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

В. LXXXV. (85)

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Закавказскія желѣзныя дороги.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Невская типографія Троицкая ул., 32.
1913.

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

Слѣдующіе Труды Комиссіи

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

и Гольстена—Загородный пр., 13.

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
I.	Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	— 75
II.	Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III.	Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ	1 —
IV.	О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ.	Исчерпанъ.
V.	Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ.	3 —
VI.	Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г.г	Исчерпанъ.
VII.	О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII.	Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій .	Исчерпанъ.
IX.	Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги,— на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	— 50
X.	Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло И. Рербергъ	Исчерпанъ.
XI.	Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ	3 —
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
XIII.	Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ	Исчерпанъ.

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

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

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
L.	Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплоатаціоннымъ отчетамъ 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. Федоровъ . . .	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. Федоровъ	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 собственноеть казны. П. Соловьевъ подъ ред. С. Кульжинскаго	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода Законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій	1 50
LXV.	О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
LXVI.	Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 —
LXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустовской жел. дор.	3 —
LXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской 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

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
LXXIII.	Къ вопросу о реорганизаціи 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 пораіонныхъ комитетовъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г.	2 —
LXXV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи. .	2 —
LXXVI.	Экономическое положеніе Сибирской магистрали	Исчерпанъ.
LXXVII.	О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ. И. Я Міроcлавскій.	1 —
LXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Головного участка Амурской ж. д.	— 50
LXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Пермской ж. д	3 —
LXXX.	Размѣры и постепенность необходимаго сооруженія жел. дор. и средства для осуществленія ихъ. Н. Петровъ	1 —
LXXXI.	Воздѣйствіе Правительства на желѣзнодорожные тарифы. Гуго Мейеръ. Переводъ съ англійскаго М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго.	3 —
LXXXII.	Протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ областяхъ Европейской Россіи Н. Петровъ.	— 75
LXXXIII.	Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней. Н. Богдановъ. . .	1 50
LXXXIV.	Проектъ Общаго Устава Россійскихъ жел. дор. К. П. Змирловъ	4 —
LXXXV.	Матеріалы по обслѣдованію Закавказскихъ жел. дорогъ . .	3 —
LXXXVII.	Къ вопросу о прочности рельсъ. Н. Петровъ.	1 50
LXXXVIII.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Об-въ, эксплоатирующихъ жел. дороги общаго значенія (дополненіе къ вып. XLVI).	5 —
LXXXIX.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей (Дополненіе къ вып. XLVII).	5 —
XC.	Докладъ о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. . . .	1 —
XCI.	Планъ развитія русской желѣзнодорожной сѣти на пятилѣтіе 1912—1917 г.г.	2 —

Б) Печатаются:

LXXXVI. Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1911 г.г. (дополн. и исправл. изданіе вып. XV).

XCII. Полвѣка взаимодѣйствія горнозаводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ въ горнопромышленномъ раіонѣ юга Россіи. Е. А. Могиленскій . . . . . .

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

В. LXXXV.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Закавказскія желѣзныя дороги.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Невская типографія Троицкая ул., 32.
1913.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной особой высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Общія свѣдѣнія о дорогахъ.

ОБЩІЯ СВѢДѢНІЯ О ДОРОГАХЪ.

Составъ сѣти.

Закавказскія ж. д. сооружены участками въ слѣдующемъ порядкѣ.

1. Потійскій участокъ (отъ Поти до Тифлиса протяженіемъ въ 290 вер.), съ оставшейся послѣ постройки Сурамскаго тоннеля вѣтвью на Сурамъ (протяженіемъ въ 4 версты), открытъ 14 августа 1871 г.

2. Кутаисскій участокъ (отъ Ріона до Кутаиса протяженіемъ въ 8 верстъ) открытъ 30 апрѣля 1877 г.

3. Нефтяной участокъ (отъ Баку съ нефтянымъ промысломъ Сабунчи и Сураханы протяженіемъ въ 19 верстъ) открытъ 20 января 1880 г.

4. Бакинскій участокъ (отъ Тифлиса до Баку протяженіемъ въ 515 вер.) открытъ 8 мая 1883 г.

5. Батумскій участокъ (отъ Самтреди до Батума протяженіемъ въ 98 вер.) открытъ 21 мая 1883 г.

6. Тквибульскій каменоугольный участокъ (отъ Кутаиса до Тквибули протяженіемъ 41 вер.) открытъ 14 декабря 1887 г.

Всѣ вышепоименованные участки сооружены бывшимъ обществомъ Закавказскихъ ж. д., отъ котораго приняты въ казну 1 августа 1889 г.

7. Карсскій участокъ (отъ Тифлиса до Карса протяженіемъ въ 279 вер.) открытъ 1 декабря 1899 г.

8. Боржомская вѣтвь (отъ Михайлова до Боржома протяженіемъ въ 27 вер.) открыта 30 августа 1894 г.

9. Чіатурская вѣтвь (отъ Шаропани до Чіатуръ протяженіемъ въ 38 вер.) открыта 1 января 1895 г. и продолженіе этой вѣтви: а) отъ Чіатуръ до Дарквети (протяженіемъ въ 6 вер.) открыта 18 іюня 1900 г. и б) отъ Дарквети до Сачхери (протяженіемъ въ 6 вер.) открыта 10 февраля 1904 г.

10. Бакуріанская вѣтвь (отъ Боржомъ-парка до Бакуріани протяженіемъ въ 37 вер.) открыта 2 января 1902 г.

11. Эриванская линія (отъ Александрополя до Эривани протяженіемъ въ 145 вер.) открыта 6 декабря 1902 г.

12. Джульфинскій участокъ (отъ Улуханлу до Джульфы протяженіемъ въ 177 вер.) открытъ 20 января 1908 г.

13. Второй путь Баладжары—Баку протяженіемъ въ 13 вер. открытъ 17 февраля 1899 г.

14. Второй путь Акстафа- Евлахъ и Аджи-Кабулъ—Баладжары открытъ участками: а) Акстафа—Таузъ 15 августа 1902 г. б) Долляръ—Шамхоръ 17 февраля 1904 г. и в) остальная часть 15 октября 1904 г.

15. Второй путь Баку—Сабунчи протяженіемъ въ 13 вер. открытъ 20 марта 1899 г. Участки подъ №№ 7—15 сооружены средствами и распоряженіемъ казны.

Протяженіе. Эксплоатаціонная длина дороги 1710 вер.

Главный путь	1711.539 вер.
Второй	282.303 „
Итого . . .	1993.842 вер.
Станціонныхъ и разъѣздныхъ путей	638.013 вер.
Балластныхъ, карьерныхъ и пр. временныхъ служебныхъ путей	47.349 „
Подъѣздныхъ путей частнаго пользованія . . .	38.546 „
Протяженіе всѣхъ путей . . .	2717.750 вер.

Подвижной составъ. Подвижной составъ Закавказскихъ ж. д. на 1 января 1911 г. состоялъ изъ 641 паровоза, 596 пассажирскихъ и 13884 товарныхъ вагоновъ.

Мастерскія. Ремонтныя мастерскія распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

а) главныя мастерскія расположены въ Тифлисѣ; большой ремонтъ всего подвижного состава и всѣхъ машинъ насосовъ, котловъ и пр.

б) мастерскія для средняго и текущаго ремонта подвижного состава при всѣхъ основныхъ депо, и для текущаго — при всѣхъ оборотныхъ депо.

Станціи. Станцій всѣхъ типовъ и назначеній на Закавказскихъ ж. д. на 1 января 1911 года числилось 169.

пакгаузовъ имѣлось	10489	кв. саж.,
платформъ крытыхъ товарныхъ	7601	„ „
платформъ открытыхъ товарныхъ . . .	21941	„ „

Рельсы. Подробныя свѣдѣнія о рельсахъ помѣщены на стр. 90 и слѣд. матеріаловъ и не могутъ быть изложены болѣе кратко, вслѣдствіе разнообразія типовъ рельсъ, уложенныхъ на дорогахъ.

Шпалы. На 1 января 1911 г. уложено всего 3.816.364 шт. шпалъ слѣдующихъ категорій и древесныхъ породъ.

Дубовыхъ.		Сосновыхъ и еловыхъ.			Буковыхъ.			Карагч.		Каштановыхъ.	
Непропитанныхъ.		Непроп.	Пропитанныхъ.		Непроп.	Пропитанныхъ.		Пропитанныхъ.		Обыкновенныхъ.	
Шир.	Узкок.	Шир.	Шир.	Узкок.	Шир.	Шир.	Узкок.	Шир.	Узкок.	Шир.	Узкок.
394902	171800	61549	2904651	1031	2524	284212	4139	14842	88	9419	948
536702		61549	2905682		2524	288351		14930		10367	

Телеграфъ и телефонъ.

На 1 января 1911 года телеграфныя линіи Закавказскихъ ж. д. составляли 4.809 проводо-верстъ воздушныхъ и 9,2 проводо-верстъ кабалей.

Число телеграфныхъ станцій равно 168.

Общее количество установленныхъ аппаратовъ 371 шт., не считая 12 переносныхъ.

Кромѣ того, установлено: 279 фонопоровъ станціонныхъ и 49 фонопоровъ поѣздныхъ;

367 индуктивныхъ телефоновъ, дѣйствующихъ по спеціальнымъ телефоннымъ проводамъ;

77 индуктивныхъ телефоновъ, абонированныхъ отъ почтово-телеграфнаго вѣдомства и городскихъ телефонныхъ обществъ.

Вспомогательныя предпріятія.

Вспомогательныхъ предпріятій, предусмотрѣнныхъ ст. 13 Общаго Устава, на Закавказскихъ ж. д. не имѣется.

Керосинопроводъ.

Вся главная магистраль керосинопровода улужена изъ 8″ сварныхъ желѣзныхъ трубъ.

Керосинопроводъ состоитъ изъ слѣдующихъ отдѣльныхъ сооруженій:

1) 3-хъ пріемныхъ станцій въ г. Баку—„Керосиновая Баку 1-я станція“, Керосиновая Баку 2-я станція“ и „Керосиновая Баку 3-я станція“, изъ коихъ первая съ пріемной способностью до 70 тыс. пуд., вторая до 90 тыс. пуд. и третья до 240 тыс. пуд., изъ коихъ 80 тыс. пуд. непосредственно пріема съ мелкимъ заводомъ, а 160 перелива съ первыхъ двухъ станцій (самотекомъ);

2) 8-ми дюймовой линіи Баку—Эйбатъ;

3) наливной станціи Эйбатъ, предназначенной для налива вагоновъ-цистернъ;

4) центральной станціи—„Баку Центральная“, расположенной на территоріи ст. Баку III-я и составляющей начальный пунктъ сквозного керосинопровода (фактически ст. Баку—Центральная и Баку III въ послѣднее время объединены);

5) линія „Баку — Батумъ“, раздѣленной передаточными станціями: Эйбатъ Дуванный, Аджи-Кабулъ, Сагиры, Баркушеты, Евлахъ, Кюрокъ-Чай, Елизаветполь, Дзегамъ, Салоглы, Агъ-Тагля, Мцхетъ, Гори, Михайлово, Самтреди и Супса;

6) сборной керосиновой станціи—хранилища у ст. Кабулеты (22 вер. отъ Батума) съ запасомъ емкости хранилищъ до 2 милл. пудовъ;

7) дополнительный передаточной линіи 12″ діам. изъ Кабулеты до Батума и

8) распорядительной станціи Батумъ.

I.

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

19, 20 и 21 сентября 1910 года въ управленіи Закавказскихъ ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова, управляющаго дѣлами Особой Высшей Комиссіи С. Н. Кульжинскаго, представителей Закавказскихъ ж. д. во главѣ съ начальникомъ ихъ І. А. Нейгебауеромъ, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ, состоялись засѣданія для выясненія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ вопросовъ пассажирскаго движенія, хозяйственныхъ и организаціонныхъ.

Открывъ первое засѣданіе, Предсѣдатель Подкомиссіи предложилъ приступить къ обсужденію вопросовъ особой программы, касающейся пассажирскаго движенія, начиная съ отдѣла дальняго слѣдованія.

I. ВОПРОСЫ ПО ПАССАЖИРСКОМУ ДВИЖЕНІЮ.

А. Дальняго слѣдованія.

По вопросу 1

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?

начальникъ сл. движенія Б. А. Бутенко докладываетъ, что количество пассажирскихъ поѣздовъ на главной линіи Баку-Батумъ зависитъ отъ необходимости участвовать въ прямомъ сообщеніи съ общей сѣтью Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Баладжары. Поэтому, на главной линіи Баку - Батумъ находятся въ постоянномъ обращеніи три пары пассажирскихъ поѣздовъ, согласованныхъ съ поѣздами Владикавказской ж. д. По имѣющимся въ управленіи дорогъ свѣдѣніямъ о населенности поѣздовъ, указанныхъ 3 паръ поѣздовъ вполнѣ достаточно, и въ назначеніи 4-й пары надобности не ощущается, тѣмъ болѣе, что на участкѣ Баку - Тифлисъ курсируетъ въ настоящее время одна пара смѣшанныхъ поѣздовъ съ вагонами IV-го класса, которая способствовала пониженію абсолютной перенаселенности въ пассажирскихъ поѣздахъ. Въ непродолжительномъ времени ожидается прибытіе съ Николаевской ж. д. командированныхъ на Закавказскія ж. д. 30 вагоновъ IV класса на телѣжкахъ, и тогда будетъ осуществлена перевозка пассажировъ IV класса со смѣшанными поѣздами №№ 106 и 107 и на участкѣ Тифлисъ-Батумъ главной линіи.

Въ отношеніи распоряженія составами пассажирскихъ поѣздовъ на Закавказскихъ ж. д. установленъ нижеслѣдующій порядокъ. При центральномъ управленіи службой установлено наблюденіе за населенностью всѣхъ пассажирскихъ поѣздовъ, обращаю-

щихся на дорогахъ, по представляемымъ кондукторами ежедневно въ управленіе свѣдѣніямъ. Въ случаѣ если замѣчается постоянная или періодическая перенаселенность какого-либо поѣзда, составъ его увеличивается соотвѣтственнымъ образомъ на всемъ протяженіи или на какомъ-либо участкѣ соотвѣтственно потребности, при чемъ обращается вниманіе на то, чтобы составъ не превышалъ установленной предѣльной нормы для одиночной тяги, въ виду крайней невыгодности для эксплоатаціи примѣненія двойной тяги. Наблюдающаяся въ поѣздахъ перенаселенность, обыкновенно, не бываетъ настолько значительной, чтобы ощущалась необходимость въ назначеніи въ постоянное обращеніе добавочной пары пассажирскихъ поѣздовъ дальняго слѣдованія, за исключеніемъ участка Тифлисъ - Александрополь Джульфинской линіи, гдѣ желательно было бы назначить третью пару пассажирскихъ поѣздовъ, такъ какъ въ настоящее время, вслѣдствіе большой перенаселенности почтовыхъ поѣздовъ Джульфинской линіи, приходится отправлять ихъ двойной тягой.

По вопросу 2

2. Составъ поѣздовъ. Привести въ % отъ общаго числа предоставленныхъ мѣстъ мѣста во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ по классамъ.

Подкомиссіи представлена слѣдующая вѣдомость о составахъ и количествѣ мѣстъ въ поѣздахъ лѣтняго періода 1910 г. въ %.

НАИМЕНОВАНІЕ УЧАСТКОВЪ ДОРОГИ.	№№ поѣздовъ.	Наименованіе поѣзда.	Составъ поѣзда.								Число мѣстъ въ поѣздахъ въ %.		
			I кл.	I/II кл.	II кл.	II/III кл.	III кл.	Баг.	Почт.	Арт.	I кл.	II кл.	III кл.
Баку—Тифлисъ	1 и 2	Скор.	—	3	—	—	2	1	—	—	20	28	52
Тифлисъ—Батумъ . . .	1 и 2	„	1	—	2	—	2	1	—	—	12	33	55
Баку—Тифлисъ	12 и 11	Пасс.	1	—	1	—	4	1	—	—	10	15	75
Баку—Батумъ	3 и 4	Почт.	1	—	1	—	5	1	1	1	10	15	75
Тифлисъ—Батумъ . . .	5 и 6	Пасс.	1	1	1	1	4	1	—	—	14	21	65
Тифлисъ—Александрополь	72/73 и 74/75	Почт.	1	2	2	—	6	1	1	1	11	27	62
Александрополь—Улуханлу	„	„	1	1	1	—	4	1	1	1	12	20	68
Улуханлу—Джульфа .	„	„	1	—	1	—	4	1	1	1	17	25	58
Тифлисъ—Эривань . .	78/79 и 80/81	Т.-П.	—	—	1	—	4	1	—	—	—	22	78
Александрополь—Карсъ	83 и 84	Почт.	—	1	—	—	3	1	1	1	9	11	80
Улуханлу—Эривань . .	86, 87, 88 и 89	Пасс.	1	1	1	—	4	1	1	1	17	23	60

По вопросу 3

3. Не представляется ли полезнымъ измѣнить соотношеніе мѣстъ по классамъ, установленное расписаніемъ?

доложено, что въ пассажирскихъ поѣздахъ главной и Джульфинской линій наблюдается очень слабая населенность вагона I кл. Къ этимъ поѣздамъ прицѣпляется, обыкновенно, одинъ вагонъ 1-го класса, въ которомъ имѣется для пассажировъ 16 мѣстъ. Между тѣмъ на главной линіи населенность этого вагона, въ среднемъ, не свыше 5—6 человѣкъ, на участкѣ Тифлисъ - Александрополь 8—10 человѣкъ и на участкѣ Александрополь-Джульфа 2—3 человѣка. Такая слабая населенность является для дорогъ безусловно убыточной и желательно было бы замѣнить въ этихъ поѣздахъ вагонъ I класса микстомъ I/II кл. и одинъ вагонъ II кл. микстомъ II/III кл. Тогда количество мѣстъ II класса въ этихъ поѣздахъ осталось бы прежнимъ, а количество мѣстъ III класса, гдѣ теперь наблюдается перенаселенность, увеличилось бы за счетъ мѣстъ I класса.

Однако, Закавказскія ж. д. лишены возможности осуществить эту мѣру собственными средствами, такъ какъ въ вагонномъ паркѣ дорогъ, при наличіи въ 25 вагоновъ микстъ I/II кл. и 10 вагоновъ микстъ II/III кл., свободныхъ имѣется всего 2 вагона I/II и 9 вагоновъ II/III кл., и такого количества этихъ вагоновъ, конечно, недостаточно для осуществленія указанной замѣны.

Вопросы 4 и 6.

4. Скорость поѣзда нельзя ли увеличить?

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что, при имѣющихся на Закавказскихъ ж. д. паровозахъ, увеличеніе скорости возможно только при условіи уменьшенія состава, или примѣненія двойной тяги. Паровозы сер. Бн, обслуживающіе пассажирскіе поѣзда на главной линіи, поступили въ инвентарь Закавказскихъ ж. д. въ 1899 г. Съ тѣхъ поръ составы пассажирскихъ поѣздовъ измѣнились очень сильно и по числу осей, и по вѣсу. Тара классныхъ вагоновъ съ 1.500—1.700 п. возросла до 2.300 пудовъ. Вѣсъ багажныхъ и почтовыхъ вагоновъ увеличился еще значительнѣе; оба эти фактора, т. е. увеличеніе числа осей въ поѣздѣ и его вѣса при первоначальныхъ типахъ паровозовъ являются главнымъ препятствіемъ къ увеличенію скорости пассажирскихъ поѣздовъ дальняго слѣдованія. Изъ другихъ препятствій къ увеличенію скорости надлежитъ указать на краткость перегоновъ, чрезмѣрно частыя остановки на всѣхъ платформахъ, особенно чувствительныя на участкѣ Тифлисъ - Михайлово, гдѣ станціи отстоятъ другъ отъ друга на 5—6 верстъ и на каждомъ почти перегонѣ имѣется разъѣздъ или 1—3 платформы. Увеличеніе скорости на горномъ участкѣ главной линіи недопустимо, вслѣдствіе крутыхъ уклоновъ и кривыхъ малаго радіуса. На Карсской вѣтви препятствіемъ является, помимо трудности профиля, еще и легкій типъ рельсъ.

Что касается равниннаго участка Араксъ - Улуханлу Эриванской и Джульфинской вѣтвей, то эти участки проектируется приравнять по скоростямъ хода къ равниннымъ участкамъ главной линіи, такъ какъ по профилю пути и по типу рельсъ это допустимо, и задерживалось пока неукатанностью пути Джульфинской линіи и отсутствіемъ пункта оборота на равнинномъ участкѣ Эриванской линіи.

Помощникъ начальника сл. тяги В. Е. Дубровинъ высказываетъ, что если сл. пути найдетъ возможнымъ увеличить предѣльную скорость, то можно будетъ пересчитать время хода поѣздовъ и ускорить.

Начальникъ сл. пути В. И. Кенге считаетъ что по частямъ нѣкоторыхъ тяговыхъ участковъ скорость можно увеличить.

6. Нельзя ли уменьшить стоянки по станціямъ?

Переходя къ вопросу 6, начальникъ сл. движенія продолжаетъ, что, при составленіи расписаній пассажирскихъ поѣздовъ Закавказскихъ ж. д., обращается особенное вниманіе на то, чтобы по возможности сократить стоянки поѣздовъ на станціяхъ, не допуская непроизводительнаго простоя поѣздовъ на нихъ. При опредѣленіи величины стоянокъ принимаются во вниманіе техническія потребности по снабженію паровозовъ и осмотру подвижного состава, коммерческія потребности въ отношеніи погрузки багажа и посадки пассажировъ, удовлетвореніе требованій техническаго движенія въ отношеніи сокращенія и обгона поѣздовъ и, наконецъ, удовлетвореніе требованій почтоваго вѣдомства о размѣрѣ стоянокъ, необходимыхъ для успѣшнаго обмѣна почты. Поэтому, стоянки поѣздовъ, будучи въ большинствѣ случаевъ минимальными, оказываются значительными лишь для почтовыхъ поѣздовъ на станціяхъ Баладжары, Аджи-Кабулъ, Евлахъ, Елисаветполь, Акстафа, Тифлисъ, Ріонъ и Самтреди. Размѣръ ихъ установленъ по соглашенію съ почтовымъ вѣдомствомъ послѣ настойчивыхъ требованій послѣдняго и, поэтому, отъ Закавказскихъ ж. д. измѣненіе ихъ не зависитъ.

С. Н. Кульжинскій высказываетъ, что часто при неудобствахъ перегрузки почты можно, однако, сдѣлать нѣкоторыя измѣненія, которыя облегчаютъ и ускоряютъ дѣло.

Начальникъ дорогъ считаетъ, что это возможно тогда, когда само почтовое вѣдомство идетъ на встрѣчу и принимаетъ мѣры къ ускоренію.

На вопросъ Предсѣдателя, является ли ускореніе хода поѣздовъ дѣйствительно необходимымъ и не повлечетъ ли за собой доведеніе скорости нѣкоторыхъ поѣздовъ до 70—75 вер. частыхъ опозданій, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что, дѣйствительно, на западномъ участкѣ интенсивность движенія требуетъ, чтобы пассажирскіе поѣзда ходили въ наиболѣе удобное время и потому ими не приходится распоряжаться такъ, какъ, быть можетъ, было бы желательно съ точки зрѣнія пассажирскаго

движенія; что же касается Бакинскаго участка, то тамъ можно и желательно ускорить движеніе пассажирскихъ поѣздовъ, такъ какъ они идутъ отъ Баку до Тифлиса, т. е. 515 вер. около 18 часовъ, что при лѣтнихъ жарахъ на Кавказѣ трудно переносимо.

Вопросъ 5.

5. Удобно ли согласованіе съ сосѣдними дорогами и не слѣдуетъ ли установить новые безпересадочные вагоны или даже поѣзда?

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что въ отношеніи согласованія пассажирскихъ поѣздовъ главной линіи Закавказскія ж. д. находятся въ полной зависимости отъ прихода пассажирскихъ поѣздовъ Владикавказской ж. д. въ Баладжары въ виду необходимости участвовать въ прямомъ сообщеніи съ остальными Россійскими желѣзными дорогами черезъ Баладжары. При составленіи расписаній пассажирскихъ поѣздовъ на общихъ съѣздахъ въ Петербургѣ начинаютъ, обыкновенно, исходить изъ Московскаго узла и Закавказскимъ ж. д., какъ тупиковымъ дорогамъ, приходится довольствоваться тѣмъ расписаніемъ, которое возможно осуществить при указанномъ условіи.

Вообще, при составленіи расписаній, приходится сообразоваться, прежде всего, съ удобствами для пассажировъ, слѣдующихъ на станціи и со станцій Баку, Батумъ и Тифлисъ. Обратившись къ дѣйствующему лѣтнему расписанію 1910 г. и составленному расписанію на зимній періодъ 1910—11 гг., можно видѣть, что для бакинскихъ пассажировъ является неудобнымъ п. № 1, который въ настоящее время отправляется изъ Баку въ 5 ч. 46 м. утра по петербургскому времени, а по зимнему будетъ отправляться въ 6 час. 25 м. утра; хотя мѣстное время въ Баку на 1 час. 18 м. позже петербургскаго, однако, такое время отправленія скораго поѣзда все-таки слѣдуетъ признать слишкомъ раннимъ.

