друга въ нѣкоторомъ разстояніи, и приводятся въ дѣйствіе отъ центральной станціи мастерскихъ при посредствѣ электрической энергіи. Электрическая станція общая для передачи силы и для электрическаго освѣщенія, занимаетъ площадь въ 78,41 кв. саж. и помѣщается въ пристройкѣ къ механическому цеху. Электрическій токъ постоянный—(220 вольтъ),—одинаковый какъ для передачи энергіи, такъ и для освѣщенія. На электрической станціи установлены: во 1-хъ, три вертикальныя паровыя машины системы Компаундъ безъ охлажденія, по 50 дѣйствительныхъ силъ каждая, при рабочемъ давленіи въ 9 атмосферъ и 200 оборотахъ въ минуту; 2) три водотрубныхъ котла системы Шухова по 810 кв. фут. поверхности нагрѣва, при рабочемъ давленіи въ 9 атмосферъ (котлы отапливаются углемъ); 3) три шунтовые постояннаго тока, четыре четырехполюсные электрическіе генератора на 240 вольтъ и 150 ам. каждый, т. е., мощностью въ 36.000 уаттъ, приводимые въ дѣйствіе ременной передачей; 4) аккумуляторная батарея системы „Тюдоръ“, состоящая изъ 124 элементовъ, емкостью въ 320 амперо-часовъ, при 10-ти часовомъ разрядѣ; заряженіе ея производится непосредственно однимъ изъ генераторовъ.

Обслуживаніе центральной станціи производится такимъ образомъ, что двѣ паровыя машины съ соединенными параллельно двумя генераторами приводятъ въ движеніе при посредствѣ электромоторовъ станки и приборы; третья же машина съ генераторомъ доставляетъ энергію для электрическаго освѣщенія и днемъ, когда освѣщенія не требуется, заряжаетъ аккумуляторную батарею; послѣдняя доставляетъ энергію для освѣщенія ночью и въ періодъ бездѣйствія генераторовъ.

Изъ паровыхъ котловъ два находятся въ дѣйствіи, а третій въ ремонтѣ или запасѣ.

Центральная станція мастерскихъ доставляетъ энергію для освѣщенія не только зданій и двора мастерскихъ, но также и вокзала ст. Вятка II съ пассажирской платформой, товарной конторы и товарной платформы, матеріальнаго склада, желѣзнодорожнаго училища и желѣзнодорожной больницы.

Такъ какъ мощность центральной станціи со времени первоначальнаго устройства осталась безъ измѣненія, то въ виду послѣдовавшаго въ послѣдствіи нѣкотораго уширенія мастерскихъ и увеличенія оборудованія, запасъ ея постепенно уменьшался и въ настоящее время она оказывается недостаточной для приведенія

въ дѣйствіе станковъ и освѣщенія. Поэтому въ текущемъ году машина съ генераторомъ въ 50 силъ будетъ замѣнена паро-динамой въ 150 силъ и емкость аккумуляторной батареи будетъ увеличена на 50% добавленіемъ аккумуляторныхъ пластинокъ: сосуды элементовъ допускаютъ такое увеличеніе.

Паровозо-сборная.

Въ паровозо-сборной находится два ряда стойлъ, по 5 съ каждой стороны, съ телѣжкой по срединѣ. Зданіе высокое, свѣтлое, площадью въ 312,39 кв. саж. Съ обѣихъ сторонъ каждого стойла сдѣланы каменные фундаменты для установки подъемныхъ козелъ Беккера и, кромѣ того, у стойла (рельсовый путь котораго продолжается въ механическо-токарную мастерскую), устроены во всю его длину съ обѣихъ сторонъ—фундаменты для взвѣшиванія паровозовъ на вѣсахъ Эрхардта. Для ввода паровозовъ служитъ кирпичная пристройка, площадью въ $6 \times 4 = 24$ кв. саж. Ширина зданія сборной въ 19 саж., длина телѣжки—4 саж.; приводится она въ движеніе ручнымъ воротомъ. Вдоль зданія сборной устроены свѣтовой фонарь, служащій также и для вентилированія. Надъ каждымъ рядомъ стойлъ движется ручной мостовой кранъ, въ 5 тоннъ, для подъемки и перемѣщенія всѣхъ частей паровозовъ, за исключеніемъ цѣлыхъ котловъ. Послѣдніе приподнимаются при посредствѣ козелъ Беккера. Вдоль продольныхъ стѣнъ сборной и частью поперечныхъ расположены слесарные верстаки. При постановкѣ восьмиколесныхъ нормальныхъ товарныхъ паровозовъ и установкѣ козелъ Беккера нѣтъ достаточнаго свободнаго прохода у слесарныхъ верстаковъ, что побудило сдѣлать пристройку въ 28 кв. саж. подъ слесарную для ремонта арматуры и автоматическихъ тормозовъ. Въ одномъ углу сборной сдѣлана пристройка въ 8 кв. саж. подъ кладовую для мѣдныхъ и вообще дорого стоящихъ паровозныхъ частей. Для храненія же частей менѣ цѣнныхъ близъ сборной построены деревянный сарай въ 28 кв. саж. Паровозо-сборная служитъ вмѣстѣ съ тѣмъ и котельной, такъ какъ, хотя и имѣется отдѣльная котельная, но она всего на два стойла, что не соотвѣтствуетъ потребности. При крупныхъ котельныхъ работахъ, какъ: смѣна топки, частей кожуха топки или цилиндрической части, котель занимаетъ все стойло; въ прочихъ же случаяхъ котель лишь приподнимается надъ рамой послѣ выкатки изъ нея колесъ и опусканія ниже до возможныхъ предѣловъ, что даетъ возможность на одномъ стойлѣ ремонтировать раму и котель.

Оборудованіе составляютъ станки: постоянный вертикально-сверлильный, наждачно-точильный, полировочный, переносный, сверлильный съ гибкимъ валомъ, переносный станокъ для расточки на мѣстѣ цилиндровъ, кузнечный горнъ съ вентиляторомъ—всѣ эти станки и вентиляторъ горна имѣютъ каждый свой отдѣльный электромоторъ. Кромѣ того, имѣются: комплектъ вѣ-

совъ Эрхардта для взвѣшиванія 8-ми колесныхъ паровозовъ, переносный гидравлическій прессъ для котловъ и ртутный манометръ.

Послѣ усиленія мощности центральной электрической станціи мастерскихъ предположено, при развитіи оборудованія, поставить въ первую очередь установку электромотора для перемѣщающей паровозы телѣжки и введеніе работъ пневматическими инструментами.

Малярной для паровозовъ не имѣется, и окраска производится въ стойлахъ сборной, что неудобно.

Помѣщенія для заправки паровозовъ нѣтъ, и они заправляются или на дворѣ, или на телѣжкѣ въ пристройкѣ сборной, служащей для ввода паровозовъ; пристройка снабжена двумя вытяжными трубами.

Освѣщеніе сборной—электрическое, 6-тью дуговыми фонарями системы „Джандусъ“, а надъ верстаками—лампочками накаливанія; кромѣ сего, для каждаго стойла на колоннѣ поставлены два штепселя для пользованія переносными электрическими лампочками.

Котельная.

Котельная, площадью въ 77,6 кв. саж., помѣщается въ отдѣльномъ зданіи, близъ сборной; вдоль котельной проходитъ рельсовый путь для постановки двухъ паровозныхъ котловъ, обыкновенно же ставится только одинъ котель, а другое мѣсто занимаетъ мелкими котельными работами—ремонтомъ поддувалъ дымовыхъ трубъ, вагонныхъ котелковъ и пр. Какъ указано было выше, въ виду недостаточности котельной, ремонтъ котловъ производится, преимущественно, въ сборной. Часть котельной, приблизительно $\frac{1}{6}$, занята мѣдницей для паровознаго дѣла. Въ котельной находятся для котельныхъ работъ: печь для нагрѣва желѣзныхъ листовъ, щелевой горнъ для мѣстнаго нагрѣва листовъ, вальцы для сгибанія желѣза до $\frac{3}{4}$ дюйм., дыропробивной станокъ съ ножницами, приводимый въ дѣйствіе отдѣльнымъ электромоторомъ, кузнечный вентиляторъ съ электро-моторомъ и чугуныя плиты для правки; для мѣдничкихъ работъ: два нефтяныхъ горна, одинъ горнъ для бабита, станокъ „Чикаго“ для сгибанія трубъ. Кромѣ сего, въ котельной поставлены печь для цементации и электрической вытяжной вентиляторъ. Въ настоящее время производится установка въ котельной мостового крана подъемной силы въ 120 пудовъ.

Очистка дымогарныхъ трубъ производится барабаномъ, приводимымъ въ дѣйствіе электромоторомъ; барабанъ помѣщается въ отдѣльномъ сарайчикѣ близъ котельной. Для очистки трубъ полученъ, но еще не установленъ, станокъ съ рифлеными валиками.

Освѣщается котельная постоянными и переносными электрическими лампами накаливанія.

Тендерная.

Тендерная занимает помещеніе стараго депо, площадью въ 84,24 кв. саж., на три паровозныхъ стойла, расположена въ значительномъ отъ паровозо-сборной разстояніи, приблизительно въ 80 саж., что неудобно, тѣмъ болѣе, что путь въ тендерную проходитъ черезъ поворотный кругъ. Ранѣе, когда на ст. Вятка II производилась смѣна поѣздныхъ паровозовъ, зданіе это было обратнымъ депо и въ будущемъ, при уширеніи мастерскихъ, предполагается предоставить его подъ сдачу паровозовъ, выходящихъ изъ ремонта, теперь же сдача производится въ сборной съ тельжки, что весьма стѣснительно.

Въ тендерной оборудованіе станками составляетъ только поперечно-строгальный станокъ со своимъ электромоторомъ и ручная краскотерка, такъ какъ здѣсь же производится и окраска тендеровъ; въ ближайшемъ будущемъ предполагается установка вертикально сверлильнаго станка съ электромоторомъ.

Освѣщеніе—постоянными и переносными электрическими лампами накаливанія.

Механическо-токарная.

Механическо-токарная, шириной въ 8 саж., площ. въ 276,72 кв. саж., помещается въ одномъ корпусѣ съ паровозо-сборной и состоитъ изъ двухъ помещеній, соединенныхъ арками; первое, ближайшее къ сборной, длиной въ 23,85, съ потолкомъ и второе, недавно пристроенное, длиной въ 10,30 с. безъ потолка. По срединѣ вдоль механической проходитъ рельсовый путь, составляющій продолженіе вѣсового пути въ паровозо-сборной. Колесно-токарная не выдѣлена и соединена вмѣстѣ съ механическо-токарной.

Оборудованіе составляютъ станки:

- 1 для обточки паровозныхъ бандажей.
- 2 „ „ тендерныхъ „
- 3 „ „ вагонныхъ „
- 1 „ расточки бандажей,
- 1 „ обточки осей.
- 1 „ обточки наждачными кругами шеекъ вагонныхъ, тендерныхъ и паровозныхъ осей.
- 1 (передвижной) для обточки пальцевъ кривошиповъ,
- 19 токарныхъ, изъ которыхъ 2 большихъ, 6 среднихъ, 11 малыхъ, въ числѣ послѣднихъ 2 револьверныхъ и 1 двойной болтовой,
- 4 фрезерныхъ, изъ которыхъ 1 вертикальный-копировальный и остальные горизонтальные,
- 2 долбежныхъ,
- 8 сверлильныхъ, изъ которыхъ 1 горизонтальный для разсверливанія цилиндровъ, а остальные вертикальные, изъ нихъ 1 двойной и 1 радиальный,

4 строгальных, изъ нихъ 2 продольныхъ, и 2 поперечныхъ болто-гайко-нарѣзныхъ,

1 гайко-нарѣзный.

6 наждачныхъ, изъ нихъ 4 для точки инструментовъ,

1 каменное точило.

Кромѣ того, имѣются:

1 гидравлическій прессъ для сниманія колесъ,

1 приборъ для испытанія наждачныхъ круговъ на предѣльное число оборотовъ,

1 кузнечный горнъ съ вентиляторомъ,

1 вытяжной вентиляторъ для оттяжки наждачной пыли отъ шеечнаго станка,

1 мѣдный паровой кубъ для кипяченія воды для питья мастеровымъ, фрезерные и наждачные станки позднѣйшихъ современныхъ конструкцій, а прочіе, хотя и улучшенной конструкціи, но сравнительно небольшой скорости дѣйствія, при чемъ производится постепенное увеличеніе скорости и предположено увеличивать ее до крайнихъ предѣловъ, допускаемыхъ прочностью и солидностью станковъ;

7 колесныхъ станковъ, 2 большихъ токарныхъ, большой строгальный и горизонтальный сверлильный, снабжены каждый отдѣльнымъ подъемнымъ приспособленіемъ для подъемки и постановки на станокъ обрабатываемыхъ предметовъ.

Станки расположены вдоль зданія съ каждой стороны рельсоваго пути, при чемъ меньшіе въ три ряда и занимаютъ, приблизительно, $\frac{1}{3}$ длины зданія, а большіе въ два ряда. Проходы между рядами станковъ достаточны.

Изъ поименованныхъ 57 станковъ и приборовъ, требующихъ для своего дѣйствія движущей силы, 18 снабжены каждый отдѣльнымъ электромоторомъ, а изъ остальныхъ составлены три группы съ установкой для каждой группы одного электромотора.

Отдѣльные электромоторы установлены или на потолокъ или на станинѣ станковъ: групповые на полу и приводятъ въ движеніе групповые валы при посредствѣ ремня. Каждый электромоторъ имѣетъ реостатъ для пусканія въ ходъ и регулировки числа оборотовъ въ предѣлахъ до 15% и включатель. У одного фрезернаго и двухъ токарныхъ станковъ реостаты устроены для прямого и обратнаго движенія моторовъ, у остальныхъ станковъ для движенія въ одну сторону. Групповые валы дѣлаютъ 150 оборотовъ: подвѣшены они на кронштейнахъ, прикрѣпленныхъ въ старомъ помѣщеніи къ чугуннымъ колоннамъ, а въ новомъ, гдѣ нѣтъ потолка, къ поперечнымъ желѣзнымъ балкамъ, укрѣпленнымъ однимъ концомъ въ стѣнѣ, а другими на желѣзной продольной балкѣ, проложенной на желѣзныхъ колоннахъ.

Подкомиссией было установлено, что подъемных механизмов въ механической недостаточно.

Къ механическо-токарному цеху сдѣлана кирпичная пристройка въ 3,52 кв. саж. для помѣщенія кузнечнаго горна съ вентиляторомъ для исправленія инструментовъ, что оказалось необходимымъ вслѣдствіе отдаленности кузнечнаго цеха. Вентиляторъ приводится въ дѣйствіе отдѣльнымъ электромоторомъ.

Въ углу механическо-токарной отгорожено рѣшеткой мѣсто въ 8 кв. саж. подъ кладовую цеха.

Инструментальная, мастерская электрическихъ приборовъ и конторы паровозо-сборнаго и механическо-токарнаго цеховъ.

Механическо-токарную отъ паровозо-сборной отдѣляетъ двухъ-этажное зданіе. Въ нижнемъ этажѣ по срединѣ помѣщается корридоръ, по которому проходитъ рельсовый путь изъ сборной въ механическую. По одну сторону корридора въ двухъ комнатахъ, общей площадью въ 10,08 кв. саж., соединенныхъ аркою, расположена инструментальная; въ ней установлены кузнечный горнъ и печь для закаливанія инструментовъ. Противъ инструментальной, по другую сторону корридора,—въ одной комнатѣ, площадью въ 5,04 кв. саж., помѣщается мастерская для исправленія электрическихъ машинъ и приборовъ, которая служить также и кладовой для электрическаго отдѣла.

Рядомъ съ этимъ помѣщеніемъ расположена лѣстница въ верхній этажъ. Въ верхнемъ этажѣ корридоръ и по двѣ комнаты для конторъ паровозо-сборнаго и механическо-токарнаго цеховъ.

Бандажная.

Бандажная стоитъ отдѣльнымъ зданіемъ въ 22,5 кв. саж. близъ механическо-токарной. Оборудование: печь для нагрѣва бандажей при надѣваніи безъ доступа горячихъ газовъ, камфорочная печь для нагрѣва бандажей при снятіи, два подъемныхъ, поворотныхъ, стѣнныхъ крана, вентиляторъ для камфорочной печи съ электромоторомъ. Соединеніе бандажной съ механической и колеснымъ паркомъ производится при посредствѣ поперечнаго рельсоваго пути и поворотныхъ телѣжечныхъ круговъ. Рельсовые пути колеснаго парка расположены между бандажной и электрической станціей; такъ какъ пространство это недостаточно, то колесными полускатами заняты междупутья, а отчасти и пути въ районѣ между бандажной и механической. Для выгрузки съ платформъ, прибывающихъ съ линіи колесныхъ скатовъ и погрузки ихъ для отправки, имѣется наклонная платформа съ рельсовымъ путемъ и ручнымъ воротомъ.

Кузница, рессорная, трубочная и литейная помѣщаются въ одномъ зданіи, расположенномъ между бандажной и вагоннымъ

отдѣломъ. Зданіе это длиной въ 28,35 сажень и шириной въ 8 сажень. Вдоль всего зданія устроенъ свѣтовой фонарь съ отворяющимися оконными рамами. Кузница, рессорная и трубочная занимаютъ площадь въ 169,60 кв. сажень. Помѣщенія слѣдуетъ считать вполне достаточными. Оборудование ихъ составляютъ: горны кузнечные на 18 огней, дѣйствующие одни на нефти, а другіе на каменномъ углѣ, нагрѣвательная нефтяная печь для штамповки, печь нефтяная къ ножнымъ молотамъ, горнъ щелевой для нагрѣва листовъ, два ножныхъ кузнечныхъ молота для болтовъ, гаекъ и мелкихъ поковокъ, два паровыхъ молота: 1 въ одну тонну, а другой въ $\frac{1}{3}$ тонны, прессъ для испытанія рессоръ, приспособленный для испытанія и на разрывъ упряжныхъ приборовъ, печь рессорная нефтяная, горнъ для наварки дымогарныхъ трубъ, горнъ для вертикальной напайки концовъ трубъ, вертикальный, сверлильный станокъ съ отдѣльнымъ электромоторомъ, круглая пила на телѣжкѣ съ электромоторомъ для холодной распиловки желѣза, точило ручное каменное, гидравлическій прессъ для испытанія дымогарныхъ трубъ и вентиляторъ на 40 огней съ электромоторомъ и сѣтью воздухопроводныхъ чугунныхъ и желѣзныхъ трубъ, уложенныхъ въ землѣ.

Освѣщеніе кузницы, рессорной и трубочной—электрическое, дуговыми фонарями.

Литейная.

Литейная, площ. въ 36 кв. саж., отдѣляется отъ рессорной корридоромъ. Оборудование: вагранка для плавки чугуна на 100 пуд. въ часъ, мѣдно-плавильный тигельный нефтяной горнъ, бѣгуны для измельченія формовочной земли и угля, глиномялка, вентиляторъ Рута съ электромоторомъ и чугуннымъ воздухопроводомъ, вентиляторъ для мѣдно-плавильнаго горна, желѣзный, подъемный, поворотный, литейный кранъ въ 3 тонны, вытяжной вентиляторъ для плавильнаго горна, для приведенія въ дѣйствіе соединены въ одну группу, приводимую въ дѣйствіе электромоторомъ, по неимѣнію мѣста въ литейной, установленнымъ въ рессорной.

Освѣщеніе электрическое дуговыми фонарями и переносными лампами накаливанія.

Помѣщеніе литейной крайне тѣсно и для формовки, и чистки литья занята часть рессорной. Въ настоящее время строится для литейной отдѣльное зданіе въ 112 кв. саж. съ установкою электрическаго мостового крана подъемной силы въ 720 пуд., что дастъ возможность отливать паровые цилиндры нормальныхъ паровозовъ, теперь же производится отливка лишь цилиндровъ 3-хъ осныхъ паровозовъ. По окончаніи постройки новаго корпуса литейной помѣщеніе, нынѣ занимаемое литейной, будетъ обращено на увеличеніе кузницы.

Постройка эта производится за счетъ кредита 1909 года, отпущеннаго въ суммѣ 31.750 руб.

При осмотрѣ Подкомиссией производства работъ выяснилось, что въ настоящее время исполнено лишь 20% работы, заказаны и доставлены на мѣсто части стропиль. Причиной тому, что къ работѣ было приступлено лишь лѣтомъ 1910 г., послужило то обстоятельство, что въ 1909 г. кредитъ на вышеуказанную работу былъ отпущенъ не полностью, а лишь въ размѣрѣ 6⁰/₀ общей стоимости.

На оборудованіе литейной подъемными механизмами было отпущено въ 1909 году 4.375 руб.

**Котловая при
кузницѣ.**

Къ зданію кузницы сдѣлана пристройка въ 15,30 кв. саж. для помѣщенія котловъ, доставляющихъ паръ для дѣйствія паровыхъ молотовъ и для парового отопленія расположенныхъ за кузницей павильоновъ вагоннаго отдѣла—деревобдѣлочной съ столярной, вагоно-сборной, малярной и сушилки для дерева. Установлены два водотрубныхъ котла системы Шухова по 370 кв. фут. поверхности нагрѣва въ каждомъ. Кромѣ того, въ котловой установленъ желѣзный бакъ для кипяченія воды паромъ, съ немедленнымъ ея охлажденіемъ для питья мастеровымъ и приборъ, привимающій отработанный паръ отъ молотовъ для отдѣленія смазки и выпуска пара для нагрѣва воды въ резервуарѣ, питающей котлы.

Контора и кладовая кузнечно-литейнаго цеха помѣщается въ промежуткѣ между литейной и рессорной и въ пристройкѣ къ послѣдней.

За кузнечнымъ корпусомъ расположены въ рядѣ виліона: деревобдѣлочная со столярной и обойной, вагоно-сборная и малярная.

Деревобдѣлочная.

Деревобдѣлочная занимаетъ площадь въ 42 кв. саж. Помѣщеніе крайне тѣсно и настоятельно требуетъ уширенія. Въ ней установлены станки:

- 1—4-хъ сторонній строгальный,
- 1—3-хъ, „ „
- 1— вертикальный-сверлильный,
- 1 „ „ и долбежный,
- 1 ленточная пила,
- 1 круглая пила съ горизонтальнымъ-сверлильнымъ приборомъ,
- 1 модельно-токарный,
- 1 каменное точило,
- 1 наждачный для точки лѣсопильныхъ пилъ,
- 1 полировочный.

Всѣ эти станки получаютъ движеніе отъ группового вала, подвѣшеннаго къ потолку и приводимаго въ дѣйствіе ременной передачей установленнымъ на фундаментѣ электромоторомъ въ 20 силъ.

Освѣщеніе производится электрическими дуговыми фонарями. Стружка изъ дерево-обдѣлочной расходуется въ котловой при кузницѣ для отопленія паровыхъ котловъ, куда доставляется носилками.

Столярная.

Столярная, площадью въ 35,53 кв. саж., помѣщается рядомъ съ деревообдѣлочной. Кромѣ столярныхъ верстаковъ, другого оборудованія нѣтъ. Освѣщеніе электрическими лампочками накаливанія. Помѣщеніе крайне тѣсно. Изъ столярной входъ въ обойную, занимающую 5,48 кв. саж. и въ никелировочную— 2,04 кв. саж.; оба эти помѣщенія тоже тѣсны.

Вагоно-сборная.

Вагоно-сборная занимаетъ деревянный сарай, шириною въ 9,50 саж. и длиною въ 17,5 саж., площ.—166, 25 кв. саж., построенный еще 1898 г., въ 3 сквозные пути, со свѣтовымъ фонаремъ по серединѣ. Въ сборной устанавливается 6 пассажирскихъ вагоновъ средней длины. Между осями сосѣднихъ путей разстояніе 2,75 саж., а отъ стѣны до осей крайняго пути 2 саж.; разстоянія эти малы и не обезпечиваютъ свободнаго прохода, такъ какъ у продольныхъ стѣнъ расположены слесарные верстаки, а между-путья загромаждаются матеріаломъ, доставляемымъ для постановки и снимаемыми съ вагоновъ частями; поэтому и въ вагоно-сборной—тѣсно.

Недостаточность помѣщенія особенно сильно чувствуется въ зимнее время. Вслѣдствіе этого управленіемъ Пермской ж. д. вносится на 1912 г. кредитъ на постройку вагоно-сборной для пассажирскихъ вагоновъ. Помѣщеніе должно вмѣщать 12 ст. по 38 кв. саж. на стойло. Стоимость постройки будетъ 125.400 руб.; на 1912 г. испрашивается лишь 40.000 руб. Въ сборной установленъ одинъ вертикальный сверлильный по металлу станокъ съ электромоторомъ. Необходимы еще станки, но мѣста для установки не имѣется. Переносные приборы слѣдующіе: приборъ съ электромоторомъ для испытанія автоматическихъ тормозовъ, электрической маленькой сверлильный станокъ, приборъ для нарѣзки газовыхъ трубъ, для жестяницкихъ работъ; вальцы для загибанія трубъ и машинка для загибанія краевъ и фланцевъ, ваги для ручного передвиженія вагоновъ.

Освѣщается вагоно-сборная электрическими дуговыми фонарями и лампами накаливанія.

Кромѣ указаннаго оборудованія, въ настоящее время устанавливается близъ сборной, въ отдѣльномъ деревянномъ сараѣ, гидравлическій прессъ для испытанія на разрывъ упряжныхъ приборовъ полными комплектами.

Въ вагоно-сборной ремонтируются, исключительно, пассажирскіе вагоны; товарные же, по недостаточности крытаго помѣщенія, круглый годъ ремонтируются на открытыхъ путяхъ. Вслѣд-

ствіе продолжительности и суровости зимняго періода, условія для ремонта товарныхъ вагоновъ оказываются весьма тяжелыми. Окраска и постановка надписей при климатическихъ условіяхъ зимняго періода—почти невозможна, что заставляеть въ тотъ періодъ для малярныхъ работъ выдѣлять въ сборной одинъ путь, выводя пассажирскіе вагоны для ремонта наружу.

Малярная.

Малярная помѣщается также въ старомъ деревянномъ сараѣ и имѣеть ширину въ 6,5 саж. и длину въ 13,1 саж., а общая площадь—85,15 кв. саж.; въ ней устанавливаются только два 4-хъ осныхъ пассажирскихъ вагона. Оборудование—2 ручныя краскотерки, приспособляемые для дѣйствія отъ электромотора.

По расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ на 1912 г. испрашивается кредитъ на постройку малярной для пассажирскихъ вагоновъ на 4 стойла по 26 кв. саж. Полная стоимость исчислена въ 28.600 руб.; на 1912 г. испрашивается 10.000 руб. Предполагается по окончаніи постройки, имѣющіяся сборную и малярную назначить, исключительно, для ремонта товарныхъ вагоновъ.

Сушилка для дерева.

Сушилка для дерева, въ 8 кв. саж., находится близъ дерево-обдѣлочной, устройство ея таково, что выдѣляемая лѣснымъ матеріаломъ влага, вслѣдствіе нагрѣванія воздуха трубами парового отопленія до 50°, С, не выводится наружу посредствомъ вентиляціи, а охладительными батареями, подвѣшенными у потолка, превращается въ капельно-жидкое состояніе и выводится наружу. Помѣщеніе сушилки недостаточное.

Лѣсопильное отдѣленіе.

Лѣсопильное отдѣленіе, площ. въ 34,50 кв. саж., расположено въ разстояніи 40 саж. отъ дерево-обдѣлочной. Оборудование: лѣсопильная рама, круглая пила и приводная лебедка для подталкиванія бревенъ. Для приведенія въ дѣйствіе этихъ предметовъ оборудования въ нижнемъ помѣщеніи установленъ общій групповой валъ, приводимый въ движеніе электромоторомъ, установленнымъ въ томъ же помѣщеніи на фундаментъ при посредствѣ ременной передачи.

Контора вагоннаго цеха.

Контора вагоннаго цеха помѣщается въ кирпичномъ зданіи, расположенномъ между столярной и вагоно-сборной и занимаетъ площадь въ 12,18 кв. саж.; въ томъ же зданіи имѣется помѣщеніе въ 9,28 кв. саж., предназначенное для кузницы для мелкихъ подѣлокъ для товарныхъ вагоновъ, ремонтируемыхъ на починочныхъ путяхъ.

Главная контора мастерскихъ.

Главная контора мастерскихъ и проходной для мастеровыхъ корридоръ занимаетъ отдѣльное деревянное зданіе, противъ бандажной площ. въ 57,13 кв. саж.

Отопленіе мастерскихъ частью паровое, частью печное. Въ

паровомъ отопленіи нагрѣвательныя поверхности составлены изъ гладкихъ чугунныхъ трубъ діам. въ 4 и 6 дюйм. и ребристыхъ батарей. Въ нагрѣвательной сѣти установлены конденсаціонные и компенсаціонные приборы, редукаціонные вентили и предохранительные клапаны. Корпусъ, гдѣ помѣщается паровозо-сборная и механическо-токарная, нагрѣвается отработаннымъ паромъ отъ паровыхъ машинъ электрической станціи; при чемъ устройство, въ случаѣ надобности, допускаетъ пользованіе и свѣжимъ паромъ отъ котловъ станціи. Отопленіе вагоно-сборной и малярной, дерево-обдѣлочной со столярной и сушильни для дерева производится свѣжимъ паромъ отъ котловъ при кузницѣ, при посредствѣ подземной канализаціи пара чугунными 3-хъ дюймовыми трубами, уложенными на глубинѣ 0,80 кв. саж. отъ поверхности въ двойныхъ деревянныхъ ящикахъ. Котельная, тендерная и литейная и всѣ конторы отапливаются печами, прочія помѣщенія отопленія не имѣютъ.

Освѣщеніе мастерскихъ: для освѣщенія всѣхъ помѣщеній и двора мастерскихъ установлены 26 дуговыхъ фонарей системы Джандусъ на 100 час. горѣнія и 566 лампъ накаливанія.

Водоснабженіе мастерскихъ: какъ для дѣйствія паровыхъ котловъ, такъ равно и въ противопожарныхъ цѣляхъ, въ районѣ мастерскихъ проложена сѣть 4-хъ дюймовыхъ чугунныхъ водопроводныхъ трубъ, соединенная съ сѣтью водоснабженія станціи. Въ котловой электрической станціи на колоннахъ установленъ желѣзный резервуаръ въ 1 куб. саж., наполняемый изъ станціонныхъ резервуаровъ для питанія котловъ. Такой же резервуаръ, но меньшихъ размѣровъ, имѣется, какъ упомянуто было, и въ котловой при кузницѣ. Для противопожарныхъ цѣлей установлены пожарные краны съ рукавами и брансбойтами внутри зданій 11 шт. и снаружи 9 шт., при чемъ первые приспособлены также для разборки воды ведрами. Кромѣ того, въ паровозо-сборной и тендерной установлено по 1 крану для промывки паровозовъ и тендеровъ, которые снабжены рукавами и могутъ служить какъ пожарные.

Пожарный обозъ мастерскихъ составляютъ:

4 пожарныхъ насоса на колесномъ ходу,

6 бочекъ на ходу,

1 лѣстница пожарная выдвижная на ходу,

1 желѣзный чанъ на ходу,

6 багровъ пожарныхъ,

6 топоровъ пожарныхъ,

3 кирки,

2 кошки,

42 ведра.

Особаго помѣщенія для пожарнаго обоза нѣтъ и онъ разставленъ по цеховымъ помѣщеніямъ.

Управленіемъ Пермской ж. д. было сообщено Подкомиссiи, что въ 1911 г. подлежатъ пріобрѣтенію слѣдующіе станки, машины и аппараты для Вятскихъ мастерскихъ.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ.	Количество.
1	Карусельный токарный станокъ съ планшайбой въ 1100 мм., съ электромоторомъ на 3 силы; высота обрабатываемыхъ предметовъ 450 мм.	1
2	Станокъ для притирки пробокъ	1
3	Паровой молотъ въ 20 пудовъ съ верхнимъ паромъ	1
4	Горизонтальный фрезерный станокъ съ передвиженіемъ стола вдоль на 250 мм. поперекъ—700 мм. и вертикально—350 мм.	1
5	Двойной токарный болтовой станокъ; высота центровъ 125 мм., разстояніе между нпми 400 мм.	1
6	Револьверный токарный станокъ; высота центровъ 190 мм., длина станины въ 1500 мм.	1
7	Пародинамо въ 150 дѣйствительныхъ силъ	1
8	Станокъ для изготовленія метчиковъ отъ 6 мм. до 50 мм., длиною въ 800 мм.	1
9	Электромоторъ въ 6 силъ	3
10	„ „ 4 „	1
11	„ „ 1½ „	4
12	„ „ 1 „	2
13	Электрическій подъемникъ „Идеаль“ для грузовъ въ 30 пудовъ	1
14	Переносный станокъ съ электромоторомъ для распиловки дровъ	1
15	Радиальный сверлильный станокъ для дыръ до 100 мм.; вылетъ—1800 мм.	1
16	Станокъ для изготовленія спиральныхъ сверлъ, діаметр. до 50 мм.	1
17	Передвижной сверлильный станокъ съ электромоторомъ для дыръ до 30 мм.	1

Производительность мастерских въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за 3 послѣдніе года представлена въ слѣдующей таблицѣ:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Число паровозовъ, выпущенныхъ изъ ремонта:			
Большой ремонтъ	14	14	16
Средній	5	4	3
Случайный	11	9	2
Число пассажирскихъ вагоновъ, выпущенныхъ въ годъ изъ ремонта:			
Большой ремонтъ	15	19	14
Средній	15	13	19
Періодическій съ окраской	18	4	7
Случайный ремонтъ	54	19	15
Число товарныхъ вагоновъ, выпущенныхъ въ годъ изъ ремонта:			
Большой ремонтъ	77	74	134
Срочный осмотръ	279	332	468
Текущій и случайный ремонтъ	195	135	41

Общее число рабочихъ въ мастерскихъ на 15 іюня 1911 года составляло 571 чѣловѣкъ, изъ которыхъ 467 мастеровыхъ, 34 ученика и 70 рабочихъ.

Поденная плата и % прибыли по сдѣльнымъ работамъ за время съ 1904 г. до 1911 г. увеличились:

для мастеровыхъ поденная плата на 13%,

%% прибыли по сдѣльнымъ работамъ съ 31% до 39%,

для чернорабочихъ поденная плата на 22%,

%% прибыли по сдѣльнымъ работамъ съ 16% до 23%.

При осмотрѣ мастерскихъ выяснилось, что продолжительность пребыванія подвижного состава въ мастерскихъ зависитъ отчасти и отъ задержекъ матеріальной сл., доставляющей несвоевременно необходимый для ремонта матеріаль, а также и отъ расцѣнки работъ.

Вслѣдствіе суровости климата и продолжительности зимы общую площадь крытыхъ помѣщеній главныхъ Вятскихъ мастерскихъ слѣдуетъ считать недостаточной и для болѣе успешнаго ремонта подвижного состава, площадь крытыхъ помѣщеній необходимо увеличить.

Затѣмъ Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ матеріальный складъ, состоящій изъ слѣдующихъ помѣщеній:

деревянный пакгаузъ, площ. въ 96 кв. саж., для запасныхъ частей;

деревянный пакгаузъ, площ. въ 40 кв. саж., для пакли и проч. матеріаловъ;

каменная кладовая, площ. въ 21,56 кв. саж., для смазочныхъ матеріаловъ;

деревянная кладовая, площ. въ 18 кв. саж., для древеснаго угля;
деревянный открытый навѣсъ, площ. въ 48 кв. саж., для антрацита, кирпича, лопать деревянныхъ и проч.;

деревянный открытый навѣсъ, площ. въ 32 кв. саж., для желѣзныхъ трубъ, стали и проч.;

деревянный лабазъ, площ. въ 155 кв. саж., для дуба и проч. деревянныхъ матеріаловъ;

деревянный лабазъ, площ. въ 135 кв. саж., для воинскихъ принадлежностей.

При осмотрѣ матеріальнаго склада оказалось, что ярлыковъ съ указаніемъ отпуска матеріаловъ въ амбарахъ, гдѣ таковыя матеріалы хранятся, не имѣется, а ярлыки эти находятся въ конторѣ матеріальной сл. Подобный порядокъ признанъ Подкомиссіей несоотвѣтственнымъ.

Справка, данная нач. матеріальной сл.:

согласно дѣйствующимъ правиламъ (см. § 71 свода распоряженій по матеріальной сл.), ярлыки должны передаваться ежедневно въ счетоводство для записи въ нихъ произведеннаго отпуска по требованіямъ и сличенія ихъ съ сортовыми книгами.

Если бы даже измѣнить существующій порядокъ учета ярлыковъ и заставить, въ большинствѣ, малограмотныхъ артельщиковъ самимъ производить запись въ ярлыки, отмѣнивъ при этомъ ежедневную свѣрку ихъ съ требованіями, то и тогда врядъ ли представилось бы возможнымъ веденіе ярлыковъ на мѣстѣ при матеріалахъ вслѣдствіе полного отсутствія теплыхъ кладовыхъ и суровости климата (морозы нерѣдко достигаютъ до 30—35 град.).

Начальникомъ дороги было доложено, что матеріальный складъ предположено перепланировать и переустроить.

На этотъ предметъ управленіемъ Пермской ж. д. испрашивался кредитъ въ суммѣ 220.000 руб. на устройство каменнаго склада, площ. въ 110 кв. саж., на ст. Вятка II, но кредитъ этотъ былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями изъ расцѣпной вѣдомости 1911 г., по которой испрашивался для матеріальныхъ складовъ на нѣсколькихъ станціяхъ, всего въ суммѣ 34.750 руб.

Въ матеріальномъ складѣ имѣется очень большое количество желѣзнаго лома, который, какъ сообщилъ завѣдывающій складомъ, продается одинъ разъ въ годъ.

Въ 10 час. 45 мин. пополуночи, Подкомиссія отбыла со ст. Вятка I въ Пермь.

Слѣдуя по 14 уч. сл. пути, Подкомиссія имѣла остановку на одномъ изъ переѣздовъ, гдѣ начальникомъ 14 уч. сл. пути былъ демонстрированъ спроектированный имъ самозапирающійся шлагбаумъ.

Стоимость его 20—25 руб. Описание можно найти въ Ж. Мин. Пут. Сообщ. 1909 г., кн. 1.

14 уч. сл. пути имѣетъ длину 108 верстъ и пристанскую вѣтку отъ ст. Вятка I къ р. Вяткѣ—4 версты. Границы: начало Пермской ж. д. на 1.154 вер. Сѣверн. ж. д. черезъ ст. Вятка I, по главной линіи къ Перми 388 вер. и по Котласской вѣтви 493 вер.

Нормальная длина околотка—18 вер.;
нормальная длина рабочаго отдѣленія—6 вер., и
нормальная длина обхода—4¹/₂ вер.

Штатное количество ремонтныхъ рабочихъ на участкѣ—83 человекъ *), дѣйствительное, колеблется въ различныхъ предѣлахъ, понижаясь до 25% отъ общаго числа. При этихъ обстоятельствахъ недостающее до штата количество замѣняется поденными.

Рельсы—стальные—нормальныхъ типовъ 24¹/₃, 25 и 18 фунтовъ въ пог. футѣ на главномъ пути и 18—22¹/₂ въ пог. футѣ на станціонныхъ путяхъ, кромѣ ст. Вятка I, гдѣ на станціонныхъ путяхъ уложены частью рельсы 24¹/₃ фун. въ пог. саж. Рельсы 18-ти фун. замѣняются тяжелыми 25 фунтовыми за счетъ расцѣнки переустройства линіи Пермь-Вятка.

Шпалы на главныхъ путяхъ нормальнаго типа; съ 1909 г. укладываются на главной линіи пропитанныя шпалы; на станціонныхъ на пассажирскомъ пути до Вятки I—1,25 саж.; на остальныхъ путяхъ полугодныя, полученныя съ главныхъ путей.

Балластъ качества средняго; средняя высота слоя 0,16 отъ уровня бровки полотна, что слѣдуетъ считать недостаточнымъ, въ этомъ—причина незначительной скорости поѣздовъ; такъ, сибирскій экспрессъ идетъ въ предѣлахъ Пермской ж. д. съ средней скоростью 29 верстъ въ часъ.

Значительныхъ мостовъ въ сторону Перми—2: черезъ рр. Филипповку (395 вер.) и Просницу (423 вер.). Мостъ черезъ р. Филипповку—однопролетный рѣшетчатый съ параллельными поясами, отв. въ 20 саж. Ызда по низу. Высота насыпи около 2,34 саж. Мостъ черезъ р. Просницу имѣетъ отверстіе 25 саж., рѣшетчатый съ параллельными поясами. Ызда по низу. Высота насыпи около 2,16 саж. Всѣ мосты рассчитаны по нормамъ нагрузки 1896 г.

Балластный карьеръ—одинъ, на 453 верстѣ отъ Перми I, площадь карьера, арендуемаго у г. Вятки, около 3 десятинъ. Балластъ наносный, рѣчной, мелкій, съ примѣсью небольшого количества гальки. Стоимость разработки одной куб. саж. балласта

*) При производствѣ лѣтнихъ путевыхъ работъ штатъ усиливается за счетъ соотвѣствующихъ кредитовъ временными рабочими.

съ погрузкой, выгрузкой, арендной платой по 35 к. съ куба и содержаніемъ карьера—2 руб. 50 к.

Школъ сл. пути не имѣется*).

Изъ работъ по улучшенію и усиленію дороги производятся слѣдующія:

за счетъ смѣты дополнительныхъ работъ:

Окончаніе работъ на существующихъ разъѣздахъ № 5 и № 2 по 3.500 руб. на разъѣздъ, домъ на разъѣздѣ № 1—12.000 руб., всего, слѣдовательно, на сумму—19.000 руб.

Ширина полосы отчужденія по линіи колеблется въ предѣлахъ отъ 20 до 100 саж., при чемъ въ исключительныхъ случаяхъ (у мостовъ, на балластномъ карьерѣ, станціяхъ и т. п.)—доходитъ до 400 саж.

Въ виду того, что Пермская ж. д. въ значительной ея части была построена съ уклонами до 0,013, въ настоящее время на участкѣ Вятка-Пермь, начиная съ 450 вер., производится смягченіе этихъ уклоновъ до 0,008 за счетъ особаго кредита по чрезвычайной смѣтѣ. Въ виду трудности смягчить въ нѣкоторыхъ мѣстахъ подъемы или уклоны существующей линіи пришлось строить совершенно новую линію, длиною до 250 вер., но въ общемъ, длина новой линіи равна длинѣ существующей и идетъ почти параллельно этой послѣдней.

Свѣдѣнія о положеніи работъ по переустройству пути помѣщены въ приложеніяхъ къ книгѣ. (См. приложеніе № 3).

На разъѣздѣ № 1 Подкомиссія имѣла остановку для осмотра зданія разъѣзда временнаго типа.

Деревянный, срубленный новый домъ (планъ и чертежъ переданы въ Высшую Комиссію) не имѣетъ каменнаго фундамента, а нижніе вѣнцы лежатъ на деревянныхъ столбахъ. Эти вѣнцы засыпаны землею и затѣмъ изъ досокъ устроена, такъ называемая, „заваленка“, т. е. досчатый ящикъ, идущій вдоль стѣны, вмѣщающій землю, насыпанную для прикрытія вѣнцовъ.

Площадь помѣщеній очень небольшая, внутри устроены антресоли. Для лучшаго обогрѣванія антресольныхъ помѣщеній вьюшки двухъ русскихъ печей устроены въ верхней части дымовой трубы подъ потолкомъ антресолей.

Въ этомъ домѣ расположены: квартира начальника разъѣзда, состоящая изъ комнаты и кухни, площадью—первая въ 2,06 кв. с. и вторая: въ 2,12 кв. с.; квартиры двухъ помощниковъ начальника разъѣзда, изъ которыхъ одна состоитъ изъ комнаты безъ кухни, а другая—комнаты, въ которой устроена и кухня; этой кухней пользуется и сосѣдъ. Затѣмъ еще имѣется комната-кухня, предназначенная для стрѣлочника, площадью въ 2,12 кв. саж., и теле-

*) Имѣются общеобразовательныя школы, находящіяся въ вѣдѣніи училищнаго комитета дороги.

графиста—такой же площади. Каждое помѣщеніе имѣетъ свой отдѣльный входъ и чуланъ. Общая площадь жилого помѣщенія—14,60 кв. с.

Подкомиссія признала подобное устройство домовъ безъ фундамента крайне нераціональнымъ.

Начальникомъ сл. пути было доложено, что вопросъ о жилыхъ домахъ является крайне острымъ для Пермской ж. д., такъ какъ на линіи Пермь-Вятка-Котласъ (811 вер.) всѣ будки и казармы при постройкѣ дороги были выстроены безъ фундаментовъ; часть жилыхъ домовъ также не имѣла фундаментовъ и въ настоящее время ремонтъ ихъ ложится тяжелымъ бременемъ на сл. пути.

Пермь-Котлассой ж. д. было передано въ эксплуатацію въ 1899 г. жилыхъ домовъ, построенныхъ безъ фундаментовъ (сторожевыхъ домовъ, казармъ, полуказармъ, жилыхъ домовъ и помѣщений при водокачкахъ для машинистовъ)—3.148 кв. саж. за счетъ кредитовъ по эксплуатационнымъ смѣтамъ 1904—1911 г.г. подведены фундаменты подъ жилые дома, общей площадью въ 2.267 кв. саж.

При слѣдованіи черезъ ст. Просница въ 12 ч. 15 м. пополудни начальникомъ дороги было доложено Подкомиссiи, что на этой станціи необходимо устройство гидравлическаго крана. Гидравлическій кранъ какъ на ст. Просница, такъ равно и на нѣкоторыхъ другихъ станціяхъ необходимъ для избѣжанія излишней задержки поѣздовъ, вызываемой отцѣпкой паровоза для набора воды. Поэтому требуется проложить водопроводъ длиною въ 50 саж. и установить 2 дополнительные гидравлическія колонны. Кредитъ на этотъ предметъ былъ отпущенъ Законодательными Учрежденіями на 1911 годъ, но въ уменьшенномъ размѣрѣ.

Изъ приведенныхъ начальникомъ дороги доводовъ выяснилось, что устройство гидравлическаго крана, дѣйствительно, необходимо.

Въ 12 час. 55 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Ардаши.

Ст. Ардаши.

Пассажирское зданіе занимаетъ деревянный домъ вполне соответственныхъ размѣровъ. При осмотрѣ жалобной книги, Предсѣдателемъ Подкомиссiи было установлено, что на послѣднюю жалобу, занесенную 24 іюня 1908 г., послѣдовала резолюція въ іюлѣ мѣсяцѣ того же года.

Изъ жилыхъ домовъ, расположенныхъ на ст. Ардаши Подкомиссія осмотрѣла деревянный домъ, въ которомъ находятся: квартира начальника станціи въ 3 комнаты съ кухней и квартиры двухъ помощниковъ начальника станціи.

На 1911 годъ вносился кредитъ на устройство водоснабженія ст. Ардаши, исключенный Законодательными Учрежденіями.

При испрашиваніи кредита на эту работу было указано, что существующее водоснабженіе ст. Ардаши питается изъ р. Мурлевки, дающей крайне илистую, засоряющую и портящую трубы воду, при чемъ часто прекращается подача воды.

Въ виду сего Предсѣдатель Подкомиссіи счелъ нужнымъ выяснитъ, насколько переустройство водоснабженія ст. Ардаши необходимо.

Изъ доложеннаго представителями Пермской ж. д. выяснилось, что надобности въ отпускъ настоящаго кредита не имѣется, такъ какъ необходимое усиленіе водоснабженія разрѣшено сдѣлать за счетъ кредитовъ по смягченію уклоновъ на участкѣ Пермь II—Вятка I.

Кредитъ 20.000 руб. предполагался на слѣдующія работы: проведеніе воды изъ р. Чепца, для чего надо уложить 700 саж. напорныхъ трубъ (10.500 р.), устроить приѣмный колодець (2.000 р.), водоподъемное зданіе съ жильемъ машиниста (4.500 р.), подводящую галлерею отъ рѣки къ приѣмному колодцу (1.500) и отчужденіе земли (1.500 р.).

Въ настоящее время водоснабженіе ст. Ардаши производится изъ р. Мурлевки:

Высота всасыванія 0,43 саж.

„ нагнетанія 10,05 „

Діаметры водопроводныхъ трубъ: всасывающей 5", нагнетательной—4", разводящей—6".

Насосы Вортингтона. Воды подается въ часъ 1,05 куб. саж.

Поверхность нагрѣва котла—4,1 кв. метр.

Водоемный бакъ 1, объемъ его 8 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ 2 и тендеръ наполняется въ 10 мин.

Въ 1 час. 55 мин. пополудни Подкомиссія имѣла остановку на ст. Зуевка.

Ст. Зуевка.

При ст. Зуевка расположено основное депо. Къ нему приписано 9 пассажирскихъ паровозовъ типа 1—4—0, которые откомандированы въ Вятку I для сопровожденія пассажирскихъ и скорыхъ поѣздовъ отъ Вятки I до Балезино, 50 товарныхъ паровозовъ нормальнаго типа и 2 трехъ осныхъ паровоза.

Паровозное зданіе въ Зуевкѣ, вѣрнаго типа, на 14 стойлъ, служащихъ для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ. Изъ нихъ 7 стойлъ, длиною въ 7,5 саж., такъ что 4-хъ осные паровозы съ 4-хъ осными тендерами не помѣщаются, и 7 стойлъ длиною въ 9,70 саж.

Надъ каждымъ стойломъ устроены по 2 вытяжныя трубы съ постоянными колпаками. Стропила желѣзныя. Невмѣщающіеся въ зданіе паровозы стоятъ вблизи на открытыхъ путяхъ.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно

изъ водопроводной сѣти, напоръ въ которой имѣется достаточный. Промывательные краны расположены между каждыми двумя стойлами.

Паровозы въ зданіе подаются черезъ поворотный кругъ системы Селлера, діам. въ 54 фута 10 дюйм. Такъ какъ ремонтныхъ стойлъ нѣтъ, то средній ремонтъ и подъемка паровозовъ производится въ депо: для этого служатъ 2 стойла.

Въ настоящемъ году будетъ приступлено къ постройкѣ помѣщенія площадью въ 111,96 кв. саж. на 3 стойла для ремонта паровозовъ.

Въ настоящее время непосредственно къ паровозному зданію примыкаетъ мастерская, общей площадью въ 50,05 кв. саж. механическая, площ. 23,46 кв. саж., машинное отдѣленіе въ 6,35 кв. саж., кузница, площ. въ 10,05 кв. саж., инструментальная—3,15 кв. саж., контора монтера, кладовая и корридоръ—7,04 кв. саж.

Особой слесарной нѣтъ.

Въ этомъ году будетъ приступлено къ пристройкѣ къ существующимъ мастерскимъ новаго помѣщенія, площадью 94,50 кв. саж., тогда общее распредѣленіе будетъ слѣдующее:

механическая, площадью въ	55,00	кв. саж.,
машинное отдѣленіе „ „	24,00	„ „
инструментальная „ „	8,00	„ „
кузница „ „	23,45	„ „
столярная „ „	5,60	„ „
контора, кладовая и коррид.	28,75	„ „

Оборудованіе механической мастерской составляетъ:

- 1 токарный колесный станокъ,
- 2 токарныхъ станка,
- 1 сверлильный станокъ,
- 1 строгальный станокъ,
- 1 точило.

Станки приводятся въ движеніе горизонтальной паровой машиной въ 9 силъ.

По расцѣночной вѣдомости на 1912 годъ испрашивается кредитъ по добавочному оборудованію мастерскихъ и на замѣну двигателя въ суммѣ 30.000 руб.

Въ кузницѣ установлено 2 кузнечныхъ горна на 1 огонь, 1 мѣдный горнъ и 1 нефтяное горно мѣдно-литейное; для доставленія дутья горнамъ служитъ вентиляторъ. Мастерскія исполняютъ работы по среднему, періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъемки паровозовъ служитъ 1 комплектъ домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются: повѣрочная и притирочная плиты, 2 переносныхъ горна, станокъ для

расточки цилиндровъ, краскотерка, приборъ для провѣрки манометровъ и прессъ для пробы котловъ.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо—438 п. с. Паровозный сарай и территория освѣщаются керосино-калильными фонарями, мастерскія,—керосиновыми лампами.

Производительность депо Зуевка за два послѣдніе года выражается слѣдующими цифрами:

паровозовъ выпущено:	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
изъ средняго ремонта	3	5
„ периодическаго	40	41
пассажирскихъ вагоновъ выпущено:		
изъ периодическаго осмотра	2	1
товарныхъ вагоновъ выпущено:		
изъ срочнаго осмотра	3	21

При осмотрѣ депо, начальникомъ сл. пути было доложено, что кредитъ, отпущенный на постройку 27 стойлъ на линіи, въ число которыхъ входили и стойла на ст. Зуевка, не могъ быть использованъ согласно предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ и указаній Законодательныхъ Учрежденій, такъ какъ расцѣнка по 6.500 руб. на стойло оказалась слишкомъ малой въ виду требованія строить паровозныя зданія съ желѣзобетоннымъ перекрытіемъ, а также дѣлать стойла большей ширины, чѣмъ это было принято ранѣе, вслѣдствіе этого построить паровозное зданіе дешевле, чѣмъ по 8.000 руб. на стойло не представляется возможнымъ. и вмѣсто 27 стойлъ придется построить лишь 20 стойлъ.

Предсѣдателемъ Подкомиссіи было указано, что такое распоряженіе кредитомъ является несоотвѣтствующимъ взглядамъ Законодательныхъ Учрежденій, на что начальникомъ сл. пути было доложено, что изъ имѣющихся остатковъ суммъ могутъ быть построены и остальные 7 стойлъ.

Водоснабженіе ст. Зуевка производится изъ рѣки Запруда, мощность источника достаточная.

Высота всасыванія 0,92 саж.

„ нагнетанія 1,63 „

Диаметръ водопроводныхъ трубъ:

всасывающей—5'' нагнетающ.—4'' и разводящ.—6''.

Насосы Вортингтона. Воды подается 2,3 куб. саж. въ часъ.

Поверхность нагрѣва котла—6,95 кв. метр.

Водоемный бакъ—1, емкостью въ 8 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ два и тендеръ наполняется водой въ 10 мин.

Начальникомъ сл. тяги доложено, что разрѣшено усилить водоснабженіе ст. Зуевка за счетъ кредитовъ по смягченію уклоновъ на участкѣ Пермь II—Вятка I.

Недалеко отъ депо расположенъ матеріальный складъ, занимающій очень тѣсную площадь и совершенно неудовлетворительный во всѣхъ отношеніяхъ, и, кромѣ того, складъ не имѣетъ огражденія.

Въ складѣ имѣются:

деревянная кладовая, площадью въ 6 кв. с., для храненія запасныхъ частей;

досчатый сарай, площадью въ 9 кв. с., для храненія древеснаго угля и обшивочныхъ досокъ;

такой же сарай, площадью въ 5,6 кв. с., для пакли и другихъ подобныхъ матеріаловъ;

погребъ, площадью въ 6 кв. с., для храненія смазочныхъ матеріаловъ и керосина;

деревянная кладовая, площадью въ 6,29 кв. с., для храненія желѣза.

По осмотрѣ склада Подкомиссія прослѣдовала въ одноклассное училище.

Училище занимаетъ площ.: въ 34,39 кв. саж.; учащихся въ немъ—55 человекъ.

По расцѣпной вѣдомости новыхъ работъ на 1911 годъ управленіемъ Пермской ж. д. испрашивался кредитъ въ 11.000 р. на постройку новыхъ школъ; Законодательныя Учрежденія кредитъ этотъ разрѣшили лишь въ суммѣ 5.000 руб.

При ст. Зуевка имѣется рядъ жилыхъ домовъ, изъ которыхъ Подкомиссіей были осмотрѣны: дежурная паровозныхъ бригадъ, занимающая помѣщеніе, вполне достаточное по площади, но содержащееся не въ достаточной чистотѣ и пріемный покой, расположенный около вокзала и занимающій хорошій деревянный домъ соответственныхъ размѣровъ. При пріемномъ покоѣ имѣется помѣщеніе для сторожа, состоящее изъ комнаты, въ которой устроена и кухня.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія выяснилось, что помѣщеніе для пассажировъ является чрезвычайно тѣснымъ и деревянное зданіе вокзала подлежитъ неотлагательному расширенію, вслѣдствіе чего просимый на этотъ предметъ на 1912 г. кредитъ, по мнѣнію Подкомиссіи, подлежитъ отпуску.

Управленіемъ Пермской ж. д. предполагается расширить существующее пассажирское зданіе на 50 кв. саж. Въ настоящее время площади помѣщеній: I и II кл.—7,37 кв. с. и III кл.—10,42 кв. саж.

Служебныя помѣщенія, кромѣ помѣщенія для телеграфа, также тѣсны, и товарная контора ютится въ маленькой комнаткѣ,

Ст. Зуевка—распорядительная.

На станціи имѣется путей: четыре—для пріема и отправленія поѣздовъ, вмѣстимостью на 205 вагоновъ, три—товарныхъ—

на 69 вагоновъ, одинъ—для вспомогательнаго поѣзда на 6 вагоновъ, одинъ—въсовой и шесть—тракціонныхъ.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г.—	172.220 пуд.
	„ 1909 „—	304.834 „
	„ 1910 „—	222.428 „
Выгружено	„ 1908 „—	2.113.424 „
	„ 1909 „—	2.165.319 „
	„ 1910 „—	2.009.140 „
Перегружено	„ 1908 „—	350 „
	„ 1909 „—	23.224 „
	„ 1910 „—	97.753 „
Продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 „—	12.841 „
	„ 1909 „—	14.661 „
	„ 1910 „—	18.827 „

На ст. имѣются складочныя помѣщенія:

пакгаузовъ	51 кв. саж.,
крытыхъ платформъ	— „ „
открытыхъ платформъ	70 „ „

Вагонооборотъ ст. Зуевка выразился:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено со станціи	112.636	118.413
Прибыло на станцію	112.878	118.727

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
Поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	2294	2294
Поѣздовъ малой скорости	6993	6594.

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 гг., на участкѣ Зуевка—Балезино, предусмотрено 23 товарныхъ поѣзда, съ 565 вагонами.

Въ 2 ч. 24 м. пополудни Подкомиссія отбыла со ст. Зуевка на ст. Фаленки.

Слѣдуя по этому участку, Подкомиссія осматривала работы по подъемкѣ полотна, производящіяся во избѣжаніе заливанія полотна водами рѣки Косы.

Начальникомъ сл. пути было доложено, что насыпь на 347—350 верстахъ этой линіи разливомъ р. Косы ежегодно повреждалась, такъ какъ вода доходила до бровки полотна и размывала балластный слой, угрожая безопасности движенія. Въ предупрежденіе подобнаго явленія, при составленіи проекта переустройства линіи Пермь-Вятка, высота указанной насыпи была запроектирована на 0,50 саж. выше существующей, что въ настоящее время и приводится въ исполненіе.

Въ 3 ч. 42 м. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Фаленки.

Ст. Фаленки.

Пассажирское зданіе расположено въ деревянномъ домѣ и вмѣстѣ со служебными помѣщеніями занимаетъ очень незначительную площадь; въ этомъ же помѣщеніи имѣется квартира начальника станціи въ 3 комнаты съ кухней. Осмотръ ст. Фаленки ограничился лишь осмотромъ пассажирскаго зданія.

Въ 6 ч. 7 м. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Глазовъ

Ст. Глазовъ.

Пассажирское зданіе, расположенное въ деревянномъ домѣ, является совершенно несоотвѣтственнымъ ни въ части своей, предназначенной для пассажировъ, ни для служебныхъ помѣщеній и подлежитъ безотлагательному расширенію. Хотя управленіемъ Пермской ж. д. и не испрашивается кредитъ на эту работу, такъ какъ имѣются другія не менѣе насущныя нужды, но Подкомиссія отмѣтила, что откладывать вопроса съ расширеніемъ пассажирскаго зданія ст. Глазовъ не приходится.

Ст. Глазовъ — промежуточная. На станціи имѣется путей: три—для приѣма и отправленія поѣздовъ, вмѣстимостью на 189 вагоновъ, два запасныхъ на 105 вагоновъ, одинъ товарный на 35 вагоновъ и одинъ вѣсовой.

Станція расположена при уѣздномъ городѣ Глазовѣ Вятской губерніи.

Коммерческая работа станціи выражается такъ:

нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г. —	1.117.831
	„ 1909 „ —	1.687.348
	„ 1910 „ —	1.393.350
Выгружено	„ 1908 „ —	1.256.014
	„ 1909 „ —	1.706.737
	„ 1910 „ —	1.657.580
Перегружено	въ 1908 „ —	750
	„ 1909 „ —	4.360
	„ 1910 „ —	3.557
Продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 „ —	29.319
	„ 1909 „ —	35.749
	„ 1910 „ —	38.438

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

Пакгаузы 215 кв. саж.

Открытыя платформы . . . 185,09 кв. саж.

Въ 6 ч. 55 м. Подкомиссія прибыла на ст. Балезино.

Ст. Балезино.

Ст. Балезино—распорядительная.

На станціи имѣются пути: четыре—для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 209 вагоновъ, три—запасныхъ

на 180 вагоновъ, одинъ товарный на 25 вагоновъ и пять тракціонныхъ путей.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г.	—	735.935 пуд.
	„ 1909 „	—	570.206 „
	„ 1910 „	—	520.943 „
Выгружено	„ 1908 „	—	1409.798 „
	„ 1909 „	—	1635.045 „
	„ 1910 „	—	1726.886 „
Перегружено	„ 1908 „	—	55.369 „
	„ 1909 „	—	128.396 „
	„ 1910 „	—	196.355 „
Продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 „	—	9.079
	„ 1909 „	—	9.932
	„ 1910 „	—	10.894

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	52 кв. саж.,
открытыя платформы	75 „ „
Площадь земли, могущая быть отвѣденной для склада грузовъ	5865 „ „

Вагонооборотъ ст. Балезино выразился:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено со станціи	119.153	124.883
Прибыло на станцію	119.067	124.013

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось.

	1909 г.	1910 г.
Поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	2294	2294
Поѣздовъ малой скорости	7304	7300

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 гг., на участкѣ Балезино-Вознесенская, предусмотрено 23 товарныхъ поѣздовъ съ 565 вагонами.

На ст. Балезино въ это время находился сибирскій поѣздъ съ масломъ (п. № 23), вѣсъ котораго былъ повѣренъ Подкомиссіей и оказался равнымъ 30732 пуд., при 23 ваг. съ тарой 15368 п. чистымъ вѣсомъ груза 15364 пуда, изъ 23 вагоновъ 20 направлялась въ порты Балтійскаго моря, 3 слѣдовали до Вятки и 1 былъ отцѣпленъ въ Вознесенскѣ; послѣднее обстоятельство было отмѣчено Подкомиссіей, полагающей, что въ поѣзда дальняго слѣдованія нельзя включать вагоны съ мѣстнымъ грузомъ.

На ст. Балезино было осмотрѣно помѣщеніе дежурной паровозныхъ бригадъ, занимающее хорошей домъ, въ которомъ имѣются 42 кровати; площадь дежурной вполне соответственная.

Здѣсь же строится домъ для дежурнаго помѣщенія кондукторскихъ бригадъ.

При ст. Балезино имѣется оборотное депо, приписанное къ основному депо Зуевка, состоящее изъ зданія вѣрнаго типа на 8 стойлъ: изъ нихъ 2 стойла, длиною въ 7,5 саж., и 6 стойлъ, длиною въ 9,70 саж.

Для стоянки паровозовъ имѣются 2 тупика. Зданіе и тупики обслуживаются поворотнымъ кругомъ діаметромъ въ 55 фут.

Оборудованіе депо составляютъ: 2 переносныхъ горна и сверлильный ручной станокъ (безъ фундамента).

Производительность депо Балезино выражается слѣдующими цифрами: выпущено изъ срочнаго осмотра товарныхъ вагоновъ: въ 1909 г. 1 и въ 1910 г.—15.

Водоснабженіе на ст. Балезино производится изъ р. Чепца. Источникъ этотъ вполне надежный. Высота всасыванія—2,87, нагнетанія—11,84 саж. Діаметръ водопроводныхъ трубъ: всасывающихъ—5", нагнетательныхъ—4", разводящихъ—6".

Насосы Вортингтона. Воды подается въ часъ 3,0 куб. саж.

Поверхность нагрѣва котла—15,3 кв. метр.

Водоемный бакъ—1 съ полнымъ объемомъ въ 8,0 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ—2, тендеръ наполняется въ 9,—12 мин.

Усилить водоснабженіе разрѣшено за счетъ кредитовъ по смягченію уклоновъ на участкѣ Пермь II—Вятка I.

Въ имѣющемся при ст. Балезино маленькомъ матеріальномъ сараѣ находятся: досчатая кладовая, площ. въ 7 кв. саж., для храненія матеріаловъ и запасныхъ частей и земляной погребъ, площ. въ 5 кв. саж., для смазочныхъ матеріаловъ.

Въ 7 ч. 15 м. Подкомиссія отбыла со ст. Балезино.

На 225 вер. Подкомиссія имѣла остановку для осмотра полуказармы.

Старшій рабочій занимаетъ одну комнату, которая служитъ и кухней; здѣсь же живетъ сторожика и ремонтный рабочій. При домѣ имѣются небольшія службы.

При осмотрѣ этого дома оказалось, что нижніе вѣнцы и деревянные стулья его совершенно сгнили.

Въ 8 час. 15 мин. пополудни, въ виду наступившей темноты осмотръ линіи былъ законченъ на ст. Чепца.

Въ ночь съ 27 на 28 мая Подкомиссія прибыла въ Пермь, гдѣ имѣла совѣщаніе въ управленіи Пермской ж. д. съ представителями Пермской ж. д., а также и биржевымъ комитетомъ.

29 мая въ 12 час. дня Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Пермь I.

Ст. Пермь I.

Пассажирское здание расположено недалеко от берега р. Камы, против частных рѣчныхъ пристаней и занимаетъ длинное каменное одноэтажное здание.

Заль I и II кл. вполнѣ достаточныхъ размѣровъ; заль III кл. и другія прилегающія помѣщенія также вполнѣ соотвѣтственныхъ размѣровъ.

Служебныя помѣщенія свободны и свѣтлы.

Для пассажировъ IV кл. имѣется отдѣльный деревянный баракъ, находящійся рядомъ съ пассажирскимъ зданіемъ; при вокзалѣ устроенъ хорошій, широкій, крытый перронъ.

Противъ пассажирскаго здания за желѣзнодорожными путями расположены главныя Пермскія мастерскія, образуя узкій перехватъ станціонной полосы, чрезвычайно стѣсняющій движеніе.

Пермскія мастерскія построены въ 1878 году одновременно съ постройкой отъ Перми до Екатеринбургa Уральской Горнозаводской линіи. Мастерскія эти первоначально служили для ремонта какъ паровозовъ, такъ и вагоновъ, но съ присоединеніемъ къ Уральской Горнозаводской ж. д. Екатеринбургъ Тюменской ж. д. въ 1885 году, вагонныя мастерскія были перенесены въ Екатеринбургъ, а Пермскія мастерскія были приспособлены исключительно для ремонта паровозовъ, котловъ для водокачекъ и машинъ, а также на предметъ изготовленія паровозныхъ запасныхъ частей для нуждъ линіи.

Въ 1902 году взаменъ сгорѣвшаго новаго сборнаго цеха былъ построенъ новый съ добавленіемъ 6 стойлъ, разновременно добавлены нѣсколько мелкихъ зданій, на примѣръ: мѣдничная, пожарное депо, контора кузнечнаго цеха и здание для слесарныхъ работъ по ремонту колесъ.

Общая территория, занимаемая мастерскими,—5.650 кв. саж., изъ коихъ 2.673 кв. саж. крытыхъ помѣщеній.

Длина путей, кромѣ осевого парка,—324,27 п. с.

” ” осевого парка двойн. 256,8 ” ”

” ” ” ” одинар. 176,00 ” ”

Территорія мастерскихъ очень тѣсна, но мастерскія построены въ такой мѣстности, гдѣ расширить ихъ почти невозможно, такъ какъ, съ одной стороны, имѣется гора, а съ другой стороны—станціонные пути и рѣка Ягошиха и, притомъ, взаимное расположеніе цеховъ таково, что расширеніе ихъ весьма затруднительно. Въ помѣщеніяхъ ощущается недостатокъ свѣта, особенно въ нижнемъ этажѣ слесарно-токарнаго въ машинныхъ помѣщеніяхъ и въ чугунно и мѣдно-литейныхъ.

Станки и приборы мастерскихъ приводятся въ движеніе паровой машиной горизонтальной, одноцилиндровой безъ охлажденія въ 45 силъ Хемницкаго завода. Станки устарѣлой конструкціи. Исключеніе составляютъ 3 строгальныхъ станка и

одинъ большой колесно-токарный станокъ, которые приводятся въ движеніе электрической энергіей.

Электрическая энергія какъ для освѣщенія мастерскихъ и для приведенія въ дѣйствіе моторовъ, такъ и для освѣщенія станціонныхъ путей, вокзала и зданія управленія дороги, получается отъ электрическихъ станцій и двухъ динамо-машинъ по 180 амперъ каждая, напряженіемъ въ 220 вольтъ.

Для обслуживания вышеуказанныхъ машинъ и для отопленія мастерскихъ имѣются паровые котлы:

2 котла горизонтальныхъ водотрубныхъ постройки завода „Фицнеръ и Гамперъ“, поверхн. нагрѣва въ 678 кв. фут., при давленіи въ 8 атм.

2 паровыхъ котла горизонтальныхъ водотрубныхъ системы „Шухова“, поверхн. нагрѣва въ 640 кв. фут., при давленіи въ 8 атм. и

1 паровой котель горизонтальный трубчатый, поверхн. нагрѣва въ 70 кв. метр., при давленіи въ 4 атм.

Паровые котлы помѣщаются въ отдѣльномъ зданіи, площ. въ 36, 87 кв., и расположены вблизи помѣщенія машинъ. Котлы отапливаются сортированнымъ каменнымъ углемъ, такъ какъ для отопленія несортированнымъ, съ значительной примѣсью мелочи, свойственной мѣстнымъ сортамъ каменнаго угля, тяга недостаточна. Въ настоящее время ставится дымососъ „Стюртевана“ для усиленія тяги въ топкѣ котловъ, послѣ чего отопленіе котловъ предполагается производить несортированнымъ углемъ.

Предполагается постепенно перейти на приведеніе въ дѣйствіе всего оборудованія мастерскихъ электрической энергіей и въ настоящее время уже заказана паро-динамо-машина, мощностью въ 545 амперъ, 220 вольтъ, и всѣ вновь приобретаемые станки и приборы заказываются съ электромоторами.

**Паровозо-сборный
цехъ и малярная.**

Паровозо-сборный цехъ съ малярной имѣетъ длину 38, 73 пог. саж. и ширину 19 пог. саж., съ 26 стойлами, расположенными поперечно въ 2 ряда, между которыми канава для передвиженія катушекъ телѣжки. Малярная на 6 стойлъ отдѣлена отъ сборнаго цеха каменной стѣной, посерединѣ которой надъ канавой для передвиженія телѣжки имѣется опускной желѣзный занавѣсъ.

Изъ 20 стойлъ сборной слѣдуетъ выдѣлить по одному стойлу для одиночной смѣны осей, для взвѣшиванія, для расточки цилиндровъ и проходное въ механической цехъ. Помѣщеніе свѣтлое.

Катушечная телѣжка приводится въ движеніе вручную, но испрошенъ кредитъ на постановку мотора; также имѣется кредитъ на устройство на одной сторонѣ цеха мостового крана. Кредитъ для постановки мостового крана на другой сторонѣ сборнаго цеха испрашивается по смѣтѣ на 1912 годъ.

Изъ переносныхъ станковъ имѣется 2 для расточки паровыхъ цилиндровъ, для расточки золотниковыхъ цилиндровъ, для

строганія золотниковыхъ лицъ, I для расточки подшипниковъ вала перемѣны хода норм. паровозовъ и I сверлильный (электрической).

Въ проходѣ изъ механическаго цеха въ сборный, площ. 52 кв. саж., помѣщаются станки для пригонки и приточки частей при ремонтѣ, находящіеся въ вѣдѣніи сборнаго цеха; тамъ же цеховая контора и краскотерка. Въ этомъ отдѣленіи имѣется 6 токарныхъ станковъ, 3 строгальныхъ и 1 двойной сверлильный.

Котельный цехъ.

Котельный цехъ занимаетъ отдѣльное хорошее помѣщеніе, длиною въ 30,15, шириною въ 16,20, съ двумя рядами поперечныхъ стойлъ и канавой посрединѣ для катушекъ телѣжки. Высота зданія соответственная и въ случаѣ необходимости установить подъемные механизмы наращивать стѣны не придется, и стѣны крѣпкія. Длина телѣжки—3,52 саж., почему паровозы новаго типа (съ пароперегрѣвателемъ Шмидта) не помѣщаются, какъ равно и котлы этихъ паровозовъ не помѣщаются въ стойлахъ, почему предполагается телѣжку поставить новую, расширивъ канаву, передвинувъ ее въ одну сторону, съ расчетомъ, чтобы на одной сторонѣ можно было ставить новые котлы, а на другой производить ремонтъ старыхъ короткихъ котловъ, тендеровъ и котловъ для водокачекъ.

Котельный цехъ имѣетъ всего 16 стойлъ. Въ этомъ цехѣ имѣются: 1 вальцы для загибанія котельныхъ листовъ 1 станокъ для обточки и нарѣзки связей, 2 станка для высверливанія отверстій въ связяхъ, 2 сверлильныхъ станка, 1 поворотный подъемный кранъ на 2½ тонны и 2 подъемныхъ и передвижныхъ арки для котловъ.

Станки приводятся въ движеніе трансмиссіей отъ механическаго цеха.

При котельномъ же цехѣ имѣется помѣщеніе для ремонта дымогарныхъ трубъ, площ. въ 74,62 кв. саж.; здѣсь установлены: 2 нефтяныхъ горна, 1 станокъ для обрѣзки и 2 для чистки дымогарныхъ трубъ и 1 гидравлическій прессъ для испытанія дымогарныхъ трубъ.

Въ этомъ же отдѣленіи имѣются: радіальный сверлильный станокъ, станокъ для рѣзанія листовъ и пробиванія дыръ, 2 точила для обточки напильниковъ при ихъ ремонтѣ и печь для закалки пилъ. Всѣ эти станки сильно уменьшаютъ помѣщеніе и стѣсняють работу.

Кромѣ того, въ углу котельнаго цеха отведено помѣщеніе въ 4 кв. саж. для аппарата „Сиріусъ“ для спайки и рѣзки металловъ ацетилено-кислороднымъ способомъ.

Котельныя работы состоятъ изъ смѣны цѣлыхъ топокъ и отдѣльныхъ частей ихъ, накладки заплата въ топкахъ смѣны баббановъ цилиндрической части котла, замѣны дымогарныхъ

трубъ и связей и смѣны частей или цѣлыхъ тендерныхъ баковъ.

Для сокращенія времени простоя котловъ въ ремонтѣ и уменьшенія расходовъ, испрашивается по расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ на 1912 г. кредитъ на устройство пневматической клепки, чеканки, вальцевки и для другихъ подобныхъ работъ.

Тендера ремонтируются въ помѣщеніи котельнаго цеха; отдѣльнаго зданія не имѣется.

Механическій цехъ
и колесно-токарная.

Механическій цехъ и колесно-токарная помѣщаются въ центральномъ 2-хъ этажномъ зданіи, расположенномъ между котельнымъ и сборнымъ цехами, перпендикулярно къ нимъ.

Площадь механическаго цеха (2 этажа)—573,62 кв. с.

Въ верхнемъ этажѣ помѣщаются болѣе легкіе станки, а въ нижнемъ—колесные, токарные и другіе тяжелые.

Большинство станковъ работаетъ съ постройки дороги. Есть станки завода Циммермана, работающіе 25 лѣтъ.

Въ механическомъ цехѣ установлены слѣдующіе станки:

Токарные колесные станки:

Паровозные (изъ нихъ 1 новый на 4 рѣзца)	8
Вагонные и тендерные	3
Станокъ для обточки пальцевъ кривошиповъ	2
Станокъ для обточки и полировки шеекъ тендерныхъ и вагонныхъ осей	1
Токарныхъ станковъ вообще	52
Сверлильныхъ станковъ	8
Болторѣзныхъ и гайкорѣзныхъ	4
Долбежныхъ	9
Строгальныхъ	14
Фрезерныхъ	8
Наждачныхъ	12
Станокъ для притирки пробокъ	1
Пила круглая для дерева	1
Прессъ для испытанія металла на разрывъ .	1
Станковъ для жестяныхъ работъ	4
Приборъ для провѣрки манометровъ	1
Паяльныя печи для жестянщиковъ	4

Въ верхнемъ этажѣ станки установлены мѣстами въ 2 параллельныхъ ряда, а мѣстами въ 3 ряда; тѣсноты незамѣчается.

Въ нижнемъ этажѣ станки установлены въ 4 ряда и замѣчается тѣснота, перенести ихъ нельзя за неимѣніемъ мѣста; въ этомъ помѣщеніи мало свѣта.

При колесныхъ станкахъ для установки полускатовъ имѣ-

ются специальные блоки, при остальных станках никаких подъемных механизмов не имеется.

Для усиления производительности механического цеха предполагается постепенно смѣнить 46 станковъ, перешедшихъ съ бывшей Уральской Горнозаводской дороги, устарѣвшей конструкции, не удовлетворяющихъ современнымъ потребностямъ, новыми сильными станками, работающими при большой скорости, и соответственно усилить силовую станцію мастерскихъ. На 1911 г. Законодательными Учреждениями отпущено 20.000 руб. вмѣсто 39.000 руб., которые испрашивались на этотъ предметъ. По смѣтѣ 1912 г. испрашивается 37.800 руб.

Въ верхнемъ этажѣ механического цеха помѣщается кабинетъ начальника мастерскихъ, техническое бюро, складъ мелкихъ моделей, контора мастера цеха и ремонтная моделей. Счетоводство мастерскихъ помѣщается въ отдѣльномъ наемномъ зданіи внѣ предѣловъ территоріи мастерскихъ. Предполагается въ будущемъ или построить отдѣльное зданіе, или верхній этажъ механического цеха, путемъ пристройки надъ проходами въ котельный и сборный цехъ и другимъ размѣщеніемъ станковъ и расширить для помѣщенія счетоводства, что для дѣла необходимо.

Бандажная.

Бандажная, площадью въ 36 кв. саж., помѣщается въ отдѣльномъ зданіи и имѣетъ 4 горна для нагрѣванія и надѣванія бандажей, изъ нихъ 1 нефтяное, и при нихъ 2 крана подъемныхъ въ 2½ тонны каждый, которые одновременно могутъ обслуживать только 2 горна. Для полускатовъ новыхъ паровозовъ крана нѣтъ. На разрѣшенный по смѣтѣ на 1911 г. кредитъ будутъ замѣнены подъемниками соответствующей силы для одновременнаго обслуживания всѣхъ 4-хъ горновъ.

Колесная слесарная.

Колесная слесарная занимаетъ вблизи бандажной отдѣльное зданіе, площ. 51,43; въ этомъ же помѣщеніи имѣется 2 гидравлическихъ прессы для насадки и съемки колесъ и 1 кузнечный горнъ.

Колесный паркъ.

Колесный паркъ помѣщается на площади между механическимъ цехомъ, литейнымъ, бандажной, колесной и котельнымъ цехомъ и занимаетъ площадь въ 300 кв. саж. Сверхъ того, часть запасныхъ путей для осей помѣщается около задняго фасада котельнаго цеха. Помѣщеніе для колеснаго парка мало и нѣтъ никакихъ механизмовъ для удобнаго перемѣщенія колесныхъ паръ. Нагрузка и выгрузка скатовъ производится при помощи лебедки по наклонной платформѣ, что признано Подкомиссіей чрезвычайно неудобнымъ. Предполагается эту платформу замѣнить поворотнымъ краномъ.

Кузница и рессорная.

Кузница и рессорная помѣщаются въ одномъ зданіи, совершенно недостаточномъ, площадью въ 183, 20 кв. саж., изъ которой 20 кв. саж. занято рессорной и 12 кв. саж.—4-мя молотами Оливера. Въ настоящее время производится переустройство кузнечныхъ горновъ на отопленіе газомъ отъ каменнаго угля взамѣнъ нефти, отчего ожидается уменьшеніе расхода на топливо вдвое.

Послѣ переустройства кузница будетъ имѣть:

6 газовыхъ горновъ на 24 огня
2 древесныхъ „ „ 3 „

Рессорную нефтяную печь 1 для 3 рессорщиковъ, 1 газовое круглое горно для 6 кузнецовъ, работающих на молотахъ Оливера, и 1 газовую сварочную печь.

Кромѣ того, въ кузницѣ имѣется 1 паровой молотъ въ 1½ тонны, 1 молотъ въ ½ тонны и 1 въ ⅓ тонны, 2 вальцы для рессорныхъ листовъ, прессъ для испытанія рессоръ и приспособленіе для загибанія колець Манзеля и Струве.

Молота приводятся въ дѣйствіе отъ котловъ. Подъемныхъ механизмовъ и искусственной вентиляціи въ кузницѣ не имѣется. Прессъ для испытанія упряжи помѣщается вблизи кузницы въ особомъ деревянномъ сараѣ.

Кузнечный цехъ занятъ исправленіемъ и изготовленіемъ частей подвижнаго состава какъ желѣзныхъ, такъ и стальныхъ, при чемъ послѣдніе большею частью изготовляются изъ старыхъ осей и бандажей. Изготовленіе частей изъ сварочнаго желѣза производилось лишь въ крайнихъ случаяхъ. Части изъ литой стали, спиральныя рессоры и буферныя пружины мастерскими не готовятся.

Годовая производительность около 9.000 пуд.

Чугуно-литейная.

Чугуно-литейная занимаетъ помѣщеніе, площадью въ 60,74 кв. саж., рядомъ съ кузницей, и имѣетъ теплое сообщеніе съ механическимъ цехомъ; здѣсь же помѣщается сушило, площадью въ 2,6 кв. саж., вагранка, производительностью въ 60 пуд. въ часъ, занимающая площадь въ 0,6 кв. саж., подъемный поворотный кранъ и барабанъ для размола угольнаго мусора.

Годовая производительность—около 20.000 пуд.

Въ чугуно-литейной производятся отливки всѣхъ чугунныхъ запасныхъ частей подвижнаго состава, за исключеніемъ лѣвыхъ большихъ паровыхъ цилиндровъ паровозовъ нормальнаго типа, для каковой работы нѣтъ достаточныхъ подъемныхъ средствъ и недостаточна производительность вагранки. Никакихъ механическихъ приспособленій для формовки и литья не имѣется. Вентиляторъ для чугуно-литейной и для кузницы одинъ и помѣщается въ механическомъ цехѣ. Въ настоящее время для кузницы выписанъ отдѣльный вентиляторъ, который будетъ установленъ въ кузницѣ и будетъ приводиться въ движеніе элект-

рической энергіей. Очистка отливокъ производится въ зданіи литейной.

Съ окончаніемъ постройки центральной чугуно-литейной въ Вятскихъ мастерскихъ предполагается литейную въ Пермскихъ мастерскихъ закрыть и помѣщеніе передать кузнечному цеху, послѣ чего помѣщеніе кузницы будетъ вполнѣ соответственнымъ.

Мѣдно-литейная.

Мѣдно-литейная помѣщается рядомъ съ чугуно-литейной и занимаетъ площадь 28,34 кв. саж., въ томъ числѣ кладовая 3,45 кв. саж., и тутъ же помѣщается плавильный самодувный горнъ на 3 тонны, площадью въ 2,5 к. с.

Производительность около 2.000 пуд. въ годъ.

Отливка запасныхъ частей производится для текущихъ нуждъ мастерскихъ и въ запасъ склада для нуждъ линіи, при условіи, если цѣны на нихъ не превышаютъ цѣнъ, частныхъ заводовъ, опредѣляемыхъ запросами. Помѣщеніе довольно темное, но, по размѣрамъ, достаточное.

Модельная.

Модельная особаго помѣщенія для склада не имѣетъ. Въ текущемъ году, на разрѣшенный кредитъ въ 10.000 р., будетъ приступлено къ постройкѣ отдѣльнаго зданія для храненія моделей, на постройку котораго испрашивалось въ 1911 г.— 15,000 руб.¹⁾ Подъ мелкія модели выдѣлено помѣщеніе при чертежной, площадью въ 10,77 кв. саж. Ремонтная моделей площадью въ 17,16 кв. саж., помѣщается въ верхнемъ этажѣ механическаго цеха, но впоследствии предполагается ее вынести ближе къ предполагаемому къ постройкѣ зданію для склада моделей.