Также является неудобнымъ приходъ въ Батумъ почтоваго поѣзда № 3, который прибываетъ въ 2 час. 47 мин. ночи по петербургскому времени, почему пассажирамъ, большею частью, приходится ожидать разсвѣта на вокзалѣ.

Однако, согласованіе указанныхъ поѣздовъ на ст. Баладжары не позволяетъ внести никакихъ улучшеній въ ихъ расписаніе. Что же касается остальныхъ пассажирскихъ поѣздовъ, то ихъ расписаніе для станцій Баку, Батумъ и Тифлисъ является благопріятнымъ.

На Закавказскихъ ж. д. установлены слѣдующія безпересадочныя сообщенія: 1) лѣтомъ—Тифлисъ—Ростовъ и Тифлисъ—Кисловодскъ, зимою — Тифлисъ — Ростовъ и Тифлисъ — Москва однимъ микстомъ I/II кл. международнаго общества спальныхъ вагоновъ. Желательно было бы установить безпересадочное сообщеніе Тифлисъ—Москва еще однимъ микстомъ I/II кл. Закавказскихъ или Владикавказской ж. д. въ направленіи Тифлисъ—Ростовъ—Никитовка—Курскъ—Москва.

По дѣйствующему лѣтнему расписанію безпересадочное сообщеніе осуществляется съ поѣздами №№ 1 и 2 Закавказскихъ ж. д. и №№ 5 и 6 Владикавказской ж. д. отдѣльными группами вагоновъ, которые перецѣпляются на ст. Баладжары. Съ введеніемъ же зимняго расписанія будетъ возстановленъ существовавшій раньше порядокъ сообщенія Тифлисъ—Ростовъ особыми безпересадочными скорыми поѣздами съ заходомъ въ Баку.

По вопросу 7

7. Удобны ли вагоны для дальнихъ поѣздовъ и не слѣдуетъ ли въ ихъ конструкціи и оборудованіи произвести какія-либо измѣненія и улучшенія?

доложено, что всѣ вагоны I кл. имѣютъ купэ, изъ вагоновъ же II кл. часть имѣетъ купэ, остальные же устроены съ отдѣленіями на большое количество пассажировъ.

Въ безпересадочномъ сообщеніи ставятся вагоны I и II классовъ исключительно съ купэ, въ мѣстномъ же сообщеніи по главной и Джульфинской линіямъ ставятся вагоны II кл. и безъ отдѣльныхъ купэ. Принимая во вниманіе, что вагоны перваго типа являются для пассажировъ болѣе удобными, желательно было бы, чтобы новые вагоны II кл. для Закавказскихъ ж. д. заказывались исключительно этого типа.

Кромѣ того, желательно было бы, чтобы при вагонахъ I и II кл. обязательно имѣлись особыя отдѣленія для проводниковъ вагоновъ, чтобы избѣжать занятія ими мѣстъ, предназначенныхъ для пассажировъ.

Въ вагонахъ III кл. вводить какія-либо измѣненія надобности не ощущается.

Начальникъ дорогъ добавляетъ, что желательно на Закавказскихъ ж. д. имѣть спеціальные вагоны для туристовъ такимъ образомъ застекленные, чтобы, путешествуя, можно было видѣть окружающую мѣстность; этимъ можно было бы, вѣроятно, привлечь много туристовъ подобно тому, какъ это дѣлается за границей.

На замѣчаніе начальника сл. движенія, что желательно что-либо придумать еще для удобства путешествія, принимая во вниманіе климатическія условія Кавказа, С. Н. Кульжинскій высказываетъ предположеніе, что, быть можетъ, прежде всего, слѣдуетъ уничтожить мягкую обшивку въ вагонахъ высшихъ классовъ.

Начальникъ дорогъ заявляетъ, что объ этомъ уже возбужденъ вопросъ.

Вопросъ 8.

8. Способы освѣщенія вагоновъ и желательность уничтоженія свѣчного освѣщенія. Расходы установки и эксплоатаціи болѣе совер-

Считая, что свѣчное освѣщеніе крайне желательно замѣнить болѣе усовершенствованнымъ, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что въ настоящее время сл. тяги заканчивается разработка вопроса о переходѣ на электрическое освѣщеніе для всѣхъ сквозныхъ поѣздовъ главной линіи, а также вѣтвей Карсской и Эриванской.

шенныхъ способовъ освѣщенія.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, не являлись ли на Закавказскія ж. д. предприниматели, предлагавшіе свои услуги по оборудованію поѣздовъ болѣе усовершенствованнымъ освѣщеніемъ, помощникъ начальника сл. тяги сообщаетъ, что такія предложенія были; именно, предлагали оборудовать вагоны и освѣщать поѣзда съ тѣмъ, чтобы въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ получать то, что нынѣ тратится дорогами на освѣщеніе вагоновъ, а по истеченіи этого числа лѣтъ—передать все желѣзнымъ дорогамъ безвозмездно; но управленіе дорогъ отнеслось съ осмотрительностью и предпочло послать своихъ спеціалистовъ на Владикавказскую ж. д., чтобы они ознакомились съ постановкою тамъ дѣла, составили бы подробный докладъ примѣнительно къ Закавказскимъ ж. д.

Управляющій дѣлами Высшей Комиссіи проситъ по изготовленіи этого доклада представить копію его въ Высшую Комиссію.

По вопросу 9

9. Обслуживаніе вагоновъ; достаточно ли прислуги и наблюдается ли въ вагонахъ должная чистота?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что на Закавказскихъ ж. д. на каждый классный вагонъ назначается особый кондукторъ, который и обслуживаетъ вагонъ.

Кромѣ того, для уборки вагоновъ отъ сл. тяги назначаются особые чистильщики и проводники вагоновъ. Въ поѣзда, съ которыми слѣдуютъ безпересадочные вагоны прямого сообщенія такихъ проводниковъ назначается 3—4 человѣка, въ мѣстномъ же сообщеніи по одному проводнику на поѣздъ. Такое количество проводниковъ нельзя признать достаточнымъ, но сл. тяги не имѣетъ надлежащаго кредита на увеличеніе ихъ числа.

Въ 1910 г., когда, вслѣдствіе холерной эпидеміи, требуется принятіе исключительныхъ мѣръ въ отношеніи поддержанія особой чистоты въ поѣздахъ, число проводниковъ въ пассажирскихъ поѣздахъ мѣстнаго сообщенія увеличено до 3-хъ человѣкъ.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, не имѣется ли на дорогахъ пневматическихъ станцій для чистки вагоновъ, помощникъ начальника сл. тяги сообщаетъ, что въ послѣднее время за 4.000 руб. оборудована одна станція, до этого же были лишь малые аппараты.

Б. Дачное пригородное движеніе.

По вопросу 1

1. Что дѣлается дорогой для развитія пригороднаго движенія; приспособляется ли графикъ къ

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что о необходимости принятія тѣхъ или другихъ мѣръ въ отношеніи развитія пригороднаго сообщенія управленіе дорогъ заключаетъ изъ разсмотрѣнія имѣющихся въ управленіи свѣдѣній о населенности поѣздовъ. Всѣ потребности пригороднаго сообщенія немедленно удовлетво-

удобствамъ пассажировъ?

ряются, если только это не выходитъ изъ рамокъ разрѣшенныхъ смѣтою кредитовъ.

Въ случаѣ дѣйствительной необходимости управленіе дорогъ увеличиваетъ интенсивность движенія пригородныхъ поѣздовъ даже до такой степени, что на Сабунчинской вѣтви и на вѣткѣ Боржомъ-Боржомъ-паркъ движеніе имѣетъ почти трамвайный характеръ.

При разработкѣ графика поѣздовъ пригороднаго сообщенія принимаются во вниманіе всѣ нужды и пожеланія мѣстныхъ жителей въ отношеніи отходовъ и приходовъ поѣздовъ, при чемъ для выясненія дѣйствительныхъ потребностей дачниковъ назначаются иногда даже особыя комиссіи при участіи представителей отъ нихъ и отъ дорогъ.

С. Н. Кульжинскій замѣчаетъ, что, повидимому, желательно передѣлать Сабунчинскую вѣтку въ трамвай, и проситъ сообщить, не имѣется ли въ управленіи какихъ-либо данныхъ по этому поводу и не являлись ли предприниматели, желавшіе взять на себя это дѣло.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ слухъ, что городъ Баку предполагаетъ самъ строить именно этотъ трамвай.

С. Н. Кульжинскій высказываетъ пожеланіе, чтобы вопросъ этотъ былъ разработанъ управленіемъ дорогъ; также, быть можетъ, было бы правильно сдѣлать и для Боржомской вѣтки.

Начальникъ дорогъ возражаетъ, что управленіе склонно и существующую вѣтку на 1, 7 вер. передать въ вѣдѣніе Боржомскаго имѣнія.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, дастъ ли дачное движеніе убытокъ, Б. А. Бутенко, не отвѣчая непосредственно, замѣчаетъ, что въ дачныхъ поѣздахъ ѣздитъ очень много безбилетныхъ.

С. Н. Кульжинскій высказываетъ предположеніе, что если обставить станціи огражденіями и установить перронный сборъ, то врядъ ли дачное движеніе не дастъ выгоды.

Начальникъ дорогъ указываетъ, что наиболѣе желательно оградить станціи дачнаго движенія, какъ, напримѣръ, Мцхетъ, Овчалы, Гори и т. п. и ввести тамъ перронный сборъ.

Далѣе, начальникъ дорогъ останавливается на вопросѣ о Бакуріанской вѣткѣ, работающей только лѣтомъ; зимой ходитъ одинъ поѣздъ, приносящій 40.000 руб. убытку, почему управленіе дорогъ ходатайствуетъ о совершенномъ закрытіи движенія на зиму; но это не было разрѣшено, такъ какъ эта вѣтка является линіей общаго значенія; между тѣмъ одна расчистка заносовъ, которые только тамъ и бываютъ, стоитъ очень много; приблизительно то же можно сказать и о Тквибульской вѣткѣ.

На вопросъ Предсѣдателя объ отношеніи членовъ совѣта представителей отъ постороннихъ вѣдомствъ къ данному вопросу,

главный контролеръ и представитель Министерства Финансовъ заявляютъ, что они относятся вполнѣ сочувственно къ мнѣнію начальника дорогъ.

Вопросъ 2.

2. Составъ поѣздовъ; какіе классы ставятся въ мѣстные поѣзда; не представляется ли возможности отмѣнить постановку прикрытія?

Начальникъ сл. движенія представляетъ слѣдующую вѣдомость количества мѣстъ въ поѣздахъ пригороднаго сообщенія въ теченіе лѣтняго періода 1910 г. въ %.

НАИМЕНОВАНІЕ УЧАСТКОВЪ ДОРОГИ.	№№ поѣздовъ.	Наименованіе поѣзда.	Составъ поѣзда.								Число мѣстъ въ поѣздахъ въ %.		
			I кл.	I/II кл.	II кл.	II/III кл.	III кл.	Баг.	Почт.	Арт.	I кл.	II кл.	III кл.
Тифлисъ—Боржомъ . .	7 и 8	Пасс.	1	1	1	—	4	1	—	—	17	24	59
„ „ . .	9 и 10	„	1	1	1	—	4	1	—	—	17	24	59
Бат.—Кобул.—Нот. . .	13, 14, 15, 16, 17 и 18	„	—	—	1	—	4	1	—	—	—	11	89
Михайлово—Сурамъ . .	47, 48 и 60	Т.-П.	—	—	2	—	3	1	1	1	—	30	70
Михайлово—Боржомъ .	61, 62 и 66	„	—	1	—	—	2	1	1	1	10	27	63
Боржомъ—Бакуріани .	67, 68, 69 и 70	Пасс.	—	—	1	—	2	1	—	—	—	43	57
Баку—Сабунчи—Сурах.	15—54	„	1	—	2	—	5	1	1	1	6	15	79
Боржомъ—Боржомъ-п. .	100—114	„	—	1	—	—	2	1	—	—	14	28	58
Тифлисъ—Мцхетъ . . .	77, 76, 77а, 76а	„	1	—	2	—	3	1	—	—	11	19	70

Начальникъ сл. движенія далѣе объясняетъ, что, какъ видно изъ приведенныхъ данныхъ, изъ составовъ нѣкоторыхъ поѣздовъ исключены совсѣмъ вагоны 1 кл. Вызвано это слабой населенностью въ нихъ вагоновъ 1 кл., почему обращеніе ихъ для дорогъ оказывалось убыточнымъ.

На основаніи отдѣла „Ж“ § 82 Правилъ технической эксплоатаціи въ поѣздахъ Закавказскихъ ж. д., перевозящихъ пассажировъ, первый отъ паровоза вагонъ долженъ быть не занятый пассажирами, такъ какъ скорость на перегонахъ здѣсь достигаетъ свыше 35 вер. въ часъ. Кромѣ того, исключеніе изъ состава пассажирскихъ поѣздовъ багажнаго вагона было бы нежелательнымъ въ виду необходимости перевозить багажъ пассажировъ, по возможности, въ тѣхъ же поѣздахъ, съ которыми слѣдуютъ пассажиры собственники багажа.

Переходя къ

вопросу 3,

3. Нельзя ли увеличить скорость дви-

начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что главнымъ препятствіемъ къ уменьшенію времени хода поѣздовъ пригороднаго

женія и сократить остановки?

сообщенія являются частыя остановки на платформахъ; въ общемъ, пригородное движеніе развито слабо, и поэтому ускореніе его большого значенія имѣть не можетъ. Единственный участокъ съ значительнымъ пригороднымъ движеніемъ на Закавказскихъ ж. д.—это Сабунчинская вѣтвь. Подборъ подходящаго типа паровозовъ для ея обслуживанія имѣетъ серьезное значеніе. Условіе движенія по ней требуетъ паровоза съ сильной машиной, могущей быстро развивать нормальную скорость и не нуждающагося въ поворачиваніи на конечныхъ пунктахъ.

Многія заграничныя дороги для такого рода движенія ввели у себя сильные танкъ-паровозы, вполнѣ отвѣчающіе этимъ требованіямъ. Надо полагать, что и для Сабунчинской вѣтви такіе паровозы были бы весьма подходящими.

Сократить остановки на платформахъ не представляется возможнымъ, такъ какъ мѣстная публика при большомъ скопленіи не успѣваетъ занять мѣста въ періодъ времени отъ $^1/_3$—1 мин., и скорѣе требуется увеличеніе остановокъ, тѣмъ болѣе, что, въ сущности, ускореніе движенія большого значенія для пригороднаго сообщенія не имѣетъ.

По вопросу 4

4. Какія измѣненія желательны въ конструкціи вагоновъ пригороднаго движенія?

доложено, что въ составахъ поѣздовъ пригороднаго сообщенія большею частью обращаются вагоны, снабженные твердой мебелью, но въ нѣкоторыхъ поѣздахъ, по недостатку такихъ вагоновъ, допущены къ обращенію также вагоны и съ мягкой мебелью.

Желательно было бы послѣдніе вовсе изъять изъ пригороднаго сообщенія и замѣнить вагонами съ твердой мебелью. На указанную передѣлку вагоновъ кредита въ распоряженіи управленія дорогъ не имѣется.

По вопросу 5

5. Освѣщеніе вагоновъ.

доложено, что вагоны пригороднаго сообщенія, какъ и всѣ прочіе, въ настоящее время освѣщаются свѣчами. Вопросъ о введеніи болѣе усовершенствованныхъ способовъ освѣщенія для нихъ связанъ съ аналогичнымъ вопросомъ для всѣхъ вообще пассажирскихъ поѣздовъ.

Вопросъ 6.

6. Обслуживаніе вагоновъ.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что такъ же, какъ и въ поѣздахъ дальняго слѣдованія мѣстнаго сообщенія, составы пригородныхъ поѣздовъ обслуживаются кондукторами съ расчетомъ по одному кондуктору на вагонъ и, кромѣ того, для слѣдованія въ нихъ назначается по одному проводнику отъ сл. тяги.

Такъ какъ поѣзда эти обращаются на незначительныхъ протяженіяхъ, то въ увеличеніи количества проводниковъ особой потребности не ощущается.

По вопросу 7

7. Пригородное движеніе рабочихъ.

доложено, что большая часть рабочихъ Сабунчинскихъ промысловъ живетъ въ Баку. Поэтому, ощущается необходимость въ назначеніи въ постоянное обращеніе особыхъ поѣздовъ для перевозки ихъ. Для этой цѣли служитъ на Сабунчинскій вѣтви одна пара смѣшанныхъ поѣздовъ съ вагонами IV класса.

Кромѣ того, для перевозки рабочихъ главныхъ мастерскихъ, живущихъ въ сторону Навтлуга, назначаются ежедневно особые поѣзда съ остановками на перегонѣ Тифлисъ-Навтлугъ.

Въ назначеніи особыхъ поѣздовъ для перевозки рабочихъ въ другихъ пригородныхъ раіонахъ потребности не ощущается.

В. Вопросы общіе.

По общимъ вопросамъ пассажирскаго движенія представлены слѣдующіе не возбудившіе особыхъ замѣчаній отвѣты:

Вопросъ 1.

1. Сколько по смѣтѣ ассигновано пасс. поѣздо-верстъ на выполненіе расписанія и сколько на дополнительные поѣзда? Привести фактическія исполненія за послѣдніе 3 года.

По смѣтѣ было предположено количество пассажирскихъ поѣздо-верстъ:

въ 1907 г.	—3.380.000	(въ томъ	числѣ	3.800	дополн.)
„ 1908 „	—3.365.000	„	„	„ 2.000	„
„ 1909 „	—3.670.000	„	„	„ 2.000	„

Выполнено:

въ 1907 г.	—3.457.159	п. верстъ
„ 1908 „	—3.448.235	„ „
„ 1909 „	—3.527.933	„ „

Вопросъ 2.

2. Нельзя ли сократить составъ въ нѣкоторыхъ пассажирскихъ поѣздахъ, гдѣ мало населенія?

Центральное управленіе сл. слѣдитъ за статистическими данными о населенности пассажирскихъ поѣздовъ и, въ случаѣ значительнаго паденія населенности нѣкоторыхъ пригородныхъ поѣздовъ, совсѣмъ исключаетъ ихъ изъ обращенія или измѣняетъ соотвѣтственнымъ образомъ ихъ составъ. Въ настоящее время требуется отмѣнить въ виду слабой населенности смѣшанный п. № 460 на участкѣ Улуханлу-Камарлю, назначенный въ обращеніе по особому ходатайству мѣстныхъ жителей въ виду неудобнаго расписанія пассажирскихъ поѣздовъ для поѣздокъ камарлинскихъ жителей въ Эривань и не оправдавшій своего назначенія.

Вопросъ 3.

3. Какимъ образомъ приспособляется графикъ къ потребностямъ пассажировъ и прини-

Существующій на Закавказскихъ ж. д. порядокъ въ отношеніи составленія графика примѣнительно къ потребностямъ пассажировъ и назначенія въ обращеніе поѣздовъ, сообразуясь съ ихъ населенностью, подробно изложенъ въ отвѣтахъ 1 и 5 отдѣла „А“, касающагося пассажирскаго движенія дальняго слѣдованія.

мается ли при этомъ во вниманіе статистика пассажирскаго движенія?

Въ отношеніи же пригороднаго движенія эти вопросы разсмотрѣны въ отвѣтѣ I отдѣла „Б“.

Вопросъ 4.

4. Типы паровозовъ, которыми возятъ пассажирскіе поѣзда. Дать отзывъ о лучшемъ типѣ.

Пассажирскіе поѣзда Закавказскихъ ж. д. обслуживаются паровозами сер. Бн. и на перевальномъ участкѣ Квирилы-Михайлово паровозами системы Ферли.

Для поѣздовъ дальняго слѣдованія изъ существующихъ въ Россіи типовъ паровозовъ наиболѣе подходящимъ является паровозъ о 2-3-0 осяхъ съ обыкновенной машиной типа 1909 г. (постройка Брянскаго завода); сцѣпной вѣсъ этихъ паровозовъ равенъ 46,2 тон. въ то время, какъ таковой паровозъ сер. Бн. равенъ 42,8 тон. Цилиндровая сила тяги, уменьшенная на 20% при отсѣчкѣ пара въ 0,75 (не принимая во вниманіе перегрѣвъ пара)—9.250 килогр. Та же сила паровозовъ сер. Бн., при той же отсѣчкѣ, равна только 6.280 килогр.

При испытаніи вышеуказанные паровозы возили составы вѣсомъ въ 392 тон. (24.300 пуд.) на подъемъ въ 0,01 со скоростью въ 40 вер. въ часъ.

Паровозы Закавказскихъ ж. д. сер. Бн. на подъемъ въ 0,01 могутъ везти при полномъ напряженіи не болѣе 20.000 пуд. со скоростью въ 25—27 вер. въ часъ.

Если принять во вниманіе, что при обыкновенной работѣ не получатся столь блестящіе результаты, какъ при испытаніи, то все-таки пріобрѣтеніе паровозовъ этого типа дастъ возможность значительно увеличить скорость пассажирскихъ поѣздовъ, особенно, на участкѣ Тифлисъ-Евлахъ, наиболѣе трудномъ изъ равнинныхъ.

Вопросъ 5.

5. Какія перевозки багажа производятся не въ тѣхъ поѣздахъ, гдѣ слѣдуютъ пассажиры? Въ какихъ поѣздахъ перевозится нолевой багажъ, грузы пассажирской скорости, большой и малой скорости?

Перевозка багажа пассажировъ всегда производится съ тѣми же поѣздами, съ которыми слѣдуютъ сами пассажиры. Товаръ-багажъ, на основаніи ст. 31 Общаго Устава, допускается къ перевозкѣ со всѣми пассажирскими поѣздами только по мѣрѣ возможности, съ разрѣшенія начальника станціи. Грузы пассажирской скорости по главной линіи перевозятся со смѣшанными поѣздами №№ 106 и 107, съ которыми производятся перевозки пассажировъ IV кл. какъ по единичнымъ билетамъ, такъ и по накладнымъ. На Джульфинской линіи грузы пассажирской скорости перевозятся на участкѣ Тифлисъ-Эривань съ товаро-пассажирскими поѣздами №№ 78/79 и 80/81 и на участкѣ Улуханлу-Джульфа съ почтовыми поѣздами №№ 72 и 75. На вѣтвяхъ съ пассажирскими поѣздами, согласованными съ поѣздами главной и Джульфинской линій, перевозятся грузы пассажирской скорости.

Грузы большой скорости перевозятся съ воинскими поѣздами. Сдаваемые къ отправленію большой скоростью скоропортящіеся грузы, требующіе по своимъ свойствамъ ускоренной доставки, перевозятся, по мѣрѣ возможности, съ товаро-пассажирскими и пассажирскими поѣздами, при условіи только недопущенія загроможденія означенными грузами багажныхъ вагоновъ (ст. 31 Общ. Устава).

Грузы малой скорости перевозятся исключительно съ товарными поѣздами. Для ускоренія доставки грузовъ малой скорости введены особые сквозные поѣзда и участковые поѣзда дальняго слѣдованія, перевозящіе грузы по назначенію не ближе, какъ за нѣсколько участковъ отъ станцій отправленія. Мѣстные грузы перевозятся съ мѣстными сборными поѣздами.

Вопросъ 6.

6. Не слѣдуетъ ли завести особые товарные поѣзда пассажирской скорости?

Количество грузовъ пассажирской скорости на Закавказскихъ ж. д. настолько значительно, что требуется для перевозки ихъ назначеніе сборныхъ поѣздовъ съ увеличенной скоростью. Особенно увеличивается отправка грузовъ пассажирской скорости, обыкновенно, весной и осенью, когда начинается перевозка фруктовъ. Поэтому, на Закавказскихъ ж. д. назначены на главной линіи для перевозки грузовъ пассажирской скорости смѣшанные поѣзда №№ 106 и 107, съ которыми допущена также перевозка пассажировъ IV кл. На Джульфинской линіи такіе поѣзда не назначены, пока не будутъ получены вагоны IV кл. на телѣжкахъ, могущіе слѣдовать черезъ Бамбакскій перевалъ. Перевозка грузовъ пассажирской скорости здѣсь производится съ пассажирскими и почтовыми поѣздами.

Вопросъ 7.

7. Какія желательны улучшенія въ грузовыхъ перевозкахъ съ пассажирскими поѣздами?

Съ цѣлью недопущенія задержекъ поѣздовъ на станціяхъ изъ-за нагрузки грузовъ пассажирской скорости желательно было бы вовсе не производить съ ними перевозку грузовъ. Поэтому на главной линіи назначены, какъ указано выше, для перевозки грузовъ пассажирской скорости только смѣшанные поѣзда № 106 и 107. Однако, было возбуждено ходатайство мѣстныхъ отправителей о разрѣшеніи перевозить съ ускоренными поѣздами въ Москву и Петербургъ свѣжіе фрукты и овощи пассажирской скоростью; вопросъ этотъ разсматривался дорогами слѣдованія, и получено согласіе ихъ на перевозку фруктовъ и овощей съ ускоренными поѣздами пока въ количествѣ до 50 пудовъ, каковое было бы желательно увеличить до 150—200 пуд.