Въ ремонтной моделей имѣется 1 токарный станокъ для дерева, 1 ленточная пила и 4 столярныхъ верстака.

Мѣдницкая.

Мѣдницкая занимаетъ отдѣльное зданіе, площадью въ 20 кв. саж., вблизи котельнаго цеха, тутъ же помѣщаются три горна и станокъ для сгибанія трубъ „Чикаго“.

Инструментальная.

Инструментальная, площадью въ 10,50 кв. саж., помѣщается въ проходѣ изъ механическаго цеха въ сборный и служитъ только для храненія и выдачи инструмента, весь ремонтъ котораго передается въ механической цехъ.

Отопленіе и освѣщеніе мастерскихъ. Кабинетъ начальника мастерскихъ, контора кузнечнаго цеха, колесная, мѣдницкая и пожарное депо отапливаются обыкновенными печами, а всѣ цехи и остальные помѣщенія отапливаются паромъ.

¹⁾ По присланной управленіемъ Пермской ж. д. справкѣ при проѣздѣ въ концѣ іюля 1911 г. (послѣ объѣзда дороги Подкомиссіей) Министръ П. С. отмѣнилъ постройку зданія модельной и приказалъ прекратить работы въ виду возбужденія общаго вопроса о главныхъ мастерскихъ на Пермской ж. д.

Освѣщеніе производится электрическими лампочками и дуговыми фонарями.

Производительность мастерскихъ въ отношеніи ремонта паровозовъ за послѣдніе 4 года была слѣдующая:

	Число паровозовъ, вышедшихъ въ годъ изъ ремонта.			
	1907	1908	1909	1910
Большой ремонтъ	42	38	34	40
Средній ремонтъ	9	12	8	9
Подъемка, съ болѣе крупными работами, и случайный ремонтъ по происшествіямъ	26	49	43	33
Итого выпущено	77	99	85	82

При исполненіи намѣченнаго усиленія мастерскихъ новыми приспособленіями и станками, выпускъ паровозовъ изъ большого ремонта можетъ быть доведенъ до 60 паровозовъ въ годъ, независимо отъ исполненія въ нихъ случайнаго ремонта.

Общее число мастеровыхъ на 20 мая 1911 г.—816 человекъ, изъ нихъ 92 чернорабочихъ и 67 учениковъ.

Поденная плата и % прибыли по сдѣльнымъ работамъ въ 1910 г., по сравненію съ 1904 г. увеличились:

мастеровымъ: поденная плата на 12%
прибыль съ 30% до 45%
рабочимъ: поденная плата на 25%
прибыль съ 9% до 39%

Въ 1911 году надлежитъ приобрести для Пермскихъ мастерскихъ слѣдующее:

- 1) Наждачный станокъ для точки сверль 1
- 2) Ручной станокъ для расточки лѣв. цилиндр. паров. Комп. 1
- 3) Шурупный и болтовой станокъ 1
- 4) Наждачный универсальный станокъ для точки инструментовъ 1
- 5) Глиномялка съ электромоторомъ 1
- 6) Приспособленіе для одиночной смѣны паровозныхъ осей безъ подъемки паровозовъ 1
- 7) Станокъ для притирки пробокъ 1
- 8) Передвижной сверлильный станокъ съ электромоторомъ 1

В Ъ Д О М О С Т Ъ

числа рабочихъ, состоявшихъ въ Пермскихъ главныхъ мастерскихъ на 26-е июня 1911 года.

ЦЕХИ. КАКІЕ РАБОЧІЕ.	Сборный.		Механиче- ский.		Кузнечный.		Литейный.		Котельный.		В С Е Г О.				
	Чи сло лицъ.	Пла та въ день.	Чи сло лицъ.	Пла та въ день.	Чи сло лицъ.	Пла та въ день.	Чи сло лицъ.	Пла та въ день.	Чи сло лицъ.	Пла та въ день.	Чи сло лицъ.	Пла та въ день.	Средняя плата на одного чело- вѣка въ день.	Средняя плата на одного чело- вѣка въ мѣсяць.	Средній % прибыли по сдѣльнымъ работамъ.
1. Мастеровыхъ всѣхъ ремесль .	214	246,12	185	211,56	70	76,06	37	44,05½	138	139,32½	644	717,12	1 р. 09,8 к.	26 р. 25 к.	} 47,75
2. Чернорабочихъ	46	32,57	24	16,60½	2	1,53	4	2,56½	24	13,72	100	66,99	0 „ 66,99 „	16 „ 07 „	
6. Учениковъ раз- ныхъ ремесль .	36	14,42½	15	5,08½	1	0,31½	4	1,30½	18	6,27	74	27,40	0 „ 37,02 „	8 „ 88 „	

- | | |
|--|---|
| 9) Станокъ наждачный для калибр. валковъ . . . | 1 |
| 10) „ „ „ провѣрки и поли-
ровки кулисъ | 1 |
| 11) Калильная печь для закладки фрезъ | 1 |
| 12) Оборудованіе пневматическими инструментами
(11 молотковъ, 9 сверлильныхъ машинъ и
1 компрессоръ) для выпуска изъ большого
ремонта 50 паровозовъ въ годъ | 1 |

Вся подача въ настоящее время производится вручную, но въ скоромъ времени будутъ устроены подъемные механизмы, кредитъ на которые уже имѣется: въ 1911 году отпущено 20.000 руб. вмѣсто испрашиваемыхъ 40.000 руб. За 40.000 руб. предполагалось приобрѣсти и установить два мостовыхъ крана для сборной, моторъ къ телѣжкѣ сборной и котельной, подъемникъ для механической для подачи матеріаловъ во второй этажъ, козлы Беккера въ 65 тоннъ для тяжелыхъ паровозовъ и, кромѣ того, нѣсколько станковъ и приборовъ для специальныхъ работъ.

При мастерскихъ имѣется пожарное депо, расположенное въ деревянномъ сараѣ, вполне достаточныхъ размѣровъ.

Обслѣдованіе порядка веденія счетоводства и отчетности въ Пермскихъ главныхъ мастерскихъ, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, было произведено членомъ-экспертомъ отъ Государственнаго Контроля Н. А. Масловымъ при обратномъ проѣздѣ Подкомиссіи, 26 іюня 1911 г.; результаты обслѣдованія излагаются здѣсь.

Было установлено, что общее число рабочихъ, состоявшихъ въ мастерскихъ на 26 іюня—818 человекъ. Подробное распредѣленіе ихъ по цехамъ, ремесламъ и заработку приводится въ прилагаемой вѣдомости.

Внѣурочныя работы имѣли мѣсто въ мастерскихъ въ 1906—1907 гг., въ размѣрѣ около 20%—25% отъ общаго числа работъ, и вызывались запущенностью паровозовъ послѣдствіемъ извѣстныхъ тяжелыхъ событій 1904—1905 гг., а также ремонтомъ паровозовъ чужихъ дорогъ. Годовая производительность мастерскихъ выражалась при этомъ ремонтомъ 32 своихъ паровозовъ и 10 паровозовъ чужихъ дорогъ. Теперь внѣурочныя работы примѣняются только въ колесномъ цехѣ 3 раза въ недѣлю, производительность мастерскихъ опредѣляется ремонтомъ 40 паровозовъ въ годъ.

Поступившій въ ремонтъ паровозъ, прежде всего, осматривается въ сборномъ цехѣ съ провѣркой наличія всѣхъ его запасныхъ частей, затѣмъ дѣлается полная его разборка, послѣ чего, въ присутствіи представителя контроля, производится подробный его осмотръ въ разобранномъ видѣ съ составленіемъ бюллетеня всѣхъ предполагаемыхъ работъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ составляется и предварительная смѣта ремонта паровоза съ указа-

ніемъ приблизительной стоимости работъ по категоріямъ. Всѣ такія смѣты представляются въ сл. тяги. Если смѣтное исчисленіе не выходитъ за предѣлы ассигнованія по общей программѣ ремонта, или превышаетъ его не болѣе какъ на 10⁰/₀, то къ работамъ приступается сейчасъ же; если же предвидится перерасходъ болѣе 10⁰/₀, то для приступа къ работамъ ожидаютъ распоряженія отъ начальника службы. Существующія для мастерскихъ утвержденныя расцѣнки имѣютъ за собой, по словамъ начальника сл. тяги, 20-ти лѣтнюю давность, почему по мѣрѣ надобности вырабатывались и вырабатываются новыя и добавляются недостающія цѣны. Всякій разъ, какъ только производящимися наблюдениями устанавливалось, что ⁰/₀ выгоды рабочихъ по сдѣльнымъ работамъ становится свыше 65⁰/₀, это обстоятельство служило предметомъ для разслѣдованія и основаніемъ къ пересмотру расцѣнокъ. По отношенію къ двумъ послѣднимъ годамъ начальникъ службы указалъ, что расцѣнки понизились почти на 10⁰/₀.

Фактическимъ контролеромъ Пермскихъ мастерскихъ была дана слѣдующая справка:

I) О расцѣнкахъ на сдѣльныя работы:

Первая расцѣнка въ Пермскихъ мастерскихъ утверждена въ 1885 году. Этими цѣнами на единичныя работы мастерскія руководствуются и теперь. Что касается групповыхъ работъ, то въ сравненіи съ цѣнами на нихъ въ 1885 году, по утвержденной расцѣнкѣ 1905 года цѣны по всѣмъ цехамъ поднялись на 20%. Съ 1905 года до 1911 года цѣны на групповыя работы пали по всѣмъ цехамъ процентовъ на 13. Такимъ образомъ, за исключеніемъ единичныхъ работъ, настоящія цѣны за сдѣльныя работы въ сравненіи съ цѣнами 1885 года поднялись приблизительно на 7⁰/₀.

II) О стоимости большого ремонта паровозовъ въ Пермскихъ мастерскихъ въ 1909, 1910 и 1911 гг.

Средняя стоимость большого ремонта паровозовъ:

Въ 1909 г.	сер.	К.	—	7.600	руб.
„	„	„	„	Б.	— 7.200 „
„	1910	„	„	К.	— 7.400 „
„	„	„	„	Б.	— 7.400 „

Въ первое полугодіе 1911 года вышли изъ большого ремонта 9 паровозовъ и стоимость ихъ ремонта, проведенная со счетовъ заказовъ по книгѣ большого ремонта паровозовъ, выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Серія	К.	пар.	№	325	—	8.572	р.	98	к.	} въ среднемъ 8.027 руб.
„	„	„	№	444	—	8.091	„	97	„	
„	„	„	№	319	—	7.934	„	23	„	
„	„	„	№	370	—	7.506	„	81	„	
„	„	„	№	450	—	8.029	„	98	„	

Серія Б. пар. № 120 — 8.159 р. 98 к.	} въ среднемъ 7.475 руб.
„ „ „ № 135 — 7.411 „ 44 „	
„ „ „ № 119 — 7.146 „ 94 „	
„ „ „ № 130 — 7.193 „ 22 „	

Изъ 11 паровозовъ, находящихся въ мастерскихъ въ большомъ ремонтѣ на 1 іюля с. г. (по переданнымъ въ Высшую Комиссію копіямъ предварительныхъ смѣтъ), наиболѣе дорого стоящимъ по ремонту является паровозъ сер. К. № 331 — 9.894 руб. и самымъ дешевымъ пар. сер. К. № 345 — 7.777 руб.

Стоимость большого ремонта паровозовъ въ послѣдніе 2 года, по объясненію начальника сл. тяги и замѣстителя начальника мастерскихъ, также значительно понизилась, въ зависимости какъ отъ пониженія расцѣнокъ, такъ и отъ улучшившихся условій службы и работы паровозовъ. Высокая стоимость ремонта прежнихъ лѣтъ обуславливалась тѣмъ запущеннымъ состояніемъ, въ какомъ товарные паровозы попадали въ мастерскія послѣ работы смѣнными бригадами и увеличеннаго до 240—250 тысячъ верстъ пробѣга между ремонтами, особенно при томъ плохомъ качествѣ мѣстнаго каменнаго угля, благодаря которому всякій большой ремонтъ сопровождается смѣной топки. Теперь работа смѣнными бригадами не практикуется, пробѣгъ паровозовъ отъ одного до другого ремонта составляетъ 180—200 тысячъ верстъ, прежній средній срокъ ремонта паровоза сократился съ 5 — 5½ мѣсяцевъ на 4 — 4½ мѣсяца; при смѣнѣ топочныхъ частей стали для удешевленія ставить вмѣсто мѣдныхъ желѣзныя части, и подъ вліяніемъ всѣхъ такихъ мѣропріятій стоимость большого ремонта паровозовъ понизилась за послѣдніе 2 года съ 9.600 руб. на 7.600 руб.

Согласно прилагаемой выше справкѣ фактическаго контроля при Пермскихъ мастерскихъ стоимость большого ремонта паровозовъ за первую половину текущаго 1911 года повысилась и опредѣлилась, въ среднемъ, для вышедшихъ изъ ремонта паровозовъ сер. К. — 8.027 руб., сер. Б. — 7.475 руб. Кромѣ того, для находящихся въ настоящее время въ ремонтѣ паровозовъ стоимость такового по предварительнымъ смѣтамъ исчислена: наименьшая—7.777 руб. и наибольшая—9.894 руб. По отчетнымъ же даннымъ дороги за 1908, 1909 и 1910 гг. средняя стоимость большого ремонта паровозовъ выразилась соотвѣтственно въ 8.485 руб., 7.098 руб. и 7.270 руб., т. е. повышение стоимости стало наблюдаться съ 1910 года.

Справка ревизіоннаго отдѣленія контроля по расходамъ сл. тяги:

Средняя стоимость большого ремонта паровоза и тендера по отчетнымъ даннымъ (безъ постановки новыхъ котловъ) выразилась: за 1908 годъ въ 8.485 руб.; за 1909 годъ въ 7.098 руб. и въ 1910 году въ 7.270 руб.

Какъ упомянуто выше, мѣстный каменный уголь, коимъ отапливаются паровозы, по качествамъ своимъ весьма неудовлетворителенъ: въ немъ около 5% сѣры, испарительная его способность—максимумъ 4½, стоимость—около 7 коп. (6,98 к.) пудъ. Имѣется еще уголь 2-го сорта, стоимость 5 к. за пудъ,—онъ еще хуже, въ немъ по техническимъ условіямъ допускается до 32% золы, а его испарительная способность не превышаетъ 3½—4.

Изъ-за недостатчи матеріаловъ и за несвоевременнымъ получениемъ ихъ изъ главнаго матеріальнаго склада задержки въ работахъ мастерскихъ бываютъ частыя и большія. Всякій мастеръ цеха каждую субботу обязанъ выяснитъ, какіе матеріалы имѣются въ кладовой цеха и какіе на предстоящую недѣлю надлежитъ выписать изъ главнаго склада. На основаніи сего составляются требованія въ главный складъ, а о тѣхъ предметахъ и матеріалахъ, въ отпускѣ коихъ главнымъ складомъ отказано, представляются черезъ начальника мастерскихъ свѣдѣнія начальнику сл. тяги, а послѣднимъ начальнику дороги. При наличіи же въ главномъ складѣ того матеріала, какой выписывается, онъ отпускается складомъ по каждому данному требованію, принимается мастерскими за одинъ разъ и въ тотъ же день берется изъ склада.

Большинство работъ производится сдѣльно. Поденныхъ работъ всего 11%, вмѣстѣ съ чернорабочими. До окончанія каждой сдѣльной работы рабочіе удовлетворяются поденной платой. Авансовыхъ выдачъ въ счетъ сдѣльныхъ работъ не производится.

Для лицъ администраціи, кромѣ начальника мастерскихъ, установлены преміи за сбереженія по ремонту паровозовъ, тендеровъ и ихъ инструментовъ.

Свѣдѣнія о размѣрахъ таковыхъ премій приведены въ прилагаемой ниже вѣдомости.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ.	Выдано суммъ.	
	По Перм-скимъ мастерскимъ.	По Вятскимъ мастерскимъ.
Замѣстителю начальника мастерскихъ	23.04	39.38
Мастеру сборнаго цеха	123.50	94.32
„ котельнаго цеха	123.48	—
„ механическаго цеха	102.90	104.34
„ кузнечно-литейнаго цеха.	82.33	83.83

НА ИМЕНОВАНИЕ ДОЛЖНОСТЕЙ.	Выдано суммъ.	
	По Перм-скимъ ма-стерскимъ.	По Вят-скимъ ма-стерскимъ.
Помощнику мастера сборного цеха	84.78	33.93
„ „ котельного цеха	61.73	—
„ „ механического цеха	61.74	41.92
„ „ кузнечно-литейного цеха.	20.58	41.92
Техникамъ мастерскихъ	61.73	59.28
Монтерамъ сборного цеха.	140.56	83.84
„ котельного цеха.	85.81	—
„ механического цеха.	109.69	41.96
„ кузнечно-литейного цеха	20.58	41.96
И т о г о	1.102.45	666.68

По всѣмъ цехамъ мастерскихъ работы распредѣляются сборнымъ цехомъ по заказамъ, передаваемымъ въ другіе цехи по цеховымъ запискамъ. Переходя послѣдовательно черезъ надлежащіе цехи, ремонтируемыя части передаются изъ одного цеха и принимаются въ другомъ монтерами этихъ цеховъ, пока въ окончательно готовомъ видѣ не поступятъ въ сборный цехъ. Для устранения задержекъ въ работѣ одного цеха другимъ, установлены сроки исполненія для разныхъ категорій работъ по ремонту паровозовъ; при нарушеніи этихъ сроковъ собирается совѣщаніе мастеровъ для выясненія и скорѣйшаго устраненія задержки въ работѣ.

По заказамъ матеріальной сл. выясняется и опредѣляется мастерами цеховъ срокъ изготовленія заказа, окончательно устанавливаемый начальникомъ мастерскихъ и сообщаемый службѣ-заказчицѣ, которая равнымъ образомъ ставится въ извѣстность, если по неимѣнію матеріала ея заказъ не можетъ быть выполненъ мастерскими.

Изъ книгъ просмотрѣны были: книга кузнечнаго цеха, заключающая въ себѣ записи прихода и расхода угля, и книга для записи стальныхъ и желѣзныхъ издѣлій; какихъ-либо неправильностей ни въ той ни въ другой не замѣчено.

Замѣстителемъ начальника мастерскихъ было сдѣлано заявленіе, что необходимость перевѣски всего матеріала и частей при поступленіи въ указанный цехъ и при выходѣ изъ него отрываетъ массу времени и рабочей силы.

Угарь при мѣдныхъ и чугунныхъ отливкахъ и при желѣзныхъ поковкахъ получался слѣдующій:

НАИМЕНОВАНИЕ.	Въ 1909 году.			Въ 1910 году.			За 1-ю треть 1911 г.		
	В ѣ с ѣ.		%	В ѣ с ѣ.		%	В ѣ с ѣ.		%
	Пуд.	Фун.		Пуд.	Фун.		Пуд.	Фун.	
Отливокъ:									
Мѣдныхъ . . .	1.483	06½	2,51	2.085	05	2,50	570	08¾	2,75
Чугунныхъ . .	14.188	32	4,23	21.258	15½	4,37	4.920	0¼	4,38
Желѣзныхъ па- ковокъ . . .	8.228	12¾	7,57	8.919	10	7,414	2.694	39	7,49

Мѣдный ломъ сдается въ складъ тотчасъ же, желѣзный — не менѣе 4 разъ въ годъ; оба сдаются безъ цѣны. При взятіи лома въ литье прямо изъ цеха, операція эта проводится по бухгалтеріи главнаго матеріальнаго склада переводными накладными съ отфактурованіемъ мастерскимъ взятаго въ литье лома по номенклатурной цѣнѣ.

Изъ переданной въ Высшую Комиссію копии вѣдомости сдачи мѣднаго лома усматривается, что таковая производится сразу за время больше мѣсяца.

При разсмотрѣніи счетовъ заказовъ, представители службы и мастерскихъ объяснили, что требованія на матеріалы составляются по каждому заказу и по каждому роду матеріала отдѣльно. Полученные по такимъ требованіямъ разные матеріалы вносятся въ счетъ соотвѣтственнаго заказа въ порядкѣ ихъ выписки и поступленія въ мастерскія, при обслѣдованіи было обращено вниманіе, что такой порядокъ записи порождаетъ нѣкоторое неудобство при общемъ суммированіи отдѣльныхъ поступленій одного и того же рода матеріала на данный заказъ, разбросанныхъ въ разныхъ мѣстахъ счета заказа. Законченные счета заказовъ представляются по мѣрѣ ихъ окончанія въ сл. тяги, куда также представляется ежемѣсячный финансовый отчетъ съ распредѣленіемъ расходовъ по очер. №№. Съ введеніемъ съ 1912 года общаго положенія о счетоводствѣ сл. тяги и мастерскихъ форма счетовъ заказовъ и требованій подлежитъ измѣненію. До сего времени какого-либо систематизированнаго положенія о счетоводствѣ сл. тяги на Пермской ж. д. не было.

Наблюдается несвоевременное окончаніе счетовъ заказовъ.

Изъ переданной въ Высшую Комиссію копии акта отъ 26 мая 1911 г., составленнаго представителемъ контроля въ Пермскихъ мастерскихъ, усматривается, что до сихъ поръ не

выполнены заказы, относящіеся по времени ихъ выдачи къ 1907 г. и послѣдующимъ годамъ, и что по нѣкоторымъ изъ нихъ, при наличіи уже произведенныхъ расходовъ, сдачи издѣлій не было ¹⁾).

При отдѣльныхъ заказахъ за счетъ разныхъ лицъ и мѣсть, по объясненію начальника сл. тяги, обыкновенно получаютъ отъ нихъ слѣдующія деньги, а затѣмъ уже приступается къ выполнению заказа. Въ контроль по такимъ заказамъ доставляются перечни кредиторовъ и дебиторовъ.

Какъ усматривается изъ прилагаемой ниже справки ревизионнаго отдѣленія контроля по расходамъ сл. тяги, упомянутые перечни кредиторовъ и дебиторовъ помѣщаются лишь въ отчетахъ за истекшій годъ и отдѣльно въ контроль не доставляются. Въ отчетѣ за 1909 годъ значились дебиторы 1907 года, слѣдовательно, расчетъ съ ними своевременно произведенъ не былъ.

Списки дебиторовъ и кредиторовъ казны въ теченіе отчетнаго года управленіемъ дороги въ контроль не доставляются. Платежи, слѣдующіе отъ лицъ и мѣсть за работы, произведенныя въ мастерскихъ дороги своевременно въ доходъ дороги не поступаютъ, что видно изъ отчета по Пермской ж. д. за 1909 г., гдѣ поименованы дебиторы, не внесшіе причитающихся съ нихъ платежей, начиная съ 1907 г.

На вопросъ, какъ ведется наблюденіе за хозяйствомъ въ мастерскихъ, замѣститель начальника мастерскихъ отвѣтилъ, что въ отношеніи хозяйственности веденія дѣла онъ слѣдитъ черезъ мастеровъ цеховъ за предупрежденіемъ перерасходовъ, за экономнымъ расходоуаніемъ топлива, освѣщенія и проч. Спрошенный о томъ, какъ же именно, какими приѣмами, производится имъ наблюденіе, напримѣръ, за экономнымъ расходоуаніемъ топлива, замѣститель начальника мастерскихъ указалъ, что въ этихъ видахъ установлена премія за сбереженіе топлива. Расчетъ преміи переданъ въ Высшую Комиссію. На такой доводъ было сдѣлано указаніе, что премія не устраняетъ необходимости надзора тамъ, гдѣ онъ сколько-нибудь возможенъ. На послѣдовавшій, затѣмъ, вопросъ, установленъ ли въ мастерскихъ сл. тяги сравнительный методъ надзора за хозяйственностью работы въ

¹⁾ Справка нач. сл. тяги:

Въ настоящее время въ Пермскихъ мастерскихъ заказовъ, выданныхъ въ 1907 и 1908 г.г. не имѣется, два заказа этихъ годовъ закрыты. Изъ выданныхъ въ 1909 г. продолжается работа по тремъ заказамъ за №№ 2501 2502 и 2506 по изготовленію моделей за счетъ Воткинскаго и Коломенскаго, заводовъ. Работа не носитъ срочнаго характера и исполняется по мѣрѣ надобности, наличнымъ штатомъ модельщиковъ. Не исполнены — по заказамъ за №№ 2305 и 2401 за недоставленіемъ заказчиками по первому—предмета, подлежащаго обработкѣ, по второму—модели. Заказы закрыты и будутъ возвращены заказчикамъ.

цехахъ путемъ сличенія однородныхъ расходовъ въ разные мѣсяцы одного и того же года и смежныхъ лѣтъ, начальникъ сл. тяги и представитель мастерскихъ отвѣтили утвердительно.

Конторщиковъ подъ видомъ поденныхъ рабочихъ въ мастерскихъ, по заявленію начальника сл. тяги, не имѣется. Монтеры цеховъ содержатся по поденному расчету и проводятся по установленной для поденныхъ рабочихъ вѣдомости № 2. За дни отсутствія они, какъ поденные, не получаютъ платы, хотя въ то же время пользуются правомъ участія въ преміи.

Изъ переданныхъ въ Высшую Комиссію копій съ вѣдомостей №№ 2 и 3 мастеровыхъ, рабочихъ, монтеровъ, заработокъ которыхъ относится на общія работы, усматривается, что въ главныхъ мастерскихъ дороги существуетъ опредѣленный штатъ поденныхъ конторщиковъ подъ видомъ учениковъ при конторѣ, что подтверждается, между прочимъ, и актами о ревизіи рабочей силы. Копія одного изъ такихъ актовъ также передана въ Высшую Комиссію.

Изъ мастерскихъ Подкомиссія прослѣдовала мимо сарая, въ которомъ сложенъ уголь для отопленія котловъ, въ главный матеріальный складъ и мастерскія 1-го участка сл. пути.

Рядомъ съ мастерскими сл. пути расположены жилые дома. Всѣ жилые дома при ст. Пермь I занимаютъ площадь въ 508,25 кв. саж. Изъ нихъ три—деревянные, двухъэтажные и 2—смѣшанные. Нормальная высота комнатъ—4—5 аршинъ. Въ подвальныхъ помѣщеніяхъ жилыхъ домовъ находятся также квартиры. Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ жилой домъ съ квартирами агентовъ сл. движенія. Составитель поѣздовъ занимаетъ одну большую комнату съ перегородкой; стрѣлочнику отведена одна достаточныхъ размѣровъ комната, но недостаточно свѣтлая. Машинистъ водокачки занимаетъ двѣ комнаты среднихъ размѣровъ.

Мастерская сл. пути имѣетъ двѣ кузницы, въ мастерскихъ производятся въ довольно крупномъ масштабѣ и неучастковые работы. Кромѣ кузницъ, при участковой мастерской имѣется отдѣльное помѣщеніе для столярной и большой складъ для различныхъ матеріаловъ.

При осмотрѣ склада выяснилось, что матеріаловъ имѣется на сумму около 12.000 руб., не считая рельсъ и скрѣпленій. Складъ обнесенъ заборомъ лишь съ трехъ сторонъ. Съ четвертой стороны, гдѣ проходитъ глубокій ровъ—огражденія нѣтъ. При складѣ находится жилой домъ, въ которомъ помѣщается квартира кладовщика; при домѣ имѣются службы.

На площади, прилегающей къ главнымъ Пермскимъ мастерскимъ и находящейся между этими мастерскими и складомъ матеріаловъ сл. пути сложенъ въ большомъ количествѣ различный металлическій ломъ, который, за неимѣніемъ спроса, очень

рѣдко продается и поэтому скопляется въ большомъ количествѣ. Здѣсь же имѣются полуразрушившіеся сараи, предположенные къ сносу, такъ какъ управленіемъ Пермской ж. д. рѣшено строить новые амбары для складовъ матеріальной сл., не имѣющей здѣсь въ настоящее время достаточнаго количества крытыхъ помѣщеній, о чемъ будетъ подробно сказано ниже.

Далѣе Подкомиссія прослѣдовала мимо лабораторіи, находящейся въ непосредственномъ распоряженіи начальника дороги, въ главный матеріальный складъ.

При осмотрѣ матеріальнаго склада Подкомиссіей было установлено отсутствіе ярлыковъ при матеріалахъ, подобно тому, какъ это было уже замѣчено на ст. Вятка. Въ складѣ имѣются деревянные амбары, а также и каменный, высокій, хорошій амбаръ съ подваломъ для легковоспламеняющихся товаровъ.

Главный складъ состоитъ изъ слѣдующихъ помѣщеній:

складъ деревянный для металловъ площадью въ 65,32 кв. саж.;

складъ для храненія смазочныхъ матеріаловъ, площадью въ 70,40 кв. саж.;

кладовая для храненія метель и швабръ, площадью въ 34,20 кв. с.;

кладовая для храненія дверныхъ и оконныхъ приборовъ, инструментовъ и запасныхъ частей, площадью въ 127,30 кв. саж.;

кладовая для стеколъ ламповыхъ и оконныхъ, площадью въ 52,86 кв. саж.;

кладовая для храненія пакли, мѣла, котельнаго листового желѣза, площадью въ 81,84 кв. саж.;

кладовая для храненія трубъ, свѣчей и войлоковъ, площадью 60,78 кв. саж.;

кладовая для храненія лома, площадью въ 109,80 кв. саж.;

то же—площадью въ 48,92 кв. саж. и

кладовая для храненія древеснаго угля площадью въ 40,00 кв. саж.

Помѣщеній этихъ недостаточно; всѣхъ матеріаловъ хранится на 1.100.000 руб. При осмотрѣ подвала, сводчатаго, освѣщаемаго электричествомъ, было отмѣчено, что окна имѣютъ лишь желѣзныя рѣшетки, что нельзя считать достаточной гарантіей отъ поджоговъ.

Вслѣдствіе недостатка крытыхъ помѣщеній, различные металлическіе предметы, какъ то: буфера, вентили, цилиндры, полосовое желѣзо и желѣзо другихъ формъ, сложены на невысокой части двора матеріальнаго склада подъ открытымъ небомъ, зимой заносится снѣгомъ, при требованіи приходится вырывать эти предметы изъ-подъ снѣга, такъ что слѣдить за наличностью довольно трудно. Такими предметами занимается на дворѣ площадь около 260 кв. саж. и, такъ какъ мѣста свободнаго на имѣющейся территоріи матеріальнаго склада нѣтъ, то управленіе Пермской ж. д. и предполагаетъ занять подъ по-

стройку новыхъ складовъ площадь, на которой сложенъ металлическій ломъ и находятся старые сараи, описанные выше. На постройку новыхъ кладовыхъ матеріальной сл. управленіемъ Пермской ж. д. испрашивается на 1912 годъ 10.000 руб. Вся стоимость исчислена въ 15.800 руб.; предполагено построить 2 кладовыя, площадью въ 108 и 50 кв. саж. Подкомиссія признала необходимымъ отпускъ настоящаго кредита полностью ¹⁾.

26-го іюня 1911 года на ст. Пермь І Н. А. Масловымъ произведено облѣдованіе порядка веденія счетоводства и отчетности въ Пермскомъ главномъ матеріальномъ складѣ.

При обходѣ помѣщеній склада установлено, что имѣется особая приемочная кладовая, гдѣ производятся приѣмки матеріаловъ, доставляемыхъ мелкими партіями, негромоздкихъ, а въ подлежащихъ случаяхъ также и сличеніе взятыхъ на пробу частей свидѣтельствуемыхъ матеріаловъ съ утвержденными образцами. Для забракованныхъ при мелкихъ приѣмкахъ матеріаловъ и предметовъ въ этой же кладовой отведено особое мѣсто, въ одномъ изъ угловъ, куда они и складываются до вывоза ихъ поставщикомъ. Техническая экспертиза поставляемыхъ матеріаловъ, когда она требуется, производится мастерскими и носитъ названіе предварительнаго освидѣтельствованія. Для такой экспертизы берется въ мастерскія нѣкоторая часть поставляемыхъ для приѣмки предметовъ и матеріаловъ. Нѣкоторые предметы, запаса коихъ не держится и которые приобрѣтаются складомъ каждый разъ по особымъ отдѣльнымъ требованіямъ мастерскихъ, доставляются поставщиками непосредственно въ мастерскія и этимъ послѣднимъ, послѣ приѣмки, отфактуровываются складомъ. Въ томъ и другомъ случаѣ въ складъ доставляются изъ мастерскихъ акты технического изслѣдованія поступившихъ предметовъ и матеріаловъ, предъявляемые приѣмочной комиссіи, въ очередные дни ея дѣйствія, которая на основаніи заключеній такихъ актовъ дѣлаетъ на счетахъ поставщиковъ постановленіе о приѣмѣ или бракѣ доставленнаго матеріала. Подобные же акты о химическомъ изслѣдованіи пробъ поставленной партіи матеріала доставляются складу въ подлежащихъ случаяхъ химической лабораторіей дороги. Журнала на поступающій въ складъ къ освидѣтельствованію и приѣмкѣ матеріаль не ведется; поставщикамъ же выдается на него, впредь до рѣшенія вопроса о приѣмкѣ, предварительная (временная) квитанція артельщиками, у которыхъ остается второй экземпляръ такой квитанціи (корешокъ),—такимъ образомъ, у смотрителя склада свѣдѣній о доставленныхъ для приѣмки матеріалахъ на рукахъ не имѣется.

Приемочная комиссія собирается 2 раза въ недѣлю по втор-

¹⁾ Кредиты на постройку кладовыхъ при разсмотрѣніи проекта смѣты въ Управленіи ж. д. были исключены.

никамъ и пятницамъ; въ составъ ея, кромѣ фактическаго контролера, входятъ: смотритель склада, постоянные члены отъ сл. пути и тяги (мастерскихъ), а отъ другихъ службъ, въ зависимости отъ надобности. Кромѣ того, бываютъ внѣочередныя приѣмки, каждый разъ по особому назначенію; къ таковымъ относятся: переосвидѣтельствованія, приѣмки обмундированія, топлива, лѣсныхъ, освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ.

Порядокъ учета матеріаловъ по ярлыкамъ введенъ и примѣняется, но ярлыки хранятся въ конторахъ артельщиковъ, а на самыхъ мѣстахъ храненія матеріаловъ, не только на дворѣ но и въ кладовыхъ, ярлыковъ нѣтъ. Кромѣ того, на ярлыкахъ не раздѣляются матеріалы по годамъ ихъ поставокъ¹⁾.

По заявленію смотрителя склада, въ складѣ имѣются запасы излишнихъ матеріаловъ. Такихъ излишковъ, сверхъ 3-хъ лѣтняго потребленія, имѣется, согласно переданной въ Высшую Комиссію вѣдомости, на сумму 287.471 руб. На матеріалы, количество которыхъ превышаетъ нормы годового потребленія, вѣдомости не составлялись и стоимость ихъ не опредѣлялась, но можно лишь сказать, что послѣдняя весьма значительно превышаетъ указанную сумму 287.471 руб.

Полная повѣрка склада ревизорами матеріальной сл. должна, по дѣйствующему положенію, производиться не менѣе 1 раза въ 2 года, но порядокъ этотъ не выполняется, такъ какъ, по заявленію начальника матеріальной сл., имѣющіеся на дорогѣ 4 ревизора совершенно перегружены возложенными на нихъ огромными приѣмками шпаль, дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ. Смотритель склада дѣлаетъ повѣрку матеріаловъ въ складѣ по своему усмотрѣнію лишь по отдѣльнымъ ярлыкамъ, но никакихъ документальныхъ слѣдовъ отъ такой повѣрки не остается. Артельщики повѣряютъ сами себя 1 разъ въ годъ по книгамъ къ 1 января предстоящаго года, когда и представляются ими свѣдѣнія о недостачахъ. Объ обнаруженныхъ же излишкахъ заявленій артельщиками не дѣлается и, такимъ образомъ, такіе излишки могутъ быть установлены только случайно при ревизіи.

Приѣмъ складомъ на храненіе матеріаловъ отъ другихъ

¹⁾ Справка начальника матеріальной сл.

Согласно дѣйствующимъ правиламъ (см. § 71 свода распоряженій по матеріальной сл.) ярлыки должны передаваться ежедневно въ счетоводство для записи въ нихъ произведеннаго отпуска по требованіямъ и сличенія ихъ съ сортовыми книгами.

Если бы даже измѣнить существующій порядокъ учета ярлыковъ и заставить, въ большинствѣ, малограмотныхъ артельщиковъ самимъ производить запись въ ярлыки, отмѣнивъ при этомъ ежедневную свѣрку ихъ съ требованіями, то и тогда врядъ ли представилось бы возможнымъ веденіе ярлыковъ на мѣстѣ при матеріалахъ, вслѣдствіе полного отсутствія теплыхъ кладовыхъ и суровости климата (морозы нерѣдко достигаютъ до 30°—35°).

службъ, какъ объяснилъ смотритель склада, не возбраняется, но не практикуется.

Экстренныхъ покупокъ матеріаловъ производится складомъ, по заявленію начальника матеріальной сл., на сумму около 80.000 руб. въ годъ.

При повѣрочномъ перечнѣ взятыхъ на выдержку крановъ мѣдныхъ къ паровозамъ сер. Б штучныхъ (по ярлыку № 61899а) и такихъ же крановъ комплектныхъ (по ярлыку № 61899/917), а также пробокъ мѣдныхъ типа № 98 для паровозовъ сер. Б (ярлыкъ № 61901), оказалось на лицо: первыхъ 10, вторыхъ 9, третьихъ 54, что совпало съ показаніями ярлыковъ и записями сортовыхъ книгъ, просмотрѣнныхъ въ конторѣ склада.

Относительно порядка снабженія матеріалами разныхъ службъ дороги начальникомъ матеріальной сл. и смотрителемъ склада было объяснено, что отпускъ складомъ матеріаловъ службамъ-потребительницамъ производится по требованіямъ сихъ послѣднихъ и фактурируется имъ по номенклатурнымъ цѣнамъ, а въ тѣхъ случаяхъ, когда какіе-нибудь матеріалы и предметы въ номенклатурѣ не значатся, то по дѣйствительной ихъ стоимости. Такихъ предметовъ, не вошедшихъ въ номенклатуру, оказывается, по свидѣтельству начальника матеріальной сл., приблизительно, 10%. Требования на матеріалы отъ мѣстныхъ хозяйственно-административныхъ единицъ разныхъ службъ-потребительницъ направляются, помимо смотрителя склада, прямо къ соответственному артельщику, и матеріалы по такимъ требованіямъ, по словамъ смотрителя склада, отпускаются и забираются изъ склада въ тотъ же день. Расположенные же на линейныхъ участкахъ органы службъ-потребительницъ снабжаются матеріалами, по ихъ требованіямъ, черезъ посредство очередныхъ сборныхъ поѣздовъ, установленныхъ 2 раза въ мѣсяць, а въ срочныхъ случаяхъ, немедленно по служебнымъ нарядамъ.

Три раза въ мѣсяць, къ 10-му, 20-му и 1-му числамъ каждаго мѣсяца, артельщики представляютъ въ контору склада свѣдѣнія о произведенномъ ими отпускѣ матеріаловъ, прилагая при этомъ требованія службъ-потребительницъ и соответствующіе ярлыки. По провѣркѣ въ конторѣ склада представленій отпущенные матеріалы проводятся расходомъ по сортовымъ книгамъ, и составляются фактуры, направляемыя для акцептаціи службамъ-потребительницамъ. Фактуры службы-потребительницы должны по установленному порядку немедленно возвращать складу, но это требованіе и теперь не выполняется, а прежде такой возвратъ сильно затягивался.

По заявленію начальника матеріальной сл., до 1911 г. складомъ принимались отъ депо годныя, но неисправныя запасныя части, на предметъ ихъ исправленія, по цѣнамъ, установленнымъ съ нѣкоторой скидкой противъ номенклатуры, особымъ

перечнемъ, согласно циркуляры по сл. тяги и матеріальной отъ 6 октября 1897 года за № 27; по исправленіи такія запасныя части отфактуровывались обратно въ соотвѣтственныя депо по цѣнамъ не выше номенклатурныхъ. Съ 1-го мая 1911 года, въ виду накопленія въ складѣ полугодныхъ частей, сданныхъ для исправленія, такой порядокъ проведенія ихъ черезъ главный складъ отмѣненъ.

Въ конторѣ склада просмотрѣны, на выдержку, слѣдующія книги:

Приходный журналъ.

Сортовая книга.

Книга прихода, расхода и остатка дровъ.

Штабельная книга.

Въ приходный журналъ матеріалы вписываются по мѣрѣ ихъ поступленія по документамъ освидѣтельствованія и приѣмки.

Приходныя и расходныя записки по сортовымъ книгамъ, какъ уже сказано, заносятся три раза въ мѣсяць. Приходо-расходныя и штабельныя книги дровъ ведутся изо дня въ день.

При осмотрѣ означенныхъ книгъ неправильностей въ ихъ веденіи не обнаружено, но выяснилось слѣдующее.

Сортовые книги велись раньше по количеству, цѣнѣ за единицу и стоимости матеріаловъ, теперь же ведутся только по количеству и единичной цѣнѣ, стоимость же матеріаловъ не показывается. Чтобы найти страницу, на которой записанъ данный матеріалъ, нужно обратиться къ его № по номенклатурному перечню и по этому № искать въ сортовыхъ книгахъ. Такой порядокъ установленъ съ этого года и является болѣе мѣшкотнымъ и затруднительнымъ, чѣмъ прежній, когда въ началѣ сортовыхъ книгъ помѣщались алфавиты или оглавленія, съ помощью которыхъ безъ затрудненій находилась нужная страница. Переносимые въ сортовые книги остатки матеріаловъ на 1 января наступающаго года не раздѣляются, какъ и на ярлыкахъ, по годамъ ихъ поступленія въ складъ, и никакихъ обозначеній въ этомъ отношеніи не дѣлается, что, при желаніи произвести повѣрку съ этой стороны, приводитъ повѣряющаго къ необходимости затраты значительнаго времени и труда на просмотръ сортовыхъ книгъ предыдущихъ лѣтъ. Хотя въ конторѣ склада и ведется, частнымъ образомъ, книга общаго расхода каждаго матеріала за каждый годъ, но она не можетъ собой восполнить отсутствіе указанной системы, а для веденія своего требуетъ большаго труда, чѣмъ своевременное раздѣленіе и обозначеніе матеріаловъ по годамъ ихъ поставокъ въ сортовыхъ книгахъ и ярлыкахъ.

При просмотрѣ, на выдержку, удовлетворенныхъ складомъ требованій на матеріалы, замѣчено, что на требованіи Пермскихъ мастерскихъ, датированномъ 26 марта, расписка въ приѣмъ ма-

теріала (газовыхъ трубъ) помѣчена 11 іюля. Такъ какъ на требованіи не имѣется помѣтки смотрителя склада о времени его поступленія, то не представляется возможнымъ судить, кѣмъ данное требованіе было задержано—подлежащимъ ли цехомъ мастерскихъ или артельщикомъ склада.

Смотритель склада, съ своей стороны, сначала объяснилъ обнаруженное явленіе заборомъ мастерскими матеріала по требованію частями въ извѣстный періодъ времени, но затѣмъ, справившись, сослался на то, что за отсутствіемъ требуемаго матеріала это требованіе отъ 26 марта было возвращено тогда же мастерскимъ, а когда матеріаль былъ складомъ приобрѣтенъ покупкой, то мастерскія вновь прислали требованіе 11 іюня, помѣтивъ его первоначальной датой 26 марта.

Главный складъ отчитывается передъ матеріальной сл. путемъ ежемѣсячныхъ отчетовъ по обороту каждаго матеріала, прилагая къ нему акцептованныя службами-потребительницами фактуры и представляя таковую отчетность къ 5 числу каждаго мѣсяца.

Данныя для вѣдомости № 5 извлекаются изъ мѣсячной отчетности, но составляется она одинъ разъ въ годъ къ годовому отчету.

Конторщиковъ подъ видомъ поденныхъ рабочихъ въ конторѣ склада не держится.

Какого-либо систематизированнаго положенія о счетоводствѣ матеріальной сл. на дорогѣ не имѣется.

Складъ топлива на ст. Пермь I находится также въ завѣдываніи смотрителя главнаго склада. Начальниковъ участковъ топлива на дорогѣ не имѣется, а 4 ревизора матеріальной сл., какъ уже отмѣчено, могутъ по отношенію къ топливу ограничиваться лишь участіемъ въ его приѣмкахъ отъ поставщиковъ.

Помимо дровъ, поступающихъ на дорогу со стороны, расходуются также дрова, оставшіяся на складѣ бывшей хозяйственной заготовки (разъѣздъ № 126 Луньевской вѣтви), которая, рассылая дрова по разнымъ станціямъ дороги, проводитъ, по объясненію начальника матеріальной сл., ихъ расходы по своимъ книгамъ по полученіи отъ станцій назначеній квитанцій накладныхъ.

Далѣе Подкомиссія посѣтила дежурное помѣщеніе для машинистовъ, расположенное въ деревянномъ двухъэтажномъ домѣ; дежурное помѣщеніе занимаетъ оба этажа. Рядомъ съ этимъ домомъ находится другой такой же домъ, отведенный подъ дежурную для кондукторскихъ бригадъ. Оба эти дома—старые, тѣсные, низкіе, недостаточно свѣтлые и содержатся грязно.

Во второмъ этажѣ зданія дежурной машинистовъ расположена квартира завѣдывающаго депо и его контора.

Отсюда Подкомиссія перешла въ обратное депо, приписанное къ основному Чусовскому и состоящему изъ двухъ зданій:

- 1) прямоугольнаго на шесть стойлъ, длина стойлъ—7,10 саж.;
- и 2) прямоугольнаго на четыре стойла, длина стойлъ—7,50 саж.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 56 фут.

Для ремонта вагоновъ служитъ вагонный сарай—прямоугольное зданіе, площадью въ 185,62 сж. на 5 стойлъ.

Въ сторонѣ отъ паровозныхъ зданій находится кузница, площадью въ 6,43 кв. саж., въ которой помѣщено 1 кузнечное горно на два огня.

Оборудованіе депо составляетъ: 1 строгальный станокъ (ручной), 1 токарный станокъ, 2 сверлильныхъ ручныхъ, станокъ для наръзки газовыхъ трубъ, краскотерка и 2 переносныхъ горна.

Производительность депо Пермь I-я по ремонту паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе 2 года выражается слѣдующими цифрами:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
паровозовъ выпущено:		
изъ періодическаго осмотра	3	1
пассажирскихъ вагоновъ выпущено:		
• изъ средняго ремонта	6	4
„ періодическаго	281	293
товарныхъ вагоновъ выпущено:		
изъ срочнаго ремонта	114	185

Рядомъ съ депо расположенъ складъ топлива.

Для подачи топлива на тендера паровозовъ устроена эстакада, подобная той, какая имѣется въ Вяткѣ. При помощи этой эстакады паровозъ беретъ уголь въ количествѣ 300 пудовъ въ теченіе 15 мин.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ товарную контору, занимающую одноэтажный деревянный домъ. Помѣщеніе конторы слѣдуетъ считать достаточнымъ, такъ какъ грузооборотъ станціи съ устройствомъ пристани на ст. Пермь II, о которой будетъ сказано ниже, врядъ ли измѣнится въ значительной степени.

На товарномъ дворѣ имѣется 5 пакгаузовъ въ одну линію.

Ст. Пермь I—распорядительная.

На станціи имѣется путей: шесть для приѣма и отправленія поѣздовъ, вмѣстимостью на 274 вагона, десять запасныхъ на 341 вагонъ, шесть сортировочныхъ на 271 вагонъ, четыре товарныхъ на 152 вагона, два вытяжныхъ на 66 вагоновъ, одинъ для состава вспомогательнаго поѣзда, одинъ вѣсовой, одинъ для вагона съ бакомъ для воды и восемь тракціонныхъ.

Станція расположена на берегу р. Камы.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г.—	5.015.780 п.
	„ 1909 „—	4.984.510 „
	„ 1910 „—	4.693.181 „
выгружено	„ 1908 „—	10.010.043 „
	„ 1909 „—	8.656.208 „
	„ 1910 „—	7.486.768 „
перегружено	„ 1908 „—	735.197 „
	„ 1909 „—	746.197 „
	„ 1910 „—	355.952 „
продано пассажирскихъ би-		
летовъ	„ 1908 „—	404.039 „
	„ 1909 „—	471.156 „
	„ 1910 „—	455.114 „

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы 1.114,75 кв. саж.

открытыя платформы 274,61 „ „

Вагонооборотъ ст. Пермь I выразился:

	1909 г.	1910 г.
отправлено со станціи	159.005	108.377
прибыло на станцію	160.582	108.951

Движеніе поѣздовъ на станцію и отъ станціи опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
поѣздовъ большой скорости и воин-		
скихъ	2.294	1.460
поѣздовъ малой скорости	10.327	8.372

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1913 гг. на участкѣ Пермь I—Чусовская, предусмотрено 27 товарныхъ поѣздовъ съ 697 вагонами

Къ ст. Пермь I приписаны 3 частныхъ хлѣбныхъ склада (Бр. Каменскихъ) вмѣстимостью въ 164 куб. саж.

По осмотру ст. Пермь I Подкомиссія отбыла со служебнымъ поѣздомъ на ст. Пермь II.

Съ постройкой новой Кунгурской линіи, сократившей на 116 верстъ разстояніе между Пермью и Екатеринбургомъ, существенно измѣнились условія обмѣна грузовъ съ р. Камой на желѣзную дорогу и обратно. Въ настоящее время такой грузообмѣнъ производится для массовыхъ грузовъ, преимущественно, въ 15 верстахъ отъ Перми по Уральской линіи на ст. Левшино, гдѣ устроена и оборудована желѣзнодорожная пристань на р. Чусовой. Ст. Пермь I, расположенная на берегу рѣки Камы, по своимъ крайне неудобнымъ топографическимъ условіямъ и по совершенному недостатку пригодныхъ для устройства пристаней и складовъ береговыхъ участковъ не удовлетворяетъ нуждамъ обмѣна массовыхъ грузовъ въ сколько-нибудь крупныхъ размѣрахъ. Поэтому ст. Пермь I служила до сихъ поръ для грузооборота

съ р. Камою для болѣе дорогихъ товаровъ, всѣ же транзитные массовые грузы—чугунъ, желѣзо, хлѣбъ и т. п. поступали на пристань Левшино. По открытіи правильнаго движенія по Кунгурской линіи весьма важное значеніе по обмѣну грузовъ получаетъ конечная станція Кунгурской линіи Пермь II (Заимки), расположенная въ 4,74 вер. отъ ст. Пермь I, ниже города, между рѣчкой Данилихой и желѣзнодорожнымъ мостомъ черезъ р. Каму.

Ст. Пермь II.

Пассажи́рское зданіе помѣщается въ новомъ каменномъ домѣ съ обширнымъ заломъ I и II кл. значительной высоты и достаточно свѣтлымъ; отъ зала I и II кл. идетъ широкій корридоръ, служащій вмѣстѣ съ тѣмъ и проходомъ для пассажировъ I и II классовъ на перронъ. Корридоръ этотъ пересѣкаетъ залъ III кл. и багажное помѣщеніе; по обѣ стороны корридора расположены служебныя помѣщенія. Всѣ помѣщенія свѣтлыя, хорошія и достаточно просторныя. Однимъ изъ неудобствъ планировки вокзала является то обстоятельство, что пассажирамъ I и II классовъ приходится проходить черезъ помѣщеніе III класса.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія направилась къ товарной конторѣ. При слѣдованіи по станціоннымъ путямъ, начальникомъ сл. пути было доложено, что исключенный на 1911 г. кредитъ на пѣшеходный мостикъ черезъ пути необходимъ по слѣдующимъ соображеніямъ.

Пассажи́рское зданіе на ст. Пермь II островнаго типа и потому сообщеніе съ нимъ можетъ совершаться только черезъ станціонные пути.

На Кунгурской сторонѣ у опушки лѣса, на горѣ, сейчасъ же за путями вдоль линіи расположены 22 жилыхъ дома агентовъ дороги и рабочихъ съ семьями, всего населеніемъ до 400 человѣкъ, въ томъ числѣ около 50 дѣтей школьнаго возраста. Тутъ же помѣщаются дежурныя комнаты для пріѣзжающихъ съ поѣздами машинистовъ, смазчиковъ и кондукторскихъ бригадъ. Кромѣ того, здѣсь же заканчивается постройкою корпусъ больницы на 40 кроватей съ помѣщеніемъ для служебнаго персонала больницы въ количествѣ 12. Тутъ же устроенъ и расположенъ продовольственный пунктъ военнаго вѣдомства на тысячу человѣкъ. На Пермской же сторонѣ расположены: товарная контора съ товарнымъ дворомъ, депо и склады матеріальной сл.

Кунгурскую сторону отдѣляютъ отъ пассажирскаго зданія 3 пассажирскихъ пріемочныхъ пути, 9 товарныхъ путей и 7 путей сортировочныхъ. Черезъ пассажирскіе пути ежедневно пропускается три пары пассажирскихъ поѣздовъ и одна пара скорыхъ (последняя въ недѣлю одинъ разъ). На участкѣ Пермь-Кунгуръ ежедневно обращается 6 паръ товарныхъ поѣздовъ и 2 пары рабочихъ. На участкѣ Пермь-Вознесенская 7—8 паръ

товарныхъ поѣздовъ и 3 пары рабочихъ. Около ст. Пермь II на Вятскомъ участкѣ имѣется балластный карьеръ на 9-й верстѣ и на Кунгурскомъ участкѣ такой же карьеръ на 26-й верстѣ. Постановка туда порожнихъ составовъ и выводка груженыхъ совершаются изъ Перми II-й по спеціальнымъ расписаніямъ.

Вслѣдствіе разнотипности участковъ всѣ товарные поѣзда приходится пересоставлять, такъ какъ для Кунгурскаго участка составы товарныхъ поѣздовъ установлены въ 37—39 тысячъ пудовъ, а для Вятскаго 30—33 тысячи пудовъ. Кромѣ того, составляются поѣзда изъ вагоновъ своей погрузки и изъ вагоновъ, подходящихъ съ Горнозаводской линіи. Отсюда получается весьма значительная маневровая работа, обслуживаемая непрерывно круглыя сутки тремя паровозами.

Вся эта работа сосредоточена на путяхъ Кунгурской стороны, вслѣдствіе недостатка путей на сторонѣ Пермской.

Одновременное скопленіе пассажирскихъ поѣздовъ на Кунгурской сторонѣ бываетъ отъ 2 до 3-хъ и товарныхъ отъ 4-хъ до 5-ти. Кромѣ того, на путяхъ №№ 21 и 22 производится ежедневно водопой скота, перевозимаго изъ Сибири въ Петербургъ въ спеціальныхъ поѣздахъ.

Здѣсь же находится паркъ порожнихъ вагоновъ отъ 200 до 400-хъ для отправки по мѣрѣ надобности промежуточнымъ станціямъ Кунгурскаго участка и Горнозаводской линіи.

Такимъ образомъ, видно, что пути, черезъ которые приходится переходить ежедневно и при томъ по нѣсколько разъ массы служащихъ, рабочихъ и дѣтей,—постоянно бываютъ заняты поѣздами и маневровой работой, а посему переходъ черезъ 19 путей является не только затруднительнымъ, но и въ высшей степени опаснымъ. Доставка же въ больницу привезенныхъ съ линіи больныхъ или раненыхъ на носилкахъ черезъ эти, постоянно занятые, 19 путей, чрезвычайно затруднительна и опасна.

Для прохода нижнихъ чиновъ и новобранцевъ къ продовольственному пункту приходится расцѣплять и разъединять поѣзда, что также небезопасно при случайныхъ толчкахъ маневровыми паровозами ¹⁾.

Товарная контора занимаетъ небольшое помѣщеніе въ отдѣльномъ домѣ, недавно расширенномъ пристройкой, и вполне отвѣчающемъ своему назначенію.

При осмотрѣ товарныхъ платформъ было установлено, что крытыхъ помѣщеній для болѣе цѣнныхъ товаровъ недостаточно; въ концѣ одной изъ крытыхъ платформъ устроенъ лишь одинъ небольшой пакгаузъ.

¹⁾ По присланной управленіемъ Пермской ж. д. справкѣ—внесенный въ проектъ смѣты 1912 г. кредитъ на мостъ былъ исключенъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Начальникъ сл. пути сообщилъ, что кредитъ на устройство пакгаузовъ имѣется, и часть существующей крытой платформы будетъ передѣлана въ пакгаузъ.

Ст. Пермь II—распорядительная.

На станціи имѣются пути: тринадцать—для приѣма и отправления поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 847 вагоновъ, десять—запасныхъ и четыре—сортировочныхъ на 626 вагоновъ, два товарныхъ—на 55 вагоновъ, пять обгонныхъ на 293 вагона и пять тупиковыхъ на 125 вагоновъ, кромѣ того, три тракціонныхъ, для угольныхъ и одинъ вѣсовой.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г.—	780.190 п.
	„ 1909 „—	920.562 „
	„ 1910 „—	3.901.512 „
выгружено	„ 1908 „—	2.724.551 „
	„ 1909 „—	2.973.664 „
	„ 1910 „—	5.383.504 „
перегружено	„ 1908 „—	—
	„ 1909 „—	7.286 „
	„ 1910 „—	446.134 „
продано пассажирскихъ		
билетовъ	„ 1908 „—	16.956 „
	„ 1909 „—	26.600 „
	„ 1910 „—	127.907 „

Вагонооборотъ станціи Пермь II выразился:

	1909 г.	1910 г.
отправлено со станціи . .	10.890	154.851
прибыло на станцію . . .	11.514	154.093

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
поѣздовъ большой скорости		
и воинскихъ	4.588	6.882
поѣздовъ малой скорости .	928	10.717

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 гг., на участкѣ Пермь II—Кунгуръ, предусмотрено 15 товарныхъ поѣздовъ съ 420 вагонами.

Къ ст. Пермь II приписано 11 частныхъ складовъ не для хлѣба (Бр. Каменскихъ), вмѣстимостью въ 1000 куб. саж.

Далѣе Подкомиссія прослѣдовала мимо лѣсного склада, занимающаго довольно обширную площадь и не имѣющаго огражденія, въ депо.

Оборотное депо ст. Пермь II приписано къ коренному депо Кунгуръ и состоитъ изъ прямоугольнаго зданія на 6 стойлъ, длиною въ 10,60 саж. съ 4-мя тупиками близъ него. Зданіе и тупики обслуживаются поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 64 фут. Будетъ

построенъ паровозный сарай на 11 стойлъ. Кредитъ получился частью по смѣтѣ новыхъ работъ 1910 г. на расширение депо на ст. Чусовской, что признано возможнымъ отмѣнить, частью за счетъ сбереженій по расцѣнкѣ переустройства участка Пермь-Вятка. Постановленіе совѣта объ источникахъ кредитовъ и проектъ депо получили въ концѣ лѣта 1911 года утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ. Депо будетъ построено въ 1912 году.

Къ паровозному зданію примыкають мастерскія, въ площ. въ 37,08 кв. саж., изъ нихъ: механическая, слесарная, площ.—11,25 кв. саж., кузница—12,0 кв. саж., кладовая—12,55 кв. саж. и проходъ—1,28 кв. саж.

Оборудованіе депо составляютъ: 1 станокъ сверлильный, 1 кузнечный горнъ на 1 огонь и 2 переносныхъ горна.

Въ скоромъ времени будетъ установленъ токарный станокъ.

На 1912 годъ управленіемъ Пермской ж. д. испрашивается кредитъ на постройку на ст. Пермь II сарая для ремонта вагоновъ на 12 стойлъ. Кредитъ исчисленъ въ 48.000 руб., испрашивается на 1912 годъ—28.000 руб. ¹⁾.

На станціи совершенно не имѣется крытаго теплаго помѣщенія для ремонта и осмотра пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

Матеріальный складъ имѣетъ лишь одну каменную кладовую, площ. въ 43,30 кв. саж., служащую для храненія запасныхъ частей и цѣнныхъ матеріаловъ.

Отсюда Подкомиссія въ поѣздѣ отправилась къ желѣзнодорожному мосту черезъ рѣку Каму для осмотра мѣстности, въ которой предполагается устроить гавань.

Въ виду того, что въ состоявшемся 30 мая въ управленіи дороги засѣданіи съ участіемъ представителей мѣстной торговли и промышленности вопросъ о гавани и береговой вѣткѣ былъ подвергнутъ подробному обсужденію, занесенному въ помѣщенный въ настоящей книгѣ протоколъ,—онъ здѣсь не излагается.

По возвращеніи на ст. Пермь II Подкомиссія осмотрѣла складъ 11-го уч. сл. пути, при которомъ находится довольно большая столярная.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ жилому дому, въ которомъ расположена квартира старшаго дорожнаго мастера, состоящая изъ четырехъ комнатъ и кухни.

Невдалекѣ отъ этого дома находится квартира начальника 11-го участка сл. пути, занимающая отдѣльный деревянный хорошій домъ, расположенный въ саду и состоящій изъ 7 комнатъ съ кухней и необходимыми службами. Ремонтъ дома давно не производится; полы въ плохомъ состояніи—разсохлись. По объясненію начальника сл. пути домъ перешелъ къ Пермской ж. д. отъ постройки

¹⁾ Кредиты исключены изъ проекта смѣты Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Кунгурской ж. д. съ 1 ноября 1909 г. и пришелъ въ такое состояніе въ теченіе 1½ лѣтъ.

Въ I очередь приводятся въ порядокъ дома, гдѣ живутъ низшіе служащіе.

Противъ пассажирскаго зданія ст. Пермь II расположенъ складъ 11-го участка сл. пути, который Подкомиссіей и былъ осмотрѣнъ. Матеріаловъ въ этомъ складѣ имѣется на сумму, приблизительно, до 8 тыс. руб. Рядомъ съ этимъ складомъ строится новый домъ для квартиры и конторы нарядчика бригады. Домъ стоимостью въ 7250 руб. строится за счетъ общаго кредита по смѣтѣ 1910 года на постройку новыхъ жилыхъ домовъ.

Затѣмъ Подкомиссія возвратилась на ст. Пермь I.

30 мая въ 6 час. пополудни въ Пермь прибылъ членъ Высшей Комиссіи Н. Л. Пшерадскій и Подкомиссія въ пополненномъ составѣ отбыла 31 мая въ 6 ч. 50 м. пополудни изъ Перми I на ст. Екатеринбургъ, прослѣдовавъ по Кунгурской линіи.

Въ 7 ч. 15 м. Подкомиссія прибыла на ст. Кукуштанъ (IV кл.), на которой осмотрѣла только пассажирское зданіе.

Ст. Кукуштанъ.

Пассажирское помѣщеніе расположено въ деревянномъ новомъ хорошемъ зданіи, вполне соответственномъ.

Слѣдуя по 17 участку сл. пути, Подкомиссія отмѣтила, что балластъ, хотя и недостаточный по толщинѣ слоя, по своему вполне удовлетворителенъ.

Состояніе пути не вполне надлежащее: на кривыхъ и переѣздахъ чувствовались толчки, рехтовку слѣдуетъ считать неудовлетворительной.

На этомъ участкѣ, по заявленію начальника сл. пути, много пучинъ.

Вообще Пермская ж. д. сильно страдаетъ отъ пучинъ. Въ Высшую Комиссію передана особая вѣдомость, въ которой указаны всѣ имѣющіяся на дорогѣ пучинистыя мѣста. Не считая Кунгурской линіи, пучинистыхъ мѣстъ свыше 300 верстъ. Расходы на уничтоженіе пучинъ, въ среднемъ, составляютъ около 10 руб. за пог. саж. пути и всего требуется свыше 1.500.000 руб. По ежегоднымъ смѣтамъ отпускается на этотъ предметъ отъ 4.000 до 8.000 руб. На 1912 годъ испрашивается 8.000 руб.

Въ 8 ч. 22 м. Подкомиссія прибыла на ст. Кунгуръ.

Ст. Кунгуръ.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ у мастерской 17-го уч. сл. пути, не доѣхавъ до станціоннаго зданія.

Мастерская состоитъ изъ небольшой кузницы, занимающей каменное, вполне соответственное помѣщеніе, и амбара съ матеріалами также соответственныхъ размѣровъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ жилымъ домамъ.

Контора начальника 17-го уч. сл. пути занимаетъ деревянный

домъ, вполнѣ соответственной площади. Домъ этотъ расположенъ въ сосновомъ лѣсу; въ близкомъ разстояніи отъ дома находится квартира начальника 17-го участка сл. пути, расположенная въ отдѣльномъ деревянномъ домѣ также въ лѣсу. Квартира состоитъ изъ 7 комнатъ, кухни. При квартирѣ есть службы.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Ст. Кунгуръ—распорядительная.

На станціи имѣются пути: шесть—для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 489 вагоновъ, одинъ—запасный, на 55 вагоновъ, два—товарныхъ, на 60 вагоновъ, два—вытяжныхъ, на 60 вагоновъ. Кромѣ того, имѣется двѣнадцать тракціонныхъ путей и одинъ тупикъ для нуждъ сл. пути.

Станція расположена вблизи уѣзднаго города Кунгура Пермской губерніи.

Коммерческая работа станціи выражается въ слѣдующемъ: нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г.—	—
	„ 1909 „—	153.589 п.
	„ 1910 „—	1.590.521 „
выгружено	„ 1908 г.—	—
	„ 1909 „—	243.123 „
	„ 1910 „—	2.776.451 „
перегружено	„ 1908 „—	—
	„ 1909 „—	5.940 „
	„ 1910 „—	110.706 „
продано пассажирск. билетовъ.	„ 1908 „—	—
	„ 1909 „—	7.856 „
	„ 1910 „—	63.831 „

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	118,51 кв. саж.
крытыя платформы	120,00 „ „
открытыя платформы	120,00 „ „

Вагонооборотъ ст. Кунгуръ, выразился:

	1909 г.	1910 г.
отправлено со станціи	4.325	95.709

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	—	2.294
поѣздовъ малой скорости	283	5.027

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 г.г., на участкѣ Кунгуръ—Шаля предусматрѣно 13 товарныхъ поѣздовъ съ 364 вагонами.

Къ ст. Кунгуръ приписаны: 7 частныхъ складовъ, общей вмѣстимостью въ 33.500 пуд. хлѣба и для другихъ грузовъ площадь въ 36 кв. саж.

Площадь пакгаузовъ недостаточна и все помѣщеніе ихъ

занято различными товарами; не хватает также и крытых платформъ.

Пассажирское зданіе одноэтажное и тѣсно въ части своей, предназначенной для пассажировъ III кл., такъ какъ въ этомъ помѣщеніи собираются пассажиры и IV кл., для которыхъ отдѣльнаго барака не имѣется.

Подкомиссія полагаетъ, что въ скоромъ времени, вѣроятно, потребуется постройка барака для пассажировъ IV класса.

Заль I и II кл. имѣетъ паркетный полъ и достаточно свѣтеть. Служебныя помѣщенія соотвѣтственны.

Слѣдуетъ отмѣтить неудовлетворительный ремонтъ пассажирскаго зданія на ст. Кунгуръ и на большинствѣ предыдущихъ станцій.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила депо.

Къ основному депо. ст. Кунгуръ приписано 13 пассажирскихъ паровозовъ (типа 2—3—0), изъ нихъ два съ перегрѣвателемъ Шмидта Коломенскаго завода и 11 безъ перегрѣвателя Невскаго завода; 40 товарныхъ паровозовъ нормальнаго типа, 6 3-хъ осныхъ и 2 танковыхъ паровоза.

Паровозное зданіе—ступенчатое на 12 стойлъ, служащихъ для стоянки, промывки и текущаго ремонта. Длина стойлъ—10,60 саж., такъ что 4-хъ осные паровозы и 4-хъ осные тендера помѣщаются въ нихъ. Надъ каждымъ стойломъ по 2 трубы съ постоянными колпаками. Стропила желѣзныя. Не вмѣщающіеся въ зданіи паровозы стоятъ вблизи, на открытыхъ путяхъ.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти,—напоръ достаточный. Промывательные краны расположены между каждыми 2 стойлами. Для поворачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 64 фута.

Для средняго ремонта и подъёмки паровозовъ имѣется особое ремонтное зданіе, площадь въ 253,94 кв. саж., изъ которыхъ:

сборная на 2 стойла занимаетъ площ.	94,00	к. с.
механическая занимаетъ площ.	83,70	„ „
машинная „ „	11,25	„ „
столярная „ „	17,39	„ „
кузница „ „	28,05	„ „
инструментальная „ „	5,04	„ „
контора мастера, кладовая и коррид.	14,51	„ „

Оборудованіе механической составляютъ: 1 колесный токарный станокъ, 4 токарныхъ станка, 2 сверлильныхъ, 1 строгальный, 1 наждачный, 1 точило.

Станки механической приводятся въ движеніе локобилемъ въ 25 силъ.

Въ кузницѣ установлено 2 кузнечныхъ горна на 2 огня. Для доставленія дутья горнамъ служитъ вентиляторъ.

Мастерскія исполняютъ работы по среднему, періодическому

и текущему ремонту паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъёмки паровозовъ служить 1 комплектъ домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются провѣрочная и притирочная плиты, 2 переносныхъ горна, станокъ для расточки цилиндровъ, краскотерка, прессъ для пробы котловъ и подъемный подвижной кранъ въ 4 тонны для нагрузки и выгрузки колесъ. Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 1025 п. с.

Зданіе и территория депо освѣщаются керосино-калильными фонарями.

Производительность Кунгурскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе два года выразилась слѣдующими цифрами:

	1909 г.	1910 г.
Выпущено паровозовъ:		
изъ средняго ремонта	—	2
періодическаго „	—	35
Товарныхъ вагоновъ:		
выпущено изъ срочнаго осмотра	—	46

Помѣщеніе депо свѣтлое хорошее, длина стойлъ соотвѣтствуетъ паровозамъ типа $\frac{1}{2}$. При депо необходимъ поворотный кругъ, кредитъ на который былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями; количество стойлъ недостаточно; кредитъ на 6 стойлъ испрашивался, но былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями.

Зданіе мастерскихъ свободное и свѣтлое; при мастерскихъ имѣется кладовка, въ которой хранятся только самые необходимые предметы для ремонта паровозовъ.

Подкомиссіей было установлено, что постройка барака для угольщиковъ является необходимой, несмотря на то, что кредитъ на эту работу былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

Нѣкоторые матеріалы находятся на открытомъ воздухѣ за неимѣніемъ достаточнаго количества крытыхъ помѣщеній. Въ имѣющемся здѣсь каменномъ амбарѣ хранятся матеріалы на сумму около 12.000 руб.

Для храненія матеріаловъ и запасныхъ частей имѣется каменная двухъэтажная кладовая, площадью въ 15,75 кв. саж.

Смазочные матеріалы хранятся въ подвальному этажѣ, площадью въ 15 кв. саж.

Забора нѣтъ и кредитъ на этотъ предметъ необходимъ.

Участокъ сл. пути имѣетъ свой складъ отдѣльно отъ склада матеріальной сл.

Водоснабженіе ст. Кунгуръ производится изъ
р. Сылвы; источникъ вполне надежный.

Жесткость воды 8,73 град.

Высота всасыванія 3,10 саж.

„ нагнетанія 21,98 „

Диаметръ водопроводныхъ трубъ: всасывающій 6", нагнетательный 5", разводящій 6".

Насосы-Вортингтона. Воды подается въ часъ 4,08 куб. саж.

Водоёмныхъ баковъ—2, объёмъ ихъ—18,0 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ—1, тендеръ наполняется въ 6 мин.

Начальникъ сл. тяги находитъ необходимымъ поставить два гидравлическихъ крана у пассажирскаго зданія для сквозныхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Въ 9 ч. 12 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Кунгуръ.

Желѣзнодорожный путь, идущій по берегу рѣки Сылвы, имѣетъ въ нѣкоторыхъ мѣстахъ на значительномъ разстояніи подпорныя стѣнки и на 109 верстѣ на одной изъ подпорныхъ стѣнокъ образовались выпучины; Подкомиссія имѣла здѣсь остановку и осматривала стѣнку.

Далѣе идетъ насыпь, вся устроенная изъ камня, одиночнаго откоса.

Своевременно отмѣтить, что при сдачѣ Кунгурской линіи въ эксплуатацію имѣлся рядъ недодѣлокъ по различнымъ работамъ на этой линіи. Приѣмка въ эксплуатацію вновь выстроенной Пермь-Екатеринбургской линіи происходила въ концѣ 1909 г., когда началъ выпадать снѣгъ и наступили морозы; тогда же были составлены вѣдомости недодѣлокъ, и начальникъ сл. пути входилъ въ совѣтъ съ ходатайствомъ объ ассигнованіи дополнительныхъ кредитовъ на производство работъ. Работъ этихъ оказалось довольно много. Въ Высшую Комиссію переданы по этому вопросу все необходимыя матеріалы, какъ то: 1) вѣдомость стоимости работъ, неисполненныхъ строительнымъ управленіемъ по расцѣночной вѣдомости постройки Пермь-Екатеринбургской ж. д. и не включенныхъ въ вѣдомость недодѣлокъ, 2) вѣдомость работъ, подлежащихъ исполненію распоряженіемъ управленія Пермской ж. д. за счетъ кредита Управленія работъ Пермь-Екатеринбургской ж. д. съ заключеніемъ на особое мнѣніе представителя Государственнаго Контроля, 3) вѣдомость работъ, зачисленныхъ управленіемъ Пермской ж. д. въ счетъ недодѣлокъ постройки, но несогласованныхъ съ управленіемъ послѣдней или по количеству, или по стоимости, или же вслѣдствіе признанія ихъ строительнымъ управленіемъ излишними, 4) копіи актовъ о недодѣлкахъ и другіе матеріалы.

Въ 10 ч. 8 м. Подкомиссія прибыла на ст. Шумково.

Ст. Шумново.

Къ деревянному пассажирскому зданію, расположенному на горѣ, ведетъ деревянная лѣстница съ узкими крайне неудобными ступеньками.

Помѣщеніе пассажирскаго зданія достаточно просторное и свѣтлое.

При осмотрѣ жалобной книги оказалось, что на послѣнюю жалобу, занесенную 28 января 1910 года проводникомъ живности на задержку поѣзда, послѣдовала резолюція 15 февраля того же года.

Была произведена провѣрка товарнаго поѣзда № 91, оказавшагося въ составѣ 32 ваг., изъ которыхъ 1 порожній—съ проводникомъ скота; вѣсъ поѣзда—37350 пуд., изъ коихъ вѣсъ груза—18644 пуда; а также былъ провѣренъ товарный поѣздъ № 71; вѣсъ поѣзда оказался равнымъ 38701 пуд., изъ коихъ 25051 пуд. груза; составъ—34 ваг.

Въ 11 час. 35 мин. Подкомиссія прибыла на разъѣздъ № 61.

Зданіе разъѣзда—деревянное, достаточной высоты и площади.

Противъ разъѣзда, на горѣ, расположенъ жилой домъ, построенный при сооруженіи дороги; къ этому дому ведетъ длинная лѣстница (81 ступень).

При слѣдованіи по 18-му участку сл. пути было отмѣчено, что путь содержитъ недостаточно удовлетворительно: на перѣздахъ замѣчались толчки.

Большинство станцій по этой линіи находятся не на уровнѣ полотна: или на горѣ или внизу у подошвы насыпи.

На 191 вер. на кривыхъ отмѣчались сильные толчки; балласта въ этой части слишкомъ мало.

Слѣдуя черезъ ст. Вогулка, Подкомиссія имѣла остановку для осмотра казармы сл. пути.

Въ казармѣ живутъ дорожный мастеръ, занимающій квартиру въ 3 комнаты съ кухней, линейный сторожъ, которому отведена одна комната съ кухней и старшій рабочій, имѣющій также комнату и кухню.

Въ 1 час. 20 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Шаля.

Ст. Шаля.

Ст. Шаля—распорядительная.

На станціи имѣются пути: четыре сквозныхъ для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 278 вагоновъ, одинъ запасный на 60 вагоновъ, одинъ объѣздной на 60 вагоновъ, одинъ товарный на 38 вагоновъ и одинъ вытяжной на 68 вагоновъ. Кромѣ того, имѣется восемь тракціонныхъ, одинъ сл. пути и тупикъ для стоянки вспомогательнаго поѣзда.

Коммерческая работа станціи выражается въ слѣдующемъ:

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г.	
	„ 1909 г. —	7.846 п.
	„ 1910 г. —	494.786 „
выгружено	— „ 1908 г.	
	„ 1909 г. —	122.034 „
	„ 1910 г. —	829.068 „
перегружено	— „ 1908 г.	
	„ 1909 г.	
	„ 1910 г. —	1.622 „
продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 г.	
	„ 1909 г. —	1.034.
	„ 1910 г. —	7.635.

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	25,80 кв. саж.,
крытыя платформы	40,00 „ „
открытыя платформы	40,00 „ „

Вагонооборотъ ст. Шаля выразился:

	1909 г.	1910 г.
отправленіе со станціи	5.354	100.976
прибыло на станцію	5.188	100.794

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
поѣздовъ большой скорости и во- инскихъ	—	2.294,
поѣздовъ малой скорости	307	5.106

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 гг. на участкѣ Шаля-Екатеринбургъ I, предусмотрено 16 товарныхъ поѣздовъ съ 448 вагонами.

Зданіе вокзала расположено значительно выше путей, на горѣ, и соединяется съ перрономъ широкой лѣстницей. Помѣщеніе для пассажировъ I и II кл. вполне достаточное, полы паркетные, зданіе высокое, ремонтъ, однако, неудовлетворителенъ: почти во всѣхъ помѣщеніяхъ обнаружена течь въ потолокъ. При ст. Шаля имѣется поселокъ служащихъ; всѣ дома деревянные. Изъ жилыхъ домовъ Подкомиссіей была осмотрѣна сначала дежурная паровозныхъ бригадъ, рассчитанная на 36 человѣкъ, въ которой имѣются спальная, столовая, умывальная, кухня и широкій корридоръ. Воздухъ чрезвычайно тяжелый, такъ какъ вентиляція отсутствуетъ.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила дежурную кондукторскихъ бригадъ, имѣющую такой же типъ, какъ и дежурная паровозныхъ бригадъ.

Циркуляры и приказы, относящіеся къ кондукторамъ, хра-

няются не въ дежурной, какъ это полагается, а находятся у начальника станціи.

Приемный покой расположенъ въ довольно большомъ и хорошемъ домѣ; временно здѣсь помѣщается и квартира фельдшера.

На ст. Шаля имѣется обратное депо, приписанное къ основному депо Екатеринбургъ и состоящее изъ прямоугольнаго зданія на 6 стойлъ, длиною въ 10,60 саж. (4-хъ осные паровозы и 4-хъ осные тендера помѣщаются въ нихъ) съ двумя тупиками близъ него.

Зданіе и тупики обслуживаются поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 64 фут.

Къ прямоугольному зданію примыкаетъ малая мастерская, площадью въ 32,58 кв. саж., при чемъ механическая-слесарная занимаетъ площадь въ 11,25 кв. саж., кузница 7,50 кв. саж. и кладовая и корридоръ 13,83 кв. саж.

Оборудованіе депо составляютъ 1 сверлильный станокъ, 1 кузнечный горнъ на 1 огонь и 2 переносныхъ горна. Въ скоромъ времени будетъ установленъ ножной токарный станокъ.

Производительность депо Шаля въ отношеніи ремонта вагоновъ (срочный осмотръ) въ 1910 году выразилась—193 ваг.

Водоснабженіе ст. Шаля производится изъ р. Шаля; источникъ вполне надежный.

Жесткость воды 3,10 град.

Высота всасыванія 2,69 саж.

„ нагнетанія 11,81 „

Діаметры водопроводныхъ трубъ: всасывающей—6'', нагнетательной—5'' и разводящей—6''.

Насосы Вортингтона. Воды подается въ часъ 3,87 куб. саж.

Водоемныхъ баковъ—2, полный объемъ ихъ 18,0 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ—1 и тендеръ наполняется въ 5 мин.

Начальникъ сл. тяги находитъ необходимымъ поставить 2-й гидравлическій кранъ у паровознаго зданія.

На ст. Шаля былъ провѣренъ вѣсъ находившагося ускореннаго товарнаго поѣзда № 23, оказавшійся равнымъ 31.664 пуд., изъ коихъ вѣсъ груза—15.765 пудовъ.

Въ 1 ч. 45 м. Подкомиссія отбыла со ст. Шаля и въ 5 ч. 45 м. прибыла на ст. Екатеринбургъ.

Ст. Екатеринбургъ.

Служебный поѣздъ былъ остановленъ около депо и Подкомиссія, прослѣдовавъ мимо угольной эстакады, перешла въ депо.

Къ основному Екатеринбургскому депо приписано 7 пассажирскихъ паровозовъ типа 2—3—0 Коломенскаго завода съ перегрѣвателемъ Шмидта, 23 товарныхъ паровоза нормальнаго типа, 12 3-хъ осныхъ и 2 танковыхъ паровоза.

Паровозное зданіе въ Екатеринбургъ ступенчатое на

15 стойлъ, служащихъ для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ. Длина стойлъ—10,60 саж.; надъ каждымъ стойломъ устроены по двѣ трубы съ постоянными колпаками; стропила—желѣзныя. Не вмѣщающіеся въ зданіе паровозы стоятъ вблизи на открытыхъ путяхъ (съ постройкой Тюмень-Омской ж. д. будетъ увеличено паровозное зданіе на 4 стойла).

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти; напоръ достаточный. Промывательные краны расположены между каждыми 2 стойлами.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ діаметромъ въ 72 фут.

Для средняго ремонта и подъёмки паровозовъ имѣется ремонтное зданіе, которое примыкаетъ къ паровозному зданію; площадь его—182,50 кв. с., изъ которыхъ:

сборная на 2 стойла	занимаетъ	площадь	въ	95,68	кв. с.,
механическая	”	”	”	40,00	” ”
машинная	”	”	”	13,80	” ”
кузница	”	”	”	16,80	” ”
инструментальная	”	”	”	6,80	” ”
кладовая и корридоръ	”	”	”	9,42	” ”

Оборудованіе механической составляетъ: 4 токарныхъ станка, 2 сверлильныхъ, 1 строгальный, 1 наждачный и 1 точило.

Станки механической приводятся въ движеніе локобилемъ на 25 силъ.

Въ этомъ году будетъ перенесенъ изъ Пермскихъ мастерскихъ токарный станокъ для обточка колесъ.

Въ кузницѣ установлено 3 кузнечныхъ горна на 2 огня, мѣдничный горнъ и 1 горнъ для напайки дымогарныхъ трубъ. Для доставленія дутья горнамъ служитъ вентиляторъ.

Для ремонта вагоновъ имѣется прямоугольное зданіе, площадью въ 141 кв. саж. на 5 стойлъ, оборудованное 2 сверлильными ручными станками и круглымъ переноснымъ горномъ.

Малыя мастерскія исполняютъ работы по среднему, періодическому и текущему ремонтамъ паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъёмки паровозовъ служитъ 1 компл. домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются провѣрочная и притирочная плиты, 3 переносныхъ горна, станокъ для расточки цилиндровъ, станокъ для повѣрки шеекъ вагонныхъ осей, краскотерка, станокъ для нарѣзки газовыхъ трубъ, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ гидравлическій для пробы котловъ и подвижной поворотный кранъ на 4 тонны для загрузки и выгрузки колесъ.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ около

ложной отъ пассажирскаго зданія и жилыхъ домовъ сторонѣ станціи.

Зданія депо и мастерскихъ и хозяйство матеріальной сл. отдѣлены отъ пассажирскаго зданія и жилыхъ домовъ 9 путями, а воинскій продовольственный пунктъ—28 путями.

Ст. Екатеринбургъ I является узловой станціей для 4 направлений: Кунгурскаго участка, Горнозаводской, Челябинской и Тюменской линій.

Ежедневно станція отправляетъ и принимаетъ слѣдующее количество поѣздовъ:

По Кунгурскому участку	3	пары поѣздовъ пассажирскихъ.
	8	„ „ товарныхъ.
По Горнозаводской линіи	2	„ „ пассажирскихъ.
	10½	„ „ товарныхъ.
По Челябинской линіи	3	„ „ пассажирскихъ.
	14	„ „ товарныхъ.
По Тюменской линіи	2	„ „ пассажирскихъ.
	8½	„ „ товарныхъ.

Вслѣдствіе разнотинности участковъ почти всѣ товарные поѣзда приходится пересоставлять, такъ какъ составы товарныхъ поѣздовъ установлены:

По Кунгурскому участку въ 37—39 тысячъ пудовъ.

„ Горнозаводской линіи „ 30—33 „ „

„ Челябинской линіи „ 28—31 „ „

„ Тюменской линіи „ 46—49 „ „

Кромѣ пересоставленія поѣздовъ, ст. Екатеринбургъ I составляетъ поѣзда изъ вагоновъ своей погрузки, вслѣдствіе чего маневровая работа станціи, производимая на путяхъ сѣвернаго и южнаго парковъ, отдѣляющихъ мастерскія, депо, хозяйство матеріальной сл. и воинскій продовольственный пунктъ отъ пассажирскаго зданія и жилыхъ домовъ, весьма значительна. Независимо отъ маневровой работы въ товарныхъ паркахъ принимаются и отправляются товарные поѣзда, имѣютъ стоянку порожніе вагоны и платформы.

Такимъ образомъ, пути, черезъ которые приходится переходить ежедневно и при томъ по нѣскольکو разъ массѣ служащихъ и рабочихъ, постоянно заняты поѣздами и маневровой работой.

Затѣмъ, Подкомиссіей была осмотрѣна дежурная машинистовъ, помѣщающаяся въ двухъэтажномъ деревянномъ домѣ; домъ—старый и несоотвѣтствуетъ своему назначенію: спальни и 4 столовыхъ недостаточно свѣтлы, корридоръ совершенно темный, вентиляціи нѣтъ никакой. Въ дежурной имѣется 74 кровати расположена она въ обоихъ этажахъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ больницу.

Зданіе больницы двухъэтажное, деревянное, вмѣщаетъ 29 кро-

ватей, операціонную, ванную и друг. Въ больницѣ паркетные полы, въ операціонной—изъ плитокъ. Помѣщеніе—свѣтлое, содержитсяъ въ образцовой чистотѣ, но, какъ доложилъ главный докторъ, требуетъ расширенія. Больница расположена въ саду.

При больницѣ имѣются службы.

Въ 1910 году Законодательными Учрежденіями былъ отпущенъ кредитъ въ суммѣ 18.000 руб., вмѣсто просимыхъ 36.000 руб., на постройку 2-хъ бараконъ для заразныхъ больныхъ при Екатеринбургской больницѣ по 10 кроватей съ оборудованіемъ.

Осмотрѣнная, далѣе, Подкомиссіей дежурная кондукторскихъ бригадъ занимаетъ двухъэтажный деревянный домъ. Домъ этотъ находится недалеко отъ вокзала. При дежурной имѣются кухня и столовая. Корридоръ темный, воздухъ тяжелый. Зданіе это не было ранѣе предназначено подъ дежурную, а лишь приспособлено подъ кондукторскую и его слѣдуетъ считать несоотвѣтствующимъ своему назначенію. Въ дежурной имѣется 47 кроватей.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ одноклассное училище, занимающее двухъэтажный домъ, отстоящій совершенно отдѣльно отъ другихъ жилыхъ домовъ, въ училищѣ обучаются 274 человекъ. Общая площадь училища—102,35 кв. саж. Нижній этажъ дома каменный и его можно считать полуподвальнымъ помѣщеніемъ, такъ какъ полъ его значительно ниже поверхности земли. Въ этомъ этажѣ замѣтна сырость; кромѣ классовъ въ училищѣ устроены залъ и сцена для театра. Въ одномъ изъ классовъ временно помѣщается контора начальника участка сл. пути. Въ нижнемъ этажѣ устроено также общежитіе для мальчиковъ. Общежитіе дѣвочекъ находится въ отдѣльномъ флигелѣ, который Подкомиссіей осмотрѣнъ не былъ.

Въ гор. Екатеринбургѣ имѣется еще городское училище, площадью въ 27,88 кв. саж. съ числомъ учащихся въ 94 человекъ.

Далѣе Подкомиссія посѣтила пріемный покой, занимающій одноэтажный деревянный домъ съ помѣщеніемъ вполне достаточнымъ.

Возвратившись къ пассажирскому зданію, Подкомиссія начала осмотръ его съ парадныхъ комнатъ; помѣщеніе—свободное, хорошее. Помѣщенія для пассажировъ I, II и III классовъ очень тѣсныя; особенная тѣснота замѣчается въ вестибюлѣ, гдѣ находится касса; большая тѣснота здѣсь образуется по той причинѣ, что въ этой кассѣ продаются билеты для пассажировъ и IV кл. Зданіе будетъ въ скоромъ времени приспособлено подъ жилья помѣщенія, такъ какъ на ст. Екатеринбургѣ строится новый вокзалъ за счетъ особаго кредита, о которомъ будетъ сказано ниже.

Въ 7 час. 5 мин. пополудни Подкомиссія закончила осмотръ

ст. Екатеринбургъ I вслѣдствіе наступившей темноты и вновь его начала 1 іюня въ 7 час. 30 мин. пополудни.

Осмотрѣнная Подкомиссіей товарная контора найдена достаточной какъ для служащихъ, такъ и для грузохозяевъ. Товарный дворъ—большой, отчасти вымощенный, но стокъ воды устроенъ недостаточно хорошо. Площадь отчужденія для товарной станціи большая.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г.—	5.487.539 п.
	„ 1909 г.—	5.536.262 „
	„ 1910 г.—	6.226.473 „
выгружено	„ 1908 г.—	18.347.781 „
	„ 1909 г.—	18.208.072 „
	„ 1910 г.—	15.232.653 „
перегружено	„ 1908 г.—	2.355.313 „
	„ 1909 г.—	3.011.253 „
	„ 1910 г.—	3.563.227 „
Продано пассажирскихъ биле- товъ	„ 1908 г.—	164.479
	„ 1909 г.—	178.923
	„ 1910 г.—	229.070

Грузовыхъ помѣщеній достаточно; пакгаузы деревянные, хорошіе.

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы 1031,50 кв. с.,

открытыя платформы 646,20 „ „

Вагонооборотъ ст. Екатеринбургъ I выразился:

	1909 г.	1910 г.
отправлено со станціи	227.363	232.317
прибыло на станцію	225.772	233.063

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
поѣздовъ большой скорости и воин- скихъ	6.048	8.342
поѣздовъ малой скорости	14.509	12.941

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1909—1910 гг., на участкѣ Екатеринбургъ I—Уфалей, предусмотре-
рно 25 поѣздовъ съ 583 вагонами.

На товарномъ дворѣ имѣется свободная не использованная еще площадь.

Ст. Екатеринбургъ — внутренняя узловая, черезъ которую проходитъ главная линия Вятка-Кунгуръ-Челябинскъ. Расположена при уѣздномъ городѣ Екатеринбургъ Пермской губ. въ 304 верстахъ отъ г. Тюмени Тобольской губ. и въ 467 вер. отъ ст. Пермь.

На станціи имѣются пути: 11 для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 595 вагоновъ, 1 обгонный на 45 вагоновъ, 15 сортировочныхъ, вмѣстимостью на 136 вагоновъ, 1 вѣсовой, 17 товарныхъ, 5 тупиковыхъ и 4 вытяжныхъ. Кромѣ того, 6 тракціонныхъ, 2 угольныхъ и 1 сл. пути.

Съ предполагаемымъ присоединеніемъ участковъ Екатеринбургъ-Тюмень и Екатеринбургъ-Челябинскъ къ вновь строящейся Тюмень - Омской ж. д., ст. Екатеринбургъ превратится во внѣшній узелъ и передаточный пунктъ, при чемъ имѣющагося числа путей окажется недостаточно и потребуетъ дополнительное развитіе ея.

При обращеніи ст. Екатеринбургъ I во внѣшній узелъ, производящееся нынѣ развитіе этой станціи по проекту, утвержденному Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналу отъ 3 мая 1908 года за № 294 явится, по мнѣнію управленія Пермской ж. д., недостаточнымъ и потребуетъ дополнительнаго развитія. Необходимость дополнительнаго развитія ст. Екатеринбургъ I обусловливается тѣмъ обстоятельствомъ, что станціи, съ одной стороны, предстоитъ выполненіе обрядностей, предусмотрѣнныхъ „Соглашеніемъ о взаимномъ пользованіи товарными вагонами“, каковыхъ станція въ настоящее время не выполняетъ, и, съ другой стороны, на ст. Екатеринбургъ I должна будетъ перейти часть работы, производимой въ настоящее время ст. Екатеринбургъ II, являющейся, по отношенію къ ст. Екатеринбургъ I, вспомогательной станціей въ путевомъ и отчасти въ коммерческомъ отношеніи. Въ настоящее время на ст. Екатеринбургъ II содержится запасъ порожнихъ вагоновъ всѣхъ серій, производится подсортировка вагоновъ въ проходящихъ поѣздахъ, постановка больныхъ вагоновъ для отправки ихъ въ главныя мастерскія, постановка груженыхъ вагоновъ, слѣдуемыхъ въ главный складъ (мастерскія и главный складъ находятся на бывшемъ монетномъ дворѣ въ гор. Екатеринбургъ и соединены особой вѣткой со ст. Екатеринбургъ II), а также нагрузка и выгрузка навалочныхъ грузовъ. Такъ какъ участки Пермской ж. д. — Екатеринбургъ - Челябинскъ и Екатеринбургъ - Тюмень, вмѣстѣ съ ст. Екатеринбургъ II, должны войти въ составъ вновь образуемой Омской ж. д., то указанная работа ст. Екатеринбургъ II должна перейти на ст. Екатеринбургъ I, кромѣ операцій съ навалочными грузами, каковыя операціи, съ обращеніемъ ст. Екатеринбургъ II въ тарифную, останутся на этой станціи, тѣмъ болѣе, что около 80% всѣхъ навалочныхъ грузовъ поступаетъ на ст. Екатеринбургъ II, какъ отправляющіеся съ Тюменской и Челябинскаго участковъ, и потому тяготеющіе именно къ этой станціи.

Начальникъ службы пути передалъ Предсѣдателю поясни-

тельную записку къ проекту переустройства станціи слѣдующаго содержанія:

I. Парки приѣма и отправленія поѣздовъ.

Ст. Екатеринбургъ I съ обращеніемъ ея во внѣшній узелъ, согласно сообщеніямъ, приведеннымъ въ журналѣ междувѣдомственнаго совѣщанія по вопросу о перегруппировкѣ Сибирскихъ ж. д. должна будетъ передавать въ обоихъ направленіяхъ (въ Сибирь и изъ Сибири) до 720 вагоновъ въ сутки, а съ порожними можно принять до 900 вагоновъ или, считая средній составъ полногрузнаго поѣзда въ 40 вагоновъ, до 24 товарныхъ поѣздовъ въ сутки. Принимая простой поѣздовъ по 3 часа отдѣльно на приѣмочныхъ и отдѣльно на отправочныхъ путяхъ, въ каждомъ изъ двухъ парковъ въ сѣверномъ и южномъ, получаемъ число необходимымъ путей въ каждомъ изъ этихъ парковъ $2 \times \frac{24,3}{24} = 6$ путей, а такъ какъ въ этихъ паркахъ имѣется по 4 пути, то слѣдуетъ добавить по 2 пути, какъ это и предвидѣно по указанному выше журналу междувѣдомственнаго совѣщанія.

II. Сортировочныя парки.

Такъ какъ ст. Екатеринбургъ I съ обращеніемъ ея во внѣшній узелъ, согласно расчету, приведенному въ журналѣ Междуведомственнаго совѣщанія, будетъ перерабатывать не болѣе 1.800 вагоновъ въ сутки, то на переработку этого количества вагоновъ имѣющагося числа путей было бы достаточно. Дѣйствительно, на станціи имѣются два сортировочныхъ парка—сѣверный и южный—съ вытяжками по обоимъ концамъ каждаго парка, поэтому, полагая на разбивку поѣзда съ одной вытяжки $1\frac{1}{2}$ часа и на составленіе съ вытяжки другого конца сортировочнаго парка—1 часъ, находимъ, что въ сутки въ одномъ сортировочномъ паркѣ можетъ быть разсортировано $\frac{24}{1,5} = 16$ поѣздовъ, а въ двухъ сортировочныхъ паркахъ въ сутки будетъ разсортировано прибывшихъ и собрано къ отправленію 32 поѣзда, т. е. $\frac{2}{3}$ всего оборота. Принявъ во вниманіе транзитный характеръ движенія сибирскихъ грузовъ къ центральнымъ, морскимъ и пограничнымъ пунктамъ, можно ожидать, что въ полную переработку на ст. Екатеринбургъ I будетъ поступать не болѣе указанного числа поѣздовъ, т. е. $\frac{2}{3}$ всего оборота.

Хотя имѣющагося на ст. Екатеринбургъ I 2.800 п. с. сортировочныхъ путей казалось бы и достаточно для выполненія сортировки, такъ какъ возможно пребываніе отдѣльныхъ вагоновъ

на этихъ путяхъ въ теченіе 9 час., однако, при необходимости подсортировки вагоновъ по направлѣніямъ, количество сортировочныхъ путей будетъ недостаточно для успѣшнаго выполненія сортировки и составленія поѣздовъ.

Въ справкѣ Техническаго Отдѣла Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 9053 выражено принципиально признаніе рациональности намѣчаемой подборки вагоновъ по направлѣніямъ, поименованнымъ въ пояснительной запискѣ, и для осуществленія таковой предложено сортировочные пути разрѣзать стрѣлочной улицей, чтобы раздѣлить каждый путь на два и увеличить число сортировочныхъ путей въ соотвѣтствіи съ числомъ направлений, по которымъ предполагено производство подборки вагоновъ. Такое раздѣленіе сортировочныхъ путей стрѣлочной улицей, увеличивая число стрѣлочныхъ постовъ и усложняя производство маневровъ, несомнѣнно, увеличило бы число несчастныхъ случаевъ при маневрахъ и, кромѣ того, сократило бы общее полезное протяженіе путей, такъ какъ длина cadaго изъ нихъ сократилась бы на 38 саж. и изъ cadaго пути, протяженіемъ въ 230 саж., получилось бы два пути протяженіемъ отъ 89 до 112 саж. каждый, на которыхъ не вмѣщался бы составъ товарнаго поѣзда. Для успѣшности сортировки въ паркахъ должно быть слѣдующее количество сортировочныхъ путей:

А. Въ сѣверномъ паркѣ:

для груженыхъ вагоновъ, слѣдуемыхъ на Сѣверная ж. д. — Вятку и Котласъ	1 путь,
на участокъ по ст. до Перми черезъ Кунгуръ	1 „
„ „ „ „ „ „ по Горнозавод.	1 „
„ „ „ „ „ „ черезъ Кунгуръ	
въ Левшино-Сылва	1 „
подъ выгрузку на товарный дворъ	1 „
„ перевѣску и перегрузку	1 „
для постановки больныхъ вагоновъ, слѣдуемыхъ въ ремонтъ	1 „
для груженыхъ вагоновъ, слѣдуемыхъ подъ сортировку грузовъ	1 „
для постановки порожнихъ вагоновъ	1 „
„ „ „ платформъ	1 „
<hr/>	
Итого	10 путей.

Б. Въ южномъ паркѣ:

для груженыхъ вагоновъ, слѣдующихъ на Самаро-Златоустовскую и Сибирскую ж. д. черезъ Челябинскъ	1 путь,
---	---------

тоже на Омскую через Тюмень	1 путь,
„ за Омскъ	1 „
по станціямъ до Челябинска	1 „
на товарный дворъ по назначенію въ Екатерин- бургъ	1 „
подъ сортировку грузовъ	1 „
для больныхъ вагоновъ, слѣдуемыхъ въ ре- монтъ, и служебный грузъ	1 „
Для поставки порожнихъ крытыхъ вагоновъ .	1 „
Тоже--открытыхъ	1 „

Итого . . . 9 путей.

Изъ приведеннаго количества путей, необходимыхъ для удовлетворительнаго выполненія сортировочной работы, усматривается, что въ сѣверномъ паркѣ имѣющагося количества сортировочныхъ путей (включая въ это число и два воинскихъ) достаточно, въ южномъ же паркѣ потребуется уложить 2 дополнительныхъ сортировочныхъ пути.

Изъ означеннаго расчета видно, что всѣ пути станціи имѣютъ свое назначеніе и утилизируются при минимальномъ количествѣ вагоновъ по направленіямъ, разъ только это количество превзойдетъ вмѣстимость опредѣленнаго пути, то излишекъ придется помѣстить на пути другого назначенія и этимъ создать излишнюю маневровую работу, нарушить порядокъ сортировки. Отказываться отъ подсортировки вагоновъ, положенной въ основу спеціализаціи поѣздовъ Пермской ж. д., изложенной въ положеніи о движеніи № 3, Пермской ж. д., было бы совершенно нежелательно, такъ какъ мѣропріятіе это направлено:

- а) къ возможно полному исполненію тяговой силы паровозовъ на протяженіи всего пути слѣдованія каждаго поѣзда;
- б) повышенію средняго вѣса поѣздовъ;
- в) сокращенію общаго пробѣга;
- г) сокращенію маневровой работы на попутныхъ распорядительныхъ и промежуточныхъ станціяхъ;
- д) повышенію коммерческой скорости поѣздовъ;
- е) общему сокращенію простоя вагоновъ и
- ж) улучшенію оборотовъ паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ.

Достиженіе указанныхъ результатовъ должно дать значительныя сбереженія эксплуатаціонныхъ расходовъ, зависящихъ отъ пробѣга и, кромѣ того, выполненіе намѣченной системы цѣнно, какъ средство къ достиженію стройности и планомѣрности движенія.

Кромѣ того, станція для сформированія поѣздовъ дальняго слѣдованія, кромѣ подсортировки, должна прикапывать вагоны

дальняго назначенія, дабы сформировать сразу цѣлый поѣздъ, который бы проходилъ безъ всякихъ маневровъ до пункта назначенія груза. Для сего цѣлесообразнѣе развивать главные конечные пункты, дабы промежуточные могли быть развиты слабѣе.

Конечно, если Екатеринбургъ обязать нести указанную сортировочную работу для всѣхъ четырехъ направлений, то онъ потребовалъ бы громаднаго развитія, но такими предположеніями управленіе Пермской ж. д. не задается, полагая, что Сибирская ж. д. также обязана будетъ доставлять въ Екатеринбургъ поѣзда сортированные и два—три поѣзда дальняго слѣдованія, кои не доставляли бы Екатеринбургу никакой работы. Передавая другимъ дорогамъ подобранные поѣзда, Пермская ж. д. въ правѣ требовать и отъ нихъ сдачи такихъ поѣздовъ, которые были бы составлены въ полномъ порядкѣ; тогда при общей солидарности работы, станціи не потребуютъ значительнаго развитія, въ результатѣ—эксплоатація обойдется дешевле, и доходность будетъ значительно повышена. Крімъ того, настоящимъ распредѣленіемъ не предусматрѣнъ запасъ станціонныхъ путей для вагоновъ, кои перѣдко должны быть задержаны на станціи. Эти задержки настолько часты, что не предвидѣть ихъ нельзя. Вагоны задерживаются вслѣдствіе измѣнившагося грузового движенія, ограниченія приѣма сосѣдними дорогами въ непредвидѣнныхъ случаяхъ, при происшествіяхъ и т. п.

Просимое развитіе ст. Екатеринбургъ необходимо почти только для сортировки поѣздовъ внутренняго сообщенія и отчасти поѣздовъ дальняго.

Безъ такого развитія станція существовать не можетъ, въ противномъ случаѣ постоянный беспорядокъ и забитость путей будетъ служить препятствіемъ правильнаго движенія поѣздовъ и нарушать всѣ расчеты хозяйства эксплоатаціи.

Будущность ст. Екатеринбургъ I, какъ внѣшняго узлового пункта, весьма значительно превзойдетъ современное значеніе Челябинска, примѣръ же послѣдней станціи показалъ, что общее протяженіе станціонныхъ путей (на ст. Челябинскъ свыше 100 верстъ путей) не можетъ служить мѣриломъ успѣшнаго оборота вагоновъ и правильности подборки послѣднихъ.

Разсматривая проектъ развитія ст. Екатеринбургъ, Подкомиссія признала, что проектируемое развитіе не улучшаетъ условій работы станціи и что, вообще, расположеніе путей нераціонально и мѣшаетъ правильной работѣ станціи и будущему ея развитію.

Все вышеизложенное касается развитія ст. Екатеринбургъ I, какъ будущаго внѣшняго узла. Но независимо отъ этого управленіе Пермской ж. д. получаетъ кредиты за рядъ лѣтъ на работы по переустройству ст. Екатеринбургъ I. На 1912 г. также испрашивается на этотъ предметъ кредитъ въ 144.257 руб.

Управление Пермской ж. д. по этому вопросу сообщило, что утвержденным проектом развитія ст. Екатеринбургъ I предусматривалось развитіе этой станціи какъ вслѣдствіе примыканія къ ней новой линіи Пермь-Кунгуръ-Екатеринбургъ, такъ и вслѣдствіе увеличившихся нуждъ эксплуатаціи существовавшей ранѣе линіи Пермь-Чусовая-Екатеринбургъ, при чемъ на осуществленіе работъ, вызванныхъ потребностями вновь построенной линіи было отпущено въ составѣ строительныхъ кредитовъ этой постройки 313.118 руб.; на осуществленіе же остальныхъ работъ, вызываемыхъ нуждами эксплуатаціи Пермской ж. д. на сумму 200.000 руб. предполагалось испросить кредитъ по смѣтѣ новыхъ работъ. Стоимость означенной части работъ, вызванныхъ нуждами эксплуатаціи, согласно утвержденной расцѣночной вѣдомости на переустройство ст. Екатеринбургъ I, выразилась въ суммѣ 163.000 руб.

Кромѣ того, въ виду совпаденія періода работъ по осуществленію переустройства ст. Екатеринбургъ I съ усиленіемъ коммерческаго движенія на Пермской ж. д. оказалось необходимымъ во время производства этихъ работъ уложить временные дополнительные пути для возможности осуществленія проекта переустройства, безъ нарушенія правильной дѣятельности, дороги по удовлетворенію возросшаго грузового движенія, а также уложить для той же надобности нѣкоторые пути на ст. Екатеринбургъ II. Пути на ст. Екатеринбургъ I въ дальнѣйшемъ были убраны и переложены соотвѣтственно проекту переустройства станціи, а на ст. Екатеринбургъ II были сохранены для удовлетворенія возросшихъ нуждъ эксплуатаціи дороги. Стоимость работъ по укладкѣ выше упомянутыхъ путей на ст. Екатеринбургъ I составляетъ 19.775 руб. и на ст. Екатеринбургъ II—11.482 руб. Такимъ образомъ, полная сумма испрашиваемаго кредита будетъ: $163.000 + 19.775 + 11.482 = 194.257$ руб.

Въ 1911 году въ счетъ этого кредита отпущено 50.000 руб.

Кромѣ того, управление Пермской ж. д. испрашиваетъ на 1912 годъ кредитъ въ суммѣ 15.945 руб. на укладку дополнительныхъ путей на ст. Екатеринбургъ I сверхъ назначенныхъ по проекту переустройства.

Въ пассажирскомъ паркѣ, по мнѣнію управленія Пермской ж. д., необходимо уложить 2 пути, общей длиною въ 350 саж. и 4 стрѣлки, а также 4 дополнительныхъ угольныхъ пути, длиною въ 500 пог. саж. съ 8 стрѣлками, а всего 724 пог. саж. путей и 12 стрѣлокъ. Работы эти являются необходимыми по слѣдующимъ соображеніямъ.

Для помѣщенія запаса пассажирскихъ вагоновъ, указаннаго на проектѣ переустройства ст. Екатеринбургъ I, количества путей управленіе Пермской ж. д. считаетъ недостаточнымъ, такъ какъ количество этихъ путей было рассчитано только для

первоначальнаго наименьшаго увеличенія движенія въ связи съ открытіемъ Кунгурскаго участка и не принимая во вниманіе вліянія Тюмень-Омской ж. д. При обращеніи ст. Екатеринбургъ I во внѣшній узелъ и необходимости пересоставленія пассажирскихъ поѣздовъ, на станціи можетъ скопляться одновременно до 7-ми пассажирскихъ составовъ; считая длину одного нормальнаго поѣзда 100 саж., получаемъ необходимую длину путей для постановки этихъ составовъ—700 саж., кромѣ того, для постановки до 25 резервныхъ вагоновъ необходимо имѣть $25 \times 8 = 200$ саж. путей, а всего, слѣдовательно, до $700 + 200 = 900$ саж. путей. По проекту переустройства станціи полезная длина предназначенныхъ для этого путей составляетъ 556 саж., почему представится необходимымъ уложить оба пути, что дастъ еще 350 саж. путей, а всего $556 + 350 = 906$ саж.

Для возможности удобной погрузки угля послѣдній помѣщается въ срубахъ съ эстакадами и путями по обѣимъ сторонамъ срубовъ. Въ каждомъ срубѣ до 6.000 пуд. угля, длина срубовъ вдоль пути—4 саж.; такимъ образомъ, на пог. саж. рельсоваго пути приходится около 750 пуд. каменнаго угля $\frac{6.000}{4 \times 2} = 750$. При расположеніи угля въ кучахъ безъ срубовъ количество угля, приходящагося на пог. саж. пути, было бы значительно меньше.

Для 700,000 пуд. угля (требуемый запасъ угля на ст. Екатеринбургъ I) по приведенному расчету, полагая на пог. саж. пути по 750 пуд., потребуется 933 пог. саж. полезнаго протяженія путей, а принимая во вниманіе длину путей на переводахъ, необходимо до 1200 пог. саж. По проекту переустройства для первоначальныхъ потребностей ст. Екатеринбургъ I было предположено уложить путей для подачи топлива на паровозы до 700 п. с.: за исключеніемъ этого назначеннаго по проекту количества путей, требуется уложить еще 500 п. с. ($1200 - 700 = 500$) путей и 8 стрѣлокъ.

Такимъ образомъ, всего потребуется уложить 850 пог. саж. путей и 12 стрѣлокъ. Стоимость укладки составитъ: укладка 850 пог. саж. по 10 руб. = 8.500 руб., укладка стрѣлокъ — 550×12 руб. = 6.600 руб., а всего 15.100 руб., въ томъ числѣ безденежно—стоимость старогоннихъ рельсъ, 850 по 3,20 = 2.720 р., а потому подлежитъ ассигнованію 15.100 р. — 2.720 руб. = 12.380 руб.

Въ 1910 году во время укладки путей южнаго парка, въ составъ этого парка должны были войти существовавшіе ранѣе при старомъ депо ремонтные пути. Въ виду того, что количество ремонтируемыхъ средствами депо вагоновъ составляетъ до 90 вагоновъ, одновременно стоящихъ на путяхъ, то для постановки ихъ представилось необходимымъ въ сентябрѣ 1910 года, одновременно съ укладкой путей южнаго парка, уложить и ремонтные

пути у новаго депо, общимъ протяженіемъ въ 425 саж. съ 4 стрѣлками. На укладку 425 путей и 4-хъ стрѣлокъ израсходовано рабочей силы и матеріаловъ (кромѣ стоимости старыхъ рельсъ) 3.565 руб. 50 коп., каковая сумма и испрашивается по настоящей смѣтѣ, какъ расходъ, непредусмотрѣнный расцѣпной вѣдомостью переустройства станціи; всего испрашивается на 1912 годъ: 12.380 руб. + 3.565 руб. = 15.945 руб.

Въ 8 час. 15 мин. Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію и въ экипажахъ отбыла въ Екатеринбургскія вагонныя мастерскія.

Екатеринбургскія вагонныя мастерскія расположены въ центрѣ города Екатеринбурга; на этомъ мѣстѣ съ 1735 по 1875 г.г. находился монетный дворъ, чеканившій мѣдную монету и съ 1839 по 1883 г.г. механической заводъ горнаго вѣдомства. Монетный дворъ помѣщался на правомъ берегу Исети, а заводъ на лѣвомъ. Въ 1885 году Екатеринбургъ-Тюменской ж. д. оба завода были приспособлены подѣ желѣзнодорожныя мастерскія, а съ 1890 г. Пермской ж. д. стали утилизироваться исключительно для ремонта, вагоновъ. Подача сихъ вагоновъ производится отъ ст. Екатеринбургъ II по городской вѣткѣ при чемъ время движенія по ней ограничено съ 12 час. ночи до 6 час. утра.

Вся территория мастерскихъ составляетъ около 18.840 кв. саж. изъ которыхъ занято водоспусками и протекающей черезъ мастерскія рѣкою Исетью 1.280 кв. саж.; складами матеріальной сл. около 1.655 кв. саж. Площадь крытыхъ помѣщеній—2.162 кв. саж. и путей для передвиженія и стоянки вагоновъ—2.144 саж.

Станки мастерскихъ приводятся въ движеніе отъ 2-хъ турбинъ посредствомъ ременной передачи: въ механическомъ цехѣ—турбиной Жонваля въ 60 силъ и въ деревообдѣлочной и лѣсопилкѣ—турбиной Генеля въ 75 силъ. На случай недостатка воды въ прудѣ, для механическаго цеха имѣется запасный локомобиль на 40 силъ.

Освѣщеніе мастерскихъ—электрическое; электрическая станція занимаетъ помѣщеніе 5,87 кв. саж. и оборудована двумя динамомашинами Шуккерта постоянна готока, силой каждая въ 112 амперъ, напряженія 110 вольтъ. Двигателемъ для динамо-машинъ служитъ турбина „Виктора“ въ 40 силъ. Въ текущемъ году одна изъ машинъ будетъ замѣнена болѣе сильной—364 амперъ—110 вольтъ.

Отопленіе цеховъ—паровое, отъ 4 котловъ, при чемъ 2 котла служатъ для малярнаго цеха и механическаго, два другіе для вагоно-сборной пассажирскихъ вагоновъ, столярной, деревообдѣлочной и товарно сборной. Кромѣ того, паромъ отъ нихъ приводятся въ дѣйствіе три молота кузницы. Первые 2 котла—старые, паровозные сер. Б. Эслингонскаго завода постройки 1878 г.; поверхность нагрѣва—179,5 кв. метр. cadaго. Вторые 2 котла,

системы „Паукша“ и „Дюпюи“, служатъ съ 1884 года и перешли отъ Тюменской ж. д. Поверхность нагрѣва котла „Паукша“—95 кв. метр., „Дюпюи“—65 кв. метр.

Топливо; уголь каменный и древесные остатки: доски, ломъ, опилки, стружки.

Въ административномъ отношеніи мастерскія дѣлятся на цехи: а) вагонный, б) механическій и в) кузнечный литейный.

Вагонный цехъ.

Вагонный цехъ помѣщается въ 3-хъ зданіяхъ, изъ которыхъ площадь малярной для 12 пассажирскихъ вагоновъ—311,12 кв. саж. съ 3 путями, общей длиною—108 саж. для 12 пассажирскихъ вагоновъ. Подача производится только съ одной стороны; пути тупиковые, выводной поперечной телѣжки нѣтъ, очень хорошее зданіе малярной имѣетъ фонари для верхняго свѣта. Второе зданіе, гдѣ помѣщается сборная пассажирскихъ вагоновъ, столярная, обойная и никкелировочная, площадь—244,5 кв. саж. Въ сборной пассажирской помѣщается 4 вагона. Два пути, общей длиною въ 46,5 саж., тупиковые; выводной поперечной телѣжки нѣтъ. Въ третьемъ зданіи помѣщаются товарно сборная, деревообдѣлочная, лѣсопилка и краскотерка. Общая площадь—730,8 кв. с. Товарно сборная, площадью въ 510 кв. саж., имѣетъ три пути, общей длиною въ 156,6 саж. для 39 вагоновъ, пути тупиковые; имѣются три выводныя поперечныя телѣжки; зданіе высокое съ двумя рядами оконъ. Наружные пути для ремонта товарныхъ вагоновъ имѣютъ общую длину 200 саж.

Оборудованіе вагоннаго цеха.

Воздушный насосъ электромоторный для испытанія тормозовъ Вестингауза.

Для подъемки пассажирскихъ вагоновъ—4 домкрата Беккера.

Въ деревообдѣлочной (площ.—112,6 кв. саж.):

2 строгальные 4-хъ сторонніе станка.

3 „ 1 „ „

1 дерево-фрезерный „

6 съ круглыми пилами „

2 съ ленточными пилами „

1 сверлильный „

1 долбежный „

1 токарный „

2 наждачныхъ для отточки рѣзцовъ и пиль,

1 ручной для отточки ленточныхъ пиль,

1 точило,

Въ лѣсопилькѣ (площ. 104,1 кв. саж.):

1 вертикальный лѣсопильный станокъ,

2 американскихъ лѣсопильныхъ съ круглой пилой.

Механическаго удаленія стружекъ изъ деревообдѣлочной и лѣсопилки не имѣется.

Подкомиссіей было установлено, что переоборудованіе дерево-

обдѣлочной, если и потребуется, то не въ скоромъ времени. Въ настоящее время необходимо установить приборъ для удаленія пыли: вслѣдствіе отсутствія такого прибора среди рабочихъ наблюдается большой процентъ больныхъ.

Что же касается площади помѣщенія деревообдѣлочной, то Подкомиссіей было отмѣчено, что въ этомъ отношеніи Екатеринбургскія мастерскія находятся въ исключительно благопріятныхъ условіяхъ по сравненію съ другими дорогами.

Краскотертное отдѣленіе (площ. 4,1 кв. саж.) имѣетъ 3 краскотертныя машинки и 1 дисковую.

Обойная (площ. 10,7 кв. саж.) имѣетъ 1 швейную машину и 1 пылесось „Атомъ“ электрическаго дѣйствія.

Никкелировочная пользуется токомъ отъ общей сѣти; имѣетъ 5 ваннъ и 1 станокъ для полировки.

Особой жестяницкой нѣтъ: жестяники работаютъ съ сборнотоварой; для нихъ имѣется 1 ручныя ножницы и 1 вальцы для загибанія жести.

Механическій цехъ.

Механическій цехъ занимаетъ 1 корпусъ площадью въ 191 кв. саж. Зданіе освѣщается двумя рядами оконъ, потолокъ высокій. Въ 1904 году къ старому зданію было пристроено новое для колесно-токарныхъ станковъ и гидравлическаго прессы. На чердакъ устроенъ складъ моделей. Ходъ на чердакъ по открытой наружной лѣстницѣ.

Оборудованіе механическаго цеха:

- 8 токарныхъ станковъ,
- 7 болторѣзныхъ,
- 1 гайкорѣзный,
- 1 для нарѣзки газовыхъ трубъ ручной,
- 11 сверлильныхъ: 6 стѣнныхъ, 1 стуловой, 1 двойной свободностоящій, 1 одинарный свободностоящій, 1 радиональный и 1 горизонтальносверлильный,
- 2 фрезерныхъ,
- 1 долбежный,
- 3 поперечно-строгальныхъ,
- 1 продольно-строгальный,
- 3 наждачныхъ точильныхъ,
- 1 точило,
- 1 трубо-сгибательный „Чикаго“,
- 1 вальцы для загибанія листового желѣза,
- 1 размѣточная плита,
- 1 прессъ-ножницы.

Въ котельномъ отдѣленіи находятся:

- 1 прессъ-ножницы,
- 1 прессъ Вонсана,
- 1 револьверный горнъ къ нему.

1 ножницы для рѣзки круглаго желѣза,
 1 плита для котельщика,
 2 кузнечныхъ горна на 3 огня,
 1 вентиляторъ „Рута“ } эти вентиляторы обслуживаютъ так-
 1 „ „ „Шиле“ } же кузницу, литейную и бандажную.
 Колесно-токарная находится въ одномъ корпусѣ механи-
 ческаго цеха. Оборудование составляетъ:

5 токарно-бандажныхъ станковъ (изъ нихъ 2 находятся въ
 помѣщеніи механической),
 1 лобовой,
 1 наждачный для обточки шеекъ,
 1 сверлильно-бандажный,
 1 прессъ гидравлическій для котельныхъ паръ на 300 атм.
 Колесныя пары подаются на 2 станка настѣнными поворотными
 кранами, на 1 станокъ телѣжкой и на 3 станка накаткою
 вручную.

Инструментальная находится при механическомъ цехѣ и
 занимаетъ площадь въ 10,15 кв. саж., не имѣетъ никакихъ стан-
 ковъ для изготовленія инструмента, а также калильный муфель-
 ной печи.

Бандажная расположена вблизи отъ зданія механическаго
 цеха въ особомъ помѣщеніи площадью въ 27,7 кв. саж.

Оборудование состоитъ изъ:

1 муфельной печи для бандажей,
 1 камфорочнаго древесно-угольнаго горна съ дутьемъ,
 2 поворотныхъ крановъ на колоннѣ подъемной силы
 въ 1½ тонны.

Пути колеснаго парка расположены въ разныхъ мѣстахъ
 территоріи мастерскихъ, а именно: около механическаго цеха у
 сборно-пассажирскаго корпуса и у сборно-товарнаго. Для по-
 грузки и выгрузки колесъ имѣется платформа съ наклонной
 плоскостью и ручной лебедкой.

Въ текущемъ году предполагается сдѣлать пристройку къ
 механическому цеху, площадью въ 10 кв. саж., для вынесенія сюда
 котельной, а въ котельномъ помѣщеніи поставить слесарей на
 тискахъ и новый лобовой станокъ. Прессъ Вонсана и ножницы
 предполагается перенести въ кузницу.

Изъ числа всѣхъ вышеуказанныхъ станковъ, составляю-
 щихъ оборудованіе вагоннаго и механическаго цеховъ, имѣется
 новыхъ станковъ 16 штукъ; возрастомъ не свыше 5 лѣтъ
 только 4: 1 сверлильный, 1 бандажно-сверлильный, 1 бандажно-
 токарный и 1 трубо-загибной; 1 прессъ-ножницы, 1 прессъ гидра-
 влическій для колесъ, 1 фрезерный, 1 труборѣзный ручной и
 2 наждачно-точильныхъ, 1 сверлильный, 1 болторѣзный 1 венти-
 латоръ Рута и 3 токарныхъ.

Всѣ остальные имѣютъ возрастъ отъ 20 до 70 лѣтъ, по-

чему является необходимость въ постепенной замѣнѣ болѣе изношенныхъ и мало производительныхъ станковъ на новые, болѣе производительные. Поддержаніе ихъ въ надлежащемъ для работы видѣ вызываетъ большой расходъ. Нѣкоторые станки остались отъ монетнаго двора, какъ напримѣръ, радіально-сверлильный, имѣющій слѣдующую надпись. „Круговращающаяся сверлильная машина доставлена изъ Англии въ 1849 г. Стоимость—2.080 руб. 80¹/₄ к. серебромъ“. 1 болторѣзный, изготовленный въ 1841 г. С.-Петербургской горной технической школой, и нѣкоторые другіе.

По расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ на 1912 г. испрашивается кредитъ въ размѣрѣ 6.900 руб. на замѣну нѣкоторыхъ наиболѣе устарѣвшихъ станковъ и 7.000 руб. на пополненіе оборудованія новыми станками.

**Кузнечно-литейный
цехъ.**

Кузница занимаетъ корпусъ вмѣстѣ съ литейной площадью въ 236,5 кв. саж., при чемъ на долю кузницы приходится площадь въ 200,5 кв. саж. Зданіе высокое и свѣтлое. Крыша желѣзная, поддерживаемая желѣзными стропилами. Для вентиляціи устроены въ крышѣ 2 фонаря Искусственной вытяжки газовъ и вентиляціи нѣтъ.

Оборудованіе кузницы:

- 9 горновъ на 1 огонь,
- 10 „ „ 2 „
- 2 „ „ 4 „
- 1 „ для заливки подшипниковъ,
- 2 нефтяныхъ горна (1 горнъ на 1 огонь, другой на 4 огня),
- 1 горнъ на 8 огней для молотовъ Оливера,
- 1 сварочная печь,
- 8 молотовъ Оливера ножныхъ,
- 1 прессъ гидравлическій для пробы упряжи,
- 1 прессъ ручной для пробивки дыръ,
- 1 паровой молотъ Насмита на 1½ тонны,
- 1 „ „ Селлерса „ ½ „
- 1 „ „ „ „ ¾ „
- 2 плавильныхъ плиты

Паровые молоты получаютъ паръ отъ котловъ Паукша и Дюпон. Отработаннымъ паромъ изъ молотовъ пользуется для отопленія литейной и конторы кузнечнаго цеха.

Рессорная находится въ одномъ помѣщеніи съ кузницей и оборудована: 1 рессорной печью, 1 винтовымъ ручнымъ прессомъ для испытанія рессоръ.

Молотъ Насмита установленъ еще въ 1839 г. при монетномъ дворѣ. Описаніе его имѣется въ сочиненіи Тиме „Основы машиностроенія“. Молоты Селлерса установлены въ 1900 и 1902 г.г.; прессъ гидравлическій—въ 1909 г. Остальные устройства существуютъ давно.

Литейная занимает площадь въ 36 кв. саж. въ корпусѣ кузнечнаго цеха и имѣеть:

1 вагранку производительностью въ 2 тонны въ часъ. Плавка чугуна на антрацитѣ,

1 кранъ на 1½ тонны, литейный,

1 углемялку приводную (находится въ механическомъ цехѣ),

1 сушило для опокъ площадью въ 55 кв. ф. Отопляется дровяными остатками,

1 подъемникъ для калошъ съ ручной лебедкой.

Формовка исключительно ручная.

Въ литейной также помѣщается для плавки мѣди самодувный тигельный горнъ.

Обрубка и чистка издѣлій ручная.

Предполагается кузницу расширить за счетъ литейной.

Послѣдняя подлежить закрытію по окончаніи работъ по постройкѣ новой литейной при Вятскихъ мастерскихъ.

Просушка досокъ производится въ лѣсосушилкѣ, находящейся въ особомъ корпусѣ и занимающей площадь въ 24,23 кв. саж. Сушка лѣса нагрѣтымъ воздухомъ отъ трубъ, по которымъ идутъ горячіе продукты горѣнія. Отопление производится обыкновенной печью.

При мастерскихъ существуетъ съ 1901 года столовая-театръ, площадь въ 108,43 кв. саж., которая помѣщается въ одномъ корпусѣ съ малярно-пассажирской. Мастерские, однако, не желаютъ пользоваться столовой, предпочитая въ обѣденный перерывъ (кто не уходитъ домой) ѣсть около своего мѣста въ цехѣ. Вслѣдствіе этого, помѣщеніе используется только, исключительно, какъ театръ, для чего здѣсь имѣется оборудованная сцена, декорации и прочій инвентарь.

Въ праздничные дни даются спектакли при участіи мастеровыхъ и служащихъ. Кромѣ того, бываютъ танцевальные вечера, елка для дѣтей и духовнонравственныя антиалкогольныя чтенія.

Производительность Екатеринбургскихъ мастерскихъ за послѣдніе три года слѣдующая:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Выпущено пассажирскихъ вагоновъ:			
изъ капитальн. и больш. ремонтовъ	33	33	27
„ среднего ремонта	11	9	13
„ срочнаго осмотра	24	5	42
„ текущаго ремонта	61	16	9
Выпущено товарныхъ вагоновъ:			
изъ большого ремонта	232	202	167
„ срочнаго осмотра	422	586	1.053
„ текущаго ремонта и проч.	250	123	104

Кромѣ ремонта вагоновъ, мастерскими было исполнено издѣлій по заказамъ матеріальной сл. и другихъ на сумму: въ 1908 г. на 124.368 р. 99 к., въ 1909 на 103.075 р. 08 к. и въ 1910 г. на 141.935 р. 89 к.

Общее количество рабочихъ на 1 іюня 1911 г. было—642 человекъ, въ этомъ числѣ монтеровъ—10, мастеровыхъ—492, учениковъ—68 и чернорабочихъ—72.

Поденная плата и % прибыли по сдѣльнымъ работамъ за время съ 1904 г. по 1910 г. увеличились:

для мастеровыхъ поденная плата на 11%,

%%/%% прибыли по сдѣльнымъ работамъ съ 31% до 38%,

для рабочихъ поденная плата на 18%.

Начальникомъ сл. тяги было, между прочимъ, доложено, что въ 1910 г. товарныхъ вагоновъ прошло до 1200, т. к. Кунгурская линия доставляла ихъ въ большомъ количествѣ для ремонта; причитающіеся же за эту работу по Кунгурской линіи Екатеринбургскимъ мастерскимъ 27.000 руб. до сего времени не уплачены.

За кредитъ 1910 г., въ мастерской были устроены пути, но въ настоящее время путей этихъ недостаточно, и внесенный на 1912 г. кредитъ на этотъ предметъ, по мнѣнію Подкомиссіи, подлежитъ отпуску.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

Каменный большой сарай, въ которомъ хранятся лѣсные матеріалы, расположенъ рядомъ съ мастерскими; лѣсъ хранится также подъ навѣсомъ. Болѣе цѣнные матеріалы хранятся въ каменномъ амбарѣ; для легковоспламеняющихся предметовъ устроены особый амбаръ, но среди этихъ предметовъ находится пакля и друг. легкогорючіе матеріалы, что, конечно, нельзя считать рациональнымъ.

Матеріальный складъ расположенъ вмѣстѣ съ мастерскими на общей территоріи, не имѣя особаго огражденія, и черезъ его площадь проходитъ желѣзнодорожный путь, идущій отъ мастерскихъ черезъ городъ на ст. Екатеринбургъ. Путь этотъ имѣетъ большой уклонъ при входѣ въ мастерскія. Первый этажъ бревенчатой кладовой (съ подвальнымъ помещеніемъ), служащій для храненія запасныхъ частей и матеріаловъ имѣетъ площадь въ 12,60 кв. саж.

Подвальный этажъ—12 кв. саж.

Досчатый сарай для храненія сортового желѣза и друг. матеріаловъ, имѣетъ площадь въ 11,25 кв. саж.

Досчатый сарай для древеснаго угля занимаетъ площадь въ 6 кв. саж.

Кромѣ того, имѣется рѣшетчатый сарай для воинской обшивки и лѣсныхъ матеріаловъ, площадью въ 6,64 кв. саж.

По возвращеніи на ст. Екатеринбургъ Подкомиссія въ

11 час. 10 мин. отбыла въ Челябинскъ. При слѣдованіи отъ ст. Екатеринбургъ до Челябинска Подкомиссіей было отмѣчено, что путь на этомъ участкѣ въ удовлетворительномъ состояніи, рельсы легкаго типа 18 фун. и полоса отчужденія ясно опредѣлена. На участкѣ имѣются чрезвычайно трудные подъемы, доходящіе до 0,011, но управленіе Пермской ж. д. не предполагаетъ производить переустройство профиля участка Екатеринбургъ—Челябинскъ, такъ какъ участокъ этотъ, съ окончаніемъ постройки Тюмень-Омской дороги, потеряетъ значеніе магистрали и на немъ останется лишь движеніе мѣстнаго характера.

Въ 12 час. 25 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Мраморская.

Ст. Мраморская.

Пассажи́рское зданіе расположено въ старомъ деревянномъ домѣ, построенномъ на мраморномъ фундаментѣ; зданіе требуетъ ремонта, площадь помѣщенія вполне достаточная, такъ какъ пассажирское движеніе здѣсь небольшое.

Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ жилой домъ, въ которомъ помѣщается квартира начальника станціи, состоящая изъ 4 комнатъ и кухни; ремонтъ дома оставляетъ желать лучшаго; въ этомъ же домѣ, но съ другой его стороны, живутъ: помощникъ начальника станціи и 2 стрѣлочника. Остальные стрѣлочники живутъ въ деревнѣ, отстоящей на разстояніи 1 версты отъ станціи.

Въ районѣ ст. Мраморская производится добываніе и обработка мрамора.

Мраморное дѣло на Уралѣ существуетъ давно: до выхода крестьянъ изъ крѣпостной зависимости велось казною, съ освобожденіемъ же крестьянъ признано невыгоднымъ для казны и съ этого времени приняло характеръ кустарнаго промысла. Въ 1894 году съ помощью кредита изъ кустарно-промышленнаго банка Пермскаго губернскаго земства въ мраморномъ заводѣ организовалась артель кустарей (38 семействъ). Нынѣ, по даннымъ Екатеринбургскаго уѣзднаго земства, въ мраморномъ заводѣ выдѣлкою мрамора занимается 120 семействъ, т. е. до 71% всего заводскаго населенія. Залежи сѣраго мрамора находятся въ 4-хъ верстахъ отъ завода, а голубоватаго и бѣлаго цвѣтовъ въ 20-ти верстахъ.

Кромѣ того, имѣются громадныя залежи мрамора близъ ст. Уфалей, относимаго по качествамъ къ лучшимъ сортамъ.

Добыча мрамора, за отсутствіемъ усовершенствованныхъ приспособленій, весьма затруднительна, а потому пока идетъ въ работу мраморъ верхнихъ слоевъ, тогда какъ ниже залегаетъ мраморъ лучшаго качества, но кустари имъ не пользуются изъ экономическихъ соображеній.

Мраморообдѣлочное производство средствами кустарей, за отсутствіемъ техническихъ приспособленій, не удовлетворяетъ предъявляемыхъ нынѣ требованій по отдѣлкѣ издѣлій; такъ,

напримѣръ, приготовляемые кустарями памятники и плиты не полируются, а лишь стружатся и лощатся сверху воскомъ. Само собою разумѣется, что такая непрочная отдѣлка значительно понижаетъ стоимость издѣлій и самый спросъ на нихъ.

Такимъ образомъ, главнымъ тормозомъ къ развитію мраморнаго промысла на Уралѣ является отсутствіе механическихъ приспособленій для обработки мрамора и трудность производства такой обработки ручнымъ способомъ; что же касается тарифныхъ условій, то таковыя не могутъ служить препятствіемъ къ сбыту готовыхъ мраморныхъ издѣлій, ибо при перевозкѣ ихъ примѣняются низкіе по ставкамъ тарифы, а именно: въ неупакованномъ видѣ—дифференціальный тарифъ № 38 со ставками отъ $\frac{1}{45}$ до $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, а къ упакованнымъ въ обшивку или въ помѣщеніе съ просвѣтомъ дифференціальный тарифъ № 37—отъ $\frac{1}{36}$ до $\frac{1}{75}$ коп. съ пуда и версты.

Перевозка мраморныхъ издѣлій со ст. Мраморская въ послѣдніе три года опредѣлилась въ слѣдующихъ цифрахъ: въ 1908 году—56.180 пуд., въ 1909 г.—62.333 пуд. и въ 1910 г.—46.328 пуд.

Изъ этого количества въ мѣстномъ сообщеніи Пермской ж. д. отправляется около 61%, на Сибирскую дорогу около 24% и остальные 15% общей перевозки.

При слѣдованіи черезъ разъѣздъ № 78, Подкомиссіи были демонстрированы работы по постройкѣ новаго водоемнаго зданія за кредитъ 1908 года.

Въ 1 ч. 55 м. на разъѣздѣ № 81 Подкомиссія осматривала казармы сл. пути.

Въ казармѣ сл. пути живетъ дорожный мастеръ, занимающій двѣ комнаты и кухню и старшій ремонтный рабочій; помѣщеніе вполне соответственное.

Въ этой казармѣ живетъ и стрѣлочникъ, занимая большую теплую хорошую комнату; имѣется кухня и кладовка. Въ другомъ жилищѣ домѣ живетъ начальникъ разъѣзда, занимающій 2 комнаты и кухню, и рядомъ съ его квартирой находятся служебныя помѣщенія.

Въ 2 ч. 20 м. Подкомиссія прибыла на ст. Уфалей.

Ст. Уфалей.

Пассажирское зданіе небольшихъ размѣровъ и тѣсно для собирающагося здѣсь количества пассажировъ; тѣсны также и служебныя помѣщенія.

Товарная контора временно помѣщается въ товарномъ вагонѣ по случаю ремонта.

Ст. Уфалей—распорядительная.

На станціи имѣются пути: четыре сквозныхъ, для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 268 вагоновъ, три запасныхъ тупика на 99 вагоновъ, два товарныхъ заводскихъ

на 62 вагона, одинъ сортировочный, онъ же обгонный на 25 вагоновъ, тупикъ матеріальной сл. и тупикъ сл. пути и, кромѣ того, пять тракціонныхъ путей.

Станція расположена при заводѣ Уфалей Товарищества Сергинско-Уфалейскихъ горныхъ заводовъ.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:		
	въ 1908 г.	—1.407.623 п.,
	„ 1909 „	—1.774.488 „
	„ 1910 „	—1.499.818 „
выгружено	„ 1908 „	—4.158.722 „
	„ 1909 „	—3.373.579 „
	„ 1910 „	—2.663.224 „
перегружено	„ 1908 „	— 111.750 „
	„ 1909 „	— 79.200 „
	„ 1910 „	— 70 940 „
продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 „	— 13.424
	„ 1909 „	— 5.904
	„ 1910 „	— 19.781

На станціи, имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы 87 кв. саж.,

открытыя платформы 69 „ „

Вагонооборотъ ст. Уфалей выразился:

	1909 г.	1910 г.
отправлено со станціи	162.129	149.066,
прибыло на станцію	162.385	149.039

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	2.294	2.294,
поѣздовъ малой скорости	10.912	10.037

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 г.г., на участкѣ Уфалей—Челябинскъ, предусмотрено 24 товарныхъ поѣздовъ съ 561 вагонами.

Пакгаузы просторны, но объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что при ст. Уфалей имѣется много частныхъ складовъ. Расширеніе площади пакгаузовъ не потребуется и въ силу того обстоятельства, что участокъ этотъ, при предполагающемся измѣненіи конфигураціи сѣти Пермской ж. д., отойдетъ отъ этой послѣдней.

Къ ст. Уфалей причислены: 2 склада О-ва Кыштымскихъ горныхъ заводовъ; склады имѣютъ объемъ 3.000 куб. саж. Одинъ складъ Т-ва Сергинско-Уфалейскихъ заводовъ въ 318 куб. саж.

На ст. Уфалей имѣется основное депо. Къ нему приписано 8 пассажирскихъ паровозовъ (изъ нихъ 2 типа 1—4—0 и 6 типа 2—3—0 — оба Невскаго завода), которые командированы въ депо Екатеринбургъ для сопровожденія пассажирскихъ и скорыхъ поѣздовъ отъ ст. Екатеринбургъ до ст. Челябинскъ; 56 товарныхъ паровозовъ нормальнаго типа и 1 3-хъ осный паровозъ.

Паровозное зданіе прямоугольно на 12 стойлъ, служащихъ для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ. Длина стойлъ—7,50 саж. (4-хъ осные паровозы и 4-хъ осные тендера не помѣщаются). Надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 трубы съ постоянными колпаками. Стропила деревянные.

Не вмѣщающіеся въ зданіе паровозы стоятъ на открытыхъ путяхъ.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти; напоръ достаточный. Промывательные краны расположены между каждымъ 2 стойлами.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ, діаметромъ 56 фут.

Для средняго ремонта и подъемки паровозовъ имѣется ремонтное зданіе, которое примыкаетъ къ паровозному зданію; площадь его—96,73 кв. саж., изъ которыхъ: сборная на 2 стойла, а также механическая занимаютъ площадь въ 71,25 кв. саж., кузница—11,87 кв. саж., машинная—9,00 и инструментальная 4,61 кв. саж.

Механическая помѣщается въ сборноподъемномъ отдѣленіи и оборудованіе ея составляетъ: 1 колесно-токарный станокъ, 3 токарныхъ станка, 2 сверлильныхъ, 1 строгальный, 1 наждачный, 1 точило.

Станки механической приводятся въ движеніе локобилемъ въ 6 силъ.

Въ кузницѣ установлено 1 кузнечное горно на 2 огня, горно для мѣдниковъ и калильная печь. Для доставленія дутья горнамъ служитъ вентиляторъ.

Мастерскія исполняютъ работы по среднему, періодическому и текущему ремонтамъ паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъемки паровозовъ служатъ 2 комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются: провѣрочная и притирочная плиты, 2 переносныхъ горна, станокъ для расточки цилиндровъ, приборъ для провѣрки манометровъ и прессъ для испытанія котловъ.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 1.195 пог. саж.

Зданіе и депо освѣщаются керосиновыми лампами, а территория депо керосинокалильными фонарями.

Производительность депо Уфалей въ отношеніи ремонта

паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе 2 года выразилась слѣдующими цифрами:

	1909 г.	1910 г.
паровозовъ выпущено изъ сред. рем.	2	4
„ „ „ „ період. „	49	38,
пассажирскихъ вагоновъ выпущено изъ периодическаго ремонта	1	3,
товарныхъ вагоновъ выпущено изъ сроч- наго осмотра	43	124

Къ коренному депо Уфалей относится оборотное депо Челябинскъ.

Въ мастерской депо тѣсно, но кредиты на расширеніе ихъ, въ силу выше упомянутаго измѣненія конфигураціи сѣти, отпуску не подлежатъ.

Водоснабженіе ст. Уфалей производится изъ пруда; источникъ водоснабженія вполне надежный.

Жесткость воды 10,30 град.

Высота всасыванія 2,56 саж.

„ нагнетанія 16,02 „

Диаметръ водопроводныхъ трубъ: всасывающей 5'',—нагнетательной—4'' и разводящей—6''.

Насосы Вортингтона. Воды подается въ часъ 2,7 куб. саж.

Поверхность нагрѣва котла—10,0 кв. метр.

Водоемныхъ баковъ 2, полный объемъ ихъ 11,0 куб. саж.

Гидравлическій кранъ 1, и тендеръ наполняется въ 13 минутъ.

Для усиленія водоснабженія требуется поставить второй котель и насосъ и увеличить объемъ баковъ, и для скорѣйшей подачи воды въ тендера—поставить два гидравлическихъ крана у пассажирскаго зданія, для сквозныхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Въ матеріальномъ складѣ имѣется деревянный пакгаузъ для храненія запасныхъ частей и матеріаловъ, площадью въ 39 кв. саж.

Другой пакгаузъ для храненія разныхъ мелкихъ матеріаловъ площадью въ 16,62 кв. саж.

Толщина балласта на IX участкѣ слишкомъ недостаточна и, по мнѣнію Подкомиссіи, кредитъ на пополненіе балласта долженъ быть отпущенъ.

Въ 4 ч. 5 м. Подкомиссія прибыла на ст. Кыштымъ.

Ст. Кыштымъ.

Ст. Кыштымъ—промежуточная. Она имѣетъ пути: три для приѣма и отправления поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 180 вагоновъ, два запасныхъ на 116 вагоновъ, два товарныхъ на 79 вагоновъ, одинъ вытяжной на 10 вагоновъ и одинъ тупикъ на 6 вагоновъ.

Станція расположена при заводѣ.

Коммерческая работа станціи выражается въ слѣдующемъ:
нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	Въ 1908 г.—1.752.885 п.
	„ 1909 „ —4.647.967 „
	„ 1910 „ —4.618.809 „
выгружено	„ 1908 „ —1.796.469 „
	„ 1909 „ —1.296.552 „
	„ 1910 „ —1.534.093 „
перегружено	„ 1908 „ — 336.091 „
	„ 1909 „ — 235.907 „
	„ 1910 „ — 62.704 „
продано пассажирскихъ би- летовъ:	„ 1908 „ — 11.138
	„ 1909 „ — 18.035
	„ 1910 „ — 20.645

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:
пакгаузы 250,88 кв. саж.,
крытыя платформы 27,46 „ „
открытыя платформы 21,16 „ „

Къ ст. Кыштымъ примыкаетъ вѣтвь Кыштымскихъ заво-
довъ; изъ свѣдѣній, полученныхъ изъ коммерческой сл.
Пермской ж. д. слѣдуетъ:

протяженіе магистрали	45 вер.,
„ поѣздныхъ путей къ ней	12 „
колея на протяженіи 4 версты	5 фут.,
„ „ остальномъ протяженіи	3 „
рельсы 24 футовые новые;	
наличный подвижной составъ:	
паровозовъ отъ 300 до 400 силъ	8 шт.,
классныхъ вагоновъ	3 „
товарныхъ вагоновъ и платформъ:	
подъемной силы въ 600 пуд.	126 шт.
„ „ „ 1200 „	20 „
„ „ „ 750 „	4 „
„ „ „ 200 „ (бал.)	12 „

Всего 162 шт.

Пропускная способность до 8 паръ поѣздовъ въ сутки.

Стоимость постройки съ подвижнымъ составомъ—700.000 руб.
или 12.727 руб. верста, округленно.

Вѣтвь на большей части своего протяженія пролегаетъ по
подошвамъ горъ, имѣетъ большіе уклоны и крутыя кривыя.

Вѣтвь обслуживаетъ три завода: Верхне - Кыштымскій,
Нижне-Кыштымскій и вновь построенный Карабашскій и руд-
ники—Конюховскій, Смирновскій и Кисовый, изобилующіе сѣр-
нымъ и мѣднымъ колчеданами. Въ заводскихъ дачахъ при
обиліи мѣдныхъ рудъ имѣется все, что требуется для горноза-

водской промышленности: известнякъ, песокъ, глина, известь, кварцъ, а также значительные запасы мѣла. Отсутствуетъ лишь минеральное топливо.

Заводское производство сосредоточено, главнымъ образомъ, на выплавкѣ мѣди; самые заводы оборудованы новѣйшими техническими приспособленіями и машинами, приводимыми въ дѣйствіе паромъ и электричествомъ. Вновь построенный Карабашскій мѣдеплавильный заводъ рассчитанъ на переплавку отъ 12 до 18 милл. пудовъ мѣдной руды и на выплавку отъ 400 до 600 тысячъ мѣди ежегодно. Заводъ этотъ оборудованъ американскими, особой системы, печатями и машинами. Выплавляемая на заводѣ черновая мѣдь (штейнъ) поступаетъ на В.-Кыштымскій заводъ для новой переплавки, а затѣмъ отправляется въ Н.-Кыштымскій заводъ, являющійся однимъ изъ новѣйшихъ заводовъ по своей конструкціи, производящій окончательную очистку мѣди, съ выдѣленіемъ при томъ изъ мѣди золота и серебра, содержащагося въ рудѣ и кварцѣ, поступающихъ на переплавку мѣди.

Въ обслуживаемыхъ вѣтвью мѣстностяхъ насчитывается до 45.000 душъ обоого пола.

По сообщенію заводоуправленія, годовая перевозка по вѣтви грузовъ, произведенныхъ ниже наименованій, достигаетъ 44.710.000 пудовъ при стоимости перевозки $\frac{3}{8}$ коп. съ пуда, а всего на сумму (округленно) 167.663 руб.,

Подраздѣляя перевозимое количество грузовъ по наименованіямъ и дѣйствительнымъ пробѣгамъ, и расцѣпывая перевозку ихъ по дѣйствующимъ на Пермской ж. д. тарифамъ, выручку отъ перевозки таковыхъ съ обязательнымъ сборомъ за станціонные расходы получимъ въ цифрахъ:

Отъ перевозки мѣстныхъ грузовъ.	Провозная плата.	Станціонные расходы.
Руды мѣдной 18.000.000 п. при проб. въ 6 вер.	23.400 р.	72.000 р.
Кварца 4.000.000 „ „ „ „ 34 „	25.200 „	16.000 „
Известняка 2.500.000 „ „ „ „ 6 „	2.925 „	9.000 „
Лѣсныхъ гр. 1.760.000 „ „ „ „ 12 „	5.280 „	5.280 „
Мѣдной пыли *) 2.500.000 „ „ „ „ 43 „	24.000 „	10.000 „
Крѣпей рудн. 440.000 „ „ „ „ 12 „	1.452 „	1.760 „
Угля древесн. 600.000 „ „ „ „ 28 „	3.735 „	1.334 „
или 1.334 ваг.	20	

*) Поступаетъ въ переплавку въ виду содержанія золота и серебра отъ 3 фн. 4 зол. на 100 пуд. пыли, получаемой при выплавкѣ штейна.

Ввозныхъ грузовъ:		Провозная плата.	Станціон- ные расходы.
Кокса	360.000 п. при проб. въ 43 вер.	4.176 р.	1.440 р.
Камен. угля	1.800.000 " " " " 43 "	12.960 "	7.200 "
Руды желѣзн.	800.000 " " " " 6 "	640 "	3.200 "
Разн. грузовъ	1.500.000 " " " " 43 вер., считая по средней ставкѣ Пермской дороги за 1909 г. $1.500.000 \times 43 = 64.500.000 : \frac{1}{57} =$	11.315 р. 80к.	10.500 "
Сѣрнаго колч.	7.000.000 п. при проб. въ 43 вер.	39.900 р.	28.000 "
Шпаль	2.100.000 " " " " 23 "	13.440 "	8.400 "
Мѣди не въ дѣлѣ	500.000 " " " " 43 "	17.900 "	3.500 "
Дровъ	1.100.000 " " " " 23 "	5.610 "	2.200 "
Итого . . .		191.934 р.	179.814 р.

При примѣненіи на вѣтви общаго тарифа, дѣйствующаго на Пермской ж. д. выручка отъ перевозимыхъ по вѣтви грузовъ составитъ . . . 371.748 руб.
исключая изъ этой суммы указанный выше расходъ заводоуправленія по перевозкѣ въ 167.663 руб., тарифные сборы дадутъ превышеніе противъ расходовъ 204.085 „

Кромѣ того, при открытіи правильнаго движенія представляется вѣроятнымъ ожидать къ перевозкѣ не менѣе 20.000 пассажировъ на всемъ протяженіи вѣтви (43 вер.), а именно:

II класса	2000—0 р. 98 к.	1.960 руб.
III „	8000—0 „ 65 „	5.200 „
VI „	10000—0 „ 33 „	3.300 „

10.460 руб.

Всего . . . 382.208 руб.

Такимъ образомъ, общій доходъ по вѣтви, не считая пассажирскаго багажа, превыситъ затрачиваемый заводоуправленіемъ расходъ по эксплоатаціи пути на 214.545 руб.

Приведенныя выше данныя даютъ полное основаніе заключить, что вѣтвь Кыштымскихъ заводовъ, проложенная по изобилующей разными ископаемыми заводской дачѣ, для эксплуатаціи которыхъ воздвигнуты дорогостоящіе заводы, за все время производительной дѣятельности этихъ заводовъ, будетъ приносить доходъ эксплуатирующему вѣтвь учрежденію.

Вслѣдствіе выгоды эксплуатаціи вѣтви, Кыштымское заводоуправленіе предполагаетъ продолжить такую отъ Саймановскаго завода на югъ до ст. Миассъ Самаро-Златоустовской ж. д. Намѣчаемый къ постройкѣ путь проектируется для эксплуатаціи, кромѣ Карабашевскихъ мѣсторожденій, изобилующихъ мощными залежами мѣднаго и сѣрнаго колчедана, еще мѣсторожденій золота Миасской дачи, разработка которыхъ производится Миасскимъ золотопромышленнымъ товариществомъ, а также асбестовыхъ копей товарищества „Изоляторъ“. Протяженіе этой линіи, по сообщенію заводоуправленія, не превыситъ 60 верстъ. Линія пройдетъ по ровной мѣстности долиною рѣки Миассъ и самая постройка, съ необходимымъ подвижнымъ составомъ, обойдется не дороже 300.000 руб. или 5.000 руб. за версту. Для ускоренія постройки этой линіи главноуправляющій заводами Ф. А. Ивановъ высказалъ желаніе получить отъ казны вспомошествованіе, хотя бы, въ видѣ предоставленія заводоуправленію старыхъ рельсъ по возможно минимальной цѣнѣ въ кредитъ, съ погашеніемъ такового въ опредѣленные особымъ соглашеніемъ болѣе или менѣе продолжительные сроки.

Пассажирское зданіе ст. Кыштымъ занимаетъ старый деревянный и очень тѣсный домъ; въ одной изъ комнатъ вокзала помѣщеніе это очень тѣсное и, по мнѣнію Подкомиссіи, товарная контора должна быть построена отдѣльно.

Противъ вокзала въ нагорной части имѣется училище, занимающее хорошій деревянный одноэтажный домъ съ мезониномъ; домъ этотъ еще не оштукатуренъ за неимѣніемъ кредита на этотъ предметъ. Училище, площадью въ 70,70 кв. саж., одноклассное и имѣетъ три отдѣленія; обучаются въ немъ 42 человѣка; при училищѣ устроенъ залъ со сценой и хорами, при чемъ отъ хоръ устроенъ выходъ на случай пожара, при помощи наружной лѣстницы; кромѣ того, хоры соединяются съ внутреннимъ помѣщеніемъ училища другою лѣстницей.

Представителями Пермской ж. д. было, между прочимъ, сообщено, что, при введеніи платы за обученіе, количество учащихся во всѣхъ желѣзнодорожныхъ училищахъ значительно уменьшилось.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала безъ осмотра до ст. Челябинскъ, куда и прибыла въ 8 час. На ст. Челябинскъ къ этому времени прибылъ членъ-экспертъ отъ Государственнаго Контроля Н. А. Масловъ и Подкомиссія въ 1 часъ 40 мин. от-

была съ сибирскимъ экспрессомъ для обслѣдованія Забайкальской ж. д. 22-го іюня Подкомиссія снова возвратилась на Пермскую ж. д. для осмотра тѣхъ частей дороги, которыя еще не были обслѣдованы.

Подкомиссія прибыла въ Екатеринбургъ I въ 2 часа съ почтовымъ поѣздомъ и была встрѣчена представителями Пермской ж. д.

Въ 3 часа 45 мин. Подкомиссія въ сопровожденіи начальствующихъ лицъ Пермской дороги отбыла со служебнымъ поѣздомъ для осмотра линіи Екатеринбургъ-Тюмень.

На 12-й верстѣ VI-го участка сл. пути Подкомиссія осматривала зданіе полуказармы.

Въ деревянной полуказармѣ, имѣющей каменный фундаментъ, живутъ: старшій ремонтный рабочій, занимающій комнату и кухню, штатный ремонтный рабочій, которому отведена комната-кухня и, кромѣ того, имѣется комната для артели.

Домъ холодный, требуетъ смѣны обшивки; живущіе сообщили, что въ домѣ со всѣхъ сторонъ дуетъ.

Состояніе пути VI-го участка удовлетворительное, балластъ средняго качества.

Къ переустройству участка Екатеринбургъ-Тюмень еще не приступлено, вслѣдствіе того обстоятельства, что до сего времени управленіе Пермской ж. д. не имѣетъ не только кредитовъ на эту работу, но не получило даже увѣдомленія о положеніи дѣла по отпуску ихъ.

Вслѣдствіе Высочайше утвержденнаго 22-го іюня 1909 г. закона о разрѣшеніи постройки средствами и распоряженіемъ казны желѣзной дороги отъ Тюмени до Омскъ-Поста, участокъ Екатеринбургъ-Тюмень Пермской ж. д. долженъ войти въ составъ общей магистрали отъ С.-Петербурга до Омска черезъ Вологду, Вятку, Пермь и Екатеринбургъ. Въ соотвѣтствіи съ приобрѣтаемымъ значеніемъ Екатеринбургъ-Тюменскаго участка, построеннаго съ пропускной способностью въ 9 паръ воинскихъ поѣздовъ или въ 2 пары пассажирскихъ и 4 пары товарныхъ поѣздовъ въ сутки, на такомъ участкѣ необходимо произвести работы по приведенію его въ состояніе, соотвѣтствующее техническимъ условіямъ, установленнымъ для Тюмень-Омской ж. д.

Для достиженія этой цѣли необходимо въ соотвѣтственныхъ мѣстахъ линіи, съ измѣненіемъ продольнаго профиля ея, устроить 18 развѣздовъ съ такимъ расчетомъ, чтобы по открытіи ихъ пропускная способность дороги могла быть доведена до 20 паръ поѣздовъ въ сутки. Существующіе деревянные мосты предполагается замѣнить металлическими на каменныхъ опорахъ, а также существующія металлическія фермы мостовъ, какъ совершенно не отвѣчающія принятымъ въ настоящее время нормамъ

временной нагрузки, замѣнить новыми. Верхнее строеніе пути усиливается утолщеніемъ балластнаго слоя до 0,22 саж. подъ подошвой рельсъ, только самые рельсы, типа 21².з фун. въ пог. футѣ, предполагается оставить до смѣны ихъ въ общепринятомъ для усиленія дороги порядкѣ. Также предположено добавить станціонныхъ и разъѣздныхъ путей, увеличить число паровозныхъ стойлъ, площадь путевыхъ и станціонныхъ зданій, мастерскихъ, дежурныхъ помѣщеній и жилыхъ домовъ соотвѣтственно коммерческому движенію въ 9 паръ поѣздовъ въ сутки. Водоснабженіе предположено усилить для удовлетворенія 20-парнаго движенія.

Независимо отъ общаго переустройства Екатеринбургъ-Тюменскаго участка, относительно перегона, длиною въ 4,6 вер., между станціями Екатеринбургъ I и Екатеринбургъ II является необходимость принять особыя мѣры. Ст. Екатеринбургъ II представляетъ собою станцію IV класса Тюменскаго участка; между тѣмъ, на этой станціи къ Тюменской линіи примыкаетъ Челябинская линія и вѣтвь къ главнымъ мастерскимъ, расположеннымъ въ самомъ гор. Екатеринбургѣ. Для облегченія сообщенія ст. Екатеринбургъ II со ст. Екатеринбургъ I, на которой устроены сортировочные, товарные и воинскіе пути, паровозный сарай и водоснабженіе, въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ требованіямъ узловой станціи, является необходимость въ устройствѣ второго пути между станціями Екатеринбургъ I и Екатеринбургъ II, каковой путь будетъ служить для прохода паровозовъ и для сообщенія съ мастерскими.

По вопросу о срокѣ исполненія работъ по переустройству участка Екатеринбургъ-Тюмень Пермской ж. д. Министеромъ Путей Сообщенія было сообщено Законодательнымъ Учрежденіямъ, что окончаніе сего переустройства, которое будетъ производиться распоряженіемъ управленія Пермской ж. д., предполагается согласовать съ возможнымъ срокомъ открытія движенія по Тюмень-Омской ж. д. Относительно срока окончанія работъ по постройкѣ этой дороги въ представленіи Министра Путей Сообщенія въ Государственную Думу, отъ 12-го мая 1909 года, за № 7947, было заявлено, что окончаніе работъ по постройкѣ Тюмень-Омской ж. д. необходимо предвидѣть не ранѣе конца 1912 года; принимая во вниманіе, что на переустройство участка Екатеринбургъ-Тюмень и на устройство второго пути между Екатеринбургомъ I и Екатеринбургомъ II потребуются два строительныхъ періода, окончаніе таковыхъ работъ къ концу 1912 года слѣдуетъ признать вполне возможнымъ.

Между прочимъ, слѣдуетъ отмѣтить, что по всей линіи Екатеринбургъ-Тюмень вопросъ объ отчужденіи земли, необходимой желѣзной дорогѣ, которой она и пользуется, остается не-

выясненнымъ, и дорога въ настоящее время пользуется землей на захватномъ правѣ.

Далѣе, Подкомиссией была осмотрѣна сторожевая будка (12-й вер.). Зданіе будки старое, холодное, печь не въ порядкѣ.

Кюветы на участкѣ не вездѣ очищены, но начальникъ участка объяснилъ, что это явленіе временное и произошло вслѣдствіе того, что еще не законченъ ремонтъ пути.

Въ 4 ч. 55 м. дня Подкомиссія прибыла на ст. Баженово.

Ст. Баженово.

Баженово—станція IV-го класса. Пассажирское зданіе деревянное, одноэтажное, старое и очень тѣсное какъ для пассажировъ, такъ въ особенности въ служебныхъ помѣщеніяхъ. Полы въ этомъ зданіи почти совершенно стерлись.

Работа станціи незначительная и Подкомиссія осмотрѣла лишь пакгаузы, площадь которыхъ признана достаточной.

При ст. Баженово имѣются приписные частные склады: 1 Бѣленькова—60 куб. саж., 1 Корево—25 куб. саж. и 2 Азбестоваго Вознес. Рудника—204 куб. саж.

Въ этой части Урала находятся мѣсторожденія асбеста; залежи сосредоточены, главнымъ образомъ, на восточномъ склонѣ. Нѣкоторые изъ этихъ мѣсторожденій разрабатываются, но большая часть залежей асбеста лежитъ еще совершенно не изслѣдованной.

Въ настоящее время услугами Пермской ж. д. пользуются на ст. Баженово:

Вознесенскій асбестовый приискъ („Бар. Э. А. Жирардъ де Сукантонъ“), съ приблизительной годовой производительностью въ 250 тыс. пуд. асбеста;

Говорихинскій асбестовый приискъ („Н-ковъ П. О. Корево“), съ приблизительной годовой производительностью въ 200 тыс. пуд. асбеста.

Асбестовый приискъ („Мухановъ и К⁰“), съ приблизительной годовой производительностью въ 25 т. пуд.

Асбестовый приискъ („Русско-Итальянскаго О-ва“), съ годовой производительностью въ 80 т. пудовъ.

За 1909 годъ отправлено со станціи главнѣйшихъ заводскихъ грузовъ 389 тысячъ пудовъ асбеста.

Въ 5 ч. 30 м. Подкомиссія прибыла на ст. Грязновская IV класса.

Ст. Грязновская.

Типъ пассажирскаго зданія ст. Грязновской такой же какъ и ст. Баженово, но для ст. Грязновской, имѣющей меньшее пассажирское движеніе, помѣщеніе это достаточно.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ

жилому деревянному дому, на каменномъ фундаментѣ. Въ этомъ домѣ имѣется квартира начальника станціи и его помощника. Начальникъ станціи имѣетъ 4 маленькихъ комнаты и кухню; у помощника начальника станціи имѣются 2 комнаты съ перегородкой и кухня. Квартиры вполнѣ соответственныя.

Въ другомъ жиломъ деревянномъ домѣ, живутъ: второй помощникъ начальника станціи, стрѣлочникъ и сторожъ. Стрѣлочникъ имѣетъ комнату и кухню, у сторожа же помѣщеніе нельзя назвать комнатой, такъ какъ въ ней нѣтъ мѣста поставить кровать, и жить въ этомъ углу довольно мудро, тѣмъ болѣе семейному человѣку.

Въ настоящее время услугами Пермской ж. д. пользуются на ст. Грязновская асбестовый приискъ („Торг. Д. А. Ф. Поклевскій-Козель“), отстоящій отъ станціи въ 35 верстахъ, съ приближительной годовой производительностью въ 300 тыс. пудовъ асбеста. За 1909 годъ отправлено со станціи 175 тыс. пуд. асбеста.

Со ст. Грязновской Подкомиссія прослѣдовала черезъ ст. Богдановичъ безъ остановки до ст. Камышловъ.

На ст. Богдановичъ къ дорогѣ примыкаетъ заводская вѣтвь, о значеніи дѣятельности которой Подкомиссіи было доложено слѣдующее:

На Пермской ж. д. становится довольно обостреннымъ и сложнымъ вопросъ о снабженіи минеральнымъ топливомъ какъ самой желѣзной дороги, такъ и расположенныхъ въ районѣ ея горныхъ заводовъ. Въ настоящее время, какъ извѣстно, на всей территоріи, обслуживаемой Пермскою ж. д., вблизи рельсовыхъ путей находятся только копи по Луньевской вѣтви (Луньевская, Кизеловская, Губахинская и Усольская), изъ коихъ и производится снабженіе углемъ всѣхъ уральскихъ потребителей, не исключая и желѣзной дороги. Такъ, съ Луньевской вѣтви было вывезено каменнаго угля:

	Для частныхъ потребителей.	Для надобностей жел. дор.
Въ 1907 году	17.758.690 пуд.	18.249.664 пуд.
„ 1908 „	20.766.350 „	21.567.148 „
„ 1909 „	18.406.993 „	21.477.706 „

Добыча угля для снабженія означенныхъ потребителей производится, главнымъ образомъ, въ Кизеловскихъ копияхъ, принадлежащихъ н-камъ княгини Е. Х. Абамелекъ-Лазаревой, которые, такимъ образомъ, являются монополистами въ этомъ отношеніи.

Эта зависимость становится особенно чувствительной для Пермской ж. д.—главнѣйшаго и вмѣстѣ съ тѣмъ обязательнаго потребителя кизеловскаго угля, на который цѣны почти ежегодно и неуклонно владѣльцемъ повышаются. Такъ, средняя цѣна угля, пріотрѣтеннаго Пермскою ж. д., была:

Въ 1900 году	5,66	коп.
„ 1901 „	6,00	„
„ 1902 „	6,19	„
„ 1903 „	6,30	„
„ 1904 „	6,30	„
„ 1905 „	6,15	„
„ 1906 „	6,30	„
„ 1907 „	7,00	„
„ 1908 „	7,75	„
„ 1909 „	7,48	„ ¹⁾ .

Изъ этихъ данныхъ видно, что до настоящаго времени казнѣ приходилось переплачивать, по крайней мѣрѣ, 2 коп. на пудъ или не менѣе 430.000 руб. въ годъ. Тоже испытываютъ и прочіе потребители каменнаго угля въ предѣлахъ Пермской ж. д.

Независимо отъ этого, снабженіе каменнымъ углемъ осложняется стѣсненіемъ пропускной способности Луньевской желѣзнодорожной вѣтви, вслѣдствіе увеличившагося по ней движенія массовыхъ грузовъ и въ особенности того же каменнаго угля. По этой причинѣ уже намѣчалось провести второй путь на означенной вѣтви и на проведеніе этого второго пути было исчислено примѣрно 6.000.000 руб., но до сихъ поръ даже не было приступлено къ изысканію и составленію проекта, такъ какъ вносимая въ смѣту новыхъ работъ, начиная съ 1908 г., сумма на этотъ предметъ исключалась.

Между тѣмъ вопросъ объ урегулированіи цѣны на каменный уголь Луньевскихъ копей и о безпрепятственной доставкѣ его желѣзною дорогою къ мѣстамъ потребленія требуетъ скорѣйшаго разрѣшенія его въ томъ или иномъ смыслѣ. Для казны, какъ приведено выше, отсутствіе конкурентовъ выражается ежегодно переплатою за каменный уголь не менѣе 430.000 руб.; если предположить, что эта сумма составляетъ 5-процентный доходъ на затраченный въ предпріятіе капиталъ, то послѣдній будетъ 8.600.000 руб., слѣдовательно, для казны является прямою выгодною возможно скорѣе выйти изъ настоящаго положенія даже съ затратою извѣстной суммы.

Горными заводами, находящимися на восточномъ склонѣ средняго Урала, много лѣтъ назадъ обращено вниманіе на мѣсторожденія каменнаго угля около селеній: Сухой Логъ, Егоршино и далѣе на сѣверѣ въ Алапаевской дачѣ, а въ 1898 г. распоряженіемъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ былъ командированъ горный инженеръ Нестеровскій съ цѣлью изученія экономическаго значенія для Уральскихъ

¹⁾ По послѣдней конкуренціи на поставку каменнаго угля на 1911—1913 гг. цѣна опредѣлилась отъ 5,75—7 коп. за пудъ, что, въ среднемъ, составитъ 6,8 коп.

заводовъ антрацитоваго Егоршинскаго мѣсторожденія, находящагося въ Ирбитскомъ уѣздѣ Пермской губерніи (отчетъ его по исполненію этого порученія изложенъ въ особой брошюрѣ, изданной въ 1900 г. уполномоченными Съѣзда Уральскихъ горнопромышленниковъ подъ заглавіемъ: „Егоршинское каменноугольное мѣсторожденіе на восточномъ склонѣ Урала“). Перечисленные мѣсторожденія каменнаго угля тянутся полосою отъ ст. Богдановичъ до Алапаевскаго и Синячихинскаго заводовъ на протяженіи около 135 верстъ. Здѣсь было не мало попытокъ къ разработкѣ угля, но, при дороговизнѣ гужевого перевоза, пользование этимъ углемъ въ потребномъ количествѣ не можетъ быть осуществлено, несмотря на солидные запасы и на пригодность этихъ углей для топки паровыхъ котловъ и для многихъ металлургическихъ операцій. Эти попытки частныхъ лицъ и мѣропріятія заинтересованныхъ вѣдомствъ показываютъ, что горная промышленность не менѣе желѣзной дороги тяготится настоящими условіями пріобрѣтенія минеральнаго топлива съ Луньевскихъ копей. Такимъ образомъ, вопросъ этотъ въ своемъ рѣшеніи какъ бы самъ собою подходитъ къ постройкѣ желѣзнодорожной линіи отъ ст. Богдановичъ вдоль полосы залежей каменныхъ углей на протяженіи около 125 верстъ до Алапаевскаго завода, дабы получить болѣе дешевый и ближе добываемый уголь для станцій Пермской, Сибирской и вновь строящейся Тюмень-Омской ж. д., а также заводовъ, расположенныхъ по ту сторону Урала, и вмѣстѣ съ тѣмъ повліять на пониженіе цѣны угля Луньевскихъ копей. Эта полоса залеганія каменнаго угля, какъ видно изъ трудовъ горнаго инженера Нестеровскаго, профессора Карпинскаго и изъ опытовъ частныхъ предпринимателей, въ настоящее время является изслѣдованною въ количественномъ и качественномъ отношеніяхъ настолько, что безъ опасенія можно проводить туда желѣзнодорожный путь; что же касается того, какое значеніе займетъ этотъ путь въ коммерческомъ отношеніи, то это можно усмотрѣть изъ свѣдѣній, собранныхъ коммерческою сл. Пермской ж. д. и переданныхъ въ Высшую Комиссію.

Вопросъ объ устройствѣ новыхъ подъѣздныхъ путей составляетъ предметъ особаго изслѣдованія Высшей Комиссіи.

105-я верста, по которой слѣдовала Подкомиссія, имѣетъ почти сплошь пучины, кюветы запущены, заросли.

На 26-й верстѣ Каменской вѣтви перегона Синарская-Богдановичъ находится балластный карьеръ.

Балласть состоитъ изъ крупнаго песку съ галькой. Стоимость добычи—5 руб. 70 коп., стоимость выгрузки—50 коп.