Со стороны рыботорговцевъ также поступило ходатайство о перевозкѣ свѣжей рыбы со станцій Аджи-Кабуль и Евлахъ по назначенію въ Тифлисъ съ п. № 11. Идя на встрѣчу нуждамъ торговли, управленіе Закавказскихъ ж. д. означенное ходатайство удовлетворило.

Вопросъ 8.

8. Перевозка молочныхъ продуктовъ; какія мѣры принимаются къ ея улучшенію?

Перевозка молока и молочныхъ продуктовъ на Закавказскихъ ж. д. не достигаетъ такихъ размѣровъ, чтобы ощущалась необходимость въ назначеніи для этой цѣли особыхъ поѣздовъ. Перевозка молока на Закавказскихъ ж. д. производится по молочнымъ билетамъ и по накладнымъ, согласно дѣйствующимъ на этотъ счетъ правиламъ (прил. 6 къ Общ. Уст.).

Вопросъ 9.

9. Улучшеніе пассажирскихъ станцій и платформъ; наилучшія типы; нельзя ли устранить нѣкоторыя излишнія сооруженія и приспособленія?

На Закавказскихъ ж. д. станціи распредѣлены довольно густо и длина перегоновъ колеблется всего отъ 6 до 12 верстъ. При такомъ большомъ количествѣ станцій, конечно, не представляется возможнымъ обставить ихъ всѣми усовершенствованіями въ отношеніи удобствъ пассажировъ, однако, всѣ станціи, даже небольшія, обставлены настолько, что удовлетворяютъ всѣмъ необходимымъ требованіямъ пассажировъ. Излишнихъ приспособленій и сооруженій на станціяхъ не имѣется.

Наилучшимъ типомъ вокзала, особенно для тупиковыхъ станцій, слѣдовало бы признать вокзалъ формы буквы П, позволяющій одновременно принимать къ станціонному перрону и отходящіе и приходящіе поѣзда. На Закавказскихъ ж. д. вокзаловъ указаннаго типа вовсе не имѣется и вообще въ техническомъ отношеніи является не вполнѣ удовлетворительными станціи Баку, Тифлисъ, Кутаисъ, Шорапань и Самтреди.

Платформы могутъ быть двухъ типовъ: расположенныя ниже подножки вагона или подымающіяся до уровня пола вагона. На Закавказскихъ дорогахъ платформы устроены исключительно перваго типа, который является вполнѣ удовлетворительнымъ при мѣстныхъ условіяхъ.

Вопросъ 10.

10. Нельзя ли отмѣнить сигналы колоколомъ и паровозными свистками, оставивъ свистки лишь для предупрежденія несчастныхъ случаевъ?

Россійскія желѣзныя дороги находятся въ этомъ отношеніи нѣсколько въ иныхъ условіяхъ, чѣмъ заграничныя. Наша публика совершенно не подготовлена къ введенію такой мѣры. Кромѣ того, за границей нѣтъ надобности въ продолжительныхъ стоянкахъ поѣздовъ на станціяхъ, имѣющихъ буфеты, такъ какъ пища подается пассажирамъ по особому заказу прямо въ вагоны.

Возможно было бы отмѣнить подачу сигналовъ колоколомъ, пока въ видѣ опыта, только на небольшихъ станціяхъ, имѣющихъ стоянку менѣе 5 минутъ, оставивъ все-таки сигналъ свисткомъ оберъ-кондуктора и паровоза. Передъ отправленіемъ кондукторы должны предупреждать публику о томъ, что поѣздъ сейчасъ трогается.

По разсмотрѣніи программъ вопросовъ по пассажирскому и дачному движенію Предсѣдатель Подкомиссіи предложилъ перейти къ обсужденію программы хозяйственныхъ вопросовъ Высшей Комиссіи при чемъ указалъ, что управленіе Закавказскихъ ж. д. представило письменные отвѣты, и поэтому, вѣроятно, можно ограничиться лишь разсмотрѣніемъ тѣхъ заявленій участвующихъ въ засѣданіи лицъ, которыя не вошли въ представленный письменный матеріалъ.

Представители Государственнаго Контроля и Министерства Финансовъ заявляютъ, что о существованіи письменныхъ отвѣтовъ на вопросы программъ Высшей Комиссіи они узнали лишь въ самое послѣднее время и съ содержаніемъ этихъ отвѣтовъ не знакомы, почему высказать что-либо о нихъ затрудняются.

Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ въ такомъ случаѣ необходимымъ подробное разсмотрѣніе всѣхъ вопросовъ и предлагаетъ приступить къ вопросу I.

II. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

По вопросу 1

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

начальникъ сл. пути В. И. Кенге читаетъ слѣдующій отвѣтъ управленія Закавказскихъ ж. д.

„Всѣ производящіяся работы вызываются дѣйствительною необходимостью. Въ управленіи были выработаны соображенія о необходимыхъ работахъ въ связи съ вѣроятнымъ развитіемъ движенія сначала на ближайшее десятилѣтіе, затѣмъ на пятилѣтіе. Въ настоящее время управленіе, при испрошеніи кредита на новыя работы, придерживается подробной вѣдомости работъ, необходимыхъ для удовлетворенія, главнымъ образомъ, современнымъ потребностямъ дороги. Потребности эти выясняются ежегодно комиссіями изъ старшихъ мѣстныхъ линейныхъ агентовъ, затѣмъ провѣряются на мѣстѣ членами совѣта при смѣтномъ объѣздѣ линіи, разсматриваются въ совѣтѣ и послѣ значительныхъ сокращеній представляются въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, гдѣ еще сокращаются болѣе чѣмъ на 50%“.

Главный контролеръ дороги В. А. Савойскій замѣчаетъ, что ежегоднаго плана работъ на дорогѣ не имѣется, и основаніемъ для составленія вѣдомости новыхъ работъ служитъ общій планъ, составлявшійся всѣми дорогами на пятилѣтіе 1908—1912 г.г. При внесеніи работъ въ вѣдомость многое, однако, измѣняется и проходитъ даже въ совѣтѣ на мѣстѣ менѣе 50% работъ, а затѣмъ Центральное Управленіе еще сокращаетъ.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что сл. пути была составлена вѣдомость для работъ ближайшаго года на общую сумму около 6 милл. руб.; эта вѣдомость прошла черезъ совѣтъ съ сокращеніемъ до 4 милл. руб., а при разсмотрѣніи въ Комитетѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ сокращена до 1.600.000 руб.

Представитель Министерства Финансовъ И. Ф. Дюврe объясняетъ, что нѣкоторыя работы въ совѣтѣ не были согласованы и такъ перешли на разсмотрѣніе въ Центральное Управленіе; не согласованы были тѣ работы, въ которыхъ не было неотложной нужды; поэтому онѣ не прошли и въ Комитетѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ 2.

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

Начальникъ сл. пути сообщаетъ слѣдующій отвѣтъ управленія дорогъ: „Производство путевыхъ работъ всегда соображается со временемъ года, наиболѣе удобнымъ для самаго производства, кромѣ сплошной смѣны рельсъ, которое обыкновенно опаздываетъ, вслѣдствіе поздняго полученія укладочныхъ матеріаловъ. Производство же новыхъ работъ часто значительно задерживается изъ-за, во-первыхъ, поздняго открытія кредита, во-вторыхъ, необходимости выработать окончательные проекты и смѣты, часть коихъ, при стоимости свыше 50.000 руб., должна быть направлена въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ на утвержденіе, и, въ третьихъ, массы формальностей по сдачѣ работъ совѣтомъ, на что иногда уходитъ до шести мѣсяцевъ (см. журн. пост. совѣта № 543 отъ 17 февраля 1909 г.). Такимъ образомъ, на производство работъ часто не остается времени до закрытія кредита и значительная часть работъ производится по кредиторскимъ спискамъ.

Хозяйственныя перевозки по сл. пути по возможности пріурочиваются ко времени наиболѣе удобному для ихъ производства и въ зависимости отъ уменьшенія коммерческаго движенія.

Что же касается служебныхъ перевозокъ по сл. матеріальной, то перевозка топлива на Закавказскихъ ж. д. производится всегда сообразуясь съ тѣмъ, свободенъ или несвободенъ подвижной составъ. Поэтому снабженіе складовъ топлива дровами и тквибульскимъ углемъ, по возможности, производится или лѣтомъ, или въ моментъ, когда затихаетъ перевозка коммерческихъ грузовъ. Однако эта работа вполнѣ планомѣрной не можетъ быть потому, что размѣры складовъ не соотвѣтствуютъ дѣйствительной потребности. Въ особенности это можно сказать относительно склада топлива въ Тифлисѣ, который не можетъ вмѣстить запаса въ размѣрѣ даже полугодовой потребности. Результатомъ такого положенія дѣла является то, что служащіе

ст. Тифлисъ и управленія Закавказскихъ ж. д. часто не бываютъ обезпечены топливомъ въ достаточномъ количествѣ, и тогда вагоны приходится отрывать отъ коммерческихъ перевозокъ. Вообще отсутствіе благоустроенныхъ складовъ топлива является больнымъ мѣстомъ на дорогѣ, такъ какъ почти всѣ маленькія станціи лишены правильно устроенныхъ складовъ, что также иной разъ ведетъ къ перевозкѣ топлива зимою въ ущербъ коммерческому движенію. Управленіе Закавказскихъ ж. д. давно озабочено этимъ обстоятельствомъ и представляло спеціальный докладъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, но соотвѣтствующихъ кредитовъ разрѣшено не было.

Хозяйственныя перевозки сл. тяги столь незначительны, что не могутъ стѣснять движеніе даже въ періодъ наибольшей интенсивности. Ремонтъ же подвижного состава не ставится въ прямую зависимость отъ времени года, но нѣсколько усиливается въ періодъ слабаго движенія, что на Закавказскихъ ж. д. совпадаетъ съ лѣтнимъ временемъ.

Правила пользованія поѣздами для хозяйственно-служебныхъ перевозокъ установлены въ представляемомъ Комиссіи Положеніи о рабочихъ поѣздахъ".

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ начальника сл. движенія сообщить, не стѣсняютъ ли сл. движенія перевозки сл. пути.

Начальникъ сл. движенія Б. А. Бутенко докладываетъ, что, дѣйствительно, бываетъ совпаденіе во времени болѣе интенсивныхъ перевозокъ коммерческихъ и сл. пути, но это вызывается случайными обстоятельствами, не поддающимися предварительному учету, какъ, напримѣръ, залитіе водой карьеровъ и другія стихійныя явленія. Обыкновенно же, во время болѣе интенсивныхъ перевозокъ, количество подвижного состава, предоставленнаго сл. пути, сокращается.

Въ дополненіе къ изложенному начальникомъ сл. пути, начальникъ дороги І. А. Нейгебауеръ добавляетъ, что на Закавказскихъ ж. д. приходится даже сокращать выдачу дровъ за деньги служащимъ, чтобы не перевозить дрова въ періодъ особо усиленнаго движенія.

Главный контролеръ заявляетъ о своемъ несогласіи съ отвѣтомъ управленія дорогъ о томъ, что задержка въ работахъ является результатомъ дѣятельности совѣта; можно, наоборотъ, привести много примѣровъ, когда совѣту приходилось снимать дѣла съ очереди за недостаточностью данныхъ доклада.

На предложеніе Предсѣдателя Подкомиссіи привести подобный примѣръ, главный контролеръ указываетъ въ качествѣ примѣра на обстоятельства, сопровождавшія сдачу работъ по постройкѣ зданія для дежурныхъ бригадъ на ст. Михайлово, когда о сдачѣ состоялось постановленіе совѣта, а затѣмъ площадь была увеличена, началась переписка съ Центральнымъ Управленіемъ и

т. д. Болѣе подробную справку по данному поводу главный контролеръ предполагаетъ представить въ Комиссію дополнительно.

Начальникъ сл. пути объясняетъ, что сдѣланное имъ заявленіе не имѣло цѣлью предъявленія обвиненій къ совѣту; желательно было лишь констатировать, что масса формальностей, сопровождающая производство работъ, служитъ причиною ихъ задержки. В. И. Кенге нисколько не отрицаетъ, что изъ-за множества докладовъ сл. пути также иногда ихъ задерживаетъ; но и дальнѣйшій ходъ разрѣшенія вопросовъ отнимаетъ много времени, а между тѣмъ строительный періодъ теряется.

На предложеніе Предсѣдателя продолжить обсужденіе вопроса начальникъ матеріальной сл. А. М. Ленчевскій докладываетъ, что употребляемый на дорогѣ тквибульскій уголь очень быстро вывѣтривается и вслѣдствіе этого больше 2 мѣсяцевъ лежать въ складѣ не можетъ; поэтому заготовлять и перевозить его только въ періоды времени, когда уменьшается коммерческое движеніе, не представляется возможнымъ и приходится возить его и во время наиболѣе интенсивнаго коммерческаго движенія.

Вопросъ 3.

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

Начальникъ матеріальной сл., не отрицая излишней требовательности при пріемкахъ, считаетъ, что въ настоящее время требовательность пріемочныхъ комиссій объясняется тѣмъ, что имъ не предоставлено дѣлать никакихъ отступленій отъ техническихъ условій, такимъ образомъ, въ акты попадаютъ только матеріалы, вполнѣ отвѣчающіе, по мнѣнію пріемочныхъ комиссій, техническимъ условіямъ заказа. Въ случаѣ несоотвѣтствія матеріала техническимъ условіямъ, или образцу, по которому онъ заказанъ, комиссіи не дано права принимать такой матеріалъ, руководствуясь его годностью для дѣла, а во всѣхъ такихъ случаяхъ составляется протоколъ, съ точнымъ указаніемъ, въ чемъ матеріалъ не соотвѣтствуетъ заказу; протоколы эти, затѣмъ, разбираются въ хозяйственной комиссіи и окончательно въ совѣтѣ управленія. Такимъ образомъ, излишняя требовательность можетъ при этихъ условіяхъ регулироваться только исправленіемъ кондицій и техническихъ условій дорогъ. Комиссія является органомъ обязаннымъ только опредѣлить, соотвѣтствуетъ или нѣтъ данный матеріалъ условіямъ заказа, и самостоятельнаго значенія не имѣетъ. Такой порядокъ является, несомнѣнно, болѣе громоздкимъ, менѣе отвѣчающимъ требованіямъ коммерческимъ, но болѣе соотвѣтствующимъ порядку, установленному правилами о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ.

Для иллюстраціи этого порядка можно привести слѣдующій примѣръ. Въ складѣ нѣтъ матеріала и онъ крайне нуженъ; предъявленный поставщикомъ матеріалъ не соотвѣтствуетъ условіямъ заказа, но въ дѣло годенъ; комиссія знаетъ, что запасъ въ складѣ истощился, но все-таки обязана составить протоколъ и задержать пріемку, хотя въ это время агентъ по закупкѣ матеріаловъ—на рынкѣ, въ виду экстренности, и покупаетъ такой же или даже худшій матеріалъ по болѣе высокой цѣнѣ. До измѣненія полномочій пріемочныхъ комиссіи такіе случаи обязательно будутъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ что изложенное начальникомъ матеріальной сл. вполнѣ справедливо, но указываемый порядокъ основанъ на законѣ: если не придерживаться его, то не будетъ достаточной гарантіи въ правильной пріемкѣ.

Предсѣдатель Подкомиссіи обращаетъ вниманіе, что вопросъ предусматриваетъ не столько выясненіе строгости техническихъ условій, о чемъ рѣчь будетъ далѣе, сколько самой пріемки, напримѣръ, произведенныхъ работъ, что можетъ отразиться на стоимости слѣдующихъ работъ.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что на Закавказскихъ ж. д. особыхъ строгостей и чрезмѣрныхъ требованій не бываетъ, о чемъ можно судить по отсутствію основательныхъ жалобъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что въ краѣ нѣтъ особенно солидныхъ подрядчиковъ, такъ что не къ кому и предъявлять особо строгія требованія.

По вопросу 4

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

начальникъ матеріальной сл. читаетъ слѣдующій отвѣтъ управленія: „Задержки въ платежахъ, конечно, случаются, но онѣ всегда вызываются какими-либо спеціальными причинами:

1) иной разъ онѣ вызываются несвоевременнымъ постановленіемъ договоровъ, такъ какъ поставщикъ соглашается приступить къ поставкѣ необходимыхъ для дорогъ матеріаловъ раньше подписки договора, который въ окончательномъ видѣ долженъ быть утвержденъ совѣтомъ. Послѣднее обстоятельство, въ особенности, если договоръ заключается съ иногороднимъ поставщикомъ, нерѣдко задерживаетъ подпись договора, вслѣдствіе измѣненія условій, потребованныхъ совѣтомъ, съ которыми поставщикъ бываетъ не согласенъ и предлагаетъ свои;

2) отъ несвоевременной пріемки матеріаловъ, которая происходитъ отъ того, что членами пріемочной комиссіи состоятъ агенты дорогъ, обремененные своими непосредственными обязанностями и удѣляющіе пріемкамъ только часть своего времени; кромѣ того, агенты, назначенные вновь въ члены пріемочной

комиссіи, должны ознакомиться съ порядкомъ, кондиціями, техническими условіями заказовъ и договоровъ, на что требуется время;

3) вслѣдствіе несоотвѣтствія поставленныхъ матеріаловъ съ кондиціями и техническими условіями заказовъ и договоровъ. Это послѣднее обстоятельство очень часто случается потому, что на Закавказскихъ ж. д. установилась тенденція отдавать поставку лицамъ, заявившимъ низшія цѣны, по которымъ хорошее исполненіе поставки нерѣдко бываетъ убыточно, что заставляетъ поставщика ставить матеріалы и издѣлія низшаго сорта, лишь бы таковые съ натяжкой подходили къ условіямъ договора или заказа. Такія поставки пріемочная комиссія зачастую бракуетъ, на что поставщики жалуются, просятъ переосвидѣтельствованія, соглашаясь сдать предложенные матеріалы со скидкой, установленной совѣтомъ;

4) при нормальномъ теченіи дѣла, задержекъ отъ несвоевременнаго составленія ордеровъ и по нимъ ассигновокъ не бываетъ;

5) задержки платежей отъ неутвержденія ихъ контролемъ бываютъ по двумъ причинамъ: а) за непредставленіемъ въ контроль договоровъ (въ такихъ случаяхъ контроль утверждаетъ ассигновки условно), б) по разнымъ формальнымъ причинамъ, выясняемымъ перепиской, а иногда и докладами въ совѣтъ и наконецъ,

6) отъ несвоевременной высылки денегъ казначействомъ или государственнымъ банкомъ.

Полученные счета по заприходованнымъ матеріаламъ немедленно передаются счетоводству, которое послѣ провѣрки ихъ составляетъ ордера на уплату безъ задержекъ, если отъ поставщика получены всѣ необходимые документы. До сего времени задержана уплата по двумъ счетамъ—одинъ съ марта, а другой съ апрѣля сего года. Неуплата по первому объясняется долгомъ поставщика управленію, а второму не оформленіемъ по заприходованію".

Главный контролеръ полагаетъ, что совѣтъ не можетъ не считаться съ тѣмъ указаніемъ закона, что поставка должна сдаваться лицамъ, заявившимъ низшія цѣны. Если же при этомъ поставка не соотвѣтствуетъ условіямъ, то совѣтъ дѣлаетъ скидку съ обусловленныхъ цѣнъ и тѣмъ вопросъ рѣшается; жалобы же на задержку по этой причинѣ платежей не бываетъ. Слѣдуетъ замѣтить, что задержка въ платежахъ, дѣйствительно, можетъ получиться тогда, когда изъ-за поздняго отпуска средствъ приходится заимствовать изъ другого кредита; въ такихъ случаяхъ контроль не можетъ утвердить ассигновку и единственнымъ выходомъ является платежъ по, такъ называемому, второму грифу, при чемъ начальнику дороги приходится брать на себя отвѣтственность за такой платежъ; въ тѣхъ же случаяхъ, когда началь-

никъ дороги не считаетъ возможнымъ принять это на себя, происходитъ задержка въ платежѣ.

Главный бухгалтеръ А. С. Пушкаревъ поясняетъ, что указываемыя главнымъ контролеромъ явленія имѣли мѣсто въ періодъ 1904—1908 г.г., въ настоящее же время, когда дороги болѣе или менѣе вошли въ норму по кредитной части, такія явленія наблюдаются все рѣже и на Закавказскихъ ж. д. въ 1910 г. ихъ совсѣмъ нѣтъ.

Членъ экспертъ Н. А. Масловъ проситъ сообщить, чрезъ сколько времени по окончаніи работы нормально производится платежъ.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ. что по сл. пути времени проходитъ менѣе 6 недѣль, обыкновенно мѣсячный срокъ; но бываютъ задержки тогда, когда не исполнена какая-либо формальность или есть перерасходъ по данной работѣ; въ такихъ случаяхъ платежъ очень задерживается, такъ какъ вопросъ о перерасходѣ переходитъ въ Центральное Управленіе, на что подрядчики вполнѣ основательно жалуются.

Начальникъ матеріальной сл. замѣчаетъ, что акты о пріемкѣ приходятъ въ службу черезъ 5 дней послѣ пріемки, а затѣмъ отъ 3 до 7 дней требуется на составленіе ордеровъ, посылаемыхъ главной бухгалтеріи, которая и составляетъ платежные документы не позже, какъ на другой день, затѣмъ идетъ провѣрка послѣднихъ контролемъ и затѣмъ уже ассигновка передается казначейству для уплаты.

Предлагая перейти къ обсужденію

вопроса 5.

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

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ выяснить, насколько, при установленіи техническихъ условій, принимается во вниманіе хозяйственная сторона дѣла.

Начальникъ матеріальной сл., отвѣчая на вопросъ 5, сообщаетъ, что техническія условія на запасныя части подвижного состава вырабатываются примѣнительно къ степени выполнимости ихъ главными мастерскими, такъ какъ заказы на запасныя части исполняются почти исключительно главными мастерскими. Рельсы, скрѣпленія и подвижной составъ заказываются Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и принимаются особыми агентами послѣдняго. Что касается топлива, то техническія условія и требованія на него установлены примѣнительно къ рыночнымъ условіямъ, такъ что затрудненія при пріемкѣ почти не бываетъ.

Техническія условія на всѣ прочіе матеріалы постоянно исправляются, по мѣрѣ встрѣчающихся недоразумѣній при пріемкахъ, или примѣненіи матеріала въ дѣло.

Недоразумѣнія въ пріемкѣ, происходятъ, главнымъ образомъ при поставкѣ лѣсныхъ матеріаловъ и шпалъ.

Въ послѣднее время (съ 1909 г.) особенное вниманіе обращено на сдачу шпалъ, такъ какъ въ Государственной Думѣ было сдѣлано замѣчаніе относительно малой службы послѣднихъ отъ несоотвѣтствія сдаваемыхъ шпалъ техническимъ условіямъ и кондиціямъ договоровъ. Послѣдствіемъ болѣе строгихъ пріемокъ явилось невыполненіе договоровъ въ срокъ или отказъ отъ поставокъ и значительное вздорожаніе дубовыхъ шпалъ.

Начальникъ дороги добавляетъ, что совѣтъ обращаетъ вниманіе на разсматриваемое обстоятельство и, чтобы не удорожать поставокъ, часто протестуетъ противъ излишне строгихъ техническихъ условій, составляемыхъ службами.

По вопросу 6

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

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ дать отвѣтъ по службамъ.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что для руководства при составленіи смѣтъ сл. пути на Закавказскихъ ж. д. имѣется представляемая Комиссіи вѣдомость единичныхъ цѣнъ, утвержденная начальникомъ дорогъ. Цѣны на матеріалы указаны въ ней номенклатурныя, выработанныя матеріальною сл. и утвержденныя совѣтомъ, а въ случаѣ отсутствія номенклатурной цѣны—дѣйствительныя (договорныя) съ добавленіемъ накладныхъ расходовъ. Цѣны на рабочія руки назначаются согласно дѣйствительности. Никакихъ премій по сл. пути не установлено, но желательно было бы для поощренія хозяйственнаго способа работъ часть полученной противъ расцѣнки экономіи предоставить агентамъ техническаго надзора. На дорогахъ были случаи, когда сравнительно значительныя работы были произведены весьма удачно и дешево хозяйственнымъ способомъ (напримѣръ, постройка пассажирскаго зданія на разъѣздѣ Ягны); совѣтъ высказался за выдѣленіе части экономіи агентамъ техническаго надзора, но утвержденія этого со стороны Управленія желѣзныхъ дорогъ не послѣдовало.