Карьеръ арендуется подрядчикомъ, и общая стоимость балласта обходится 6 руб. 60 коп.

Въ 6 ч. 50 м. Подкомиссія прибыла въ Камышловъ, но, вслѣдствіе наступившей темноты, осмотръ ст. Камышловъ былъ отложенъ до слѣдующаго дня, при возвращеніи изъ Тюмени.

Въ ночь съ 22 на 23 іюня Подкомиссія прибыла на ст. Тюмень и въ 6 час. утра начала осмотръ съ пристани на рѣкѣ Турѣ.

Отъ ст. Тюмень до пристаней на рѣкѣ Турѣ, протекающей у г. Тюмени, имѣется желѣзнодорожная вѣтвь, протяженіемъ въ 4,88 версты.

На пристани имѣется всего путей 4,94 версть.

Пристань Тура служитъ перевалочнымъ пунктомъ между Сибирью и Европейской Россіей. Изъ Сибири, черезъ Туру, воднымъ путемъ поступаютъ на Пермскую ж. д. преимущественно, хлѣбные грузы для экспорта за границу и на внутренніе рынки Европейской Россіи. Изъ Европейской Россіи въ Сибирь, черезъ Туру, перевозится мануфактура, сахаръ и проч. товары, производящіеся въ Сибири.

Вагонооборотъ ст. Тура-пристань выразился:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
отправлено со станціи	30.055	25.124
прибыло на станцію	29.939	25.219

Движеніе поѣздовъ на эту станцію и съ этой станціи опредѣлилось:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	1.460	1.460
поѣздовъ малой скорости	1.443	760

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1909—1910 г.г. на участкѣ дороги Тюмень-Камышловъ предусмотрено 13 товарныхъ съ 479 вагонами.

Нагруженно средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	Въ 1908 г. — 8.030.922 пуд.,
	„ 1909 г. — 6.508.951 „
	„ 1910 г. — 2.490.802 „
выгружено	„ 1908 г. — 2.411.021 „
	„ 1909 г. — 2.310.298 „
	„ 1910 г. — 3.051.535 „
перегружено	„ 1908 г. — 2.073 „
	„ 1909 г. — 2.250 „
	„ 1910 г. — 2.950 „

На пристани имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:
 пакгаузы 283,40 кв. саж.
 крытыя платформы 40,75 „ „
 открытыя „ 28,00 „ „
 Площадь земли, могущая быть отведен-
 ной для склада грузовъ 2.391 „ „

Кромѣ того, на пристани Тура имѣются частныя склады и складочныя помѣщенія, вмѣстимостью, приблизительно, на 5.016 вагоновъ.

Въ отношеніи расположенія путей и складочныхъ помѣщеній настоящее положеніе ихъ слѣдуетъ признать ненормальнымъ; такъ, отчужденія опредѣленной полосы земли подъ полотномъ и складочными помѣщеніями здѣсь нѣтъ, имѣется черезполосица: между частными амбарами отчуждена полоса подъ 4 пути. Полоса отчужденія очень узка, такъ что въ настоящее время управленіемъ Пермской ж. д. приобрѣтены нѣкоторыя частныя постройки на прилегающей къ путямъ горѣ.

Часть желѣзнодорожныхъ участковъ арендуется частными лицами по 2 руб. 40 коп. за кв. саж., если имѣется постройка, и по 1 руб. 80 коп. свободная площадь. За подачу вагоновъ къ частнымъ складамъ взимается 50 коп.

На ст. Тура имѣются слѣдующіе частныя приписныя склады:

НА ИМЕНОВАНИЕ СКЛАДОВЪ.	Количество складовъ.	Общаго или частнаго пользованія.	Родъ отпра- вляемаго груза.	Вмѣсти- мость.
Т-во Корчемкинъ и Ромашевъ	площадь	частнаго	нехлѣбн.	4.800 куб.
Т. Д. „М. Плотникова С-вья“	3	тоже	хлѣбныхъ	300 кв. с.
Жернаковъ Василій	2 амбары	тоже	тоже	125.000 п.
Т-во „Лаптевъ и Минаевъ“.	площадь	тоже	нехлѣбн.	900 кв. с.
Т-во „Зап. Сиб. Пароходства и Тор- говли“	30	тоже	тоже	2.040.000 п.
Пароходство Т. Д. „Н. Н. Корни- лова и Н-ки“	3 амбары	тоже	хлѣбныхъ	500.000 п.
Болотовъ Модестъ	площадь	тоже	нехлѣбн.	300 кв. с.
Пароходство „В. Иртышскаго Т-ва“.	4 амб.	тоже	тоже	500.000 п.
Густомѣсова Евгения	площадь	тоже	тоже	200 кв. с.
Т-во „Бр. Колмаковы“.	1	тоже	тоже	335 куб. с.
Пароходство Администраціи по дѣ- ламъ Богословск. Гор. О-ва	3	тоже	тоже	882 куб. с.
Т. Д. „Бр. Злоказовы“	2 амбары	тоже	тоже	225.000 п.
Калмаковъ Антонъ	1	тоже	нехлѣбн.	170 кв. с.

Съ пристани отъ складочныхъ помѣщеній Подкомиссія прослѣдовала по деревянному тротуару, длиной въ 300 саж., устроенному для удобства сообщенія пристани съ городомъ, къ станціонному помѣщенію ст. Тура.

Зданіе это старое, небольшое, но вполне отвѣчающее своему назначенію, такъ какъ пассажировъ здѣсь почти не бываетъ, а для служащихъ мѣста вполне достаточно. Въ станціонномъ помѣщеніи отведена одна комната для товарныхъ операцій.

Въ 6 час. 30 мин. Подкомиссія отбыла по вѣткѣ на ст. Тюмень.

Ст. Тюмень.

Ст. Тюмень — распорядительная. На станціи имѣются пути: четыре для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 259 вагоновъ, три запасныхъ на 172 вагона, шесть сортировочныхъ на 165 вагоновъ, пять товарныхъ на 167 вагоновъ, два вытяжныхъ на 32 вагона, четыре тракціонныхъ и одинъ вѣсовой.

Станція расположена при уѣздномъ городѣ Тюмень Тобольской губерніи.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	Въ 1908 г. — 2.800.883 пуд.,
	„ 1909 „ — 2.835.493 „
	„ 1910 „ — 2.308.529 „
выгружено	„ 1908 „ — 2.800.182 „
	„ 1909 „ — 3.383.044 „
	„ 1910 „ — 6.070.339 „
перегружено	„ 1908 „ — 75.320 „
	„ 1909 „ — 94.251 „
	„ 1910 „ — 75.378 „
продано пассажирск. билетовъ	„ 1908 „ — 39.711
	„ 1909 „ — 48.067
	„ 1910 „ — 55.527

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы 1060,03 кв. саж.

открытыя платформы 387,92 „ „

Площадь земли, могущая быть
отведенной для склада грузовъ 2240 „ „

Товарная контора занимаетъ хорошее помѣщеніе.

Зданіе вокзала кирпичное на высококомъ фундаментѣ, длинное и просторное какъ для пассажировъ, такъ и для службъ. Служебныя помѣщенія темныя.

Въ залѣ I и II классовъ полы изъ плитокъ, помѣщеніе содержится чисто.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла дежурную кондукторскихъ

бригадъ, помѣщающуюся въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ на каменномъ фундаментѣ.

Высота комнатъ—достаточная; имѣются: 21 кровать, столовая, кухня, сушильная, умывальная. Въ помѣщеніи дежурной чисто, свѣтло.

Это зданіе было расширено пристройкой, еще не оштукатуренной, недостаточно теплой.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо строящейся каменной бани, вмѣсто стнившей уже деревянной, и осматривала эти работы, а затѣмъ посѣтила однокласное училище, площадью въ 48,70 кв. саж., въ которомъ въ настоящее время учатся лишь 26 дѣтей, такъ какъ, съ введеніемъ платы за ученіе, родители перевели дѣтей въ городскія бесплатныя школы.

Помѣщеніе школы очень хорошее, просторное.

Комната сторожа при школѣ неудобная: проходная, холодная.

Далѣе Подкомиссіей были осмотрѣны жилые дома.

Въ двухъэтажномъ, довольно старомъ, деревянномъ домѣ была осмотрѣна квартира счетовода сл. пути; квартира хорошая и состоитъ изъ 3-хъ комнатъ и кухни.

Приемный покой занимаетъ деревянный одноэтажный домъ, вполне соответствующій своему назначенію. При приемномъ покоѣ имѣется и аптека.

Отсюда Подкомиссія перешла въ депо.

Оборотное депо ст. Тюмень приписано къ основному Камышловскому.

Депо состоитъ изъ вѣрнаго зданія на 6 стойлъ, длиной въ 7,30 саж. съ двумя тупиками близъ него.

Зданіе и тупики обслуживаются поворотнымъ кругомъ діаметромъ въ 48 фут.

Оборудованіе паровознаго зданія составляютъ: ножницы, токарный станокъ, сверлильный станокъ, кузнечное горно на 2 огня и горно для заливки подшипниковъ.

Для ремонта вагоновъ имѣется прямоугольное каменное зданіе на 4 стойла, площадью въ 132 кв. саж.

Оборудованіе вагоннаго сарая составляютъ: сверлильный ручной станокъ, станокъ для нарѣзки газовыхъ трубъ, краскотерка и 2 переносныхъ горна.

Производительность депо Тюмень, въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ, за послѣдніе 2 года выразилась слѣдующими цифрами:

	въ 1909 г.	въ 1910 г.
паровозовъ выпущено изъ періодическаго осмотра	5	7
пассажирскихъ вагоновъ выпущено изъ средняго ремонта	1	4
Тоже изъ періодическаго осмотра	48	47

Товарныхъ вагоновъ выпущено изъ
срочнаго осмотра 193 262

Въ депо Подкомиссія осматривала и паровую дрезину, системы инженера Колмогорова.

Съ присоединеніемъ Тюмень-Омской дороги тяговое хозяйство будетъ расширено.

Около депо расположены дежурные помѣщенія паровозныхъ бригадъ. Зданіе деревянное, одно-этажное, просторное. Помѣщеніе содержится чисто, полы покрыты линолеумомъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ казармѣ сл. пути.

Деревянный домъ на каменномъ фундаментѣ вмѣщаетъ квартиру дорожнаго мастера въ 3 комнаты съ кухней и комнату-кухню для старшаго рабочаго.

Артель рабочихъ помѣщается въ другомъ баракѣ.

Здѣсь же расположена мастерская 8-го участка сл. пути, имѣющая кузницу и слесарню довольно большихъ размѣровъ.

Кромѣ того, имѣется деревянный сарай, служащій столярной, въ немъ отгорожены помѣщенія для сторожа и нѣкоторыхъ другихъ служащихъ. Помѣщенія мастерскихъ довольно просторны.

По порученію Предсѣдателя Подкомиссіи членомъ экспертомъ Н. А. Масловымъ было произведено обслѣдованіе веденія отчетности и счетоводства въ кладовой и конторѣ VIII участка сл. пути.

Кладовая III уч.
сл. пути.

Всѣ матеріалы, кромѣ кирпича, высылаются въ кладовую участка матеріальной сл. по требованіямъ. Наличной покупкой на мѣстахъ пріобрѣтается лишь кирпичъ, а также въ незначительныхъ количествахъ тѣ матеріалы, которые въ экстренныхъ случаяхъ нужны на работы и ожиданіе которыхъ отъ матеріальной сл. повлекло бы задержку работъ. Не всегда наблюдается своевременное снабженіе участка матеріалами,—такъ, на примѣръ, по заявленію участковаго фактическаго контролера, въ 1909 г. алебастръ былъ высланъ лишь въ сентябрѣ мѣсяцѣ, а до тѣхъ поръ пришлось прибѣгать къ позаимствованію у подрядчика.

При разсмотрѣніи книги кладовщика замѣчено, что она ведется карандашемъ какъ химическимъ, такъ и обыкновеннымъ, не имѣется указаній, къ какому времени по своей заготовкѣ относятся перенесенные въ нее остатки матеріаловъ на 1 января текущаго года, ярлычной системы не примѣняется, почему при такомъ распорядкѣ безъ кропотливыхъ справокъ по книгамъ предыдущихъ лѣтъ нельзя сразу имѣть сужденія о размѣрахъ наличія неходовыхъ матеріаловъ, которые, не находя себѣ примѣненія, обременяютъ лишь оборотный капиталъ; такіе излишніе матеріалы, по объясненію кладовщика, имѣются.

При провѣркѣ, на выдержку, печныхъ вьюшекъ и лаку чернаго, наличіе ихъ найдено соотвѣтствующимъ съ книгой кладовщика; дверныхъ же задвижекъ по книгѣ значилось 9, а на лицо оказалось 11. Объяснить этотъ излишекъ кладовщикъ не могъ. На предложенный вопросъ, не имѣется ли еще какихъ-либо излишковъ или недостаткъ, кладовщикъ заявилъ, что отвѣтить на это онъ не можетъ, такъ какъ, вѣдая кладовую уже два года, онъ знаетъ только, что въ ней хранится матеріаловъ на сумму 17.000 руб., не считая рельсъ, скрѣпленій и лѣсныхъ матеріаловъ, но тѣмъ не менѣе онъ ни отъ кого кладовой не принималъ и самъ ея не провѣрялъ, ключи къ ней и кладовую книгу получилъ просто отъ начальника участка съ указаніемъ, что въ кладовой и въ книгѣ все вѣрно.

Лѣсные матеріалы находятся въ вѣдѣніи и на отчетности у смотрителя зданій, который ведетъ имъ учетъ по особой вѣдомости, замѣняющей ему табельную книгу.

По заявленію участковаго фактическаго контролера, общая повѣрка кладовой и всѣхъ матеріаловъ въ предѣлахъ VIII участка производилась имъ въ послѣдній разъ въ 1908 году и обнаружила излишковъ матеріаловъ на сумму болѣе 12.000 руб.

Отпускъ матеріаловъ производится кладовщикомъ и смотрителемъ зданій и проводится расходомъ по кладовой книгѣ или по вѣдомости лѣсныхъ матеріаловъ на основаніи требованій отъ дорожныхъ мастеровъ, утвержденныхъ начальникомъ участка.

Пришедшіе въ негодность старые рабочіе инструменты высылаются участкомъ для обмѣна въ Екатеринбургское отдѣленіе главнаго матеріальнаго склада только одинъ разъ въ началѣ года, когда изъ всего количества негодныхъ инструментовъ, накопившагося за истекшій годъ, отправляется лишь такая часть, какая соотвѣтствуетъ разрѣшенному въ наступившемъ году на возобновленіе инвентаря кредиту.

Контора III уч.
сл. пути.

Въ сортовые книги матеріаловъ остатки послѣднихъ на 1 января с. г. перенесены безъ указаній годовъ, къ какимъ они относятся по заготовкѣ, и выяснить это можно лишь путемъ обращенія къ книгамъ прошлыхъ лѣтъ.

Все это въ связи съ отсутствіемъ ярлычной системы въ кладовой, создаетъ обстановку, при которой повѣрка какъ наличія матеріаловъ въ кладовой, такъ и правильности расходования ихъ на работахъ, въ каждую данную минуту является весьма затруднительной.

Матеріальный отчетъ представляется начальникомъ участка ежемѣсячно въ матеріальную сл., въ немъ указывается состояніе и оборотъ матеріаловъ по каждому роду отдѣльно

Въ книгѣ кредитовъ участка дефектовъ не замѣчено. Распредѣленія кредитовъ текущаго ремонта этого года еще нѣтъ по капитальному ремонту уже имѣется.

Въ отношеніи порядка производства работъ текущаго ремонта практикуется выполненіе ихъ сдѣльными рабочими (родъ мелкихъ рядчиковъ) безъ договоровъ, подписокъ и нарядовъ, по словеснымъ соглашеніямъ. По капитальнымъ работамъ прошлаго года заключались договоры съ выдачей письменныхъ нарядовъ, а въ настоящемъ году, за неявкой на конкуренцію подрядчиковъ, и эти работы производятся сдѣльными рабочими на томъ же положеніи, какъ текущій ремонтъ.

По мелкимъ работамъ расчетъ со сдѣльными рабочими производится сразу по окончаніи работъ, обыкновенно не болѣе одного раза въ мѣсяць. Платежныя квитанціи составляются въ срокъ до 15 дней со времени окончанія работъ.

Документами по учету поденной рабочей силы являются: отрывные листки книжекъ донесеній старшихъ рабочихъ, суточные рапорты дорожныхъ мастеровъ съ показаніемъ рабочихъ по каждому роду работъ, табеля и мѣсячныя вѣдомости распределенія рабочей силы съ описаніемъ произведенныхъ работъ. При просмотрѣ на выдержку упомянутыхъ документовъ, взаимныхъ противорѣчій въ нихъ не замѣчено и, по заявленію участковаго фактическаго контролера, таковыя противорѣчія, наблюдавшіяся 1—2 года тому назадъ, нынѣ устранины и не встрѣчаются. Что касается свѣдѣній о распределеніи рабочей силы по работамъ отъ старшихъ рабочихъ на ихъ отдѣленіяхъ, то, за отсутствіемъ для этого формы бланка, старшіе рабочіе представляютъ эти свѣдѣнія дорожнымъ мастерамъ на простыхъ клочкахъ бумаги, которые на данномъ участкѣ пути все же предъявляются фактическому контролеру, а на нѣкоторыхъ другихъ участкахъ относятся къ числу свѣдѣній частнаго характера, необязательныхъ для предъявленія чинамъ фактической ревизіи.

Нештатныхъ конторщиковъ, подъ видомъ поденныхъ рабочихъ, съ этого года въ конторѣ участка не держится.

Какого-либо систематизированнаго положенія о счетоводствѣ не имѣется; руководствомъ въ этомъ отношеніи служить, съ одной стороны, установившійся порядокъ, съ другой, бланки и нѣкоторые циркуляры, въ разное время издававшіеся управленіемъ службы.

Кромѣ того, мѣстнымъ представителемъ Государственнаго Контроля было сообщено, что указанные въ актахъ о ревизіи кладовыхъ сл. пути факты неправильнаго и несвоевременнаго веденія отчетности по приходу и расходу матеріаловъ на участкахъ представляютъ на Пермской ж. д. явленіе хроническое. Несмотря на самыя энергичныя настоянія контроля по вопросу объ упорядоченіи отчетности сл. пути, до сихъ поръ нельзя добиться замѣтныхъ улучшеній въ этой области и, несомнѣнно, что значительная часть вины въ этомъ падаетъ на начальника

сл. пути, обычно отстаивающаго старыя порядки веденія отчетности на участкахъ.

Обнаруженіе недостачи матеріаловъ въ кладовой XIII уч. повлекла за собою преданіе въ 1910 г. суду кладовщика XIII участка и предъявленіе гражданскаго иска въ суммѣ 988 руб. къ имуществу умершаго послѣ ревизіи начальника XIII участка.

Установленная актомъ сумма недостачи матеріаловъ по XIII уч. впоследствии полностью подтверждена актомъ особой комиссіи, производившей въ теченіе 7 мѣсяцевъ разслѣдованіе причинъ недостачи каждаго матеріала въ отдѣльности.

Эта комиссія установила, между прочимъ, факты расходванія матеріаловъ на XIII уч. на постройки, неразрѣшенныя къ производству въ обще-смѣтномъ порядкѣ. Стоимость израсходованныхъ на такія работы матеріаловъ комиссіей опредѣлена въ суммѣ 2.565 рублей.

Въ актѣ о ревизіи кладовой XI участка особенно цѣннымъ является объясненіе начальника участка, касающееся происхожденія избытка цемента. Этимъ объясненіемъ, наконецъ, формально подтверждена правильность многократныхъ и настойчивыхъ указаній Контроля на тотъ фактъ, что установленный Управленіемъ дороги для списыванія въ расходъ на работы вѣсъ одного кубическаго фута цемента не соотвѣтствуетъ дѣйствительному вѣсу и долженъ быть принятъ по нормѣ, опредѣленной Урочнымъ Положеніемъ. До результатовъ ревизіи кладовой XI участка Контроль по этому вопросу не могъ добиться никакихъ результатовъ, такъ какъ при пробныхъ взвѣшиваніяхъ цемента на участкахъ неоднократно допускались различныя натяжки въ пользу увеличенія вѣса кубическаго фута цемента ¹⁾.

Въ особомъ мнѣніи по содержанію акта о результатахъ ревизіи кладовой II участка начальникъ участка даетъ объясненіе по поводу отмѣченнаго въ актѣ случая недопущенія къ ревизіи въ маѣ мѣсяцѣ 1909 года чиновъ Контроля и способа списыванія въ расходъ матеріаловъ по отчетности въ періодъ между первой—несостоявшейся и второй—выполненной ревизіей кладовой II участка.

¹⁾ По справкѣ, данной начальникомъ сл. пути, дѣйствительный вѣсъ цемента при всевозможныхъ пробныхъ его взвѣшиваніяхъ всегда оказывался большимъ, чѣмъ принято въ нормахъ Урочнаго Положенія—2 пуда въ куб. футѣ; взвѣшиванія цемента даютъ около 2½ пудовъ въ 1 куб. футѣ и правильность этой послѣдней цифры подтверждается данными заводовъ, поставляющихъ цементъ для Пермской дороги. Нормы Урочнаго Положенія для цемента представляются устарѣлыми и, кромѣ того, нельзя имъ придавать обязательнаго характера, разъ онѣ расходятся съ дѣйствительностью. Для окончательнаго устраненія недоразумѣній, по желанію Контроля, образована особая комиссія, которая должна опредѣлить средній дѣйствительный вѣсъ цемента.

Случай недопущенія чиновъ контроля къ ревизіи кладовой II участка въ свое время обсуждался мѣстной печатью и разногласіе по этому вопросу между контролемъ и начальникомъ сл. пути, какъ непосредственно заинтересованнымъ въ результатахъ ревизіи участковой кладовой лицомъ, восходило на разсмотрѣніе Министра Путей Сообщенія и Государственнаго Контролера и разрѣшено въ пользу контроля Пермской ж. д.

Начальникъ XI участка, послѣ ревизіи кладовой, оставилъ службу на Пермской ж. д.

Начальникъ XIII участка послѣ ревизіи умеръ.

Начальникъ II участка нынѣ назначенъ инженеромъ для особыхъ порученій при начальникѣ сл. пути.

Копіи вышеупомянутыхъ актовъ переданы въ Высшую Комиссію *).

Въ 8 час. 35 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Тюмень обратно въ Екатеринбургъ.

*) По справкѣ, данной начальникомъ сл. пути, оставленіе службы начальниками XI, XIII и II-го участковъ никакого отношенія къ ревизіи кладовыхъ не имѣетъ.

Начальникъ XI-го участка Горновскій, прослуживъ на желѣзныхъ дорогахъ 38 лѣтъ и въ томъ числѣ на Пермской ж. д. 12 лѣтъ, оставилъ службу по болѣзни, сдавъ участокъ и кладовую своему замѣстителю по установленнымъ актамъ, при чемъ имъ былъ сданъ избытокъ матеріаловъ на сумму 11.616 руб. 58 коп. и инвентаря на сумму 1.896 руб. 63 коп., согласно актамъ отъ 4 апрѣля 1911 г., составленнымъ совмѣстно съ контролемъ.

Начальникъ XIII-го участка задолго до ревизіи безнадежно заболѣлъ скоротечной чахоткой и во время ревизіи кладовой не могъ уже выходить изъ дому. Недостача матеріаловъ въ кладовой XIII-го участка объясняется болѣзнью начальника участка и недобросовѣстностью кладовщика, воспользовавшагося этой болѣзнью и растратившаго часть матеріаловъ, за что въ 1910 году и былъ преданъ суду. Тяжелая и безнадежная болѣзнь начальника XIII-го участка была извѣстна и контролю, и смерть его послѣдовала внѣ всякой зависимости отъ ревизіи кладовой.

Начальникъ II-го участка былъ повышенъ по службѣ назначеніемъ его инженеромъ для особыхъ порученій при начальникѣ сл. пути. Недоразумѣнія съ контролемъ на II-мъ участкѣ произошли по слѣдующей причинѣ: для обычной ревизіи кладовой контроль пожелалъ произвести ревизію одновременно въ 3 мѣстахъ и просилъ начальника участка уполномочить подчиненныхъ ему дорожныхъ мастеровъ принять участіе въ ревизіи. Начальникъ участка предложилъ контролю начать ревизію съ одного какого-либо пункта, гдѣ могъ бы присутствовать онъ самъ, такъ какъ его помощникъ въ это время находился въ управленіи, уполномочить же кого-либо изъ низшихъ служащихъ замѣщать себя при ревизіи начальникъ участка находилъ себя не въ правѣ. Контролемъ это предложеніе не было принято и ревизія не состоялась. Впослѣдствіи вопросъ этотъ былъ улаженъ, ревизія была произведена и согласно акту отъ 27 ноября 1909 года дала избытокъ матеріаловъ на сумму 1.546 руб. 64 коп. и инвентаря на сумму 202 руб. 10 коп.

Такимъ образомъ, тенденціозное указаніе контроля на связь оставленія начальниками XI, XIII и II уч. своихъ участковъ съ ревизіей кладовыхъ отпадаетъ.

Ст. Юшала.

По прибытіи въ 10 час. 15 мин. на ст. Юшала Подкомиссія осмотрѣла небольшое пассажирское деревянное зданіе и жилые дома.

Въ одномъ изъ жилыхъ деревянныхъ домовъ, имѣющемъ каменный фундаментъ, живетъ помощникъ начальника станціи, занимающій 2 комнаты и кухню, конторщикъ—комнату и кухню и другіе агенты.

Въ другомъ такомъ же домѣ живутъ: начальникъ станціи, занимающій 4 маленькихъ комнатки съ кухней и 2-й помощникъ начальника станціи, имѣющій двѣ комнаты съ кухней.

Въ 11 час. 35 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Поклевская.

Какъ типъ пассажирскаго зданія, такъ и площадь его вполнѣ соотвѣтствуютъ своему назначенію. Къ пассажирскому зданію примыкаетъ особое помѣщеніе, соединяющееся съ пассажирскимъ помѣщеніемъ особой стеклянной галлереей. Это помѣщеніе раньше служило для пріемнаго покоя, теперь же въ немъ устроены комнаты для пріѣзжающихъ агентовъ.

Пріемный покой помѣщается въ отдѣльномъ одноэтажномъ деревянномъ домѣ.

Въ помѣщеніи, служащемъ для ожиданія, устроена печь, которая занимаетъ половину комнаты и совершенно не соотвѣтствуетъ своему назначенію.

При пріемномъ покоѣ имѣется и квартира фельдшера. Больныхъ является въ день отъ 10 до 15 человекъ.

Работа ст. Поклевская незначительная.

Зданіе бывшаго когда то депо передѣлано въ пакгаузъ.

Къ ст. Поклевская приписаны склады частнаго пользованія:

Количество складовъ.	Родъ отправляемаго груза.	Вмѣстимость.
6	хлѣбн.	100.000 пуд.
9 амбары.	нехлѣбн.	75.000 "
2	хлѣбн.	70.000 "
2	тоже	50.000 "
площадь.	нехлѣбн.	2.500 кв.
4	хлѣбн.	40.000 пуд.
3 амбары.	тоже	45.000 "
3	тоже	120.000 "
1 амбары.	тоже	10.000 "
1	тоже	40.000 "
площадь.	нехлѣбн.	200 ваг.
5 амб.	хлѣбн.	30.000 пуд.
3	тоже	6.000 "

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла жилой домъ, въ которомъ помѣщается, между прочимъ, квартира вѣсовщика, имѣющаго 2 комнаты и кухню. Эта квартира занята временно; она предназначена помощнику начальника станціи, котораго въ настоящее время нѣтъ.

Старшій телеграфистъ имѣетъ 2 комнаты и кухню. Квартиры—хорошія.

При каждой квартирѣ имѣется кладовая. Имѣющаяся здѣсь каменная баня очень хорошаго типа.

Слѣдуя отъ бани къ пассажирскому зданію мимо водокачки, Подкомиссія осмотрѣла водокачку, при чемъ было установлено, что водокачку обслуживаетъ лишь одинъ машинистъ, работающій 5 часовъ въ сутки; кочегара нѣтъ.

На 161 верстѣ Подкомиссія имѣла остановку для осмотра казармы сл. пути.

Старшій рабочій занимаетъ одну комнату и кухню; ремонтные рабочіе и сторожихи съ мужьями живутъ всѣ вмѣстѣ въ одной комнатѣ, при чемъ зимой, когда рабочіе работаютъ на заносахъ, здѣсь помѣщаются и эти рабочіе.

Самъ по себѣ домъ хорошій, но подобная тѣснота недопустима.

Въ 2 ч. 30 м. Подкомиссія прибыла на ст. Камышловъ.

Ст. Камышловъ.

Поѣздъ былъ остановленъ у школы, откуда и начался осмотръ.

Камышловское 2-хъ классное училище занимаетъ площадь въ 170,70 кв. саж. Зданіе училища двухъэтажное, съ полуподвальнымъ помѣщеніемъ. Нижній этажъ каменный, верхній—деревянный.

Помѣщеніе—свѣтлое, прекрасное, но пустующее вслѣдствіе введенія платы за обученіе дѣтей. Такъ, ранѣе здѣсь обучалось до 200 человекъ, въ настоящее время—51.

При школѣ имѣется и общежитіе, вполне достаточное.

Временно въ общежитіи помѣщается пріемный покой, такъ какъ помѣщеніе пріемнаго покоя ремонтируется, а въ вакаціонное время въ общежитіи никого нѣтъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ складъ участка сл. пути.

Деревянный сарай, служившій ранѣе вагоннымъ сараемъ, занятъ въ настоящее время складомъ лѣсныхъ матеріаловъ и цементомъ для надобностей сл. пути, изготовляющей здѣсь въ своей мастерской желѣзо-бетонныя издѣлія.

Матеріаловъ въ складѣ на сумму до 50.000 руб. Здѣсь же расположенъ складъ угля и при немъ деревянная эстакада.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла домъ—особнякъ, въ которомъ расположена квартира начальника депо. Квартира имѣетъ 5 комнатъ и кухню.

Изъ жилыхъ домовъ былъ осматрѣнъ еще двухъэтажный домъ, въ которомъ живутъ: конторщикъ депо, имѣющій двѣ комнаты и кухню, сторожъ—комнату, она же кухня, и друг. служащіе. Всѣ осматрѣнныя квартиры содержатся чисто и хорошо, но полы вездѣ холодныя.

Приемный покой занимаетъ деревянный домъ, имѣющій каменный фундаментъ. Домъ ремонтируется внутри, снаружи нѣкоторыя бревна въ стѣнахъ начали гнить. Домъ этотъ стоялъ 15 лѣтъ и не былъ оштукатуренъ.

Слѣдуетъ отмѣтить, что ремонтъ жилыхъ помѣщеній на этомъ участкѣ оставляетъ желать лучшаго.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ мастерскую сл. пути, помѣщающуюся въ зданіи, служившемъ ранѣе для газоваго завода, въ настоящее время упраздненнаго.

Кузница, слесарная, столярная и бетонная мастерскія болѣе чѣмъ достаточны. Работы VII-го участка сл. пути ведутся въ довольно большомъ масштабѣ: такъ, бетонныя вытяжныя трубы здѣсь заготавливаются для депо всей линіи.

Кромѣ того, имѣется помѣщеніе малярной, кровельной и квартира слесаря.

Рядомъ съ этими мастерскими VII-го участка сл. пути расположено и депо.

Къ нему приписано 14 пассажирскихъ паровозовъ типа 1—3—0 Коломенскаго завода, 27 товарныхъ нормальнаго типа 5 3-хъ осныхъ и 2 танковыхъ паровоза.

Паровозное зданіе въ Камышловѣ—вѣрнаго типа съ 14 стойлами, служащими для стоянки, промывки и ремонта паровозовъ. Длина стойлъ—7,30 саж. (паровозы 4-хъ осные съ 4-хъ осными тендерами не помѣщаются). Надъ каждымъ стойломъ устроено по 2 трубы съ постоянными колпаками. Стропила желѣзныя.

Съ постройкой Тюмень-Омской ж. д. въ Камышловѣ будетъ увеличено паровозное зданіе на 4 стойла.

Не вмѣщающіеся въ зданіе паровозы стоятъ на открытыхъ путяхъ.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти; напоръ достаточный. Промывательные краны расположены между каждыми 2 стойлами.

Паровозы въ зданіе подаются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ въ 48 футовъ.

Для средняго ремонта и подъёмки паровозовъ имѣется отдѣльная мастерская; при чемъ сборочная, площадью въ 158,45 кв. саж., устроена на 3 стойла. Механическая помѣщается около сборно-подъёмочнаго отдѣленія.

Кузница занимаетъ площадь	36,45 кв. саж.,
машинная „ „	6,00 „ „
инструмент. „ „	4,40 „ „

Оборудованіе механической составляет:

- 1 колесный токарный станокъ,
- 4 токарныхъ станка,
- 2 строгальныхъ „
- 2 сверлильныхъ „
- 1 наждачный „
- 1 болторѣзный станокъ,
- 1 точило,
- 1 станокъ для очистки дымогарныхъ трубъ.

Съ постройкой Тюмень-Омской ж. д. мастерская депо будетъ расширена на 120 кв. саж. и будетъ увеличено ея оборудованіе; на послѣднее разрѣшенъ кредитъ въ 30.000 руб.

Станки механической приводятся въ движеніе локобилемъ въ 12 силъ.

Въ кузницѣ установлено 3 кузнечныхъ горна на 2 огня, 1 горнъ для молотовъ Оливера и мѣдничный горнъ.

Мастерскія исполняютъ работы по среднему, періодическому и текущему ремонтамъ паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъёмки паровозовъ служатъ 3 комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются: провѣрочная и притирочная плиты, 2 переносныхъ горна, станокъ для расточки цилиндровъ, краскотерка, станокъ для обточки пальцевъ кривошипа, приборъ для провѣрки манометровъ и прессъ для испытанія котловъ.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 821 пог. саж.

Зданіе и депо освѣщаются керосиновыми лампами, а терриорія депо—керосинокалильными фонарями.

Производительность депо Камышловъ въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе 2 года выразилась слѣдующими цифрами:

	1909 г.	1910 г.
паровозовъ выпущено изъ средняго		
ремонта	11	9
тоже изъ періодическаго ремонта . .	38	34
пассажирскихъ вагоновъ выпущено изъ		
періодическаго осмотра	3	1
товарныхъ вагоновъ выпущено изъ		
срочнаго осмотра	106	184

Контора депо занимаетъ очень обширное, болѣе чѣмъ достаточное помѣщеніе и объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что подъ контору утилизируется помѣщеніе бывшей деревообдѣлочной. Во второмъ этажѣ этого зданія расположены малыя дежурныя комнаты. Кромѣ того, въ этомъ зданіи живетъ сторожъ

матеріальнаго склада, занимающій 1 комнату и кухню и артельщикъ матеріальной сл., которому отведены 2 комнаты и кухня.

Небольшія кладовыя матеріальной службы расположены на территоріи депо.

Эти кладовыя обслуживаютъ лишь депо, но, кромѣ того, имѣются кладовыя матеріальной сл., такъ что получается такое положеніе, что близко другъ отъ друга расположены почти одинаковыя кладовыя. Если къ тому же присоединить, что рядомъ имѣется кладовая сл. пути, то приходится заключить, что было бы не лишне всѣ эти кладовыя соединить въ одно мѣсто.

По осмотрѣ всѣхъ вышеописанныхъ помѣщеній, Подкомиссія направилась на товарный дворъ.

Ст. Камышловъ—распорядительная.

На станціи имѣется путей: три для приѣма и отправленія поѣздовъ, вмѣстимостью 285 вагоновъ, одинъ сортировочный на 80 вагоновъ, два товарные на 48 вагоновъ, одинъ вытяжной на 80 вагоновъ, два угольныхъ и пять тракціонныхъ.

Ст. Камышловъ расположена при уѣздномъ городѣ Камышловѣ Пермской губерніи.

Вагонооборотъ ст. Камышловъ выразился:

	въ 1909 г.	въ 1910 г.
отправлено со станціи	78.181	60.619
прибыло на станцію	78.028	60.662
Движеніе поѣздовъ на участкѣ Камышловъ—Екатеринбургъ опредѣлилось:		
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	1460	1460
поѣздовъ малой скорости	3534	2178

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 гг., на участкѣ Камышловъ—Екатеринбургъ, предусмотрено 18 товарныхъ поѣздовъ, съ 652 вагонами.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г.—2.874.650 пуд.
	„ 1909 г.—3.389.921 „
	„ 1910 г.—3.455.666 „
выгружено —	„ 1908 г.—3.622.298 „
	„ 1909 г.—3.156.769 „
	„ 1910 г.—2.824.733 „
перегружено —	„ 1908 г.— 51.301 „
	„ 1909 г.— 56.729 „
	„ 1910 г.— 51.580 „

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	268,68 кв. саж.,
открытыя платформы	156,83 „ „

Площадь земли, могущая быть отвѣденной для склада грузовъ — 450 кв. саж.
Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1908 г.—51.674.
„ 1909 г.—55.390.
„ 1910 г.—60.016.

Помѣщеніе товарной конторы достаточное.

Отсюда Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію.

Пассажирское зданіе имѣетъ типъ и размѣры пассажирскаго зданія въ Тюмени и тотъ же недостатокъ въ освѣщеніи помѣщеній. Содержится помѣщеніе недостаточно чисто.

Отсюда Подкомиссія отбыла въ Екатеринбургъ.

24-го іюня въ 6 час. утра Подкомиссія отбыла изъ Екатеринбурга для осмотра горнозаводской линіи.

Въ 6 час 45 мин. Подкомиссія имѣла остановку на ст. Исеть для осмотра только станціоннаго зданія и жилыхъ помѣщеній, такъ какъ товарныя операціи здѣсь незначительны.

Помѣщенія станціоннаго зданія достаточныя. Зданіе старое, вросшее въ землю, полы холодныя, что особенно ощущается въ части отведенной для жилыхъ помѣщеній.

Также плоха и окраска зданія.

Квартира помощника начальника станціи состоитъ изъ 2-хъ комнатъ и кухни, соотвѣтственной площади.

Въ осматрѣнномъ Подкомиссіей жиломъ домѣ помѣщаются: квартира начальника станціи, состоящая изъ 3-хъ комнатъ и кухни. Комнаты довольно просторныя, свѣтлыя, но низкія.

При слѣдованіи по VI участку сл. пути, Подкомиссіей было отмѣчено, что слой балласта очень тонокъ и въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, какъ наприм., около ст. Таватуй балласта почти нѣтъ. На большихъ разстояніяхъ верхнимъ балластомъ служитъ шлакъ, получаемый съ Тагильскихъ заводовъ. Обходится онъ 4 руб. 25 коп. и по своему качеству является лучшимъ балластомъ.

На VI участкѣ такого балласта немного, всего на протяженіи 8 верстъ, но на Горнозаводской линіи имѣются участки, сплошь покрытые шлаковымъ балластомъ.

На VI участкѣ имѣется каменный карьеръ, считающійся въ районѣ Пермской ж. д. лучшимъ карьеромъ. Земля, на которой находится карьеръ, принадлежит горному вѣдомству.

Въ 7 час. 40 мин. Подкомиссія прибыла на ст. В.-Нейвинскъ.

Ст. Верхъ-Нейвинскъ.

Деревянное одноэтажное зданіе вокзала требуетъ наружнаго ремонта. Площадь помѣщенія какъ для пассажировъ, такъ и для служащихъ достаточная. Для товарной конторы здѣсь отдѣлена небольшая комната, коммерческая работа станціи незначительная.

Недалеко отъ пассажирскаго зданія расположенъ хорошій

деревянный жилой домъ, имѣющій каменный фундаментъ. Домъ этотъ былъ выстроенъ для квартиры помощника начальника участка сл. пути во время постройки дороги, но въ настоящее время его занимаетъ начальникъ станціи и его помощникъ. Этимъ обстоятельствомъ объясняется то, что квартира начальника станціи имѣетъ 5 комнатъ и кухню, къ квартирѣ примыкаетъ терраса. У помощника же начальника станціи имѣются 3 комнаты и кухня.

Пакгаузы деревянные, крытая платформа не вымощена; узкія платформы съ боковъ пакгауза настолько плохи, что ходить по нимъ небезопасно.

Въ настоящее время услугами Пермской ж. д. пользуются на ст. В.-Нейвинскъ:

Верхъ-Нейвинскій заводъ желѣзные и хром. рудники („Акц. О-ва В.-Исетскихъ заводовъ“) расположены въ разстояніи I версты отъ станціи. Приблизительная годовая производительность:

чугуна	—	23	тысячи	пудовъ,
желѣза	—	130	„	„
жел. руд.	—	100	„	„
хром. „	—	45	„	„

Отправлено со станціи главнѣйшихъ заводскихъ грузовъ въ 1909 году:

желѣза и стали	. . . . .	466,4	тыс. пуд.
чугуна	. . . . .	77,5	„ „
гуд. хром.	. . . . .	39,6	„ „

Прибыло на станцію главнѣйшихъ заводскихъ грузовъ въ 1909 году:

чугуна	. . . . .	369	тыс. пуд.
желѣза и стали	. . . . .	5,5	„ „

Начальникомъ коммерческой сл. было доложено, что со ст. В.-Нейвинскъ и другихъ станцій Горнозаводской линіи отправляются металлы съ заводовъ въ болванкахъ, что является чрезвычайно неудобнымъ для желѣзной дороги, ибо приходится ихъ пересчитывать. Въ настоящее время этотъ вопросъ поднять въ Тарифномъ Комитетѣ.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла деревянную казарму сл. пути.

Казарма имѣетъ каменный фундаментъ и по площади достаточна.

Живутъ въ казармѣ: дорожный мастеръ, имѣющій 4 комнаты и кухню и старшій рабочій, у котораго одна комната, въ которой устроена перегородка, а также имѣется и русская печь.

Для рабочихъ имѣется отдѣльный баракъ, очень тѣсный и низкій. Помѣщеніе это нельзя считать удовлетворительнымъ, такъ какъ въ общей комнатѣ малой площади помѣщается до 15 рабочихъ. Сторожиха и кандидатъ на старшаго рабочаго имѣютъ въ этомъ же домѣ по небольшой комнатѣ.

На 5 участкѣ сл. пути, по которому Подкомиссія слѣдовала по осмотрѣ ст. В.-Нейвинскъ, имѣется достаточная высота балластнаго слоя, хотя по качествамъ своимъ балласть уступаетъ балласту VI участка.

Въ 8 ч. 45 м. Подкомиссія прибыла на ст. Невьянскъ.

Ст. Невьянскъ.

Поѣздъ былъ остановленъ у новаго водоемнаго зданія, выстроеннаго взамянъ стараго.

На Горной линіи всѣ старыя водокачки и водоемныя зданія передѣлываются управленіемъ Пермской ж. д., въ виду неудовлетворительности старыхъ водоемныхъ зданій.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ каменному зданію, служившему ранѣе для нуждъ депо, а въ настоящее время приспособленному подъ жилье. Въ этомъ зданіи живетъ старшій ремонтный рабочій, занимающій 1 комнату и кухню, кандидатъ на старшаго рабочаго, который имѣетъ такое же помѣщеніе и 6 ремонтныхъ рабочихъ. Помѣщеніе это недостаточныхъ размѣровъ, но содержится хорошо.

Деревянное пассажирское зданіе вросло въ землю; полы старые и очень плохіе. Площадь помѣщеній достаточная.

Въ дамской комнатѣ, при уборной, устроены переносный клозетъ, что слѣдуетъ признать совершенно недопустимымъ.

Мягкая мебель, находящаяся въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ требуетъ ремонта или замѣны.

По осмотрѣ пассажирскихъ комнатъ Подкомиссія отбыла на ст. Н. Тагиль.

На 379 верстѣ Подкомиссія осматривала переѣздную будку, которая требуетъ большого ремонта, такъ какъ жить въ ней при настоящихъ условіяхъ не представляется возможнымъ; дуетъ въ окна, двери не запираются, полы холодные.

Въ 9 ч. 50 м. Подкомиссія прибыла на ст. Н. Тагиль.

Ст. Н.-Тагиль.

Ст. Н.-Тагиль—распорядительная.

На станціи имѣются пути: семь путей для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 211 вагоновъ, три запасныхъ на 55 вагоновъ, семь сортировочныхъ на 225 вагоновъ, четыре товарныхъ на 116 вагоновъ и двадцать тракціонныхъ.

Станція расположена при Н.-Тагильскомъ заводѣ наслѣдниковъ Демидова, князя Санъ-Дonato, находящемся въ Верхнетурскомъ уѣздѣ Пермской губерніи.

Вагонооборотъ ст. Н.-Тагиль выразился:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
отправлено со станціи	215.401	137.226
прибыло на станцію	215.259	137.608
движеніе поѣздовъ на участкѣ Екате- ринбургъ—Н.-Тагиль опредѣлилось:		

поѣздовъ большой скорости и воин-
скихъ 2.294 1.460

Поѣздовъ малой скорости 12.957 9.038

По максимальной пропускной способности, въ зимній пе-
ріодъ 1909—1910 гг., на участкѣ Екатеринбургъ—Н.-Тагиль, пре-
дусмотрѣно 30 товарныхъ поѣздовъ съ 740 вагонами.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

Въ 1908 г. — 4.083.761 пуд.

„ 1909 „ — 6.470.503 „

„ 1910 „ — 13.141.182 „

выгружено „ 1908 „ — 9.912.643 „

„ 1909 „ — 8.489.247 „

„ 1910 „ — 13.054.379 „

перегружено „ 1908 „ — 1.399.073 „

„ 1909 „ — 1.401.486 „

„ 1910 „ — 1.276.047 „

продано пассажирскихъ

билетовъ „ 1908 „ — 65.525

„ 1909 „ — 67.697

„ 1910 „ — 94.549

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы 444,30 кв. саж.,

крытыя платформы 52,50 „ „

открытыя платформы 123,50 „ „

Площадь земли, могущая быть отве-

денной для склада грузовъ 19,09 „ „

Пакгаузы очень низкіе, платформы стараго типа, узкія, не-
удовлетворительныя. Помѣщеніе товарной конторы достаточное,
но домъ старый деревянный.

Коммерческой сл. были сообщены Подкомиссіи слѣдующія
свѣдѣнія.

Вѣтвь Нижне-Тагильскихъ заводовъ.

а) Длина ширококолейныхъ путей, обслуживающихъ соб-
ственно Нижне-Тагильскій заводъ, примыкающихъ къ Пермской
ж. д. на 331 вер.—29,94 вр. Колея 5 фут. Рельсы отъ 18 до
24 фун.

б) Узкоколейная вѣтвь отъ ст. Узловой до

Висимо-Уткинскаго завода протяженіемъ, 60,49 вер.,

вѣтвей къ ней 10,78 „

Колея вѣтви 884 мил. Рельсы 12 фун.

Наличный подвижной составъ:

паровозовъ ширококолейныхъ 5

„ узкоколейныхъ 7

вагоновъ товарныхъ ширококолейныхъ 76

„ „ узкоколейныхъ 189

„ пассажирскихъ 4

Пропускная способность узкоколейной линии—12.000.000 пуд.

Въ 1910 году перевезено грузовъ:

по ширококолейнымъ путямъ 29.000.000 пуд.

„ узкоколейнымъ „ 3.000.000 „

Другихъ свѣдѣній, кромѣ приведенныхъ выше, какъ, напримеръ: о количествѣ перевезенныхъ грузовъ по наименованіямъ съ указаніемъ разстояній и доходъ отъ такой перевозки; о стоимости эксплуатаціи вѣтвей, и не представляется ли желательнымъ открыть вѣтвь для общаго пользованія—Нижне Тагильское заводууправленіе не дало.

Вслѣдствіе сего, для опредѣленія коммерческаго значенія узкоколейной линии, пришлось пользоваться устарѣвшими данными за 1908 годъ и добытыми при объѣздѣ линии.

Ближайшій районъ на протяженіи вѣтви характеризуется такъ:

Близъ ст. Узловой (начало вѣтви) находится желѣзный рудникъ съ значительной добычей руды. Приблизительно въ 10 верстахъ отъ этой станціи расположены торфяныя залежи. Торфяники разрабатываются для надобностей мѣднаго рудника и Выйскаго завода, эксплуатація которыхъ, какъ можно заключить по извлеченному на поверхность для просушки торфу, производится въ большихъ размѣрахъ. За торфяникомъ имѣется вѣтвь, протяженіемъ въ 5 верстъ, для эксплуатаціи лѣса. На 18 верстѣ находится вѣтвь на Антоновскій заводъ, далѣе расположенъ Черноисточенскій заводъ, а на 50 вер. вѣтвь въ Висимо-Шайтанскій заводъ и, наконецъ, Висимо-Уткинскій заводъ. Начиная отъ развѣзда въ Антоновскій заводъ съ 18 вер. до 41 вер. тянется узкая полоса золотоносной земли, покрытая сплошь добытой на поверхность пустой породой при бывшей добычѣ драгоцѣнныхъ металловъ. Мѣстность эта заброшена предпринимателями, но, однако же, на всемъ протяженіи видны избы мелкихъ „старателей“, производящихъ разработку заброшенныхъ залежей ручными станками и конными приводами. На остальномъ протяженіи линии между В.-Шайтанскимъ и В.-Уткинскимъ заводами не далѣе 10—15 верстъ отъ линии находятся платиновые прииски французской компаніи. Прииски эти эксплуатируются въ широкихъ размѣрахъ, оборудованы драгами съ числомъ рабочихъ отъ 4000 до 5000 тысячъ.

По имѣющимся свѣдѣніямъ въ 1908 году производительность обслуживаемыхъ вѣтвью заводовъ была такова:

На Черноисточинскомъ ¹⁾ и Антоновскомъ приготовлено:

котельнаго желѣза 176.984 пуд.,

рифленаго широкополоснаго 34.876 „

стали цементовой 2.356 „

¹⁾ Дѣйствіе завода пріостановлено.

мѣди листовой	15.170 пуд.
болванки мѣдной	22.550 „
Итого . 260.936 пуд.	

На Висимо-Шайтанскомъ ¹⁾:

выплавка чугуна	49.436 пуд.
---------------------------	-------------

На Висимо-Уткинскомъ:

выдѣлано полосоваго и сортового желѣза	408.091 пуд.,
стали	32.130 „
мѣди сортовой	13.206 „
Итого . 453.427 пуд.	

Производство всѣхъ заводовъ опредѣлилось въ 763.799 пуд.

Висимо-Шайтанскій заводъ для своей домны получаетъ руду изъ рудниковъ, расположенныхъ близъ ст. Узловой на протяженіи около 50 вер. и древесный уголь изъ близъ лежащихъ лѣсныхъ дачъ. Выплавляемый на этомъ заводѣ чугунъ отправляется для передѣлки въ желѣзо въ В.-Уткинскій заводъ на протяженіи 10 вер. и Н.-Тагильскій на протяженіи 50 вер.

Производство В.-Уткинскаго завода сосредоточено на приготовленіи сортового желѣза. Чугунъ и мартеновскіе слитки доставляются,—первый изъ В.-Шайтанскаго завода и вторые изъ Н.-Тагильскаго и Н.-Салдинскаго заводовъ. Такимъ образомъ, на приготовленные этимъ заводомъ продукты ложится излишній расходъ по доставкѣ полупродуктовъ.

Населеніе перечисленныхъ выше заводовъ достигаетъ 8.000 душъ. Главное занятіе населенія—работа на заводахъ. При отсутствіи заводскихъ работъ—присковыми работами на золотыхъ и платиновыхъ приискахъ. Хлѣбопашество существуетъ какъ подсобный промыселъ. Въ общемъ заводскій и присковыя работы даютъ населенію достаточныя средства къ безбѣдному существованію.

По сообщенію постороннихъ лицъ Тагильское заводоуправленіе взымаетъ за провозъ отъ ст. Узловой до ст. В.-Уткинскій заводъ на протяженіи 60 верстъ:

съ пассажировъ II класса—1 руб. 20 коп.

„ „ III „ —1 „ 00 „

Товаровъ всякихъ наименованій:

лѣтомъ отъ 6 до 7 коп. за пудъ,

зимою „ 4 „ 5 „ „ „

при производствѣ нагрузки и выгрузки средствами грузохозаевъ.

Какъ велико количество частныхъ пассажировъ и грузовъ, выяснить, хотя бы приблизительно, не удалось. Но, какъ надо

¹⁾ Нынѣ производство прикрито, но для возобновленія дѣйствія сдѣлана заготовка сырья.

полагать, въ лѣтнее время, за отсутствіемъ сносныхъ колесныхъ дорогъ, перевозка частныхъ грузовъ и пассажировъ по вѣтви достигаетъ крупныхъ размѣровъ, такъ какъ въ это время работы на пріискахъ сильно развиваются.

По сообщенію заводоуправленія никакихъ видовъ на развитіе движенія по вѣтви не имѣется. Тѣмъ не менѣе, при дѣйствіи заводовъ, хотя бы въ размѣрѣ выработки 1908 года и производящихся работахъ на расположенныхъ по вѣтви пріискахъ, есть полное основаніе предположить, что заводская вѣтвь при открытіи на ней правильнаго движенія не можетъ быть убыточной для эксплуататора и принесетъ существенную пользу для окрестнаго населенія.

Въ настоящее время услугами Пермской ж. д. пользуются на ст. Н.-Тагиль:

Нижне-Тагильскій завдъ	въ 3 вер. отъ ст.
Черноисточенскій и Антоновскій	„ 18 „ „ „
Висимо-Уткинскій заводъ	„ 40 „ „ „
Висимо-Шайтанскій „	„ 40 „ „ „

Выйскій мѣд. заводъ въ 6 вер. отъ станціи. Мѣдные и желѣзные рудники („Н-овъ П. П. Демидова кн. Санъ-Донато“).

Приблизительная годовая производительность всѣхъ этихъ заводовъ за 1909 годъ:

чугуна	1100 тыс. пуд.
желѣза	620 „ „
стали	350 „ „
мѣднаго издѣлія	20 „ „
мѣди штыковой	70 „ „
руды мѣдной	4000 „ „
„ желѣзной	6500 „ „

Отправлено со станціи главнѣйшихъ заводскихъ грузовъ:

чугуна	406,2 тыс. пуд.
желѣза и стали	2113,7 „ „
рельсъ	1059,4 „ „
жести	86 „ „
желѣзнаго издѣлія	70 „ „
мѣди	60,6 „ „
руды желѣзной	6247,5 „ „
угля древеснаго	132,4 „ „
каменнаго угля	58 „ „

Прибыло на станцію главнѣйшихъ заводскихъ грузовъ:

чугуна	271 тыс. пуд.
желѣза и стали	124 „ „
каменнаго угля	3310,1 „ „
кокса	144,4 „ „
руды желѣзной	10,8 „ „
угля древеснаго	1825,5 „ „

На ст. Н.-Тагилъ имѣется основное депо. Къ нему приписано 8 пассажирскихъ паровозовъ типа 2-3-0 Коломенскаго завода съ перегрѣвателями Шмидта, 54 товарныхъ паровоза нормальнаго типа, 8 3-хъ осныхъ и 2 танковыхъ паровоза. Паровозное зданіе въ Тагилѣ прямоугольное на 18 стойлъ, служащихъ для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ. Длина стойлъ—7,28 саж. (4-хъ осные паровозы и 4-хъ осные тендера не помѣщаются). Надъ каждымъ стойломъ устроены 2 трубы съ постоянными колпаками. Стропила желѣзныя.

Холодныя промывки паровозовъ производятся непосредственно изъ водопроводной сѣти; напоръ достаточный. Промывательные краны расположены между каждымъ 2-мя стойлами.

Для поворачиванія паровозовъ служить поворотный кругъ, діаметромъ въ 64 фута.

Для средняго ремонта и подъемки паровозовъ имѣется мастерская; расположена она у паровознаго зданія, состоитъ: изъ сборной на 4 стойла, площадью въ 162,16 кв. саж., конторы монтера, кладовой, площадью въ 7,8 кв. саж., инструментальной—4,20 кв. саж.

Механическая помѣщается въ сборноподъемочномъ отдѣленіи, и оборудованіе ея составляютъ:

- 1 колесно токарный станокъ,
- 4 токарныхъ станка,
- 2 сверлильныхъ станка,
- 2 строгальныхъ, „
- 1 наждачный,
- 1 точило,
- 1 динамо-машина мощностью въ 4 киловатта.

Станки механической и динамо приводятся въ движеніе локобилемъ въ 10 силъ.

Кузница помѣщается въ отдѣльномъ зданіи, площадью въ 20,36 кв. саж., оборудованіе ея состоитъ изъ 2 кузнечныхъ горновъ на 2 огня и 1 кузнечнаго горна на 1 огонь, 1 мѣдничнаго горна, горна для пайки трубъ и калильной печи.

Мастерскія исполняютъ работы по среднему, періодическому и текущему ремонтамъ паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъемки паровозовъ служатъ 3 комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ прочихъ приборовъ есть провѣрочная и притирочная плиты, станокъ для расточки цилиндровъ, станокъ для обточки пальцевъ кривошиповъ, краскотерка, 3 переносныхъ горна, прессъ для испытанія котловъ и приборъ для провѣрки манометровъ,

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 1720 пог. саж.

Зданіе и депо освѣщаются электричествомъ, территорія депо—керосино-калильными лампами.

Производительность депо Н.-Тагиль за послѣдніе два года въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ выразилась слѣдующими цифрами:

паровозовъ выпущено	въ 1909 г.	въ 1910 г.
изъ средняго ремонта	2	10
„ періодическаго ремонта	45	32
Пассажирскихъ вагоновъ выпущено:		
изъ періодическаго осмотра	2	2
Товарныхъ вагоновъ выпущено:		
изъ срочнаго осмотра	40	158

Помѣщенія депо и мастерскихъ требуютъ усиленнаго ремонта. Крыши текутъ.

Временно часть паровозовъ Н.-Тагильскаго депо отдана въ арендное пользованіе Алапаевскимъ заводамъ и въ Вознесенское депо.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

Деревянный полусгнившій амбаръ подымается на каменный фундаментъ и ремонтируется.

Помѣщеніе полусгнившей бани приспособливается подъ складъ матеріальной сл.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ дежурной кондукторскихъ и паровозныхъ бригадъ. Дежурныя помѣщенія занимаютъ деревянный, на каменномъ фундаментѣ, домъ. Для спальни кондукторовъ отведены двѣ комнаты, столовая общая. Сушилки нѣтъ. Зданіе просторное, высокое, но не оштукатуренное. При дежурныхъ имѣется сторожъ, которому отведена 1 комната.

Контора депо расположена въ старомъ одноэтажномъ деревянномъ домѣ. Помѣщеніе имѣетъ вполне достаточную площадь.

Рядомъ съ конторой депо находится квартира начальника депо, состоящая изъ 6 комнатъ и кухни. Квартира имѣетъ площадь помѣщеній болѣе чѣмъ соотвѣтственную.

Приемный покой занимаетъ отдѣльный деревянный, на каменномъ фундаментѣ, домъ. Помѣщеніе для ожидающихъ очень тѣсное, такъ какъ приходитъ отъ 80—100 человѣкъ въ день, площадь же комнаты незначительная.

Въ приемномъ покоѣ отмѣчается образцовая чистота и порядокъ.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла каменную баню, въ которой устроена и прачешная.

Баня имѣетъ отдѣленія для рабочихъ и для болѣе чистой публики.

Отсюда Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію.

Деревянное старое зданіе вокзала запущено ремонтомъ. Паркетные полы помѣщенія I и II кл. очень плохи. Помѣщеніе

для пассажировъ III кл. тѣсно, но чисто; полъ асфальтовый. Служебныя помѣщенія, кромѣ помѣщенія дежурной, достаточны; въ дежурной темно и тѣсно.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ мастерскую участка сл. пути, гдѣ производятся бетонныя работы.

Имѣется сарай специально для бетонныхъ работъ.

Изъ объясненій начальника 5-го участка выяснилось, что на этомъ участкѣ учитывается стоимость каждой работы, производимой изъ бетона.

При обслѣдованіи подобной же мастерской на Тюменскомъ участкѣ на ст. Камышловъ, начальникъ участка заявилъ, что вести подробный учетъ таковыхъ работъ не представляется возможнымъ.

Помѣщеніе участковой кузницы большое.

Въ этихъ мастерскихъ сл. пути изготовляются даже семафоры.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла квартиру начальника 5-го участка сл. пути и его контору.

Квартира начальника участка состоитъ изъ 6-ти очень большихъ комнатъ съ каминами и паркетными полами. Квартира имѣетъ веранду, выходящую въ садъ. Въ саду цвѣтники и 2 большихъ оранжерей, въ настоящее время не дѣйствующихъ.

Контора участка находится въ томъ же домѣ, гдѣ и квартира, но имѣетъ особый входъ, служащіе (11 человѣкъ) очень стѣснены, такъ какъ площадь помѣщенія конторы незначительная.

Ст. Гороблагодатская.

Въ 12 час. 50 минутъ Подкомиссія прибыла на ст. Гороблагодатская.

Къ ст. Гороблагодатская примыкаетъ частная Богословская ж. д., которую Подкомиссія не осматривала.

Товарная контора достаточная.

Въ районѣ ст. Гороблагодатская находится казенный горный округъ того же названія, состоящій изъ пяти отдѣльных заводовъ: Кушвинскаго, лежащаго на рѣкѣ Кушвѣ въ 4 верстахъ отъ ст. Гороблагодатская, Верхне-Туринскаго, находящагося въ 9 верстахъ къ сѣверу отъ Кушвинскаго на рѣкѣ Турѣ, Нижне-Туринскаго на р. Турѣ въ 40 вер. къ сѣверу отъ Кушвы, Баранчинскаго, лежащаго около ст. Баранча Пермской ж. д. при впаденіи рѣчки Октя въ Баранчу въ 14 верстахъ отъ Кушвы и Серебрянскаго при р. Серебряной въ 10 вер. отъ Кушвы.

Хотя въ заводскихъ дачахъ и имѣются рудники, но мѣстной рудой пользуется только заводъ Серебрянскій, остальные же заводы плавятъ, главнымъ образомъ, магнитный желѣзнякъ горы Благодати близъ Кушвинскаго завода.

Всѣ пять заводовъ оборудованы для доменнаго производства: желѣзо изготовляется на 2-хъ изъ нихъ: Серебрянскомъ и Нижне-Туринскомъ. Заводы Баранчинскій и Верхне-Туринскій занимаются, кромѣ того, изготовленіемъ чугунныхъ артиллерійскихъ снарядовъ. Съ проведеніемъ Богословской ж. д. Гороблагодатскій округъ попалъ въ счастливыя условія относительно путей сообщенія, такъ какъ только Серебрянскій заводъ лежитъ далеко отъ желѣзной дороги (60 вер.), и отправляетъ изготовленные имъ продукты водой по Чусовой съ пристани Ослянка, остальные же заводы расположены около одноименныхъ станцій Пермской ж. д.

Приемный покой находится въ отдѣльномъ деревянномъ домѣ; помѣщеніе достаточное; но стѣны въ трещинахъ. Въ комнатахъ сторожа чисто.

Фельдшеръ живетъ на частной квартирѣ.

Въ одномъ изъ осматрѣнныхъ Подкомиссіей жилищъ домѣ имѣются квартиры: осмотрщики, сцѣпщики и др. агенты. Помѣщенія содержатся въ чистотѣ; каждому живущему полагается комната и кухня. Типъ зданія слѣдуетъ признать рациональнымъ. При домѣ имѣются необходимыя службы.

Въ другомъ жилищѣ домѣ была осматрѣна квартира вѣсовщика, состоящая изъ одной комнаты и кухни. Квартира содержится чисто, несмотря на то, что семья вѣсовщика состоитъ изъ 10 человекъ.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла на ст. Азіатская.

На IV участкѣ сл. пути кюветы запылились и обросли травой; въ нѣкоторыхъ мѣстахъ ихъ совершенно не видно, высота балластнаго слоя очень мала, шпалы оголены.

Въ 1 часъ 30 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Азіатская, гдѣ осматривала лишь шпалопиточный заводъ.

Ст. Хребеть-Уральскій.

На ст. Хребеть-Уральскій Подкомиссія осматривала казарму сл. тяги.

Въ деревянной казармѣ, имѣющей каменный фундаментъ, живутъ: дорожный мастеръ, занимающій 2 комнаты и кухню и старшій рабочій, помѣщеніе котораго не было осматрѣно.

Здѣсь же расположена каменная баня, соотвѣтственныхъ размѣровъ.

Значительно ниже уровня полотна помѣщается пассажирское зданіе. Въ этомъ же зданіи находится и квартира начальника станціи, состоящая изъ 3 небольшихъ комнатъ съ кухней.

Въ 3 ч. 10 м. на незначительной по работѣ ст. Усть-Тискохъ Подкомиссія осматрѣла жилой домъ, въ которомъ жи-

вуть: начальникъ станціи, имѣющій 3 комнаты и кухню, помощникъ его, у котораго 1 комната и кухня, и 4 стрѣлочника. Домъ очень холодный, стѣны промерзають.

Въ 4 ч. 15 м. Подкомиссія прибыла на ст Бисеръ.

Ст. Бисеръ.

Ст. Бисеръ—распорядительная.

На станціи имѣется путей: четыре для приѣма и отправленія поѣздовъ, вмѣстимостью на 192 вагона, пять запасныхъ на 151 вагонъ, четыре сортировочныхъ на 142 вагона, три товарныхъ на 69 вагоновъ, одинъ вытяжной и девять тракціонныхъ.

Вагонооборотъ ст. Бисеръ выразился:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
отправлено со станціи	192.760	115.843 п.
прибыло на станцію	191.648	115.802 „

Движеніе поѣздовъ на участкѣ Бисеръ-Чусовская опредѣлилось:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	2.294	1.460
поѣздовъ малой скорости	14.405	8.217

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 г.г., на участкѣ Бисеръ-Чусовская предусмотрено 40 товарныхъ поѣздовъ съ 737 вагонами.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	Въ 1908 г. —	1.100.504 пуд.
	„ 1909 „ —	1.225.351 „
	„ 1910 „ —	1.476.343 „
выгружено	„ 1908 „ —	2.902.202 „
	„ 1909 „ —	3.611.829 „
	„ 1910 „ —	3.040.341 „
перегружено	„ 1908 „ —	91.990 пуд.
	„ 1909 „ —	178.128 „
	„ 1910 „ —	180.020 „
продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 „ —	10.829
	„ 1909 „ —	10.300
	„ 1910 „ —	9.088

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	38,28 кв. саж.,
открытыя платформы	65,83 „ „
Площадь земли, могущая быть отведенной для склада грузовъ	22,11 „ „

Въ деревянномъ домѣ, имѣющемъ террасу, помѣщается квартира начальника станціи въ 5 комнатъ съ кухней и квартира его помощника.

Далѣе, въ саду расположенъ особнякъ, въ которомъ помѣщается квартира начальника участка; квартира болѣе чѣмъ соответственная, имѣетъ 7 комнатъ, кухню, полы паркетные, камины и дорожную отдѣлку.

Контора участка сл. пути тѣсная.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ двухъэтажному деревянному дому, въ которомъ были осмотрѣны помѣщенія нижняго этажа—дежурная паровозныхъ бригадъ, занимающая достаточное помѣщеніе по площади, но недостаточно свѣтлое, и квартира священника.

Дежурная кондукторскихъ бригадъ занимаетъ одноэтажный деревянный домъ; помѣщеніе дежурной хорошее, свѣтлое и только сушильня не соответствуетъ своему назначенію.

Въ двухъэтажномъ деревянномъ домѣ, расположенномъ здѣсь же, живутъ: кочегаръ, имѣющій комнату-кухню, осмотрщикъ вагоновъ, которому отведено такое же помѣщеніе, какъ и кочегару, машинистъ и друг.

Оборотное депо Бисеръ относится къ основному депо Н.-Тагиль; состоитъ изъ прямоугольнаго зданія на 9 стойлъ, длиною въ 7,28 саж.

Для поворачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 56 футовъ.

При депо находится кузница, занимающая площадь въ 5,4 кв. саж.

Оборудованіе депо состоитъ изъ 1 кузнечнаго горна на 1 огонь, токарнаго ножного станка, сверлильнаго ручнаго станка и 1 переноснаго горна.

Въ паровозныхъ зданіяхъ вентиляція совершенно неудовлетворительная, опускныхъ клапановъ нѣтъ и только въ этомъ году сдѣлали просто дыры въ потолокъ, вентиляція же производится при помощи дверей, которыя держатся все время открытыми.

Старыя вытяжныя трубы замѣняются новыми желѣзобетонными, къ которымъ дѣлаются также и колпаки внизу.

Водоснабженіе ст. Бисеръ производится изъ пруда, источникъ водоснабженія вполне надежный.

Жесткость воды 2,60 град.

Высота всасыванія 1,19 саж.

„ нагнетанія 19,03 „

Двѣ сѣти водопроводныхъ трубъ діаметромъ: всасывающей 5", нагнетательной 4" и 5" и разводящей 4" и 5".

Насосы Вортингтона двойнаго дѣйствія. Воды подается въ часъ $\frac{2,74}{2,72}$ куб. саж.

Поверхность нагрѣва котла $\frac{10,5}{11,8}$ кв. метр.

Водоемныхъ баковъ—2, полный объемъ ихъ—10 куб. саж. Гидравлическихъ крановъ—2, тендеръ наполняется въ 15 м. Начальникъ сл. тяги находитъ необходимымъ увеличить прудъ для усиленія мощности источника.

Для усиленія водоснабженія, согласно разрѣшенной смѣтѣ 1910 г., будетъ поставленъ болѣе сильный котелъ и насосъ.

Для скорѣйшей подачи воды въ тендера требуется смѣнить разводящія трубы на 6-ти дюймовыя.

Для усиленія подачи воды на паровозы въ депо и для промывки паровозныхъ котловъ требуется поставить 2-й гидравлическій кранъ у паровознаго зданія.

Въ приѣмномъ покоѣ площадь помѣщенія достаточная, и помѣщеніе содержится чисто.

Пассажи́рское зданіе просторное и въ части для пассажировъ и въ части для служащихъ.

Противъ пассажирскаго зданія расположено училище, въ которомъ устроена и церковь.

Бисерское двухклассное училище имѣетъ 130,22 кв. саж. площади, въ немъ обучаются 128 человѣкъ обоюго пола.

Помѣщеніе училища очень хорошее и содержится въ образцовой чистотѣ и порядкѣ.

Въ залѣ училища устроенъ алтарь, который отгораживается въ тѣ дни, когда нѣтъ службъ, особой складной стѣной.

Училищемъ завѣдуетъ священникъ.

При училищѣ имѣется общежитіе, находящееся въ завѣдываніи учительницы. Въ общежитіи имѣются 5 кроватей для дѣвочекъ и отдѣльное помѣщеніе на 24 кровати для мальчиковъ.

Въ столовой общежитія устроенъ театръ.

Все помѣщеніе содержится въ образцовомъ порядкѣ.

Въ 7 ч. 35 м. Подкомиссія прибыла на ст. Чусовская и въ виду наступившей темноты осмотръ Чусовской былъ отложенъ до возвращенія со ст. Солеварни, куда и отбыла Подкомиссія въ 8 час. вечера.

Въ ночь съ 24 на 25 іюня Подкомиссія прибыла на ст. Солеварни и 25-го въ 6 час. утра приступила къ осмотру ст. Солеварни.

Ст. Солеварни.

Ст. Солеварни является конечнымъ пунктомъ ж.-д. вѣтви Чусовская-Солеварни и расположена въ центрѣ добычи соли изъ растворовъ, получаемыхъ изъ нѣдръ земли; здѣсь же развито содовое производство.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

Въ 1908 г.—	2.381.639	пуд.
„ 1909 „ —	2.110.650	„
„ 1910 „ —	2.173.865	„

выгружено	„	1908	„	—11.298.602	пуд.
		„	1909	„	—10.735.242
		„	1910	„	—11.071.415
перегружено	„	1908	„	—	—
		„	1909	„	— 336
		„	1910	„	—
продано пассажирских би-					
летовъ	„	1908	„	—	5.708
		„	1909	„	— 10.300
		„	1910	„	— 9.088

На пристани Солеварни имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	105	кв. саж.,
открытыя платформы	29,58	„ „
Площадь земли, могущая быть отведен-		
ной для склада грузовъ	15.881	„ „

Пассажирское зданіе — одноэтажное, деревянное, вполне достаточное по площади помѣщеній, но требующее основательнаго ремонта; особенно плохи полы.

Станція расположена на берегу р. Камы. На берегу нѣтъ почти никакихъ устройствъ, если не считать небольшой ж. д. вѣтки, обслуживающей мѣстные заводы.

Услугами Пермской ж. д. пользуются на станціяхъ Солеварни и Усольская соляные промыслы и содовые заводы¹⁾ (разныхъ владѣльцевъ).

Приблизительная годовая производительность соли 18.000.000 пуд., соды 2.400.000 пуд.

Отправлено главнѣйшихъ заводскихъ грузовъ со ст. Солеварня:

соль кам.	1.372	тыс. пуд.
соды	324	„ „
желѣза и стали	11	„ „
желѣзн. издѣл.	20	„ „
и со ст. Усольская—соль кам.	644,1	„ „

Прибыло главнѣйшихъ заводскихъ грузовъ на ст. Солеварни:

камен. угля	5001,3	тыс. пуд.
извести	3.302	„ „
чуг. не въ дѣлѣ	1.409	„ „
жел. и стали	73	„ „
жел. и чуг. издѣл.	33	„ „
жел. и сталь	12	„ „
коксъ	43	„ „
на ст. Усольская: кам. угля	1165,3	„ „
чугуна	4	„ „
желѣза и стали	2,6	„ „

¹⁾ Соль и сода, получаемыя на промыслахъ, сплавляются большею частью по р. Камѣ.

Имѣющаяся здѣсь ж.-д. вѣтвь, идущая отъ ст. Солеварня до селенія Ленва, постоянно затопляется.

Начальникомъ коммерческой сл. было доложено, что въ настоящее время жители селенія Дедюхина, въ 6-ти верстахъ отъ ст. Солеварни, возбудили ходатайство о проведеніи вѣтки до селенія. Вопросъ этотъ заслуживаетъ, по мнѣнію Подкомиссіи, вниманія.

Отъ ст. Солеварни Подкомиссія по вѣткѣ протяженіемъ въ 2,66 вер. отбыла на ст. Усольская, куда и прибыла въ 6 ч. 35 м. утра.

Ст. Усольская.

Ст. Усольская—распорядительная.

На станціи имѣется путей: два для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 113 вагоновъ, пять запасныхъ на 123 вагона, одинъ товарный на 28 вагоновъ и тринадцать тракціонныхъ путей.

Вагонооборотъ ст. Усольская выразился:

	1909 г.	1910 г.
отправлено со станціи	34.708	26.662
прибыло на станцію	34.882	26.762

Движеніе поѣздовъ на участкѣ Кизель-Усольская опредѣлилось:

Поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	730	730
Поѣздовъ малой скорости	1.693	1.205

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 г.г., на участкѣ Кизель-Усольская, предусмотрено 20 товарныхъ поѣздовъ съ 428 вагонами.

Нагружено ередствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	Въ 1908 г.--	920.682 пуд.
	„ 1909 „ —	933.976 „
	„ 1910 „ —	915.811 „
выгружено	„ 1908 „ —	670.045 „
	„ 1909 „ —	1.715.731 „
	„ 1910 „ —	1.428.705 „
продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 „ —	11.600
	„ 1909 „ —	12.838
	„ 1910 „ —	13.232

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	44,40 кв. саж.,
открытыя платформы	14,80 „ „

Площадь земли, могущая быть отведен-

ной для склада грузовъ 998 „ „

Помѣщеніе для пассажировъ I и II классовъ достаточное, но обстановка пришла въ ветхость. Помѣщеніе III кл. тѣсно.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла деревянный жилой домъ.

Смотритель матеріальнаго склада, квартира котораго была осмотрѣна Подкомиссіей, имѣетъ въ этомъ домѣ 2 комнаты и кухню.

Въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ, въ которомъ помѣщается пріемный покой, штукатурка отваливается, стѣны и полы въ трещинахъ. Помѣщеніе по площади достаточное. Квартира фельдшера состоитъ изъ 1 комнаты и кухни.

На ст. Усольская имѣется основное депо; къ нему приписано 12 товарныхъ 4-хъ осныхъ паровозовъ типа 0—4—0, 4—3-хъ осныхъ и 1 танковый паровозъ.

Паровозное зданіе въ Усольской прямоугольнаго типа съ 6 стойлами, служащими для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ; длина стойлъ—6,83 саж. Надъ каждымъ стойломъ имѣются по 2 спускныхъ воронкообразныхъ колпака; стропила желѣзныя.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти; напоръ достаточный. Краны промывательные расположены между каждыми двумя стойлами.

Поворотный кругъ имѣетъ діаметръ въ 42 фута, и на немъ поворачиваются только вагоны. Паровозы же поворачиваются на треугольникѣ, расположенномъ позади депо.

Для средняго ремонта и подъёмки паровозовъ, а также вагоновъ имѣется мастерская, которая примыкаетъ къ паровозному зданію и состоитъ:

изъ сборной на 5 стойлъ, занимающ. площ.	170,64 кв. с.
„ механической	55,50 „ „
„ кузницы	30,00 „ „
„ вагоннаго сарая на 5 стойлъ	133 „ „

Оборудованіе механической составляетъ:

- 1 колесно-токарный станокъ,
- 4 токарныхъ станка,
- 2 сверлильныхъ „
- 2 строгальныхъ „
- 1 наждачный станокъ,
- 1 точило,
- 1 динамо-машина мощностью въ 4 килоуатта.

Станки и динамо приводятся въ движеніе локобилемъ въ 10 силъ.

Въ вагонномъ сараѣ находится инструментальная, площадью въ 7,08 кв. саж., и станокъ для чистки дымогарныхъ трубъ.

Оборудованіе кузницы состоитъ изъ 2 кузнечныхъ горновъ на 2 огня, 1 горна на 1 огонь, 1 горна для заливки подшипниковъ и 1 горна для мѣднаго литья. Для доставленія дутья горнамъ служитъ вентиляторъ.

Мастерскія исполняютъ работы по среднему, періодическому

и текущему ремонту паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъёмки паровозовъ служатъ 3 комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются повѣрочная и притирочная плиты, станокъ для расточки цилиндровъ, станокъ для нарезки газовыхъ трубъ, краскотерка, приборъ для проверки манометровъ, и прессъ для испытанія котловъ.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 1.771 пог. саж.

Зданіе и депо освѣщаются электричествомъ, территорія—керосиновыми лампами.

Производительность Усольскаго депо, въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе два года, выразилась слѣдующими цифрами:

паровозовъ выпущено	1909 г.	въ 1910 г.
изъ средняго ремонта	15	13
„ періодическаго	8	12
пассажирскихъ вагоновъ выпущено		
изъ періодическаго осмотра	28	20
товарныхъ вагоновъ выпущено		
изъ срочнаго осмотра	41	80.

Зданія на станціи старья, ремонтъ сильно запущенъ, кузница, на примѣръ, построена въ 1879 году, планировка неудачная, содержаніе грязное, вентиляціи нѣтъ, надъ стойлами устроены новыя вытяжныя бетонныя трубы, но онѣ не дѣйствуютъ.

Стѣны въ нѣкоторыхъ мѣстахъ съ отбившейся, на большой площади и видимо давно, штукатуркой.

При депо въ томъ же старомъ зданіи устроены дежурныя помѣщенія паровозныхъ бригадъ.

Помѣщеніе дежурной состоитъ изъ одной комнаты на 5 кроватей, служащей одновременно и столовой.

Въ комнатѣ, небольшой сравнительно площади, скопляется до 12 человекъ, такъ что спать приходится на полу. Понятно, что требовать опрятнаго содержанія помѣщенія при этихъ условіяхъ нельзя.

Двѣ комнаты отдѣленныя для кондукторскихъ бригадъ, которыя имѣютъ 9 кроватей. Помѣщеніе также тѣсное.

Во второмъ этажѣ этого зданія расположена квартира начальника депо.

Водоснабженіе ст. Усольская производится изъ р. Зырянки; источникъ водоснабженія вполне надежный.

Жесткость воды	6,10 град.
Высота всасыванія	2,00 саж.
„ нагнетанія	3,13 „

Диаметръ водопроводныхъ трубъ: всасывающей 5", нагнетательной 4", разводящей 5".

Насосы Вортингтона двойного дѣйствія. Воды подается въ часъ—2,2 куб. саж.

Поверхность нагрѣва котла—10,5 кв. метр.

Водоемныхъ баковъ—2, полный объемъ ихъ 10 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ—2, и тендеръ наполняется въ 45 м.

Для усиленія водоснабженія требуется увеличить объемъ баковъ.

Для усиленія подачи воды на паровозы въ депо и для промывки паровозныхъ котловъ требуется построить новое водоемное зданіе съ увеличеніемъ напора воды и поставить 2-й гидравлическій кранъ.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала къ жилому деревянному двухъэтажному дому. Во второмъ этажѣ живетъ начальникъ станціи; квартира его состоитъ изъ 4 комнатъ и кухни; послѣдняя вполнѣ соотвѣтственна. Въ пожарномъ отношеніи домъ этотъ не удовлетворяетъ необходимымъ условіямъ: лѣстница деревянная; черный выходъ на деревянную же галлерею, отъ которой идетъ деревянная лѣстница.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла со ст. Усольская.

На 3-мъ участкѣ сл. пути Подкомиссіей было отмѣчено, что линейныя постройки,—будки и казармы, не имѣютъ службъ и огражденій.

Въ 10 ч. 4. м. Подкомиссія прибыла на ст. Копи.

Ст. Копи.

Отъ ст. Копи идетъ къ ст. Луньевка Александровская вѣтвь, длиною въ 6 верстъ.

Въ осмотровомъ Подкомиссіей одноэтажномъ старомъ деревянномъ домѣ помѣщается дежурная, подъ которую отведена 1 комната. Необходимость дежурной кондукторскихъ бригадъ обусловливается Александровской вѣтвью.

Противъ дежурной комнаты кондукторовъ живетъ кочегаръ, которому отведена комната-кухня. Въ этомъ же домѣ, но съ другого входа, расположены: квартира конторщика, состоящая изъ комнаты-кухни, и другія квартиры.

Всего въ этомъ домѣ 9 квартиръ.

Далѣе, въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ расположена квартира начальника станціи, состоящая изъ 5 большихъ комнатъ, но запущенная ремонтомъ; такъ, окраска облупилась, полы стерлись. По полученнымъ Подкомиссіей свѣдѣніямъ ремонтъ этой квартиры не производился въ теченіе 9 лѣтъ. Квартира темная, содержится, однако, чисто.

Пассажирское зданіе требуетъ капитальнаго ремонта; въ настоящее же время производится легкій внутренній ремонтъ.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла на ст. Кизель.

Не доѣзжая до ст. Кизель, поѣздъ Подкомиссіи былъ остановленъ у строящагося депо.

Смѣта на переустройство станціи Кизель особой комиссіей при Управленіи желѣзныхъ дорогъ по разсмотрѣнію смѣты, по журналу отъ 21-го іюня 1910 года, одобрена въ суммѣ 368.170 руб., а за исключеніемъ стоимости старыхъ рельсъ и служебныхъ перевозокъ—26.970 руб. подлежитъ ассигнованію 341.200 руб., въ счетъ какового было отпущено: въ 1907 года—36.500 руб., 1908 г.—75.000 руб., въ 1909 году—120.000 руб., 1910 году—60.000 руб.; на 1911 годъ отпуска кредита не послѣдовало. Всего разрѣшено въ предыдущіе годы—291.500 руб. На 1912 годъ испрашивается 5.000 рублей.

Производство работъ задерживалось тѣмъ обстоятельствомъ, что утвержденіе общаго проекта переустройства ст. Кизель и рѣшенія вопроса о расширеніи полосы отчужденія послѣдовало только въ іюль 1910 года.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ ст. Кизель, осмотрѣвши 3-й участокъ сл. пути.

На 3 участкѣ имѣется значительный запасъ матеріаловъ вслѣдствіе производства работъ по постройкѣ депо.

Кузница и слесарня соответственныхъ размѣровъ.

Въ осмотровѣнной деревянной казармѣ на каменномъ фундаментѣ живутъ: десятникъ по постройкѣ, имѣющій 1 комнату и кухню, и кандидатъ на старшаго рабочаго, занимающій также комнату и кухню.

Приемный покой занимаетъ одноэтажный деревянный домъ. Помѣщеніе тѣсноовато и требуетъ ремонта.

Двухъэтажный домъ дежурныхъ ремонтируется. Для машинистовъ имѣется 28 кроватей, для кондукторовъ—10. Сушильня не соответствуетъ своему назначенію.

Въ другомъ жиломъ домѣ была осмотровѣна квартира вѣсовщика, состоящая изъ 1 комнаты, и квартира составителя, имѣющаго также 1 комнату.