На всѣ работы управленіе Закавказскихъ ж. д. вызываетъ конкуренцію и если заявленныя цѣны выше смѣтныхъ ассигнованій, то конкуренція признается не состоявшеюся и устраивается вторично; если результаты второй конкуренціи тѣ же, то управленіе предоставляетъ службѣ производить работу хозяйственнымъ способомъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, производится ли періодически измѣненіе и исправленіе единичныхъ цѣнъ, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ утвердительно.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что хотя по сл. движенія и установлены нормы расходовъ по производи-

мымъ работамъ и преміи за сбереженіе, о чемъ будетъ подробно доложено при разсмотрѣніи вопросовъ сл. движенія, однако наиболѣе важная изъ премій—за товаро-станціонныя работы, т. е. по № 193, не уплачивается вслѣдствіе большого количества предъявляемыхъ претензій; слѣдуетъ замѣтить, что по существующимъ относительно этихъ работъ правиламъ успѣшнымъ станціямъ приходится покрывать перерасходъ неуспѣшныхъ.

На вопросъ управляющаго дѣлами Высшей Комиссіи С. Н. Кульжинскаго, не относятся ли расходы по претензіямъ на № 37 и не бываетъ ли вообще неправильнаго отнесенія разсматриваемыхъ расходовъ на №№ смѣты, начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что если и бываетъ неправильное отнесеніе, то только временное; однако, послѣ окончательнаго разслѣдованія причины претензіи, она всегда относится на надлежащій № смѣты.

Начальникъ дороги подтверждаетъ, что за правильностью отнесенія расходовъ на №№ смѣты очень строго слѣдитъ контроль и потому искусственныя перечисленія съ № 193 на № 37, о чемъ собственно и идетъ рѣчь, не возможны.

Начальникъ сл. движенія, считая существующія правила по товаро-станціоннымъ работамъ неудовлетворительными, сообщаетъ, что на измѣненіе положенія этого вопроса обращено серьезное вниманіе. Новое положеніе разработано управленіемъ Закавказскихъ ж. д. и вносится въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ на утвержденіе; въ основаніе этого положенія принято, чтобы каждая станція являлась самостоятельной и въ отношеніи преміи зависѣла бы исключительно отъ своей работы, а не участвовала въ общемъ котлѣ.

Н. А. Масловъ проситъ объяснить, почему въ прежнее время преміи выдавались, между тѣмъ какъ ставки тогда были не выше, чѣмъ въ настоящее время.

Начальникъ сл. движенія указываетъ, что преміи не выдаются уже съ 1900 года.

Н. А. Масловъ интересуется, не попадаютъ ли въ № 193 такіе расходы, какъ напримѣръ, вознагражденіе нештатныхъ конторщиковъ, которыхъ по смѣтѣ не положено, а также и тѣмъ, есть ли на дорогахъ надзоръ за степенью хозяйственности производства товаро-станціонныхъ работъ.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что нештатныхъ служащихъ, не предусмотрѣнныхъ расписаніями, служба не содержитъ; что же касается второй части вопроса Н. А. Маслова, то часть работъ сл. движенія производится подряднымъ способомъ, и тогда цѣна устанавливается обычнымъ порядкомъ; въ тѣхъ же случаяхъ, когда работа производится хозяйственнымъ способомъ, цѣны утверждаются начальникомъ дороги и все проходитъ чрезъ совѣтъ. Кромѣ того, на дорогахъ установленъ надзоръ за тѣмъ, чтобы было полное соотвѣтствіе въ книгахъ

расхода съ дѣйствительностью; въ этомъ отношеніи были даже случаи предотвращенія крупныхъ злоупотребленій.

По предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи начальникъ сл. тяги Е. Н. Цамутали докладываетъ, что расцѣнки на производство работъ въ главныхъ мастерскихъ устанавливаются слѣдующимъ порядкомъ:

а) По ремонту (большому и среднему) подвижного состава, по поступленіи паровоза или вагона, дѣлается подробная опись необходимаго ремонта. На основаніи этихъ данныхъ мастерами подлежащихъ цеховъ расцѣнивается стоимость расхода на рабочую силу и матеріалы, и составляется смѣта расходовъ, потребныхъ для производства ремонта каждаго паравоза, класснаго или спеціальнаго вагона и на группу товарныхъ вагоновъ, ремонтируемыхъ на отдѣльный заказъ.

б) Расцѣнки на запасныя части и матеріалы, изготовляемые за счетъ матеріальной сл., устанавливаются слѣдующимъ порядкомъ: техникъ стола заказовъ собираетъ и провѣряетъ свѣдѣнія отъ мастеровъ цеховъ о стоимости каждой операціи по обработкѣ частей, о вѣсѣ ихъ вчернѣ; на основаніи этихъ свѣдѣній составляется расцѣнка стоимости каждой работы и представляется начальнику мастерскихъ.

По разсмотрѣніи этой расцѣнки начальникомъ мастерскихъ она представляется на утвержденіе начальнику тяги и начальнику дорогъ. Согласно этимъ расцѣнкамъ мастерскими производится фактуровка издѣлій матеріальной сл.

в) Расцѣнокъ на работы, передаваемыя участками тяги и депо, предварительно мастерскими не дѣлается. Расходы производятся непосредственно за счетъ соотвѣтственныхъ кредитовъ каждаго депо и бухгалтеріей службы, согласно отчетамъ мастерскихъ, переносятся на подлежащіе счета. По окончаніи каждой работы мастерскія посылаютъ заказчику выписку изъ подробнаго отчета по каждой оконченной работѣ.

Заказчикъ вправѣ опротестовать правильность расходовъ и, въ случаѣ основательности его протеста, дѣлаются соотвѣтственныя перечисленія расходовъ.

Если для этихъ работъ установить порядокъ фактуровки каждой работы по опредѣленной цѣнѣ, то это было бы еще возможно при изготовленіи новыхъ частей, но никакъ не для разнообразныхъ ремонтныхъ работъ, это, во-первыхъ, а, во-вторыхъ, повлекло бы къ необходимости производить расходы не на смѣтные, а на условные счета заказовъ. Такъ какъ невозможно въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ сдѣлать такъ, чтобы дѣйствительный расходъ производства и отфактурованныя суммы вполнѣ балансировались, то должны появиться счета прибылей или убытковъ производства; распредѣленіе же ихъ по какой бы то ни было системѣ на отдѣльныя работы заказчиковъ было бы

или неправильно, или очень сложно, поэтому такой порядокъ управленіемъ дорогъ признается неудобнымъ.

г) Расцѣнки работъ за счетъ другихъ службъ составляются мастерскими въ случаяхъ, когда то требуется заказчиками. Къ работамъ приступается послѣ полученія отъ заказчика письменнаго согласія на расцѣнку. По окончаніи работъ стоимость ихъ фактуруется, согласно расцѣнкѣ. Если заказчикъ предварительной расцѣнки не требуетъ, расходы отфактуровываются по дѣйствительной стоимости, какая опредѣлится по окончаніи работъ.

д) Расцѣнка на работы, производимыя за счетъ частныхъ лицъ и учрежденій, составляется техникомъ стола заказовъ мастерскихъ, согласно даннымъ цеховъ; по провѣркѣ ихъ, расцѣнки представляются начальникомъ мастерскихъ на утвержденіе начальнику сл. тяги. При согласіи на передачу работъ по утвержденной расцѣнкѣ, заказчикъ долженъ внести всю опредѣленную расцѣнкой сумму въ казначейство или въ одну изъ кассъ дороги и, кромѣ того, дать подписку, что если при производствѣ работъ потребуется произвести дополнительные расходы, то онъ долженъ оплатить ихъ до полученія заказанныхъ предметовъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ объяснить, кого сл. тяги подразумѣвала въ своемъ докладѣ подъ именемъ „заказчика“.

Замѣститель начальника главныхъ мастерскихъ Н. И. Суржинъ докладываетъ, что сл. тяги имѣетъ въ виду частныхъ лицъ, электрическую станцію, освѣщавшую управленіе дорогъ, портовое вѣдомство, округъ путей сообщенія и т. п.

На вопросъ Н. А. Маслова, разрѣшено ли Заказказскимъ ж. д. принимать заказы отъ частныхъ лицъ, начальникъ дороги сообщаетъ, что это запрещено и дѣлается лишь въ исключительныхъ случаяхъ и то только для лицъ, имѣющихъ отношеніе къ дорогамъ.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, сколько времени проходитъ отъ поступленія въ ремонтъ для всей процедуры опредѣленія стоимости.

Н. И. Суржинъ отвѣчаетъ, что на это требуется обыкновенно около $1^1/_2$ мѣсяца: въ этотъ срокъ, однако, мастерскія уже приступаютъ къ общимъ работамъ по перемѣнѣ и исправленію того, что рѣшительно необходимо и часто повторяется и для чего цѣны выработаны и общеизвѣстны: съ остальными же работами приходится ждать разрѣшенія начальника сл. тяги, ибо онъ можетъ и не разрѣшить той работы, которая съ точки зрѣнія мастерскихъ можетъ показаться необходимой.

На вопросъ Н. А. Маслова, производятся ли работы сдѣльно, Н. И. Суржинъ отвѣчаетъ утвердительно; на вопросъ же о томъ, имѣются ли тарифы сдѣльныхъ работъ, сообщаетъ, что съ 1908 г. имѣются пересоставленные систематическіе печатные тарифы.

Помощникъ начальника сл. тяги В. Е. Дубровинъ добавляетъ, что и до 1908 г. были тарифы по всѣмъ цехамъ, кромѣ кузнечнаго и токарнаго; но они были недостаточно полны и систематизированы и при томъ въ рукописяхъ; въ настоящее время они пересмотрѣны и понижены %% на 20.

На вопросъ Н. А. Маслова, какой былъ % заработка, Н. И. Суржинъ опредѣляетъ средній по мастерскимъ не болѣе 70% и максимальный не болѣе 130%.

На замѣчаніе Предсѣдателя Подкомиссіи, что съ поступленія въ мастерскія заказа до приступа къ работамъ на Закавказскихъ ж. д. проходитъ $1^1/_2$ мѣсяца, тогда какъ на нѣкоторыхъ дорогахъ весь ремонтъ продолжается 84 дня, Н. И. Суржинъ докладываетъ, что въ мастерскихъ Закавказскихъ ж. д. ремонтъ, напримѣръ, паровозовъ продолжается около 6 мѣсяцевъ, а паровозовъ Ферли— 10 мѣсяцевъ, время же, потребное на установленіе цѣны ремонта, какъ уже доложено, не теряется напрасно, такъ какъ многое за это время мастерскія успѣваютъ сдѣлать.

Представитель Государственнаго Контроля сообщаетъ, что расцѣнки на ремонтъ подвижного состава производятся слѣдующимъ образомъ: по поступленіи въ главныя мастерскія паровоза (который, во избѣжаніе снятія съ него запасныхъ частей, долженъ прибыть на парахъ) и по наружномъ осмотрѣ съ цѣлью убѣдиться въ наличности всѣхъ его частей и отсутствіи поврежденій, которыя могли бы быть отнесены къ небрежному уходу, паровозъ поступаетъ въ разборку. Послѣ разборки составляется сборнымъ мастеромъ и бригадирами соотвѣтственныхъ ремонтныхъ бригадъ, съ приглашеніемъ представителя мѣстнаго контроля, подробная опись всѣхъ частей, требующихъ смѣны и исправленія. Смѣна значительной части частей котла и ремонтъ огневой топки производится послѣ осмотра начальникомъ мастерскихъ. Опись эта служитъ основаніемъ какъ выдачи отдѣльныхъ цеховыхъ заказовъ, такъ и требованія матеріаловъ. На основаніи описи составляется смѣта ремонта, которая представляется на утвержденіе начальнику сл. тяги.

Осмотръ и составленіе расцѣнокъ на ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ производится такимъ же порядкомъ.

Расцѣнка стоимости ремонта товарныхъ вагоновъ, поступающихъ въ мастерскія группами въ нѣсколько вагоновъ, производится также послѣ осмотра состоянія вагоновъ техникомъ мастерскихъ и бригадирами. На ремонтъ составляется общая расцѣнка.

Смѣты всякаго рода другихъ работъ составляются на основаніи подробной расцѣнки, производимой техническимъ отдѣломъ мастерскихъ.

Что касается цѣнъ на рабочія руки, то нормы поденной платы для чернорабочихъ были установлены для Закавказскихъ ж. д.

въ 1905 г. по соглашенію съ высшею въ краѣ властью. Платы эти были въ общемъ повышены на 75%. Предѣловъ поденной платы по ремесламъ на Закавказскихъ ж. д. не установлено, дабы не давать права мастеровымъ требовать таковыя независимо отъ степени знанія ремесла, опытности и продолжительности службы. Размѣры платы устанавливаются начальниками депо и цеховыми мастерами по испытаніи поступающаго на службу въ знаніи ремесла.

Учетъ работъ для поденно-служащихъ часовой.

Сверхурочныя и праздничныя работы установлены на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ дарованныхъ мастеровымъ въ 1905 г. льготъ.

Установленіе расцѣнокъ сдѣльныхъ работъ нынѣ крайне затруднено вслѣдствіе отмѣны въ 1905 г. предѣльнаго процента прибыли по отношенію къ поденной платѣ.

Произведенный въ 1905 г. пересмотръ тарифовъ, въ связи съ указанной отмѣной предѣльнаго % прибыли, повелъ къ крайнему вздорожанію работъ, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ:

	Процентъ прибыли по отношенію къ поденной платѣ.	Средній заработокъ одного мастерового.	
		Въ главныхъ мастерскихъ.	Въ депо.
1903 г. .	44%	390 р.	243 р.
1904 „ . .	45%	406 „	265 „
1905 „ .	75%	462 „	281 „
1906 „ .	72%	498 „	330 „
1907 „ .	91%	589 „	444 „
1908 „ .	80%	577 „	425 „
1909 „ .	64%	505 „	373 „

Новые тарифы выработаны въ 1909 г. Выработка тарифовъ производится по соглашенію цеховыхъ мастеровъ съ бригадирами, послѣ чего новые тарифы съ заключеніемъ начальника мастерскихъ и начальника сл. тяги представляются на утвержденіе начальника дорогъ.

Н. И. Суржинъ высказываетъ на основаніи опыта взглядъ, что не слѣдуетъ ограничивать % заработка опредѣленной цифрой, а нужно подходить къ этому ограниченію путемъ точнаго опредѣленія самыхъ расцѣнокъ, ибо если ограничить число %%, то дойдя до него, мастеровой всегда будетъ затягивать работу, что вполнѣ естественно и понятно.

По вопросу 7

7. Обращается ли достаточное вниманіе на устраненіе изъ заключаемыхъ дого-

доложенъ слѣдующій отвѣтъ управленія дорогъ: „При выработкѣ кондицій и техническихъ условій, а также при заключеніи новыхъ договоровъ, принимаются во вниманіе всѣ обстоятельства, повлекшія къ недоразумѣніямъ, благодаря неточности или неяс-

воровъ всякаго рода неполноты или неясности, которыя давали бы контрагентамъ основанія истолковывать смыслъ договора въ ущербъ желѣзнымъ дорогамъ или возбуждать въ нихъ опасенія, что исполненіе договора можетъ вызвать съ ихъ стороны какіе-либо прямо непредусмотрѣнные расходы, для выполненія которыхъ имъ приходится обезпечивать себя нѣкоторымъ повышеніемъ договорныхъ цѣнъ?

ности предыдущихъ договоровъ и техническихъ условій, и вообще дѣлается все возможное, чтобы не страдали дороги отъ неполноты и неясности условій поставки, а вмѣстѣ съ тѣмъ, чтобы эти обстоятельства не давали поставщикамъ предлоговъ къ увеличенію цѣнъ".

Главный контролеръ добавляетъ, что, при заключеніи сколько-нибудь сложныхъ договоровъ, къ составленію ихъ совѣтъ привлекаетъ юрисконсульта дорогъ; въ большинствѣ, однако, случаевъ заключаются договоры опредѣленныхъ типовъ.

Вопросъ 8.

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

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что съ цѣлью предупрежденія безбилетнаго проѣзда, на большихъ станціяхъ, гдѣ поѣзда имѣютъ стоянку не менѣе 40 мин., установленъ пропускъ пассажировъ въ вагоны только послѣ предварительнаго осмотра кондукторомъ билета.

За дѣйствіями бригадъ установленъ строгій надзоръ путемъ усиленія контроля. Ревизіи поѣздовъ производятся какъ постоянными назначенными для этой цѣли агентами, такъ и по особымъ секретнымъ предписаніямъ лицами, уполномоченными произвести ревизію даннаго поѣзда на данномъ участкѣ. За допущеніе безбилетнаго провоза пассажировъ виновные кондукторы подвергаются строгимъ, однако по преимуществу, такъ называемымъ, „административнымъ" взысканіямъ, при чемъ за недосмотръ виновные подвергаются смѣщеніямъ, за допущенное же злоупотребленіе вовсе увольняются отъ службы. Однако этихъ мѣръ невполнѣ достаточно и желательно было бы по образцу иностранныхъ законодательствъ ввести уголовную отвѣтственность за безбилетный проѣздъ. Въ этомъ отношеніи Закавказскія ж. д. имѣютъ свой опытъ, такъ какъ начальникомъ дороги, пользующимся правами генералъ-губернатора въ полосѣ отчужденія, издано постановленіе о взысканіи штрафа и даже арестѣ безбилетныхъ; это постановленіе дало блестящіе результаты.

Для предупрежденія случаевъ неправильной перевозки багажа въ сл. сборовъ производится сличеніе отобранныхъ билетовъ съ багажными квитанціями и по тѣмъ билетамъ, которые вписаны

въ багажную квитанцію, но не имѣютъ штемпеля „багажъ“, ставится начетъ и составляется выправка сл. сборовъ. Кромѣ того, лицами ревизующими производится повѣрка по документамъ груза, находящагося въ багажномъ вагонѣ.

Въ отношеніи грузовъ малой скорости, съ цѣлью недопущенія слѣдованія ихъ въ поѣздахъ безъ документовъ, примѣняется ревизорами и контролерами провѣрка документовъ, слѣдующихъ въ поѣздахъ, а также при всякой выгрузкѣ и нагрузкѣ въ вагоны производится тщательная провѣрка содержимаго его агентами, производящими погрузку, и всякое недоразумѣніе немедленно выясняется по телеграфу.

Въ цѣляхъ затрудненія и возможнаго устраненія случаевъ хищенія принимаются слѣдующія мѣры:

огражденіе станціонныхъ грузовыхъ дворовъ;

освѣщеніе станцій, расположенныхъ вблизи крупныхъ селеній, фонарями сильнаго свѣта;

улучшеніе дверныхъ запоровъ и снабженіе пакгаузовъ замками лучшихъ типовъ;

запираніе багажныхъ вагоновъ замками;

закрѣпленіе люковъ всѣхъ вагоновъ клиньями;

для охраны вагоновъ съ цѣнными грузами во время слѣдованія ихъ въ пути и при простоѣ на станціяхъ, въ цѣляхъ затрудненія вскрытія вагоновъ и хищенія грузовъ, дверныя скобы обматываются проволокой;

строгія карательныя мѣры до увольненія включительно за слабый надзоръ за гружеными вагонами въ пути и на станціяхъ;

телеграфныя сообщенія станціи отправленія вагоновъ съ цѣнными грузами станціи назначенія и сортировочной о количествѣ погруженныхъ мѣстъ вагоновъ;

система перевозки сборныхъ грузовъ въ вагонахъ, сопровождаемыхъ особыми раздатчиками, принимающими грузы отъ станцій и выдающими ихъ на пути слѣдованія.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что принимаемыхъ мѣръ, повидимому, все-таки недостаточно, такъ какъ и въ настоящее время наблюдаются случаи полученія груза по подложнымъ документамъ.

Главный контролеръ объясняетъ, что лишь только дорогамъ удастся поймать какую-либо систему злоупотребленій и принять противъ нея мѣры, какъ являются новыя системы; по этой же причинѣ нельзя уничтожить совершенно и безбилетный проѣздъ, хотя онъ и значительно сократился.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что на дорогахъ недавно отмѣнены начальники поѣздовъ, которые очень слѣдили за своими пассажирами, и безбилетному трудно было укрыться и, слѣдовательно, не попасть подъ арестъ; это обстоятельство и побудило всѣхъ брать билеты. Уничтоженіе же этой должности

произошло потому, что администраціей дорогъ было поставлено условіе, чтобы начальники поѣздовъ были военные; этому воспротивилась жандармская полиція и пришлось совершенно отъ нихъ отказаться.

Далѣе начальникъ дорогъ отмѣчаетъ, что вышеупомянутое постановленіе, исходящее отъ генералъ-губернатора, является все же временною мѣрой; важно же законодательнымъ порядкомъ ввести уголовную отвѣтственность, при чемъ наказаніе должно слѣдовать немедленно за обнаруженіемъ проѣзда безъ билета. Какъ это организовать—вопросъ другой.

Начальникъ сл. движенія продолжаетъ, что управленіемъ дорогъ возбуждался вопросъ о постоянной ревизіи поѣздовъ, на что въ смѣту было внесено 30.000 руб.; но въ этомъ ассигнованіи было отказано и приходится констатировать, что ревизующій поѣзда персоналъ недостаточенъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, въ какомъ положеніи на дорогахъ вопросъ объ отвѣтственности служащихъ за безплатныя перевозки пассажировъ и грузовъ, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что при обнаруженіи участія бригады въ безбилетномъ провозѣ пассажировъ, бригады увольняются; если же обнаруживаются манипуляціи съ грузами, то виновные предаются суду. Слѣдуетъ замѣтить что составляемые нынѣ полицейскіе протоколы относительно безбилетнаго проѣзда остаются по большей части безрезультатными, такъ какъ часто лица, относительно которыхъ составляются протоколы, даютъ вымышленные адреса.

По вопросу 9

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

начальникъ сл. движенія сообщаетъ слѣдующій отвѣтъ управленія Закавказскихъ ж. д.: „Въ цѣляхъ огражденія интересовъ дорогъ отъ неправильныхъ дѣйствій товарохозяевъ и самихъ служащихъ при пріемкѣ, перевозкѣ и выдачѣ грузовъ, на дорогахъ установленъ порядокъ строгаго осмотра предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовыхъ мѣстъ и, при малѣйшихъ признакахъ неправильности или поврежденія тары, мѣста вскрываются съ составленіемъ о результатахъ осмотра жандармско-полицейскихъ протоколовъ, какъ мѣры, обезпечивающей отъ злоупотребленій со стороны отправителей.

Въ отношеніи предупрежденія неправильнаго взвѣшиванія грузовъ на станціонныхъ вѣсахъ, независимо отъ наблюденія за дѣйствіями вѣсовщиковъ со стороны надлежащихъ старшихъ агентовъ дорогъ, періодически производится осмотръ и провѣрка самихъ вѣсовъ черезъ спеціальныхъ вѣсовыхъ мастеровъ и ревизоровъ оныхъ.

Кромы того, установлено особое наблюденіе за обязательными перевѣшиваніями навалочныхъ грузовъ. Если станція отправленія не имѣетъ вагонныхъ вѣсовъ, то вагонъ съ навалочнымъ

грузомъ, на основаніи ст. 60 Общаго Устава, перевѣшивается на ближайшей станціи, имѣющей вагонные вѣсы, или на станціи выдачи груза. Съ цѣлью наблюденія за правильнымъ опредѣленіемъ станціями вѣса навалочныхъ грузовъ, имѣется въ виду назначить особыя контрольныя станціи, которыя на выдержку будутъ производить провѣрку опредѣленнаго передъ этимъ вѣса при условіи, однако, чтобы этимъ не вызывалось просрочки въ доставкѣ грузовъ.

Въ отношеніи наблюденія за правильнымъ наименованіемъ грузовъ установленъ на Закавказскихъ ж. д. рядъ мѣропріятій, которыя опубликованы въ приказѣ № 162 отъ 31 мая/9 іюня 1912 года.

Правильность оцѣнки грузовъ гарантируется экспертизой, рыночными цѣнами, фактурами и счетами фабрикъ, заводовъ и вообще поставщиковъ продуктовъ, подвергающихся оцѣнкѣ.

Что же касается привильности исчисленія платы за храненіе грузовъ и взысканія таковой съ получателей, то этой отраслью вѣдаютъ отвѣтственные агенты въ лицѣ товарныхъ кассировъ, которые на случай ошибокъ или неправильныхъ дѣйствій, обнаруженныхъ ревизующими отдѣленіями, получаютъ выправки и за допущенныя неправильности несутъ отвѣтственность личными средствами.

Плата за храненіе исчисляется при самой выпискѣ груза и если грузъ не вывезенъ въ день выписки, то по ярлыкамъ въ день дѣйствительнаго вывоза".

Далѣе, начальникъ сл. движенія отмѣчаетъ, что, основываясь на опытѣ, Закавказскія ж. д. почти совершенно не принимаютъ грузовъ въ тарѣ, не провѣривши тары и не вскрывши.