Квартира начальника 3-го участка сл. пути занимаетъ отдѣльный деревянный домъ. Квартира имѣетъ 6 комнатъ и кухню. Въ этомъ же домѣ расположена и контора участка.

Далѣе Подкомиссія осмотровѣла училище и общежитіе.

Кизеловское двухклассное училище занимаетъ площ. 115,13 кв. саж., и обучается въ немъ 121 человекъ обоого пола.

Зданіе двухъэтажное, просторное, свѣтлое, содержится въ порядкѣ.

Училищемъ завѣдываютъ учитель и его жена, получающіе, кромѣ жалованья, квартиру въ 2 комнаты.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію.

Деревянное, одноэтажное пассажирское здание имѣеть вполне соответствующую площадь помѣщеній.

Къ этому зданію пристроено особое помѣщеніе, состоящее изъ двухъ комнатъ, помѣщеніе это выстроено на средства конторы Лазарева, при чемъ одна комната предназначена для конторы Лазарева, а остальными пользуется Пермская ж. д. для своихъ нуждъ. Постройка эта обошлась въ 1.500 р.

По осмотру пассажирскаго зданія Подкомиссія отбыла со ст. Кизель.

Линейныя постройки требуютъ капитальнаго ремонта.

Разъѣздъ № 130, черезъ который слѣдовала Подкомиссія, временно закрытъ вслѣдствіе сокращенія движенія.

Зданіе разъѣзда построено въ 1907 г., хорошее и довольно обширное.

На ст. Губаха, куда Подкомиссія прибыла въ 1 ч. 45 мин., были осмотры пассажирское зданіе и жилой домъ.

Старое деревянное пассажирское зданіе очень грязное, но площадь его достаточная.

Въ жиломъ домѣ имѣется квартира начальника станціи въ 4 небольшихъ комнаты съ кухней и квартира помощника начальника станціи, состоящая изъ 3 комнатъ и кухни.

На разъѣздѣ № 126 Луньевской вѣтви Н. А. Масловымъ было произведено обследованіе порядка веденія отчетности по учету дровъ на складѣ бывшей хозяйственной заготовки, при чемъ оказалось нижеслѣдующее.

Въ настоящемъ году на складѣ заготовки ведутся двѣ книги—приходорасходная и штабельная. Последняя, по заявленію десятника склада, была заведена только съ конца 1910 года. Въ приходорасходной книгѣ за 1911 г. подъ датой 18 января, усмотрѣна запись на приходъ, согласно акту отъ того же числа, 829,84 куб. саж. дровъ, какъ прикладка отъ перевода наличнаго количества дровъ съ лѣсной мѣры, высотой въ 14 четвертей, въ обыкновенную, 12 $\frac{1}{2}$ четвертей, изъ чего слѣдуетъ, что дрова при поступленіи ихъ на складъ изъ лѣса, приходовались лѣсной мѣрой. Въ расходъ же они выписывались и выписываются въ, обыкновенной мѣрѣ по распискамъ въ полученіи ихъ на станціяхъ назначенія. Имѣя въ виду это обстоятельство, при просмотрѣ приходорасходной книги склада за 1909—1910 г.г. обращено вниманіе, что, при выводѣ остатка дровъ на 1 января 1910 года, таковой полученъ путемъ арифметическаго вычитанія цифры годового расхода дровъ изъ годового ихъ прихода безъ какой-либо поправки за счетъ приведенія ихъ къ одной мѣрѣ, при каковомъ способѣ учета на складѣ долженъ былъ получаться непроведенный по отчетности излишекъ дровъ въ размѣрѣ до 12%.

Какъ упомянуто выше, такое ненормальное веденіе учета

дровъ съ 18 января текущаго года устранено переводомъ наличнаго количества дровъ съ лѣсной мѣры на обыкновенную, и въ приходорасходной книгѣ 1911 г. дрова значатся на приходѣ и выводятся въ расходъ въ одной мѣрѣ.

Свѣдѣнія контроля.

При детальномъ разсмотрѣннн приходорасходной книги по дровамъ за 1909 и 1910 г.г. хозяйственной заготовки лѣсныхъ матеріаловъ на 27 вер. Луньевской линіи Пермской ж. д. (разъѣздъ № 126), съ провѣркой записей прихода по подлиннымъ документамъ (пріемочнымъ актамъ), оказалось, что въ таковыхъ документахъ за 1909 г. не имѣется указаній, принимались ли дрова въ лѣсной (высота полѣнницъ—14 четвертей) или обыкновенной (высота—12½ четвертей) мѣрѣ. Въ 1910 г. дрова принимались и записывались на приходъ, судя по актамъ, въ лѣсной мѣрѣ и лишь незначительное количество было заприходовано въ обыкновенной мѣрѣ. Соображаясь съ этимъ и съ тѣмъ обстоятельствомъ, что вообще дрова вывозились изъ лѣсу и складывались на складѣ заготовки въ лѣсной мѣрѣ, можно заключить, что и приходъ дровъ 1909 года показанъ въ лѣсной мѣрѣ. Въ расходъ же дрова выписывались въ количествахъ, полученныхъ на мѣстѣ въ линейныхъ складахъ, въ обыкновенной мѣрѣ, при чемъ, при выводѣ остатковъ на 1 число каждаго мѣсяца и на 1 января 1910 1911 г.г., остатки эти выводились путемъ простаго вычитанія изъ цифры прихода цифры расхода дровъ, нерѣдко съ ариѳметическими ошибками.

При такомъ способѣ учета дровъ долженъ былъ получаться значительный прикладъ отъ расхода дровъ, который подлежалъ заприходованію. Въ 1909 г. такого заприходованія приклада дровъ въ приходорасходной книгѣ не значится, но въ 1910 г. отъ перевода лѣсной мѣры въ обыкновенную было заприходовано слѣдующее количество дровъ въ видѣ приклада:

30 сентября по акту № 33	1500	куб. саж.
23 октября „ „ № 40	600	„ „
30 ноября „ „ № 43	56,10	„ „
30 декабря „ „ № 49	215,32	„ „

Наконецъ, при переводѣ по акту 18 января 1911 г. всего наличнаго количества дровъ на заготовкѣ съ лѣсной мѣры на обыкновенную, заприходовано было приклада отъ такого перевода 829,84 куб. с. Такимъ образомъ, означеннаго приклада дровъ въ теченіе 1910 г. и 18 января 1911 г. заприходовано всего 3201,26 куб. с.; общее же поступленіе дровъ на складъ за 1909—1910 гг. опредѣляется по приходнымъ статьямъ приходорасходной книги этихъ лѣтъ въ 25.359,80 куб. саж.

Съ 18 апрѣля 1910 г., согласно приказу по дорогѣ отъ 9 іюля 1909 г. за № 138 о порядкѣ пріемки, храненія, расходованія и учета дровъ, на хозяйственной заготовкѣ дровъ заведены шта-

бельныя книги для записи прихода и расхода дровъ по штабелямъ.

Съ 1 января 1911 г. заготовка эта ликвидирована и производится только разсылка оставшагося запаса дровъ.

На 21-й верстѣ имѣется тоннель въ 72 саж. длиной.

Въ 6 ч. 30 м. Подкомиссія прибыла на ст. Чусовскую.

Ст. Чусовская.

Ст. Чусовская—распорядительная.

На станціи имѣется путей: двѣнадцать для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 601 вагонъ, семь запасныхъ, на 280 вагоновъ, три сортировочныхъ, на 136 вагоновъ, четыре товарныхъ, на 127 вагоновъ, пять вытяжныхъ, на 179 вагоновъ и 25 тракціонныхъ путей.

Къ ст. Чусовская примыкаетъ Луньевская вѣтвь, протяженіемъ въ 195 верстѣ.

Вагонооборотъ ст. Чусовская выразился:

	Въ 1909 г.	Въ 1910 г.
отправлено со станціи	409.415	165.660
прибыло на станцію	409.589	165.791

Движеніе поѣздовъ на участкѣ Чусовская—Пермь I опредѣлилось:

поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	3.024	2.190
поѣздовъ малой скорости	18.818	11.113

По максимальной пропускной способности, въ зимній періодъ 1909—1910 гг., на участкѣ Чусовская-Пермь предусмотрено 27 товарныхъ поѣздовъ съ 697 вагонами.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	Въ 1908 г. —	2.468.278 пуд.
	„ 1909 „ —	2.539.004 „
	„ 1910 „ —	2.786.249 „
выгружено	„ 1908 „ —	13.805.316 „
	„ 1909 „ —	14.799.810 „
	„ 1910 „ —	13.285.887 „

продажа пассажирскихъ билетовъ:

„ 1908 „ —	64.789
„ 1909 „ —	71.723
„ 1910 „ —	69.189

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	55,16 кв. саж.
открытыя платформы	125,93 „ „

Пассажирское деревянное зданіе имѣетъ вполне достаточныя по площади помѣщенія какъ для пассажировъ, такъ и для служащихъ.

Приемный покой занимаетъ одноэтажный деревянный домъ,

въ которомъ высота комнатъ и площадь ихъ достаточна; содержится помѣщеніе очень хорошо. Аптека занимаетъ довольно обширную комнату. Помѣщеніе для ожиданія не совсѣмъ соответственной площади, такъ какъ больныхъ проходитъ 60—70 человѣкъ въ день.

Вышеописанное помѣщеніе приѣмнаго покоя слѣдуетъ считать однимъ изъ лучшихъ изъ числа видѣнныхъ до сего времени Подкомиссіей приѣмныхъ покоевъ.

Въ нагорной части станціонной территоріи расположены: училище, общежитіе, больница и жилые дома.

Чусовское двухклассное училище занимаетъ площадь въ 177,53 кв. саж., обучаются въ немъ 389 человѣкъ. Домъ—одноэтажный, деревянный, высокій, но не во всѣхъ помѣщеніяхъ достаточно свѣтло.

Площадь училища недостаточна для имѣющагося числа учащихся и вслѣдствіе этого приходится подъ классы занимать часть помѣщенія ж.-д. клуба.

При училищѣ имѣется и общежитіе.

Больница имѣетъ, кромѣ главнаго корпуса, еще и два барака для заразныхъ больныхъ.

Въ главномъ двухэтажномъ зданіи помѣщаются: въ нижнемъ этажѣ 25 кроватей, въ верхнемъ,—квартиры экономки и сидѣлки.

Чистота и порядокъ въ больницѣ образцовые.

Изъ жилыхъ домовъ Подкомиссія осмотрѣла домъ съ квартирами машинистовъ.

Машинистъ имѣетъ квартиру въ 2 комнаты съ кухней. Квартиры содержатся очень чисто.

Въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ расположены квартиры: начальника станціи и помощника начальника депо.

Квартира помощника начальника участка сл. пути помѣщается во второмъ этажѣ двухэтажнаго деревяннаго дома. Квартира состоитъ изъ 6 небольшихъ комнатъ и очень холодная.

Квартира начальника депо имѣетъ 6 комнатъ, кухню и террасу; по площади—обширна.

На ст. Чусовская имѣется основное депо. Къ нему приписано 9 пассажирскихъ паровозовъ (изъ нихъ 7 паровозовъ типа 2—3—0 Коломенскаго завода съ перегрѣвателемъ Шмидта и 2 паровоза 1—3—0 Коломенскаго завода), которые откомандированы въ депо Пермь I для сопровожденія пассажирскихъ поѣздовъ отъ Перми до Бисера и обслуживания мѣстныхъ поѣздовъ, 78 товарныхъ типа 0—4—0, 9 3-хъ осныхъ и 4 танковыхъ паровоза для маневровой службы.

Въ Чусовской имѣется два паровозныхъ зданія прямоугольнаго типа, каждое на 12 стойлъ, служащими для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ, длина стойлъ—9,70 саж.,

такъ что 4-хъ осные паровозы съ 4-хъ осными тендерами помѣщаются въ нихъ. Въ одномъ паровозномъ зданіи надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ трубы съ постоянными колпаками, въ другомъ—надъ каждымъ стойломъ имѣется по два спускныхъ воронкообразныхъ колпака.

Не вмѣщающіеся въ зданіи паровозы стоятъ вблизи, на открытыхъ путяхъ.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти; напоръ достаточный. Промывательные краны расположены между каждыми двумя стойлами.

Поворотный кругъ имѣетъ діаметръ—64 фут.

Для средняго ремонта и подъема паровозовъ имѣется мастерская, которая примыкаетъ къ одному изъ паровозныхъ зданій (депо № 1), площадь ея—212,19, изъ которыхъ:

сборная на 4 стойла заним. площ. въ	138,34	кв. саж.,
инструментальная	7,26	„ „
кладовая и корридоръ	7,80	„ „

Механическая помѣщается въ сборно-подъемочномъ отдѣленіи и оборудованіе ея составляетъ:

- 1 колесно-токарный станокъ,
- 4 токарныхъ станка,
- 2 строгальныхъ,
- 1 точило,
- и 1 динамо-машина, производительностью въ 4 килоуатта.

Въ непродолжительномъ времени будетъ установленъ наждачный станокъ.

Станки механической, а также динамо, приводятся въ движеніе локомотивомъ на 10 силъ.

Кузница, и также мѣдницкая—въ отдѣльномъ зданіи, площадью въ 22,49 кв. саж., въ ней установлены 2 кузнечныхъ горна на 2 огня, 1 горнъ на 1 огонь и мѣдничный горнъ.

Мастерскія исполняютъ работы по среднему, періодическому и текущему ремонту паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ, а также по ремонту водокачекъ.

Для подъема паровозовъ служатъ два комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ приборовъ и станковъ имѣются: провѣрочная и притирочная плиты, станокъ для расточки цилиндровъ, станокъ для обточка пальцевъ кривошиповъ, краскотерка, приборъ для провѣрки манометровъ и прессъ для испытанія котловъ. Зданіе и депо освѣщаются электричествомъ, территория—керосино-калильными лампами.

Производительность депо по ремонту паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе 2 года выразилась слѣдующими цифрами:

Въ 1909 г. Въ 1910 г.

паровозовъ выпущено:

изъ средняго ремонта	5	4
„ періодическаго	53	41

Товарныхъ вагоновъ выпущено:

изъ срочнаго осмотра	—	43
--------------------------------	---	----

Водоснабженіе ст. Чусовская производится изъ р. Чусовой; источникъ водоснабженія вполне надежный.

Жесткость воды—6,64 град.

Высота всасыванія— 2,70 саж.

„ нагнетанія—24,36 „

Двѣ сѣти водопроводныхъ трубъ, діаметромъ: всасывающей—6", нагнетательной—4" и 5" и разводящей—4".

Насосы Вортингтона. Подача воды въ часъ изъ 2-хъ насосовъ—6,3 куб. саж.

Водоемныхъ баковъ—2, полный объемъ ихъ 48 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ—2; тендеръ наполняется въ 8 и 14 мин.

Для болѣе скорой подачи воды въ тендера какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ поѣздовъ требуется поставить 2 гидравлическихъ крана у пассажирскаго зданія для сквозныхъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла въ Пермь.

27-го іюня въ 8 ч. утра Подкомиссія отбыла изъ Перми въ Вятку.

Въ 9 ч. 30 м. Подкомиссія имѣла остановку на ст. Шабуничи (V кл.).

Ст. Шабуничи.

Пассажирское маленькое зданіе расширяется и ремонтируется. Въ этомъ же зданіи помѣщается и квартира начальника станціи.

При слѣдованіи Подкомиссії по XI участку было отмѣчено, что балластный слой недостаточной высоты, бровки не видно, шпалы оголены.

По этому вопросу начальникомъ сл. пути было доложено, что вслѣдствіе устройства новаго пути со смягченными уклонами, по которому и будетъ производиться все движеніе, на существующемъ въ настоящее время участкѣ не добавляется балласта.

Съ этимъ объясненіемъ нельзя, однако, вполне согласиться, такъ какъ новая линія въ нѣкоторыхъ мѣстахъ сливается со старой, но балластъ тамъ тоже недостаточной высоты.

Въ 12 час. 20 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Вознесенскую.

Ст. Вознесенская.

Ст. Вознесенская имѣетъ значительную работу только по пассажирскому движенію, какъ товарная—она совершенно незначительная станція.

Вслѣдствіе значительной работы ст. Вознесенской, какъ пассажирской станціи, Н. А. Масловымъ, по порученію Предсѣдателя, было произведено обслѣдованіе порядка веденія отчетности и счетоводства пассажирской кассы ст. Вознесенская, при чемъ были осматрѣны слѣдующія книги.

Книга для записей ревизующими агентами дороги найденныхъ ими неправильностей. Въ ней подъ датой 12 ноября 1910 года сдѣлана ревизоромъ станціоннаго счетоводства помѣтка относительно нѣкоторыхъ обнаруженныхъ имъ при ревизіи неправильностей, между прочимъ, по отношенію къ билетной кассѣ значится, что имъ открытъ фактъ продажи 6 билетовъ изъ середины на сумму 11 руб. 52 коп. и замѣчено по кассѣ много выравокъ по недовзносамъ, на примѣръ, за сентябрь мѣсяць 1910 года общая сумма недовзносомъ по таковымъ выправкамъ опредѣлилась въ 50 руб. 23 коп. Спрошенный по этому поводу ревизоръ станціоннаго счетоводства объяснилъ приведенныя явленія недостаткомъ опытныхъ запасныхъ агентовъ, въ разсматриваемый промежутокъ времени замѣщавшихъ помощниковъ начальника станціи, вѣдающихъ билетной кассой.

Книга по продажѣ билетовъ. Записи въ нее вносятся по истеченіи каждаго дня съ черновыхъ замѣтокъ памятной книги частнаго характера, которая для этой цѣли ведется.

Книга запаса билетовъ.

Кассовая книга.

Книга квитанцій дополнительнаго сбора. Въ ней замѣчено, что по корешку № 82 взыскано съ грузополучателя за провозъ домкратовъ недобора по отправкѣ 29 руб. 24 коп. Грузъ выданъ былъ 13 іюня, а недоборъ взысканъ 15 іюня сего года, т. е. черезъ день, по инициативѣ самой станціи, безъ требованія сл. сборовъ.

При просмотрѣ всѣхъ означенныхъ книгъ, неправильностей въ ихъ веденіи не усмотрѣно.

Книги для записей выравокъ не было предъявлено. По объясненію замѣстителя начальника станціи, таковая книга велась раньше на станціи, но теперь ведется въ сл. сборовъ, гдѣ и находится. На станціи же имѣются лишь подшитыя въ одну папку извѣщенія по выправкамъ, и сумма числящагося за станціей долга можетъ быть опредѣлена не иначе, какъ выборкой и подсчетомъ по этимъ извѣщеніямъ, такъ что на заданный во время настоящаго обслѣдованія вопросъ, сколько выравокъ и на какую сумму за станціей числится, точнаго отвѣта станція дать не могла. Регистрація получаемыхъ извѣщеній по выправкамъ ни въ какой формѣ не ведется.

Планъ арендныхъ участковъ не могъ быть предъявленъ за

нахожденіемъ въ отпуску начальника станціи, у котораго онъ хранится.

Кромѣ общаго просмотра книгъ при настоящемъ обслѣдованіи, произведены были слѣдующія дѣйствія по ревизіи билетной кассы:

1. Препроводительныя вѣдомости сл. сборовъ за время съ 1-го января до 26-го іюня 1911 года сличены съ книгой запаса билетовъ, при чемъ замѣчено, что по препроводительной вѣдомости за № 194 были высланы поясныя билеты пояса 21—30 за №№ 390—449, по книгѣ же запаса они заприходованы за №№ 390—499, и высланные по той же вѣдомости билеты пояса 31—40 за №№ 500—599 заприходованы по книгѣ запаса билетовъ по поясу 41—50.

2. Провѣрены итоги суммъ по книгѣ продажи билетовъ за время съ 13 іюня (последній день контрольной ревизіи) по 26 іюня включительно.

3. Сличены итоги по книгѣ продажи билетовъ съ кассовой книгой за то же время.

4. Составлена съ природы вѣдомость наличія билетовъ и сличена съ книгами запаса и продажи билетовъ и съ памятливыми вѣдомостями.

5. Провѣренъ запасъ билетовъ перечетомъ пачекъ.

6. Провѣрены перечетомъ на выдержку 4 пачки билетовъ изъ числа начатыхъ расходомъ.

Кромѣ вышеотмѣченнаго ошибочнаго заприходованія поясныхъ билетовъ, иныхъ неправильностей при указанныхъ сличеніяхъ и провѣркахъ не найдено.

Одноэтажное деревянное пассажирское зданіе ст. Вознесенской очень тѣсно какъ въ части для пассажировъ, такъ и для служащихъ.

Управленіе Пермской ж. д. предполагаетъ расширить это помѣщеніе пристройкой 50 кв. саж. Площадь существующихъ помѣщеній: I и II класс.—7,37 кв. с. и III кл.—10,47 кв. с. На работу по расширенію пассажирскаго зданія управленіемъ Пермской ж. д. испрашивается кредитъ на 1912 г., и Подкомиссія признаетъ необходимымъ отпускъ настоящаго кредита.

На ст. Вознесенская живетъ начальникъ 12 уч. сл. пути, и имѣется контора этого участка.

Одноэтажный деревянный домъ, въ которомъ помѣщается контора участка и квартира начальника участка требуетъ усиленнаго ремонта, особенно съ наружной стороны. Квартира начальника участка имѣетъ 4 комнаты съ кухней. Къ конторѣ пристроена комната для сторожа.

Вознесенское двухклассное училище занимаетъ площадь 46,39 кв. саж. и обучаются въ немъ 54 человекъ.

Домъ училища деревянный, не оштукатуренъ. Въ училищѣ имѣется залъ, въ которомъ устроена сцена.

Недалеко отъ училища расположенъ очень большой холерный баракъ. Баракъ этотъ очень обширенъ и помѣщеніе его подошло бы подъ устройство больницы.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла складъ 12-го участка сл. пути.

Въ складѣ имѣются довольно большіе запасы матеріаловъ вслѣдствіе переустройства линіи.

Помощникъ начальника участка имѣетъ квартиру въ 4 комнаты съ кухней въ томъ же домѣ, въ которомъ расположенъ и пріемный покой.

Помѣщеніе Вознесенскаго пріемнаго покоя слѣдуетъ признать самымъ неудовлетворительнымъ на всей линіи, и Подкомиссія полагаетъ, что было бы соотвѣтственнымъ перевести пріемный покой въ обширный холерный баракъ.

Осмотрѣнная Подкомиссіей каменная баня, служащая лишь два года, въ настоящее время находится въ ремонтѣ.

Затѣмъ Подкомиссія перешла въ депо.

На ст. Вознесенская имѣется основное депо. Къ нему приписано 9 пассажирскихъ паровозовъ (типа 1—4—0, изъ нихъ 2 паровоза Невскаго завода и 7 паровозовъ Сормовскаго завода), которые откомандированы въ Пермь II для сопровожденія пассажирскихъ и скорыхъ поѣздовъ отъ Перми II до Балезино, 52 товарныхъ паровоза нормальнаго типа и 1 3-хъосный паровозъ. Паровозное зданіе въ Вознесенской на 14 стойлъ такого же типа, какъ и въ Зуевкѣ. Обслуживается оно поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 55 футовъ.

Не вмѣщающіеся въ зданіе паровозы стоятъ на открытыхъ путяхъ.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, напоръ въ которой имѣется достаточный. Промышленные краны расположены между каждыми двумя стойлами. Такъ какъ ремонтныхъ стойлъ нѣтъ, то средній ремонтъ и подъемка паровозовъ производится въ депо, занимая 2 стойла.

Въ этомъ году будетъ приступлено къ постройкѣ помѣщенія на 3 стойла, площадью въ 111,96 кв. саж., для ремонта паровозовъ; кредитъ разрѣшенъ.

Въ настоящее время непосредственно къ паровозному зданію примыкаютъ мастерскія, общей площадью въ 50,05 кв. саж., съ такимъ же распредѣленіемъ, какъ въ депо Зуевка.

Въ этотъ году будетъ приступлено къ пристройкѣ къ существующимъ мастерскимъ помѣщенія площадью въ 91,40 кв. саж., и распредѣленіе будетъ слѣдующее:

Механическая, площадью въ	51,90 кв. саж.
Машинное отдѣленіе	24,00 „ „
Инструментальная	8,00 „ „

Кузнечная	23,45	кв. саж.
Столярня	5,60	„ „
Контора, кладовая и корридоръ	28,75	„ „

Оборудованіе механической мастерской составляютъ:

- 1 токарно-колесной станокъ,
- 2 токарныхъ станка,
- 1 сверлильный станокъ,
- 1 строгательный станокъ,
- 1 точило.

Станки приводятся въ движеніе паровой машиной въ 9 силъ.

По расцѣночной вѣдомости на 1912 годъ испрашивается кредитъ по добавочному оборудованію мастерскихъ и на замѣну двигателя въ суммѣ 30.000 руб.

Въ кузницѣ установлены: 1 кузнечный горнъ на 1 огонь и 1 мѣдничный горнъ. Дутье горнамъ доставляетъ вентиляторъ. Мастерскія исполняютъ работу по среднему, періодическому и текущему ремонтамъ паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣется: провѣрочная и притирочная плиты, 2 переносныхъ горна, станокъ для расточки цилиндровъ, ручная сверлилка, краскотерка, приборъ для провѣрки манометровъ и прессъ для пробы котловъ.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 498 пог. саж.

Паровозный сарай и мастерскія освѣщаются керосиновыми лампами, а территория—керосинокалильными фонарями.

Производительность Вознесенскаго депо выражается слѣдующими цифрами:

Паровозовъ выпущено:	въ 1909 г.	въ 1910 г.
изъ средняго ремонта	3	2
„ періодическаго осмотра	20	30
пассажирскихъ вагоновъ выпущено:		
изъ періодическаго осмотра	—	2
товарныхъ вагоновъ выпущено:		
изъ срочнаго осмотра	22	14

Крыши въ старомъ депо протекаютъ. Новыя зданія очень хорошія, съ бетоннымъ прикрытіемъ.

Водоснабженіе ст. Вознесенская производится изъ пруда; источникъ водоснабженія надежный.

Высота всасыванія— 2,14 саж.

„ нагнетанія—24,00 „

Діаметръ водопроводныхъ трубъ: всасывающей—5'', нагнетательной—4'' и разводящей—6''.

Насосы Вортингтона. Воды подается въ часъ 2,6 куб. саж.

Поверхность нагрѣва паровозныхъ котловъ—9,75 кв. метр.

Водоемныхъ баковъ 1, полный объемъ его—8 куб. саж.

Гидравлическихъ крановъ—2, и тендеръ наполняется въ 13 минутъ.

Разрѣшено усилить водоснабженія за счетъ кредитовъ по смягченію уклоновъ на участкѣ Пермь II—Вятка I.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ помѣщеніе дежурныхъ кондукторовъ. Помѣщеніе тѣсное, сушильни нѣтъ.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла квартиру машиниста въ 3 комнаты съ кухней, помѣщеніе въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ. Полы въ плохомъ состояніи, но содержится квартира очень опрятно.

Въ этомъ же домѣ промывальщикъ изъ депо имѣетъ 1 комнату-кухню.

По осмотрѣ всѣхъ этихъ помѣщеній Подкомиссія возвратилась къ вокзалу и осмотрѣла мастерскія участка сл. пути, расположенныя противъ вокзала.

Въ мастерскихъ участка имѣются кузница и очень обширная столярная.

Для желѣзобетонныхъ работъ имѣется отдѣльный навѣсъ.

Въ распоряженіи участка сл. пути здѣсь имѣются 3 паровоза и 12 вагоновъ для обслуживанія производящихся работъ по переустройству линіи.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Вознесенская.

На 140-й верс. поѣздъ Подкомиссіи былъ остановленъ для осмотра, производившагося ремонта пути. Десяти саженная насыпь дала трещины и садится послѣ прохода каждаго поѣзда иногда до 15 сотокъ.

Въ этомъ мѣстѣ предполагается устроить глубокую штольню и заложить шпунтовый рядъ.

Въ 3 ч. 12 м. Подкомиссія имѣла остановку на развѣздѣ № 27 и осматривала зданіе развѣзда, незаконченнаго еще постройкой.

У начальника развѣзда будетъ 3 малыхъ комнаты, 4-мъ стрѣлочникамъ предназначены 4 комнаты.

Типъ зданія раціональный.

Въ 6 ч. 35 м. Подкомиссія прибыла на ст. Балезино.

Ст. Балезино.

Пассажирское зданіе имѣетъ недостаточную площадь помѣщеній; зданіе старое. Особенно тѣсно въ служебныхъ помѣщеніяхъ.

Подкомиссія полагаетъ необходимымъ отпускъ соотвѣтствующаго кредита на расширеніе пассажирскаго зданія.

Изъ Вятки I 28 іюня въ 8 час. вечера Подкомиссія отбыла по Котласской линіи.

Первая остановка была сдѣлана на мосту черезъ рѣку Вятку.

Мостъ этотъ рѣшетчатый, полигональный, длиною въ 200 саж. Мостъ рассчитанъ по нормамъ нагрузки 1896 года.

На 14 участкѣ Котласской линіи шпалы укороченнаго типа, длиною въ 1,15. Балласть плохого качества, недостаточной высоты, и при скорости, не превышающей 50 верстъ, уже чувствовалась сильная качка.

На 487 верстѣ Подкомиссія осматривала будку; будка старая, деревянная—на столбахъ, съ заваленкой. Требуется наружный ремонтъ. Внутри будка содержится хорошо. Будка осѣдаетъ, такъ какъ нижніе вѣнцы сгнили.

Въ 9 ч. 25 м. Подкомиссія прибыла на ст. Мѣдянка.

Ст. Мѣдянка.

Небольшое помѣщеніе пассажирскаго зданія вполнѣ достаточно для имѣющагося здѣсь движенія.

Подкомиссія осмотрѣла жилой деревянный домъ, имѣющій каменный фундаментъ. Домъ холодный; вслѣдствіе пучинистаго грунта произошелъ перекосъ стѣнъ.

Стрѣлочникъ имѣетъ въ этомъ домѣ комнату—кухню.

Къ ст. Мѣдянка приписанъ складъ довѣреннаго торг. дома „И. А. Первушина С-вья“ частнаго пользованія. Грузъ—не хлѣбъ. Вместимость—21,93 куб. саж.

Каменная баня небольшихъ размѣровъ имѣетъ внутри бетонную отдѣлку. Помѣщеніе хорошее.

На ст. Великой (V кл.) Подкомиссія осмотрѣла пассажирское зданіе, имѣющее типъ предыдущихъ осмотрѣнныхъ пассажирскихъ зданій, а также и жилой домъ.

Квартира начальника станціи состоитъ изъ 3 комнатъ и кухни.

Каменная баня содержится недостаточно чисто.

Въ 12 ч. дня Подкомиссія прибыла на ст. Мураши.

Ст. Мураши.

Ст. Мураши—распорядительная.

На станціи имѣется путей: три для приѣма и отправленія поѣздовъ, вместимостью на 162 вагона, одинъ запасный на 57 вагоновъ, два товарныхъ на 35 вагоновъ и одинъ тракціонный.

Вагонооборотъ ст. Мураши выразился:

	въ 1909 г.	въ 1910 г.
отправлено со станціи	41.662	28.873
прибыло на станцію	41.780	28.517.

Движеніе поѣздовъ на участкѣ Вятка I—Мураши опредѣлилось:

поѣздовъ большой скорости и воинск.	1.460	1.460
поѣздовъ малой скорости	3.103	1.509

по максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1909—1910 г.г. на участкѣ Вятка I—Мураши предусмотрено 15 товарныхъ поѣздовъ съ 371 вагонами.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г. —	1.744.151 пуд.
	” 1909 ” —	1.935.796 ”
	” 1910 ” —	1.040.460 ”
выгружено	” 1908 ” —	261.554 ”
	” 1909 ” —	647.292 ”
	” 1910 ” —	1.453.499 ”
перегружено	” 1908 ” —	5.250 ”
	” 1909 ” —	2.250 ”
	” 1910 ” —	— ”
продано пассажирскихъ билетовъ	” 1908 ” —	6.507
	” 1909 ” —	7.592
	” 1910 ” —	11.152

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	30 кв. саж.,
открытыя платформы	30 ” ”

Площадь земли, могущая быть отведенной для склада грузовъ 2.710 ” ”

Пассажирское зданіе достаточныхъ размѣровъ и содержится чисто; полы старые и требуютъ ремонта.

Приемный покой помѣщается въ одноэтажномъ деревянномъ зданіи. Помѣщеніе недостаточно свободное, но содержится чисто, и имѣется все необходимое. Больныхъ проходитъ въ день до 30 человѣкъ.

Мурашинское двухклассное училище занимаетъ одноэтажный деревянный домъ, площадью въ 39,85 кв. саж. Помѣщеніе высокое, свѣтлое, содержится хорошо. Обучаются въ училищѣ до 48 человѣкъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

На ст. Мураши имѣется основное депо. Къ нему приписано 13 товарныхъ паровозовъ нормального типа, 15 товарныхъ 3-хъ осныхъ и 1 танковый.

Паровозное зданіе въ Мурашахъ—вѣрнаго типа, съ 7 стойлами, служащими для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ. Длина стойль—7,5 саж., такъ что 4-хъ осные паровозы съ 4-хъ осными тендерами не помѣщаются въ нихъ. Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ трубы съ постоянными колпаками. Стропила деревянные.

Не вмѣщающіеся въ зданіи паровозы стоятъ вблизи на открытыхъ путяхъ.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, напоръ въ которой имѣется достаточный, промывательные краны расположены между каждыми двумя стойлами.

Паровозы въ зданіе подаются черезъ поворотный кругъ си-

стемы Селлерса, діаметромъ въ 54 фут. 10 дюймовъ. Такъ какъ ремонтныхъ стойлъ нѣтъ, то средній ремонтъ и подъемка паровозовъ производится въ депо, занимая два стойла.

Непосредственно къ паровозному зданію примыкаетъ мастерская, общей площадью въ 55,05 кв. саж., въ составъ которой входятъ:

механическая площадью	въ 23,46 кв. саж.
машинное отдѣленіе	„ 6,35 „ „
кузница	„ 10,05 „ „
инструментальная	„ 3,15 „ „
контора монтера, кладовая и корридоръ	„ 7,4 „ „

особой слесарной нѣтъ.

Оборудованіе механической мастерской составляютъ:

- 1 колесный станокъ,
- 2 токарныхъ станка,
- 1 сверлильный,
- 1 строгальный,
- 1 точило.

Станки механической приводятся въ движеніе локомотивомъ на 12 силъ.

Въ непродолжительномъ времени предполагается установить наждачный станокъ и засимъ установить одинъ токарный и одинъ сверлильный.

Въ кузницѣ установлено два кузнечныхъ горна на 1 огонь и 1 мѣдничный горнъ; для доставленія дутья горнамъ служитъ вентиляторъ.

Участковья мастерскія исполняютъ работу по среднему, періодическому и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъемки паровозовъ служитъ одинъ комплектъ домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ въ депо имѣются: провѣрочныя и притирочныя плиты, краскотерка, два перегосныхъ горна, приборъ для провѣрки манометровъ и прессъ для пробы котловъ.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 367 пог. саж.

Паровозный сарай, мастерскія и территория освѣщаются керосиновыми лампами.

Производительность депо Мураши въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за два послѣдніе года выразилась слѣдующими цифрами:

паровозовъ выпущено:	въ 1909 г.	въ 1910 г.
изъ средняго ремонта	5	4
„ періодическаго	26	21

Пассажи́рскихъ вагоновъ выпущено:

изъ средняго ремонта	—	2
„ періодическаго	—	1
товарныхъ вагоновъ выпущено:		

Изъ срочнаго осмотра 8 37.

Помѣщеніе кузницы тѣсное.

Крыши депо требуютъ ремонта: всѣ протекаютъ.

При осмотрѣ книги прибытія и отправленія поѣздовъ оказалось, что книга эта ведется въ полномъ порядкѣ.

Водоснабженіе ст. Мураши производится изъ пруда; источникъ водоснабженія надежный.

Высота всасыванія 2,47 саж.

„ нагнетанія 23,79 „

Диаметръ водопроводныхъ трубъ: всасывающей—5", нагнетательной—4", и разводящей—6".

Насосы Вортингтона. Воды подается въ часъ—2,8 куб. саж.

Повехность нагрѣва паровыхъ котловъ—12,6 кв. метр.

Одинъ водоемный бакъ, съ полнымъ объемомъ 8 куб. саж.

Одинъ гидравлическій кранъ, черезъ который тендеръ наполняется въ 10 мин.

Для усиленія водоснабженія требуется поставить болѣе сильный котель и насосъ, и увеличить объемъ бака.

Для усиленія подачи воды на паровозы въ депо и для промыванія паровозныхъ котловъ требуется увеличить напоръ воды и поставить 2-й гидравлическій кранъ у паровознаго сарая.

Складъ матеріальной сл. не удовлетворяетъ потребностямъ, такъ какъ площадь помѣщеній недостаточна, огражденія не имѣется, а крыши помѣщенія очень плохи.

На ст. Мураши имѣются слѣдующія помѣщенія матеріальнаго склада:

	Размѣръ въ саж.	Общая площадь.
сарай для запасныхъ частей	6,10 × 2.	12,20.
тоже для матеріаловъ	4,20 × 3,20	13,44.
угольный сарай	2 90 × 2	5,80.
погребъ для смазочныхъ матеріаловъ	2,54 × 2	5,08.

Матеріальный складъ находится въ завѣдываніи начальника депо и этотъ послѣдній самъ предъ собой отчитывается въ расходованіи матеріаловъ.

Ярлыки находятся въ должномъ порядкѣ.

Слѣдуя мимо ряда жилыхъ домовъ, Подкомиссія осмотрѣла квартиру машиниста, состоящую изъ 3-хъ комнатъ и 2-хъ кухонь квартиру начальника депо, расположенную въ отдѣльномъ деревянномъ домѣ, къ которому пристраиваются сѣнцы и кухня. Квартира состоитъ изъ 5 комнатъ, но въ этомъ же домѣ будетъ

помѣщаться и контора депо, для которой и пристраивается это помѣщеніе.

Квартира начальника станціи состоитъ изъ 5 комнатъ и кухни, вполнѣ соотвѣтственная. Въ отдѣльномъ домѣ расположены: квартира начальника 15 участка сл. пути и контора этого участка. Квартира состоитъ изъ четырехъ комнатъ, кухни и террасы; конторѣ принадлежатъ 3 комнаты. Въ конторѣ замѣтна тѣснота.

При этомъ домѣ въ саду имѣется оранжерея, но въ настоящее время она не функционируетъ.

Дежурная кондукторовъ расположена въ деревянномъ, нештукатуренномъ домѣ, имѣющемъ каменный фундаментъ. Къ этому дому за счетъ кредита по VII отдѣлу пристраивается помѣщеніе для расширенія имѣющейся площади помѣщеній, являющейся въ настоящее время недостаточной.

Въ дежурной имѣются: спальня на 15 кроватей, столовая, умывальная, сушильная, не совсѣмъ удовлетворяющая своему назначенію, кухня и комната сторожа. Помѣщеніе содержится чисто.

По окончаніи постройки въ спальняхъ будетъ помѣщаться до 24 кроватей.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ казармѣ, въ которой были осмотрѣны: помѣщеніе табельщика, состоящее изъ комнаты-кухни, квартира дорожнаго мастера, состоящая изъ 3 комнатъ и кухни и комнаты старшаго рабочаго.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла со ст. Мураши.

При слѣдованіи къ ст. Пинюгъ Подкомиссія имѣла остановку въ пути у одного изъ перестраивающихся деревянныхъ мостовъ.

Начальникомъ сл. пути было сообщено, что при приѣмкѣ въ 1899 г. въ эксплуатацію Пермь-Котласской ж. д. было принято деревянныхъ мостовъ 503 шт., протяженіемъ въ 4590,92 кв. саж. Вслѣдствіе замѣны части мостовъ постоянными искусственными сооружениями за счетъ отпущавшихся кредитовъ по смѣтамъ новыхъ работъ и по расцѣпной вѣдомости переустройства линіи Пермь-Вятка на 1 января 1912 г. останется деревянныхъ мостовъ 387 шт., протяженіемъ въ 3447 пог. саж.

Въ 4 часа 21 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Пинюгъ.

Ст. Пинюгъ.

Ст. Пинюгъ—распорядительная. На станціи имѣется путей: два для приѣма и отправленія поѣздовъ, вмѣстимостью на 100 вагоновъ и 2 запасные.

Вагонооборотъ ст. Пинюгъ выразился:

	въ 1909 г.	въ 1910 г.
отправлено со станціи	41.092	26.282
прибыло на станцію	41.018	26.329

Движеніе поѣздовъ на участкѣ Мураши - Пинюгъ опредѣлилось:

Поѣздовъ большой скорости и воинскихъ . . .	1.460	1.460
„ малой „	2.939	1.385

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1909—1910 г.г. на участкѣ Мураши-Пинюгъ предусмотрено 16 товарныхъ поѣздовъ съ 396 вагонами.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	въ 1908 г. —	412.316 пуд.
	„ 1909 „ —	63.725 „
	„ 1910 „ —	176.246 „
выгружено	„ 1908 „ —	222.564 „
	„ 1909 „ —	100.630 „
	„ 1910 „ —	551.827 „
перегружено	„ 1908 „ —	6.956 „
	„ 1909 „ —	8.776 „
	„ 1910 „ —	6.310 „
продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 „ —	4.194
	„ 1909 „ —	4.327
	„ 1910 „ —	6.062

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	23,20 кв. саж.,
открытыя платформы	30,00 „ „
Площадь земли, могущая быть отведенной для склада грузовъ	3.625 „ „

Пассажирское зданіе, хотя и небольшое, но для имѣющагося движенія вполне достаточно.

Въ одномъ изъ жилыхъ домовъ помѣщается квартира начальника станціи въ 3 большихъ комнаты съ кухней.

Приемный покой помѣщается въ деревянномъ домѣ, имѣющемъ вмѣсто фундамента деревянные столбы съ заваленкой. Площадь приѣмнаго покоя достаточная. При приѣмномъ покоѣ находится квартира фельдшера, состоящая изъ 3 комнатъ. Въ квартирѣ доски половъ провалились вслѣдствіе порчи ихъ грибомъ и посреди комнаты зіяютъ эти провалившіяся мѣста. Вѣнцы въ домѣ сгнили.

Начальникомъ сл. пути было доложено Подкомиссіи, что Пермь-Котласской ж. д. было передано въ эксплуатацію въ 1899 г. жилыхъ домовъ построенныхъ безъ фундаментовъ (сторожевыхъ домовъ, казармъ, полуказармъ, жилыхъ домовъ и помѣщеній при водокачкахъ для машинистовъ), 3.148 кв. саж.

За счетъ кредитовъ по эксплуатационнымъ смѣтамъ

1904—1911 г.г. подведено фундаментовъ подъ жилые дома общео площадью въ 2.267 кв. саж.

На 1 января 1912 г. останется безъ фундаментовъ жилыхъ домовъ 881 кв. саж.

Въ 8 ч. 30 м. вечера Подкомиссія прибыла въ Котласъ, но вслѣдствіе ливня осмотръ ст. Котласъ не могъ быть произведенъ.

29 іюня въ 7 ч. утра Подкомиссія приступила къ осмотру Котласа.

Ст. Котласъ.

Одноэтажное пассажирское зданіе имѣетъ среднюю часть кирпичную, къ которой пристроены деревянные боковыя части.

Площадь помѣщеній достаточна какъ въ части, предназначенной для пассажировъ, такъ и въ служебныхъ помѣщеніяхъ.

Помѣщеніе вокзала внутри свѣтлое, высокое, содержится чисто.

Освѣщается помѣщеніе керосино-калильными лампами.

При вокзалѣ имѣется широкій, хорошій перронъ и промежуточные платформы.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ дежурному помѣщенію, предназначенному для одной бригады.

Домъ, въ которомъ помѣщается дежурная, старый, деревянный, на заваленкѣ; внутри грязно.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла депо.

На ст. Котласъ имѣется основное депо; къ нему приписано 7 товарныхъ паровозовъ нормальнаго типа, 8 товарныхъ 3-хъ осныхъ и 1 танковый паровозъ.

Паровозное зданіе въ Котласѣ вѣрнаго типа съ 5 стойлами, служащими для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ.—Длина стойлъ 7,5 саж., такъ, что 4-хъ осные паровозы съ 4-хъ осными тендерами не помѣщаются въ нихъ.

Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ трубы съ постоянными колпаками. Стропила деревянные.

Не вмѣщающіеся въ зданіе паровозы стоятъ вблизи на открытыхъ путяхъ.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, напоръ въ которой имѣется достаточный. Промывательные краны расположены между каждыми двумя стойлами.

Паровозы подаются въ зданіе черезъ поворотный кругъ системы Селлерса, діаметромъ въ 55 фут. Такъ какъ ремонтныхъ стойлъ не имѣется, то средній ремонтъ и подъемка паровозовъ производится въ депо, занимая два стойла.

Непосредственно къ паровозному зданію примыкаетъ ма-

стерская, общей площадью въ 55,05 кв. саж., въ составъ которой входятъ:

механическая, площадью .	въ	23,46	кв. саж.,
машинное отдѣленіе	„	6,35	„ „
кузница	„	10,05	„ „
инструментальная	„	3,15	„ „
контора монтера, кладовая и корридоръ	„	7,04	„ „

Особой слесарной нѣтъ.

Оборудованіе механической мастерской составляетъ:

- 2 токарныхъ станка,
- 1 сверлильный,
- 1 строгальный,
- 1 точило.

Станки механической приводятся въ движеніе 9-ти сильной паровой машиной.

Въ будущемъ предполагается усилить депо Котласъ однимъ колеснымъ станкомъ, однимъ токарнымъ и однимъ сверлильнымъ.

Въ кузницѣ установленъ 1 кузнечный горнъ на 2 огня и 1 мѣдницкій горнъ; для доставленія дутья горнамъ служитъ вентиляторъ.

Участковья мастерскія исполняютъ работы по среднему періодическому и текущему ремонтамъ паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ.

Для подъемки паровозовъ служитъ 1 комплектъ домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ въ депо имѣются: плиты повѣрочныя и притирочныя, краскотерка, 2 переносныхъ горна, приборъ для провѣрки манометровъ и прессъ для пробы котловъ.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 587 пог. саж.

Паровозный сарай, мастерскія и территория освѣщаются керосиновыми лампами.

Производительность Котласскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за два послѣдніе года выразилась слѣдующими цифрами:

Паровозовъ выпущено:

	1909 г.	1910 г.
Изъ средняго ремонта	1	2
„ періодическаго осмотра	14	15

Пассажирскихъ вагоновъ выпущено:

Изъ средняго ремонта	—	—
„ періодич. „	—	2

1909 г. 1910 г.

Товарныхъ вагоновъ выпущено:
 изъ срочнаго осмотра 4 69

Водоснабженіе ст. Котласъ производится изъ рѣки Сѣв. Двины; источникъ водоснабженія вполне надежный.

Высота всасыванія 2,57 саж.,
 „ нагнетанія 10,60 „

Диаметръ водопроводныхъ трубъ: всасывающей—5", нагнетательной—4" и разводящей—6".

Насосы системы Вортингтона. Воды подается въ часъ—1,3 куб. саж.

Повѣрхность нагрѣва паровыхъ котловъ — 5,5 кв. метр.
 Одинъ водоемный бакъ съ полнымъ объемомъ въ 80 куб. саж.
 Одинъ гидравлическій кранъ; тендеръ наполняется въ 6 минутъ.

Для усиленія подачи воды на паровозы въ депо и для промыванія паровозныхъ котловъ требуется поставить 2-й гидравлическій кранъ у паровознаго зданія.

Здѣсь же кладовая матеріальной сл., находящаяся въ завѣдываніи начальника депо.

На ст. Котласъ имѣются слѣдующія помѣщенія матеріальнаго склада:

	Размѣръ въ саж.	Общая площадь.
Кладовая деревянная для разныхъ матеріаловъ	5,40×5,10 с.	27,54 кв. с.
Тоже для смаз. матеріаловъ	2,84×2,8 „	7,95 „ „
Досчатый сарай для вагонныхъ запасныхъ частей	2,05×3 „	6,15 „ „
Сарай изъ горбылей для храненія бочекъ для нефти и обшивочныхъ досокъ	2,5 ×5,10 „	10,45 „ „
Для храненія древеснаго угля	2,05×2,10 „	4,30 „ „
Тоже изъ досокъ для храненія упряжныхъ крюковъ и рессоръ	1,8 ×2,3 „	4,14 „ „

Недалеко отъ матеріальнаго склада расположенъ товарный дворъ.

Ст. Котласъ—распорядительная. На станціи имѣется путей: четыре для приѣма и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 190 вагоновъ, одинъ запасный на 59 вагоновъ, одинъ сортировочный, два товарныхъ и четыре тракціонныхъ.

Станція расположена на берегу р. С.-Двины и имѣетъ пристань, черезъ которую экспортируются хлѣбные продукты, преимущественно изъ Сибири, Пермской и Вятской губерній.

Вагонооборотъ ст. Котласъ выразился:

	1909 г.	1910 г.
отправлено со станціи	20.221	12.359
прибыло на станцію	20.277	12.148

Движеніе поѣздовъ на участкѣ Пинюгъ-Котласъ опредѣлилось:

	1909 г.	1910 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	1.460	1.460
поѣздовъ малой скорости	1.453	670

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1909—1910 г.г. на участкѣ Пинюгъ-Котласъ предусмотрено 15 товарныхъ поѣздовъ съ 371 вагонами.

Нагружено средствами станціи и средствами грузохозяевъ:

	Въ 1908 г.—	539.111 пуд.
	„ 1909 „ —	821.029 „
	„ 1910 „ —	839.031 „
выгружено	„ 1908 „ —	5.033.516 „
	„ 1909 „ —	12.069.302 „
	„ 1910 „ —	6.475.452 „
перегружено	„ 1908 „ —	— „
	„ 1909 „ —	— „
	„ 1910 „ —	— „
продано пассажирскихъ билетовъ	„ 1908 „ —	12.029
	„ 1909 „ —	14.999
	„ 1910 „ —	18.061

На станціи имѣются постоянныя складочныя помѣщенія:

пакгаузы	3.836 кв. саж.,
крытыя платформы	41,68 „ „
открытыя платформы	158,56 „ „
Площадь земли, могущая быть отвѣденной для склада грузовъ	30.979 „ „

Кромѣ того, на ст. Котласъ имѣются склады частныхъ лицъ на 627 вагоновъ:

	Количество.	Вмѣстимость.
Торговое Т-во Луи Дрейфусъ и К ^о	площ.	1.138 кв. с.
Русскій для внѣшней торговли банкъ.	2	амба- 155.000 пуд. ры. 100.000 „
Т. Д. „Бр. Володиной“	1	
Русскій для внѣшней торговли банкъ.	площ.	1.167 „

Все эти склады хлебные.

Складочныя постройки старыя, крыши проржавѣли, но площади пакгаузовъ достаточныя.

Товарная контора находится въ ремонтѣ и Подкомиссія ее не осматривала.

Н. А. Масловымъ было произведено обследованіе порядка веденія счетоводства и отчетности товарной конторы ст. Котласъ. При этомъ были просмотрѣны слѣдующія книги:

Книга баланса по прибытію и выдачѣ грузовъ—ведется за каждый день.

Книга въсовщиковъ по выгрузкѣ грузовъ на участкахъ разныхъ арендаторовъ и такія же книги по выгрузкѣ и выдачѣ грузовъ изъ пакгаузовъ ст. Котласъ.

Книга сдачи документовъ съ поезда.

Книга прибытія и выдачи грузовъ малой скорости прямого и мѣстнаго сообщенія по ст. Пристань и по ст. Котласъ.

Книга квитанцій по дополнительнымъ сборамъ.

При обзорѣ этой книги она оказалась вся использованной, почему товарная контора пользуется, до высылки новой, книгой канцеляріи начальника станціи. Запаса этой книги на станціи не оказалось, требованіе о высылкѣ такого запаса было, по заявленію товарнаго кассира, послано станціей въ сл. сборовъ своевременно, къ 5 іюня, но до сихъ поръ остается неудовлетвореннымъ.

Книги текущихъ счетовъ плательщиковъ—Дрейфуса, Русскаго банка и Международнаго банка. Изъ нихъ усматривается, что расчеты по товарнымъ операціямъ съ указанными 3-мя крупнѣйшими получателями производятся не наличными деньгами, а чеками по текущимъ счетамъ этихъ фирмъ, открытымъ имъ управленіемъ Пермской ж. д. Суммы, вносимыя фирмами на текущій счетъ, записываются на кредитъ счета, чеки же заносятся на сторону дебета. Чековые книжки выдаются фирмамъ товарной конторой станціи, при чемъ при оплатѣ товарныхъ операцій вмѣстѣ съ чекомъ предъявляется въ товарную контору и вся книжка для сличенія подписи лица на чекѣ съ подписью на заглавномъ листкѣ книжки того агента фирмы, который уполномоченъ распоряжаться текущимъ счетомъ. Кромѣ того, принимая чеки, товарная контора всегда наблюдаетъ, чтобы дебетъ по текущему счету фирмы не превышалъ ея кредита. Предъявленные чеки представляются по балансовой вѣдомости текущихъ счетовъ въ сл. сборовъ при суточномъ кассовомъ отчетѣ.

Книга извѣщеній о выправкахъ представляетъ собой сброшюрованныя извѣщенія въ порядкѣ станціонныхъ №№ сл. сборовъ. Особой книги съ указаніемъ суммъ недоборовъ по отдѣльнымъ извѣщеніямъ и о времени уплаты или сложенія ихъ съ дебета станціи не ведется. Регистрація извѣщеній о выправкахъ дости-

гается при посредствѣ особой разносной книги канцеляріи начальника станціи, по которой таковыя извѣщенія сл. сборовъ вручаются товарному кассиру подъ расписку.

По заявленію товарнаго кассира, удержаніе недоборовъ по выправкамъ съ соотвѣтственныхъ агентовъ производилось прежде какъ бы огуломъ, безъ указанія №№ извѣщеній выправокъ, относящихся къ данному удержанію; уже года 1½—2 при требовательной вѣдомости на жалованье стала прикладываться на каждаго агента подробная вѣдомость удержаній въ пополненіе недоборовъ съ указаніемъ №№ погашаемыхъ этими удержаніями извѣщеній. Такая вѣдомость, при выдачѣ содержанія, вручается каждому агенту, съ коего причитается удержаніе.

Книга ревизіонныхъ замѣчаній агентовъ дороги ревизующихъ станцію по обнаруженнымъ упущеніямъ.

Книга подачи вагоновъ на арендные участки упразднена и замѣнена контрольными посуточными вѣдомостями подачи вагоновъ, составляемыми въ 2-хъ экземплярахъ съ расписками на нихъ подлежащихъ лицъ во времени подачи и возврата вагоновъ. Одинъ экземпляръ вѣдомости доставляется въ сл. сборовъ, другой, какъ корешокъ, остается на станціи.

Книга по выданнымъ наложеннымъ платежамъ.

Книги по взысканнымъ наложеннымъ платежамъ не ведутся, а составляются посуточно пересылочныя вѣдомости, при которыхъ препровождаются на станцію отправления увѣдомленія о взысканіи наложеннаго платежа. Корешки такихъ вѣдомостей остаются въ товарной конторѣ.

Порядокъ веденія всѣхъ поименованныхъ книгъ найденъ удовлетворительнымъ.

Кромѣ сего, произведены нижеслѣдующія дѣйствія по повѣркѣ записей книгъ и документовъ грузовой и общестанціонной отчетности:

1) Свѣрено наличіе документовъ на невыданные грузы съ балансовой книгой;

2) свѣрено наличіе предъявленныхъ раздаточныхъ списковъ съ записями книги сдачи документовъ съ поѣзда за время съ 15 по 29 іюня;

3) сличены №№ отправокъ по раздаточнымъ спискамъ съ записями книги прибытія станціи за время съ 22 по 29 іюня;

4) сличены книги прибытія съ книгой выдачи грузовъ съ попутнымъ просмотромъ на выдержку правильности взысканій за храненіе грузовъ за время съ 22 по 29 іюня;

5) сдѣланъ на выдержку перечень суточныхъ итоговъ по книгѣ выдачи грузовъ;

6) сличены на выдержку книги прибытія и выдачи грузовъ съ книгой вѣсовщика съ 22 по 29 іюня;

7) сличена на выдержку кассовая книга станціи съ корешками денежныхъ препроводительныхъ записокъ. Замѣчено, что квитанціи послѣднихъ возвращаются станціи главной кассой съ значительной задержкой: послѣдняя полученная квитанція имѣется на станціи за 18 іюня сего года;

8) сличены квитанціи дополнительнаго сбора на выдержку съ кассовой книгой;

9) сличены на выдержку №№ пассажирскихъ билетовъ по корешкамъ багажныхъ квитанцій съ записями книги продажи билетовъ въ цѣляхъ провѣрки правильности льготной скидки съ вѣса багажа.

При всѣхъ означенныхъ дѣйствіяхъ неправильностей не обнаружено, помарокъ и неоговоренныхъ исправленій не замѣчено.

При перевѣсѣ грузовъ большой скорости по 3 отправкамъ мѣстнаго и 1 отправкѣ прямого сообщенія оказался излишекъ вѣса противъ документовъ.

По мѣстному сообщенію:

отправка № 3593 со ст. Вятка II — 8 фун.

„ № 17192 „ „ Вятка I — 12 „

„ № 17185 „ „ Вятка I — 1 „

По прямому сообщенію:

отправка № 15693 со ст. Казань — 9 фун.

При обследованіи, товарнымъ кассиромъ было сдѣлано заявленіе о недостаточности штата товарной конторы (1 товарный кассиръ и 2 конторщика) по сравненію съ таковымъ же на ст. Вятка II, работающей по обороту грузовъ слабѣе ст. Котласъ. При этомъ имъ объяснено, что товарная контора въ Котласѣ вѣдаетъ двумя станціями: ст. Котласъ и Пристань-Котласъ, почему приходится вести всѣ книги и документы въ двойномъ комплектѣ; кромѣ того, число составляемыхъ на станціи за годъ въ 4-хъ экземплярахъ коммерческихъ актовъ достигаетъ 600 штукъ, а актовъ, поступающихъ съ чужихъ дорогъ и подлежащихъ копированію въ 3-хъ экземплярахъ, и еще того болѣе.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла складъ 16-го участка сл. пути.

Матеріаловъ въ этомъ складѣ хранится на 37.000 руб. При складѣ имѣются небольшіе сараи, все въ порядкѣ.

Изъ склада участка Подкомиссія прослѣдовала въ училище.

Котласское двухкласное училище занимаетъ 92,19 кв. саж. площади, обучаются въ немъ 162 человекъ.

Деревянное одноэтажное зданіе училища выстроено за счетъ остатковъ отъ устройства зернохранилищъ.

Временно въ училищѣ помѣщается товарная контора.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла пути пассажирской пристани,

не имѣющей здѣсь почти никакихъ устройствъ, послѣ чего прослѣдовала къ дому, въ которомъ расположена квартира начальника 16-го участка сл. пути.

Деревянный домъ—особнякъ, въ которомъ помѣщается квартира начальника участка, имѣетъ каменный фундаментъ и хорошо расположенъ. Квартира состоитъ изъ 6 комнатъ и кухни; комнаты большія, но полы требуютъ основательнаго ремонта.

Отсюда Подкомиссія возвратилась на вокзалъ и съ поѣздомъ отбыла на пристань.

Развитіе работы Котласа (пристани и станціи) видно изъ нижеслѣдующихъ статистическихъ свѣдѣній (стр. 388) переданныхъ Подкомиссіи коммерческой службой.

Со ст. Котласъ и Котласъ - пристань болѣе значительные по количеству отправляются слѣдующіе грузы: рыбы частиковой отъ 150 до 300 тысячъ пуд.; сельдей отъ 25 до 35 тыс. пуд.; соли каменной отъ 17 до 20 тыс. пуд.; ягодъ отъ 15 до 25 тыс. пуд. и древесной и соломенной массы отъ 20 до 30 тыс. пудовъ.

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что главнѣйшими грузами по прибытію въ Котласъ являются доски и хлѣбъ, при чемъ количество досокъ увеличивается безъ особыхъ колебаній, перевозка же хлѣбныхъ грузовъ идетъ очень неравномѣрно, потому что находится въ прямой зависимости отъ степени урожая въ районѣ, тяготеющемъ къ Котласу, который начинается отъ ст. Ново-Николаевскъ, а въ иные годы распространяется даже до Канска.

Изъ статистическаго отчета Сибирской ж. д. перевозка хлѣбныхъ грузовъ этой дороги выражается слѣдующими цифрами:

Сибирская ж. д. въ 1909 г. отправила всѣхъ хлѣбныхъ грузовъ 51.470.000 пуд.

Въ томъ числѣ:

	Округленно.	Въ % къ общ. итогу.
въ мѣстномъ сообщеніи	13.090.400 п.	25,4
на востокъ	6.006.100 „	11,7
на Пермскую и за нею лежащія дороги черезъ Вятку	24.049.600 „	46,8
на Самаро-Златоустовскую и за нею лежащія	8.323.900 „	16,1
	<hr/>	
	51.470.000 пуд.	

Изъ этихъ данныхъ видно, что Сибирскіе хлѣбные грузы вывозятся, преимущественно, на Пермскую и черезъ Пермскую ж. д., въ томъ числѣ черезъ Котласъ. Въ другихъ же направ-

НАИМЕНОВАНИЕ.	Прибытіе въ			Въ 1909 г. по сравненію съ 1908 г.	Въ 1910 г. по сравненію съ 1909 г.		
	1908 г.	1909 г.	1910 г.		+	—	
	Т Ы С Я Ч И П У Д О В Ъ .						
Рожь	210,1	394,0	257,4	183,9	—	—	136,6
Пшеница	249,9	5.337,9	1.965,1	5.088,0	—	—	3.372,8
Овесъ	231,8	1.487,7	160,3	1.255,9	—	—	1.327,4
Ячмень	28,9	17,0	20,0	—	11,9	3,0	—
Горохъ	7,9	14,4	6,4	6,5	—	—	8,0
Мука пшеничная . . .	808,7	909,6	720,6	100,9	—	—	189,0
„ ржаная	1.315,7	887,6	457,5	—	428,1	—	430,1
„ бобовая	15,5	11,1	11,8	—	4,4	0,7	—
Пшено	14,6	8,8	20,0	—	5,8	11,9	—
Крупа	12,8	21,3	29,6	8,5	—	8,3	—
Солодъ	10,0	6,3	8,7	—	3,7	2,4	—
Отруби всякія	0,9	25,9	1,8	25,0	—	—	24,1
Выжимки сѣмянъ . . .	128,5	83,6	152,4	—	44,9	68,8	—
Сѣмена масляныя . . .	208,6	78,3	7,0	—	130,3	—	71,3
Итого хлѣбн. груз.	3.243,9	9.283,5	3.818,6	6.668,7 +6.039,6	629,1	94,4	5.559,3 —5.464,9
Доски, тесъ и брусья .	1.159,3	1.871,7	1.690,9	712,4	—	—	180,8
Остальные предметы 28 и 55 гр. номенкла- туры	5,2	—	15,0	—	5,2	15,0	—
Желѣзо не въ дѣлѣ . .	41,1	32,5	50,0	—	8,6	17,5	—
Ленъ и кудель	27,4	18,7	16,8	—	8,7	—	1,9
Портеръ и пиво	7,0	—	21,5	—	7,0	21,5	—
Руда	0,9	3,3	2.457,0	2,4	—	242,4	—
Соль кам. и повар. . . .	110,1	89,7	107,4	—	20,4	17,7	—
Орѣхи всякіе	15,5	—	13,4	—	15,5	13,4	—
Прочіе грузы	243,0	179,7	555,2	—	63,3	375,5	—
В С Е Г О	4.853,4	11.479,1	6.534,5	+ 6.625,7			— 4.944,6
Отправлено со станціи Котласъ и Котласъ—пристань:							
Всего	435,9	668,5	659,5	232,6	—	—	9,0

леніяхъ перевозка ихъ совершается или въ цѣляхъ удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ, или для выполненія требованій, имѣющихъ скорѣе случайный, а не постоянный характеръ, какъ напр., перевозки въ Балтійскіе порты въ направленіи черезъ Батраки. Эти же данныя, показывая, какъ распредѣляется весь сибирскій хлѣбъ, выставленный на рынокъ, вмѣстѣ съ тѣмъ указываютъ и на то, что этотъ хлѣбъ вывозится весь безъ остатка и что, слѣдовательно, никакіе тарифы не увеличатъ его, пока не будутъ проведены желѣзнодорожные пути въ мѣста, гдѣ бы могло возникнуть новое производство хлѣба или куда въ настоящее время нѣтъ доступа къ нему. Поэтому, какъ полагаетъ начальникъ коммерческой сл., постройку Екатеринбургъ-Казанской или Екатеринбургъ-Нижегородской ж. д. можно признать преждевременной.

По вопросу о вывозѣ черезъ Котласъ, начальникъ коммерческой сл. доложилъ что на Котласъ сибирскій хлѣбъ привлекается въ бѣльшемъ количествѣ по сравненію съ другими портами, благодаря удачному построению существующихъ тарифовъ. Для Котласа не только не примѣняется Челябинскаго перелома, но со станціи Сибирской ж. д., начиная отъ Мамлютки, и со ст. Пермской ж. д., начиная отъ Челябинска и Истока (на Тюменскомъ участкѣ) установленъ исключительный тарифъ, пониженныя ставки котораго довольно точно соразмѣрены со стоимостью доставки за границу черезъ Петербургъ. Провѣренныя въ послѣднее время цифры расходовъ по доставкѣ хлѣба водою изъ Котласа и изъ Петербурга до заграничныхъ портовъ, даютъ разницу не въ пользу Котласа въ 9,50 коп. съ пуда. Эта разница и уравнивается, приблизительно, сказаннымъ исключительнымъ тарифомъ. На этомъ тарифѣ сложился весь укладъ Котласскаго транспортированія хлѣба и потому уменьшеніе этой разницы въ пользу какого-либо другого порта должно губительно отразиться на Котласѣ, такъ какъ при трудности этого пути установившіеся накладные расходы никакому сокращенію не поддаются, а, наоборотъ, часто встрѣчаются на немъ непредвидѣнныя стихійныя препятствія, удорожающія доставку. Съ отмѣною Челябинскаго перелома описанная разница въ доставкѣ на 9,50 коп. съ пуда, понижается только по сравненію съ Петербургомъ отъ Кургана до Ново-Николаевска; по поводу этого Тарифнымъ Комитетомъ 4 апр. с. г. постановлено слѣдующее: 1) для перевозокъ хлѣба въ зернѣ понизить дѣйствующія ставки исключительнаго тарифа на перевозку хлѣбныхъ грузовъ съ нѣкоторыхъ станцій Сибирской ж. д. до Котласа до размѣра пониженія провозныхъ платъ отъ соответствующихъ станцій до С.-Петербурга и распространить его на другія станціи Сибирской ж. д. до Ново-Николаевска включительно; 2) для перевозки муки, отрубей и масляничныхъ сѣмянъ сохранить нынѣ

дѣйствующій тарифъ со станцій Сибирской ж. д.; 3) тарифъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ со станцій Пермской ж. д. до Котласа оставить въ нынѣ дѣйствующихъ размѣрахъ и 4) ввести вышеприведенныя рѣшенія въ дѣйствіе съ 1-го августа 1911 г. Такимъ образомъ, на 1911 г., пока съ отмѣною перелома пониженіе допущено лишь въ 40%, тарифное преимущество Котласа обезпечено; что же касается дальнѣйшаго, то тѣмъ же Комитетомъ постановлено вопросъ объ измѣненіи котласскаго тарифа оставить открытымъ впредь до обслѣдованія его мѣстными желѣзными дорогами.

Что касается приведенія воднаго пути въ соотвѣтствіе съ вывозомъ изъ Котласа, то, по отзыву котласскихъ эспортеровъ, сѣверо-двинскій караванъ судовъ въ настоящее время можетъ безъ особыхъ затрудненій перевозить изъ Котласа въ общемъ до 12 милл. пудовъ всякаго груза. Судовладѣльцы содержатъ суда по расчету на количество грузовъ, ежегодно предъявляемыхъ, и обыкновенно предпочитаютъ обслуживать своихъ постоянныхъ кліентовъ. Поэтому для перевозки неколеблющихся по размѣрамъ лѣсныхъ грузовъ нѣтъ недостатка въ судахъ. Для хлѣбныхъ грузовъ до 5—6 милл. пудовъ также есть суда; но въ годы обильныхъ урожаевъ, или непредвидѣннаго наплыва груза, судовъ мало. Грузовладѣльцы стараются заблаговременно законтраковать суда, и при большомъ требованіи они удовлетворяются не полностью или съ отдаленіемъ сроковъ подачи судовъ, чѣмъ бывають вынуждены иногда дѣлать меньшія закупки на Котласъ или направлять хлѣбъ въ другіе порты. Въ текущемъ, напримѣръ, году почти до февраля мѣсяца хлѣба въ Котласъ не прибывало, вслѣдствіе чего сѣверо-двинскіе судовладѣльцы взяли подряды на другихъ рѣкахъ; когда же съ февраля начался подвозъ въ Котласъ, то оказался недостатокъ судовъ для перваго рейса. Судовладѣльцы заявляютъ, что если бы хлѣбъ ежегодно сплавлялся въ болѣе или менѣе опредѣленномъ количествѣ, то они не преминули бы увеличить число судовъ; но при настоящемъ положеніи, когда одинъ годъ хлѣба бываетъ много, а потомъ два-три года его бываетъ слишкомъ мало, они не рискуютъ затрачивать капиталъ на это дѣло.

Другое большое затрудненіе происходитъ отъ мелководья. Полный грузъ сплавляется, большею частью, только по первому и по второму рейсамъ; въ третій рейсъ грузится уже не болѣе $\frac{2}{3}$, а въ четвертый $\frac{1}{2}$ и доходитъ нагрузка иногда до $\frac{1}{3}$ подъемной силы судовъ; съ уменьшеніемъ же нагрузки повышается фрахтъ. Такъ, въ первые рейсы везутъ по 3 и даже по $2\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, а въ мелководье цѣна за провозъ пуда поднимается до 6 коп. Такимъ образомъ, хлѣботорговцы терпятъ почти двойные убытки: отъ задержки груза и отъ стоимости доставки, что не даетъ имъ возможности стоять на твердыхъ началахъ своего

дѣла. Это составляетъ существенныя неудобства сообщенія черезъ Котласъ. По словамъ представителя котласскихъ экспортныхъ фирмъ, на Сѣверной Двинѣ землечерпательный караванъ далеко не соотвѣтствуетъ потребности и къ тому же работаетъ неудовлетворительно. До сихъ поръ его работа сосредоточивается, главнымъ образомъ, на плесѣ, лежащемъ выше Котласа, для поддержанія пассажирскаго сообщенія съ В.-Устюгомъ, очистка же русла рѣки ниже Котласа дѣлается только въ крайнихъ случаяхъ и грузовладѣльцы просили бы обратить на это вниманіе.

Котласъ, какъ перевальный пунктъ, по размѣрамъ совершающагося грузооборота, обставленъ достаточно: для зерна у дороги имѣется 27 зернохранилищъ разнаго наименованія, вмѣстимостью около 3.400.000 пудовъ тяжелыхъ хлѣбовъ, но съ помощью незначительныхъ приспособленій нѣкоторые годы вмѣщалось до 4 милл. пудовъ и болѣе. Приблизительно на такое же количество пудовъ имѣется зернохранилищъ экспортеровъ, построенныхъ на арендуемой у дороги землѣ и за полосой отчужденія. Отчужденіе всей прибрежной полосы при ст. Котласъ-пристань составляетъ 112 десятинъ; поэтому для складовъ навалочныхъ грузовъ, для устройства дополнительныхъ зернохранилищъ, для надобностей пароходныхъ пристаней и для нагрузки судовъ площадь земли и фронтъ также достаточны. Нагрузка и выгрузка товаровъ производится вручную съ простѣйшими приспособленіями для спуска съ крутого берега къ водѣ—и надобности въ болѣе усовершенствованныхъ приспособленіяхъ пока не встрѣчается, съ одной стороны, вслѣдствіе того, что не ощущается недостатка въ недорогихъ, сравнительно, рабочихъ рукахъ, а съ другой стороны, вслѣдствіе того, что неравномѣрность и незначительность прибытія хлѣбныхъ грузовъ останавливаетъ отъ затратъ на таковыя приспособленія. (Изысканія по этому вопросу переданы въ Высшую Комиссію). При существующихъ способахъ за перевалку зерна взимается по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда, а всѣ накладные котласскіе расходы съ храненіемъ и страховкою для грузовладѣльцевъ составляютъ, въ общемъ, менѣе 2 коп. съ пуда. Техническими приспособленіями нельзя будетъ понизить и безъ того низкіе накладные расходы; но ими удешевилась бы себѣ стоимость перевалки зерна, а, главное, ускорила бы нагрузка баржъ и, слѣдовательно, увеличился бы оборотъ послѣднихъ, что, при недостаточности флотиліи, имѣетъ большое значеніе въ смыслѣ расширенія котласскаго сообщенія. Но опять-таки эти цѣли трудно достижимы при неопредѣленности требованій; тогда можетъ случиться обратное: при незначительности работы невыгодно будетъ пускать въ ходъ механическую силу, а ручной силы нельзя будетъ найти въ каждый нужный моментъ или она подниметъ свою плату. Что касается другихъ грузовъ, то изъ нихъ главную массу составляютъ доски, которыя съ берега спускаются по кат-

камъ, а затѣмъ укладываются на суда вручную и для нихъ, собственно, иныхъ приспособленій не требуется. Тяжеловѣсные предметы черезъ Котласъ не проходятъ. Въ текущемъ году производятся опыты перевозки черезъ Котласъ англійскаго кокса для уральскихъ заводовъ и перегрузка его изъ судовъ въ вагоны производится переноскою корзинами по устроеннымъ судовладѣльцами подмосткамъ. Если эта перевозка надлежаще организуется и приметъ постоянный характеръ, то дорога озаботится устройствомъ для этого соотвѣтственнаго приспособленія.

Въ котласскихъ желѣзнодорожныхъ зернохранилищахъ по правиламъ, утвержденнымъ въ надлежащемъ порядкѣ, двѣ трети вмѣстимости должны отводиться для транзитныхъ грузовъ прямого Бѣломорскаго сообщенія и одна треть для грузовъ прочихъ сообщеній. Въ началѣ организациі сообщенія черезъ Котласъ такое правило имѣло значеніе, такъ какъ въ то время дѣйствительно требовалось обезпечить всякія удобства организаторамъ дѣла; но въ настоящее время сообщеніе черезъ Котласъ совершается уже на иныхъ началахъ, а именно: главная часть грузовъ, благодаря увеличившемуся каравану и создавшейся конкуренціи, а также вслѣдствіе устройства зернохранилищъ частными лицами, слѣдуетъ не прямымъ Бѣломорскимъ сообщеніемъ, а съ назначеніемъ только до Котласа, гдѣ эти грузы при открытіи навигаціи выкупаются у желѣзной дороги и сдаются на воду самими грузовладѣльцами, по той причинѣ, что судовладѣльцы не вошедшіе въ конвенцію, берутъ дешевле фрахтъ, и, кромѣ этого, при такомъ способѣ переотправки грузовъ избѣгаются установленные сборы по организациі Бѣломорскаго сообщенія.

Грузовъ по прямымъ документамъ въ Архангельскъ (транзитныхъ) было:

въ 1907 году	—	пуд.
„ 1908 „	—	„
„ 1909 „	1.480.062	„
„ 1910 „	92.550	„

авъ будущемъ такихъ грузовъ будетъ еще менѣе или вовсе не будетъ. Вслѣдствіе этого, нѣтъ болѣе надобности держать на случай прибытія такихъ грузовъ $\frac{2}{3}$ свободныхъ зернохранилищъ. Въ 1905 и 1906 г.г. управленіе дороги, при наплывѣ нетранзитныхъ грузовъ, вынуждено было отступить отъ этого правила, и хотя транзитный грузъ не испыталъ особаго стѣсненія въ помѣщеніи, тѣмъ не менѣе это обстоятельство представителемъ конвенціоннаго пароходства было обжаловано на конференціи въ Берлинѣ, состоявшейся въ ноябрѣ 1909 г. (Брошюры по этому вопросу переданы въ Высшую Комиссію). Въ 1910 Управленіе дороги ходатайствовало о томъ, чтобы конвенціонное пароходство оплачивало оставляемые для него помѣщенія въ зернохранилищахъ, и чтобы,

при несогласіи его на это, было разрѣшено предоставлять помѣщенія другимъ грузовладѣльцамъ; по этому ходатайству разрѣшено только временно уменьшить отводимыя для транзитныхъ грузовъ помѣщенія до 900.000 пудовъ. (Депеши по этому вопросу переданы въ Высшую Комиссію). Опытъ показываетъ, что приведенное выше правило, какъ стѣснительное для дороги и не вызываемое надобностью, слѣдуетъ отмѣнить, о чемъ управленіе дороги имѣетъ сдѣлать представленіе

Не лишнимъ является устройство прочной и болѣе удлиненной дамбы для причала баржъ съ прибывшими грузами, въ родѣ кокса и т. п., такъ какъ судовладѣльцы начинаютъ заботиться о томъ, чтобы ихъ баржи ходили въ оба конца съ грузомъ. Примѣромъ тому можетъ служить та же перевозка кокса: лишь только привело баржу Сѣверное пароходство, какъ пришла съ такимъ же грузомъ баржа Володиныхъ, а примѣръ и конкуренція являются очень желательными.

Нѣсколько стѣснены пароходныя пристани, располагающіяся противъ спуска отъ погоста Котласъ. Подъ берегомъ, вдоль бичевника, противъ этихъ пристаней проложены два рельсовыхъ пути, по которымъ подаются вагоны съ грузами для пароходствъ или съ пароходствъ; мѣста по фронту достаточно, но мѣста для устройства пристанскихъ складовъ и коннаго проѣзда къ пристанямъ, расположеннымъ направо и налево отъ спуска съ берега. Поэтому пароходовладѣльцы и лица, экспедирующіе свои грузы на пассажирскихъ пароходахъ, вынуждены арендовать землю у желѣзной дороги между сказанными путями, а также подъ урѣзомъ берега и вообще брать всякую пядь земли, не считаясь съ неудобствами и прибѣгая даже къ постройкѣ складовъ надъ путями. Крутизна и высота берега мѣшаютъ устраненію этого неудобства.

На всю отчужденную для желѣзной дороги береговую полосу по рѣкѣ С.-Двинѣ для пристани Котласъ распространяется дѣйствіе ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 13 мая 1895 г. Положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской ж. д. и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Этимъ положеніемъ преслѣдовалась цѣль обезпеченія устройства необходимыхъ складовъ для хлѣбныхъ грузовъ, и ни для какихъ иныхъ цѣлей отдавать свободную землю не разрѣшалось. Затѣмъ, 23 декабря 1898 года Министръ Путей Сообщенія входилъ въ Комитетъ Сибирской ж. д. съ представленіемъ разрѣшеніи ему отдавать въ аренду свободныя участки означенной земли по ходатайствамъ частныхъ лицъ и обществъ, но ему было лишь разрѣшено обращаться въ Комитетъ Министровъ таковыя ходатайства, и на журналѣ Комитета по этому вопросу ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было Собственноручно начертать—

„ИСПОЛНИТЬ, 11 февраля 1899 г. С.-Петербургъ“. На основаніи сего, объ отдачѣ въ аренду каждаго участка земли на ст. Котласъ-пристань подѣ временный складъ грузовъ или подѣ устройство зернохранилищъ надлежитъ восходить въ Совѣтъ Министровъ, каковой порядокъ въ настоящее время не вызывается необходимостью, ибо устройство зернохранилищъ и иныхъ для сего приспособленій, какъ показалъ 10-ти лѣтній опытъ, не потребовало и не требуетъ столь обширной площади, какая была отчуждена.

Ст. Котласъ (не пристань) не имѣетъ достаточно сортировочныхъ путей. Всѣ прибывающіе для зернохранилищъ и вообще для пристаней вагоны сортируются на ст. Котласъ; сортировка должна производиться не только по группамъ складовладѣльцевъ, но и въ порядкѣ расположенія хлѣбныхъ амбаровъ у каждаго владѣльца. Это вызывается тѣмъ, что въ Котласъ прибываетъ хлѣбъ уже подготовленнымъ по типу для выпуска за границу; а такъ какъ типы довольно разнообразны, то и требуется каждый вагонъ поставить для выгрузки къ тому амбару, въ закромъ котораго собирается партія соотвѣтственнаго типа. Напримѣръ, въ желѣзнодорожныя зернохранилища прибываетъ 20 вагоновъ двухъ-трехъ разныхъ владѣльцевъ; мало того, что грузы этихъ владѣльцевъ должны быть сложены въ разныхъ помѣщеніяхъ, они должны быть сложены по сортамъ. Поэтому на ст. Котласъ подсортировку означенныхъ 20 вагоновъ приходится дѣлать иногда двадцатью выкидками. Если не производить такой подсортировки на станціи, то при складахъ будетъ задержка въ освобожденіи вагоновъ, особенно при большомъ прибытіи, потому что нельзя будетъ производить одновременно выгрузки во всѣ склады и входы, а потребуются дѣлать это по очереди съ перекатываніемъ вагоновъ. Теперь станція, при отсутствіи надлежащихъ сортировочныхъ путей, при большомъ прибытіи хлѣбныхъ грузовъ не можетъ управляться во время со своими маневрами и потому происходитъ задержка въ подачѣ вагоновъ къ выгрузкѣ, а это при значительномъ прибытіи является причиной скопленія вагоновъ, еще болѣе затрудняющаго маневрированіе; но отъ надлежащаго оборудованія такими путями управленіе дороги пока воздерживается въ виду происходящихъ большихъ колебаній по прибытію означенныхъ грузовъ.

I. Общее описаніе существующихъ зернохранилищъ.

Всѣ зданія зернохранилищъ расположены вдоль праваго берега р. С.-Двины, въ разстояніи 20—30 саж. отъ берега. Они состоятъ изъ трехъ группъ: въ первой группѣ—6 зданій, во второй—5 и въ третьей (последней постройки)—4 зданія. Расчетная вмѣстимость зернохранилищъ: I гр.—640.000 пуд., II гр.—540.000 пуд. и III гр.—480.000 пуд., всего 1.660.000 пуд.

На дѣлѣ эта вмѣстимость оказывается недостаточной, что вызываетъ перегрузъ ихъ на 500.000 пуд. На столько же пудовъ перегружаются шатры и пакгаузы, такъ что общая цифра перегруза, по словамъ завѣдывающаго зернохранилищами, нерѣдко достигаетъ 1 милліона пудовъ. Хлѣбъ хранится въ зернохранилищахъ, исключительно, всыпную. Родъ по выгрузкѣ хлѣба въ вагонахъ, главнымъ образомъ всыпную и въ рѣдкихъ случаяхъ— въ мѣшкахъ. Освѣщенія въ существующихъ зернохранилищахъ не имѣется, въ виду чего въ темное время выгрузка хлѣба не производится. Изъ противопожарныхъ мѣръ имѣются: особая водонапорная линія непосредственно отъ водокачки, пожарные краны, рукава и бочки, наполняемые лѣтомъ водою. Существующій напоръ въ трубѣ, обслуживающей зернохранилище, настолько слабъ, что изъ пожарныхъ крановъ выбрасывающей струи совершенно не получается. Для полученія воды изъ напорной трубы требуется времени около $\frac{1}{2}$ часа, а иногда и болѣе, такъ какъ для надобностей станціи и депо водокачка работаетъ не полные сутки (около 7 часовъ въ день, включая сюда время на растопку котла). Особаго телефона или другого рода сигнализациі на случай пожара на водокачкѣ не имѣется.

1. Существующій способъ выгрузки хлѣба изъ вагоновъ.

Для выгрузки хлѣба вагоны подаются непосредственно къ площадкѣ зернохранилищъ, расположенной у I и II-й группы— на уровнѣ пола, а у III-й гр.—ниже пола на 5 футовъ. Выгрузка зерна и подача его въ зернохранилища производится вручную слѣдующимъ образомъ: у хлѣбнаго щита вагона для удобства открывается верхняя доска; передъ вагономъ, на высотѣ 3—4 футовъ надъ поломъ площадки, подмащивается доска, на которую укладывается мѣшокъ, наполняемый зерномъ при помощи совковъ; двое рабочихъ работаютъ внутри вагона и 6—8 человекъ снаружи его. Такимъ образомъ, у одного вагона работаютъ всего 8—10 человекъ. Наполненные мѣшки по лѣстницѣ (на спинѣ) переносятся на верхъ и здѣсь ссыпаются въ закрома. Продолжительность выгрузки одного вагона, по словамъ завѣдывающаго, составляетъ около 40 минутъ. Прибавляя сюда время, потребное на перестановку вагоновъ (около 10 мин.), получимъ, что на полный оборотъ по выгрузкѣ одного вагона требуется, при существующемъ способѣ, около 50 мин. Для подачи вагоновъ подъ выгрузку таковые предварительно сортируются и устанавливаются партіями въ зависимости отъ того, къ какому зданію они должны быть поданы. Эта сортировка значительно осложняется еще тѣмъ, что мѣсто ссыпки зерна различается не только по владѣльцамъ, но также по покупателямъ, которымъ хлѣбъ проданъ, мѣсту покупки и продажи зерна, его сорту и роду. Въ виду сказаннаго, выборка и сортировка вагоновъ службою движенія при недостаткѣ существующихъ путей крайне за-

труднительна. Максимальное количество вагоновъ, выгружаемыхъ въ день при условіи наилучшей подачи ихъ и сортировки службой движенія, по словамъ завѣдывающаго: лѣтомъ до 70, а зимой до 40. Максимальное поступленіе въ сутки—80 вагоновъ. Дѣйствительное среднее поступленіе въ 1909 году по справкѣ, полученной въ коммерческой сл.,—11.470 пуд., т. е. 13 вагоновъ въ сутки (въ 1905 г.—20 вагоновъ въ сутки). Наемъ рабочихъ производится, исключительно, среди мѣстныхъ крестьянъ, которые въ праздничное время не работаютъ. Въ виду этого, послѣ праздничнаго времени неоднократно бывали случаи значительнаго скопленія вагоновъ съ хлѣбомъ; такъ, напримѣръ, 1 апрѣля 1909 года скопленіе ихъ достигло 569 штукъ.

Особаго приспособленія для взвѣшиванія зерна не имѣется. Прибывающіе вагоны для провѣрки вѣса иногда взвѣшиваются на станціонныхъ вѣсахъ, на выдержку 1—2 ваг. изъ поѣзда. Случаевъ недостачи вѣса сверхъ допускаемой нормы не наблюдалось.

III. Стоимость выгрузки хлѣба.

Стоимость выгрузки составляетъ отъ 1 руб. 80 коп. до 2 р., въ среднемъ,—1 руб. 90 коп. съ вагона въ 900 пуд. Количество хлѣба, выгруженнаго въ теченіе 1909 г. на ст. Котласъ,—4.128.916 пуд., или 4.588 ваг., въ 900 пудовъ. Слѣдовательно, стоимость выгрузки хлѣба въ 1909 году—8.700 руб. Прибавивъ сюда расходъ на мѣшки—300 руб. въ годъ, получаемъ что стоимость выгрузки хлѣба изъ вагоновъ въ зернохранилища въ 1909 году выразилась въ суммѣ около 9.000 руб.

IV. Существующій способъ погрузки хлѣба въ баржи.

Для погрузки хлѣба изъ зернохранилищъ въ баржи у каждаго зданія, на уровнѣ пола имѣются постоянныя деревянные горизонтальныя платформы (эстакады), идущія отъ зернохранилищъ до берега рѣки. Вылетъ, или длина ихъ—20—30 саж., высота—5—7 саж. у берега. Принимаемое изъ зернохранилищъ зерно на тачкахъ подвозится къ краю эстакады и, затѣмъ, по наклонной трубѣ изъ 12 фун. желѣза, самотекомъ спускается внизъ. Для установки спускныхъ трубъ на берегу устраиваются временныя приспособленія въ видѣ козелъ, которые въ теченіе навигаціи, въ зависимости отъ уровня воды, нѣсколько разъ перемѣщаются, а на зиму совершенно убираются. Общая длина каждой трубы, состоящей изъ отдѣльныхъ звеньевъ, около 15 саж.; длина каждаго звена около 1 саж., и діаметръ 8—10 дюймовъ. У первой группы зерно изъ спускной трубы принимается непосредственно на баржу, у II-й и III-й гр. оно первоначально высыпается на берегъ и затѣмъ на тачкахъ подвозится къ баржѣ, при чемъ горизонтальное перемѣщеніе тачки у II-й гр.,—около 15 саж. и у III-й гр. около 25 саж.

У Стоимость по-
грузки хлѣба въ
баржи.

Стоимость погрузки хлѣба въ баржи слѣдующая: рожь, пшеница и ячмень отъ 2 руб. 40 к. до 2 руб. 60 к. съ 1000 пудовъ и овесъ отъ 3 руб. 60 к. до 4 руб. съ 1000 пудовъ. Принимая среднюю стоимость погрузки разнаго рода хлѣба въ 3 р., получимъ, что весь расходъ на погрузку хлѣба въ баржи въ 1909 году выразился въ суммѣ около 12.400 руб. Стоимость разборки и установки временныхъ приспособленій, по словамъ за-вѣдывающаго,—отъ 4000 до 6000 руб. въ годъ. Слѣдовательно, весь расходъ на погрузку хлѣба въ баржи въ 1909 году около 17.000 руб.

Подкомиссіей были отмѣчены слѣдующіе недостатки оборудованія:

1) Недостаточность существующихъ путей для успѣшной выборки и подачи вагоновъ подъ выгрузку.

2) Недостаточность или почти полное отсутствіе противопожарныхъ мѣръ.

3) Медленность и дороговизна выгрузки зерна изъ вагоновъ и зависимость ея отъ рабочихъ рукъ.

4) Отсутствіе постоянныхъ приспособленій для погрузки зерна въ баржи.

и 5) Недостаточная вмѣстимость зернохранилищъ.

На вопросъ Подкомиссіи о стоимости необходимаго развитія путей (теперь у пакгаузовъ всего одинъ), начальникъ сл. пути доложилъ, что укладка второго пути вдоль набережной исчислена въ 52.060 руб. Въ счетъ этой суммы было отпущено 20.000 руб., на каковой кредитъ и была исполнена часть работъ; для окончанія ихъ необходима сумма въ 32.060 руб.

Что касается развитія путей у пакгаузовъ, зернохранилищъ и арендныхъ участковъ, то при имѣющемся готовомъ полотнѣ стоимость укладки составитъ:

а) укладка 1180 саж. пог. путей съ балластировкой и старогодными рельсами (безъ цѣны) считая по 6 р. 80 к. 1 пог. с.—8.024 р.

б) укладка 20 новыхъ стрѣлокъ по 550 руб. 11.000 „

в) перекладка 1 старой стрѣлки 40 „

1.9064 р.

Ремонтъ складочныхъ помѣщеній производится за счетъ капитала складочныхъ операцій.

Для лѣсной пристани также нужна вѣтка.

По возвращеніи къ пассажирскому зданію Подкомиссія закончила осмотръ ст. Котласъ осмотромъ приѣмнаго покоя, квартирой начальника станціи и дежурныхъ кондукторовъ.

Квартира начальника станціи находится въ одноэтажномъ деревянномъ зданіи, имѣетъ 5 комнатъ и кухню. Квартира обширная, съ террасой.

VII.

П р и л о ж е н і я.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

- № 1. Схема административнаго дѣленія.
- № 2. Таблица результатовъ эксплуатаціи.
- № 3. Справка о стоимости и состояніи работъ по переустройству участка Заимки-Вятка Пермской ж. д. на 1 іюля 1911 года.
- № 4. Справка о положеніи работъ по переустройству участка Екатеринбургъ - Тюмень и ст. Тюмень на 1 ноября 1911 года.
- № 5. Списокъ вѣтвей частнаго пользованія, примыкающихъ къ Пермской ж. д.
- № 6. Значеніе Пермской ж. д. въ дѣлѣ снабженія желѣзнодорожной промышленности Урала.
- № 7. Данные для калькуляціи по вывозу хлѣба изъ Челябинска за границу черезъ Котласъ.
- № 8. О частныхъ складахъ въ Котласѣ.
- № 9. Протоколъ засѣданія комиссіи, созванной на основаніи постановленія XI очередной конференціи 1908 г. (о сообщеніи между Котласомъ и Архангельскомъ).
- № 10. О зернохранилищахъ на ст. Котласъ.
- № 11. Вѣдомость претензій и выплаченныхъ суммъ за утрату, недостачу и порчу багажа и грузовъ (къ вопр. 10 и 122).
- № 12. Вѣдомость о состояніи счетовъ разныхъ правительственныхъ учреждений и частныхъ лицъ на 1 января 1911 г. (къ вопр. 18).
- № 13. По вопросу объ отдѣленіи складочной операціи отъ перевозочной и вообще объ упорядоченіи хлѣбной торговли (къ вопр. 30).
- № 14. Вѣдомость балластныхъ карьеровъ на 1911 г. (къ вопр. 59).
- № 15. Свѣдѣніе о заработкѣ паровозныхъ бригадъ за 1910 г.
- № 16. Рапортъ начальника Пермской ж. д. въ Управление ж. д. о недодѣлкахъ принятой эксплуатаціей Пермь-Екатеринбургской линіи.
- № 17. По вопросу о желательности размѣщенія мастерскихъ.
- № 18. Главнѣйшія пожеланія управленія Пермской ж. д. по развитію школьно-просвѣтительнаго дѣла на дорогѣ.
- № 19. Порядокъ учета запасныхъ нижнихъ чиновъ (къ вопр. 8 орг. пр. п. 3).
- № 20. Порядокъ визировки паспортовъ.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплуатации Пермской жел. дор.

Мил. графь.		Г О Д Ы.																
		1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909		
Название графь.																		
1	В а л о в о г о д о х о д а .	Отдѣлъ I. Центральное Управление, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы	3,00	3,29	2,93	2,84	2,67 1,56	3,06	3,62	3,95	4,22	3,97	3,02	3,24	3,79	3,34	2,66 0,57	
2		Глава I. Управление желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	0,80	0,93	0,87	0,76	0,76 1,04	0,87	0,79	0,89	0,92	0,77	0,69	0,65	0,68	0,68	0,53 0,28	
3		Глава II. Служба сборовъ	—	—	—	0,01	0,01	0,01	0,60	0,68	0,70	0,56	0,50	0,54	0,61	0,57	0,54 0,29	
4		Глава III. Общіе расходы	2,20	2,36	2,05	2,07	1,90 0,52	2,18	2,23	2,38	2,60	2,64	1,83	2,05	2,50	2,09	1,59	
5		Отдѣлъ II. Управление дорогой, врачебная и материальная части	4,04	4,32	4,11	3,67	3,67 12,50	4,57	4,52	4,87	4,87	3,91	3,62	3,65	3,76	3,44	3,32 3,40	
6		Глава I. Содержание начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управления	1,98	2,06	2,00	1,64	1,70 4,17	2,07	2,02	2,16	2,18	1,75	1,64	1,58	1,53	1,39	1,37 0,57	
7		Глава II. Содержание врачебной части	0,89	0,98	0,94	0,95	0,93 3,64	1,27	1,27	1,46	1,46	1,15	1,02	1,08	1,17	1,10	1,05 0,57	
8		Глава III. Общіе расходы по материальной части	0,83	0,84	0,76	0,67	0,62 2,08	0,78	0,79	0,82	0,82	0,66	0,58	0,57	0,56	0,49	0,50 0,28	
9		Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстного управления	0,34	0,44	0,41	0,41	0,43 2,61	0,45	0,44	0,43	0,41	0,35	0,38	0,42	0,50	0,46	0,40 1,98	
10		Отдѣлъ III. Надзоръ за путемъ и зданіями, содержание и ремонтъ ихъ	22,66	21,16	18,12	16,16	15,43 44,79	19,28	19,96	24,67	23,53	16,66	15,63	16,57	16,40	14,25	14,57 16,43	
11		Глава I. Содержание управления службою	1,18	1,15	1,20	1,07	1,02 6,77	1,44	1,36	1,44	1,46	1,22	1,11	1,02	1,01	0,87	0,85 1,42	
12		Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооружениями, содержание и ремонтъ ихъ	17,80	16,48	13,63	12,04	11,69 32,81	15,03	15,82	19,94	18,61	12,57	12,08	13,13	12,77	10,96	11,70 14,16	
13		Глава III. Надзоръ за зданіями, содержание и ремонтъ ихъ, содержание и ремонтъ водопроводовъ	3,68	3,53	3,29	3,05	2,72 5,21	2,81	2,78	3,29	3,46	2,87	2,44	2,42	2,62	2,42	2,02 0,85	
14		Отдѣлъ IV. Движеніе, телеграфъ и телефоны	10,56	11,03	11,58	10,92	11,29 23,44	12,50	12,39	13,50	13,42	11,54	10,62	11,25	12,11	12,40	12,16 9,35	
15		Глава I. Содержание управления службою	0,69	0,73	0,70	0,60	0,59 1,56	0,74	0,72	0,80	0,79	0,63	0,56	0,51	0,58	0,52	0,56 0,28	
16		Глава II. Станціонная служба	6,44	6,64	7,11	6,64	6,85 13,54	7,30	7,24	7,90	7,73	6,53	5,93	6,35	7,00	7,31	6,91 5,95	
17		Глава III. Служба поѣздовъ	2,18	2,32	2,47	2,53	2,70 6,25	3,00	3,02	3,31	3,39	3,17	3,00	3,22	3,35	3,47	3,55 2,27	
18		Глава IV. Телеграфъ и телефоны	1,25	1,34	1,30	1,15	1,15 2,09	1,46	1,41	1,49	1,51	1,21	1,13	1,17	1,18	1,10	1,14 0,85	
19		Отдѣлъ V. Тяга поѣздовъ, содержание и ремонтъ подвижного состава	18,87	18,95	19,58	18,85	19,38 55,73	21,44	23,42	24,82	24,72	22,63	22,60	27,45	27,94	31,51	31,70 15,10	
20		Глава I. Содержание управления службою	1,02	1,03	0,92	0,84	0,76 3,65	1,05	1,01	1,07	1,06	0,87	0,78	0,74	0,74	0,67	0,70 0,57	
21		Глава II. Тяга поѣздовъ	8,08	8,34	9,25	9,13	9,20 27,60	10,88	11,59	12,35	12,19	11,36	11,07	11,96	13,20	14,61	14,61 10,76	
22		Глава III. Содержание вагоновъ	0,82	0,83	0,89	0,90	0,92 2,60	1,16	1,21	1,30	1,36	1,21	1,15	1,25	1,32	1,43	1,43 1,41	
23		Глава IV. Содержание главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава	1,70	1,70	1,65	1,47	1,43 6,77	1,83	1,87	1,97	2,09	1,85	1,68	1,76	1,84	1,56	1,54 0,28	
24		Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	3,67	3,74	3,40	3,45	3,79 9,90	3,72	4,79	4,81	4,75	4,33	4,46	4,68	6,33	5,85	5,85 1,14	
25		Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	3,58	3,30	3,25	2,95	3,18 5,21	2,79	2,94	3,32	3,27	2,88	2,35	2,89	3,47	2,85	2,85 0,85	
26		Глава VII. Наемъ подвижного состава	—	0,01	0,22	0,11	0,10 —	0,01	0,01	—	—	0,13	1,11	4,17	1,04	4,54	4,71 —	
27		Отдѣлъ VI. Особые обязательные расходы	0,56	0,54	0,55	0,48	0,47 0,52	0,62	0,52	0,54	0,54	0,43	0,39	0,36	0,35	0,30	0,30 0,14	
28		Отдѣлъ VII. Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	1,08	1,34	2,17	0,71	0,65	0,90	1,27	1,17	1,01	0,89	0,60	1,13	0,99	0,94	0,28 1,23	
29		Отдѣлъ VIII. Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ	—	—	—	—	—	0,01	—	0,01	—	—	0,01	0,34	0,62	0,01	0,37 —	
30		Отдѣлъ IX. Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	3,82	4,03	4,54	4,29	4,80 4,16	5,73	5,79	6,10	6,67	4,97	5,14	5,25	5,35	6,04	4,85 0,57	
31		Эксплуатационный коэффициентъ	64,59	64,66	63,58	57,92	58,36 142,70	68,11	71,49	79,63	78,98	65,00	61,63	69,24	71,31	72,23	71,00 45,89	
32	Валовой доходъ (въ тысячахъ рублей)	6629	6802	7970	9249	9807 192	11092	11585	10818	10789	13324	14757	16484	16990	19710	20610 353		
33	Расходъ (въ тысячахъ рублей)	4282	4398	5067	5357	5724 274	7554	8282	8614	8522	8660	9095	11413	12115	14182	14634 162		
34	Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи (въ тысячахъ рублей)	—	—	4402	4428	4374 283	6079	6070	6078	6032	6700	6775	6760	—	—	—		
35	Эксплуатационная длина дороги (средняя за годъ, вер.)	1017	1065	1244	1244	1244 135	2054	2054	2074	2074	2074	2074	2074	2073	2073	2122 60		
36	Количество паровозо-верстъ на версту дороги	3599	3634	3805	4431	4779 2089	3740	4120	4038	4084	4781	5015	5722	6132	7473	7932 3046		
37	Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу	22,87	24,58	24,87	22,25	21,19 20,55	22,24	22,25	22,37	20,66	19,33	19,41	20,83	23,33	24,24	25,37 27,89		
38	Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги (тысячъ осеверствъ)	142,57	136,62	141,10	172,19	184,38 8,81	135,86	149,73	140,99	142,88	174,72	182,60	202,18	213,52	249,75	263,89 99,65		
39	Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей	65,59	68,00	67,82	67,19	68,18 57,45	65,75	65,75	65,63	65,13	65,85	65,74	68,00	69,54	70,53	67,84 69,89		
40	Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги	2705	2734	2829	3402	3689 1564	2823	3075	3005	3131	3693	3864	4324	4449	5325	2030 173		
41	Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственного движенія на версту дороги	148	125	117	122	136 39	162	135	149	128	116	95	135	122	173	67 52		
42	Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осляхъ	57	51	52	54	54 36	52	52	51	50	52	51	50	52	51	59 35		
43	Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товарно-пассажирскихъ и большой скорости въ осляхъ	42	48	48	46	45 31	43	44	41	39	37	38	38	39	38	32 38		
44	Пробѣгъ валового груза на версту дороги (тысячи пудо-верстъ)	65424	60391	62578	76712	83962 25042	64222	71116	66375	66872	83939	89552	100996	106367	132481	144348 10491		
45	Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось	3210	3129	3398	4027	3934 306	3612	3978	3655	3365	4725	5013	4337	4171	4491	4727 43501		
46	Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги	21161	20031	21205	26852	30111 4239	20456	22842	20854	19478	27327	28950	33771	34560	41696	23938 313,62		
47	Средній пробѣгъ одного пуда груза (верствъ)	222,46	221,86	228,09	271,49	270,46 356,36	26279	280,48	247,46	240,19	342,00	352,91	328,87	322,74	317,19	276,91 205,17		
48	Среднее число пуд. грузовъ на ось товарнаго вагона	189,04	187,96	191,43	195,93	204,00 129,85	19598	194,16	192,90	179,73	196,84	202,30	210,94	205,10	210,62	301,36 226219		
49	Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги	105175	107447	98524	115742	117420 51414	91573	90202	95176	103770	125787	166101	208576	225094	237592	59383 156,08		
50	Средній пробѣгъ одного пассажира (верствъ)	125,41	126,59	118,33	121,35	116,08 177,44	132,27	119,62	125,03	128,18	139,30	164,48	173,36	167,34	170541	95,78 5,63		
51	Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона	3,83	4,00	3,67	3,69	3,55 3,09	3,43	3,30	3,40	3,55	4,12	4,82	5,78	5,74	5,21	4,04 4,04		
52	Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги (рублей)	5148	4968	5023	5859	6116 929	3967	4222	3955	3907	4875	5606	5984	6415	7577	7657 4564		
53	Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза (копѣекъ)	0,024	0,025	0,024	0,022	0,020 0,022	0,019	0,018	0,018	0,020	0,018	0,019	0,018	0,019	0,018	0,018 0,019		
54	Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги (рублей)	822	833	763	853	875 424	687	761	708	757	801	945	1213	1181	1288	1023 0,59		
55	Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту (копѣекъ)	0,78	0,76	0,74	0,74	0,74 0,82	0,75	0,84	0,74	0,73	0,64	0,57	0,58	0,52	0,54	1,72 1,72		
56	Инвентарное число паровозовъ	130	142	136	153	263 955	263	263	269	288	288	292	334	384	450	570 2120		
57	Движущихъ осей въ нихъ	487	535	511	579	9505 1860	11613	11777	11815	11980	11974	11957	16117	17137	19207	19209 1740		
58	Инвентарное число осей товарнаго парка	6688	6797	7751	8281	874 152	980	1008	1114	1171	1189	1250	1250	1254	1340	1740 1740		
59	Инвентарное число осей пассажирскаго парка	564	566	652	802	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

*) Верхнія данныя за 1899 годъ относятся къ линіи Пермь-Тюмень, нижнія—къ линіи Пермь-Котласъ и за 1909 годъ верхнія данныя относятся къ Пермской линіи, нижнія къ линіи Пермь-Кутурь—Екатеринбургъ, по каковой линіи валовой доходъ (графа 32) опредѣленъ по приближительнымъ даннымъ.

С П Р А В К А

о стоимости и состояніи работъ по переустройству участка Заимки-Вятка Пермской ж. д. на 1-е іюля 1911 года.

По расцѣночной вѣдомости, разсмотрѣнной комиссіей при Управленіи ж. д. изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственного Контроля и по журналу комиссіи отъ 27 и 28 мая 1908 года стоимость работъ опредѣлена въ суммѣ 9.422.100 руб.

Государственнымъ Совѣтомъ и Государственной Думою утверждено 9.240.090 руб.

Длина участка Заимки-Вятка 448 вер.

Длина перестраиваемаго участка 444 „

Длина измѣняемаго полотна пути:

а) по вариантамъ (въ планѣ и профилѣ) 20,6 „

б) по профилю 229,7 „

Пропускная способность дороги 29 паръ поѣздовъ въ сутки.

Водоснабженіе усилено для движенія 20 паръ поѣздовъ въ сутки.

Вѣдомость состоянія земляныхъ работъ по переустройству главнаго пути.

НАЗВАНІЕ УЧАСТКА.	Количество земляныхъ работъ въ куб. саженьяхъ.		Исполнено.			Осталось невыполненныхъ работъ куб. саж.
			1910.	1911.		
	Посмѣтѣ.	По изысканію.	Въ %	Въ %	Въ куб. саж.	
XI	173.931	127.546	14	41	52.280	75.260
XII	178.111	152.511	37	63	95.735	56.776
XIII	66.635	62.843	64	80	49.763	13.080
XIV	47.958	31.333	25	43	13.019	18.314

*Вѣдомость состоянія земляныхъ работъ по переустройству
вариантовъ.*

НАЗВАНІЕ УЧАСТКОВЪ.	Количество работъ въ куб. саж.		Исполнено.			Осталось не выполнен- ныхъ ра- ботъ.
	По смѣтѣ.	По изыска- нію.	1910.	1911.		
			Въ %	Въ %	Въ куб. саж.	
XI	31.096	47.471	—	46	22.130	25.340
XII	38.144	47.731	36	68	32.753	14.978
XIII	—	4.500	—	88	3.945	555
XIV	58.361	72.524	36	63	45.850	26.674

По смѣтѣ: всего земляныхъ
работъ на главномъ пути 466.635 куб. саж.
на сумму 2.006.469 р.
Всего земляныхъ работъ по ва-
риантамъ 127.601 „ „
на сумму 352.345 „

Всего на общую сумму. 2.358.814 р.

По изысканіямъ: всего зем-
ляныхъ работъ на главномъ пути . 374.233 куб. саж.
на сумму 1.618.659 „
Всего земляныхъ работъ по ва-
риантамъ 172.226 „ „
на сумму 518.468 „

Всего на общую сумму. 2.137.127 р.
Размѣръ сбереженія 221.687 „

*Вѣдомость состоянія работъ по устройству каменныхъ работъ
и мостовъ.*

НАЗВАНІЕ УЧАСТКОВЪ.	Количество работъ въ куб. саж.		Исполнено на 1-ое іюля 1911 года.		Осталось невыполнен- ныхъ работъ въ куб. саж.
	По смѣтѣ.	По изыска- нію.	Въ %	Въ куб. саж.	
XI	1.271	1.233	92,5	1.143	90
XII	1.757	1.720	90	1.544	176
XIII	1.037	1.000	89	895	105
XIV	1.200	1.163	75	873	290

По смѣтѣ всего кладки	5.265 куб. саж.
на сумму	1.187.775 р
По изысканіямъ, включая кладки 555 к. с. упраздненныхъ 15 мостовъ	5.116 „ „
на сумму	1.154.415 „
Сбереженіе.	33.360 р.
Стоимость 555 куб. саж. кладки упразднен. 15 мостовъ .	119.325 „
Всего сбереженія.	152.685 р.

Вѣдомость состоянія работъ по вывозкѣ балласта.

НАЗВАНІЕ УЧАСТКА.	По смѣтѣ куб. саж.	Вывезено.		Осталось не вывезен- наго.
		Въ %	Въ куб. саж.	
XI	16.466	45,4	7.475	8.991
XII	20.895	34	7.185	13.710
XIII	21.257	46	9.784	11.472
XIV.	10.566	37	3.884	6.682

Вѣдомость состоянія работъ по укладкѣ рельсъ.

НАЗВАНІЕ УЧАСТКА.	По смѣтѣ (въ верст.).	У л о ж е н о.		Осталось не уложен- ныхъ рельсъ въ верстахъ.	Развезено рельсъ верст.
		Въ %	Въ верст.		
XI	98	68	67	31	—
XII	148	33	56	92	—
XIII	131	47,2	62	69	—
XIV.	61	51	31	30	—
Всего	438	—	216	222	134

Year	1900	1901	1902	1903
Population				
Area				
...				
...				
...				

Year	1904	1905	1906	1907
Population				
Area				
...				
...				
...				

С П Р А В К А

о положеніи работъ по переустройству участка Екатеринбургъ-Тюмень и станціи Тюмень на 1 ноября 1911 года.

По переустройству участка Екатеринбургъ-Тюмень утверждены расцѣночныя вѣдомости, отпущенъ въ 1911 году кредитъ въ суммѣ 400.000 руб., но не имѣется еще Высочайшаго Указа объ отчужденіи. Поэтому работы возможно было производить лишь тѣ, для которыхъ не требуется дополнительнаго отчужденія.

По переустройству ст. Тюмень расцѣночная вѣдомость еще не утверждена въ законодательномъ порядкѣ, но строительнымъ управленіемъ Тюмень-Омской жел. дороги передано управленію Пермской дороги 158.750 руб. на работы, которыя предусматрѣны на ст. Тюмень строительною расцѣночною вѣдомостью; Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналу отъ 2 сентября с. г. за № 1993 разрѣшено было за счетъ переданной суммы приступить въ текущемъ году къ подготовительнымъ работамъ, заготовкѣ матеріала и къ выдачѣ заказовъ.

Къ 1 ноября с. г. состояніе работъ представляется въ слѣдующемъ видѣ:

1) *По переустройству участка Екатеринбургъ-Тюмень.*

Произведено земляныхъ работъ около 10.000 куб. саж.

Для искусственныхъ сооружений заготавливаются и вывозятся на мѣста строительные матеріалы. Для смѣны старыхъ слабыхъ пролетныхъ частей мостовъ заказаны и уже доставлены Воткинскимъ заводомъ новыя фермы 35 мостовъ отверстіемъ отъ 1½ до 8 саж.; производится смѣна фермъ.

Для усиленія и переустройства водоснабженій выданы заказы на водопроводныя трубы, краны и прочія принадлежности.

Заказаны черезъ Хозяйственный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ всѣ стрѣлочныя переводы—172 комплекта; выдается заказъ на поставку поворотныхъ круговъ по состоявшейся конкуренціи заводовъ.

Приступлено по всему участку къ заготовкѣ всякаго рода строительныхъ матеріаловъ.

2) По переустройству ст. Тюмень.

Выданы заказы на водопроводныя трубы и прочія принадлежности водоснабженія.

Заказаны через Хозяйственный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ всѣ стрѣлочныя переводы; выдается заказъ на поворотный кругъ по состоявшейся конкуренціи заводовъ.

Производится заготовка разнаго рода строительныхъ матеріаловъ.

Начальникъ сл. пути (подпись).

Начальникъ тех. отд. сл. пути (подпись).

С П И С О К Ъ

вѣтвей частнаго пользованія, примыкавшихъ къ Пермской ж. д.

№№ по порядку.	Съ кѣмъ заключенъ договоръ.	На какой станціи или верстѣ подъѣздной путь.	Длина пути.		Срокъ договора.	Сумма
			Въ пред. полосы отчужден.	За пред. полосы отчужден.		платы за
			Пог. саж.	Пог. саж.		технической надзоръ.
						Руб.
1	Съ Русскимъ для внѣшней торговли банкомъ	Ст. Котласъ прист.	—	110	Съ 19 февр. 1907 г. по 19 февр. 1913 г.	96
2	Съ Николаемъ Васильевичемъ Мѣшковымъ.	Ст. Левшино прист.	27	180	Съ 31 іюля 1907 г. по 31 іюля 1911 г.	60
3	Съ Акціонерн. об-мъ „Иванъ Любимовъ и К ^о “.	Ст. Левшино прист.	4,50	95,50	Договоръ возобновляется.	96
4	Съ гр. С. А. Строгоновымъ.	Ст. Левшино прист.	—	52	Съ 5 марта 1910 г. по 5 марта 1913 г.	96
5	Съ Лысьвенскимъ горнымъ округомъ н-въ гр. П. П. Шувалова.	На 97 вер. Уральской Горнозаводской линіи.	85	165	Договоръ возобновляется.	96
6	Съ Н. Тагильскимъ заводоуправлен. н-въ Демидова.	На 331 вер. Уральской Горнозаводской линіи между ст. Лая и Н. Тагиль.	110	10 в. 322	Договоръ возобновляется.	—
7	Съ Управлен. заводами н-въ Демидова, кн. Санъ-Донато.	Ст. Усъва.	171	5	Съ 5 ноября 1908 г. по 5 ноября 1911 г.	96
8	Съ Кизеловской конт. кн. Абамелекъ-Лазарева.	На ст. Половинка.	153	312	Договоръ возобновляется.	300
9	Съ Кизеловской конт. кн. Абамелекъ-Лазарева.	Ст. Кизель.	98,80	299,33	Съ 7 іюля 1909 г. по 7 іюля 1916 г.	120
10	Съ Кизеловской конт. кн. Абамелекъ-Лазарева.	На 108 в. Луньевской линіи.	636	—	Договоръ возобновляется.	292
11	Съ Управлен. Луньевскихъ заводовъ н-въ Демидова кн. Санъ-Донато.	Ст. Копи.	—	572	Договоръ возобновляется.	665

№.№ по порядку.	Съ кѣмъ заключенъ договоръ.	На какой станціи или верстѣ подъѣздной путь.	Длина пути.		Срокъ договора.	Сумма платы за техниче-скій надзоръ.
			Въ пред. полосы отчужден.	За пред. полосы отчужден.		Руб.
			Пог. саж.	Пог. саж.		
12	Съ акціонерн. об-мъ Любимовъ, Сольва и К ^о .	На 138 в. Луньевской линіи.	414	362	Съ 23 февр. 1910 г. по 23 февр. 1913 г.	396
13	Съ об-мъ Кыштымскихъ горн. завод.	На разѣздѣ № 87 на 152 в. Челябинской линіи.	77	80	Съ 20 іюня 1909 г. по 20 іюня 1912 г.	90
14	Съ торгов. и промыш. об-мъ „Волга“.	На ст. Тура.	38	—	Съ 12 декаб. 1909 г. по 12 декаб. 1912 г.	96
15	Съ т-мъ „К. О. Шнейдеромъ и К ^о “.	На 2 вер. отъ ст. Вятка I къ прист.	30	50	Съ 26 іюля 1910 г. по 26 іюля 1913 г.	—
16	Съ Коробовымъ Кузьмой Ивановичемъ.	На 2 вер. отъ ст. Вятка I къ прист.	25	11,68	Договоръ возобновляется.	—
17	Съ акцизн. управлен. Пермской губ. (спиртоочистительн. зав.)	На 3 вер. Главной линіи между ст. Пермь I и Пермь II	96,36	—	Съ 10 апр. 1902 г. безъ срока.	—
			Два пути.			
18	Съ Пермскими пушечными завод.	На ст. Мотовилиха.	1-й--35 —	1-й— 25 2-й-74,60	Съ 29 декаб. 1904 г. безъ срока.	—
19	Съ т-мъ „Бр. Нобель“.	На 11 в. Уральск. Горнозав. линіи.	57	389	Договоръ возобновляется.	—
20	Съ торг. дом. „А. Шитовъ“.	Ст. Левшино.	269,60	—	Съ 1 іюня 1901 г. по 1 іюня 1911 г.	—
21	Съ Хорошъ Абрамомъ Исаевичемъ.	Ст. Левшино.	65	—	Съ 14 марта 1910 г. по 14 марта 1913 г.	—
22	Съ торг. о-мъ „Мазуть“.	Ст. Левшино.	136,40	—	Договоръ возобновляется.	—
23	Съ торг. дом. „Бр. Каменскіе“.	Ст. Левшино прист.	21,50	279,50	Договоръ возобновляется.	—
24	Съ Главн. управлен. н-въ С. С. Яковлева.	Ст. Левшино прист.	21,50	245,50	Договоръ возобновляется.	—
25	Съ акціонерн. об-мъ по производ. огнеупорн. издѣлій и строител. матеріаловъ.	Ст. Калино.	108,63	77,1	Договоръ возобновляется.	—
26	Съ Лысьвенскимъ заводууправлен.	Ст. Лысьвенск. зав.	50	415	Съ 31 декаб. 1910 г. по 31 декаб. 1913 г.	—
27	Съ Камскимъ Акціон. Обществ.	Ст. Чусовская.	320	1823,40	Договоръ возобновляется.	—

№№ по порядку.	Съ кѣмъ заключенъ договоръ.	На какой станціи или верстѣ подъѣздной путь.	Д л и н а п у т и.		Срокъ договора.	Сумма платы за техниче-скій надзоръ.
			Въ пред. полосы отчужден.	За пред. полосы отчужден.		
			Пог. саж.	Пог. саж.		Руб.
28	Сл. Камскимъ акціон. обществ.	Ст. Пашія.	266,50	244	Съ 14 іюля 1908 г. по 14 іюля 1914 г.	—
29	Съ Верхъ-Исетскимъ водоуправлен.	Ст. Нейво-Рудянск.	137	345	Съ 17 іюля 1901 г. по 17 іюля 1911 г.	—
30	Съ т-мъ „Бр. Нобель“.	Ст. Екатеринбург. I.	48	32	Со 2 января 1910 г. по 2 января 1913г.	—
31	Съ торг. дом. „А. Шитовъ“.	Тоже.	204	—	Съ 4 марта 1910 г. по 4 марта 1913 г.	—
32	Съ Камскимъ акціон. об-мъ.	На 45 в. Луньевской линіи.	10	184	Съ 11 іюля 1909 г. по 11 іюля 1912 г.	—
33	Съ Кн. Абамелекъ-Лазаревымъ.	На 80 в. Луньевской линіи.	289	793	Договоръ возобновляется.	—
34	Съ управлен. Луньевскими заводами н-въ Демидова Кн. Санъ-Донато.	Ст. Луньевка.	17,85	223	Договоръ возобновляется.	—
35	Съ управл. Всеволодо-Вильменскимъ имѣніемъ Э. Р Рейнботъ.	Ст. В. Вильва.	90	119	Договоръ возобновляется.	—
36	Съ Иваномъ Михайловичемъ Лобановымъ.	На 194 в. Луньевской линіи.	54	423	Съ 6 апрѣля 1909 г. по 6 апрѣля 1912 г.	—
37	Съ акціонерн. об-мъ Любимовъ, Сольвэ и К ^о .	Ст. Солеварни.	55,60	368,10	Съ 1 сентяб. 1899 г. по 1 сентяб. 1911 г.	—
38	Съ Маріей Николаевной Водарской.	Ст. Полдневая.	104	—	Съ 28 апрѣля 1908 г. по 28 апр. 1911 г.	—
39	Съ о-мъ Кыштымскихъ горн. завод.	Ст. Кыштымъ.	250	1024,50	Съ 28 іюля 1910 г. по 29 іюля 1913 г.	—
40	Съ торг. дом. „Бр. Степановъ“.	Развѣздъ № 92 на 15 вер. отъ Челябинска.	10	—	Съ 19 нояб. 1908 г. по 19 нояб. 1914 г.	—
			Д в а п у т и.			
41	Съ т-мъ Западно-Сибирскаго Пароход. и Торговли.	Ст. Тура.	1-й—18 —	1-й—138 2-й—138	Договоръ возобновляется.	—

No.	Name	Rank	Company	Regiment	Notes
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

Значение Пермской ж. д. в дѣлѣ снабженія желѣзодѣлательной промышленности Урала.

Значение Пермской дороги в дѣлѣ снабженія желѣзодѣлательной промышленности Урала выражается в слѣдующемъ:

А. По снабженію заводовъ горючими матеріалами.

а) *Каменнымъ углемъ.*

Собственно в предѣлахъ дороги, между ея станціями, каменнаго угля было перевезено:

въ 1908 году	20.512,0 тыс. пудовъ,
„ 1909 „	18.065,0 „ „
„ 1910 „	15.720,0 „ „

Все это количество добыто изъ копей, расположенныхъ по Луньевской линіи, принадлежащихъ разнымъ частнымъ лицамъ. Весьма незначительная часть этого количества потребляется для надобностей городскихъ предпріятій и предпріятій частныхъ лицъ, а остальной уголь поступаетъ для потребленія слѣдующихъ уральскихъ горныхъ заводовъ: Чусовскаго, Камскаго акціонернаго общества, Верхне-Салдинскаго, Нижне-Салдинскаго и Н.-Тагильскаго наслѣдниковъ Демидова, Лысьвенскаго Гр. Шувалова, Невьянскаго наслѣдниковъ Яковлева, Соликамскихъ солеваренныхъ и содоваго Любимова-Сальвэ и К^о.

б) *Коксомъ.*

Груза этого перевезено в мѣстномъ сообщеніи:

въ 1908 году	468,8 тыс. пудовъ
„ 1909 „	184,0 „ „
„ 1910 „	169,1 „ „

который распредѣлился почти цѣликомъ для потребностей тѣхъ же заводовъ.

Кокса съ Екатерининской и Южныхъ желѣзныхъ дорогъ поступило:

въ 1908 году	1.111,4 тыс. пудовъ
„ 1909 „	667,5 „ „
„ 1910 „	1.126,8 „ „

Главными потребителями привознаго кокса являются заводы, расположенные при станціяхъ: Мотовилиха, Лысьвенскій заводъ Н.-Тагиль, Невьянскъ, Екатеринбургъ и Кыштымъ.

До 1879 года, т. е. до постройки Луньевской линіи, добыча каменнаго угля на Уралѣ не превышала 3.343,0 тыс. пуд., съ развитіемъ же Пермской дороги в 1902 г. повысилась до

33.430,0 пуд., а въ 1908 г. достигла 47.825,0 тыс. пуд., но въ 1910 году понизилась до 34.813,7 тыс. пуд., что возможно объяснить лишь увеличеніемъ потребленія древеснаго топлива.

в) *Древеснымъ углемъ.*

Древеснаго угля между станціями Пермской желѣзной дороги было перевезено:

въ 1908 году	2.279,1 тыс. пуд.
„ 1909 „	2.240,1 „ „
„ 1910 „	4.035,0 „ „

Кромѣ того, ввезено съ чужихъ дорогъ:

въ 1908 году	706,1 тыс. пуд.
„ 1909 „	820,0 „ „
„ 1910 „	1.256,5 „ „

Около 60% перевозимаго древеснаго угля потребляется Н.-Тагильскими заводами и-ковъ Демидова. Уголь мѣстный выжигается въ лѣсныхъ дачахъ, расположенныхъ въ предѣлахъ дороги.

г) *Дровами.*

Перевозка дровъ, корней, пней и т. п. была такова:

	въ 1908 г.	въ 1909 г.	въ 1910 г.
	тысячи пудовъ:		
Въ мѣстномъ сообщеніи.	9.724,4	10.604,6	10.627,5
Ввезено со ст. чуж. дор.	1.542,6	1.368,0	880,1
	<hr/> 11.267,0	<hr/> 11.972,6	<hr/> 11.507,6

Разработка дровъ производится въ казенныхъ и частновладельческихъ дачахъ, прилегающихъ къ слѣдующимъ участкамъ Пермской дороги: Просница — Шабуничи, Валежная — Азіатская, Лая — Исеть, Мраморская — Аргаяшъ, Юрья — Савватія, Баженово — Кармакъ и Сарга — Хрустальная.

Ввозятся дрова, главнымъ образомъ, съ Богословской желѣзной дороги изъ дачъ Богословскаго горнозаводскаго общества.

Потребителями дровъ являются слѣдующіе заводы: Лысьвенскій, при станціи того же названія, въ количествѣ до 3.000 тыс. пуд., Чусовской, при ст. того же названія, до 60 тыс. пуд., Кушвинскій, при ст. Гороблагодатская, до 410 тыс. пуд., Нижнетагильскій, при станціи того же названія, до 1.050 тыс. пуд. и В.-Исетскіе, при ст. Екатеринбургъ, приблизительно до 1.000 тыс. пуд., всѣми же заводами для желѣзодѣлательнаго производства потребляется около 7 милліоновъ пудовъ.

Кромѣ сказаннаго выше количества, владѣльцами дачъ отправляется дровъ на станціи Сибирской дороги до 1.800 тыс. пуд. ежегодно.

Б. Рудами:

а) Колчедана желѣзнаго и руды хромовой перевезено въ тысячахъ пудовъ:

	въ 1908 г.	въ 1909 г.	въ 1910 г.
въ мѣстномъ сообщеніи	1.524,9	1.288,4	1.959,7
ввезено	10,2	82,3	13,4
	<hr/> 1.535,1	<hr/> 1.370,7	<hr/> 1.873,1

б) Руды желѣзной и колчедана сѣрнаго:

въ мѣстномъ сообщеніи.	6.626,5	8.825,7	10.461,5
ввезено	373,9	2.413,8	640,3
	<hr/> 7.000,4	<hr/> 11.239,5	<hr/> 11.101,8

Колчеданъ желѣзный и руда хромовая отправляются со станцій Бисеръ, Невьянскъ, Н.-Рудянка, В.-Нейвинскъ, Таватуй, Мраморская. Потребителями являются заводы, расположенные близъ станцій Чусовской, Лысьвенскаго завода, Екатеринбургa. Въ числѣ мѣстной перевозки колчедана желѣзнаго и руды хромовой заключается до 950,0 тыс. пуд. этихъ грузовъ, отправляемыхъ черезъ станцію Левшино—пристань на заводы внутри Россіи сплавомъ по рѣкамъ Камъ и Волгѣ.

Руда желѣзная и колчеданъ сѣрный отправляются со станцій: Пашія, Европейская, Баранчинская, Лая, Невьянскъ, Н.-Тагиль, Н.-Рудянка, В.-Нейвинскъ, Мраморская, Богдановичъ, Синарская, Кыштымъ и Баская, а потребителями являются заводы, расположенные при станціяхъ: Лысьвенскій заводъ, Чусовская Пашія, Бисеръ, Т. Гора, Лая, Невьянскъ, Н.-Рудянка, Екатеринбургъ, Хрустальная, Сабикъ и Кизель. Повтореніе однѣхъ и тѣхъ же станцій отправительницами и станціями назначенія руды объясняется тѣмъ, что многіе заводы, имѣя мѣстныя руды въ достаточномъ количествѣ, все же вынуждены пріобрѣтать руду другихъ болѣе мягкихъ породъ для примѣси къ мѣстной рудѣ. Особою мягкостью и содержаніемъ отличаются рудныя залежи горы Высокой, расположенныя близъ станціи Н.-Тагиль. Залежи эти эксплуатируются заводоуправленіями: Нижне-Тагильскимъ, Алапаевскимъ, Верхъ-Исетскимъ, Невьянскимъ и графа Строганова.

Руда этихъ пріисковъ развозится по многимъ Уральскимъ заводамъ ежегодно въ количествѣ до 6.500 тыс. пуд.

В. По передвиженію заводскихъ полупродуктовъ.

Перевозка чугуна и желѣза черноваго была такова:

	въ 1908 г.	въ 1909 г.	въ 1910 г.
перевезено между стан-			
ціями Пермской дороги . . .	8.240,1	7.604,5	9.160,6
вывезено на чужія дороги.	202,3	104,7	860,2
ввезено съ чужихъ дор.	3.564,8	2.531,0	2.022,6
	<hr/> 12.007,2	<hr/> 10.240,2	<hr/> 12.043,4

Чугунъ и желѣзо черное отправляются въ значительномъ количествѣ со станцій, носящихъ заводскія названія: Лысьвенскій заводъ, Чусовская, Пашія, Бисеръ, Т. Гора, Баранчинская, Лая, Н.-Тагиль, Н.-Рудянка, В.-Нейвинскъ, Кизель, Копи, Синарская (съ Каменскаго завода), Екатеринбургъ (съ Верхъ-Исетскаго завода), а прибываютъ на станціи: Лысьвенскій заводъ, Мотовилиха, Чусовская, Ниж.-Тагиль, Лая, Н.-Рудянка, В.-Нейвинскъ, Невьянскъ, Екатеринбургъ, Левшино-пристань и Солеварни. Съ послѣднихъ двухъ станцій чугунъ слѣдуетъ водою въ Нытвенскій заводъ Камскаго акціонернаго общества и Добрянскій Гр. Строганова. Отправленіе и прибытіе на одну и ту же станцію полупродуктовъ объясняется не выгоднымъ географическимъ расположеніемъ заводовъ и ихъ оборудованіемъ. Такъ, напримѣръ, одинъ заводъ приспособленъ, исключительно, для выплавки чугуна, другой оборудованъ печами Мартена, а третій приспособленъ для прокатки листового желѣза, что и вызываетъ передвиженіе полупродуктовъ между заводами даже одного и того же владѣльца.

Ввозъ чугуна практикуется съ Богословской, Самаро-Златоустовской, Сибирской и Екатерининской жел. дорогъ.

Вывозъ на Сѣверныя, Николаевскую и Сѣверо-Западныя дороги.

Г. По сбыту готовыхъ заводскихъ фабрикатовъ.

а) Перевозка желѣза, жести и стали не въ дѣлѣ выразилась въ слѣдующемъ количествѣ:

	въ 1908 г.	въ 1909 г.	въ 1910 г.
перевезено между станціями Пермской жел. дороги.	2.998,0	2.994,5	5.259,9
ввезено съ чужихъ дорогъ	271,5	347,7	601,2
вывезено на чужія дороги	5.185,0	6.116,8	6.412,2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	8.455,0	9.459,0	12.273,3

Главныя станціи по отправленію вырабатываемыхъ на уральскихъ заводахъ металловъ являются станціи: Лысьвенскій заводъ, Чусовская, Н.-Тагиль, Невьянскъ, В.-Нейвинскъ, Таватуй, Екатеринбургъ, Уфалей и Кыштымъ. Въ мѣстномъ районѣ дороги металловъ уральскихъ заводовъ расходуются до 36% ихъ общей выработки, а остальное количество до 64%, въ виду особыхъ свойствъ, въ особенности кровельнаго желѣза, не поддающагося ржавчинѣ, отправляется, кромѣ сибирскихъ рынковъ, на многіе рынки внутренней Россіи, не исключая и юга, такъ какъ уральское желѣзо по качеству стоитъ выше желѣза южныхъ заводовъ.

б) Перевозка мѣди была слѣдующая.

	въ 1908 г.	въ 1909 г.	въ 1910 г.
въ мѣстномъ сообщеніи	26,7	18,3	20,1
вывезено на чужія дороги.	184,5	220,6	349,5
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	211,2	238,9	369,6

Мѣдь отправляется, преимущественно, со слѣдующихъ станцій: Лая, Н.-Тагиль, Невьянскъ, Екатеринбургъ, Мраморская, Полдневая, Кыштымъ и распределяется по слѣдующимъ рынкамъ сбыта: Москва, Петербургъ, Ревель, Рига, Варшава, Новый Портъ, Тула и др.

Увеличеніе перевозки мѣди въ 1910 году послѣдовало вслѣдствіе постройки новаго завода „Карабашъ“ Кыштымскими заводами, рассчитаннаго на производство до 600 тыс. пуд. въ годъ.

в) Перевозка рельсъ была слѣдующая:

	въ 1908 г.	въ 1909 г.	въ 1910 г.
въ мѣстномъ сообщеніи			
Пермской дороги	1.200,7	903,6	2.008,8
вывезено на чужія дороги.	338,9	484,9	1.051,3
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	1.539,6	1.388,5	3.060,1

Перевозка рельсъ, какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, постоянно колеблется и находится въ прямой зависимости отъ разрѣшенія постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ предѣлахъ Пермской желѣзной дороги прокатка рельсъ производится на Чусовскомъ заводѣ Камскаго акціонернаго общества, находящемся при ст. Чусовской, Нижне-Тагильскомъ и Верхне-Салдинскомъ заводахъ наслѣдниковъ Демидова, находящихся при станціи тѣхъ же названій.

Пермская дорога, кромѣ услугъ по передвиженію заводскихъ полупродуктовъ и вывозу къ рынкамъ сбыта готовыхъ металловъ, предоставляетъ заводамъ возможность къ сбыту изъ ихъ дачъ лѣсныхъ матеріаловъ на отдаленные сибирскіе и заграничные рынки, а также по сбыту различныхъ ископаемыхъ, какъ на примѣръ: руды хромовой, сѣрныхъ и мѣдныхъ колчедановъ, асбеста и т. п.

Съ цѣлью оказать поддержку уральскимъ заводамъ управленіемъ дороги приведены въ жизнь исключительные пониженные тарифы на перевозку слѣдующихъ грузовъ: кирпича магнетитаго (гр. 25), желѣза, жести, стали и чугуна не въ дѣлѣ (гр. 32), нѣкоторыхъ желѣзныхъ, жестяныхъ и чугунныхъ издѣлій (гр. 33), асбеста и асбестовой массы, змѣвика и яшмы, магнетита сырого и талька (гр. 41), магнетита молотаго и сырого и шпата тяжелаго (гр. 66), шлаковъ и окалины желѣзн. (гр. 78), артиллерійскихъ орудій (гр. 80), руды (гр. 92), угля древеснаго и каменнаго (гр. 112) и дровъ, и лѣсныхъ грузовъ III категор. (гр. 31).

Всѣ эти мѣропріятія въ значительной степени облегчаютъ положеніе уральскихъ заводовъ и даютъ многимъ изъ нихъ возможность къ продолженію существованія даже при устарѣвшемъ техническомъ оборудованіи заводовъ. Что же касается уральскихъ заводовъ болѣе обеспеченныхъ оборотными средствами, какъ, на примѣръ, Кыштымскихъ, управляемыхъ англичанами, то эти заводы въ первый же годъ эксплуатаціи—1910 г. развили выплавку мѣди до 300.000 пудовъ, а въ 1911 г. предполагаютъ выплавку таковой довести до 600.000 пудовъ, тогда какъ на другихъ уральскихъ заводахъ подобныхъ улучшеній въ производствѣ не замѣчается. Изъ этого слѣдуетъ заключить, что Уралъ, при наличіи естественныхъ богатствъ ископаемыхъ, можетъ оживиться съ приливомъ туда капиталовъ.

Конечно, далеко не всѣ уральскіе заводы обслуживаются существующею Пермскою дорогою. Вопросъ объ устройствѣ подъѣздныхъ путей вообще къ магистральямъ, съ задолженіемъ на устройство таковыхъ снятыхъ съ магистралей рельсъ и оборудованіемъ такихъ путей старыми малосильными паровозами, поднятый въ центральныхъ учрежденіяхъ, управленіемъ Пермской дороги обслѣдованъ и о нѣкоторыхъ подъѣздныхъ путяхъ уже даны отзывы.

Характеръ и періоды товарнаго движенія:

- а) по снабженію Урала потребительными товарами,
- б) по перевозкѣ сырья и издѣлій уральскихъ заводовъ и
- в) по смѣшанному желѣзнодорожно-водному сообщенію.

Главнѣйшая или даже полная почти перевозка грузовъ по снабженію уральской горнопромышленности совершается въ предѣлахъ горнаго участка Пермь-Н. Тагиль-Екатеринбургъ съ Луньевскою и Салдинскою вѣтвями, захватывая въ этотъ предѣлъ концы Челябинскаго участка до Кыштыма, Тюменской вѣтви до Синарской и Кунгурской линіи до Шали. Въ этомъ районѣ Пермской дороги расположено большинство заводовъ и тутъ же имѣется все нужное для нихъ сырье, значительная часть котораго передвигается по желѣзной дорогѣ. Вывозъ продуктовъ или полупродуктовъ этихъ заводовъ производится также по желѣзной дорогѣ, вслѣдствіе чего дѣятельность послѣдней въ этой мѣстности носитъ характеръ цѣльности и нераздѣльности, споспѣшествуя одновременно какъ снабженію сырьемъ, такъ и сбыту товаровъ. Движеніе горнозаводскихъ грузовъ совершается болѣе или менѣе равномернo круглый годъ, увеличиваясь нѣсколько въ зимніе мѣсяцы съ ноября по мартъ. Перевозка каждаго изъ главныхъ горнозаводскихъ грузовъ, въ частности, объяснена выше въ п. 6, въ общемъ же, теченіе каменнаго угля преобладаетъ въ восточномъ направленіи, а теченіе прочихъ грузовъ распредѣляется почти равномернo въ обѣ стороны главной линіи. Означенная перевозка въ 1910 г. характеризуется слѣдующими цифрами (см. стр. 8 и 9):

По перевозкамъ смѣшаннаго желѣзнодорожнаго—воднаго сообщенія не имѣется точныхъ цифръ, такъ какъ въ этомъ отношеніи не установлено соглашеній съ пароходными компаніями. Перевозка производится не по прямымъ документамъ, а только до или отъ пристанскихъ станцій, и потому учетъ ея не поддается желѣзнодорожной статистикѣ. Частныя транспортныя предпріятія, въ видахъ конкуренціи какъ между собою, такъ и съ желѣзною дорогою, вообще очень неохотно дѣлятся свѣдѣніями о своихъ перевозкахъ, и въ данномъ случаѣ о размѣрахъ смѣшаннаго сообщенія можно судить только приблизительно по отчетамъ прибытія и отправленія грузовъ пристанскихъ станцій. Тамъ, гдѣ при подобныхъ станціяхъ нѣтъ городовъ или торговыхъ поселковъ, какъ въ Левшинѣ,—статистическія свѣдѣнія желѣзной дороги дадутъ точный отвѣтъ по сему вопросу, на пристаняхъ же, расположенныхъ около городовъ, какъ Тура и Вятка, о размѣрахъ смѣшаннаго сообщенія по отчетамъ дороги можно судить только приблизительно. Впрочемъ, въ Перми пять болѣе значительныхъ пароходныхъ обществъ и транспортныхъ предпріятіи сообщили о своихъ перевозкахъ, но только въ общихъ цифрахъ. Для сужденія о перевозкахъ этого сообщенія имѣются слѣдующія данныя:

По станціи Тура.

По отчетамъ дороги:

Отправлено всего:	Прибыло всего:
въ 1908 г. — 7510,8 т. п.	— 2272,0 тыс. пуд.
„ 1909 „ — 5755,0 „ „	— 2198,3 „ „

Изъ этого числа въ смѣшанное сообщеніе можно выдѣлить слѣдующіе главнѣйшіе грузы:

Поступившіе съ воды на желѣзную дорогу:

Поступившіе съ желѣзной дороги на воду:

	Въ тыс. пуд.			Въ тыс. пуд.	
	1908 г.	1909 г.		1908 г.	1909 г.
Лѣсные грузы. . .	636	868	Керосинъ	678	621
Пшеница	3.859	3.227	Мануфак. товар. . .	257	155
Шерсть овечья . .	154	202	Табакъ	80	96
Кожы и шкуры . .	59	74	Желѣзо, и сталь. .		
Орѣхи кедровые .	55	21	не въ дѣлѣ . . .	102	290
Жиры и сало . . .	37	25	Желѣзн. жестян. и		
Мѣховой (пушной)			чугун. издѣл. . .	142	121
товаръ	30	38	Чай	18	10
			Свѣчи	17	17
			Бумагу	63	63
			Водки и ликеры .	16	15
			Машины, кромѣ		
			земледѣльчesk.	14	17
			Моск. и аптек. тов.	27	15
Итого около .	4.830	4.455	Итого около .	1.414	1.440

	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Юнь.	Юль.	Августъ.	Сентябрь.	Октябрь.	Ноябрь.	Декабрь.	Всего 1910 г.	Всего 1909 г.
а) По снабженію потребительнымъ товаромъ:														
Дрова гр. 31 около	1.067.698	1.059.035	753.792	380.375	418.358	231.499	103.465	156.477	572.499	778.705	656.173	947.607	7.125.683	7.016.974
Уголь каменный гр. 112	1.898.102	1.536.939	1.341.546	1.156.753	1.156.943	1.148.432	925.038	955.843	1.149.820	1.389.248	1.766.173	1.587.278	16.012.115	18.638.481
Коксъ „ „ 112	186.085	58.809	68.340	205.821	217.152	82.483	194.982	209.469	146.044	182.918	237.075	125.782	1.914.960	1.206.198
Уголь древесный „ 112	616.224	565.803	514.813	344.269	556.959	509.911	465.823	411.196	346.730	265.364	343.102	399.557	5.338.751	3.085.055
Итого по горючему	3.768.109	3.220.586	2.678.491	2.087.218	2.349.412	1.972.325	1.689.308	1.732.985	2.515.093	2.616.235	3.002.523	3.060.224	30.391.509	29.946.708
Руды желѣзныя гр. 92	1.386.751	1.137.090	1.512.902	686.161	598.539	761.262	529.708	853.785	764.982	720.225	1.024.846	1.606.880	11.583.131	11.325.504
Машины, кромѣ землед. гр. 61	58.715	60.019	66.063	56.996	58.089	51.043	67.867	53.926	63.254	59.395	54.417	53.894	703.678	536.329
Всего по снабженію потребит. товар.	5.213.575	4.417.695	4.257.456	2.830.375	3.006.040	2.784.630	2.286.883	2.640.696	3.043.329	3.395.855	4.081.786	4.720.998	42.678.318	41.808.541
б) По перевозкѣ сырья и издѣлій:														
Чугунъ не въ дѣлѣ (гр. 32а)	1.195.770	949.992	963.149	1.044.904	1.109.584	940.582	691.876	1.019.048	1.664.632	994.595	1.088.794	1.558.160	13.221.086	10.481.201
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ (гр. 32б).	1.214.416	1.071.846	1.281.312	950.571	1.211.479	1.299.303	1.205.125	1.159.623	1.230.402	487.873	608.102	1.006.534	12.726.616	9.786.394
Итого по гр. 32	2.410.186	2.021.838	2.244.461	1.995.475	2.321.063	2.239.885	1.897.001	2.178.671	2.995.034	1.482.468	1.696.895	2.564.724	25.947.702	20.267.595
Желѣзныя, жестяныя, стальныя и чугуныя издѣ- лія (вся гр. 33).	1.218.467	1.359.204	1.166.025	1.028.567	1.041.801	942.458	732.619	687.667	899.218	816.307	641.851	523.130	11.060.506	6.583.016
Итого желѣза не въ дѣлѣ и желѣзныхъ издѣ- лій (гр. 32б и гр. 33 вся)	2.432.883	2.431.010	2.447.337	1.979.138	2.253.280	2.241.761	1.937.744	1.847.290	2.129.620	1.304.180	1.249.953	1.522.664	23.787.122	16.369.410
Мѣдь (вся гр. 70)	74.241	71.402	59.575	62.552	60.416	96.580	81.803	81.648	79.315	65.221	56.400	74.706	863.859	878.422
Асбестъ (гр. 41).	18.360	13.180	55.094	40.240	33.452	50.908	52.020	54.876	59.385	64.126	45.289	46.728	533.658	606.097
Соль (гр. 101).	266.033	303.257	251.738	92.936	167.441	170.923	199.711	217.161	237.349	258.816	237.826	220.642	2.623.833	2.345.752
Всего сырья и издѣлій	3.987.287	3.768.881	3.776.893	3.219.770	3.624.173	3.500.754	2.963.154	3.220.023	4.170.401	2.686.938	2.678.261	3.429.930	41.029.558	30.680.882
Всего по желѣзодѣлательной промышленности Урала	9.200.862	8.186.576	8.034.349	6.050.145	6.630.213	6.285.384	5.250.037	5.860.719	7.213.373	6.082.793	6.760.047	8.150.928	83.707.876	72.489.423
									Отъ	общей	перевозки.		44,5%	39,3%

По станціи Солеварня:

По отчетамъ дороги:

Отправлено всего:		Прибыло всего:	
въ 1908 г.	— 2374,3 т. п.	—	11256,9 тыс. пуд.
„ 1909 „	— 2100,2 „ „	—	10535,6 „ „

Изъ числа этихъ грузовъ главную перевозку составляли свои грузы, а именно:

	По отправленію:		По прибытію:	
	въ 1908 г.	въ 1909 г.	въ 1908 г.	въ 1909 г.
Соль . . .	1432,5	1372,5	Камен. уг.	5438,4 5001,3
Сода . . .	492,8	324,0	Известнякъ	3211,8 3302,1
Сѣно . . .	104,9	63,6	Мука пшен.	
			и ржаная	317,6 258,3
			Коксъ . . .	— 431,0

Поступило съ воды:

	Тыс. пуд.	
	1908 г.	1909 г.
Камень точильн. . .	12	10
Битая дичь	3	7
Рыба	9	7
Свѣчи	2	3
Итого около .	26	27

Перешло на воду:

	Тыс. пуд.	
	1908 г.	1909 г.
Чугунъ не въ дѣлѣ.	1.490	1.409
Руда храмовая . .	21	—
Итого	1.511	1.409

По ст. Левшино (считая вмѣстѣ ст. Левшино—Левшино-пристань и керосиновый складъ Нобеля):

По отчетамъ дороги:

Отправлено всего:		Прибыло всего:	
въ 1908 г.	— 4394,4 т. п.	—	13668,7 тыс. пуд.
„ 1909 „	— 3834,3 „ „	—	9407,9 „ „

Примѣчаніе. Въ 5 верстахъ отъ ст. Левшино въ сторону Перми имѣется керосиновый складъ Нобеля, съ вѣтвью къ рѣкѣ Камѣ, изъ котораго было отправлено по жел. дор.:

въ 1908 г.	— 740 тыс. пуд.
„ 1909 „	— 377 „ „

Все указанное количество грузовъ, за исключеніемъ нѣсколькихъ сотенъ пудовъ жизненныхъ продуктовъ для мѣстныхъ потребностей, прослѣдовало въ смѣшанномъ сообщеніи. Главные изъ нихъ (считая вмѣстѣ и керосинъ склада Нобеля):

Поступившіе съ воды.

	Тыс. пуд.	
	1908 г.	1909 г.
Керосинъ	1.305	1.382
Нефть, нефтян. остатки	135	186
Нефтян. смазочн. масла	119	103
Цементъ всякій	707	392
Коксъ и коксов. мелочь	159	288
Мануфактура	112	241
Принадл. пути и подвиж. состав.	155	129
Чугунъ не въ дѣлѣ	88	44
Желѣзо, и сталь не въ дѣлѣ	146	60
Желѣзн., жестян. и чугуи. изд. кромѣ рельсъ	131	227
Рельсы	—	27
Жестъ бѣлая и черная	23	18
Огарки желѣзн. колчедановъ	2	99
Патока картоф.	13	28
Табакъ	27	49
Бакалейн., гал. и колон. товаръ	34	41
Войлокъ	6	20
Всѣхъ проч. грузовъ около	1.200	500
Итого	4.362	2.832

Перешедшіе на воду.

	Тыс. пуд.	
	1908 г.	1909 г.
Чугунъ не въ дѣлѣ	2.171	1.385
Желѣзо и сталь не въ дѣлѣ	1.566	1.571
Жест., желѣзн. и чугуи. изд. кромѣ рельсъ	153	36
Жестъ бѣлая и черная	360	310
Колчеданы	1.306	965
Руда желѣзная	968	1.181
Пшеница	4.596	1.860
Овесъ	243	38
Мука пшенич.	541	243
Сѣмя льнян. и кок.	288	157
Кожи и шкуры	77	149
Шерсть овечья	65	139
Мѣховой пушной товаръ	39	102
Антрацитъ	70	50
Бумага всякая	—	36
Сало баранье	35	35
Орѣхи кедров.	—	11
Всѣхъ проч. грузовъ около	1.182	1.120
Итого	13.660	9.401

Съ открытіемъ движенія на Кунгурскомъ участкѣ, т. е. съ 1910 г. грузооборотъ этой пристани началъ уменьшаться вслѣдствіе перехода сибирскихъ товаровъ, слѣдующихъ за Екатеринбургъ или изъ-за Екатеринбурга, на Пермскія пристани. Въ будущемъ, когда пароходныя компаніи окончательно устроятся со своими товарными пристанями въ Перми, то перевозки въ смѣшанномъ сообщеніи черезъ Левшино еще болѣе сократятся. На этой пристани останутся только: керосинъ, для котораго построены резервуары нѣсколькими фирмами, и грузы, слѣдующіе на горный или за горный участокъ: колчеданы, коксъ и т. п. Кромѣ того, пароходовладѣлецъ Мѣшковъ, который въ Левшинѣ имѣетъ собственные пути и склады, по его словамъ, и впредь намѣренъ остаться въ Левшинѣ со своими предпріятіями.

По ст. Пермь II и Пермь I.

О смѣшанныхъ перевозкахъ этихъ пристаней изъ данныхъ жел. дороги не получается никакихъ выводовъ. О нихъ можно судить только по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ пяти главныхъ пароходныхъ и транспортныхъ предпріятій, изъ которыхъ видно, что въ смѣшанномъ сообщеніи черезъ Пермь перевозятся грузы въ Сибирь и въ обратномъ направленіи слѣдующее количество:

Г О Д Ы.	Съ воды передано на желѣзную дорогу.		Съ желѣзн. дороги поступило на воду.	
	Въ Перми I.	Въ Перми II.	Въ Перми I.	Въ Перми II.
1907	1.444.102	8.105	1.586.038	55.699
1908	1.772.366	7.748	2.313.019	50.610
1909	1.744.588	106.651	2.138.836	51.623
1910	1.621.376	1.326.766	1.795.081	860.642

Изъ этихъ свѣдѣній видно, что въ 1910 г. на пристани при ст. Пермь II перевалка грузовъ въ ту и другую сторону сразу увеличилась на 2.029.134 пуд., при чемъ изъ Перми I перемѣстилось туда около 460 т. п., а остальное количество около 1.500 тыс. пуд. увеличилось за счетъ пристани Левшино. Въ текущемъ году перевалка грузовъ въ Перми II еще болѣе увеличится и окончательное сосредоточеніе на ней всѣхъ товаровъ съ Сибирью задерживается только неудобствами перевозки грузовъ между ст. Пермь II и берегомъ р. Камы, вслѣдствіе отсутствія мощеной и прямой дороги. Приведенныя данныя наглядно по-

казываютъ, что постройка особой вѣтви отъ ст. Пермь II къ пристанямъ является настоятельно необходимой, независимо отъ того, осуществится или нѣтъ устройство гавани въ устьѣ р. Муллянки. Эта вѣтвь въ будущемъ, съ проведеніемъ Екатеринбургъ-Казанской или Нижегородской дороги, явится хорошимъ орудіемъ для удержанія части грузовъ за Пермскою дорогою, а также и для привлеченія новыхъ. О необходимости постройки этой вѣтви состоялись доклады Управленію жел. дорогъ.

По ст. Вятка I.

Отъ ст. Вятка I проложена вѣтвь къ р. Вяткѣ, оканчивающаяся близъ городского рынка, и при ней считается самостоятельная тарифная станція Вятка-пристань. Обмѣнъ грузовъ съ водою самый ничтожный; но такъ какъ эта вѣтвь, какъ сказано выше, подходитъ близко къ рыночной площади, то ею пользовались, главнымъ образомъ, мѣстные грузополучатели и отправители. Между тѣмъ, для обслуживанія ихъ требованій нѣтъ въ городѣ мѣста ни для устройства желѣзнодорожныхъ пакгаузовъ и конторъ, ни для проведенія товарныхъ путей, вслѣдствіе чего пріемъ грузовъ и расчеты по прибывшимъ грузамъ фактически производились на ст. Вятка I, а на вѣтвь только посылались агенты для выдачи грузовъ изъ вагоновъ или для наблюденія за нагрузкою. Это неудобство вызывало постоянное недоразумѣніе со стороны грузохозяевъ, а потому и принимая во вниманіе, что при гор. Вяткѣ и безъ того имѣются двѣ станціи, управление дороги въ 1910 г. вошло съ представленіемъ о закрытіи тарифной станціи Вятка-пристань и объ обращеніи означенной вѣтви въ вѣтвь общаго пользованія для подачи вагоновъ за особою плату, по установленнымъ для такихъ вѣтвей правиламъ. По этому представленію послѣдовала отмѣна пріема и выдачи на пристанской вѣтви мелкихъ отправокъ; относительно же вагонныхъ грузовъ ожидается распоряженіе по утвержденіи Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ представленныхъ правилъ.

Начальникъ коммерческой службы (подпись).

Данныя для подсчета стоимости вывоза
хлѣба изъ Челябинска за границу.

Данные для подсчета стоимости вывоза хлеба

№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ СТАТЕЙ РАСХОДА.	1903—1904 г.		1904—1905 г.	
		Общая сумма.	По- пудно.	Общая сумма.	По- пудно.
1	Железнодорожный фрахт Челябинск— Котлась	—	17,41	356.075,59	17,41
2	Дополнительные сборы железной дор.	—	1,16	22.846,26	1,116
3	Хранение в Котлась	—	0,375 0,12	19.041,45	0,70 0,24
4	Страхование в Котлась	—	0,50		10.226,18	0,50
5	Перегрузка в Котлась	—	0,235	5.525,40	0,27
6	Организационные и разные расходы в Котлась	—	3,00	71.583,26	3,50
7	Ръчной фрахт	6.771,05 *)	1,00	2.907,90*)	0,14 0,65 *)
8	Перегрузка и разные расходы в Архангельскъ	—	0,25	—	0,25
9	Попудный сборъ в Архангельскъ . . .	—	0,50	—	0,50
10	Ръчное страхование, включая рискъ стоянки в Архангельскъ	—	0,50	—	0,50
11	Морское страхование	—	8,00	—	8,00
12	Морской фрахт	—	2,00	—	2,00
13	Расходы за границей: банк. комис. и т. п.	—	2,00	—	2,00
14	Интересы	—	2,615	28.358,35	1,37
15	Организационные расходы в Сибири .	—	0,44	—	0,46
16	Убыль до Архангельска	630,77	0,06	630,36	0,03
17	Убыль в мешках; употреб. на починку и пегод. списан.	—	0,33	—	0,36
18	Пересылка порож. мешковъ изъ Челя- бинска по линиямъ ж. д., пересылка обратно изъ Котласа, разборка, про- сушка, починка и укладка таковыхъ.	—	0,475	—	0,16
			40,916		40,129

*) За перегрузку изъ баржи в заграничный пароходъ в Архангельскъ цѣна повы-

изъ Челябинска за границу черезъ Котлась.

	1905—1906 г.		1907—1908 г.		ПРИМЪЧАНИЕ.
	Общая сумма.	По- пудно.	Общая сумма.	По- пудно.	
	—	17,41	—	17,41	32,06
	10.580,56	0,875	—	1,00	1,00
	7.034,80	0,44	—	0,70	2,75 съ морск. страхов.
		0,14	—	0,24	
	6.047,75	0,50	—	0,50	—
	2.767,18	0,23	—	0,15	0,25
	—	3,50	—	3,50	—
	3.012,38*)	0,25	—	0,20	—
		0,90	—	0,90	
	—	0,25	—	0,25	0,25
	—	0,50	—	0,50	—
	—	0,50	—	0,50	—
	—	8,00	—	8,00	6,00
	—	2,00	—	2,00	2,00
	—	2,00	—	2,00	2,00
	34.603,44	2,86	—	2,25	2,25
	—	0,643	—	0,50	0,50
	952,68	0,08	—	0,08	0,08
	7.704,7	0,63	—	0,45	0,45
	—	0,28	—	0,16	—
		41,988		41,29	49,59

шена приблизительно отъ 0,20 до 0,30 на пудъ.

Для установления покупной цѣны Сибирской пшеницы для вывоза за границу русскими экспортерами берется за основаніе цѣна, объявленная изъ Парижа, и стоимость провоза съ накладными расходами отъ ст. Челябинскъ. Единицей является четверть въ 10 пудовъ. Такъ напримѣръ: получается изъ за границы телеграмма „требуется туда-то столько четвертей по 10,10 (т. е. по 10 р. 10 к. за 10 п.) на такой-то срокъ“. При такомъ требованіи, изъ назначенной въ депешѣ цѣны отсчитывается стоимость доставки отъ Челябинска, + интересы и устанавливается биржевая цѣна на покупку въ Челябинскѣ.

За тѣмъ, для каждой станціи за Челябинскомъ цѣна понижается на сумму стоимости провоза до Челябинска.

Кромѣ того, при поступленіи изъ-за границы нѣсколькихъ требованій, выбирается наиболѣе выгодное не только по цѣнѣ, но и по соображенію съ курсомъ иностранной валюты, — слѣдствіемъ чего является измѣненіе биржевыхъ цѣнъ и отправки пшеницы не только черезъ Балтійскіе порты или черезъ Котлась, но и черезъ Черноморскіе, несмотря на болѣе дорогіе расходы по доставкѣ.

II.

Подсчетъ стоимости отправки пшеницы Обскаго района въ Котласъ.

1. Наемъ амбаровъ и квартиры	1,00
2. Отправка мѣшковъ въ Камень и Бійскъ изъ Челябинска .	0,33
3. „ брезентовъ въ Камень и Бійскъ изъ Челябинска .	0,02
4. Провѣйка, насыпка, зашивка	0,75
5. Вывозка до пристани	1,00
6. Жалованіе служащимъ	1,00
7. Остальные организаціон. расх. (проѣздъ, телеграммы и проч.)	0,50
8. Фрахтъ до Ново-Николаевска въ мѣшкахъ	10,00
9. Страховка по Оби	0,40
10. Ж. д. тарифъ Обь—Котласъ	35,59
дополнительные расходы	1,23
	36,82
11. Перевозка въ Ново-Николаевскѣ	2,00
12. „ въ Котласѣ	0,50
13. Убыль	0,25
14. Проценты	2,00
	56,89
непредвидѣнные расходы	0,25
Всего за пудъ франко-баржа—Котласъ.	57,14

III.

**Подсчетъ стоимости отправки пшеницы Семипалатинскаго района—
въ Котласъ.**

1. Аренда амбаровъ	0,50
2. Отправка мѣшковъ въ Семипалатинскъ изъ Челябинска.	0,83
3. Отправка брезентовъ въ Семипалатинскъ изъ Челябинска	0,04
4. Провѣйка, насыпка и зашивка	1,00
5. Вывозка на пристань	2,00
6. Жалованіе служащимъ	1,00
7. Остальные организаціонные расх. (телеграммы, проѣздъ и проч.)	0,75
8. Фрахтъ до Омска	12,00
9. Страховка по Иртышу	0,47
10. Перевозка въ Омскъ до станціи	3,00
11. Тарифъ Омскъ—Котласъ	31,46
12. Перегрузка въ Котласѣ	0,50
13. Убыль	0,25
14. Проценты	2,00
	55,80
непредвидѣн. расходы	0,25
Всего франко-баржа Котласъ	56,05
	00,33
	56,38

IV.

Подсчетъ стоимости отправки пшеницы черезъ Балтійскій портъ—Ригу.*Въ мѣшкахъ.*

1. Тарифъ Челябинскъ—Рига 2.808 верстъ	35,10
2. Дополнительные	1,00
3. Комиссіонные, шкивидорскіе, выгрузка изъ вагона, перегрузка до парохода, погрузка въ пароходъ и страхование 1 мѣсяцъ	2,75
4. Застилка въ пароходъ	0,00
5. Попудный сборъ	0,00
6. Убыль	0,35
7. Отправка порожнихъ мѣшковъ на линію и обратно изъ Риги	0,75
8. Убыль мѣшковъ, починка и нарѣзка	0,10
9. Организациія въ Сибирской линіи	1,75
10. Организациія въ Ригѣ	0,15
	41,95

Черезъ комиссіон. Гергардъ и Гей.*Насытью.*

1. Тарифъ Челябинскъ—Рига 2.808 верстъ	35,10
2. Дополнительные сборы ж. д.	1,00
3. Щиты	0,17
4. Комиссіонные, шкивидорскіе, выгрузка изъ вагона, перевозка къ пароходу, погрузка въ пароходъ и страхование на 1 мѣсяцъ	0,35
5. Застилка въ пароходъ	0,00
6. Попудный сборъ	0,00
7. Убыль въ вѣсѣ	0,55
8. Организационные на Сибирской линіи на 3 м.	1,75
9. Организационные въ Ригѣ	0,15
	42,22

V.

Подсчетъ стоимости отправки пшеницы черезъ Балтійскій портъ—Ревель.*Въ мѣшкахъ:*

1. Тарифъ Челябинскъ—Ревель 2.675 вер. (черезъ Батраки).	33,83
2. Дополнительные ст. сборы	1,00
3. Комиссіонные, шкивидорскіе, выгрузка изъ вагона, перевозка до парохода, погрузка въ пароходъ, страхование на 1 мѣсяцъ	3,50
4. Рогожи	0,10
5. Попудный сборъ	0,00
6. Убыль въ вѣсѣ	0,35
7. Отправка мѣшковъ на Сибирскія линіи	0,75
8. Отправка мѣшковъ обратно и убыль—починка	0,10
9. Организационные по Сибирской линіи	1,75
10. „ „ въ Ревелѣ	0,15
черезъ ком. Майеръ или Книпъ Вернеръ	41,50

Насытью.

1. Тарифъ Челябинскъ—Ревель 2.675 верстъ	33,83
2. Дополнительные сборы	1,00
3. Щиты	0,17
4. Комиссионные, шкивидорскіе, выгрузка изъ вагона, перевозка до парохода, погрузка въ пароходъ, страхованіе 1 на мѣсяць	3,50
5. Застилка въ пароходъ	0,50
6. Попудный сборъ	0,00
7. Убыль въ вѣсѣ	0,55
8. Организационные на Сибирской линіи на 3 м.	1,75
9. „ „ въ Ревелѣ	0,15
	41,45

VI.

Подсчетъ стоимости отправки пшеницы черезъ Балтійскій портъ—Виндаву.*Насытью.*

1. Тарифъ Челябинскъ—Виндава 2.966 верстъ	37,08
2. Дополнительные сборы	1,00
3. Щиты	0,17
4. Комиссионные, шкивидорскіе, выгрузка изъ вагона, перегрузка до парохода, погрузка въ пароходъ, страхованіе на 1 мѣсяць	2,00
5. Рогожи	0,10
6. Попудный сборъ	0,00
7. Убыль	0,50
8. Организационные въ Сибири на 3 м.	1,75
9. „ „ въ Виндавѣ	0,15
Черезъ комиссион. Гергардъ и Гей.	42,75

VII.

Подсчетъ стоимости отправки пшеницы въ мѣшкахъ черезъ Черноморскій—портъ—Николаевъ (Херсонской).

1. Желѣзнодорожный тарифъ черезъ Челябинскъ—Николаевъ 2.767 верстъ	34,63
2. Дополнительные сборы	1,25
3. Комиссионные, шкивидорскіе, выгрузка изъ вагона, перевозка до парохода, погрузка въ пароходъ, страхованіе 1 мѣсяць	3,55
4. Рогожи	1,10
5. Попудный сборъ	0,25
6. Недостача—провѣсъ	0,35
7. Отправка порожнихъ мѣшковъ на Сибирскую линію	0,63
8. Прочетъ мѣшковъ и починка	0,10
9. Организация въ Сибири на 3 м.	1,75
10. „ „ Николаевъ	0,15
	42,76

Черезъ Русскій для внѣшней торговли банкъ.

Насытью.

1. Тарифъ Челябинскъ—Николаевъ 2.767 верстъ	34,63
2. Дополнительные сборы	1,25
3. Щиты	0,17
4. Комиссионные, шкивидорскіе, выгрузка изъ вагона, перевозка до парохода, погрузка въ пароходъ, страхованіе на 1 мѣсяць	3,70
5. Рогожи	0,10
6. Попудный сборъ	0,25
7. Убыль	0,55
8. Организація въ Сибири на 3 м.	1,75
9. „ „ Николаевъ	0,15
	42,55

VIII.

**Подсчетъ стоимости отправки пшеницы, черезъ Черноморскій портъ—
Одессу.***Насытью.*

1. Тарифъ Челябинскъ—Одесса—застава—3.032 версты	37,90
2. Дополнительные сборы	1,50
3. Комиссионные, шкивидорскіе, выгрузка изъ вагона, перевозка до парохода, погрузка въ пароходъ, страхованіе 1 на мѣсяць	3,50
4. Щиты	0,17
5. Рогожи	0,10
6. Попудный сборъ	0,25
7. Убыль	0,50
8. Организація на Сибирской линіи на 3 м.	1,75
9. „ „ въ Одессѣ	0,15
	45,82

Черезъ комиссионный Гергардъ и Гей.

М. П. С.

Управленіе по сооруже́нію

желѣзныхъ дорогъ.

22/23 декабря 1898 г.

№ 9638/1256.

Копія.

О частныхъ складахъ въ Котласѣ.

I.

ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ въ 13-й день мая 1895 года Положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской желѣзной дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, между прочимъ, было постановлено: предоставить Министру Путей Сообщенія озаботиться, чтобы имущества, необходимыя подъ устройство на пристани Котласѣ складовъ для хлѣбныхъ грузовъ, были отчуждены одновременно съ землями, имѣющими отойти подъ Пермь-Котласскую желѣзную дорогу.

Во исполненіе сей ВЫСОЧАЙШЕЙ воли, по расцѣночной вѣдомости Пермь-Котласской желѣзной дороги, приложенной къ представленію Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Сибирской желѣзной дороги, отъ 15 марта 1897 г. за № 2177, по § д гл. I было предвидѣно, для устройства въ будущемъ по берегу р. Сѣверной Двины элеваторовъ и амбаровъ, отчужденіе всей прибрежной полосы до главнаго пути, на протяженіи около четырехъ верстъ, въ количествѣ 112 десятинъ, съ занесеніемъ необходимой на сей предметъ суммы.

Исчисленная, согласно означенной расцѣночной вѣдомости, строительная стоимость Пермь-Котласской желѣзной дороги ВЫСОЧАЙШЕ утверждена въ 12-й день апрѣля 1897 года положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской желѣзной дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

При отчужденіи упомянутыхъ земель управленіе работъ по постройкѣ Пермь-Котласской желѣзной дороги, между прочимъ, заняло и прибрежный участокъ, площадью около 6 десятинъ, составлявшій часть земли, принадлежавшей Архангельскому купцу г. Линдесу, и приобрѣтенный имъ отъ села Котласъ по купчей крѣпости, отъ 14 іюня 1895 года.

Такъ какъ означенная земля была приобрѣтена г. Линдесомъ въ томъ расчетѣ, чтобы воспользоваться ея прибрежною полосой для постройки пристани, товарныхъ складовъ и другихъ зданій для пароходства подъ фирмою Линдесъ и К^о, имѣющаго быть преобразованнымъ въ акціонерное общество, то г. Линдесъ

сперва, какъ собственникъ пароходства, а затѣмъ, вслѣдъ за состоявшимся въ 4-й день іюля 1897 г. ВЫСОЧАЙШИМЪ утвержденіемъ устава Сѣвернаго пароходства общества „Котласъ—Архангельскъ—Мурманъ“, какъ учредитель этого общества, возбудилъ ходатайство о возвращеніи ему отчужденнаго участка, или же, въ случаѣ невозможности сего, объ отдачѣ ему того же или какого-либо иного участка прибрежной полосы въ долгосрочную аренду.

Имѣя въ виду, что отчужденіе береговой полосы земли близъ ст. Котласъ, согласно упомянутому ВЫСОЧАЙШЕ утвержденному въ 13-й день мая 1895 г. Положенію Присутствія, предназначалось для устройства на ней складовъ подъ хлѣбные грузы, при чемъ самое отчужденіе было произведено въ силу ВЫСОЧАЙШАГО указа объ отчужденіи имуществъ подъ Пермь-Котласскую же желѣзную дорогу, и посему сдача въ аренду купцу Линдесу просимаго имъ участка отчужденной земли не можетъ считаться предвидѣнной вышеприведенными законодательными актами.