На вопросъ Н. А. Маслова, не ощущается ли на дорогахъ недостатокъ въ вѣсахъ, а также и о томъ, какъ организована провѣрка вѣсовъ, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что, дѣйствительно, на дорогахъ есть недостатокъ въ вѣсахъ; на вѣсовой вопросъ обращено вниманіе и имѣется особое положеніе о вѣсахъ, согласное съ общимъ существующимъ по этому вопросу на дорогахъ положеніемъ. Подробная записка о вѣсовомъ дѣлѣ будетъ представлена въ Высшую Комиссію дополнительно.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что вѣсовое дѣло поставлено на Закавказскихъ ж. д. далеко не совершенно, но постепенно улучшается; трудно сразу измѣнить его, такъ какъ для этого требуются большія средства; между тѣмъ, напримѣръ, въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1909 г. былъ внесенъ въ совѣтъ докладъ о необходимости пріобрѣсти 3 вѣсовъ; по этому поводу послѣдовало особое мнѣніе представителя Министерства Финансовъ, вопросъ перешелъ на разрѣшеніе въ Петербургъ и до настоящаго времени нѣтъ разрѣшенія.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, въ чемъ заключалось особое мнѣніе, представитель Министерства Финансовъ сообщаетъ, что онъ протестовалъ не противъ пріобрѣтенія вѣсовъ, а противъ дачи заказа той или иной фирмѣ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, у кого обыкновенно Закавказскія ж. д. заказываютъ вѣсы, помощникъ начальника сл. тяги докладываетъ, что вѣсы заказываются въ Одессѣ у фирмы Кацъ.

На замѣчаніе С. Н. Кульжинскаго, что вѣсы этой фирмы не отличаются высокимъ качествомъ, начальникъ сл. движенія къ нему присоединяется и на вопросъ Н. А. Маслова, какая служба вѣдаетъ вѣсами, отвѣчаетъ, что вѣсы находятся въ вѣдѣніи сл. тяги; раньше они находились въ вѣдѣніи сл. движенія, которая имѣла свои мастерскія; но такъ какъ работы въ этихъ мастерскихъ обходились дорого, то мастерскія сл. движенія были уничтожены, при чемъ часть инвентаря ихъ была передана сл. телеграфа, часть сл. тяги и часть (напримѣръ, мебель) сл. пути.

По вопросу 10

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

юрисконсультъ Закавказскихъ ж. д. докладываетъ, что

1) защита интересовъ дорогъ въ судахъ возложена на лицъ, состоящихъ въ сословіи присяжныхъ повѣренныхъ и потому, съ точки зрѣнія правильнаго веденія дѣлъ, можетъ считаться организованной вполнѣ цѣлесообразно и гарантированной. На Закавказскихъ ж. д. въ виду права ея, какъ казеннаго учрежденія, командировать въ судебныя засѣданія въ качествѣ уполномоченнаго всякаго штатнаго служащаго, практикуется, кромѣ того, командированіе въ помощь повѣренному-юристу въ соотвѣтствующихъ случаяхъ врачей и инженеровъ, и техниковъ разныхъ спеціальностей, а также тарифовѣдовъ;

2) сильное возрастаніе судебныхъ дѣлъ вызывается цѣлымъ рядомъ условій. Въ отношеніи послѣднихъ лѣтъ на первомъ мѣстѣ слѣдуетъ поставить тѣ событія, которыя имѣли мѣсто въ эти годы. Усиленіе грабежей и кражъ, съ одной стороны, и увеличеніе числа несчастныхъ случаевъ съ поѣздами и людьми, съ другой, вызвали соотвѣтственное возрастаніе какъ дѣлъ по перевозкамъ, такъ и, такъ называемыхъ, увѣчныхъ и за разстройство здоровья.

Въ частности, на Закавказскихъ ж. д. возрастаніе дѣлъ по перевозкамъ должно быть объяснено сравнительно новымъ для края явленіемъ—появленіемъ скупщиковъ; тогда какъ лѣтъ 5—6 тому назадъ въ раіонѣ Закавказскихъ ж. д. оперировали три—четыре скупщика, въ настоящее время ихъ насчитывается десятка два.

Усиленное возрастаніе спеціально дѣлъ по просрочкамъ должно быть отнесено, кромѣ того, на счетъ неурядицъ послѣднихъ лѣтъ,

когда правильное движеніе грузовъ часто нарушалось и также нарушались сроки доставки грузовъ, а также на отсутствіе надлежащей системы сортировки грузовъ и спеціализаціи поѣздовъ, вводимой лишь съ начала текущаго года.

Наконецъ, въ послѣднее время особенно возросли иски по просрочкамъ грузовъ пассажирской скорости. Объясненія этому явленію надо искать въ несовершенствѣ тѣхъ правилъ, которыми регулируются перевозки этого типа. Правила эти съ самаго же начала создали почву для всякаго рода недоразумѣній, въ виду недомолвокъ по многимъ вопросамъ, связаннымъ съ нарушеніями договора перевозки. Такъ, напримѣръ, предписывая отправленіе грузовъ пассажирской скорости съ пассажирскими поѣздами, правила эти не давали отвѣта на вопросъ о томъ, какъ и въ какой мѣрѣ должна отвѣчать дорога за просрочки въ доставкѣ такихъ грузовъ.

По дѣламъ о пассажирской скорости, кромѣ споровъ о просрочкахъ, возникаютъ также споры о переборахъ, заключающіеся въ томъ, что истецъ доказываетъ, что грузъ перевозился большою скоростью, а дорога—что въ данномъ случаѣ былъ заключенъ договоръ на перевозку съ пассажирскою скоростью. Недоразумѣнія такого рода и споры, очевидно, могутъ возникать при томъ исключительномъ условіи, что совершеніе договоровъ на перевозку грузовъ пассажирской скорости не регулировано точными и ясными правилами. Такъ, перевозки эти совершаются по накладнымъ большой скорости, на которыя необходимо налагать соотвѣтствующій штемпель. Въ отношеніи же штемпелей существуютъ требованія основныхъ правилъ и министерское распоряженіе, при чемъ по одному требуется наложеніе одного штемпеля, а по другому двухъ и т. д.

Наконецъ, по дѣламъ о просрочкахъ, условіемъ, вызывающимъ усиленное возрастаніе дѣлъ, служило, между прочимъ, признаніе во многихъ случаяхъ недѣйствительными и ничтожными представляемыхъ въ судъ публикацій, въ виду несоотвѣтствія этихъ публикацій требованіямъ правилъ о составленіи ихъ.

Далѣе юрисконсультъ указываетъ на недостаточность штата юридическаго отдѣла, несоотвѣтствующаго ни качеству дѣлъ, ни числу судебныхъ мѣстъ, въ которыхъ приходится выступать; ихъ насчитывается до 40. Что касается возрастанія числа дѣлъ, то юрисконсультъ замѣчаетъ, что, если не считать послѣднихъ лѣтъ, особаго возрастанія ихъ не замѣтно.

С. Н. Кульжинскій, указывая на уменьшеніе числа исковъ за послѣдніе годы повсюду на дорогахъ, проситъ сообщить, насколько оно упало на Закавказскихъ ж. д.

Юрисконсультъ дорогъ, обращая вниманіе на появленіе въ послѣдніе годы скупщиковъ претензій, сообщаетъ, что именно

этимъ слѣдуетъ объяснить не уменьшеніе, а даже нѣкоторое увеличеніе числа исковъ.

Главный контролеръ считаетъ, что юридическій отдѣлъ поставленъ на Закавказскихъ ж. д., дѣйствительно, нѣсколько слабо, а между тѣмъ въ 1905 и 1906 гг. было предъявлено масса исковъ и по нимъ приходилось платить почти цѣликомъ. И въ настоящее время слѣдуетъ отмѣтить, что, напримѣръ, коммерческіе акты составляются плохо, жандармскимъ протоколамъ суды придаютъ мало значенія, считая ихъ только указателями того или другого факта; вообще суды на Кавказѣ особенно строги къ желѣзнымъ дорогамъ и даже заключеніямъ желѣзнодорожныхъ врачей не придаютъ никакого значенія.

На вопросъ Н. А. Маслова, только ли юридическій отдѣлъ выступаетъ по мелкимъ претензіямъ или также и коммерческій, юрисконсультъ докладываетъ, что въ юридическомъ отдѣлѣ по разбору вопросовъ о просрочкахъ и переборахъ есть два тарифовѣда, изъ которыхъ одинъ содержится по штату юридическаго отдѣла, а другой—по штату сл. сборовъ; наличіе двухъ освѣдомленныхъ агентовъ приноситъ отдѣлу большую помощь; что касается вопросовъ о недостачахъ, порчѣ и т. п., то эти вопросы, такъ сказать, общаго характера разсматриваетъ юридическій отдѣлъ или самостоятельно, или же по его просьбѣ командируются въ помощь агенты коммерческой сл.

Что касается замѣчанія главнаго контролера о пристрастности кавказскихъ судовъ, то оно, по мнѣнію юрисконсульта, справедливо, но это же явленіе замѣчается повсюду въ Россіи.

Начальникъ дорогъ считаетъ необходимымъ добавить, что возрастаніе исковъ происходитъ еще и потому, что наблюдается огромное количество несчастій съ людьми—до 900 случаевъ въ годъ. Это объясняется почти повсемѣстнымъ отсутствіемъ загражденій, такъ что станціонныя территоріи превращаются въ бульвары; а какъ только дороги получаютъ деньги для огражденія, число претензій за несчастные случаи, а, слѣдовательно, и вообще претензій значительно уменьшается.

Юрисконсультъ отмѣчаетъ, что много претензій дорогами удовлетворяется за другія дороги; всѣ такія дѣла требуютъ для тщательнаго ихъ изученія и людей, и времени, а за ограниченностью штатовъ приходится выступать по дѣламъ мало изученнымъ, тогда какъ противникъ является во всеоружіи.

Далѣе, главный контролеръ высказываетъ мнѣніе о необходимости измѣнить для Закавказскихъ ж. д. сроки доставки въ прямомъ сообщеніи: дороги не въ состояніи, напримѣръ, въ Поти принять столько груза, сколько требуется, такъ что за задержки въ доставкѣ, совершенно неустранимыя, приходится платить.

Начальникъ сл. движенія поясняетъ, что по конвенціи съ пароходными обществами по Кавказско-Закаспійскому со-

глашенію дано много льготъ пароходамъ и мало желѣзнымъ дорогамъ.

Главный контролеръ указываетъ, что поэтому по многимъ вопросамъ государственный контроль остается въ этомъ дѣлѣ при особомъ мнѣніи.

Останавливаясь на вопросѣ о просрочкахъ, начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что всѣ задержки въ слѣдованіи грузовъ сл. движенія выясняетъ и сообщаетъ о всѣхъ обстоятельствахъ задержки сл. сборовъ; наблюденіе производится посредствомъ особыхъ грузовыхъ листковъ, которые сопровождаютъ грузъ отъ станціи его отправленія.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, какой % листковъ доходитъ до управленія, Б. А. Бутенко опредѣляетъ его въ 90 и добавляетъ, что особенно большое количество просрочекъ даетъ Джульфинская линія, обслуживаемая однимъ поѣздомъ въ сутки.

Н. А. Масловъ проситъ указать максимальный % переборовъ, наблюдаемый на Закавказскихъ ж. д.

Начальникъ сл. сборовъ А. А. Карбонскій докладываетъ, что точно % не можетъ быть указанъ и не превышаетъ, какъ максимальный, 20—25 %; во всякомъ случаѣ дороги принимаютъ всѣ мѣры къ сокращенію переборовъ и въ послѣднее время введены даже предварительные экзамены для агентовъ, занимающихся таксировкой.

По вопросу II

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

управленіемъ Закавказскихъ ж. д. данъ слѣдующій отвѣтъ:

„Существующая отчетность по сл. движенія даетъ свѣдѣнія для распорядительныхъ органовъ о произведенныхъ расходахъ и объ отклоненіяхъ въ сторону увеличенія или уменьшенія таковыхъ по сравненію какъ съ ассигнуемыми смѣтными назначеніями, такъ и по сравненію со смѣтными номерами, зависящими отъ пробѣга поѣздовъ, къ 10 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяцемъ, за исключеніемъ поверстныхъ кондукторскимъ бригадамъ, которыя запаздываютъ на одинъ мѣсяцъ; но, принимая средній расходъ поверстныхъ за истекшее время, можно опредѣлить съ достаточною точностью полный расходъ за отчетный мѣсяцъ. Въ отношеніи же расходовъ, зависящихъ отъ перевозки грузовъ, для выясненія состоянія кредита въ зависимости не отъ ассигнованныхъ суммъ, а отъ смѣтныхъ измѣрителей, точныя данныя нѣсколько запаздываютъ, т. е. сбереженія или перерасходы противъ нормъ опредѣляются только къ 10—15 числу второго за отчетнымъ мѣсяца, по полученіи данныхъ о перевозкѣ грузовъ отъ сл. сборовъ.

Въ виду же неравномѣрности движенія поѣздовъ и перевозки грузовъ въ отдѣльныхъ мѣсяцахъ, нельзя точно опредѣлить, дѣлаются ли сбереженія или же слѣдуетъ ожидать пере-

расхода противъ смѣтныхъ измѣрителей, каковыя выясняются лишь по заключеніи отчетнаго года.

Значительно колеблются расходы и по кредитамъ, разрѣшеннымъ на содержаніе личнаго состава служащихъ, а также на отопленіе и освѣщеніе помѣщеній въ отдѣльныхъ мѣсяцахъ. Въ особенности сильно увеличивается расходъ на содержаніе служащихъ въ лѣтній періодъ времени, когда сильная малярія на нѣкоторыхъ участкахъ дорогъ вызываетъ громадную заболѣваемость служащихъ, и перерасходы, вызываемые въ лѣтніе мѣсяцы, покрываются образовавшимися сбереженіями въ зимніе мѣсяцы, и, наоборотъ, расходы на отопленіе и освѣщеніе помѣщеній въ лѣтній періодъ значительно сокращаются и образовавшееся сбереженіе поглощается въ послѣдніе три мѣсяца года.

Дѣло учета кредитовъ сл. пути поставлено такъ, что счетоводство службы вполнѣ можетъ своевременно услѣдить за перерасходомъ и немедленно запросить начальника участка о причинахъ перерасхода. Приблизительныя свѣдѣнія о расходахъ за истекшій мѣсяцъ счетоводство сообщаетъ начальнику сл. пути и начальнику дороги по очереднымъ №№ смѣты III отдѣла къ 20 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, а точныя цифры выясняются къ первому числу второго мѣсяца.

Что же касается сл. тяги, то до 1908 г. непосредственные производители расходовъ и исполнители работъ — начальники мастерскихъ, участковъ тяги и депо, хотя заблаговременно получали назначенные имъ кредиты на работы, но о произведенныхъ расходахъ узнавали не ранѣе какъ черезъ $2^1/_2$ мѣсяца послѣ отчетнаго. Изъ-за запущенной отчетности крайне трудно, а иногда и невозможно было компенсировать перерасходъ соотвѣтственными сбереженіями. При всемъ этомъ получалась несообразность: расходы производили мастерскія, участки тяги и депо, а отвѣтственнымъ за нихъ являлся начальникъ службы, лично не производившій этихъ расходовъ и не имѣвшій возможности сдѣлать сколько-нибудь отвѣтственными производителей расходовъ, лишенныхъ возможности своевременно получать отчетныя данныя въ произведенныхъ ими расходахъ. Затѣмъ, фактуровка расходовъ и надзоръ за своевременнымъ возмѣщеніемъ денегъ не производился въ нужные сроки, въ отдѣлѣ статистики вагоновъ отсутствовали: разработка данныхъ о состояніи вагоновъ, контроль надъ производимыми расходами, хотя и производился, но далеко не въ надлежащей степени и, кромѣ того, не разрабатывались съ должной полнотой данныя о расходахъ для выработки нормъ расходовъ.

На основаніи вышеприведенныхъ обстоятельствъ начальникъ службы былъ лишенъ возможности руководить правильнымъ расходованіемъ ассигнованныхъ кредитовъ, а потому приведеніе

учета расходовъ въ болѣе стройную систему являлось самою насущною потребностью. Для этого сл. тяги принятъ цѣлый рядъ мѣръ, которыя даютъ возможность учесть условія въ отчетномъ же мѣсяцѣ, а именно:

для организаціи счетоводства сл. тяги установлена нижеслѣдующая группировка работъ:

1) Бюджетный столъ—учетъ всѣхъ кредитовъ службы и составленіе ежемѣсячной отчетности, разассигнованіе кредитовъ между исполнителями работъ, надзоръ за исполненіемъ кредитовъ въ предѣлахъ ассигнованія, а также разработка данныхъ о расходахъ;

2) столъ учета содержанія штатныхъ служащихъ и веденіе дѣлъ по личному составу;

3) столъ учета рабочей силы;

4) столъ учета матеріаловъ и инвентарнаго имущества;

5) конвенціонный столъ со статистикой вагоновъ.

Такъ какъ статистика тяги причислена къ счетоводству тяги, то полезно было разбить ее на статистику вагоновъ и статистику паровозовъ, присоединить статистику вагоновъ къ конвенціонному отдѣлу, имѣющему со статистикой вагоновъ тѣсное прикосновеніе, а статистику паровозовъ къ столу учета премій;

6) столъ учета премій со статистикой паровозовъ.

Въ частности, для полученія расходовъ въ болѣе ранніе сроки приняты мѣры:

1) Отмѣточные листы, табеля и рабочіе листки ежемѣсячно оканчиваются 28 числомъ, при чемъ работа за 29 и 30 или 31 число даннаго мѣсяца переносится къ учету слѣдующаго мѣсяца.

2) Распредѣленіе рабочей силы по заказамъ и статьямъ смѣты по окончаніи каждой недѣли. Это обстоятельство даетъ возможность получить распредѣленіе рабочей силы въ законченномъ видѣ черезъ 10 дней послѣ отчетнаго мѣсяца.

3) По приходу и расходу матеріаловъ отчетный мѣсяцъ оканчивается 25 числомъ. Поэтому всѣ отпуски, совершенные съ 26 до 1 числа, должны производиться уже слѣдующимъ мѣсяцемъ.

4) Учетъ матеріаловъ и топлива немедленно по полученіи фактуръ съ занесеніемъ по заказамъ бонъ и требованій въ отдѣльную тетрадь. Благодаря этому, расходъ матеріаловъ и топлива въ законченномъ видѣ получается черезъ 8—10 дней послѣ отчетнаго мѣсяца.

5) Занесеніе въ бюджетную книгу расходовъ по мѣрѣ выпусковъ ордеровъ и требовательныхъ вѣдомостей.

6) Фактуровка расходовъ по окончаніи работъ.

7) Составленіе платежныхъ списковъ штатнымъ служащимъ съ 28 числа каждаго мѣсяца, благодаря чему всѣ списки заканчиваются къ 7—8 числу слѣдующаго мѣсяца.

8) Условія на сдѣльныя работы депо должны доставить съ такимъ расчетомъ, чтобы за отчетный мѣсяцъ были получены въ счетоводствѣ не позже 30 числа.

Благодаря болѣе планомѣрной группировкѣ работъ въ счетоводствѣ сл. тяги, а также и нѣкоторымъ отдѣльнымъ мѣрамъ, при существующемъ штатѣ счетоводства, сроки составленія отчетности значительно сократились. До 1909 г. свѣдѣнія о ежемѣсячныхъ произведенныхъ расходахъ доставлялись въ главную бухгалтерію черезъ 2 мѣсяца послѣ отчетнаго, а подробныя свѣдѣнія о расходахъ депо доставлялись начальникамъ участка тяги и депо не раньше, какъ черезъ $2^1/_2$ мѣсяца послѣ отчетнаго. Въ настоящее время общія свѣдѣнія о ежемѣсячныхъ расходахъ достаточно точныя получаются черезъ 18—20 дней послѣ отчетнаго мѣсяца, ежемѣсячные отчеты о произведенныхъ расходахъ съ приложеніями балансовъ, матеріальныхъ отчетовъ и другихъ документовъ въ совершенно законченномъ видѣ, доставляются въ главную бухгалтерію не позже 1 числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяцемъ, а подробные отчеты по депо, съ указаніемъ по каждому заказу въ отдѣльности расхода рабочей силы и матеріаловъ по наименованію, количеству и стоимости, высылаются начальникамъ участковъ тяги и депо черезъ 25—40 дней послѣ отчетнаго мѣсяца. Въ подробныхъ отчетахъ приводятся не только мѣсячные расходы, но и подробное состояніе кредитовъ по заказамъ.

Наоснованіи изложеннаго является въ достаточной мѣрѣ возможность наблюсти за цѣлесообразнымъ ходомъ дѣла, принять тѣ или иныя мѣры къ сокращенію расходовъ и вообще направлять средства на удовлетвореніе неотложныхъ потребностей.

Сроки въ составленіи отчетности можно было и въ дальнѣйшемъ сократить, но и для этой цѣли необходимо было увеличить число старшихъ счетоводовъ, съ возложеніемъ на нихъ большей отвѣтственности въ надзорѣ и руководствѣ работами, а затѣмъ увеличить содержаніе служащимъ для привлеченія къ работѣ болѣе способныхъ и опытныхъ.

Главныя мастерскія имѣютъ отдѣльное счетоводство. Въ теченіе прошлаго 1909 и текущаго 1910 годовъ въ отчетности мастерскихъ произведены и производятся серьезныя улучшенія, имѣющія въ главнѣйшихъ чертахъ, слѣдующую цѣль:

До выработки положенія объ отчетности главныхъ мастерскихъ для руководства въ веденіи учета расходовъ рабочей силы и матеріаловъ не было издано систематизированныхъ правилъ и учетъ расходовъ производился частью на основаніи отдѣльныхъ распоряженій, изданныхъ разновременно, въ виду циркуляровъ и приказовъ, а частью по обычному праву, неизвѣстно когда и кѣмъ установленному.

Такое положеніе вещей давало широкій просторъ къ различнаго рода чисто индивидуальному толкованію значенія того или другого порядка, допускало значительныя отступленія отъ нихъ, какъ это и наблюдалось въ разныхъ цехахъ, а главное—во многомъ вводило въ заблужденіе о размѣрахъ расходовъ и отчасти допускало и возможность злоупотребленій.

Главнѣйшая, поэтому, цѣль установленія болѣе или менѣе сгруппированныхъ и измѣненныхъ правилъ это:

1) дать общее руководство всѣмъ отдѣламъ мастерскихъ;

2) необходимость имѣть точныя данныя о расходахъ на рабочую силу и матеріалъ;

3) необходимость дать возможность точной провѣрки расходовъ съ технической стороны.

По п. 1. Значеніе сгруппированныхъ правилъ не требуетъ поясненія, многіе приказы и циркуляры, будучи издаваемы, не исполнялись только потому, что о нихъ забыли, новому же человѣку невозможно было найти руководящихъ указаній въ полномъ объемѣ.

По п. 2. При существующихъ порядкахъ данныя о расходахъ получались крайне неточныя, довѣрять и выводить на основаніи ихъ какое-либо заключеніе было невозможно по слѣдующимъ причинамъ:

а) Учетъ расходовъ на рабочую силу въ мастерскихъ преслѣдуетъ двѣ цѣли: одна—это опредѣленіе дѣйствительныхъ расходовъ по каждому заказу отдѣльно, а другая—это распредѣленіе заработанныхъ суммъ по отдѣльнымъ работамъ между отдѣльными мастеровыми; первое важно для администраціи, второе, главнымъ образомъ, для мастеровыхъ; между тѣмъ составленіе основного документа отмѣточнаго листка, изъ котораго счетоводство мастерскихъ черпало всѣ данныя о расходахъ на тотъ или другой заказъ, находилось цѣликомъ въ рукахъ мастеровыхъ, которымъ совершенно не интересны расходы по заказамъ, а важно только полученіе опредѣленной задѣльной платы за исполненіе работы; кромѣ того, такъ какъ при массѣ заказовъ табельщикъ не въ состояніи помнить всѣ номера заказовъ, а при мелочныхъ работахъ, требующихъ правильной отмѣтки, положимъ въ $^1/_4$ часа, подобная работа является для него физически не выполнимой, то номера заказовъ и время, потраченное на ихъ исполненіе, отмѣчались произвольно, что въ концѣ концовъ давало неправильныя свѣдѣнія о произведенныхъ расходахъ по отдѣльнымъ заказамъ и только достигалась правильность распредѣленія заработка между отдѣльными мастеровыми.

Новымъ положеніемъ этотъ недостатокъ счетоводства устраненъ и является возможность имѣть точныя данныя о расходахъ по каждому заказу.

Далѣе, въ цехахъ сборномъ, котельномъ и малярномъ на каждый паровозъ или вагонъ выдавалось отдѣльное условіе (ярлыкъ); такой порядокъ позволялъ, при наличіи на рукахъ у бригадировъ значительнаго числа условій (ярлыковъ) искусственно повышать прибыли по сдѣльнымъ работамъ, отмѣчая работу на такіе заказы, по которымъ работа не производилась; такой порядокъ въ конечномъ результатѣ долженъ приводить къ проработкамъ мастеровыхъ и убыткамъ казны. Новымъ положеніемъ это зло устраняется, такъ какъ каждой бригадѣ открывается одно мѣсячное условіе, куда, по мѣрѣ окончанія работъ, вносится стоимость исполненныхъ работъ.

Далѣе, новымъ положеніемъ предусматривается регистрація всѣхъ нарядовъ на работы, выдаваемымъ бригадирамъ; эта мѣра предупреждаетъ оплату работъ, которыхъ фактически не производилось; обнаружить такія злоупотребленія, при отсутствіи регистраціи, почти невозможно и они были возможны потому, что при большомъ объемѣ работъ мастеръ цеха не можетъ лично помнить, былъ ли выданъ ранѣе нарядъ на работу, или нѣтъ.

Введеніе полныхъ, детально разработанныхъ описей ремонта паровозовъ и вагоновъ и передача изготовленія частей въ подготовительные цехи по печатнымъ вѣдомостямъ, имѣетъ то значеніе, что предупреждаетъ неправильную оплату работъ въ этихъ цехахъ. Номенклатура частей, болѣе или менѣе точная, имѣется, но названія частей принятыя въ ней, слабо привились въ практикѣ сношеній какъ между цехами, такъ особенно среди бригадировъ; поэтому въ отдѣльныхъ цѣховыхъ заказахъ, по которымъ передаются работы въ подготовительные цеха, попадаются такія названія, что цехъ, получившій работу, оцѣниваетъ ее, какъ не тарифную и дороже потому, что названіе части въ заказѣ ничуть не соотвѣтствуетъ номенклатурѣ и тексту тарифовъ.

б) По учету расхода матеріаловъ въ цехахъ введена точная регистрація всѣхъ выдаваемыхъ требованій на матеріалы какъ по ремонту паровозовъ и вагоновъ, такъ и по отдѣльнымъ заказамъ за счетъ разныхъ лицъ и мѣстъ. Если не вести такой регистраціи въ цехахъ, то у мастера неимѣется никакой возможности знать, не выдается ли требованіе на матеріалъ вторично; помнить же это при выдачѣ до 300—400 требованій въ день бываетъ нерѣдко немыслимо; если такая регистрація частью и велась, то это было не во всѣхъ цехахъ и носило характеръ доброй воли мастера, и выдача повторныхъ—на одинъ и тотъ же матеріалъ, если и не въ большомъ количествѣ, несомнѣнно, была возможна.

По п. 3. Получаемые ранѣе отчеты не давали возможности технику провѣрить отчетъ и судить, гдѣ и кѣмъ допущены

неправильности; всѣ документы, оправдывающіе расходъ на рабочую силу и матеріалъ, расходовались по разнымъ мѣстамъ и провѣрить, особенно, расходъ на рабочую силу, по голымъ суммарнымъ цифрамъ было невозможно; новымъ положеніемъ вводится группировка всѣхъ оправдательвыхъ документовъ къ къ отчету по каждому окончательному заказу, тогда у техника будетъ полный матеріалъ для сужденія о размѣрахъ расходовъ.

Согласно временнымъ правиламъ о срокахъ составленія и представленія матеріальной отчетности по расходамъ Закавказскихъ ж. д. всѣ документы матеріальными складами доставляются въ счетоводство матеріальной сл. ежемѣсячно и за послѣднюю недѣлю (4) не позже 1-го числа мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ.

Мѣсячные отчеты матеріальной сл. доставляются въ главную бухгалтерію не позже 1-го числа второго за отчетнымъ мѣсяца: такъ, за іюнь—1-го сентября, за августъ—1-го октября и т. д.

Бюджетная книга ведется ежедневно и поэтому свѣдѣнія о состояніи кредитовъ, находящихся въ распоряженіи матеріальной сл., могутъ быть даны счетоводствомъ въ любой моментъ и при томъ вполнѣ точныя; что же касается до свѣдѣній о запасахъ и движеніи матеріаловъ, то они могутъ быть извлекаемы изъ общихъ попредметныхъ книгъ черезъ $2^1/_2$ мѣсяца послѣ отчетнаго; пользуясь же данными сортовыхъ книгъ, какъ это обыкновенно и практикуется матеріальной сл., всѣ необходимыя свѣдѣнія можно получить въ счетоводствѣ къ 20 числу второго мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ, а въ экстренныхъ случаяхъ они могутъ извлекаться изъ вѣдомости движенія матеріаловъ, представляемыхъ складами въ счетоводство къ 15 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяцемъ и еще ранѣе: такъ напримѣръ, за январь къ 1 марту, февраль къ 1 апрѣля и т. д.

Это — о точныхъ свѣдѣніяхъ; приблизительныя же свѣдѣнія можно получить во всякое время".

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго не представляется ли возможнымъ ускорить составленіе отчетныхъ свѣдѣній по сл. пути и тяги, начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что это для сл. пути затруднительно, такъ какъ уплата рабочимъ производится одинъ разъ въ мѣсяцъ и именно въ срединѣ мѣсяца, слѣдующаго за рабочимъ временемъ.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, не прибѣгаетъ ли дорога къ уплатѣ рабочимъ черезъ начальниковъ станціи, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ что такой порядокъ практикуется лишь въ исключительныхъ случаяхъ такъ же, какъ и выдача изъ аванса начальника участка; однако, сл. пути этого избѣгаетъ и такія выдачи въ обычномъ порядкѣ, безъ уважительныхъ причинъ, запрещаются.

Главный бухгалтеръ замѣчаетъ, что ожиданіе расплаты особенно не утруждаетъ рабочихъ, которые почти вездѣ, кромѣ Баку, постоянные; въ Баку же, гдѣ они постоянно мѣняются, слѣдуетъ ихъ расчитывать болѣе быстро.

Представитель Государственнаго Контроля сообщаетъ, что въ 1910 году на Закавказскихъ ж. д., по соглашенію съ контролемъ, изданы временныя правилы о срокахъ составленія и представленія матеріальной отчетности по расходамъ Закавказскихъ ж. д., устанавливающія и сроки составленія общей (сводной, т. е. денежной и матеріальной) отчетности службъ.

Въ основу этихъ правилъ положено расчлененіе мѣсячнаго срока на недѣльные періоды, въ теченіе которыхъ на мѣстахъ подготовляются, а въ центральныхъ счетоводствахъ сл. разрабатывается подлежащій отчетный матеріалъ за недѣлю.

Сроки представленія отчетнаго матеріала и обработки его за каждую недѣлю точно указаны. По обработкѣ матеріала за послѣднюю недѣлю получаются итоги за цѣлый мѣсяцъ и готовые матеріальные отчеты всѣхъ службъ вмѣстѣ съ общими мѣсячными (сводными) отчетами о расходахъ должны быть доставлены въ главную бухгалтерію не позже 1-го числа второго за отчетнымъ мѣсяца. Провѣрка отчетовъ службъ главной бухгалтеріей, съ производствомъ надлежащихъ записей по журналу бухгалтеріи должна быть закончена къ 30—31 числу второго за отчетнымъ мѣсяца. Кромѣ того, счетоводства службъ представляютъ, не позже начала второго мѣсяца послѣ отчетнаго, свѣдѣнія о расходахъ (по очер. №№) и разрѣшенныхъ кредитахъ непосредственно начальнику дорогъ.

Установить болѣе сокращенные сроки не представляется возможнымъ, и этотъ порядокъ надо признать вполнѣ удовлетворительнымъ.

На замѣчаніе В. И. Кенге, что эти правила касаются исключительно матеріальной отчетности, главный контролеръ указываетъ, что матеріальный отчетъ обыкновенно и тормозитъ все дѣло отчетности.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго выполняются ли вышеуказанныя новыя правила, представитель Государственнаго Контроля отвѣчаетъ утвердительно и добавляетъ, что благодаря этому отчетность заканчивается двумя недѣлями раньше, чѣмъ при прежнемъ порядкѣ.

Далѣе представитель Государственнаго Контроля заявляетъ, что по отношенію къ участкамъ счетоводство оставляетъ желать лучшаго; такъ напримѣръ, отчетность участковъ сл. тяги ведется въ центральномъ счетоводствѣ сл. и потому начальникъ участка тяги можетъ имѣть представленіе о своихъ расходахъ только по полученіи изъ центральнаго счетоводства сведенныхъ данныхъ, т. е. мѣсяца черезъ два послѣ того какъ онъ ихъ произвелъ. Во

избѣжаніе такого неудобства предполагалось отчетность сосредоточить на участкахъ, а въ центральномъ счетоводствѣ сосредоточить контроль; но это предположеніе не прошло въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ и оставлено до общаго рѣшенія вопроса объ отчетности и счетоводствѣ.

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.

Подкомиссіи доложенъ слѣдующій отвѣтъ: „До 1904 года отчеты Закавказскихъ ж. д. составлялись по формамъ, преподаннымъ при передачѣ дороги вь казенное управленіе.

Въ 1906 году циркулярными предписаніями Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 11 и 23 января 1906 г. за №№ 1140/54 и 3316/987/20, предложено было сократить нѣкоторыя отчетныя вѣдомости, а также пересмотрѣть и упростить всѣ отчетныя данныя.

Во исполненіе сего журнальнымъ постановленіемъ совѣта отъ 2 мая 1906 г. за № 1041 постановлено въ формы отчетовъ, печатавшихся до 1905 года, внести нѣкоторыя измѣненія.

Постановленіе это исполнялось, начиная съ 1905 года до 1908 года включительно.

Въ текущемъ году циркулярнымъ предписаніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 18/19 марта 1910 г. за № 7976/3534, предложено нѣсколько измѣнить какъ формы отчетныхъ вѣдомостей, такъ отчасти и ихъ содержаніе, такъ какъ, съ одной стороны, принятая до сего времени форма отчетовъ страдала зачастую излишнею краткостью, а потому при обозрѣніи отчетовъ нельзя было составить себѣ точнаго представленія о состояніи дороги въ матеріальномъ отношеніи, съ другой же стороны, значительное разнообразіе въ формахъ отчетовъ, принятыхъ на разныхъ дорогахъ, затрудняло сравнительное обозрѣніе состоянія разныхъ дорогъ.

Главнѣйшія измѣненія, истекающія изъ означеннаго предписанія, заключаются въ слѣдующемъ.

1) Предписано печатать въ отчетахъ общія краткія свѣдѣнія о протяженіи дороги, времени постройки и т. п.

2) Предложено къ общимъ статистическимъ выводамъ по эксплоатаціи прилагать объясненія по поводу выяснившихся результатовъ работы подвижного состава, согласно особому указанію Управленія желѣзныхъ дорогъ циркуляромъ отъ 10 марта 1909 года за № 6271.

3) Вмѣсто печатавшихся изъ года въ годъ одинаковыхъ свѣдѣній объ организаціи управленія дорогъ и помѣщавшихся въ нихъ вѣдомостей, помѣщать лишь описаніе дѣятельности управленія за отчетный годъ, т. е. о принятыхъ мѣропріятіяхъ и о достигнутыхъ по нимъ результатахъ.

4) Матеріальный отчетъ (вѣдомость № 5), въ той формѣ, въ какой онъ составлялся ранѣе, отмѣнить и составлять таковой, точно придерживаясь формы комиссіи Глушинскаго.

5) Возстановить печатаніе краткихъ отчетовъ по ремонту полотна, искуственныхъ сооруженій, переѣздовъ, принадлежностей пути и станцій (кромѣ переводовъ), зданій, оградъ, садовъ, мостовыхъ и водопроводовъ, которое было отмѣнено въ 1905 г.

6) Возстановить печатаніе вѣдомости расходовъ на содержаніе станціонныхъ агентовъ.

7) Тоже—вѣдомости количества оборотной клади по станціямъ и стоимости операцій по грузовымъ работамъ.

8) Тоже—вѣдомости ремонта телеграфа.

9) Тоже—вѣдомости о состояніи и дѣйствіи телеграфа и о суммахъ по содержанію личнаго состава.

10) Тоже—вѣдомости объ отопленіи и смазкѣ паровозовъ.

12) Тоже—вѣдомости пробѣга вагонныхъ осей и расхода на смазку вагоновъ.

13) Тоже—вѣдомости пробѣга и ремонта каждаго паровоза, печатавшіяся раньше въ отдѣлѣ организаціи управленія.

14) Тоже—вѣдомости пробѣга паровозовъ съ подраздѣленіемъ на производительный и непроизводительный.

15) Тоже—вѣдомости сравненія результатовъ работы паровозовъ съ таковыми же за три предыдущихъ года.

16) Тоже—вѣдомости пробѣга паровозовъ по участкамъ.

За внесеніемъ перечисленныхъ дополненій, другихъ существенныхъ измѣненій, подлежащихъ внесенію въ годовой отчетъ, не усматривается.

Что же касается измѣненій въ формахъ смѣтъ по эксплоатаціи казенныхъ ж. д., то о таковыхъ управленіемъ дорогъ доложено въ особыхъ отвѣтахъ на вопросы, поставленные Высшей Комиссіей по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, представленныхъ Предсѣдателю Комиссіи 16 февраля 1910 года за № 56866.

Установленная нынѣ форма отчетовъ представляется вполнѣ отвѣчающей своему назначенію, такъ какъ она заключаетъ въ себѣ всѣ необходимыя данныя и даетъ въ тоже время, въ виду примѣненія ея на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, возможность сравнительнаго обозрѣнія отчетовъ. Поэтому въ введеніи въ форму отчетовъ какихъ-либо измѣненій не представляется необходимости".

С. Н. Кульжинскій сообщаетъ, что дѣйствительно управленіемъ Закавказскихъ ж. д. даны весьма обстоятельные отвѣты на вопросы особой, касающейся отчетности дорогъ, программы Высшей Комиссіи. Не совсѣмъ ясенъ лишь слѣдующій отвѣтъ на вопросъ: „Что нужно дорогѣ, чтобы полный годовой отчетъ эксплоатаціи былъ готовъ къ 15 іюня слѣдующаго года?".

„Для того, чтобы годовые отчеты дороги могли быть готовы къ 15 іюня въ отпечатанномъ видѣ, необходимо:

1. Уплата за счетъ мѣстныхъ управленій Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ льготные сроки должна оканчиваться для истекшаго года не далѣе 10 февраля, и къ 15 февраля должны высылаться въ мѣстныя управленія контокурентные счета.

2. Послѣ сего, всѣ остатки кредитовъ, находящихся въ распоряженіи Управленія желѣзныхъ дорогъ, должны быть немедленно переводимы мѣстнымъ управленіямъ и никакихъ платежей истекшаго года за ихъ счетъ—не производить.

3. Доля расходовъ по содержанію Управленія желѣзныхъ дорогъ должна быть сообщаема не позже 1 марта.

4. Помимо вышеизложеннаго, главнѣйшей задержкой по отчету является составленіе матеріальнаго отчета (вѣд. № 5), неготовность котораго задерживаетъ и составленіе баланса.

Матеріальный годовой отчетъ за 1908 годъ сданъ въ главную бухгалтерію 8 сентября 1909 года; поэтому, чтобы отчетъ за 1909 годъ вышелъ изъ печати къ 15 іюня 1910 г., матеріальная сл. должна сдать его въ главную бухгалтерію не позже 20 мая 1910 г., т. е. ранѣе прошлаго года на 3½ мѣсяца, что, нѣтъ сомнѣнія, будетъ сопряжено съ большими затрудненіями: потребуются дополнительные служащіе и усиленныя вечернія занятія.

Соблюденіе перечисленныхъ условій предполагаетъ, однако, что службы и отдѣлы будутъ имѣть возможность представить въ матеріальную сл. фактуры съ вѣдомостями остатковъ матеріаловъ на 1 января 1912 г., для переоцѣнки по номенклатурнымъ цѣнамъ текущаго года, ни въ какомъ случаѣ не позже 1 марта 1910 г.“

Выслушавъ приведенный отвѣтъ Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ начальника матеріальной сл. объяснить его.

Начальникъ матеріальной сл. объясняетъ, что по существующему порядку службы могутъ по 31 марта брать матеріалы прежнимъ годомъ; а такъ какъ затѣмъ необходимо дать сводную вѣдомость съ показаніемъ остатковъ матеріаловъ, то очевидно, что это не можетъ быть сдѣлано раньше, чѣмъ въ маѣ.

С. Н. Кульжинскій замѣчаетъ, что вѣдь, напримѣръ, Юго-Западныя ж. д. 15 іюля имѣютъ уже отпечатанный отчетъ за предыдущій годъ.

Начальникъ дороги полагаетъ, что въ такомъ случаѣ на Юго-Западныхъ ж. д., вѣроятно, установлены другіе сроки для представленія отчетностей службъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ начальника сл. пути объяснить, почему сл. пути не можетъ дать всѣ необходимыя данныя хотя бы къ 31 марта.

Начальникъ сл. пути проситъ разрѣшенія заготовить по этому поводу справку, имѣя въ виду именно отчетъ за 1909 г.

Главный бухгалтеръ заявляетъ, что въ 1910 году отчетъ могъ быть законченъ къ 15 іюля, но задержка произошла изъ-за невозможности своевременно выяснить дохода, а кромѣ того, по винѣ типографіи.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какія мѣры были приняты для ускоренія изготовленія отчета въ 1910 г., главный бухгалтеръ докладываетъ, что работа по представленію данныхъ и составленію отчета производилась чуть ли не круглыя сутки.

Указавъ, что при составленіи отчета за 1909 г. были спеціальныя уже устраненныя причины невозможности своевременнаго окончанія, о чемъ и было донесено, представитель Государственнаго Контроля указываетъ, что одной изъ причинъ запаздыванія является громоздкость матеріальнаго отчета; слѣдуетъ отмѣтить, что всѣ сортовыя книги матеріальной сл. ведутся не на мѣстахъ, а въ управленіи; на мѣстахъ же учетъ матеріаловъ ведется только по ярлыкамъ, и всѣ данныя и документы направляются въ управленіе; въ сортовыхъ книгахъ записи ведутся по номенклатурнымъ цѣнамъ и выяснить разницу съ дѣйствительными ранѣе 1 мая, дѣйствительно, невозможно. Вообще представитель Государственнаго Контроля приходитъ къ заключенію, что до измѣненія системы отчетности нельзя разсчитывать на сокращеніе времени, требующагося на составленіе отчета.

Начальникъ матеріальной сл. полагаетъ, что если бы счетоводства были въ складахъ, то въ смыслѣ сроковъ отъ этого нельзя было бы ждать какого-либо улучшенія; но въ настоящее время личный составъ складовъ не можетъ вліять на качество веденія сортовыхъ книгъ; въ складахъ, однако, заведены особыя книги, гдѣ количественно указывается все движеніе матеріаловъ; (по этимъ книгамъ склады и даютъ свѣдѣнія въ службу, откуда послѣ обработки они опять поступаютъ въ склады на новую повѣрку.)

Представитель Государственнаго Контроля полагаетъ, что высказанное опасеніе неправильнаго веденія складами книгъ врядъ ли основательно, такъ какъ и при этомъ въ центральномъ счетоводствѣ сл. остаются главныя сортовыя книги, такъ что можно будетъ всегда сдѣлать повѣрку.

Послѣ замѣчанія начальника матеріальной сл., что такая провѣрка можетъ оказаться запоздавшей, главный контролеръ указываетъ, что раньше сортовыя книги велись совершенно безпорядочно, чему и слѣдуетъ приписать перезаготовку матеріаловъ свыше 2 милл. руб.; хотя теперь книги ведутся правильно, но контроль все время борется за передачу сортовыхъ книгъ въ склады; что касается злоупотребленій, то они могутъ быть всюду, веденіе же сортовыхъ книгъ въ центрѣ не оправдало возла-

гавшихся на него надеждъ въ смыслѣ большого удобства и ускоренія.

Главный бухгалтеръ полагаетъ, что если перенести веденіе сортовыхъ книгъ въ склады, то центральное счетоводство будетъ запаздывать, и при заготовкахъ всегда придется наводить справки по всѣмъ складамъ, такъ какъ въ самомъ управленіи свѣдѣній не будетъ.

Замѣтивъ, что разныя дороги имѣютъ по данному вопросу разныя мнѣнія и что, напримѣръ, на Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., гдѣ матеріальная сл. поставлена очень хорошо, сортовыя книги на мѣстахъ не ведутся, С. Н. Кульжинскій полагаетъ, что болѣе важно освободить мѣстные склады отъ старыхъ матеріаловъ: тогда упростится и отчетность.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что въ этомъ отношеніи на Закавказскихъ ж. д. сдѣлано уже много.

Начальникъ матеріальной сл. вноситъ поясненіе къ заявленію представителя Государственнаго Контроля о перезаготовкѣ болѣе, чѣмъ на 2 милл. руб.; въ дѣйствительности перезаготовленные матеріалы даютъ въ суммѣ 854.000 руб. которые предположено израсходовать въ теченіе 3-хъ лѣтъ, и только на сумму 246.822 р. имѣется матеріаловъ ненужныхъ для Закавказскихъ ж. д.

Н. А. Масловъ полагаетъ, что вопросъ о томъ, какъ слѣдуетъ пересоздать отчетность, является общимъ и не подлежащимъ обсужденію въ настоящемъ засѣданіи; поэтому Н. А. Масловъ лишь желаетъ въ отношеніи отчета указать, что тамъ проходятъ только денежные обороты, для чего по существу неважно, гдѣ ведутся книги, лишь бы только необходимыя свѣдѣнія были своевременно представлены. Между тѣмъ, съ точки зрѣнія Н. А. Маслова, отчетность запаздываетъ отчасти именно отъ веденія книгъ въ одномъ мѣстѣ; точно также затрудняетъ составленіе отчета и вышеупомянутая 5-я таблица, которая составляется только въ деньгахъ и врядъ ли поэтому настолько важна, что отъ нея нельзя отказаться. Далѣе Н. А. Масловъ полагаетъ, что все, взятое на складахъ за опредѣленный годъ, должно быть взято до 1 января слѣдующаго года и въ новомъ году могутъ производиться лишь расчеты, а не забираться матеріалъ.

Кромѣ того, Н. А. Масловъ указываетъ, что въ отчетѣ Закавказскихъ ж. д. за 1908 г. есть таблица, изъ которой можно усмотрѣть, сколько находилось всего матеріала на 1 января, сколько поступило за годъ, сколько осталось, затѣмъ указаны свѣдѣнія по поставщикамъ, по складамъ и т. д.; такая таблица очень полезна, но въ отчетѣ 1909 года, представленномъ Подкомиссіи, ея не усматриваетса.

С. Н. Кульжинскій замѣчаетъ, что изъ разсмотрѣнія отвѣтовъ, присланныхъ управленіемъ Закавказскихъ ж. д. на вышеупомянутую программу Высшей Комиссіи, относящуюся къ вопросамъ

отчетности, можно усмотрѣть значительное число должниковъ Закавказскихъ ж. д., частныхъ лицъ, транспортныхъ предпріятій и служащихъ. Желательно выяснить, какія мѣры противъ этого принимаются управленіемъ дорогъ.

Юрисконсультъ замѣчаетъ, что въ числѣ выправокъ помѣщены и выправки для такихъ служащихъ, о которыхъ дѣла находятся въ судѣ; только по полученіи съ нихъ суммъ, эти суммы списываются.

Главный бухгалтеръ полагаетъ, что нѣкоторыя суммы, надежда на полученіе которыхъ слаба, слѣдуетъ просто списывать.

Главный контролеръ полагаетъ, что это возможно лишь тогда, когда безнадежность полученія будетъ вполнѣ доказана.

Въ заключеніе главный бухгалтеръ, возвращаясь къ вопросу объ отчетахъ, указываетъ, что для своевременности выпуска отчетовъ необходимо ускорить также представленіе сл. сборовъ свѣдѣній о доходахъ.

III. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

По вопросу 13

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

начальникъ сл. сборовъ А. А. Корбонскій докладываетъ, что съ присоединеніемъ къ сл. сборовъ статистики, какъ отдѣльной части по составленію систематическихъ свѣдѣній о всѣхъ исполненныхъ дорогами перевозкахъ пассажировъ, багажа и грузовъ, сл. сборовъ оказались приспособленными къ тому, чтобы содѣйствовать управленію дорогъ въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ.

Статистикѣ, какъ спеціальной части службы вмѣнено въ обязанность составленіе „свѣдѣній о количествѣ перевозокъ и приблизительномъ валовомъ доходѣ“ за каждый мѣсяцъ—черезъ 1 мѣсяцъ послѣ отчетнаго. По формѣ эти свѣдѣнія составляются со сравнительными данными за соотвѣтствующій мѣсяцъ предшествовавшаго отчетнаго года и въ кратчайшій срокъ даютъ возможность слѣдить изъ мѣсяца въ мѣсяцъ за паденіемъ (или ростомъ) какъ перевозокъ, такъ и дохода. Точныя свѣдѣнія за каждый мѣсяцъ доставляются черезъ $5^1/_2$ мѣсяцевъ послѣ отчетнаго.

Основаніемъ для приблизительнаго исчисленія доходовъ служитъ подсчетъ исполненныхъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ и среднія выручки съ 1 пассажира и 1 пуда груза за соотвѣтствующій мѣсяцъ предшествовавшаго отчетнаго года. Всѣ остальныя статьи дохода исчисляются по тому % отношенію къ доходу отъ перевозокъ пассажировъ и грузовъ, какое существовало въ соотвѣтствующемъ мѣсяцѣ предыдущаго отчетнаго года.