По точному разуму сихъ актовъ отчужденіе береговой полосы Сѣверной Двины вызывалось потребностью въ устройствѣ складочныхъ помѣщеній, но предпринимателемъ могло быть лишь строительное управленіе Пермь-Котласской ж. д., для которой былъ испрошенъ ВЫСОЧАЙШІЙ указъ объ отчужденіи. Сдача части отчужденнаго участка частнымъ лицамъ или обществамъ, хотя бы и для устройства складовъ, съ предоставленіемъ имъ извлеченія въ свою пользу выгодъ изъ сихъ складовъ, являлась бы измѣненіемъ цѣли состоявшагося отчужденія и давала бы собственникамъ земли, изъ владѣнія которыхъ отчужденіе послѣдовало, право требовать возвращенія имъ отчужденнаго имущества. Въ настоящемъ же случаѣ, сверхъ постройки складочныхъ помѣщеній, Линдесу предложено предоставить на отдаваемомъ ему въ аренду участкѣ не только устройство пристани для организуемаго пароходства, но возведеніе связанныхъ съ этимъ предпріятіемъ разнаго года построекъ и, такимъ образомъ, дѣлается еще большее отступленіе отъ первоначально поставленной цѣли отчужденія.

На основаніи изложеннаго и принимая во вниманіе возникшіе уже на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ судебные иски и жалобы владѣльцевъ отчужденныхъ имуществъ на несогласно съ цѣлями отчужденія пользованіе ими со стороны желѣзныхъ дорогъ, Министръ Путей Сообщенія считаетъ долгомъ вопросъ объ отдачѣ участковъ земли, отчужденной при ст. Котласъ въ арендное пользованіе, представить на благоусмотрѣніе Комитета Сибирской жел. дороги.

Означенное ходатайство Сѣвернаго пароходнаго общества было разсмотрѣно въ Совѣтѣ Управленія по сооруженію Сибир-

ской жел. дороги съ участіемъ въ ономъ представителей Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, при чемъ Совѣтъ названнаго Управленія остановился на томъ соображеніи что линія отъ Перми до Котласа, какъ о томъ изложено въ сужденіяхъ Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской желѣзной дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта въ засѣданіи 3 мая 1894 г. имѣетъ главною цѣлью установленіе парового сообщенія между Сибирью и Архангельскимъ портомъ, при посредствѣ Уральской дороги и предполагаемой вѣтви отъ Екатеринбурга до Челябинска.

Въ сихъ цѣляхъ, дальнѣйшее развитіе существующаго нынѣ на р. Сѣверной Двинѣ пароходства должно быть признано весьма желательнымъ, между тѣмъ очевидно, что какъ для вышеназваннаго Общества, такъ и для какого-либо иного предпринимателя пароходнаго дѣла на Сѣверной Двинѣ, необходимо имѣть въ конечномъ своемъ пунктѣ, близъ ст. Котласъ, какой-либо береговой участокъ земли, для возможности устроить пристань, склады и амбары для временнаго храненія перевозимыхъ пароходами грузовъ, а посему ходатайство общества объ арендѣ такого участка вполне основательно.

Въ настоящее время, за послѣдовавшимъ въ минувшемъ году разрѣшеніемъ, по берегу р. Двины уже производится средствами казны постройка складочныхъ помѣщеній, общей площадью въ 3.000 кв. саж. и вмѣстимостью около 1.000.000 пудовъ. Хотя это помѣщеніе, по всей вѣроятности, въ первое же время открытія дороги для движенія, окажется недостаточнымъ, тѣмъ не менѣе Совѣтъ Управленія полагалъ, что, впредь до выясненія путемъ ближайшаго опыта, размѣра и характера ожидающагося по Пермь-Котласской жел. дорогѣ движенія, едва ли представляется необходимымъ и возможнымъ приступить къ постройкѣ средствами казны новыхъ складочныхъ помѣщеній, съ затратой на это довольно значительныхъ суммъ, тѣмъ болѣе, въ виду того обстоятельства, что съ осуществленіемъ предполагаемой къ постройкѣ желѣзнодорожной линіи Петербургъ—Вятка, или иной какой-нибудь линіи, соединяющей Вятку съ портами Балтійскаго моря, предполагавшееся направленіе грузовъ Пермь-Котласъ желѣзной дороги можетъ измѣниться. Между тѣмъ, имѣя въ виду, что, какъ указано выше, строящихся нынѣ казенныхъ складовъ недостаточно, предоставленіе части отчужденной береговой полосы въ арендное пользованіе отдѣльнымъ пароходовладѣльцамъ или пароходнымъ обществамъ для устройства на немъ складочныхъ помѣщеній, сверхъ пристаней съ необходимыми для нихъ постройками, не нарушая интересовъ казны, способствовало бы, по мнѣнію названнаго совѣта, лишь правильной организаціи храненія и дальнѣйшей доставки грузовъ, имѣющихъ перегружаться въ Котласѣ на рѣку и обратно, при чемъ огражденіе вышеозначен-

наго исключительнаго права казны на устройство складовъ, на тотъ случай, если бы она признала выгоднымъ имъ пользоваться, могло бы быть достигнуто путемъ включенія въ договорныя обязательства условія, по которому за казною, въ теченіе всего договорнаго срока, сохранилось бы право изъятія изъ аренды отданнаго участка земли, съ выкупомъ всѣхъ возведенныхъ построекъ и сдѣланныхъ устройствъ, по современной ихъ стоимости опредѣленной по оцѣнкѣ экспертовъ.

Утвердивъ журналъ Совѣта по сему вопросу и представляя вышеизложенное на благоусмотрѣніе Комитета Сибирской желѣзной дороги, Министръ Путей Сообщенія имѣетъ честь ходатайствовать о предоставленіи Министру Путей Сообщенія обращаться къ исполненію постановленія Совѣта Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги объ отдачѣ въ арендное пользованіе частнымъ лицамъ или обществамъ, на срокъ до 12 лѣтъ, участковъ береговой полосы земли по берегу р. Сѣверной Двины, отчужденной для надобностей Пермь-Котласской жел. дороги, для устройства на нихъ, сими лицами или обществами, паромныхъ пристаней, съ необходимыми для сего зданіями, или складочныхъ помѣщеній для храненія грузовъ.

Подписаль: Министръ Путей Сообщенія князь М. Хилковъ.

Срѣпилъ: за Начальника Управленія по сооруженію желѣзной дороги П. Соколовъ.

Съ подлин. вѣрно: Дѣлопроизводитель (подпись).

II.

Слушана записка Министра Путей Сообщенія, отъ 22—23 декабря 1898 г. за № 9628 (по Упр. по сооруж. Сиб. ж. дор.), о разрѣшеніи отдавать въ аренду участки отчужденной для Пермь—Котласской желѣзной дороги береговой полосы по рѣкѣ Сѣверной Двинѣ.

При разсмотрѣннн сего дѣла въ Соединенномъ Присутствіи было замѣчено, что вопросъ объ отдачѣ казенныхъ земель въ аренду, безъ торговъ, частнымъ лицамъ, по существующему порядку, подлежить разсмотрѣнію Комитета Министровъ.

Вслѣдствіе сего ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ присутствіи Комитета Сибирской желѣзной дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, ВЫСОЧАЙШЕ соизволилъ:

Представить Министру Путей Сообщенія обращать въ Комитетъ Министровъ отдѣльныя ходатайства частныхъ лицъ и обществъ объ отдачѣ имъ въ аренду участковъ отчужденной для Пермь—Котласской желѣзной дороги береговой полосы по р. Сѣверной Двинѣ.

На журналѣ Комитета ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было Собственноручно начертать: „Исполнить, Его Сіятельству Г. Министру Путей Сообщенія. 11 февраля 1899 г. С-Петербургъ“.

Подписалъ: Членъ Комитета Управленія дѣлами
онаго Статсъ-Секретарь А. Куломзинъ.

Вѣрно: Вице-Директоръ К. М. П. С.—(подпись).

Свѣрять: Завѣдывающій Журн. Частью К. М. П. С.—(подпись).

Вѣрно: Дѣлопроизводитель—(подпись).

М. П. С.

УПРАВЛЕНІЕ

желѣзныхъ дорогъ.

Эксплоатаціон. Отдѣлъ.

„2/3“ мая 1906 г.

№ 18838/504.

III.

При постройкѣ Пермь-Котласской жел. дороги, въ силу ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 13 мая 1895 года Положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской жел. дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, была, между прочимъ, отчуждена береговая полоса земли по р. С. Двинѣ въ Котласѣ подъ устройство складочныхъ помѣщеній для хлѣбныхъ грузовъ.

За устройствомъ на означенной землѣ средствами казны складочныхъ помѣщеній, оказалось значительное количество участковъ временно свободныхъ, которое и представлялось возможнымъ предоставить въ аренду частнымъ лицамъ и обществамъ на то время, пока въ этихъ участкахъ не встрѣтится необходимость для самой желѣзной дороги.

Вслѣдствіе сего и такъ какъ допущеніе устройства на желѣзной землѣ въ Котласѣ частновладѣльческихъ складовъ и пристаней, не нарушая интересовъ казны, несомнѣнно окажетъ содѣйствіе въ правильной организаціи храненія и дальнѣйшей перевозкѣ грузовъ, перегружаемыхъ въ Котласѣ съ желѣзной дороги на рѣку и обратно, согласно представленію Г. Министра Путей Сообщенія, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 11 февраля 1899 г. Положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Сибирской жел. дороги и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта было постановлено предоставить Министру Путей Сообщенія обращать въ Комитетъ Министровъ отдѣльныя ходатайства частныхъ лицъ и обществъ объ отдачѣ имъ въ аренду участковъ отчужденной для Пермь-Котласской жел. дороги береговой полосы по р. Сѣверной Двинѣ.

Вслѣдствіе сего, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденными 28 апрѣля 1900 г., 16 марта и 16 ноября 1901 г., постановленіями Комитета Министровъ, разрѣшены аренды участковъ помянутой земли Сѣверному пароходному обществу „Котлась-Архангельскъ-Мурманъ“ торговымъ домамъ „Бр. Володиныхъ“ и „Луи Дрейфусъ и К^о“ и, нераздѣльно, г. г. Казакову и Вшивцеву, за цѣну и на основаніи правилъ, утвержденныхъ Г. Министромъ Путей Сообщенія 21 декабря 1898 года.

Г. Начальнику Пермской
жел. дор.

На основаніи сихъ правилъ: 1) срокъ аренды участковъ опредѣляется въ 12 лѣтъ, съ преимущественнымъ для арендатора правомъ аренды того же участка и на послѣдующія 12 лѣтъ; 2) въ теченіе первыхъ двухъ лѣтъ со дня подписанія договора арендаторъ пользуется отведеннымъ ему участкомъ бесплатно, въ третій годъ аренды онъ уплачиваетъ по 5 коп. за кв. саж., съ повышеніемъ арендной платы за каждый послѣдующій годъ на 5 коп. и, такимъ образомъ, за послѣдній, 12 годъ аренды, плата эта опредѣляется въ 50 коп. за кв. сажень,—и 3) арендаторъ обязывается въ теченіе первыхъ двухъ лѣтъ со дня подписанія договора устроить на заарендованномъ участкѣ складочныхъ помѣщеній не менѣе, чѣмъ на 250 тыс. пудовъ.

Устанавливая срокъ аренды въ 12 лѣтъ, съ правомъ преимущественной аренды и на послѣдующія 12 лѣтъ, а равно опредѣляя плату за аренду участковъ, какъ указано выше, было принято во вниманіе, что устройство складовъ потребуетъ отъ предпринимателей значительныхъ денежныхъ затратъ и что возможное содѣйствіе къ устройству въ Котласѣ частныхъ складовъ желательно для усиленія перевозки грузовъ по Пермь-Котласской дорогѣ и направленія потомъ этого груза въ Архангельскъ воднымъ путемъ.

Между тѣмъ, при разсмотрѣніи возбужденныхъ нынѣ С. К. Натансономъ, Русскимъ для внѣшней торговли банкомъ и торговымъ товариществомъ „Луи Дрейфусъ и К^о“ ходатайствъ, о предоставленіи имъ въ аренду участковъ береговой полосы въ Котласѣ, подъ устройство хлѣбныхъ складовъ и пристаней, Совѣтъ Управленія Пермской желѣзной дороги руководствовался не приведенными выше ВЫСОЧАЙШЕ утвержденными положеніями Комитета Министровъ и правилами, утвержденными Г. Министромъ Путей Сообщенія 21 декабря 1898 г., а основывался на положеніи объ отдачѣ въ наемъ участковъ земли подъ склады при станціяхъ казенныхъ жел. дорогъ, каковое положеніе къ разсматриваемымъ ходатайствамъ не должно имѣть примѣненія. При этомъ Совѣтъ, журнальными постановленіями отъ 15 сентября и 16 ноября 1905 г. за №№ 663 и 792 и 4 января 1906 г. за №№ 17 и 25, опредѣлилъ разрѣшить испрашиваемыя просителями аренды срокомъ по 1 января 1913 года, т. е. со дня фактическаго занятія участковъ, примѣрно, на 7—8 лѣтъ, и назначилъ плату за первый годъ аренды по 20 коп. за кв. сажень земли, повышая ее за каждый послѣдующій годъ аренды на 5 коп.

Вышеизложенное, вмѣстѣ съ рапортомъ Вашего Высочородія отъ 22 февраля с. г. за № 2184/2629, было внесено Эксплуатационнымъ Отдѣломъ на разсмотрѣніе въ Комитетъ Управленія жел. дорогъ, который, однако, усматривая изъ приложенныхъ къ рапорту копій журнальныхъ постановленій Совѣта, что на постановленія эти не послѣдовало особаго мнѣнія начальника дороги,

и заключая изъ сего, что Совѣту неизвѣстны тѣ основанія, изложенныя въ рапортѣ, въ виду которыхъ представляется желательнымъ разрѣшить испрашиваемыя аренды на основаніяхъ правилъ 1898 г.,—не нашелъ возможнымъ войти въ разсмотрѣніе ходатайствъ С. К. Натансона, Русскаго для внѣшней торговли банка и торговаго товарищества „Луи Дрейфусъ и К^о“ впредь до обсужденія ихъ вновь въ Совѣтѣ Управленія Пермской жел. дороги въ связи съ приведенными въ рапортѣ соображеніями.

Сообщая на рапортъ отъ 22 февраля с. г. за № 2184/2629 объ изложенномъ, Управленіе жел. дорогъ проситъ Ваше Высочородіе о внесеніи, по возможности безотлагательно, на вторичное разсмотрѣніе Совѣта Управленія ввѣренной Вамъ дороги ходатайствъ названныхъ просителей и представить, затѣмъ, журнальныя постановленія Совѣта въ Управленіе для направленія ходатайствъ этихъ къ разрѣшенію въ установленномъ порядкѣ.

Подлин. подписали: За начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ (подпись), Дѣлопроизводитель (подпись).

ПРОТОКОЛЬ

ЗАСѢДАНІЯ КОМИССІИ,

созванной на основаніи постановленія XI очередной Конференціи 1908 года.

С.-Петербургъ, 30 октября / 12 ноября] 1908 года.

Присутствовали: Отъ Управленія жел. дор. П. Н. Красновъ. Отъ управленія Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ П. Θ. Пограницкій. Отъ Сѣверо-Двинскаго пароходнаго общества Г. Ф. Линдесъ. Отъ Сѣзда международныхъ сообщеній русскихъ желѣзныхъ дорогъ П. Н. Черемисиновъ, Р. Р. Санъ-Галли, Г. I. Гошеронъ де Лафоссъ.

Комиссія, созданная на основаніи постановленія XI очередной Конференціи по дѣламъ Бѣломорскаго международнаго, черезъ Архангельскъ, сообщенія, по вопросу 1-му ея протокола, обсудивъ вопросы, относящіеся къ проектируемому Соглашенію между Сѣверо-Двинскимъ пароходнымъ обществомъ и управленіемъ Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ о перевозкѣ грузовъ между Котласомъ и Архангельскомъ, пришла къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ:

а) По вопросу объ установленіи сроковъ для дѣлаемыхъ Сѣверо-Двинскому пароходному обществу заявленій о перевозкѣ грузовъ партіями въ 100.000 пудовъ одинъ разъ въ недѣлю, вмѣсто двухъ разъ, было признано возможнымъ обязать пароходное общество, при приходѣ иностранныхъ судовъ и по мѣрѣ поступающихъ отъ дороги требованій, впредь до спада водъ на перекатахъ до 7 четвертей, перевозить грузы отдѣльными партіями, не превышающими 100.000 пудовъ, еженедѣльно.

б) По вопросу объ отмѣнѣ обязательства для пароходства, по спадѣ водъ, перевозить грузы одинъ разъ въ недѣлю, Комиссія нашла необходимымъ предоставить пароходному обществу перевозить грузы во время мелководья лишь по мѣрѣ представляющейся къ тому возможности.

в) По вопросу о взвѣшиваніи грузовъ въ Котласѣ по мѣрѣ ихъ прибытія по желѣзной дорогѣ, а не передъ погрузкой въ въ баржи, было рѣшено выпустить это условіе изъ проектиру-

емаго соглашенія, при чемъ окончательное разрѣшеніе этого вопроса и установленіе, въ случаѣ необходимости въ томъ, какихъ-либо правилъ, должно быть предметомъ особаго договора между желѣзною дорогою и пароходствомъ.

г) По вопросу о мѣрахъ, которыя должны быть приняты Сѣверными желѣзными дорогами, для выгрузки прибывающихъ въ Архангельскъ баржъ въ 20-дневный срокъ, считая со дня ихъ прибытія, независимо отъ устанавливаемой при этомъ пени, Комиссія выяснила, что Городская желѣзнодорожная станція въ Архангельскѣ должна принимать отъ пароходства безъ задержки, подвергаясь въ противномъ случаѣ уплатѣ установленной пени, лишь тѣ грузы (300.000 пуд.), кои адресованы въ Архангельскъ-Юсо. Что же касается грузовъ (1.000.000 пудовъ), слѣдующихъ, согласно проектируемому соглашенію собственно, въ Бѣломорскомъ международномъ, черезъ Архангельскъ, сообщеніи, то Архангельская городская станція не можетъ принять на себя отвѣтственности за несвоевременную выгрузку ихъ изъ баржъ на томъ основаніи, что, по прибытіи этихъ грузовъ въ Архангельскъ, заграничный портъ назначенія ихъ въ большинствѣ случаевъ еще не указанъ грузовладельцами и указывается позднѣе дополнительно.

Въ виду сего и для устраненія возникающихъ при такомъ порядкѣ вещей неудобствъ какъ для желѣзной дороги, такъ и пароходства, Комиссія признала желательнымъ включить въ тарифъ Бѣломорскаго международнаго сообщенія указанія на то, что грузы, предназначенные для слѣдованія въ прямомъ Бѣломорскомъ сообщеніи, должны адресоваться надписью на накладныхъ *„Для дальнѣйшаго отправленія за границу въ Бѣломорскомъ международномъ, черезъ Архангельскъ, сообщеніи“*. При этомъ къ началу навигаціи и не позже 1-го мая отправители этихъ грузовъ имѣютъ указать точные порты назначенія для каждой изъ сданной ими отправокъ. Въ случаѣ, если бы, тѣмъ не менѣе, подобныхъ указаній не послѣдовало,—отправки, по коимъ не будутъ указаны порты ихъ назначенія, будутъ считаться адресованными въ Архангельскъ-Юсо.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Комиссіею было выражено пожеланіе пополнить заголовокъ тарифа Бѣломорскаго международнаго сообщенія указаніемъ на то, что тарифъ этотъ примѣняется и въ сообщеніи съ Архангельскомъ-Юсо.

д) По вопросу о сложеніи пароходствомъ отвѣтственности за грузы, которые, согласно желанію отправителя, погружаются на палубѣ пароходовъ, Комиссія постановила не включать въ проектируемое соглашеніе подобнаго условія, такъ какъ таковое составляетъ компетенцію Устава Сѣверо-Двинскаго пароходнаго общества.

е) По вопросу объ освобожденіи парходства отъ отвѣтственности за убытки, причиненные пожарами или аваріями парходовъ и баржъ, представитель парходнаго общества Г. Ф. Линдесъ, объяснилъ, что условіе это включено въ представленныя на утвержденіе Министра Путей Сообщенія „Правила“ въ развитіе устава общества и, полагая, что эти Правила будутъ утверждены безъ измѣненія вышеизложеннаго условія, просилъ о включеніи этого условія нынѣ же въ проектируемое соглашеніе.

Комиссія признала болѣе цѣлесообразнымъ выждать утвержденія „Правиль“ подлежащими Министерствами и за симъ, въ случаѣ утвержденія вышеупомянутаго условія, включить такое какъ въ проектируемое соглашеніе, такъ и въ тарифъ Бѣломорскаго сообщенія. Комиссія признала желательнымъ включить точно также въ названный тарифъ указаніе на то, что всѣ грузы въ семъ сообщеніи должны быть застрахованы за счетъ ихъ владѣльцевъ.

ж) По вопросу объ установленіи для рѣчного судоходства различныхъ сроковъ доставки грузовъ во время лѣтней и осенней навигаціи, Комиссія нашла возможнымъ удлинить эти сроки на время осенней навигаціи, а именно съ 1 августа, и исчислять ихъ въ полуторномъ размѣрѣ противъ сроковъ, устанавливаемыхъ для лѣтней навигаціи.

з) *Вопросъ объ установленіи недостачи въ вѣсѣ груза на основаніи всѣхъ накладныхъ, предъявляемыхъ однимъ и тѣмъ же отправителемъ до одной и той же станціи назначенія, Комиссія разрѣшила въ томъ смыслѣ, что въ отношеніи порядка заявленія требованія какъ о вознагражденіи за утрату и просрочку въ доставкѣ грузовъ, такъ и о переборахъ и недоборахъ, парходство имѣетъ руководствоваться, наравнѣ съ желѣзными дорогами, Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.*

На основаніи изложенныхъ въ приведенныхъ пунктахъ постановленій по спорнымъ вопросамъ первоначальнаго проекта Соглашенія, представленнаго XI очередной Конференціи въ Парижѣ въ 1908 г., Комиссіею былъ выработанъ новый проектъ Соглашенія о перевозкѣ грузовъ между Котласомъ и Архангельскомъ и обратно, каковой проектъ при семъ прилагается.

За симъ, Комиссія перешла къ обсужденію вопроса 3-го протокола Парижской Конференціи, о мѣрахъ для привлеченія сибирскихъ грузовъ на Бѣломорское международное, черезъ Архангельскъ, сообщеніе.

На выраженное на Конференціи пожеланіе парходнаго общества В. Г. Мюллеръ и К^о объ установленіи пониженнаго тарифа на хлѣбные грузы отъ Тюмени, представитель Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, П. О. Пограничкій, заявилъ, что въ

принципъ противъ этой мѣры онъ возраженій не имѣетъ, но считалъ бы, въ такомъ случаѣ, справедливымъ уничтожить переломъ тарифовъ въ Челябинскѣ, дабы часть сибирской пшеницы могла быть направлена по Сѣвернымъ жел. дорогамъ на Петербургскій портъ.

Представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ, П. Н. Красновъ, объяснилъ, что, если бы, даже, тарифы отъ Тюмени и были понижены, то мѣра эта не увеличила бы количества прибывающаго въ этотъ центръ хлѣба, но только вся перевозка его до Тюмени производилась бы водою, по сибирскимъ рѣкамъ, что отнюдь не въ интересахъ Сибирской желѣзной дороги. Создавать же конкуренцію между воднымъ и желѣзнодорожнымъ путями въ данномъ случаѣ вовсе не желательно.

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса, Комиссія не признала желательнымъ, при существующемъ положеніи вещей, понижать тарифъ на хлѣбные грузы отъ Тюмени, но предполагала, что путемъ ближайшаго со стороны фирмы В. Г. Мюллеръ и К^о ознакомленія съ мѣстными условіями могли бы быть намѣчены и своевременно обсуждены дальнѣйшія желательныя мѣры для привлеченія грузовъ на Бѣломорское сообщеніе.

Настоящій протоколъ Комиссія постановила представить на благоусмотрѣніе подлежащихъ вѣдомствъ и затѣмъ доложить XII очередной по дѣламъ Бѣломорскаго международнаго, черезъ Архангельскъ, сообщенія Конференціи.

СОГЛАШЕНІЕ

о перевозкѣ грузовъ между Котласомъ и Архангельскомъ и обратно.

Управленіе Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ и Сѣверо-Двинское пароходное общество заключили между собою настоящее соглашеніе о перевозкѣ грузовъ между Котласомъ и Архангельскомъ и обратно, слѣдующихъ въ *Бѣломорскомъ международномъ сообщеніи, на нижеслѣдующихъ условіяхъ:*

1. Пароходство обязуется перевозить грузы прямого сообщенія между Котласомъ и Архангельскомъ на своихъ пароходахъ и баржахъ. Хлѣбные грузы перевозятся въ мѣшкахъ или насыпью, по указанію желѣзной дороги, при чемъ партіи отдѣляются рогожами, и при условіи нагрузки въ баржу не болѣе 2-хъ различныхъ партій.

Примѣчаніе 1. Баржи должны вполнѣ отвѣчать требованіямъ нормальной страховки, т. е. быть перваго или втораго разряда, согласно классификаціи страховыхъ обществъ, въ противномъ же случаѣ пароходство обязано само страховать грузъ и отвѣчать за него, но грузоотправитель въ такомъ случаѣ уплачиваетъ пароходству страховую премію по второму разряду баржъ.

Примѣчаніе 2. Сѣверо-Двинское пароходное общество обязуется съ открытіемъ навигаціи и въ теченіе ея перевозить изъ Котласа въ Архангельскъ грузы отправителей какъ слѣдующіе въ прямомъ Бѣломорскомъ сообщеніи, такъ и грузы, адресованные въ сообщеніи Архангельскъ-Юсо, не считая грузовъ фирмы В. Г. Мюллеръ и К^о, въ количествѣ до 1.300.000 пудовъ; къ этимъ грузамъ должны быть примѣняемы слѣдующія условія: съ открытіемъ навигаціи Сѣверо-Двинское пароходное общество обязуется перевезти 300.000 пудовъ грузовъ, идущихъ въ Бѣломорскомъ сообщеніи и 150.000 грузовъ, адресованныхъ въ Архангельскъ-Юсо, затѣмъ, по приходѣ иностранныхъ судовъ и по мѣрѣ поступающихъ отъ дороги требованій, впредь до спада водъ на перекатахъ до 7 четвертей, перевозить грузы отдѣльными партіями, не превышающими

100.000 пудовъ, еженедѣльно. По спадѣ водъ пароходство перевозить грузы по мѣрѣ возможности. Если бы дорогѣ потребовалось перевозить въ теченіе навигаціи больше указаннаго выше количества грузовъ какъ въ Бѣломорскомъ сообщеніи, такъ и въ Архангельскъ-Иосо, то она обязуется предложить таковую перевозку первоначально Сѣверо-Двинскому пароходному обществу и лишь въ случаѣ отказа пароходства, желѣзная дорога можетъ войти въ переговоры съ другими пароходовладѣльцами. Отказъ пароходства долженъ послѣдовать не далѣе, какъ въ теченіе однѣхъ сутокъ отъ дня предложенія перевозки дорогою. Грузы, принадлежащіе фирмѣ В. Г. Мюллеръ и К°, принимаются Сѣверо-Двинскимъ пароходнымъ обществомъ въ неограниченномъ количествѣ.

Примѣчаніе 3. Въ экстренныхъ или необходимыхъ случаяхъ пароходству предоставляется принятыя имъ на доставку грузы передавать подъ своей отвѣтственностью другимъ пароходствамъ, расчетъ же за доставку такихъ грузовъ управление Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ производитъ, однако, съ Сѣверо-Двинскимъ пароходнымъ обществомъ по ставкамъ фрахта Сѣверо-Двинскаго пароходнаго общества текущаго года, устанавливаемымъ, согласно примѣчанію къ § 4 сего Соглашенія, Конференціей по дѣламъ Бѣломорскаго сообщенія.

Примѣчаніе 4. Если грузовъ въ прямомъ сообщеніи оказалось бы менѣе противъ того количества, которое, согласно примѣчанію 2 къ п. 1 сего договора, обязуется перевозить пароходство, то вмѣсто этихъ грузовъ пароходство принимаетъ къ перевозкѣ грузы, адресованные въ Архангельскъ-Иосо.

Въ случаѣ, если Сѣверо-Двинское пароходное общество не въ состояніи было бы перевезти указанное въ семъ договорѣ количество грузовъ, то *управленія Сѣверныхъ дорогъ передаетъ перевозку недовезенныхъ грузовъ* другому пароходству за счетъ Сѣверо-Двинскаго пароходнаго общества, безъ ограниченія ставокъ наемнаго фрахта, противъ которыхъ Сѣверо-Двинское пароходное общество спорить не будетъ и обязывается возмѣстить разницу упомянутаго фрахта противъ ставокъ пароходнаго общества управленію Сѣверныхъ жел. дорогъ безпрекословно. Разница должна быть возмѣщена обществомъ въ теченіе одного мѣсяца со дня передачи перевозки управленіемъ другому пароходству.

При этомъ подлежащія возмѣщенію дорогамъ суммы могутъ быть удерживаемы дорогами изъ причитающихся пароход-

ному обществу плетей, чему парходное общество непрекословно подчиняется.

2. Передача грузовъ въ Архангельскѣ производится на пристаняхъ парходства или, по указанію Городской станціи, грузы должны сдаваться у борта заграничнаго пархода, при чемъ расходы по подачѣ баржъ отъ пристани къ борту пархода и обратно на парходство не падаютъ. Въ Котласѣ передача грузовъ производится или на пристаняхъ парходства, или по указанію станціи Котласъ, Пермской желѣзной дороги, въ другихъ мѣстахъ, болѣе удобныхъ для перегрузки. Передача грузовъ между дорогами и парходствомъ производится по передаточнымъ вѣдомостямъ, нижеслѣдующимъ порядкомъ:

а) Передаточныя вѣдомости составляются въ трехъ экземплярахъ Городскою станціею или станціею Котласъ. Въ означенныя вѣдомости вносятся №№ накладныхъ, сопровождающихъ грузы, фамиліи отправителей и получателей, названіе станцій отправленія и назначенія, число мѣстъ, наименованіе товаровъ и вѣсъ ихъ.

б) Передача и пріемъ грузовъ производится агентомъ сдающей и принимающей сторонъ.

в) Товарныя мѣста тщательно осматриваются, а число ихъ и вѣсъ провѣряются по накладнымъ.

г) Если, по сличеніи съ документами товарныхъ мѣстъ, таковыя окажутся не въ полномъ количествѣ или обнаружится порча тары, поврежденіе товара, то объ этомъ составляется актъ за подписью лицъ, участвующихъ при осмотрѣ, со внесеніемъ замѣченныхъ неисправностей груза въ передаточныя вѣдомости. Если же замѣченныя при передачѣ неисправности груза были обнаружены ранѣе и о томъ былъ составленъ актъ, то новый актъ не составляется, а лишь дѣлается отмѣтка въ передаточной вѣдомости, съ указаніемъ на актъ, слѣдующій при грузѣ.

д) Городская станція или станція Котласъ, передавая грузъ парходству, представляетъ вмѣстѣ съ грузовъ передаточныя вѣдомости въ трехъ экземплярахъ. Послѣ сличенія документовъ и грузовъ съ передаточными вѣдомостями, агенты, сдающій и принимающій, расписываются въ передаточныхъ вѣдомостяхъ, съ указаніемъ времени сдачи, при чемъ одинъ экземпляръ остается у агента станціи, а два экземпляра, со всѣми документами, слѣдующими при грузѣ, передаются агенту парходства. Парходство, сдавая грузъ Городской станціи или станціи Котласъ, предъявляетъ упомянутые два экземпляра передаточныхъ вѣдомостей; послѣ сдачи груза, агенты, сдающіе и принимающіе, расписываются въ передаточныхъ вѣдомостяхъ, съ указаніемъ времени сдачи, при чемъ одинъ экземпляръ передаточной вѣдомости, со всѣми документами, слѣдующими при грузѣ, передается агенту Городской станціи или станціи Котласъ, а другой

экземпляръ остается у пароходства и служить оправдательнымъ документомъ о произведенной перевозкѣ.

Примѣчаніе 1. За утрату пароходствомъ грузовыхъ документовъ, отвѣтственность, могущая возникнуть передъ грузохозяевами, ложится на пароходство.

Примѣчаніе 2. Доставка грузовыхъ документовъ и свѣдѣній о нихъ на протяженіи Котласъ — Архангельскъ производится тѣми перевозными средствами, коими будетъ совершаться доставка товара.

е) Баржи съ грузами находятся на отвѣтственности Сѣверо-Двинскаго пароходнаго общества до прибытія иностранныхъ пароходовъ, къ которымъ баржи подаются средствами Архангельской городской станціи, гдѣ и происходитъ пріемъ грузовъ.

Примѣчаніе. Подача къ иностраннымъ пароходамъ буксировъ, нагрузка и всѣ мѣстные расходы могутъ быть производимы пароходствомъ по особому соглашенію.

ж) Погрузка баржъ въ Котласъ средствами желѣзной дороги должна производиться возможно успѣшнѣе и начинаться немедленно по подачѣ баржъ.

3. Городская станція должна принимать прибывающіе по назначенію въ Архангельскъ-Юсо грузы отъ пароходства въ Архангельскъ безъ задержки, при чемъ на выгрузку предоставляется десять сутокъ, не считая дня прибытія баржи въ Архангельскъ. Въ случаѣ задержки баржъ по винѣ станціи свыше указаннаго срока, управленіе Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ обязано платить пароходству по $\frac{1}{15}$ коп. съ пуда за каждая сутки простоя и, во всякомъ случаѣ, не менѣе 25 руб. въ сутки съ каждой баржи. Если баржи не будутъ освобождены и въ слѣдующіе за тѣмъ десять дней, то пароходству предоставляется право выгрузить товаръ въ имѣющіеся въ Архангельскѣ амбары, при чемъ выгрузка, по дѣйствительной стоимости и храненіе по $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда въ мѣсяць, падаютъ на грузовладѣльца. Плата за храненіе рассчитывается по полумѣсяцамъ, при чемъ время отъ 1 до 15 дней включительно засчитывается за полмѣсяца.

Доставленные товары изъ Архангельска въ Котласъ должны быть немедленно выгружены средствами пароходства.

4. Расчетъ съ пароходствомъ по перевозкамъ настоящаго сообщенія производится на основаніи передаточныхъ вѣдомостей. Уплата денегъ, причитающихся пароходству по представляемымъ имъ счетамъ, дѣлается не позже $1\frac{1}{2}$ мѣсяца по поступленіи счета. Уплачиваются деньги пароходствомъ въ Архангельскѣ. ■

Примѣчаніе. Ставки фрахтовъ устанавливаются ежегодно на очередной Конференціи по дѣламъ Бѣломорскаго междунаго, черезъ Архангельскъ, сообщенія.

5. Расходы по переводу денегъ падаютъ на предприятие, получающее деньги.

6. Отвѣтственность за [недостачу и поврежденіе грузовъ опредѣляется при рѣчной перевозкѣ общими гражданскими законами объ отвѣтственности владѣльцевъ пароходныхъ предприятий, *уставомъ Сѣверо-Двинскаго пароходнаго общества утвержденными Министромъ Путей Сообщенія въ развитіе сего устава Правилами, а также подлежащими статьями Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ*, при чемъ пароходство, во всякомъ случаѣ, не отвѣчаетъ:

а) за нормальную утечку или усышку жидкостей и раструску или усышку укупоренныхъ товаровъ;

б) за порчу, происшедшую отъ сліянія воздуха и сырости, вслѣдствіе худой укупорки или упаковки;

в) за прокисленіе, замерзаніе и порчу предметовъ, протекающія отъ самаго свойства ихъ;

г) за убытки при конфискаціи товаровъ или арестѣ и задержкѣ ихъ военными или гражданскими властями;

д) за убытки отъ военныхъ дѣйствій, народныхъ волненій и безпорядковъ;

е) при порчѣ или гибели клади отъ ледохода, другихъ дѣйствій и стеченіи такихъ обстоятельствъ, которыхъ нельзя было предотвратить (Законы Гражданскіе ст. 684, т. X, ч. I), а равно отъ разбоя, насилія (ст. 2105, т. X, ч. I);

ж) за недостачу и поломку товаровъ, если наружная упаковка цѣла;

з) за обыкновенную убыль вѣса шерсти, соли, хлѣба, табака, пуха, хлопка, воска, сала, мыла, кожъ, мѣховъ, рожковъ, орѣховъ и вообще предметовъ легко усыхающихъ, по нормамъ, утвержденнымъ для желѣзныхъ дорогъ.

7. Сумма вознагражденія за недостачу, порчу или пропажу грузовъ, происшедшія по винѣ пароходства, опредѣляется на основаніи ст. 107 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

8. Срокъ доставки грузовъ устанавливается отъ Котласа до Архангельска 6 сутокъ, а отъ Архангельска до Котласа 8 сутокъ, при чемъ, начиная съ 1 августа, эти сроки доставки исчисляются въ полуторномъ размѣрѣ.

Примѣчаніе 1. На передачу грузовъ съ желѣзной дороги пароходству или обратно, къ указаннымъ срокамъ прибавляется по 3 сутокъ въ каждомъ пунктѣ передачи.

Примѣчаніе 2. Нагрузка баржъ производится средствами и за счетъ желѣзной дороги, и сроки доставки водою начинаются съ момента подачи письменнаго заявленія желѣзною дорогою пароходству о готовности груза къ отправленію и оканчивается въ моментъ подачи пароходствомъ заявленія. желѣзной дорогѣ, по прибытіи груза на конечную пристань

9. Отвѣтственность за просрочку въ доставкѣ грузовъ пароходство несетъ наравнѣ съ желѣзными дорогами, на основаніи ст. 110 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ пароходство не отвѣчаетъ за случившуюся просрочку въ доставкѣ грузовъ въ слѣдующихъ случаяхъ:

а) если вслѣдствіе дурной погоды, или по другой причинѣ, не зависящей отъ пароходства, грузъ не могъ быть выгруженъ на пристани назначенія. Такіе грузы пароходство имѣетъ право выгружать на мѣстѣ, до котораго пароходъ могъ слѣдовать, и доставить съ первымъ слѣдующимъ, затѣмъ пароходомъ. Издержки за перегрузку и храненіе сихъ грузовъ падаютъ въ сказанномъ случаѣ на пароходство;

б) пароходство не отвѣтствуетъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ послѣ того, какъ пароходствомъ сдѣланы установленныя заявленія о прекращеніи приѣма грузовъ или заявлено о сложеніи отвѣтственности за просрочку въ доставкѣ (о чемъ должна быть сдѣлана публикація въ Сборникѣ Тарифовъ), а равно и во всѣхъ случаяхъ, зависящихъ отъ воли Божіей и непредотвратимыхъ, какъ то: крушеніе или поврежденіе судовъ, порча котловъ и судовыхъ механизмовъ, буря, туманъ, замерзаніе рѣкъ, появленіе плавающего льда, препятствующаго движенію пароходовъ, мелководіе, забастовка, а также при задержаніи пароходовъ, по требованію правительственныхъ властей, или отклоненія пароходовъ съ пути слѣдованія, для поданія помощи судамъ, терпящимъ бѣдствія.

Во всякомъ случаѣ, пароходство отвѣтствуетъ за просрочку, происшедшую только при перевозкѣ водою, какъ равно и желѣзныя дороги отвѣтствуютъ лишь за просрочку, случившуюся на желѣзнодорожномъ пути. При этомъ причитающееся вознагражденіе исчисляется за время просрочки на желѣзныхъ дорогахъ, принимая во вниманіе только провозную плату, имъ причитающуюся, и за время просрочки при перевозкѣ водою, принимая во вниманіе лишь фрахтъ въ пользу пароходства.

10. Въ отношеніи порядка заявленія требованія какъ о вознагражденіи за уплату и просрочку въ доставкѣ грузовъ, такъ и о переборахъ и недоборахъ, пароходство руководствуется, наравнѣ съ желѣзными дорогами, Общимъ Уставомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

11. Пароходство обязано принимать грузы на пристаняхъ и отвѣтствуетъ за срочность доставки таковыхъ, спустя 10 дней послѣ дѣйствительнаго открытія навигаціи, офиціально удостовѣряемаго подлежащими органами Министерства Путей Сообщенія, о каковыхъ срокахъ публикуется въ Сборникѣ Тарифовъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. О закрытіи навигаціи также публикуется заблаговременно въ Сборникѣ Тарифовъ.

12. Если одна изъ договаривающихся сторонъ пожелаетъ отказаться отъ настоящаго соглашенія, то должна заявить о томъ за годъ впередъ.

13. Настоящее соглашеніе вступаетъ въ силу, по утвержденіи его, въ порядкѣ, установленномъ ст. 10 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

14. Измѣненіе или дополненіе настоящаго Соглашенія можетъ послѣдовать не иначе, какъ въ порядкѣ, установленномъ для его утвержденія.

Проектъ утвержденъ Цирк. зав. д.
Меж. Сообщ. отъ 15 ноября 1910 г.
за № 11844/XXV Вх № 20272/5297.

О зернохранилищах на ст. Котлась.

Результаты осмотра зернохранилищ на ст. Котлась и соображения о применении механического способа выгрузки хлѣба изъ вагоновъ въ зернохранилища и изъ зернохранилищъ въ баржи.

Общее описаніе существующихъ зернохранилищъ.

Всѣ зданія зернохранилищъ расположены вдоль праваго берега С. Двины, въ разстояніи 20—30 саж. отъ берега. Они состоятъ изъ трехъ группъ: въ первой группѣ—6 зданій, во 2-й—5 и въ 3-й (последней постройки)—4 зданія. Разчетная вмѣстимость зернохранилищъ: I гр.—640000 пуд., II гр.—540000 пуд. и III гр.—480000 пуд., всего 1660000 пуд. На дѣлѣ эта вмѣстимость оказывается недостаточной, что вызываетъ перегрузъ ихъ на 500000 пуд. На столько же пудовъ перегружаются шатры и пакгаузы, такъ что общая цифра перегруза, по словамъ завѣдывающаго зернохранилищами, нерѣдко достигаетъ 1 милліона пудовъ. Хлѣбъ хранится въ зернохранилищахъ, исключительно, всыпную. Родъ погрузки хлѣба въ вагонахъ, главнымъ образомъ, всыпную и въ рѣдкихъ случаяхъ—въ мѣшкахъ. Освѣщенія въ существующихъ зернохранилищахъ не имѣется, въ виду чего въ темное время выгрузка хлѣба не производится. Изъ противопожарныхъ мѣръ имѣются: особая водонапорная линія непосредственно отъ водокачки, пожарные краны и рукава и бочки, наполняемая лѣтомъ водою. Существующій напоръ въ трубѣ, обслуживающей зернохранилища, на столько слабъ, что изъ пожарныхъ крановъ выбрасывающей струи совершенно не получается. Для полученія воды изъ напорной трубы требуется времени около $\frac{1}{2}$ часа, а иногда и болѣе, такъ какъ для надобностей станціи и депо водокачка работаетъ неполныя сутки (около 7 часовъ въ день, включая сюда время на растопку котла). Особаго телефона или другого рода сигнализациі на случай пожара на водокачкѣ не имѣется.

II. Существующій способъ выгрузки хлѣба изъ вагоновъ.

Для выгрузки хлѣба вагоны подаются непосредственно къ площадкѣ зернохранилищъ, расположенной у I-й и II-й группъ— на уровнѣ пола, а у III-й гр.—ниже пола на 5 футовъ. Выгрузка зерна и подача его въ зернохранилища производится вручную слѣдующимъ образомъ: у хлѣбнаго щита вагона для удобства отрывается верхняя доска; передъ вагономъ, на высотѣ 3—4 фут. надъ поломъ площадки, подмачивается доска, на которую укладывается мѣшокъ, наполняемый зерномъ при помощи совковъ, двое рабочихъ работаютъ внутри вагона и 6—8 человекъ снаружи его. Такимъ образомъ, у одного вагона работаютъ всего 8—10 человекъ. Наполненные мѣшки по лѣстницѣ (на спинѣ) переносятся на верхъ и здѣсь ссыпаются въ закрома. Продолжительность выгрузки одного вагона, по словамъ завѣдывающаго, составляетъ около 40 минутъ. Прибавляя сюда время, потребное на перестановку вагоновъ около 10 мин., получимъ, что на полный оборотъ по выгрузкѣ одного вагона требуется при существующемъ способѣ около 50 мин. Для подачи вагоновъ подъ выгрузку таковыя предварительно сортируются и устанавливаются партіями въ зависимости отъ того, къ какому зданію они должны быть поданы. Эта сортировка значительно осложняется еще тѣмъ, что мѣсто ссыпки зерна различается не только по владѣльцамъ, но также по покупателямъ, которымъ хлѣбъ проданъ, мѣсту покупки и продажи зерна, его сорту и роду. Въ виду сказаннаго выборка и сортировка вагоновъ службою движенія при недостаткѣ существующихъ путей крайне затруднительна. Максимальное количество вагоновъ, выгружаемыхъ въ день при условіи наилучшей подачи ихъ и сортировки службой движенія, по словамъ завѣдывающаго: лѣтомъ до 70, а зимою до 40. Максимальное поступленіе въ сутки—80 вагоновъ. Дѣйствительное среднее поступленіе въ 1909 году по справкѣ, полученной въ коммерческой службѣ,—11470 пуд., т. е. 13 вагоновъ въ сутки (въ 1905 г.—20 вагоновъ въ сутки). Наемъ рабочихъ производится, исключительно, среди мѣстныхъ крестьянъ, которые въ праздничное время не работаютъ (во время Рождества нерабочихъ дней—8, во время Пасхи—7, во время масленицы—4, мѣстныхъ праздниковъ— около 10 въ году). Въ виду этого, послѣ праздничнаго времени неоднократно бывали случаи значительнаго скопленія вагоновъ съ хлѣбомъ; такъ на примѣръ, 1 апрѣля 1909 года скопленіе ихъ достигло 569 штукъ."

Особаго приспособленія для взвѣшиванія зерна не имѣется. Прибывающіе вагоны для провѣрки вѣса иногда взвѣшиваются на станціонныхъ вѣсахъ, на выдержку 1—2 ваг. изъ поѣзда. Случаевъ недостачи вѣса сверхъ допускаемой нормы не наблюдалось.

III. Стоимость выгрузки хлѣба.

Стоимость выгрузки составляетъ отъ 1 руб. 80 коп. до 2 руб., въ среднемъ 1 руб. 90 коп. съ вагона въ 900 пудовъ. Количество хлѣба, выгруженнаго въ теченіе 1909 года на ст. Котласъ—4128916 пуд., или 4588 ваг. въ 900 пудовъ. Слѣдовательно, стоимость выгрузки хлѣба въ 1909 году—8.700 руб. Прибавляя сюда расходъ на мѣшки—300 руб. въ годъ, найдемъ окончательно, что стоимость выгрузки хлѣба изъ вагоновъ въ зернохранилище въ 1909 году выразилась въ суммѣ около 9000 руб.

VI. Сущестующій способъ погрузки хлѣба въ баржи.

Для погрузки хлѣба изъ зернохранилищъ въ баржи у каждаго зданія, на уровнѣ пола имѣются постоянныя деревянныя горизонтальныя платформы (эстакады), идущія отъ зернохранилищъ до берега рѣки. Вылетъ, или длина ихъ 20—30 саж. и высота 5—7 саж. у берега. Принимаемое изъ зернохранилищъ зерно на тачкахъ подвозится къ краю эстакады и затѣмъ по наклонной трубѣ изъ 12 фун. желѣза самотокомъ спускается внизъ. Для установки спускныхъ трубъ на берегу устраиваются временныя приспособленія въ видѣ козелъ, которые въ теченіе навигаціи въ зависимости отъ уровня воды нѣсколько разъ перемѣщаются, а на зиму совершенно убираются. Общая длина каждой трубы, состоящей изъ отдѣльныхъ звеньевъ, около 15 саж.; длина каждаго звена около 1 саж., и діаметръ 8—10 дюймовъ. У первой группы зерно изъ спускной трубы принимается непосредственно на баржу, у II-й и III-й гр. оно первоначально высыпается на берегъ и затѣмъ на тачкахъ подвозится къ баржѣ, при чемъ горизонтальное перемѣщеніе тачки у II-й гр., — около 15 саж. и у III-й гр. около 25 саж.

V. Стоимость погрузки хлѣба въ баржи.

Стоимость погрузки хлѣба въ баржи слѣдующая: рожь, пшеница и ячмень отъ 2 руб. 40 коп. до 2 руб. 60 коп. съ 1000 пуд. и овесъ отъ 3 руб. 60 коп. до 4 руб. съ 1000 пуд. Принимая среднюю стоимость погрузки разнаго рода хлѣба въ 3 руб., получимъ, что весь расходъ на погрузку хлѣба въ баржи въ 1909 году выразился въ суммѣ около 12400 руб. Стоимость разборки и установки временныхъ приспособленій, по словамъ завѣдывающаго, отъ 4000 до 6000 руб. въ годъ. Слѣдовательно, весь расходъ на погрузку хлѣба въ баржи въ 1909 году около 17000 рублей.

VI. Недостатки зернохранилищъ.

Резюмируя все вышесказанное, слѣдуетъ отмѣтить слѣдующіе недостатки существующихъ зернохранилищъ:

- 1) Недостаточность существующихъ путей для успѣшной выборки и подачи вагоновъ подъ выгрузку.
- 2) Недостаточность или почти полное отсутствіе противопожарныхъ мѣръ.
- 3) Медленность и дороговизна выгрузки зерна изъ вагоновъ и зависимость ея отъ рабочихъ рукъ.
- 4) Отсутствіе постоянныхъ приспособленій для погрузки зерна въ баржи,
- и 5) недостаточность вмѣстимости зернохранилищъ.

VII. Необходимость увеличенія количества путей и усиленія противопожарныхъ мѣръ.

Изъ перечисленныхъ недостатковъ въ первую очередь полагають бы необходимымъ:

- 1) увеличить количество существующихъ путей и
- 2) усилить противопожарныя мѣры. При увеличеніи количества путей самымъ цѣлесообразнымъ было бы для удобства выборки и подачи вагоновъ подъ выгрузку примѣнить вѣрную систему расположенія путей. Для усиленія противопожарныхъ мѣръ необходимо существующую водонапорную линію, обслуживающую зернохранилища, соединить съ водоемнымъ зданіемъ, при чемъ это послѣднее устроить значительной вышины и объема, дабы всегда имѣть наготовѣ большой запасъ воды и надлежащей силы напоръ. Для той же цѣли слѣдуетъ поставить на водокачкѣ болѣе сильный насосъ и устроить сигнализацию (телефонъ и электрическій звонокъ).

VIII. Соображенія объ устройствѣ механическихъ приспособленій для выгрузки хлѣба изъ вагоновъ въ зернохранилища.

Для устраненія недостатка, отмѣченнаго въ п. 3, полезно было бы ручной способъ выгрузки хлѣба изъ вагоновъ замѣнить механическимъ, для чего существующія зернохранилища желательно оборудовать элеваторами (иначе норіями и транспортерами). При помощи норій зерно будетъ подаваться наверхъ, а при помощи транспортеровъ—разноситься по закрамамъ. Для пріема зерна изъ вагоновъ у каждаго элеватора, съ наружной стороны зданія, у рельсоваго пути предполагается устроить де-

ревянную приемную воронку, обитую внутри желѣзомъ. Дну воронки придается уклонъ въ $\frac{1}{2}$, что соотвѣтствуетъ углу въ 30° . Такой уклонъ вполне достаточенъ, какъ показалъ опытъ, для спуска зерна самотекомъ по обитой желѣзомъ плоскости. Для полученія требуемаго уклона приемная воронка необходимо опустить въ землю на глубину около одной сажени, выложивъ соотвѣтствующія ямы изъ бетона (или кирпича) на цементѣ. Для высыпанія зерна изъ вагона къ люковому отверстию хлѣбнаго щита предполагается прикрѣплять (при помощи винтовъ) подъ наклономъ особый рукавъ изъ кровельнаго желѣза, по которому зерно должно сыпаться непосредственно въ воронку. Время, потребное для выгрузки одного вагона въ 900 пудовъ черезъ люкъ, по опытнымъ даннымъ, составляетъ около 16 мин., время, потребное для замѣны выгруженнаго вагона, около 9 мин. Такимъ образомъ, на весь оборотъ по выгрузкѣ одного вагона въ 900 пуд. потребуется около 25 мин., что соотвѣтствуетъ подачѣ 0,6 пуда зерна въ секунду. Изъ приемной воронки зерно поступаетъ въ нижній приемникъ норій, откуда черпаками поднимается наверхъ. Норіи предполагается устроить обыкновенныя, состоящія изъ безконечной пеньковой ленты съ черпаками, обхватывающей два барабана, изъ которыхъ одинъ ведущій. Для полученія надлежащей натянутости ленты ось одного изъ барабановъ должна быть подвижной. Для установки норій между существующими зданіями необходимо поставить особыя элеваторныя башни, около 6 кв. саж. площадью и около 4,5 саж. вышиною. Высота подъема зерна, включая сюда углубленіе нижняго приемника, соотвѣтственно высотѣ зданій, будетъ около 40 футъ.

Поднятое норіей зерно непосредственно изъ черпаковъ поступаетъ въ верхнюю приемную воронку, откуда самотекомъ передается на ленту транспортера. Отъ сильной тяги воздуха, обусловливаемой работой норіи, при высыпаніи зерна изъ черпаковъ отвѣивается очень много сорныхъ частей и пыли, въ виду чего мѣсто перепада зерна обыкновенно прикрывается кожухомъ, отъ котораго къ верху идетъ вентиляціонная труба съ вентиляторомъ. Для установки транспортеровъ предполагается отъ элеваторныхъ башенъ къ обоимъ сосѣднимъ зданіямъ перекинуть крытыя галлерей на высотѣ чердака. Транспортеры, обыкновенно, состоятъ изъ длинной безконечной резиновой ленты, обхватывающей два концевыхъ барабана, изъ которыхъ одинъ ведущій. Для поддержанія ленты на извѣстномъ разстояніи располагаются поддерживающіе ролики. Кромѣ того, для приданія лентѣ корытообразнаго сѣченія, устанавливаются наклонныя ролики съ измѣняемымъ наклономъ. Для натяженія ленты имѣется натяжной аппаратъ. Для приема зерна съ ленты и передачи его въ закрома устанавливаются особыя телѣжки, передвигаемыя по

рельсамъ или деревяннымъ брусьямъ съ желѣзной полосой. При помощи тормоза телѣжка можетъ быть установлена въ любомъ мѣстѣ.

Въ зданіяхъ первой и второй группы можно ограничиться только продольными лентами, расположенными въ чердачномъ помѣщеніи посрединѣ зданій. Въ зданіяхъ третьей группы, кромѣ продольныхъ лентъ, необходимо поставить и поперечныя, которыя будутъ принимать зерна отъ норій и передавать его на продольныя ленты. Норіи, расположенныя между зданіями, должны обслуживать оба сосѣднія зданія (поперемѣнно). Такихъ норій будетъ 6 штукъ. Ленты, принимающія зерно отъ одной и той же норіи, должны имѣть движеніе въ разныя стороны, причемъ одновременно отъ каждой норіи долженъ работать только одинъ транспортеръ. Верхняя пріемная воронка должна имѣть два отростка съ задвижками, отводящіе зерно на соотвѣтствующій транспортеръ. Кромѣ норій, обслуживающихъ по два зданія, у первой группы одна норія будетъ обслуживать только одно зданіе. Продольные транспортеры должны обслуживать по одному зданію, транспортеры по два зданія въ одномъ направленіи. Всего продольныхъ транспортеровъ 7 шт. Поперечныхъ транспортеровъ у III-й гр.—4. Такимъ образомъ, общее число транспортеровъ у всѣхъ трехъ группъ = 11 штукъ.

IX. Расчетъ.

Для опредѣленія необходимаго количества норій имѣемъ слѣдующія данныя:

Максимальное поступленіе вагоновъ въ день—80 шт. Скорость выгрузки одного вагона—25 мин., или въ день 21 вагонъ, примемъ 20 вагоновъ. Такое же количество вагоновъ въ день должна поднимать каждая норія.

Въ виду того, что весьма часто (по заявленію мѣстныхъ агентовъ) вся партія прибывшихъ вагоновъ при нормальномъ поступленіи ихъ, подлежитъ выгрузкѣ въ зданія одной группы, примемъ, что при максимальномъ поступленіи въ 80 вагоновъ они подлежатъ выгрузкѣ въ двѣ группы. Слѣдовательно, въ одну группу должно быть выгружено $\frac{80}{2} = 40$ вагоновъ. Необходимое число норій въ одной группѣ = $\frac{40}{20} = 2$ норіи.

Это число норій и примемъ для 2-й и 3-й группъ, что же касается 1-й группы, то въ виду расположенія одного зданія ея по другую сторону пути, здѣсь придется поставить три норіи. Такимъ образомъ, количество всѣхъ норій 7.

Для опредѣленія работы (силы), потребной для приведенія въ дѣйствіе всѣхъ механизмовъ, имѣемъ слѣдующія данныя: Вѣсъ зерна, подаваемого норіей въ сек.,—0,6 п., возьмемъ для расчета $\frac{3}{4}$ пуда. Высота подъема—40 фут. Слѣдовательно, работа одной норіи р.— $\frac{3}{4}$. 40 пудо-футъ = $\frac{3 \cdot 40}{4 \cdot 15} = 2$ л. сил. Прибавляя, по профессору Петрову, 25% на вредныя сопротивленія, получимъ

$$p = 2,5 \text{ лош. сил.}$$

Работа всѣхъ норій $N_1 = 2,5 \cdot 7 = 17,5$ лош. сил. Для опредѣленія работы транспортеромъ имѣемъ, по профессору Петрову, что работа одной паровой лошадиной силы соотвѣтствуетъ перемѣщенію на лентѣ 50 тоннъ зерна въ одинъ часъ на 100.

Погонная длина транспортеровъ 1-й группы: одного = 225 фут., другого = 225 фут. и третьяго = $225 \cdot 2 = 450$ фут.

Работа транспортера = $\frac{3}{4} \cdot 225$ пудо-футъ = $\frac{168 \cdot 60 \cdot 60}{50 \cdot 60 \cdot 100}$ лош. сил. = 2 лош. сил.

Прибавляя 25% на вредныя сопротивленія, получимъ = 2,5 лош. сил.

Работа всѣхъ транспортеровъ 1-й гр. = $2,5 + 2,5 + 5 = 10$ лош. сил.

Такимъ же образомъ найдемъ работу обоихъ транспортеровъ II-й группы — $2,5 + 5 = 7,5$ лош. сил.

Погонная длина транспортеровъ III-й гр.: продольныхъ = 140 футъ и поперечныхъ = 40 футъ.

Работа двухъ продольныхъ транспортеровъ III-й гр. = $1,55 \cdot 2 = 3,1$ лош. сил.

Работа двухъ поперечныхъ транспортеровъ III-й гр. = $0,5 \times 2 = 1$ лош. сил.

Работа транспортеровъ всѣхъ 3-хъ гр. — № 2 = $10 + 7,5 + 4,1 = 21,6$ лош. сил.

Работа, потребная на приведеніе въ дѣйствіе всѣхъ механизмовъ — № 1 + № 2 + № 3 = 49,6, примемъ 50 лош. сил. На самомъ дѣлѣ такой максимальной работы никогда не требуется, такъ какъ для выгрузки 80 вагоновъ въ день достаточна работа 4 норій, слѣдовательно, дѣйствительный расходъ работы = $\frac{50 \cdot 4}{7} = 28,6$ лош. сил.

При выборѣ силы двигателя слѣдуетъ поставить его нѣсколько сильнѣе, чтобы въ случаѣ надобности хватило силы и для электрическаго освѣщенія. Если въ каждомъ зданіи поставить по 3 калильныхъ лампочки въ 16 свѣчей каждая, работающихъ при 110 вольтахъ съ расходомъ 3,5 уатта на свѣчу, тогда расходъ энергіи на всѣ лампы = $3 \cdot 15 \cdot 16 \cdot 3,5 = 2520$ уаттъ.

Прибавляя сюда 3% на потерю энергии въ проводѣ, получимъ полный расходъ энергии на освѣщеніе = $2520 + 76 = 2596$ уаттъ = 4,34 л. с., примемъ 4,4 л. с.

Такимъ образомъ, полная сила двигателя = $28,6 + 4,4 = 33$ лощ. сил.

Принимая во вниманіе, что отдѣльныя группы зернохранилищъ расположены на значительномъ разстояніи одна отъ другой (между I-й и II-й гр. до 150 саж. и между II-й и III-й гр. до 300 саж.), полагалъ бы самымъ цѣлесообразнымъ для приведенія въ дѣйствіе элеваторныхъ механизмовъ примѣнить электрическую энергию съ установкой въ особомъ зданіи динамо-машины, приводимой въ движеніе паровой турбиной, мощность которой должна быть не менѣе 32,5 лощ. сил. Для приведенія въ дѣйствіе норій, въ элеваторныхъ башняхъ придется поставить соотвѣтствующей силы моторы, которые будутъ приводить въ дѣйствіе также сосѣдніе транспортеры.

Х. Стоимость оборудованія.

Стоимость всего оборудованія выразится, приблизительно, (съ точностью до 15%) въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Количество.	Стоим. единицы.	Итого.
1) Норіи съ принадлежностями и ихъ установка комп.	7	350	2450 р.
2) Транспортеры и ихъ установка п. с.	400	60	24000 „
3) Проводы и ремни комп.	1	3000	3000 „
4) Паровая турбина съ динамо-машинной мощностью около 35 л. с. съ установ.	1	5000	5000 „
5) Моторы въ 2—6 л. с. компл.	12	350	4200 „
6) Вентиляторы съ трубами компл.	7	200	1400 „
7) Вертикальный паровой котель давл. 5—6 атм. съ принадлежн. и устан.	1	2400	2400 „
8) Провода	1	550	550 „

Итого (на механизмы) 43000 р.

	Количество.	Стоим. единицы.	Итого.
9) Элеваторныя башни съ навѣсами (7 шт.) кв. саж. деревянныя на камен. фонд. кв. саж.	42	150	6300 р.
10) Наружныя приѣмныя воронки (бетонной кладки 1 куб. саж. для каждой воронки) съ облицовкой досками и желѣзомъ шт.	7	200	1400 „
11) Крытыя галлерей, соединяющія элеваторныя башни съ зернохранилищами кв. саж.	40	40	1600 „
12) Машинное зданіе съ отдѣленіемъ для котла	20	200	4000 „
Итого (на зданія)			13300 р.
Всего			56.300 р.

т. е. около 56500 рублей.

Если у первой группы то зданіе, которое расположено по другую сторону пути и требуетъ отдѣльнаго элеватора, оставить необорудованнымъ элеваторомъ, то соотвѣтственно стоимости одного элеватора (т. е. одной норіи, ея башни, приѣмной воронки, транспортера и мотора) исчисленную сумму можно уменьшить приблизительно, на 3000 руб., т. е., принять расходъ на оборудованіе элеваторами 14 зернохранилищъ около 53500 руб. (Стоимость установки электрическаго освѣщенія сюда не включена, такъ какъ особенной надобности въ немъ пока не ощущается).

Если ограничиться устройствомъ въ 14 зданіяхъ только норій—для подъема зерна безъ транспортеровъ, а развозку зерна по закрамамъ производить вручную при помощи тачекъ, то исчисленная сумма уменьшится еще на 24000 руб., т. е. будетъ около 32500 руб.

XI. Стоимость выгрузки хлѣба изъ вагоновъ въ зернохранилища механическимъ способомъ.

Для опредѣленія стоимости выгрузки хлѣба механическимъ способомъ (послѣ устройства норій и транспортеровъ) имѣемъ слѣдующія данныя:

Количество вагоновъ, выгруженныхъ въ годъ (1909) — 4588 ваг.

Работа одной норіи въ день = 20 ваг.

Необходимое число рабочихъ дней = $\frac{4588}{20} = 230$ дн.

Расходъ на поденныхъ рабочихъ въ годъ, считая по 3 чел-овѣка на одну норію, съ поденной платой 50 коп. въ день = $50 \cdot 3 \cdot 230 = 345$ руб., примемъ 350 руб.

Расходъ угля въ годъ, считая 2,75 клгр. угля на одну лош. сил, въ часъ = $2,75 \cdot 9 \cdot 32 \cdot 230 =$ около 165000 кл. = 9900 пуд.

Стоимость угля въ годъ = 8 к. \times 9900 = 792,

примемъ	800 руб.
Содержаніе машиниста динамо-маш. въ годъ	720 „
Тоже помощн. машин. или монтера	540 „
Тоже слесаря—осмотрщ. проводовъ	480 „
Тоже смазчика и шорника	360 „
Тоже кочегара при котлѣ	360 „
Расходъ на смазку и ремонтъ механизмовъ—	
около 3% стоимости =	1300 „
Итого въ годъ около 5000 руб. вмѣсто	9000 „

расходуемыхъ въ настоящее время. Такимъ образомъ, съ оборудованіемъ существующихъ зернохранилищъ элеваторами расходъ на выгрузку зерна изъ вагоновъ уменьшится, приблизительно, на 4000 руб. въ годъ, что составитъ около 7% на затраченный капиталъ.

XII. Соображенія объ устройствѣ приспособленій для погрузки хлѣба въ баржи.

Для устройства болѣе совершенныхъ и менѣе подвергающихся поврежденію отъ весеннихъ водъ приспособленій для погрузки хлѣба въ баржи полезно было бы примѣняемая въ настоящее время временныя приспособленія замѣнить постоянными. Для этой цѣли имѣющіяся у зданій постоянныя платформы слѣдовало бы у II-й и III-й группы удлинить настолько, чтобы зерно изъ спускныхъ трубъ принималось не на берегъ, но непосредственно на баржу, какъ это теперь имѣетъ мѣсто у I-й группы.

При удлиненіи платформъ пристроенныя къ нимъ новыя части будутъ подвергаться разрушительному дѣйствію весеннихъ водъ во время ледохода, а потому ихъ необходимо сдѣлать болѣе прочными, на сваяхъ (изъ дерева или изъ старыхъ рельсъ), забитыхъ до отказа и скрѣпленныхъ попарно (въ поперечномъ направленіи) насадками и раскосами. Кромѣ того, передъ каждой парой свай для защиты ихъ отъ ледохода слѣдуетъ поставить ледорѣзы (самаго простого устройства), состоящіе изъ двухъ свай съ наклонной насадкой, связанныхъ между

собою поперечинами и раскосами. Одинъ конецъ спускныхъ трубъ будетъ укрѣпленъ на концѣ эстакады, а другой — между двумя сваями. Нормальный наклонъ спускныхъ трубъ для спуска зерна самотекомъ, какъ сказано выше, долженъ быть въ 30° , что слѣдуетъ имѣть въ виду при опредѣленіи размѣра. Къ нижнему концу спускной трубы для приѣма зерна на баржу можно подвѣсить на шарнирѣ съемный рукавъ изъ кровельнаго желѣза, который можетъ быть поднимаемъ на требуемую высоту въ зависимости отъ уровня воды и осадки судна, или совершенно снимаемъ при высокой водѣ. Подобное приспособленіе устроено въ Николаевскомъ портѣ съ тою разницею, что вмѣсто свай тамъ имѣется желѣзная колонна. Вслѣдствіе значительной длины эстакадъ (вмѣстѣ съ пристройкой до 40 саж. каждая) способъ подачи зерна отъ зернохранилищъ до спускныхъ трубъ придется оставить тотъ же, который примѣняется въ настоящее время, т. е. на тачкахъ, такъ какъ подача его кранами при такомъ разстояніи невозможна, а устройство транспортеровъ обойдется слишкомъ дорого (съ моторами, крытыми галлереями и приспособленіями для приѣма зерна изъ зернохранилищъ до 40000 руб., не включая сюда стоимости платформъ и трубъ). Въ виду того, что разница между различными уровнями воды весьма значительна—до 2 саж., кромѣ съемнаго рукава, нижнюю опору спускныхъ трубъ между сваями можно сдѣлать перемѣщающейся въ вертикальномъ направленіи, или еще проще подвѣсить нижній конецъ трубъ при помощи тали къ верхней насадкѣ свай, что дастъ возможность безъ всякаго затрудненія мѣнять высоту нижняго конца спускной трубы въ зависимости отъ уровня воды. При такомъ устройствѣ спускной трубы, которыя будутъ имѣть длину около 14 саж., должны быть достаточно жесткими во избѣжаніе прогиба ихъ отъ вѣса зерна, въ виду чего эти трубы слѣдуетъ сдѣлать изъ желѣза толщиной около 2 мм., съ фланцевыми соединеніями на болтахъ, кромѣ того усилить шпренгелями.

У первой группы надобности въ удлиненіи существующихъ эстакадъ не имѣется, въ виду чего здѣсь потребуется лишь установить спускныя трубы съ забивкой необходимыхъ для этого свай и устройствомъ противъ этихъ свай ледорѣзовъ.

XIII. Стоимость устройства постоянныхъ приспособленій для погрузки хлѣба въ баржи.

Приблизительная стоимость намѣченныхъ приспособленій для погрузки хлѣба въ баржи слѣдующая:

	Колич.	Стоим. ед- ницы.	Итого.
1) Дор. сваи для платформъ (на раз- стояніи 5 саж. и для ледорѣзовъ и ихъ забивка) шт.	200	30	6000 р.
2) Прогоны, насадки и раскосы съ по- становкой пог. саж.	800	2,5	2000 „
3) Полъ платформъ кв. саж.	200	6	1200 „
4) Перила пог. саж.	400	3	1200 „
5) Спускныя трубы 14 шт. около 60 пуд. каждая и ихъ установка . . . пуд.	840	6	5040 „
6) Блоки для подвѣшиванія трубъ . шт.	14	60	840 „
Итого			16280 р.

Примемъ 16.500 рублей.

Приемные рукава могутъ быть сдѣланы изъ имѣющихся трубъ.

Съ устройствомъ постоянныхъ приспособленій расходъ на погрузку хлѣба въ баржи уменьшится на сумму отъ 4000 до 6000 рублей, которые въ настоящее время ежегодно тратятся на временныя приспособленія. Такимъ образомъ, если стоимость намѣченныхъ приспособленій принять даже въ 20000 руб., то сбереженіе составитъ около 20% на затраченный капиталъ.

XIV. Заключение.

Необходимо отмѣтить, что послѣ 1905 года движеніе хлѣбныхъ грузовъ черезъ станцію Котласъ начало убывать. По справкѣ, наведенной коммерческой службой, количество хлѣба, прошедшаго черезъ желѣзнодорожныя зернохранилища, выразилось въ слѣдующихъ цифрахъ:

1905 годъ	6117996 пудовъ.
1906 „	4195413 „
1907 „	1074539 „
1908 „	1052214 „
1909 „	4128916 „

Поэтому, казалось бы, что для ускоренія выгрузки хлѣба изъ вагоновъ достаточно ограничиться пока увеличеніемъ количества путей, необходимыхъ для успѣшной выборки и подачи вагоновъ подъ выгрузку. Одновременно съ симъ необходимо усилить противопожарныя мѣры, дабы обезпечить существующія зернохранилища въ пожарномъ отношеніи.

Что же касается оборудованія зернохранилищъ элеваторами, то такое слѣдуетъ пока отложить, въ виду значительной затраты, которая для этого потребуется.

Что касается приспособленій для погрузки хлѣба въ баржи, то въ виду незначительной затраты на устройство постоянныхъ приспособленій, которое окупится черезъ 3—4 года, слѣдуетъ признать целесообразнымъ немедленно приступить къ детальной разработкѣ намѣченныхъ приспособленій на мѣстѣ въ зависимости отъ профиля дна рѣки (противъ эстакады) и затѣмъ начать постройку ихъ.

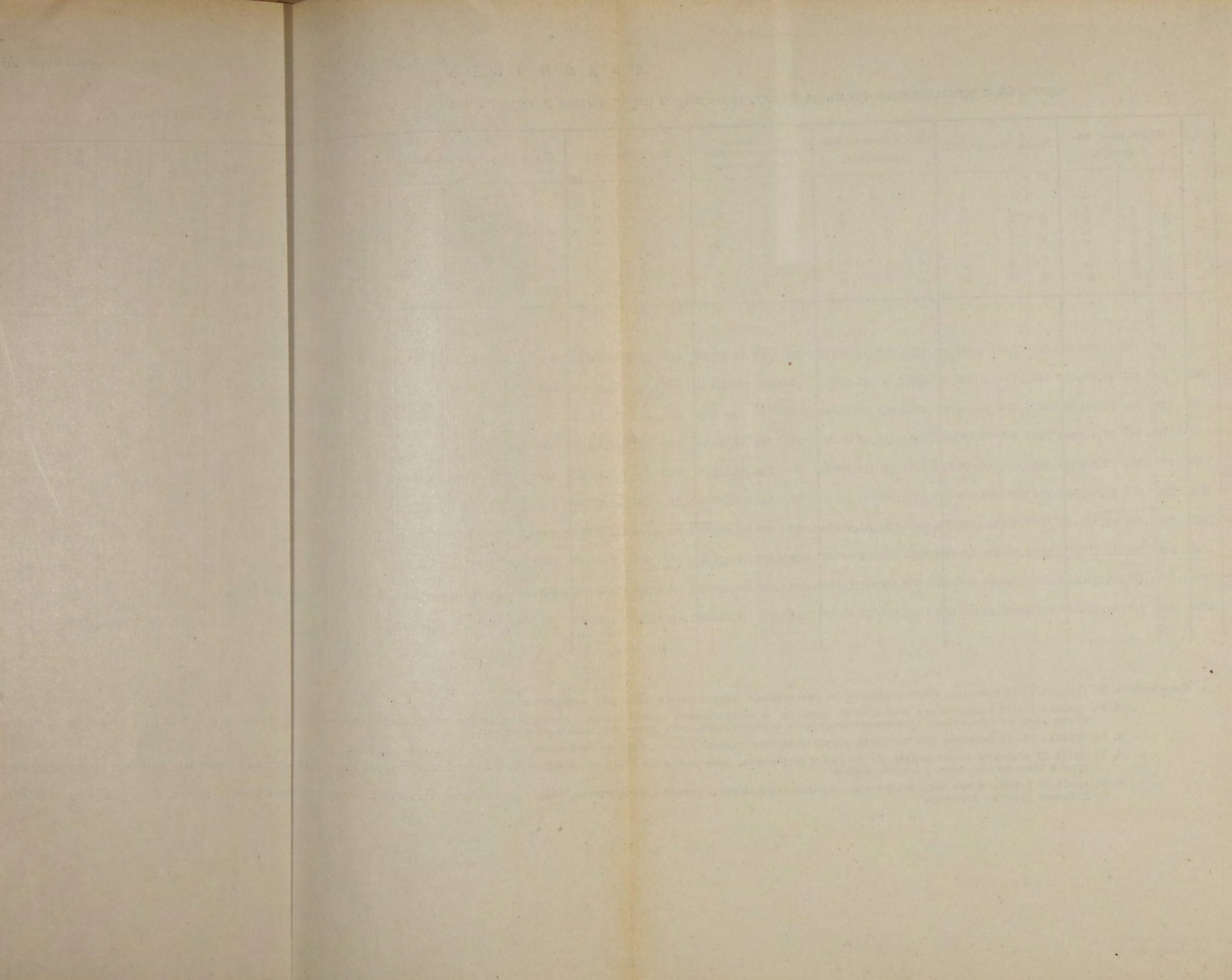
THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
RESEARCH REPORT NO. 100
BY
J. H. GOLDSTEIN
AND
R. F. W. WILSON
PUBLISHED BY THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
CHICAGO, ILLINOIS, U.S.A.
1954

В Ъ Д О М О С Т Ь

претензий и выплаченных сумм за утрату, недостачу и порчу багажа и грузов по Пермской жел. дорогъ за время съ 1901—1910 г.г.

Г о д ы.	Оставалось на 1 января.			Вновь поступило.			Всего было на раз- смотрѣніи.			Отклонено или прекращено производствомъ.			Удовлетворено.			Въ томъ числѣ уплачено за счетъ своей дороги.								Общее количество перевезен- ныхъ по дорогѣ отправокъ, багажа и грузовъ всѣхъ скоростей.	% отношеніе признанныхъ претензий по накладнымъ (гр. 18) къ общему количеству перевезенныхъ отправокъ.	Общая валовая сумма до- хода дороги по перевозкамъ багажа и грузовъ всѣхъ скоростей со включеніемъ дополнительныхъ сборовъ.	% отношеніе признанной суммы (гр. 19) къ общему доходу дороги.												
	Д ѣ л ѣ.	Накладныхъ.	Н а с у м м у.	Д ѣ л ѣ.	Накладныхъ.	Н а с у м м у.	Д ѣ л ѣ.	Накладныхъ.	Н а с у м м у.	Д ѣ л ѣ.	Накладныхъ.	Н а с у м м у.	Д ѣ л ѣ.	Накладныхъ.	Н а с у м м у.	Д ѣ л ѣ.	Накладныхъ.	За счетъ Отд. I очередной № 37.	За счетъ Отд. IV очередной № 193.	Сумма, уплаченная по исполнитель- нымъ листамъ.	Сумма, уплаченная другими за счетъ Пермск. и вошедшая въ сумму гр. 19 и 20.	Всего уплачено за счетъ Пермской до- роги (графы 19, 20, 21 и 22).	Уплачено за счетъ другихъ дорогъ.																
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28												
1901	88	106	11.750	16	1.053	1.066	107.021	49	1.141	1.172	118.771	65	368	369	55.427	53	685	686	35.438	50	507	512	802	24	8.283	76	489	64	332	00	9.575	64	26.684	50	422.477	0,121	8.552.603	02	0,106
1902	88	117	27.905	62	1.544	2.730	109.930	10	1.632	2.847	137.835	72	598	1.127	65.294	55	905	1.561	56.688	08	662	1.264	8.401	18	11.027	36	1.218	49	554	26	20.647	03	37.813	80	408.628	0,309	8.105.900	64	0,239
1903	129	159	15.853	09	1.293	1.419	93.444	00	1.422	1.578	109.297	09	494	544	44.687	70	812	885	52.263	05	728	772	5.996	16	10.824	64	1.419	37	3.137	59	18.240	17	38.579	84	436.982	0,177	7.961.227	76	0,211
1904	116	149	12.346	34	1.114	1.278	73.660	92	1.230	1.427	86.007	26	370	396	29.301	16	630	727	27.741	16	585	630	1.250	88	8.637	68	500	79	1.287	55	10.389	35	19.140	15	435.133	0,145	10.098.809	81	0,097
1905	230	304	22.324	21	1.268	1.442	103.008	24	1.498	1.746	125.332	45	470	656	58.100	78	782	811	29.407	82	421	432	1.344	90	10.213	36	1.834	45	2.742	58	13.392	71	20.592	14	450.602	0,096	11.077.831	27	0,104
1906	246	279	37.823	85	2.654	3.004	393.909	12	2.900	3.283	431.732	97	781	846	182.733	71	1.211	1.241	83.343	80	608	752	3.788	07	23.770	89	690	55	1.962	32	28.249	51	57.747	16	566.865	0,133	12.398.748	00	0,222
1907	908	1.196	165.655	46	3.460	4.094	477.526	28	4.368	5.290	643.181	74	1.498	1.698	360.637	14	2.226	2.788	144.426	93	1.556	2.108	8.805	52	61.176	29	1.935	44	10.397	37	71.917	25	84.842	49	665.846	0,314	13.305.230	00	0,526
1908	644	804	138.117	67	3.919	4.703	364.229	44	4.563	5.507	502.347	11	1.199	1.469	237.165	65	2.176	2.565	113.976	50	1.122	1.566	8.964	06	40.959	90	840	99	6.748	19	50.764	95	70.800	73	749.763	0,209	15.590.055	00	0,320
1909	1.188	1.473	151.204	96	3.979	5.058	196.176	04	5.167	6.531	347.381	00	1.773	1.815	140.817	12	3.104	4.400	172.381	36	1.703	2.010	11.472	19	48.320	34	1.843	76	13.872	15	61.636	29	126.460	98	1.158.662	0,173	16.287.737	42	0,367
1910	290	316	34.192	52	1.886	2.305	145.615	48	2.176	2.621	179.808	00	918	1.176	113.664	69	1.142	1.296	49.053	66	714	801	8.912	75	22.505	48	527	63	12.899	20	31.945	86	30.534	63	1.176.873	0,068	15.849.005	16	0,198

- Примѣчанія: 1. Въ графахъ 2—10 показаны всѣ поступившія на разсмотрѣніе данной дороги претензіи, исключая судебных дѣлъ и дѣлъ, заведенныхъ по вѣдомостямъ другихъ дорогъ.
 2. Въ графахъ 11—12 показаны всѣ отклоненныя претензіи и прекращенныя производствомъ, вслѣдствіе передачи другимъ дорогамъ, предъявленія судебныхъ исковъ и т. под., а въ графѣ 13 показаны сумма какъ по претензіямъ прекращеннымъ, такъ и отклоненнымъ, какъ полностью, такъ и въ частяхъ.
 3. Въ графахъ 14—16 показаны всѣ претензіи, удовлетворенныя данною дорогою, какъ за свой счетъ, такъ и за счетъ чужихъ дорогъ.
 4. Въ графѣ 21 показаны только суммы по искамъ и регрессамъ, отнесенныя за счетъ своей дороги, за исключеніемъ суммъ, уплаченныхъ за счетъ чужихъ дорогъ или же удержанныхъ чужими дорогами и отнесенныхъ вновь на чужія дороги.
 5. Въ графѣ 23 показаны всѣ безъ исключенія, произведенныя за счетъ данной дороги, уплаты, какъ по претензіямъ, такъ и по мѣсячнымъ вѣдомостямъ чужихъ дорогъ, а также по ея уполномочіямъ, даннымъ другимъ дорогамъ.



Вѣдомость о состояніи счетовъ разныхъ правительственныхныхъ учрежденій и частныхъ лицъ на 1-е января 1912 г.

В Ъ Д О

о состояніи счетовъ разныхъ правительственныхъ

№№ по порядку.	Наименованіе учреждений.	З А С О В Е Р	
		1902 г.	1903 г.
1	Военное вѣдомство.		
	244 Борисовскій резервный батальонъ	—	—
	Брестъ-Литовское Артиллер. Управление	—	—
	Варшавскій Артиллерійскій складъ	—	—
	Варшавское Окр. Интендант. Управление	—	—
	Воронежскій вещевой складъ	—	—
	Главное Артиллерійское Управление	—	—
	Главный Штабъ	—	—
	Главное Управл. военно-учебн. заведеній	—	—
	Главное Интендантское Управление	—	—
	Уланскій Новоміргородскій 54-й полкъ	—	—
	Донской 11-й Казачій полкъ	—	—
	Двинскій вещевой складъ	—	—
	Двинскій Артиллерійскій складъ	—	—
	Заводъ военно-врачебныхъ заготовленій	—	—
	Иркутское Окружное Интендант. Управление	—	—
	Иркутское Окр. Артиллерійское Управление	—	—
	Управление Ковенской крѣпостной Артиллеріи	—	—
	Кременчугскій Артиллерійскій складъ	—	—
	Кременчугскій вещевой складъ	—	—
	194-й Троице-Сергіевск. полкъ (232 Ир. б.)	—	—
	Казанское Окр. Интендант. Управление	—	—
	Казанское Артиллер. Управление и складъ	—	—
	Казанскій вещевой складъ	—	—
	Казанскій военно-аптечный магазинъ	—	—
	76-й Летучій Артиллер. паркъ	—	—
	Кіевскій Артиллер. складъ	—	—
	Кіевское Окружное Интендант. Управление	—	—
	Московское Окружное Интендант. Управл.	—	—
	Московское Окружное Инженерн. Управление	—	—
	Московскій Окружн. Артиллер. складъ	—	—
	Московское Военно-медиц. Управление	—	—
	Омское Окружн. Интендант. Управление	—	—
	Омское Окружн. Артиллер. Управление	—	—
	С.-Петербургское Окружное Интендант. Управление	—	—
	С.-Петербург. Окружн. Артиллер. складъ	—	—
	С.-Петербург. складъ огнестроит. припасовъ	—	—
	С.-Петербург. Орудійн. заводъ	—	—
	Сибирскаго 9-го пѣхотнаго полкъ	—	—
	Псковскаго 11-го пѣхотнаго полкъ	—	—
	Волжскаго 109-го пѣхотнаго полкъ	—	—
	Красноярск. 7-й пѣхотн. полкъ	—	—
	6-й Резервный Артиллер. паркъ	—	—
	3-й Резервный Артиллер. паркъ	—	—
	Управление Ижевскаго Оруж. завода	—	—
	„ Оссовец. крѣп. Артиллер.	—	—

М О С Т Ъ

учрежденій и частныхъ лицъ на 1-е Января 1911 г.