Въ случаѣ измѣненія тарифовъ на перевозки какихъ-либо значительныхъ по количеству грузовъ среднія выручки подвергаются поправкамъ, при чемъ принимается во вниманіе размѣръ дохода по новому тарифу и % измѣненіе дохода съ этихъ перевозокъ къ общей суммѣ провозной платы за подлежащую категорію перевозокъ (т. е. пассажировъ или грузовъ). Этотъ % измѣненія примѣняется къ средней выручкѣ съ единицы. Указанный способъ исчисленія приблизительнаго дохода даетъ приближеніе къ точному доходу до 1—2%, такъ за 1909 годъ приблизительно исчисленный доходъ составлялъ 27.020.775 руб., а точный оказался—27.293.581 руб., т. е. на 272.806 руб. или 1,01% больше приблизительнаго.

Начальникъ коммерческой сл. заявляетъ, что данныя, разрабатываемыя коммерческой сл. основаны на статистическихъ свѣдѣніяхъ сл. сборовъ; свѣдѣнія же отъ сл. сборовъ обыкновенно запаздываютъ.

Начальникъ сл. сборовъ возражаетъ, что окончательные результаты выясняются и представляются сл. сборовъ чрезъ 5½ мѣсяцевъ.

Начальникъ коммерческой сл. поясняетъ, что общія указанія получаются, дѣйствительно, въ этотъ срокъ; гораздо позже получаются данныя позиціонныя, а всѣ свѣдѣнія, необходимыя для составленія краткаго коммерческаго отчета поступаютъ въ коммерческую сл. черезъ 2 года; такъ, въ настоящее время еще не получены данныя за 1908 г.; такимъ образомъ, пока коммерческой службой могли быть обработаны данныя только 1907 г.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, отчего въ сл. сборовъ происходитъ указанная задержка, начальникъ сл. сборовъ объясняетъ ее задержкой при печатаніи.

Н. А. Масловъ замѣчаетъ, что всѣ результаты эксплоатаціи дороги за 1908 г. были извѣстны въ серединѣ 1909 г., такъ что является непонятнымъ, почему въ теченіе болѣе чѣмъ года они не могутъ быть обработаны.

Послѣ указанія С. Н. Кульжинскаго, что другія дороги составляютъ отчеты своевременно, начальникъ сл. сборовъ объясняетъ, что и на Закавказскихъ ж. д. всѣ свѣдѣнія имѣются и напримѣръ, статистика съ данными за 1909 г. представлена въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ 17 іюня. Задержка противъ установленнаго срока происходитъ въ печатномъ изданіи статистики и вслѣдствіе того, что контрагентная типографія не окончила печатанія статистики за 1907 г. раньше первой половины 1909 г. Рукопись статистики за 1909 годъ сдана была въ типографію черезъ матеріальную службу 7-го августа 1909 г., печатаніе же закончилось лишь въ іюнѣ 1910 г., чѣмъ задержано печатаніе свѣдѣній за 1909 г.

Возвращаясь къ вопросу о приблизительныхъ свѣдѣніяхъ по доходу, Н. А. Масловъ проситъ выяснить, какими матеріалами пользуется сл. сборовъ для подсчета перевозокъ.

Начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что грузовыя перевозки подсчитываются по дубликатамъ.

Послѣ замѣчанія Н. А. Маслова, что такой подсчетъ можетъ дать значительную ошибку, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, кромѣ указанной въ отвѣтѣ начальникомъ сл. сборовъ разницы подсчетовъ приблизительнаго и точнаго за 1909 г., такія же разницы для 1907 и 1908 г.г.

Начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что для 1907 года приблизительный подсчетъ дохода далъ 26.867.230 руб., точный—26.500.909 руб., что составляетъ разницу въ 1,36%, для 1908 г. приблизительный—25.338.373 руб., точный—25.540.729 руб., разница—0,80%.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи, къ

вопросу 14,

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

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что уже изъ отвѣта на предыдущій вопросъ явствуетъ, что статистика даетъ полезный матеріалъ, чтобы слѣдить за паденіемъ или ростомъ перевозокъ и общаго отъ нихъ дохода. Для этой же цѣли большую цѣнность представляютъ свѣдѣнія о перевозкахъ товаровъ малой, большой и пассажирской скоростей, составляемыя ежемѣсячно за истекшій періодъ (съ 1 января т. г. по конецъ отчетнаго мѣсяца) съ сравнительными данными за тотъ же періодъ предыдущаго года; въ этой вѣдомости выводятся разницы перевозокъ, и это составленіе однородныхъ данныхъ представляетъ несомнѣнно достаточный матеріалъ для обнаруженія и коммерческаго обслѣдованія причинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что, располагая извѣстными матеріалами, сл. сборовъ не даетъ все же прямыхъ указаній на причины, вызывающія паденіе доходовъ, не говоря уже о томъ, что, какъ выяснено, свѣдѣнія сл. сборовъ запаздываютъ.

Вопросъ 15.

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

Начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что взаимоотношенія сл. сборовъ и главной бухгалтеріи предусмотрѣны наказомъ сл. сборовъ и заключаются въ слѣдующемъ.

А. Представитель сл. сборовъ участвуетъ въ комиссіи по пріему главной кассой станціонной выручки, а затѣмъ и въ составленіи суточной вѣдомости главной кассы.

Б. Въ доставленіи главной бухгалтеріей въ сл. сборовъ:

1) суточной сводной вѣдомости главной кассы,

2) перечней квитанцій Государственнаго Банка о взносѣ суммъ на расчетный счетъ Закавказскихъ ж. д.,

3) вѣдомостей перечисленныхъ въ сборы дорогъ суммъ за счетъ эксплоатаціонной смѣты.

В. Въ доставленіи сл. сборовъ въ главную бухгалтерію ордеровъ:

1) на изъятіе изъ сборовъ суммъ, не принадлежащихъ сборамъ,

2) на выплату за счетъ сборовъ подлежащимъ лицамъ и учрежденіямъ суммъ по претензіямъ, обмѣну грузами и разнымъ расчетамъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, имѣетъ ли по поводу доложеннаго какія-либо замѣчанія главный бухгалтеръ, послѣдній отвѣчаетъ отрицательно.

Вопросъ 16.

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

Начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что для опредѣленій смѣтныхъ назначеній сл. сборовъ руководствуется нормами, преподанными журналомъ смѣтной комиссіи при Управленіи желѣзныхъ дорогъ отъ 10 ноября 1905 года.

Смѣта расходовъ сл. сборовъ до 1911 г. опредѣлялась по подвижнымъ кредитамъ по измѣрителямъ и нормамъ, выработаннымъ журналомъ смѣтной комиссіи при Управленіи желѣзныхъ дорогъ, по отработанному количеству перевозокъ предыдущаго года, безъ принятія во вниманіе ожидаемаго прироста таковыхъ.

Начиная со смѣты 1911 года, согласно предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 16 марта 1910 г. за № 501 смѣта исчисляется по тѣмъ же измѣрителямъ и нормамъ; количество же перевозокъ опредѣляется данными за послѣдніе 5 лѣтъ съ прибавленіемъ къ отчетному году средней абсолютной разницы за послѣдніе 4 года.

Что касается неподвижныхъ кредитовъ, то таковые опредѣляются по опытамъ прежнихъ лѣтъ.

Число и родъ служащихъ въ смѣтахъ, согласно предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17 января 1902 г. за № 2693, опредѣляется въ минимальномъ количествѣ, какъ кадръ, который развивается, въ мѣсяцы большаго количества перевозокъ, путемъ приглашенія временныхъ служащихъ или путемъ сдачи излишка работъ штатнымъ служащимъ сдѣльно.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, одинаковы ли ставки данныя по работамъ сл. сборовъ Закавказскихъ ж. д. съ остальными дорогами, начальникъ сл. сборовъ отвѣчаетъ утвердительно.

Выяснивъ, что съ введеніемъ ставки, число служащихъ осталось то же и что служащіе получаютъ минимальные оклады, С. Н. Кульжинскій проситъ выяснить вопросъ о сдѣльныхъ работахъ. На отвѣтъ начальника сл. сборовъ, что сл. сборовъ можетъ быть допущено и допускается 50% сдѣльныхъ работъ, С. Н. Кульжинскій высказываетъ предположеніе, что въ расчетѣ

на сдѣльныя работы, служащіе днемъ дѣлаютъ меньше для того, чтобы вечеромъ исполнять работу сдѣльно.

Начальникъ сл. сборовъ возражаетъ, что норма обычной работы установлена для каждаго служащаго, и онъ можетъ получить сдѣльную работу только послѣ того, какъ выполнитъ норму.

С. Н. Кульжинскій проситъ выяснить, не желательно ли, увеличивъ оклады, уменьшить число служащихъ и совершенно уничтожить сдѣльныя работы.

Главный контролеръ считаетъ это весьма желательнымъ, къ чему присоединяется начальникъ дороги и начальникъ сл. сборовъ, при чемъ послѣдній указываетъ и на трудность такой реформы.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, можно ли найти такихъ служащихъ, которые, получая большее вознагражденіе, могли бы соотвѣтственно улучшить количественно и качественно работу, начальникъ сл. сборовъ полагаетъ, что въ этомъ могутъ встрѣтиться затрудненія, главный же контролеръ указываетъ, что, если бы оклады увеличить до 50—60 рублей, то можно было бы улучшить контингентъ служащихъ и даже привлечь людей съ высшимъ образованіемъ, которые пошли бы на скромное жалованіе въ цѣляхъ изученія дѣла.

Послѣ замѣчанія начальника сл. сборовъ, что въ настоящее время въ сл. сборовъ работаетъ лишь 2 человѣка съ высшимъ образованіемъ: начальникъ сл. и его помощникъ, Н. А. Масловъ проситъ высказать, не признаются ли размѣры измѣрителей преувеличенными, на что на другихъ дорогахъ указываетъ то обстоятельство, что сл. сборовъ являются самыми богатыми.

Главный контролеръ полагаетъ, что при наличіи на Кавказѣ неблагопріятныхъ условій жизни нельзя считать нормы преувеличенными.

Начальникъ сл. сборовъ добавляетъ, что на 1911 годъ даны новыя нормы, уменьшенныя по сравненію съ существующими.

Предлагая перейти къ разсмотрѣнію

вопроса 17,

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

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ дать объясненія о позаимствованіяхъ изъ сборовъ и выяснить, производятся ли эти позаимствованія подобно тому, какъ это было въ смутные годы, и въ настоящее время.

Начальникъ дорогъ отвѣчаетъ отрицательно и на замѣчанія главнаго контролера, что такія позаимствованія были въ 1909 г., возражаетъ, что 1908 годъ былъ послѣдній, когда были допущены позаимствованія; ихъ нельзя было избѣжать, такъ какъ не

были даны кредиты на перерасходъ. Въ 1909 и въ 1910 г.г. позаимствованій не дѣлается.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что позаимствованія дѣлались не тайно, а о нихъ своевременно телеграммами за подписью начальника дороги и главнаго контролера доносилось Министру Путей Сообщенія и Государственному Контролеру.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, каковы же остатки отъ прежнихъ лѣтъ, главный бухгалтеръ опредѣляетъ ихъ около 213.000 руб. и заявляетъ, что въ ближайшее время эта сумма будетъ получена и остатки ликвидированы.

Начальникъ сл. сборовъ по вопросу о позаимствованіяхъ и перерасходахъ докладываетъ, что противъ смѣтнаго назначенія за исключеніемъ №№ 3, 5, 17 и 19 по сл. сборовъ перерасходовъ не бываетъ; по указаннымъ же нумерамъ перерасходъ бываетъ, но оправдывается количествомъ перевозокъ и обработанными претензіонными накладными, при новомъ же способѣ исчисленія смѣты, согласно предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 501, перерасходы по этимъ №№ будутъ, надо полагать, доведены до возможнаго минимума.

Чтобы урегулировать всѣ счета необходимо списать всѣ безнадежные долги примѣнительно къ положенію о сл. сборовъ.

Что касается позаимствованій, то въ настоящее время сумма ихъ составляетъ 1.820.000 рублей, которые по постановленію Государственной Думы подлежатъ списанію.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, отчего не списываются безнадежные долги дорогамъ, начальникъ сл. сборовъ отвѣчаетъ, что совѣтъ не соглашается на списаніе, полагая, что, все-таки хоть какая-нибудь сумма можетъ поступить въ доходъ и изъ числящихся безнадежными.

Послѣ замѣчанія С. Н. Кульжинскаго, что въ такомъ случаѣ полученную сумму можно будетъ записать на приходъ, представитель Государственнаго Контроля объясняетъ, что въ послѣднее время такія безнадежныя суммы довольно скоро списываются со счета на убытки и потому въ балансѣ фигурируютъ главнымъ образомъ все старые долги.

Начальникъ дорогъ заявляетъ, что управленіемъ будутъ приняты всѣ мѣры, чтобы урегулировать и въ крайнемъ случаѣ списать долги служащихъ.

Резюмируя докладъ, Предсѣдатель Подкомиссіи выводитъ заключеніе, что, слѣдовательно, въ 1910 году позаимствованій не будетъ; какъ же поступитъ управленіе дорогъ, если выяснится необходимость перерасхода.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что къ 20 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца составляются свѣдѣнія о расходѣ по всѣмъ №№ и если на основаніи этихъ свѣдѣній можно предвидѣть перерасходъ, то заранѣе испрашивается необходимая для покрытія

его сумма, при чемъ приводятся подробныя объясненія причины могущаго быть перерасхода.

Представитель Государственнаго Контроля сообщаетъ, что при составленіи смѣты на 1910 г. не былъ предусмотрѣнъ одинъ факторъ, а именно пониженіе на 30% тарифа на керосинъ съ апрѣля этого года.

Начальникъ дорогъ продолжаетъ, что это обстоятельство дастъ Закавказскимъ ж. д. уменьшеніе дохода свыше, чѣмъ на милліонъ рублей; нѣкоторые другіе грузы и особенно марганецъ дадутъ большій, чѣмъ предполагалось доходъ и этимъ нѣсколько покроютъ недовыручку, но все же пониженіе въ общемъ дохода по сравненію со смѣтой неизбѣжно.

Вопросъ 18.

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

Представляя Подкомиссіи вѣдомость о задолженности правительственныхъ учрежденій по счетамъ, предъявленнымъ на 1 мая 1910 г., а также и ж. д.—на 1 февраля 1910 г., начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что признавая нынѣ существующій способъ расчетовъ дорогъ съ военнымъ вѣдомствомъ по воинскимъ перевозкамъ нецѣлесообразнымъ въ виду образовавшейся громадной задолженности и той громадной переписки, какая ведется при нынѣшней системѣ, онъ полагалъ бы правильнымъ установить одинъ изъ слѣдующихъ двухъ способовъ оплаты дорогамъ воинскихъ перевозокъ. Первый способъ заключается въ томъ, чтобы всѣ отпускаемыя военному вѣдомству средства для оплаты воинскихъ перевозокъ сдавались на особый счетъ военнаго вѣдомства въ Государственный Банкъ и этотъ послѣдній перечислялъ бы на основаніи особыхъ перечней, составляемыхъ управленіями дорогъ назначенія и пересылаемыхъ ежемѣсячно въ конторы Банка, общую сумму на расчетные листы соотвѣтствующихъ дорогъ; перечни составлялись бы по составленіи счетовъ и опредѣленіи суммъ, причитающихся за перевозки съ подраздѣленіемъ по учрежденіямъ, выдавшимъ предложенія; оказавшіяся при окончательныхъ расчетахъ разницы въ пользу военнаго вѣдомства могли бы регулироваться путемъ обратныхъ перечисленій. Второй же способъ заключается въ томъ, чтобы производить расчетъ военному вѣдомству съ дорогами по текущимъ счетамъ, для чего военное вѣдомство перечислило бы въ распоряженіе частей извѣстные кредиты.

Переходя къ вопросу о претензіяхъ, начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что къ августу 1910 г. осталось неразсмотрѣнныхъ претензій:

1) по переборамъ—1.745 дѣлъ съ 20.519 накладными на сумму 184.362 р. 76 к.

2) по просрочкамъ—1.138 дѣлъ съ 13.771 накладной на сумму 70.481 р. 71 к.

3) по судебнымъ искамъ 283 дѣла съ 6.204 накладными на сумму 76.701 р. 92 к., а всего 3.166 дѣлъ съ 40.494 накладными на сумму 330.546 р. 39 к.

Вопросъ 19.

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

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, представляютъ ли затрудненія при расчетахъ льготы, предоставляемыя ж. д. учащимся и другимъ лицамъ, начальникъ сл. сборовъ отвѣчаетъ утвердительно, главный же контролеръ высказывается за ихъ отмѣну.

Замѣтивъ, что расчеты съ ж. д. производятся черезъ Гос. Банкъ, С. Н. Кульжинскій проситъ выяснить, какъ производятся расчеты съ пароходными обществами и бываютъ ли недоразумѣнія при этихъ расчетахъ.

Начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что расчеты производятся непосредственно 20 числа слѣдующаго за перевозками мѣсяца, при чемъ бываютъ и недоразумѣнія.

Главный контролеръ отмѣчаетъ, что пароходныя общества были недовольны тѣмъ, что дороги выплачиваютъ за ихъ счетъ претензіи, полагая что юридическій отдѣлъ дорогъ недостаточно отстаиваетъ ихъ интересы; тогда имъ было предложено защищать свои интересы чрезъ своихъ повѣренныхъ, но они, выяснивъ вопросъ, предпочли пользоваться для этого юрисконсультомъ дорогъ. Что касается расчетовъ по сборамъ, то они ведутся правильно и недоразумѣній не бываетъ.

Далѣе начальникомъ сл. сборовъ была передана Подкомиссіи вѣдомость взысканныхъ и выплаченныхъ наложенныхъ платежей за 1901—1909 г.г.

По вопросу 20

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

начальникъ сл. сборовъ полагаетъ, что гербовый сборъ съ квитанцій въ пріемѣ наложенныхъ платежей слѣдуетъ отмѣнить такъ какъ вслѣдствіе существованія этого сбора грузополучатели отказываются брать эти квитанціи, а впослѣдствіи это значительно осложняетъ выдачу наложенныхъ платежей въ случаѣ, когда грузъ выданъ до полученія увѣдомленія объ уничтоженіи ихъ.

По вопросу 21

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

доложено, что указаніе наименованія груза на свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ для дорогъ значенія не имѣетъ, но отсутствіе его можетъ создать затрудненіе для грузоотправителей, желающихъ получить ссуды изъ банковскихъ учрежденіи подъ обезпеченіе наложеннаго платежа.

124. Какимъ образомъосуществляется надзоръ за правильностью составленія документовъ грузовъ и денежныхъ, по операціямъ наложенныхъ платежей и ссудной?

По вопросу 124.

также относящемуся къ сл. сборовъ, доложено, что надзоръ за правильностью составленія документовъ осуществляется слѣдующимъ образомъ:

А. По операціямъ наложеннныхъ платежей. Согласно наказу сл. сборовъ (§ 119) сл. сборовъ убѣждается:

1) въ правильности заполненія, при составленіи извѣщенія и свидѣтельства, всѣми данными требующимися бланками названныхъ документовъ;

2) въ заполненіи свидѣтельствъ росписками получателей наложенныхъ платежей;

3) въ оплатѣ этихъ росписокъ гербовымъ сборомъ;

4) въ заполненіи извѣщеній необходимыми удостовѣреніями станцій назначенія, подтверждающими взысканіе наложенныхъ платежей при выдачѣ грузовъ;

5) въ тождественности заполненія указаній въ извѣщеніяхъ и свидѣтельствахъ и

6) въ отсутствіи признаковъ, могущихъ дать поводъ къ сомнѣнію въ подлинности документовъ.

Б. По оплаченнымъ изъ выручки ордерамъ провѣряются: подпись получателя, оплата гербовымъ сборомъ и наличіе подписи начальника станцій, удостовѣряющей тому ли лицу уплачены деньги.

В. По перевозкамъ по текущимъ счетамъ провѣряются:

1) имѣются ли подписи лицъ, уполномоченныхъ подписывать чеки;

2) согласуется ли сумма, показанная на лицевой и оборотной сторонѣ иска и

3) правильно ли выведены по чекамъ остатки кредита; въ подлежащихъ случаяхъ посылаются запросы.

Г. По грузовымъ документамъ:

При фактической ревизіи станцій, а также при обработкѣ грузовыхъ документовъ въ грузовомъ отдѣлѣ сл. сборовъ. Въ послѣднемъ случаѣ посылаются соотвѣтственныя предписанія непосредственно станціямъ или ревизорамъ станціоннаго счетоводства.

Вопросъ 129.

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

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ, что формальности по пріему и выдачѣ грузовъ достаточно упрощены.

Начальникъ коммерческой сл. подтверждаетъ сказанное начальникомъ сл. сборовъ и поясняетъ, что самыя манипуляціи по совершенію формальностей при пріемѣ и выдачѣ груза, въ настоящее время не представляютъ никакихъ затрудненій, такъ что дальнѣйшее упрощеніе ихъ уже затрагивало бы интересы

дорогъ, какъ перевозочнаго предпріятія. Нѣкоторое замедленіе въ работахъ при выдачѣ груза вызывается лишь отожествленіемъ дубликата съ накладной по вопросамъ чисто тарифнаго свойства, о чемъ будетъ подробно доложено при разсмотрѣніи вопроса 35.

По вопросу 130

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

доложено, что соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ устанавливается въ порядкѣ §§ 37 и 38 наказа сл. сборовъ.

Контроль товарныхъ поѣздовъ предусмотрѣнъ инструкціей ревизорамъ станціоннаго счетоводства и ими осуществляется.

Б. По коммерческой службѣ.

Вопросъ 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)?

Начальникъ коммерческой сл. В. В. Ащеуловъ высказываетъ что хотя организація коммерческой сл. Закавказскихъ ж. д. и приспособлена для изученія коммерческихъ условій дѣятельности обслуживаемаго раіона, но не въ достаточной степени, что объясняется отсутствіемъ въ штатахъ сл. спеціальныхъ должностей для этой цѣли.

В. В. Ащеуловъ поясняетъ, что въ настоящее время задача по обслѣдованію раіона дорогъ въ коммерческо-экономическомъ отношеніи возложена на обязанность коммерческихъ ревизоровъ инструкторовъ (§ 3 ихъ инструкціи), но такая работа означенныхъ агентовъ, не говоря уже о незаконченности общаго характера ея, является лишь случайной, когда возникаютъ вопросы о необходимости открытія какихъ-либо новыхъ остановочныхъ пунктовъ на дорогахъ съ обязательными или необязательными коммерческими операціями по пассажирскому и грузовому движенію.

Для изученія производительности промышленно-экономическихъ условій, размѣра и успѣшности перевозки пассажировъ, грузовъ и багажа какъ въ раіонѣ самихъ дорогъ, такъ и внѣ ихъ, съ выѣздомъ при надобности для той же цѣли въ другія государства, является настоятельная необходимость имѣть спеціальнаго коммерческаго агента.

Часто вслѣдствіе измѣненія тарифовъ и появленія новыхъ грузовъ, управленіе ж. д. предлагаетъ собирать разныя свѣдѣнія, что представляетъ трудную задачу; такъ напримѣръ, приходилось изучать условія торговли въ Персіи; это могли сдѣлать только спеціальные агенты, которые раньше для этого и существовали въ коммерческой сл.; въ настоящее время, съ 1908 года,

эти должности упразднены и агенты перечислены въ ревизоры-инструкторы.

На указаніе С. Н. Кульжинскаго, что въ то же время увеличено число ревизоровъ инструкторовъ и, слѣдовательно, коммерческая сл. усилена, начальникъ коммерческой сл. возражаетъ, что ревизорамъ инструкторамъ, кромѣ ихъ прямыхъ обязанностей приходится поручить ту работу, которую исполняли коммерческіе агенты и отвлекать такимъ образомъ отъ непосредственнаго дѣла на линіи.

С. Н. Кульжинскій замѣчаетъ, что, кромѣ того, на Закавказскихъ ж. д. имѣются ревизоры станціоннаго счетоводства и ревизоры инструкторы сл. сборовъ, которыхъ также можно утилизировать въ цѣляхъ коммерческой сл.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что такъ обыкновенно и дѣлается, но начальники сл. находятъ, что все-таки число агентовъ недостаточно.

С. Н. Кульжинскій, основываясь на заявленіи начальника коммерческой сл. о томъ, что условія раіона дорогами изучаются, полагаетъ, что въ такомъ случаѣ въ управленіи Закавказскихъ ж. д. имѣются данныя о томъ, какія новыя линіи и вообще какія мѣры могутъ поднять доходность этихъ дорогъ.

Начальникъ коммерческой сл. считаетъ, что въ отношеніи поднятія дохода Закавказскихъ ж. д. главный вопросъ сводится къ тарифамъ.