Ш Е Н Н Ы Я П Е Р Е В О З К И В Ъ:						Итого остается въ долгу на 1 Января 1911 г.
1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	
—	—	—	—	—	73	73
—	—	—	1.013 44	—	—	1.013 44
—	—	—	—	1 38	—	1 38
—	—	—	1 33	—	665 77	667 10
—	—	—	—	—	12 13	12 13
—	3 11	—	38 69	—	—	41 80
—	548 06	68 01	118 36	52 11	72 28	858 82
—	—	—	—	10 91	—	10 91
—	368.958 31	161.505 66	206.336 —	151.217 26	259.597 74	1.147.614 97
—	—	72 08	132 64	—	—	204 72
—	—	—	—	—	25 50	25 50
—	—	—	—	—	21 94	26 07
—	—	—	—	—	146 82	241 47
—	—	—	—	—	—	26 08
—	13 45	12 63	—	—	—	489 66
—	—	—	31 22	—	458 44	165 72
—	—	—	—	165 72	—	55 55
—	—	—	—	—	—	422 20
—	—	—	442 20	—	—	1 79
—	—	—	—	—	1 79	77 77
—	—	—	—	—	—	20.246 93
1.649 90	2.216 58	2.144 47	5.296 72	2.622 36	6.316 90	13.166 99
—	6 56	41 11	6.026 06	2.385 55	4.707 71	6 56
—	—	6 56	—	—	—	73 73
—	—	—	—	—	—	2 38
—	—	2 38	—	—	—	722 51
—	—	—	174 21	425 94	122 36	8 26
—	—	—	—	—	8 26	1.265 44
—	—	—	—	67 80	1.093 99	85 79
103 65	—	85 79	—	—	—	343 64
4 51	—	—	199 69	136 16	3 28	—
—	—	—	—	—	—	3.454 92
—	—	—	206 58	1.652 67	1.595 67	1.044 17
—	—	—	282 85	761 32	—	2.441 11
—	175 89	1.938 73	319 07	2 81	4 61	5.340 91
—	4.983 45	298 27	8 17	6 11	44 91	598 08
—	—	167 47	169 26	1 49	259 86	10 04
—	—	—	—	—	10 04	—
—	—	—	—	—	93	—
—	—	—	—	—	—	1 13
—	—	—	—	—	—	1 36
—	—	—	—	—	—	2 03
—	—	2 03	—	—	—	3.795 32
—	—	—	—	—	3.795 32	544 56
—	507 62	14 98	—	3 71	18 25	102 44
—	—	—	101 99	—	45	—

№№ по порядку.	Наименование учреждений.	З А С О В Е Р			
		1902 г.		1903 г.	
1	Управление Алатырского уѣздн. Военн. Нач.	—	—	—	—
	„ Екатеринбург. „ „ „	—	—	—	—
	„ Кунгурскаго „ „ „	—	—	—	—
	„ Пермскаго „ „ „	—	—	—	—
	„ Хабаровской Артиллер. мастерской	—	—	—	—
	„ Читинскаго Артиллер. склада	—	—	—	—
	„ склада издан. Главнаго Штаба	—	—	—	—
	Штабъ Московскаго Военнаго Округа	—	—	—	—
	„ 49-й пѣхотной дивизіи	—	—	—	—
	Сибирское Окружн. Интендант. Управление	—	—	—	—
	Главное Инженерное Управление	—	—	—	—
	Штабъ Отд. Корпуса жанлармовъ.	—	—	—	—
	Итого	—	—	—	—
2	Морское вѣдомство.				
	С.-Петербургская Портовая Контора	—	—	—	—
3	Министерство Юстиціи.				
	Главное Тюремное Управление	—	—	—	—
4	Министерство Внутреннихъ Дѣлъ.				
	Департаментъ Полиціи	—	—	—	—
	Департаментъ Общихъ Дѣлъ	—	—	—	—
	Пермскій почт.-телегр. Округъ	—	—	—	—
	Итого	—	—	—	—
5	Министерство Финансовъ.				
	Управление Отд. Корпуса пограничной стражи	—	—	—	—
	Департаментъ Торговли и Маиуф.	9.345	20	12	06
	Итого	9.345	20	12	06
6	Главное Управление Землед. и Землеустр.				
	Переселенческое Управление	—	—	—	—

Ш Е Н Н Ы Я П Е Р Е В О З К И В Ъ:						Итого остается въ долгу на 1 Января 1911 г.					
1905 г.		1906 г.		1907 г.		1908 г.		1909 г.		1910 г.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 99	9 99
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80	80
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	71	71
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3 73	3 73
—	—	—	—	—	—	719 05	—	2 17	—	6.512 90	7.234 12
—	—	15.540 93	—	—	—	520 90	—	—	—	—	16.061 83
—	—	12 56	—	—	—	—	—	—	—	—	12 56
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33 32	33 32
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 54	1 54
549 21	—	526 63	—	—	—	—	—	—	—	—	1.075 84
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46 92	46 92
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 38	6 38
2.307 27	393.493 15	166.360 90	222.138 43	159.685 61	285.534 42	1.229.519 78					
—	—	1.526 28	1.106 88	147 28	2.850 10	2.028 78	7.659 32				
—	—	—	—	51.205 28	45.007 43	42.283 98	39.515 80	178.012 49			
—	—	201 60	2.578 32	86 48	158 29	335 73	3.360 42				
—	—	—	—	266 30	29 80	4.888 67	5.184 77				
—	—	—	—	—	—	39 41	39 41				
—	—	201 60	2.578 32	352 78	188 09	5.263 81	8.584 60				
—	—	—	—	—	—	—	—	550 56	550 56	9.447 26	9.447 26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	550 56	9.997 82
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37 75	37 75

№ по порядку.	Наименование учреждений.	З А С О В Е Р			
		1902 г.		1903 г.	
7	Разныя Правительствен. Учрежденія.				
	Начальники работъ по постройкѣ Пермь-Екатеринб. ж. д.	—	—	—	—
	Начальники работъ по постройкѣ Тюмень-Омской ж. д.	—	—	—	—
	Управленіе Сѣверныхъ ж. д.	—	—	—	—
	Итого	—	—	—	—
8	Частныя учрежденія.				
	Общество потребит. служащихъ Пермской ж. д.	—	—	—	—
	Пермская Уѣздн. Земская Управа	—	—	—	—
	Екатеринбургская Уѣздн. Земская Управа	—	—	—	—
	Соликамская " " "	—	—	—	—
	Верхотурская " " "	—	—	—	—
	Главное Управленіе Н.-Тагильскими заводами Наслѣдниковъ П. П. Демидова	—	—	—	—
	Правленіе Кит.-Восточной ж. д.	—	—	—	—
	Итого	—	—	—	—
9	Управленіе желѣзныхъ дорогъ (Центральное)	—	—	—	—
	В С Е Г О	9.435	20	12	06

Ш Е Н Н Ы Я П Е Р Е В О З К И В Ъ:						Итого остается въ долгу на 1 Января 1911 г.							
1905 г.		1906 г.		1907 г.		1908 г.		1909 г.		1910 г.			
—	—	—	—	—	—	—	—	52	49	—	—	52	49
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.941	03	4.941	03
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122	48	122	48
—	—	—	—	—	—	—	—	52	49	5.063	51	5.116	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.989	54	22.989	54
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.175	61	1.775	61
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.743	17	1.743	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	249	11	249	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	804	62	804	62
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11.699	72	11.699	72
—	—	—	—	—	—	203	02	633	27	5.881	17	6.717	46
—	—	—	—	—	—	203	02	633	27	45.142	94	45.979	23
—	—	37	84	—	—	—	—	—	—	—	—	37	84
2.307	27	395.258	87	221.251	38	267.848	94	205.693	54	383.137	57	1.484.944	83

No.	Date	Particulars	Debit	Credit	Balance	Total	Remarks
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							
24							
25							
26							
27							
28							
29							
30							
31							
32							
33							
34							
35							
36							
37							
38							
39							
40							
41							
42							
43							
44							
45							
46							
47							
48							
49							
50							
51							
52							
53							
54							
55							
56							
57							
58							
59							
60							
61							
62							
63							
64							
65							
66							
67							
68							
69							
70							
71							
72							
73							
74							
75							
76							
77							
78							
79							
80							
81							
82							
83							
84							
85							
86							
87							
88							
89							
90							
91							
92							
93							
94							
95							
96							
97							
98							
99							
100							

Къ вопросу 30.

По вопросу объ отдѣленіи складочной операціи отъ перевозочной и вообще объ упорядоченіи хлѣбной торговли.

Нашъ законъ, обязывающій желѣзную дорогу принимать ввозимые на станцію грузы не по мѣрѣ погрузной способности, а по вмѣстимости станціонныхъ пакгаузовъ и дворовъ, устанавливаетъ пріемъ грузовъ къ отправленію съ обожданіемъ въ складѣ. Обязанности желѣзной дороги при такомъ пріемѣ заключаются въ томъ, что при ввозѣ она должна указать мѣсто для складыванія, принять грузъ съ вѣсу, выдать дубликатъ накладной и затѣмъ бесплатно хранить грузъ впредь до наступленія очереди отправки, съ полною отвѣтственностью передъ получателемъ какъ за количество, такъ и качество принятаго груза. Правило это создало для хлѣбной торговли такое положеніе, что ею во 1) можно заниматься, не имѣя денегъ и во 2) что она почти всецѣло перешла въ руки банковъ и разнаго наименованія банкирскихъ учрежденій.

Когда кончается уборка хлѣба съ полей, то въ то же время начинается реализація всего почти урожая сразу. Землевладѣльцы и земледѣльцы, особенно крестьяне, за неимѣніемъ оборотныхъ капиталовъ, сразу выбрасываютъ на рынокъ наличіе урожая немедленно послѣ сбора, вслѣдствіе чего, при громадномъ предложеніи товара, обыкновенно падаютъ цѣны, которыхъ въ сущности и не знаютъ сельскіе обыватели, и тутъ начинается крупная горячка. Всѣ, у кого явится охота заняться скупкою хлѣба съ нѣсколькими сотнями рублей въ карманѣ, особенно „представители фирмъ“, начинаютъ рыскать по деревнямъ и базарамъ и въ перегонку забирать зерно съ возовъ и изъ разныхъ клѣтей, не обращая вниманія на его качество: лишь бы подешевле купить и побольше обвѣсить. Въ свою очередь и производители зерна не особенно заботятся о тщательномъ приготовленіи его къ продажѣ: все равно купятъ. Основой къ такой, можно сказать, хищнической реализаціи урожаяевъ служитъ вышеприведенный законъ, цѣлью котораго было предоставить временное убожище для хлѣба, который будетъ подвезенъ на станцію изъ далека по невозможной дорогѣ, а въ это время у желѣзной дороги не будетъ вагоновъ. Въ силу этого закона желѣзнодорожныя станціи сразу превратились въ мѣста свалки хлѣбныхъ грузовъ, потому что ввозъ ихъ почти неограниченъ, а главное

тутъ же можно совершать почти полную перепродажу груза; совершается же все это слѣдующимъ порядкомъ: лицо, имѣющее 500—600 рублей или ссуженное банкомъ, скупаетъ вагонъ зерна, большею частью, съ условіемъ доставки на станцію, при чемъ скупщикъ получаетъ изъ банковъ на прокатъ мѣшки по цѣнѣ отъ 2 до 3 руб. за вагонъ, срокомъ до 5 дней. Ввезенный на станцію грузъ спѣшно сдается для скорѣйшаго полученія дубликата, который тутъ же закладывается банку за сумму съ небольшою разницею противъ полной стоимости груза. Такимъ образомъ, первый грузовладѣлецъ почти кончаетъ свои интересы по первому вагону и начинаетъ хлопотать о сборкѣ и залогѣ тѣмъ же порядкомъ другого, третьяго, десятаго вагона, такъ что иногда, при большихъ залежахъ, такой старатель съ 500—600 рублями можетъ ввести на станцію до 40—50 вагоновъ—и все будетъ продолжать ввозить, несмотря на то, что первые вагоны еще не тронутся съ мѣста. Отправитель, которому банкомъ оплачены всѣ личные расходы, рассчитываетъ только на полученіе прибыли отъ болѣе или менѣе выгодной продажи его хлѣба на станціи назначенія и въ силу этого, при полной отвѣтственности жел. дорогъ за сохранность груза, не имѣется достаточныхъ побудительныхъ причинъ заботиться о дальнѣйшей судьбѣ своего груза, тѣмъ болѣе, что во время лежанія послѣдняго на очереди до отправленія грузохозяину не предоставлено вмѣшиваться въ распорядки дороги.

Послѣ этого наступаетъ второй періодъ по операціи съ хлѣбомъ. Банкъ собственно принимаетъ въ залогъ не хлѣбъ, а дубликатъ накладной, обращая вниманіе при расцѣнкѣ ссуды не на качество зерна, а количество его и на то, не сдѣланы ли жел. дорогою отмѣтки о плохомъ состояніи груза. Отмѣтки о сырости и засоренности хлѣба воспрещены; поэтому станція указываетъ только явные признаки недостатковъ, обнаруживаемыхъ при приѣмѣ, какъ то: подмочку, гнилые комки, проросшее зерно и т. п., чего почти никогда не случается замѣтить при массовомъ ввозѣ грузовъ. Поэтому всѣ почти дубликаты бываютъ чисты, и банки считаютъ обозначенный въ нихъ хлѣбъ доброкачественнымъ. При залогѣ дубликатъ отбирается, а вмѣсто него выдается квитанція, въ которой говорится, что предъявитель этой квитанціи въ такомъ то банкѣ (на ст. назначенія) имѣетъ получить дубликатъ, уплатить такую то сумму съ % и понесенными расходами. Дубликатъ банкомъ станціи отправленія пересылается въ банкъ станціи назначенія, а отправитель полученную квитанцію, если у него нѣтъ своей конторы на ст. назначенія (а таковыхъ у мелкихъ отправителей не бываетъ), пересылаетъ своему комиссіонеру. Далѣе описаніе будетъ касаться подробностей Либавскаго порта; но условія почти одинаковыя во всѣхъ портахъ, по крайней мѣрѣ въ балтійскихъ.

Въ Либавѣ существуютъ особыя лица, избравшія своею спеціальностью исполнять порученія по продажѣ хлѣба отправителей, не имѣющихъ въ порту своихъ приказчиковъ; эти лица оповѣщаютъ хлѣбныхъ торговцевъ, предлагая свои услуги, и каждый изъ нихъ, конкурируя между собою, старается привлечь къ себѣ кліентовъ дешевизною услугою и добросовѣстнымъ исполненіемъ порученій. Такіе комиссіонеры имѣютъ право входа на биржу, гдѣ совершаютъ официальные сдѣлки по продажѣ, и потому свои услуги расцѣпываютъ дороже; но у евреевъ чаще всего являются комиссіонерами бѣдные знакомые или родственники, которые производятъ запродажу хлѣба внѣ биржи непосредственно экспортнымъ фирмамъ въ ихъ конторахъ и даже на улицѣ. Этимъ избѣгаются разные торговые и биржевые налоги, но и у отправителей, кромѣ личнаго довѣрія, нѣтъ никакихъ документовъ къ учету дѣйствій такого посредника.

Комиссіонеръ, получившій отъ отправителя упомянутую банковую квитанцію, начинаетъ слѣдить на станціи за прибытіемъ груза и когда таковой выгружается изъ вагона, тотчасъ же беретъ пробу, съ которой начинаетъ предлагать покупку вагона такого хлѣба такъ называемымъ „экспортерамъ“ на биржѣ или бѣгать съ нею по конторамъ и улицамъ, стараясь продать по наивыгодной цѣнѣ. Экспортеры—это тѣ же только болѣе крупныя перекупщики зерна, передающіе его за границу. Комиссіонеръ, когда беретъ пробу, въ то же время осматриваетъ состояніе груза и заботится, чтобы желѣзною дорогою былъ произведенъ осмотръ и провѣрка груза съ составленіемъ актовъ, дабы не пропустить возможности оформить всякія претензіи къ дорогѣ за дѣйствительную и измышленную порчу или недостачу. Когда состоится запродажа, то комиссіонеръ вручаетъ покупателю банковую квитанцію, по которой послѣдній покупаетъ дубликатъ въ указанномъ банкѣ, а затѣмъ по дубликату выкупаетъ грузъ у желѣзной дороги и вывозитъ его въ свой амбаръ.

Далѣе идетъ третій періодъ запродажи. Запродажа, обыкновенно, производится на основаніи установленной биржею средней природы зерна или сорныхъ къ нему примѣсей. На рожь, напримѣръ, средняя натура опредѣляется въ 120 золотниковъ на пурку опредѣленной емкости, а на овесъ—5% примѣси, и по этой нормѣ устанавливается биржевая цѣна на тотъ или иной срокъ. Если зерно оказывается высшаго качества, то за каждый излишній золотникъ или меньшій % примѣси цѣна повышается на $\frac{1}{2}$ коп. за пудъ, а если зерно окажется хуже, то за каждый золотникъ или болѣе % примѣси съ биржевой цѣны сбавляется по 1 коп. Эти цѣны не суть заграничныя, а только портовые, установленныя примѣнительно къ заграничнымъ съ вычетомъ стоимости морскихъ фрахтовъ и прочихъ расходовъ, въ томъ числѣ и барышей экспортеровъ. При запродажахъ всегда

ставится условіемъ произвести окончательный расчетъ съ продавцомъ по той натурѣ и на количество пудовъ, какое окажется при приѣмѣ съ подводъ въ амбаръ экспортера; поэтому при амбарѣ производится перевѣска груза большею частію на вѣсахъ подъемной силы въ 25—30 пуд., т. е. по 5—6 мѣшковъ съ обязательною скидкой по 5 фун. съ каждаго отвѣса, а если окажется возможность воспользоваться неопытностью или оплошностью сдатчика, то и съ большею скидкой вѣса, при чемъ изъ каждаго отвѣса двумя лицами (обыкновенно женщинами) берется проба. По сдачѣ груза въ амбарѣ, контора экспортера опредѣляетъ окончательную натуру и по ней за оказавшійся вѣсъ комиссіонеру уплачиваетъ деньги, за вычетомъ уплаченныхъ въ банкъ.

За недостачу вѣса, обнаруженную на желѣзной дорогѣ, предъявляется претензія отправителемъ или, по его порученію, комиссіонеромъ, а за недостачу сверхъ установленной желѣзною дорогою, отвѣчаетъ комиссіонеръ, который, обыкновенно, покрываетъ ее за счетъ того же отправителя путемъ разныхъ ухищреній и обсчитываній.

По мѣстнымъ условіямъ половина городскихъ, биржевыхъ и портовыхъ сборовъ довольно мелкихъ, но многочисленныхъ, принимаетъ на себя покупатель и онъ обыкновенно даетъ эту сумму комиссіонеру для того, чтобы тотъ разсчитался со всѣми лицами и во всѣхъ мѣстахъ; на покрытіе же этого расхода и идутъ 5 фунтовые скидки съ отвѣсовъ, т. е. дѣлается это за счетъ того же отправителя неизвѣстнымъ для него способомъ. Комиссіонеръ же свою долю расходовъ ставитъ въ счетъ отправителю, обыкновенно, въ общей суммѣ за всю свою комиссію, смотря по обстоятельствамъ или по условію отъ 3 до 5 и даже до 7 руб. за вагонъ, не расчлняя своихъ расходовъ, вслѣдствіе чего отправитель большею частью не знаетъ, за что и сколько съ него взяли, полагаясь на совѣсть своего довѣреннаго. Если послѣдній внушаетъ недовѣріе или плохо разсчитывается, то отправитель переходитъ къ другому комиссіонеру. Въ этомъ отношеніи дешевле, добросовѣстнѣе и по извѣстной всѣмъ таксѣ производитъ продажу желѣзнодорожное коммерческое агентство; но благодаря тому, что оно можетъ принимать на комиссію хлѣбъ только по высылаемымъ ему дубликатамъ, т. е. не заложенныхъ въ частныхъ банкахъ, такихъ порученій оно получаетъ слишкомъ мало, ибо всѣ отправители, по объясненнымъ выше причинамъ, берутъ ссуды въ частныхъ банкахъ, а не у желѣзной дороги, которая во-первыхъ въ правѣ выдавать не свыше 66% подъ грузы, принятые къ перевозкѣ съ обожданіемъ въ складѣ и 85%—подъ грузы, принятые безъ обожданія въ складѣ, а во-вторыхъ—жел. дороги обязаны производить тщательный осмотръ груза и оцѣнку для ссуды производить по качеству зерна, что далеко не всегда въ интересахъ отправителя.

Четвертымъ періодомъ слѣдуетъ считать манипуляціи экспортеровъ по подготовленію партій зерна для выпуска за границу и самый выпускъ его. Заграничными рынками требуется зерно, какъ объяснено выше, не ниже установленной нормы натуры, напримѣръ, для ржи—120 зол. и для овса не свыше 5% примѣси и эти нормы принимаются за основаніе расцѣнки груза. Ниже этихъ нормъ за границей или отказываются принимать хлѣбъ или принимаютъ по болѣе пониженной расцѣнкѣ. Такъ какъ въ Россіи главная масса зерна ниже означенныхъ нормъ, то экспортеры стараются по возможности скупать не только плохое, но и часть хорошаго зерна для сдабриванія. Это, по объясненію экспортеровъ, дѣлается для того, чтобы возможно было сбывать за границу все наше зерно,—иначе безъ сдабриванія высокое уйдетъ, а низкое останется у насъ; но такъ какъ высокаго зерна производится мало по сравненію съ плохимъ, то выгоднѣе получить менѣе высокую плату за большее количество, нежели большую плату за малое количество. Быть можетъ, это имѣетъ извѣстную долю правды, такъ какъ дѣйствительно масса крестьянскаго зерна, безъ очистки и сортировки его на мѣстахъ отправленія, не пригодна для вывоза за границу; но, съ другой стороны, нельзя не сказать, чтобы экспортерами не преслѣдовалось тутъ и другихъ выгодъ. Такъ: по отношенію ржи допустимъ, что купленъ 1 вагонъ натурою въ 118 зол., а другой—въ 122 золотника при цѣнѣ за 120 зол. по 80 коп. за пудъ. Какъ объяснено выше, за одинъ пудъ перваго вагона экспортеръ заплатилъ 78 коп., за 1 пудъ второго—по 81 коп., а въ среднемъ за пудъ $\frac{78+81}{2}$ по $79\frac{1}{2}$ коп. Если смѣшать эти два вагона, то натура зерна въ смѣси отъ шастанія при пересыпаніи получится не $\frac{118+122}{2}=120$ зол., а выше, смотря по способу перекидки, и не меньше 121 золот. Если бы эту смѣсь сдѣлалъ самъ продавецъ, то онъ получилъ бы отъ экспортера не $79\frac{1}{2}$ коп., а $80\frac{1}{2}$ коп. за пудъ, что составитъ на два вагона въ 1.800 пуд. 18 руб., которые продавецъ, при своей непригодности или даже по незнанію, отдаетъ даромъ экспортеру. Съ овсомъ дѣлается иначе: тамъ идетъ игра на опредѣленіи % примѣси и послѣдующей очистки его, но въ результатѣ сводится къ той же выгодѣ. Не говоря уже о томъ, что опредѣленіе % примѣсей по взятой на ладонь руки горсти зерна является не совершеннымъ, хотя бы и съ точнымъ подсчетомъ зеренъ, и всегда потому клонится къ невыгодѣ продавца,—самое удаленіе примѣсей, которое потомъ сдѣлаетъ экспортеръ, является для послѣдняго выгоднымъ. Допустимъ, что купленъ вагонъ овса съ 6% примѣси при цѣнѣ на нормальный (съ 5%) овесъ въ 60 коп.; за такой овесъ, слѣдовательно, заплачено 59 коп. за пудъ, а за 900 пуд.—531 р. Если про-

пустить его через вѣялку и убавить только 1% примѣси, т. е. выбросить изъ него мякины и зерень сорныхъ травъ 9 пудовъ, то цѣна овса повысится на 1 коп., что составитъ за $(900-9)=891$ п., по 60 коп.=534 руб. 60 коп., болѣе противъ покупной цѣны на 3 р. 60 к. Кромѣ того, всѣ отбросы продаются не менѣе 30 коп. за пудъ, смотря по ихъ содержанию; слѣдовательно, получается выручка еще за отбросы minimum 2 руб. 70 коп., а всего до 6 руб. за вагонъ, которые продавцомъ также передаются даромъ вмѣстѣ съ зерномъ.

Описанныя выгоды, какъ зависящія отъ старанія и личныхъ свойствъ экспортера, понятно, не берутся въ расчетъ при установленіи биржевыхъ цѣнъ; но кромѣ этого, такъ сказать безгрѣшнаго барыша, экспортеры не пропускаютъ случая преумножить свои выгоды средствами не благовидными. Въ массѣ урожая всегда оказываются нѣкоторыя мѣстности съ недоброкачественнымъ зерномъ, полученнымъ или отъ плохихъ атмосферныхъ вліяній во время роста и созрѣванія или во время уборки послѣ жатвы. Такое зерно, по виду иногда мало чѣмъ отличающееся отъ здороваго, но разцѣниваемое по самой низкой цѣнѣ, экспортеры охотно скупаютъ и оно у нихъ уходитъ за границу не замѣтно. Такъ на примѣръ, бываетъ овесъ, называемый въ торговлѣ краснымъ, которому цѣна половинная; но такъ какъ зерно его по величинѣ не отличается отъ хорошаго, то въ небольшомъ % оно примѣшивается безъ особаго риска.

Для продажи зерна за границу опять являются новые комисіонеры между экспортеромъ и покупателемъ, такъ называемые „заграничные агенты“. Эти агенты получаютъ изъ-за границы цѣны и заказы, съ которыми они обращаются къ экспортнымъ конторамъ: сдѣлки по такимъ заказамъ заключаются или на наличный товаръ или на сроки по пробамъ. По заключеніи сдѣлки, начинается погрузка на корабль: по полученіи отъ шкипера документа, удостовѣряющаго пріемъ груза, экспортеръ отдаетъ этотъ документъ въ международный или заграничный банкъ, отъ котораго получаетъ деньги за зерно и тѣмъ кончаются наши російскія манипуляціи съ зерномъ. Съ прибытіемъ зерна въ заграничный портъ опять начинается рядъ посредниковъ и экспортовъ по пріему зерна и сдачѣ фирмъ—покупательницѣ. Особенно строгъ пріемъ русскаго зерна, такъ какъ постоянно раздаются жалобы на несоотвѣтствіе доставленнаго зерна съ присланными пробами, на основаніи коихъ была заключена запродажная сдѣлка. Въ этомъ, конечно, и заключается вся суть дурной славы нашего хлѣба за границу. Благодаря недобросовѣстному отпуску товара экспортерами, часто возникаютъ арбитражи, которые затягиваютъ расчеты и вообще вводятъ нежелательныя осложненія и конфликты въ международныя торговыя отношенія.

Изложенное сводится къ слѣдующему.

1) необходимо изменить законъ о ввозѣ грузовъ на станцію, отдѣливъ складочную операцію отъ перевозочной. Въ настоящее время желѣзныя дороги обязаны ввезенный грузъ складывать даже на подстилахъ и бесплатно охранять его отъ порчи. Охрана же требуетъ укрытія брезентами не только на подстилахъ, но и на платформахъ съ навѣсами, такъ какъ закрытыхъ со всѣхъ сторонъ пакгаузовъ на дорогахъ слишкомъ мало и они большею частью отводятся подъ мелкія отправки и вообще подъ болѣе цѣнные товары. На каждый вагонъ требуется два брезента, а каждый брезентъ стоитъ не менѣе 50 рублей, при чемъ въ теченіе года непрерывнаго употребленія брезентъ вывѣтривается и почти изнашивается. Ввозъ грузовъ ограничивается не числомъ приспособленій для храненія, а площадью земли, указанной на планѣ; поэтому въ періоды массоваго ввоза хлѣба является недостатокъ брезентовъ и хлѣбъ защищается отъ непогоды чѣмъ попало и какъ придется. Благодаря этому, дѣйствительно, много происходитъ порчи хлѣба отъ неприспособленности нашихъ станцій къ приему, такого количества грузовъ, какое вмѣнено имъ допускать къ ввозу; если же принять во вниманіе слабую выносливость нашего сыромолотнаго, не просушеннаго и плохо провѣяннаго зерна, то получится весьма неприглядная картина, ибо нельзя разобрать, кто правъ, кто виноватъ въ этой неурядицѣ: отправителю предоставлено право ввозить грузъ, пока не заполнены всѣ складочныя мѣста; онъ свозитъ и складываетъ, гдѣ укажетъ желѣзная дорога, а когда его отправятъ—ни ему ни самой желѣзной дорогѣ не извѣстно. Хлѣбъ его хотя и слабовать, но, при храненіи въ амбарѣ розсыпью и въ небольшомъ количествѣ, онъ вылежалъ бы года два; сложенный же мѣшками въ нѣсколько ярусовъ и плохо укрытый отъ давленія скоро слеживается и начинаетъ согрѣваться, а снизу подгнивать, вслѣдствіе чего уже въ вагоны онъ нагружается тронутымъ, а пройдя въ закрытыхъ вагонахъ до границы, онъ оказывается сильно затхлымъ. Спрашивается, кто тутъ виноватъ: грузохозяинъ или желѣзная дорога. Но въ концѣ концовъ все-таки за порчу предъявляются огромныя иски къ дорогамъ, а послѣднія защищаются ст. 104 Общаго Устава; споры происходятъ нескончаемые и обѣимъ сторонамъ стоятъ большихъ расходовъ, въ результатѣ же нашъ хлѣбъ поступаетъ за границу затхлымъ и даже подгнившимъ. Это одно. Другое то, что во время лежанія хлѣба на очереди происходитъ не только порча, но и убыль его вывѣтриванія, отъ поѣданія птицами, крысами и отъ раструски. Такая убыль ложится всецѣло на отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ—и онѣ за это выплачиваютъ очень большія суммы. Опять является вопросъ: виновны ли дороги въ томъ, что онѣ не могутъ исполнить вынужденныхъ обязательствъ безвозмездно и безъ всякихъ почти средствъ, ибо нельзя имѣть такой провозной и пропускной способности, чтобы

можно было перевести всю массу хлѣба безпрепятственно въ теченіе двухъ-трехъ мѣсяцевъ его скупки отъ сельскихъ хозяевъ и передачи на желѣзную дорогу, а точно также нельзя содержать для дороги достаточное число безвозмездныхъ приспособленныхъ зернохранилищъ.

Въ настоящее время, какъ видно изъ хроники, помѣщенной въ № 19—1911 г. „Вѣстника Путей Сообщенія“, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ внесенъ на разсмотрѣніе Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ вопросъ объ отдѣленіи перевозочной операціи отъ операціи по храненію грузовъ. Сущность проекта сводится къ слѣдующему: а) съ момента изданія новаго закона желѣзныя дороги лишаются права сокращать по своему усмотрѣнію количество и размѣры имѣющихся складочныхъ помѣщеній и обязываются поддерживать ихъ въ надлежащей исправности; б) станціонныя складочныя помѣщенія раздѣляются на двѣ категоріи: первая предназначается для склада грузовъ, принимаемыхъ къ немедленному (не позже 48 часовъ) отправленію, вторая для склада грузовъ, которые не могутъ быть, почему—либо, отправлены въ указанный срокъ и принимаются поэтому на предварительное храненіе; в) грузы, принятые къ отправленію, хранятся бесплатно; съ грузовъ же, складываемыхъ въ помѣщеніяхъ 2-й категоріи на храненіе, взимается, впредь до наступленія очереди отправки ихъ, особый сборъ за храненіе, размѣръ котораго не будетъ превышать нынѣшняго сбора въ $\frac{1}{5}$ коп. съ пуда. При этомъ сборъ въ $\frac{1}{5}$ коп., съ установленіемъ новаго порядка, совершенно отмѣняется; г) на грузы, принимаемые для предварительнаго храненія, выдается дорогой особый документъ, который будетъ имѣть для грузохозяевъ, въ отношеніи возможности и доступности пользованія подтоварнымъ кредитомъ, такое же значеніе, какъ и дубликатъ накладной; д) грузы, принятые для предварительнаго храненія, по наступленіи для нихъ очереди отправки, передаются къ отправленію въ строго очередномъ порядкѣ, съ соблюденіемъ преимущества однѣхъ категорій грузовъ передъ другими, въ зависимости отъ рода и свойства груза,—безъ всякаго участія со стороны грузоотправителя, не обязаннаго для сего являться на станцію; е) грузы, сданные на храненіе, грузятся въ вагоны непосредственно съ мѣсть храненія; ж) по заполненіи всѣхъ складочныхъ помѣщеній данныхъ станцій, желѣзная дорога обязана предоставлять во временное пользованіе отправителей для склада грузовъ свои свободныя станціонныя земли, гдѣ грузы охраняются самими грузохозяевами, не считаясь принятыми желѣзной дорогой; по занятіи же грузами и этихъ земель дорогѣ разрѣшается закрывать временно станціи для ввоза и приѣма новыхъ грузовъ, впредь до освобожденія мѣсть; з) съ установленіемъ новаго порядка, нынѣшній порядокъ веденія желѣзными дорогами операціи долгосрочнаго

храненія хлѣбныхъ грузовъ остается въ силѣ. Равнымъ образомъ, сохраняется безъ измѣненія также и приписка частныхъ складовъ къ станціямъ съ предоставленіемъ дорогами складовладѣльцамъ самыхъ широкихъ, по возможности, льготъ къ развитію приписки; и) въ цѣляхъ привлеченія къ участию въ дѣлѣ строительства складовъ частной инициативы, будетъ оказываемо предпринимателямъ возможно широкое содѣйствіе. При этомъ, для субсидированія строительства общественныхъ складовъ, можетъ быть устанавливаемо по ходатайствамъ земствъ и другихъ организацій, имѣющихъ право самообложенія, въ районѣ ихъ вѣдѣнія, особый сборъ, въ размѣрѣ $\frac{1}{10}$ коп. съ пуда ввозимыхъ на станціи даннаго района грузовъ, каковой сборъ будетъ взимаемъ желѣзными дорогами и, затѣмъ, передаваемъ полностью тѣмъ организаціямъ, которыя возбуждали объ установленіи его соотвѣтствующее ходатайство.

Этотъ проектъ захватываетъ въ корень происходящую неурядицу: желѣзныя дороги будутъ избавлены отъ хлѣбныхъ залежей и хлѣбъ будетъ подвозиться къ границамъ постепенно, сообразно пропускной способности дорогъ и приѣмной способности портовыхъ и пограничныхъ станцій. Это, въ свою очередь, устранить чрезмѣрное предложеніе осенью и повліяетъ на равномерность цѣнъ; но при этомъ не слѣдуетъ, однако, упускать изъ виду, чтобы своею планомѣрностью въ подвозкѣ не дать возможности занять заграничные рынки нашимъ конкурентамъ. Все это должно быть своевременно предусмотрѣно, при чемъ въ портахъ долженъ всегда находиться извѣстный запасъ хлѣба. Но все это устраиваетъ только одну сторону — возчика (т. е. желѣзную дорогу), а хлѣбнаго торговца ставить въ тупикъ: много лѣтъ онъ привыкъ возить хлѣбъ на станцію и тамъ же почти продавать его; поэтому одновременно съ введеніемъ новаго порядка, необходимо оборудовать сѣть зернохранилищъ съ выдачею ссудъ на самыхъ легкихъ условіяхъ, куда бы нынѣшніе торговцы могли также свободно складывать свой хлѣбъ, какъ нынѣ на станціи желѣзныхъ дорогъ, за возможно меньшую плату и получать ссуды болѣе упорядоченно, за меньшіе $\frac{0}{0}$ и безъ излишнихъ формальностей, ибо всякія формальности, особенно со стороны чиновниковъ, являются главнѣйшимъ тормозомъ въ развитіи торговли, которая не терпитъ проволочекъ и будетъ искать новаго обхода ихъ въ ущербъ намѣченныхъ благихъ цѣлей.

2) Разрѣшить портовымъ и пограничнымъ желѣзнодорожнымъ коммерческимъ агентамъ принимать хлѣбъ на комиссію для продажи не только по чистымъ не заложеннымъ дубликатамъ, но и по квитанціямъ банковъ, примѣняя описанный выше порядокъ частныхъ комиссіонеровъ. Этотъ порядокъ не сопряженъ ни съ какимъ рискомъ для желѣзной дороги, не допускается же со стороны высшихъ учрежденій по какому то недоразумѣнію. Со-

зданы нежизненные правила и теперь въ высшихъ сферахъ существуютъ разнообразныя взгляды на это дѣло, включительно до сомнѣнія въ цѣлесообразности его или до такого вывода, что это не есть дѣло желѣзной дороги. Каждое дѣло требуетъ хорошаго организатора; за границей это устраивается скоро частными предпринимателями, а у насъ таковыми являются или евреи или тѣ же иностранцы, которые, разумѣется, направляютъ дѣло узко въ свою пользу; положеніе же русскихъ хлѣботорговцевъ и сельскихъ хозяевъ по существу оказывается не лучше обитателей разныхъ нашихъ отдаленныхъ дебрей, у которыхъ вымѣниваются цѣнные шкуры и другіе дорогіе предметы на разныя бездѣлушки. Особенно заслуживаетъ попеченія въ этомъ отношеніи Сибирь: тамъ ни одинъ мѣстный торговецъ не имѣетъ возможности отправить свой хлѣбъ по желѣзной дорогѣ въ портъ, ибо оперирующія „фирмы“ вынуждаютъ его продать товаръ на мѣстѣ съ небольшою приплатою за трудъ, обращая его въ своего чернорабочаго, не сговорчивые же рискуютъ продать въ портъ съ большими убытками, ибо купить могутъ только тѣ же „фирмы“. Особенно ярко это выражается въ Котласѣ. Поэтому является насущнѣйшая потребность со стороны высшихъ учреждений правительства подать руку своему соотечественнику и хоть немного вывести его изъ раболѣпнаго положенія въ главнѣйшей нашей отрасли хлѣбной торговли.

3) Учредить казенныя комиссіонныя агентства за границую. Одно портовое казенное агентство не можетъ помочь всему дѣлу: оно устранить только первую шеренгу частныхъ комиссіонеровъ, но продать хлѣбъ должно будетъ тому же экспортеру, дѣятельность котораго описана выше. Экспортеръ хотя несимпатиченъ, но теперь онъ необходимъ; устранить его могутъ только заграничныя казенныя или иныя подконтрольныя учрежденія, которыя бы непосредственно входили въ сдѣлки съ заграничными торговыми фирмами. Тогда выбыла бы изъ строя цѣлая цѣпь самоустроившихся посредниковъ, изъ коихъ каждый живетъ сыто за счетъ полуголоднаго хлѣбороба и къ тому же портитъ репутацію русскаго хлѣба. Тогда пошелъ бы нашъ хлѣбъ, такъ сказать, въ натуральномъ видѣ: худой — худымъ, а хорошій — дѣйствительно хорошимъ и при томъ прямо отъ самихъ земледѣльцевъ; но, однако, дѣло это все-таки не просто: нельзя же предназначать за границу всякій мусоръ. Поэтому выпускъ хлѣба при подобной организаціи долженъ быть всесторонне разработанъ специалистами. Такая организація не будетъ служить помѣхой частной предпріимчивости; она только вырветъ изъ кабалы безпомощныхъ и въ свою очередь введетъ въ должныя рамки всѣхъ экспортеровъ. Даже болѣе: частная предпріимчивость вынуждена будетъ конкурировать съ казенною, отъ чего повысятся выгоды земледѣлія. Только каждое дѣло нельзя оставлять безъ

дальнѣйшаго наблюденія, иначе и тутъ выйдетъ то же, что съ казенными таможенными агентствами. Послѣднія были учреждены для того, чтобы ограничить высокіе и не поддающіеся провѣркѣ сборы частныхъ экспортеровъ за исполненіе обрядностей по пропуску товаровъ черезъ таможи. Казалось бы, всѣ должны были перейти въ казенныя дешевыя и услужливыя таможенныя агентства. Однако, практика не оправдала надеждъ потому, что выработанныя однажды правила на томъ и остановились, а частныя экспедиторы для конкуренціи тотчасъ же предложили своимъ кліентамъ авансы подъ иностранныя товары, оставивъ тѣ же прежніе поборы за услуги. Безденежные торговцы рады такому благодѣянію—и ведутъ дѣла съ частными экспедиторами, а переплаты свои по прежнему разлагаютъ на русскаго потребителя.

В Ъ Д О М О С Т Ъ
балластныхъ карьеровъ на 1911 годъ для эксплуатаціи.

НАИМЕНОВАНИЕ ЛИНИЙ.	Версты.	ПЕРЕГОНЫ, НА КОТОРЫХЪ НАХОДЯТСЯ КАРЬЕРЫ.	Предполагаемая вывозка въ 1911 году. Количество балласта куб. саж.	КАЧЕСТВО БАЛЛАСТА.	Стоимость (въ руб.)			Содержание карьера, десятички и другіе расходы.	ИТОГО.
					до-бычи.	вы-грузки.	арендной платы.		
Уральско-Горнозаводская	22	Левшино-Ляды (Балласть подвозится зимой на лошадахъ хозяйственно, за плату съ воза).	1.000	Крупный рѣчной песокъ съ гальками	6,00	0,50	0,50	0,40	7,40
Тоже	112	Калино-Чусовская	1.400	Тоже	6,50	0,50	—	0,40	7,40
Тоже	119	Ст. Чусовская	120	Тоже	4,00	0,50	—	0,40	4,90
Тоже	334	Ст. Тагиль (Изъ Тагильскаго завода).	1.500	Мѣдный шлакъ въ видѣ щебня	4,75	0,70	—	0,40	5,85
Тоже	339	Ст. Рудянка (Изъ Нейво-Рудянскаго завода).	400	Песокъ и гальки изъ промытыхъ отваловъ золотыхъ приисковъ.	4,50	0,50	—	0,40	5,40
Луньевская	9	Раз. № 125	550	Крупный рѣчной песокъ съ гальками	6,50	0,50	—	0,40	7,40
Каменская	25	Синарская-Богдановичъ	1.000	Крупный песокъ съ гальками	5,70	0,50	Арендуются подрядчикомъ.	0,40	6,60
Челябинская	174	Ст. Аргаяшъ	1.200	Тоже	4,75	0,75		0,40	5,60
Кунгурская	125	Ст. Кишерть-Шумково	700	Тоже	0,95	0,75	По 80 к. съ куб. с. вывезеннаго балласта.	0,40	2,90
Тоже	301	Ст. Билимбай (Хозяйственная заготовка).	300	Тоже	5,50	0,50		0,50	0,40	6,90
Котласская	573	Альмежь-Пинюгъ	2.000	Тоже	1,15	0,75	—	0,40	2,30
Итого			10.170						

С В Ъ Д Ъ Н І Е
о заработкѣ паровозныхъ бригадъ за 1910 годъ.

Наименованіе должностей.	Р А С Х О Д Ъ 1910 года.							1909 г.	1908 г.	1907 г.
	Число лицъ.	Жалованье.	П р е м і я.			ВСЕГО.				
			За пройденныя версты.	За сбереженіе:			Повагонная плата.			
			топлива.	смазки.						
Машинисты I класса	39 ¹¹ / ₁₂	Рублей. 33.523,07	Рублей. 22.825,73	Рублей. 4.742,12	Рублей. 343,38	Рублей. 20,63	Рублей. 61.454,93	—	—	—
” II ”	54 ⁴ / ₁₂	39.142,33	30.628,26	6.447,14	461,35	65,43	76.744,51	—	—	—
” III ”	70 ³ / ₁₂	43.260,60	34.889,38	8.868,69	611,75	219,72	87.850,14	—	—	—
” IV ”	69 ² / ₁₂	33.916,72	31.302,54	7.831,33	434,44	131,25	73.616,28	—	—	—
” маневровые	80 ² / ₁₂	33.572,98	27.704,22	651,95	86,00	90,51	62.105,66	—	—	—
И. д. машинистовъ (изъ помощн.)	132 ⁵ / ₁₂	52.890,53	81.066,56	15.499,94	1.026,30	651,19	151.134,52	—	—	—
Итого	446³/₁₂	236.306,23	228.416,69	44.041,17	2.963,22	1.178,73	512.906,04	553.619,83	509.036,98	426.674,39
Помощники машинистовъ	275 ⁷ / ₁₂	102.885,35	—	—	—	—	—	—	—	—
И. д. (изъ кочегаровъ)	128 ⁷ / ₁₂	36.272,74	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	404²/₁₂	139.158,09	84.301,26	22.182,60	1.458,17	578,16	247.678,28	261.729,38	231.107,64	192.070,86
Кочегары	369 ¹ / ₁₂	70.636,13	—	—	—	—	—	—	—	—
И. д. (поденнорабочіе)	149 ⁷ / ₁₂	26.922,26	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого	518⁸/₁₂	97.558,39	59.403,17	10.792,40	—	304,95	168.058,91	185.140,62	165.114,03	128.826,34
ВСЕГО	1.369¹/₁₂	473.022,71	372.121,12	77.016,17	4.421,39	2.061,84	928.643,23	1.000.489,83	905.258,65	747.571,59
Среднее годовое содержаніе одного:										
Машиниста I класса	39 ¹¹ / ₁₂	839,84	571,84	118,80	8,60	0,62	1.539,60	—	—	—
% отношеніе къ общему заработку	—	54,55	37,14	7,72	0,56	0,03	100%	—	—	—
Машиниста II класса	54 ⁴ / ₁₂	720,42	563,71	118,66	8,49	1,20	1.412,48	—	—	—
% отношеніе къ общему заработку	—	51,00	39,91	8,40	0,60	0,09	100%	—	—	—
Машиниста III класса	70 ³ / ₁₂	615,81	496,65	126,24	8,71	3,13	1.250,54	—	—	—
% отношеніе къ общему заработку	—	49,24	39,71	10,09	0,70	0,26	100%	—	—	—
Машиниста IV класса	69 ² / ₁₂	490,37	452,43	113,22	6,28	1,90	1.064,20	—	—	—
% отношеніе къ общему заработку	—	46,08	42,51	10,64	0,59	0,18	100%	—	—	—
Машиниста маневровому	80 ² / ₁₂	418,79	345,56	8,13	1,07	1,13	774,68	—	—	—
% отношеніе къ общему заработку	—	54,06	44,61	1,05	0,14	0,14	100%	—	—	—
И. д. машиниста (изъ помощн.)	132 ⁵ / ₁₂	399,42	612,20	117,05	7,75	4,92	1.141,35	—	—	—
% отношеніе къ общему заработку	—	35,00	53,64	10,25	0,68	0,43	100%	—	—	—
Всѣхъ классовъ	446³/₁₂	529,54	511,82	98,69	6,64	2,64	1.149,37	1.242,67	1.210,07	1.234,05
% отношеніе къ общему заработку	—	46,07	44,53	8,59	0,58	0,23	100%	—	—	—
Помощника машиниста	404 ² / ₁₂	344,31	208,58	54,88	3,61	1,43	612,81	638,62	589,32	565,75
% отношеніе къ общему заработку	—	56,19	34,04	8,96	0,59	0,22	100%	—	—	—
Кочегара	518 ⁸ / ₁₂	188,09	114,53	20,81	—	0,59	324,02	324,76	316,26	326,14
% отношеніе къ общему заработку	—	58,05	35,35	6,42	—	0,18	100%	—	—	—
Одной паровозной бригады	446 ³ / ₁₂	1.059,99	833,88	172,59	9,91	4,62	2.080,99	2.245,76	2.151,96	2.162,17
% отношеніе къ общему заработку	—	50,94	40,07	8,29	0,48	0,22	100%	—	—	—
Что составляетъ:										
На 100 поѣздо-верстѣ	—	4,46	3,51	0,73	0,04	0,02	8,76	8,49	7,71	7,49
На 100 паровозо-верстѣ	—	3,12	2,45	0,51	0,03	0,01	6,12	5,94	5,85	5,88

Кромѣ того, лица паровозныхъ бригадъ получили преміи за сбереженіе расходовъ по ремонту паровозовъ за 1910 г., а именно: машинисты 5.755,29 руб. и помощники ихъ—2.466,55 руб.

Копія.

РАПОРТЪ

начальника Пермской ж. д. въ Управление желѣзныхъ дорогъ о
неодѣлкахъ принятой эксплуатацію Пермь-Екатеринбургской линіи.

19 марта 1911 г. № 1854/4909/4990.

Въ дополненіе рапортовъ отъ 17 мая пр. г. за №№ 7405/7969 и отъ 6 сентября пр. г. за №№ 15069/14081 и во исполненіе предписаній отъ 12/13 октября пр. г. за № 9863 и отъ 30 ноября/1 декабря пр. г. за № 11702, при семъ имѣю честь представить въ двухъ экземплярахъ со всѣми приложеніями окончательно выправленныя вѣдомости неодѣлокъ по всѣмъ службамъ и вѣдомости приѣмки въ эксплуатацію принятыхъ отъ Строительнаго Управленія разныхъ матеріаловъ, инструментовъ и инвентаря за счетъ оборотнаго капитала по прилагаемой при семъ описи.

Всего отъ Строительнаго Управленія Пермь-Екатеринбургской жел. дор. подлежатъ переходу на исполненіе неодѣлокъ слѣдующіе кредиты:

1. По сл. пути.

	Руб.	Коп.
а) По вѣдомости неодѣлокъ № 1 . . .	1.994.061	—
б) " " " № 2 . . .	188.003	34
в) " " " № 3 . . .	165.833	75
г) " " работъ за счетъ Т-ва Добровыхъ и Набгольць	21.765	06
д) " " дополнительныхъ недо- дѣлокъ № 5	36.196	75
е) " " предметовъ обязатель- наго оборудованія: дре- зины, флаги, инстру- менты и пр.	6.639	57
ж) " " оборудованія инвентар- нымъ имуществомъ конторъ начальниковъ участковъ	22	96

	Руб.	Коп.
2. По сл. движенія.		
По вѣдомости предметовъ оборудова- нія инвентарнымъ иму- ществомъ станцій и товарной конторы на ст. Кунгуръ	1.472	46
3. По сл. тяги.		
а) " " недодѣлокъ, не согла- сованныхъ Начальни- комъ работъ	7.057	80
б) " " предметовъ оборудова- нія инвентарнымъ иму- ществомъ конторъ на- чальниковъ депо	83	00
в) " " предметовъ оборудова- нія дежурныхъ помѣ- щеній для кондукто- ровъ и паровозныхъ бригадъ	114	20
г) " " оборудованія инвентар- нымъ имуществомъ ма- стерскихъ и депо	7.702	04
д) " " оборудованія инвентар- нымъ имуществомъ во- доподъемныхъ зданій	256	05
4. По сл. телеграфа.		
По вѣдомости предметовъ оборудованія	566	05
5. Оборотный капиталъ	550.500	—
6. На приобрѣтеніе запас- ныхъ частей подвижного со- става	151.097	—
7. Оборудованіе 4 приѣмныхъ покоевъ согласно ассигнованію по расцѣпной вѣд. Лит. А и Лит. Г	6.000	—
	3.137.371	03

Въ счетъ этой суммы Управленіемъ по содержанію желѣз-
ныхъ дорогъ одновременно переведены слѣдующіе кредиты и
принято инвентаря и матеріаловъ на слѣдующія суммы:

	Руб.	Коп.
а) На работы по переустройству ст. Екатеринбургъ I наличными деньгами	1.127.165	20
б) Уплачено начальникомъ работъ за земляныя работы Столовицкому	25.390	02
в) Ему же по окончательной квитанціи	512	19
г) Уплачено начальникомъ работъ за шпалы Гуревичу	29.250	—
д) " " " за отчужденіе для ст. Екатеринбургъ I	63.348	—
е) " " " Камско-Воткинскому заводу на изготовленіе металлическихъ частей косога путепровода для ст. Екатеринбургъ I	20.174	69
ж) Удержано Управленіемъ жел. дорогъ для уплаты за стрѣлки и крестовины	64.360	—
з) Переведено Государственному Контролю	3.331	—
и) " на постройку поворотнаго круга на ст. Екатеринбургъ I	11.000	—
к) " на оборудованіе малыхъ мастерскихъ на ст. Екатеринбургъ	30.550	—
л) Тоже	4.350	—
м) На исполненіе недодѣлокъ переведена часть кредита въ суммѣ	800.000	—
н) " постройку продовольственнаго пункта въ Пермь II (Заимки)	57.000	—
о) " " больницы на ст. Пермь II (Заимки)	36.000	—
п) Въ счетъ оборотнаго капитала	100.000	—
р) На составленіе проекта и расцѣнки переустройства Вятко-Пермскаго участка	4.440	—
По вѣдомости приѣмки въ эксплуатацію разныхъ матеріаловъ, инвентаря и инструментовъ за счетъ оборотнаго капитала принимается:		
а) За матеріалы верхняго строенія:		
По вѣдомости № 1 за рельсы	79.219	38
" " № 2 „ скрѣпленія	18.494	17
" " № 3 „ шпалы и перевод. брусья	16.661	48
" " № 4	8.491	89
" " № 5 за стрѣлки	823	82
" " № 6	21.358	46
" " № 7	1.763	82
б) По вѣдомости предметовъ обязательнаго оборудованія сл. пути	1.110	05
в) " " предметовъ оборудованія конторъ начальниковъ участковъ	7	50

	Руб.	Коп.
г) По вѣдомости инвентарнаго имущества сл. пути	1.202	15
д) „ „ оборудованія станцій и товарной конторы въ Кунгурѣ	1.381	59
е) „ „ инвентарнаго имущества сл. тяги	907	45
ж) „ „ оборудованія конторъ начальниковъ депо	93	96
з) „ „ оборудованія дежурн. помѣщеній .	57	38
и) „ „ „ мастерскихъ	264	12
і) „ „ инвентарнаго имущества и медикаментовъ по врачебной части согласно постановленію Совѣта по журналу отъ 23 декабря п. г. за № 1480 за медикаменты	2.086	89
„ „ „ имущество	7.984	63
к) „ „ № 1 передачи дровъ	156.078	69
л) „ дополнительной вѣдомости передачъ дровъ (уплачено начальнику работъ . . . 67 р. 19 к.)		
м) „ вѣдомости матеріаловъ по сл. пути	1.641	88
н) „ „ „ „ „ движенія	30	97
о) „ „ „ „ „ матеріальной	2.589	81
п) „ Екатеринбургскому складу	2.493	54
р) Принимаются отъ Строительнаго Управленія временныя постройки на посту Конецъ и р. Палкино въ суммѣ	500	—
с) Тоже на ст. Кордонъ, Харюзъ, Шамары и Пермь II	1.660	—
т) По дополнительной вѣдомости сл. движенія	241	27
	<hr/>	
	2.704.116	—

Такимъ образомъ, отъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ на исполненіе недодѣлокъ подлежитъ переводу: 3.137.371 р. 03 к.—2.704.116 = 433.255 03

Имѣю честь покорнѣйше просить распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ о переводѣ числящагося за Управленіемъ по сооруженію желѣзныхъ дорогъ кредита 433.255 р. 03 к. на исполненіе недодѣлокъ.

Копія настоящаго рапорта и вѣдомости недодѣлокъ и приѣмки матеріаловъ одновременно съ симъ препровождаются г. Предсѣдателю по освидѣтельствованію Пермь—Екатеринбургской желѣзной дороги и передачъ ея въ эксплуатацію инженеру Панову.

Подписали: начальникъ дороги (подпись).
начальникъ сл. пути (подпись).
главный бухгалтеръ (подпись).

Съ подлиннымъ вѣрно: главный бухгалтеръ (подпись).

По вопросу о желательности размѣщенія мастерскихъ.

Ознакомившись съ изложеннымъ въ запискахъ №№ 1—3, полученныхъ при отношеніи Техническаго Отдѣла отъ 23 мая сего года за № 6202, имѣю честь сообщить, что исполненіе предполагаемаго переустройства мастерскихъ Пермской жел. дор. встрѣтитъ препятствіе въ томъ, что существующія паровозныя мастерскія на ст. Пермь I, въ зависимости какъ отъ топографіи мѣстности, такъ и отъ размѣровъ и размѣщенія зданій, совершенно не представляется возможнымъ утилизировать для ремонта пассажирскихъ вагоновъ, и, если и возможно, то неудобно и не экономично утилизировать для ремонта товарныхъ вагоновъ. Прилагаемый при семъ планъ мастерскихъ на ст. Пермь I указываетъ, что на территоріи мастерскихъ нѣтъ совершенно путей для постановки вагоновъ и проложить ихъ на существующей территоріи нѣтъ мѣста, а къ расширенію территоріи препятствуютъ топографическія условія мѣстности (гора, рѣка Ягошиха, станціонныя пути и вокзалъ). Зданіе расположено по отношенію къ путямъ такъ, что все вагоны пришлось бы вводить въ зданіе при помощи тельжекъ. Размѣры же послѣднихъ и длина стойлъ таковы, что пассажирскіе вагоны въ зданіе не могутъ быть введены и даже не умѣстятся на ремонтныхъ стойлахъ.

На основаніи изложеннаго или придется отказаться отъ предполагаемаго обращенія этихъ мастерскихъ въ вагонные и совсѣмъ ихъ закрыть, или оставить паровозными, соотвѣтственно ихъ усиливъ. Въ послѣднемъ случаѣ, конечно, сама собой отпадаетъ постройка большихъ паровозныхъ мастерскихъ въ Екатеринбургѣ. Пермскія мастерскія расположены центрально (почти посрединѣ Пермской жел. дор.) и представляютъ громадное преимущество какъ въ скорости подачи паровозовъ въ ремонтъ, такъ и въ сокращеніи непроизводительнаго пробѣга паровозовъ, подаваемыхъ въ ремонтъ и выпускаемыхъ изъ ремонта. Кромѣ того, нельзя не имѣть въ виду весьма слабого развитія малыхъ мастерскихъ на Пермской дорогѣ, почему Пермскія мастерскія исполняютъ не только большой ремонтъ паровозовъ, но оказываютъ постоянную помощь участковымъ мастерскимъ какъ производствомъ средняго ремонта при наличіи значительныхъ котельныхъ работъ въ подлежащихъ ремонту паровозахъ, такъ и въ

случаѣ скопленія паровозовъ, подлежащихъ подъемкѣ, даже производствомъ послѣдней, что и видно изъ слѣдующей таблицы:

Число паровоз., выпущенныхъ въ годъ Пермскими мастерскими.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Большой ремонтъ	42	38	34	40
Средній ремонтъ	9	12	8	9
Подъемка и малый ремонтъ.	26	49	43	33

При подобномъ условіи центральное расположеніе мастерскихъ является еще болѣе важнымъ.

На основаніи изложеннаго я полагаю бы болѣе правильнымъ, экономичнымъ для эксплуатаціи и требующимъ меньшихъ единовременныхъ затратъ оставить Пермскія мастерскія паровозными, усиливъ ихъ, сколько это возможно по мѣстныхъ топографическимъ условіямъ, въ особенности переоборудовавъ ихъ (оборудованіе ихъ сильно устарѣло) и снабдивъ механическими подъемниками въ широкомъ размѣрѣ,

При этомъ полагаю, что производительность этихъ мастерскихъ можетъ быть поднята до 60 паровозовъ большого ремонта въ годъ. Прибавляя къ этому 16 паровозовъ большого ремонта Вятскихъ мастерскихъ и возможное, безъ значительныхъ затратъ, усиленіе послѣднихъ до выпуска въ годъ 40¹⁾ паровозовъ большого ремонта, возможно будетъ считать Пермскую дорогу въ ея будущихъ размѣрахъ (безъ Тюменскаго и Уфалейскаго участковъ) надолго обезпеченной мастерскими для ремонта паровозовъ.

Въ Екатеринбургѣ полагаю бы, согласно съ протоколомъ Комиссіи, построить лишь вагонныя мастерскія въ томъ размѣрѣ, какъ предположено это Комиссіей въ запискѣ № 1, и соответственно расширить Вятскія мастерскія, территорія которыхъ это допускаетъ, съ такимъ расчетомъ, чтобы эти послѣднія, расположенныя въ пунктѣ примыканія къ Сѣвернымъ дорогамъ, могли производить періодическій осмотръ пассажирскихъ вагоновъ и ремонтъ товарныхъ вагоновъ въ размѣрѣ, предназначенномъ въ запискѣ № 1 на долю Пермскихъ и Вятскихъ мастерскихъ.

¹⁾ Въ первые 3—5 лѣтъ это усиленіе даже не потребуется. Производительность мастерскихъ будетъ: Пермскихъ 60 паровозовъ и Вятскихъ—16 паровозовъ, всего 76 паровозовъ. Число же паровозовъ, подлежащихъ ежегодно большому ремонту, равняется 67, округленно 70 пар. (см. записку № 2, стр. 10 и 11).

Однако, нельзя не обратить вниманія на большую площадь крытаго помѣщенія (2.162 кв. саж.) существующихъ Екатеринбургскихъ вагонныхъ мастерскихъ. Казалось бы возможнымъ еще долго пользоваться этими мастерскими для ремонта товарныхъ вагоновъ. При этомъ условіи возможно проектировать новыя мастерскія на ст. Екатеринбургъ только для ремонта пассажирскихъ вагоновъ и въ меньшемъ масштабѣ развивать Вятскія мастерскія.

Резюмируя все вышеизложенное, получимъ слѣдующее расположение и размѣры мастерскихъ на Пермской дорогѣ:

1) Въ Перми — паровозныя мастерскія на 60 паровозовъ большого ремонта въ годъ.

2) Въ Екатеринбургѣ—вагонныя мастерскія на весь большой, средній и періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ Пермской дороги (исключая участка отъ Екатеринбурга до Челябинска и Тюмени) и на періодическій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ будущей Омской жел. дор. тѣхъ составовъ, кои будутъ формироваться въ Екатеринбургѣ и на ремонтъ $\frac{1}{4}$ части инвентарнаго количества товарныхъ вагоновъ Пермской дороги (исключительно того же участка).

3) Въ Вяткѣ—въ первое время на 16, а послѣ расширенія на 40 паровозовъ большого ремонта въ годъ, на часть періодическаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ и срочнаго осмотра товарныхъ вагоновъ.

Подписали: За начальника дороги (подпись); за начальника сл. тяги (подпись).

Вѣрно:

Секретарь сл. тяги (подпись).

Главнѣйшія пожеланія управленія Пермской ж. д. въ развитіи школьно-просвѣтительнаго дѣла на дорогѣ.

1. Предоставленіе комитетамъ образовательныхъ учреждений правъ училищныхъ совѣтовъ, при чемъ составъ комитетовъ образовательныхъ учреждений необходимо дополнить представителемъ отъ Министерства Народнаго Просвѣщенія. Означенное преобразование комитетовъ образовательныхъ учреждений урегулируетъ взаимныя отношенія между Управленіями жел. дорогъ и органами Министерства Народнаго Просвѣщенія въ дѣлѣ завѣдыванія желѣзнодорожными образовательными учреждениями и сократитъ въ значительной мѣрѣ переписку Управленій желѣзныхъ дорогъ съ мѣстными представителями Министерства Народнаго Просвѣщенія (инспектора и директора народныхъ училищъ).

2. Постепенное преобразование одиннадцати двухклассныхъ желѣзнодорожныхъ училищъ, перечисленныхъ въ прилагаемомъ спискѣ въ высшія начальныя училища по законоположенію, принятому Государственною Думою въ засѣданіи 2-го мая сего года.

3. Открытіе спеціальныхъ курсовъ для подготовки окончившихъ одноклассныя и высшія начальныя училища къ службѣ на жел. дор. по различнымъ спеціальностямъ (сл. движенія, тяги, пути, телеграфа и т. д.).

4. Постройка зданій для школъ на станціяхъ Пермь I, Екатеринбургъ, Усольская и Бalezино. Пермское I, Усольское и Бalezинское желѣзнодорожныя училища помѣщаются въ наемныхъ частныхъ квартирахъ, не приспособленныхъ для школъ. За квартиру Усольскаго училища уплачивается 240 рублей въ годъ, Бalezинскаго — 220 рублей и Пермскаго I — 1.080 ¹⁾ руб. въ годъ. Квартира послѣдняго училища, несмотря на высокую арендную плату, особенно неудовлетворительна, въ виду крайней тѣсноты, не позволяющей принять болѣе 155 учащихся, хотя и это количество вызываетъ уже скученность учениковъ; между тѣмъ спросъ на желѣзнодорожное училище въ Перми громаднѣй, такъ какъ въ Перми, въ которомъ находится управленіе дороги, и на ближайшихъ станціяхъ про-

¹⁾ Съ наступающаго 1911/12 учебнаго года предполагается снять квартиру для Пермскаго I училища за плату около 2.400 р. въ годъ.

живають много желѣзнодорожныхъ служащихъ, стремящихся обучать дѣтей въ Пермскомъ двухклассномъ желѣзнодорожномъ училищѣ; при наличіи достаточнаго помѣщенія для этого училища, послѣднее могло бы имѣть болѣе учащихся. Екатеринбургское желѣзнодорожное городское училище, открытое въ 1910/11 учебномъ году въ составѣ двухъ младшихъ классовъ, помѣщалось временно въ означенномъ учебномъ году въ домѣ Екатеринбургскаго однокласнаго желѣзнодорожнаго училища, но это помѣщеніе городского училища при посѣщеніи послѣдняго Г. Товарищемъ Министра Народнаго Просвѣщенія и Г. попечителемъ Оренбургскаго учебнаго округа въ 1910/11 учебномъ году признано неудовлетворительнымъ. Между тѣмъ, съ 1911/12 учебнаго года долженъ открыться 3-й классъ, а съ 1912/13 учебнаго года 4-й классъ, помѣщенія же для городского училища не имѣется, а потому постройка спеціальнаго зданія для этого училища есть неотложная потребность для поддержанія существованія и правильной дѣятельности городского училища. Для перечисленныхъ выше четырехъ училищъ необходимы слѣдующія зданія: для Усольскаго на 60 учащихся площадью въ 30 квадратныхъ сажень, считая по $\frac{1}{2}$ квадратной сажени на учащагося, стоимостью въ 6.750 руб., при средней стоимости каждой квадратной сажени въ 225 руб., для Балезинскаго училища на 50 учащихся площадью въ 25 квадратныхъ сажень, стоимостью въ 5.625 руб., для Пермскаго I училища на 200 учащихся площадью въ 100 квадратныхъ сажень, стоимостью въ 22.500 руб. и для Екатеринбургскаго желѣзнодорожнаго городского училища на 200 учащихся площадью въ 100 квадратныхъ сажень, стоимостью въ 22.500 р. Послѣдній расходъ возможно было бы избѣжать, если бы отвести для городского училища помѣщеніе до 150 квадратныхъ сажень въ зданіи стараго вокзала ст. Екатеринбургъ I (общая площадь—268 кв. саж.), который предполагается упразднить съ открытіемъ на означенной станціи новаго вокзала. Вопросъ о предоставленіи помѣщенія для Екатеринбургскаго желѣзнодорожнаго городского училища въ вокзалѣ ст. Екатеринбургъ I вносился въ совѣтъ управленія дороги въ 1909 г., но былъ оставленъ послѣднимъ безъ разсмотрѣнія вслѣдствіе предположенія комиссіи при управленіи жел. дорогъ въ засѣданіи 9 августа 1908 г. (выписка изъ журнала комиссіи прилагается) приспособить упраздняемый вокзалъ ст. Екатеринбургъ I подъ жилой домъ. По поводу назначенія этого вокзала необходимо замѣтить, что приспособленіе его подъ жилой домъ является крайне труднымъ и дорогимъ по причинѣ особаго устройства вокзала, между тѣмъ какъ приспособленіе части вокзала подъ училище не потребовало бы никакихъ капитальныхъ передѣлокъ и значительныхъ затратъ. На неудобства приспособленія вокзала подъ жилое помѣщеніе было обращено вниманіе еще

при обсужденіи вопроса о назначеніи вокзала ст. Вятка II за сокращеніемъ дѣятельности послѣдней, при чемъ Управление жел. дорогъ (предложеніе отъ 7 мая 1907 г. за № 12214), согласившись съ управленіемъ Пермской жел. дор., разрѣшило отвести часть этого послѣдняго вокзала подъ желѣзнодорожное училище. Болѣе цѣлесообразно предоставить и часть упраздняемаго Екатеринбургскаго вокзала для городского училища, а новое зданіе построить, взамѣнъ городского училища, для помѣщенія служащихъ. Къ этому слѣдуетъ добавить, что для правильной постановки учебнаго дѣла въ городскомъ училищѣ необходимо, прежде всего, для училища удобное и гигиеничное помѣщеніе. Кромѣ того, городское училище является высшимъ по типу училищемъ на желѣзной дорогѣ, а потому справедливо предоставить для училища и соответствующее помѣщеніе. Указаннымъ выше условіямъ вполне удовлетворяло бы вокзальное помѣщеніе.

5. Постройка и открытіе дешевыхъ общежитій для учащихся—дѣтей желѣзнодорожныхъ служащихъ, обучающихся какъ въ желѣзнодорожныхъ училищахъ, такъ и въ другихъ, не желѣзнодорожныхъ школахъ (въ среднихъ учебныхъ заведеніяхъ). Наиболѣе желательны постройки общежитій въ Перми на 100 человѣкъ, въ Кунгурѣ, Зуевкѣ, Вяткѣ и Мурашахъ на 25 человѣкъ каждое. Стоимость этихъ построекъ выразится, приблизительно, въ суммѣ 45.000 руб., считая среднюю площадь общежитія на каждаго пансіонера въ одну кв. саж. и стоимость каждой квадратной сажени 225 руб.

6. Необходимо улучшить матеріальныя условія службы учительскаго персонала на Пермской жел. дор., для привлеченія и удержанія въ желѣзнодорожныхъ училищахъ достойныхъ преподавателей, установивъ минимальный окладъ въ 420 руб. (кромѣ квартирнаго довольствія), а затѣмъ четыре пятилѣтнихъ прибавки по 60 руб. въ годъ.

7. Необходимо ассигнованіе кредита на развитіе обученія военной гимнастикѣ учащихся въ желѣзнодорожныхъ училищахъ мальчиковъ въ виду расширенія программы означеннаго обученія, согласно циркуляру Учебнаго Отдѣла Министерства Путей Сообщенія отъ 27 мая 1911 года, № 2030, а также и на введеніе обученія Сокольской гимнастикѣ учащихся въ желѣзнодорожныхъ училищахъ дѣвочекъ.

8. Въ виду циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 13 сентября 1910 г. за № 23458/4229 о развитіи среди желѣзнодорожныхъ служащихъ полезныхъ развлеченій въ видахъ физическаго развитія, желательна, помимо испрашиваемыхъ кредитовъ (рапортами управленія дороги отъ 20 мая и 4 января 1911 г. за №№ 8810/8607 и 11/62) на постройку народнаго дома на ст. Чусовская и на покупку и ремонтъ народнаго дома на ст. Котласъ, ассигнованіе кредитовъ для устройства помѣщеній

для спортивныхъ кружковъ на первое время въ слѣдующихъ наиболѣе населенныхъ желѣзнодорожными служащими пунктахъ: на станціяхъ Пермь I, Бисеръ, Уфалей, Кизель и Вознесенская, а также на приобрѣтеніе инвентаря для спортивныхъ кружковъ на означенныхъ станціяхъ:

9. Желательно осуществленіе на дорогѣ слѣдующихъ мѣропріятій по борьбѣ съ алкоголизмомъ среди желѣзнодорожныхъ служащихъ:

а) въ видахъ организаціи на дорогѣ въ болѣе широкихъ размѣрахъ обществъ трезвости желательно предоставленіе льготъ членамъ общества при проѣздахъ ихъ на общія собранія, при устройствѣ чтеній и т. п. разрѣшеніемъ имъ необходимыхъ отпусковъ и выдачей сверхъ комплекта двухъ проѣздныхъ безплатныхъ билетовъ;

б) устройство для служащихъ и членовъ ихъ семействъ чайныхъ, столовыхъ, библиотекъ, читаленъ (народныхъ домовъ);

в) организація различнаго рода лекцій, чтеній, бесѣдъ спектаклей, концертовъ и т. п.;

г) организація среди служащихъ дороги и членовъ ихъ семействъ различнаго рода пѣвческихъ, музыкальныхъ, драматическихъ, руководѣльныхъ, гимнастическихъ и др. спортивныхъ кружковъ и обществъ; устройство различнаго рода спортивныхъ состязаній (съ выдачею премій), гуляній, экскурсій и т. п., приуроченныхъ къ общимъ собраніямъ общества трезвости;

д) распространеніе среди служащихъ, по возможности безплатно, различныхъ литературныхъ произведеній по вопросу объ алкоголизмѣ, вредѣ пьянства, о значеніи трезвости и т. п., особенно передъ праздниками (въ поѣздахъ и на станціяхъ жел. дорогъ). Изданіе и распространеніе отчетовъ общества трезвости;

е) организація подвижного музея въ вагонѣ по борьбѣ съ алкоголизмомъ, какъ необходимаго пособія при устройствѣ чтеній и бесѣдъ;

ж) (введеніе членскаго значка);

з) усиленіе строгости правилъ, касающихся какъ пьяныхъ служащихъ (увольненіе со службы), такъ и пассажировъ;

и) признаніе абсолютной трезвости необходимымъ условіемъ, дающимъ поступающимъ на желѣзную дорогу преимущество передъ другими соискателями;

і) предоставленіе права при устройствѣ чтеній пользоваться станціонными залами;

к) распространеніе свѣдѣній о вредѣ потребленія алкоголя—какъ предмета школьнаго обученія—и развитіе обществъ трезвости въ школахъ;

л) устройство огородовъ и садовъ для низшихъ служащихъ и рабочихъ (отъ 15—17 кв. саж. каждый) въ среднемъ отъ 30—40 кв. саж.

С В Ъ Д Ъ Н І Е

о числѣ училищъ на Пермской желѣзной дорогѣ, площади ихъ и о числѣ учащихся въ началѣ 1911 года.

НАЗВАНІЕ УЧИЛИЩА И ЧИСЛО КЛАССОВЪ ВЪ НЕМЪ.	Площадь помѣ- щенія училища. (кромѣ квартиръ учительскаго персонала и сто- рожей).	Число учащихся.	ПРИМЪЧАНІЕ.
Пермское I двухклассное . . .	56,91	153	Всѣ училища со- стоятъ въ вѣдѣніи Министерства На- роднаго Просвѣ- щенія.
Пермское II одноклассное . . .	15,57	54	
Чусовское двухклассное . . .	177,53	389	
Кизеловское двухклассное . . .	115,13	121	
Усольское одноклассное . . .	29,30	14	
Бисерское двухклассное . . .	130,22	128	
Тагильское двухклассное . . .	85,48	185	
Екатеринбургское городское .	27,88	94	
Екатеринбургское одноклассн.	102,35	274	
Уфалейское двухклассное . . .	85,87	162	
Кыштымское одноклассное . . .	70,70	42	
Камышловское двухклассное .	170,70	51	
Тюменское одноклассное . . .	48,70	26	
Шалинское одноклассное . . .	30,27	32	
Кунгурское одноклассное . . .	11,28	27	
Балезинское одноклассное . . .	23,23	17	
Вознесенское двухклассное . . .	46,39	54	
Зуевское одноклассное	34,39	55	
Вятское двухклассное	95,12	80	
Мурашинское двухклассное . . .	39,85	48	
Пинюжское одноклассное	22,74	25	
Котласское двухклассное	92,19	162	
		2.193	

Ж У Р Н А Л Ъ

Особой Комиссіи при Управленіи желѣзныхъ дорогъ по разсмотрѣнію смѣтъ и расцѣнокъ.

Засѣданіе 9 августа 1908 г. по разсмотрѣнію расцѣночной вѣдомости стоимости переустройства ст. Екатеринбургъ I Пермской жел. дороги.

„По № 6 § 0. Находя единичную цѣну преувеличенной, Особая Комиссія установила таковую для одной квадратной сажени новаго жилого дома въ 200 руб., количество же работъ, исчисленное по вѣдомости въ размѣрѣ 359 квадратныхъ сажень, положила уменьшить на размѣръ площади существующаго пассажирскаго зданія въ 268 кв. саж., которое, въ виду постройки новаго зданія, предполагается использовать въ качествѣ жилого дома для служащихъ. Установивъ, такимъ образомъ, размѣръ площади новыхъ жилыхъ домовъ въ размѣрѣ (359—268) 91 кв. саж. и принявъ во вниманіе уменьшеніе единичной цѣны, Особая Комиссія установила итогъ по § 0 въ суммѣ 18.200 рублей“.

Порядокъ учета запасныхъ нижнихъ чиновъ.

Порядокъ учета запасныхъ нижнихъ чиновъ на Пермской ж. д. ведется во всемъ, согласно правиламъ, объявленнымъ по дорогѣ приказомъ отъ 4 марта 1908 г. за № 37.

Ведется книга учета по формѣ 1 и алфавитный указатель форма 4.

Книга учета состоитъ изъ двухъ отрѣзковъ и корешка: первый отрѣзокъ А посылается коменданту при принятіи запаснаго на службу, второй отрѣзокъ Б посылается тому же коменданту при увольненіи или перемѣщеніи запаснаго. Корешокъ служить отпускомъ посылаемыхъ комендантамъ отрѣзковъ А и Б и для необходимыхъ справокъ. (Глава I § 5).

Принять на учетъ.

1) При опредѣленіи запаснаго на службу отбирается отъ него увольнительный билетъ и заносится въ алфавитный указатель, а затѣмъ вносится въ книгу учета, заполняя пункты отрѣзка А и корешка, и увольнительный билетъ при отрѣзкѣ А отправляется коменданту. Комендантъ взаменъ полученнаго увольнительнаго билета при отрѣзкѣ А высылаетъ учетное свидѣтельство отрѣзокъ В, которое, по отмѣткѣ въ корешкѣ книги учета, препровождается запасному для врученія на руки подъ расписку. (Глава II § 14).

Снять съ учета.

2) При увольненіи запаснаго отъ службы отбирается отъ него врученное ему учетное свидѣтельство отрѣзокъ В, которое, отыскавъ предварительно по алфавиту въ книгѣ учета № листа, на которомъ служащій былъ записанъ при приѣмѣ на службу, — заполнивъ на этомъ листѣ книги учета соответствующіе пункты отрѣзка Б и корешка, отсылается (свидѣтельство отрѣз. В) при отрѣзкѣ Б книги учета коменданту. По полученіи отъ коменданта увольнительнаго билета на снятаго съ учета служащаго, увольнительный билетъ выдается подъ расписку служащему въ

послѣднемъ пунктѣ корешка книги учета или отсылается для врученія по принадлежности,—отмѣчая объ этомъ въ корешкѣ книги учета, и вычеркивается изъ алфавита. (Глава III § 18).

3) При перемѣщеніи: при всякомъ измѣненіи должности служащаго или перемѣщеніи мѣста жительства по службѣ, хотя бы и не мѣняль должности, послѣдній снимается съ учета какъ бы уходитъ со службы, т. е. дѣлается все то же какъ при увольненіи и затѣмъ вновь принимается на учетъ, производя все тѣ же дѣйствія, какъ при опредѣленіи на службу. (Глава IV § 22).

4) Снятіе съ учета по случаю перечисленія запаснаго въ ополченіе. По полученіи отъ коменданта ополченскаго билета, таковой вручается служащему подъ расписку и отбирается отъ него учетное свидѣтельство отрѣзокъ В, производя всю ту же работу, какъ при увольненіи служащаго. (Глава 5 § 26).

5) Призывъ запасныхъ въ учебный сборъ. Служащіе изъ запасныхъ во время нахождения въ учебныхъ сборахъ съ особаго учета не снимаются. (Глава VI § 29).

При полученіи отъ коменданта явочныхъ картъ на призывъ служащаго въ учебный сборъ, карты эти тотчасъ же вручаются запаснымъ, съ предупрежденіемъ чтобы таковыя явились на сборный пунктъ къ сроку, указанному въ явочной картѣ, одновременно отобравъ отъ нихъ взамѣнъ врученныхъ картъ—учетное свидѣтельство, отрѣзокъ В, которое и хранить до прибытія служащаго съ учебнаго сбора, а о врученіи явочныхъ картъ служащимъ сообщается отдѣльнымъ отношеніемъ, не позже, какъ за 14 дней до начала учебнаго сбора, коменданту. (Глава VI § 35).

По явкѣ запаснаго съ учебнаго сбора отбирается отъ него проходное свидѣтельство, отмѣчая на немъ время явки запаснаго, вручивъ ему взамѣнъ отобраннаго отъ него проходнаго свидѣтельства учетное свидѣтельство отрѣзокъ В (которые были отобраны при врученіи явочныхъ картъ, а проходные свидѣтельства отсылаются коменданту. (Глава VII § 36).

Главнымъ образомъ, работа по учету запасныхъ нижнихъ чиновъ въ большемъ количествѣ сосредоточивается при перемѣщеніи агентовъ, такъ какъ фактически перемѣщаемый агентъ службы совсѣмъ не прерываетъ, а его приходится снимать съ учета какъ бы уволеннаго и принимать вновь на учетъ, какъ опредѣляемаго. При чемъ для продѣлыванія всей этой работы иногда требуется недѣли двѣ времени и въ случаѣ мобилизаціи въ это время, перемѣщаемый агентъ можетъ всегда ожидать, что его призовутъ на дѣйствительную службу, какъ не состоящаго на учетѣ коменданта желѣзной дороги.

Начальникъ дороги (подпись).

Начальникъ сл. движенія (подпись).

Порядокъ визировки паспортовъ.

Порядокъ визировки паспортовъ у начальниковъ жандармскихъ отдѣленій при опредѣленіи служащихъ на дорогу установленъ приказомъ по дорогѣ отъ 8 апрѣля 1900 г. за № 43.

Всѣ предназначаемыя на службу дороги лица, которыя по опредѣленіи будутъ имѣть жительства въ пунктахъ проживанія начальника жандармскаго отдѣленія, до 10 верстъ включительно отъ такового, равно и тѣ изъ поступающихъ на линію внѣ пунктовъ штабъ-квартиръ начальниковъ жандармскихъ отдѣленій, которыя опредѣляются съ окладами свыше 30 рублей, обязаны предъявлять свои виды на жительство лично, при установленныхъ повѣсткахъ (Форма Сер. 0 № 109).

Лица, поступающія на службу по линіи отъ 11 верстъ и далѣе отъ штабъ-квартиры начальника жандармскаго отдѣленія, если при томъ они поступаютъ на должности съ окладомъ 30 р. въ мѣсяць и менѣе, обязаны лично предъявлять свои виды, вмѣстѣ съ повѣсткою опредѣляющаго ихъ лица, мѣстному станціонному жандарму, который, затѣмъ, представляетъ паспорта эти начальнику жандармскаго отдѣленія для провѣрки и внесенія въ алфавитъ.

До полученія отъ начальника жандармскаго отдѣленія повѣстки съ паспортомъ опредѣляемый служащій до исполненія обязанностей допускаемъ быть не можетъ. Въ видахъ такого неудобства, т. е. иногда весьма продолжительной визировки паспорта, дополнительнымъ приказомъ по дорогѣ отъ 20 іюля 1906 г. за № 98 было установлено, чтобы начальники жандармскихъ отдѣленій при представленіи или предъявленіи опредѣляемымъ служащимъ паспорта съ повѣсткой, выдавались особыя расписки (приложеніе къ приказу № 98) съ разрѣшеніемъ о временномъ допущеніи впредь до визировки паспорта опредѣляемаго лица до службы, по которымъ служащій и допускается до службы. Но приказомъ по дорогѣ отъ 18 марта 1910 года за № 42 распоряженіемъ командующаго отдѣльнымъ корпусомъ жандармовъ, порядокъ этотъ измѣненъ, т. е. расписки о временномъ допущеніи опредѣляемаго служащаго отмѣнены и только въ особо спѣшныхъ случаяхъ разрѣшается обращаться

письменно къ начальникамъ жандармскихъ отдѣленій съ просьбой о временномъ допущеніи съ указаніемъ, чѣмъ именно вызывается необходимость немедленнаго допущенія лица къ должности впредь до возвращенія повѣстки съ паспортомъ. Подобныя просьбы въ большинствѣ случаевъ остаются безъ удовлетворенія. Почему опредѣляемое лицо, отдавъ свой письменный видъ при повѣсткѣ начальнику жандармскаго отдѣленія долженъ продолжительное время (бывали неоднократные случаи до 3 мѣсяцевъ) ожидать полученія обратно повѣстки съ разрѣшеніемъ о допущеніи его до службы, не получая за это время, конечно, жалованья, какъ не вступившій въ должность и не имѣя при себѣ паспорта,—дабы хотя въ ожиданіи этого времени гдѣ либо временно заработать себѣ на содержаніе. Вакантныя же должности, въ силу необходимости, замѣщаются нерѣдко, на примѣръ, стрѣлочниковъ ремонтными рабочими, иногда даже поденными, при обслуживаніи коими стрѣлокъ всякая гарантія безопасности движенія нарушается. Другія вакансіи остаются не замѣщенными въ теченіе 1—2—3 мѣсяцевъ, въ ущербъ правильнаго веденія дѣла, а въ такомъ живомъ дѣлѣ, какъ желѣзнодорожное, нарушеніе правильности отзывается на благополучномъ слѣдованіи поѣздовъ и убыточности предпріятія.

Начальникъ дороги (подпись).

Начальникъ сл. движенія (подпись).