Начальникъ дорогъ продолжаетъ, что управленіемъ Закавказскихъ ж. д. выяснены въ отношеніи поднятія доходности дорогъ многіе вопросы; такъ напримѣръ, относительно Джульфинской линіи выяснено, что для развитія перевозки рогатаго скота, котораго можетъ итти значительное количество, необходимо измѣнить условія карантина; точно также выяснено вліяніе на доходность дорогъ предположенной къ постройкѣ узкоколейной дороги Евлахъ-Шуша, о чемъ управленіемъ Закавказскихъ ж. д. возбуждено ходатайство; на томъ же основаніи была построена солевозная дорога отъ станціи Араксъ и т. д.

Главный Контролоръ дополняетъ, что въ заботахъ о коммерческой сторонѣ желѣзнодорожнаго хозяйства управленіемъ Закавказскихъ ж. д. занесено въ смѣту 100.000 руб. на постройку пакгауза въ Батумѣ, такъ какъ иначе вмѣсто отправленія грузовъ по Закавказскимъ ж. д. грузохозяева предпочитаютъ отправлять грузъ по Владикавказской ж. д. на Новороссійскъ.

Начальникъ дорогъ, подтвердивъ сказанное главнымъ контролеромъ, продолжаетъ, что чай перевозится преимущественно по Владикавказской ж. д., потому что эта дорога предоставляетъ даромъ помѣщеніе для храненія чая, чѣмъ и выгадывается разница тарифовъ.

Отвѣчая на поставленный программою вопросъ 22, главный контролеръ полагаетъ, что организація коммерческой сл. недостаточна, вслѣдствіе недостатковъ въ агентахъ. На Закавказскихъ ж. д., какъ пограничныхъ, очень важнымъ вопросомъ является изученіе торговыхъ условій на границахъ, заняться же этимъ некому. Въ 1910 году возникъ, напримѣръ, вопросъ о пониженіи тарифа на марганецъ; его возбудили владѣльцы копей, и онъ былъ поддержанъ Намѣстникомъ; дорогамъ же для освѣщенія этого вопроса пришлось обратиться къ консуламъ и черезъ нихъ собирать матеріалъ; желательно было бы познакомиться съ вопросомъ на мѣстахъ, но соотвѣтствующихъ агентовъ не оказалось.

Начальникъ коммерческой сл. указываетъ еще на то, что дорога не можетъ имѣть непосредственныя сношенія съ консулами, а эти сношенія должны вестись черезъ центральныя управленія.

Начальникъ дорогъ дополняетъ, что весьма обстоятельный матеріалъ, сообщенный консулами, послужилъ къ тому, что при установленіи новаго тарифа сбавили только $1^1/_2$ коп.; рѣчь идетъ о дальнѣйшемъ пониженіи, которое можетъ очень вредно отразиться на доходѣ дорогъ; объ этомъ управленіемъ дорогъ представленъ докладъ, не находящій однако сочувствія со стороны Намѣстника.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, насколько управленіе дорогъ способствуетъ колонизаціи края.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что отношеніе дорогъ къ колонизаціи можно опредѣлить, какъ не препятствующее; между тѣмъ постройкой поселковъ дороги способствовали бы пришлому элементу осѣсть и пріобрѣли бы болѣе постоянныхъ рабочихъ, путевую стражу и т. д.

Представитель Государственнаго Контроля указываетъ, что вопросъ колонизаціи тѣсно связанъ съ вопросомъ о водѣ, такъ какъ населеніе образуется поближе къ водѣ; поэтому, какъ только появляется въ данной мѣстности желѣзнодорожный кранъ, сейчасъ же около селится народъ. Между прочимъ, основываясь на этомъ, контроль возбуждаетъ вопросъ о возмѣщеніи расходовъ дорогъ изъ земскихъ средствъ.

Послѣ замѣчанія начальника дорогъ, что управленіе должно озаботится привлеченіемъ къ дорогамъ русскаго элемента, начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что упомянутыя солевозная и глушинская вѣтки должны обслуживать очень богатыя раіоны и, несомнѣнно, будутъ способствовать увеличенію перевозокъ. Точно также желательно построить вѣтку Уджары-Геокчай.

Предсѣдатель Подкомиссіи, замѣчаетъ, что вопросъ о новыхъ дорогахъ предусмотренъ программой Высшей Комиссіи особо и проситъ перейти къ разсмотрѣнію 23 вопроса.

Вопросъ 23.

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

Начальникъ комерческой сл. доказываетъ, что сношенія коммерческой сл. съ промышленными и торговыми учрежденіями, биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, заводами, фабриками, а также съ частными и Государственными банками существуютъ по вопросамъ, возникающимъ изъ перевозокъ пассажировъ, грузовъ и багажа, какъ напримѣръ, по обсужденію и установленію условій перевозокъ, по возникающимъ разнаго рода претензіямъ и по расчетамъ, учиняемымъ за выполненіе перевозокъ.

Начальникъ дороги дополняетъ, что въ послѣднее время по иниціативѣ дорогъ былъ обсужденъ вопросъ о перевозкѣ живой рыбы; вообще, для выясненія всѣхъ необходимыхъ, подлежащихъ вопросовъ, дороги обращаются и къ биржевому комитету, и къ нефтепромышленникамъ, но все это дѣлается только въ самое послѣднее время.

По вопросу 24,

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

относящемуся главнымъ образомъ къ сл. сборовъ, начальникъ коммерческой сл. докладываетъ слѣдующій отвѣтъ управленія Закавказскихъ ж. д.

„Станціонное счетоводство, какъ и контроль производимыхъ на станціяхъ коммерческихъ операцій, установлено слѣдующимъ образомъ:

На всѣхъ станціяхъ дорогъ коммерческіе операціи подраздѣлены на товарныя, багажныя и билетныя сообразно съ характеромъ работъ, для которыхъ введены и надлежащія книги и бланки отчетностей, а именно:

1. По товарной кассѣ:

а) корешковыя книги (тетради дубликатовъ накладныхъ), принятыхъ къ отправленію грузовъ,

б) книги прибывшихъ грузовъ,

в) „ выдачи грузовъ,

г) тетради ярлыковъ на выпускъ грузовъ,

д) тетради квитанцій о разныхъ сборахъ,

2. По багажной кассѣ:

а) тетради квитанцій на принятый къ отправленію багажъ,

б) книги прибытія багажа,

в) „ сдачи,

г) раздаточная тетрадь на багажъ,

3. По билетной кассѣ:

а) книги поступленія билетовъ,

б) „ продажи билетовъ,

в) „ памятныхъ вѣдомостей остатка билетовъ.

По всѣмъ перечисленнымъ выше операціямъ товарная, багажная и билетная кассы составляютъ на установленныхъ бланкахъ отчетности по прибытію, отправленію и выдачѣ грузовъ и багажа, а также по продажѣ билетовъ, съ обозначеніемъ вырученныхъ суммъ, каковыя отчетности представляются на провѣрку въ сл. сборовъ. Затѣмъ, каждая касса, независимо отъ этого, составляетъ отчетъ о разныхъ сборахъ, поступающихъ въ кассы и, наконецъ, каждая станція ежедневно составляетъ общій кассовый отчетъ, заключающій въ себѣ сводку операцій по всѣмъ кассамъ за отчетныя сутки; этотъ отчетъ также представляется въ сл. сборовъ.

Подробная же организація дѣла по всѣмъ коммерческимъ операціямъ изложена во временномъ положеніи о станціонномъ счетоводствѣ и отчетности на казенныхъ дорогахъ.

Денежная выручка за каждыя отчетныя сутки пересылается въ главную кассу для сдачи въ казначейство при особой денежной препроводительной запискѣ.

Станціонная отчетность по коммерческимъ операціямъ, послѣ провѣрки таковой въ сл. сборовъ, поступаетъ для той же цѣли въ мѣстное учрежденіе Государственнаго Контроля.

Независимо отъ этого на дорогахъ, для болѣе живой связи между ревизіонными отдѣлами управленія дорогъ и станціонными агентами по коммерческимъ операціямъ, установленъ фактическій контроль въ лицѣ ревизоровъ станціоннаго счетоводства, раіоны дѣятельности коихъ дѣлятся на слѣдующіе 8 участковъ:

1-й участокъ отъ Батума до Самтреди-Поти;
2-й „ „ Капитнари до Шаропани - Сачхери - Кутаисъ-Тквибули;
3-й „ „ Бакуріани - Михайлово - Сурамъ - Авчалы - Агъ-Тагля-Елисаветполь;
4-й „ „ Навтлугъ-Джаджуръ;
5-й „ „ Зазалы-Черногорка;
6-й „ „ Баладжары-Баку-Сабунчи-Сураханы;
7-й „ ст. Тифлисъ и центральный складъ;
8-й „ „ Александрополь-Карсъ-Эривань-Джульфа.

Затѣмъ, коммерческая дѣятельность станціонныхъ агентовъ подвержена такому же фактическому контролю чиновъ мѣстнаго Государственнаго Контроля, для каковой цѣли линія дорогъ раздѣлена на 6 слѣдующихъ участковъ:

1-й участокъ отъ ст. Баку до ст. Аджи-Кабулъ включительно съ вѣтвями Сабунчинской и Сураханской;
2-й „ „ ст. Мугань до ст. Долляръ включительно;
3-й „ „ ст. Дзегамъ до ст. Навтлугъ включительно и отъ ст. Навтлугъ до ст. Александрополь включительно;

4-й участокъ отъ ст. Ани до ст. Джульфа включительно, съ Карской и Эриванской вѣтвями;

5-й „ „ ст. Тифлисъ до ст. Дзерулы включительно съ вѣтвями Боржомской, Бакуріанской и Сурамской;

6-й „ „ ст. Шаропань до ст. Батумъ включительно съ вѣтвями Чіатурской, Потійской, Кутаисской и Тквибульской.

На вопросъ Н. А. Маслова, желательны ли какія-либо упрощенія въ существующемъ порядкѣ, начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что желательно замѣнить ежедневную отчетность мѣсячной.

Начальникъ дорогъ заявляетъ, что Закавказскія ж. д. предполагаютъ реорганизовать ревизію разнообразныхъ операцій, сосредоточивъ ихъ въ рукахъ ревизоровъ движенія.

Начальникъ сл. движенія поясняетъ, что предполагается установить особую ревизіонную книгу, куда каждый старшій агентъ могъ бы записать свое замѣчаніе, при чемъ на каждое такое замѣчаніе долженъ быть отвѣтъ начальника станціи, послѣ чего все дѣло будетъ разбираться въ управленіи. Сношенія сл. сборовъ со сл. движенія очень длинны, и потому желательно реорганизовать ихъ общія функціи по примѣру Московско-Виндаво-Рыбинской или Екатерининской ж. д., т. е. организовать особыхъ ревизоровъ эксплоатаціи, соединивъ обязанности ревизоровъ техническихъ съ обязанностями ревизоровъ станціоннаго счетоводства; изъ общаго числа существующихъ должностей создать столько, чтобы на каждаго приходилось около 100 вер.; тогда каждый изъ ревизоровъ получитъ возможность слѣдить и за коммерческой, и за техническою дѣятельностью станцій.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, какъ часто вообще производятся ревизіи станцій, главный контролеръ отвѣчаетъ, что не менѣе 2 разъ въ годъ, а нѣкоторыя станціи по 3, 4 раза и болѣе; далѣе, главный контролеръ отмѣчаетъ, что между ревизорами желѣзнодорожными и ревизующими чинами Государственнаго Контроля существуетъ обмѣнъ свѣдѣній по поводу производимыхъ ревизій.

Начальникъ сл. движенія при этомъ заявляетъ, что въ случаяхъ, когда приходилось обращаться къ ревизорамъ Государственнаго Контроля или сл. сборовъ, сл. движенія всегда встрѣчала помощь.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что несмотря на указанную общую дѣятельность, въ ноябрѣ 1909 г. исчезъ грузъ, слѣды котораго начинаютъ обнаруживаться только въ настоящее время.

Начальникъ сл. сборовъ объясняетъ, что повѣрка грузовъ производится на частныхъ ж. д. по прибытіи, на казенныхъ же

по выдачѣ, что не позволяетъ сразу замѣтить недостачу груза.

Начальникъ дорогъ видитъ причину такого явленія въ отсутствіи объединяющаго начала, что могло бы быть при существованіи сл. эксплоатаціи.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что по правиламъ ревизоры станціоннаго счетоводства должны производить ревизіи 2 раза въ годъ и такъ какъ эти два раза могутъ упасть на январь и декабрь того же года, то 10 среднихъ мѣсяцевъ окажутся безъ ревизіи, могутъ произойти злоупотребленія и даже будутъ скрыты ихъ слѣды. Поэтому въ докладъ о вышеупомянутой организаціи предположено ввести ежемѣсячную ревизію операцій станцій.

Вопросъ 25.

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

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что для опредѣленія потребнаго числа служащихъ въ коммерческой сл. принимается въ соображеніе, главнымъ образомъ, наличіе и характеръ работъ по всѣмъ отраслямъ коммерческаго дѣлопроизводства, подлежащихъ обязательному исполненію.

Всѣхъ служащихъ по штату въ коммерческой сл. опредѣлено на 1910 г. 82 человѣка, изъ нихъ въ центральномъ складѣ 9 человѣкъ. Кромѣ того, содержится за счетъ очер. № 193 5 агентовъ по розыску грузовъ, 1 помощникъ дѣлопроизводителя и 1 конторщикъ.

Качества служащихъ вновь принимаемыхъ на сл. опредѣляются, главнымъ образомъ, образовательнымъ цензомъ, установленнымъ для поступленія вообще на службу на Закавказскія ж. д. въ должности не ниже конторщика: для мужчинъ—окончаніе курса въ учебныхъ заведеніяхъ не ниже прогимназіи, городскихъ училищъ, и равнозначущихъ имъ училищъ, а для лицъ женскаго пола образованіемъ въ среднеучебныхъ заведеніяхъ. Что же касается занятія должностей выше конторщика, то на таковыя приглашаются исключительно лица съ спеціальной подготовкой, служебнымъ опытомъ и вообще отвѣчающія задачамъ сложной и отвѣтственной работы въ коммерческой сл.

Норма вознагражденія служащихъ обычно опредѣляется смѣтнымъ назначеніемъ, но въ самую смѣту оклады жалованья извѣстнымъ служащимъ вносятся по предварительной и самой строгой оцѣнкѣ свойствъ предстоящей имъ работы по какому-либо дѣлопроизводству.

По претензіонному же дѣлопроизводству кредиты на содержаніе служащихъ, за исключеніемъ дѣлопроизводителя и одного его помощника, поставлены въ зависимость отъ числа отработанныхъ дѣлъ, и норма на этотъ счетъ опредѣлена по 2 руб. 50 коп. съ одного дѣла и по 5 коп. съ коммерческаго акта.

По вопросу 26

26. Какъ инструктируются служащіе на линіи по коммерческой части?

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

доложено, что для инструктированія линейныхъ служащихъ по коммерческой части въ настоящее время въ распоряженіи коммерческой сл. имѣется три ревизора-инструктора, которые, попутно съ исполненіемъ прямыхъ своихъ обязанностей, указанныхъ въ инструкціи, производятъ провѣрку знаній служащихъ коммерческаго дѣла и даютъ имъ надлежащія разъясненія и указанія по всѣмъ вопросамъ, связаннымъ съ характеромъ исполняемыхъ ими работъ.

Раіоны участковъ ревизоровъ-инструкторовъ слѣдующіе:

1-й участокъ отъ ст. Навтлугъ до ст. Баку съ вѣтвью Сабунчи-Сураханы;

2-й участокъ отъ ст. Тифлисъ до ст. Карсъ съ вѣтвями на Джульфу и Эривань;

3-й участокъ отъ ст. Авчалы до ст. Батумъ съ вѣтвями.

На дорогахъ имѣются курсы для подготовки служащихъ дорогъ къ занятію должностей какъ по коммерческой, такъ и по технической части, а именно: багажныхъ раздатчиковъ, вѣсовщиковъ, кладовщиковъ, коммерческихъ конторщиковъ, помощниковъ начальниковъ станцій, кассировъ всѣхъ наименованій, смотрителей дворовъ и передаточныхъ агентовъ.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что для возможности служащимъ ознакомиться съ существующими правилами и положеніями, имъ даются даже отпуски съ содержаніемъ, во время которыхъ они проходятъ соотвѣтствующіе курсы и экзаменуются.

Главный контролеръ считаетъ, что инструктированіе служащихъ поставлено на Закавказскихъ ж. д. очень слабо, чѣмъ и объясняется большое количество претензій.

Начальникъ дорогъ считаетъ нужнымъ отмѣтить явленіе, съ которымъ приходится считаться на Закавказскихъ ж. д.: по линіи разъѣзжаютъ скупщики претензій и уговариваютъ служащихъ за плату составлять завѣдомо невѣрные документы, чтобы потомъ, такимъ образомъ, получить въ свои руки претензіи.

Юрисконсультъ отмѣчаетъ неумѣлое составленіе коммерческихъ актовъ и жандармскихъ протоколовъ; послѣдніе совершенно слѣдуетъ устранить изъ дѣлъ, такъ какъ по грузовымъ дѣламъ имъ придается рѣшающее значеніе и потому дорогамъ приходится платить за каждое неосторожное слово, помѣщенное въ нихъ; вполнѣ понятно, что если бы на дорогахъ составленіе важныхъ актовъ поручалось опытнымъ высшимъ агентамъ, пришлось бы удовлетворять гораздо меньше претензій, и требующійся для этого расходъ, несомнѣнно, окупился бы.

Начальникъ коммерческой сл. заявляетъ, что, по мѣрѣ возможности, за правильностью составленія актовъ служба слѣдитъ очень энергично.

Вопросъ 27.

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

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что обезпеченіемъ цѣлости и сохранности грузовъ во время нахожденія ихъ на станціяхъ пріема къ отправленію, а также на станціяхъ выгрузки изъ вагоновъ въ ожиданіи выкупа ихъ получателями, служитъ надзоръ со стороны станціонныхъ агентовъ и, главнымъ образомъ, со стороны отвѣтственныхъ рабочихъ артелей, производящихъ грузовыя работы, спеціальные караульные которыхъ несутъ охрану всѣхъ складочныхъ помѣщеній съ грузами, а также и груженыхъ вагоновъ, ожидающихъ отправки ихъ съ поѣздами, днемъ и ночью.

На станціяхъ, производящихъ грузовыя работы хозяйственнымъ способомъ, охрана грузовъ производится особыми сторожами.

Во время слѣдованія поѣздовъ въ пути отвѣтственность за цѣлость перевозимыхъ въ вагонахъ грузовъ переходитъ уже на кондукторскія бригады, назначаемыя въ достаточномъ количествѣ на каждый поѣздъ. Груженые вагоны слѣдуютъ за пломбами, съ укрѣпленными люками, осмотръ каковыхъ кондукторами производится на всѣхъ станціяхъ, на коихъ поѣзда имѣютъ достаточную для этого остановку.

При перевозкѣ же особо цѣнныхъ грузовъ, на двери вагоновъ, кромѣ того, навѣшиваются висячіе замки, ключи отъ которыхъ пересылаются на станціи назначенія въ закрытыхъ пакетахъ.

Одновременно съ этимъ дѣлаются предупрежденія кондукторскимъ бригадамъ объ усиленіи надзора за вагонами съ цѣнными грузами.

Въ случаѣ обнаруженія кражъ или недостачи грузовъ, объ этомъ подлежащими начальниками станцій немедленно подаются телеграммы; въ особо важныхъ случаяхъ, какъ напримѣръ, при хищеніяхъ, сопряженныхъ съ нападеніями злоумышленниковъ на поѣзда и станціи, подаются телеграммы по адресу № 40, а во всѣхъ прочихъ—адресуемыя въ управленіе дорогъ съ копіею жандармской полиціи и участковому агенту по розыску грузовъ послѣдній тотчасъ же по полученіи таковыхъ телеграммъ выѣзжаетъ на линію и производитъ разслѣдованіе въ цѣляхъ розыска не достающаго или похищеннаго груза, при чемъ, смотря по характеру хищенія или недостачи, разслѣдованіе производится или гласное или негласное, съ участіемъ мѣстныхъ полицейскихъ властей, при содѣйствіи которыхъ дѣлаются обыски и выемки у заподозренныхъ лицъ.

Въ особо важныхъ случаяхъ агенты по розыску грузовъ выѣзжаютъ для той же цѣли за предѣлы линіи дорогъ, и по особымъ распоряженіямъ, даже за предѣлы края.

Линія дорогъ въ отношеніи участковъ по розыску грузовъ распредѣлена такъ:

1-й участокъ отъ Батума до Михайлова;

2-й участокъ отъ Михайлова до Навталуга, съ вѣтвями Сурамской, Боржомской Бакуріанской;
3-й „ отъ Навтлуга до Аджи-Кабула;
4-й „ отъ Аджи-Кабула до Баку съ вѣтвями Сабунчи-Сураханы;
5-й „ отъ Навтлуга до Карса, Джульфы и Эривани.

Главный контролеръ заявляетъ, что розыски грузовъ поставлены, въ общемъ, неудовлетворительно.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, прибѣгаетъ ли управленіе дорогъ при розыскѣ грузовъ къ сыскной полиціи, начальникъ дорогъ отвѣчаетъ отрицательно и поясняетъ, что управленіе не разсчитываетъ на особые результаты; въ одномъ же случаѣ, когда начальникъ дорогъ обратился за содѣйствіемъ къ сыскной полиціи, то оттуда было предъявлено вмѣстѣ съ представленіемъ доклада требованіе на громадное вознагражденіе.

По вопросу 28

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

доложено, что обзоры коммерческой дѣятельности Закавказскихъ ж. д. издаются ежегодно по установленной формѣ, имѣющей много общаго съ обзорами, издаваемыми Екатерининской ж. д., но безъ діаграммъ, которыя предполагается ввести и въ обзоры Закавказскихъ ж. д.

По вопросамъ 29 и 30

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

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

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что вспомогательныхъ предпріятій, предусмотрѣнныхъ ст. 13 Общаго Устава, на Закавказскихъ ж. д. не имѣется. Въ промышленныхъ пунктахъ раіона Закавказскихъ ж. д. значительно развиты банками ссудоскладочныя и комиссіонныя операціи, а потому какія-либо мѣропріятія въ этомъ направленіи со стороны Закавказскихъ ж. д. не обѣщаютъ принести надлежащей пользы. Таможенныя же экспедиторскія обрядности въ Батумѣ, Тифлисѣ и Баку исполняются начальниками станцій безъ участія дорогъ за вознагражденіе отъ грузохозяевъ.

Въ Батумѣ предполагается развить таможенно-экспедиторскія операціи съ устройствомъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ, которые идутъ большими партіями для дальнѣйшей отправки моремъ и для перевозки которыхъ фрахтуются цѣлые пароходы. Такіе грузы нуждаются въ особыхъ складочныхъ помѣщеніяхъ на время, пока не соберется груза до 300.000 пуд. и болѣе. Храненіе этихъ грузовъ въ складахъ дорогъ на общихъ основаніяхъ не выдерживаетъ назначенныхъ тарифами нормальныхъ сборовъ за храненіе.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что въ послѣднее время возникъ слѣдующій вопросъ о марганцѣ. Этотъ грузъ идетъ не-

равномѣрно, а періодически и именно тогда, когда приходятъ пароходы; между тѣмъ, для желѣзной дороги гораздо выгоднѣе была бы равномѣрная перевозка, но для этого необходимо давать владѣльцамъ марганца ссуду подъ него въ томъ или иномъ видѣ, хотя бы, напримѣръ, перевозя марганецъ въ долгъ до продажи его; въ такомъ случаѣ можно было бы установить равномѣрную перевозку, тогда какъ въ настоящее время всѣ марганцепромышленники держатъ его у себя на складахъ и перевозятъ лишь послѣ продажи, не имѣя иногда средствъ для оплаты перевозки. Вся такая операція для марганцепромышленниковъ свелась бы къ перенесенію складовъ изъ Чіатуръ въ Поти.

Предсѣдатель Подкомиссіи высказываетъ опасенія, что, подвезя въ Поти значительное количество марганца, можно этимъ понизить цѣны.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что вообще желательно уменьшить запасы марганца, количество же ихъ болѣе или менѣе извѣстно по существующей и издаваемой статистикѣ.

Представитель Государственнаго Контроля читаетъ справку изъ доклада Намѣстнику, гдѣ говорится о желательности перевозить марганецъ въ долгъ подъ залогъ того же марганца.

Контроль высказался противъ предоставленія этой льготы, пологая, что цѣнность марганца можетъ измѣниться и даже можетъ случиться, что его не купятъ.

Помощникъ начальника дорогъ Н. С. Зурабовъ полагаетъ, что опасенія представителя Государственнаго Контроля указываютъ на излишнюю осторожность, такъ какъ стоимость марганца никогда не опускалась ниже фрахта; слѣдовательно, ссуда, равная стоимости перевозки, можетъ быть всегда выдана безъ опасенія.

Юрисконсультъ дорогъ замѣчаетъ, что перевозимый марганецъ можетъ оказаться уже заложеннымъ и тогда дороги, въ случаѣ продажи марганца, могутъ не выручить даже стоимости перевозки.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, не представляется ли желательнымъ выдавать ссуды подъ рисъ, начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ, что бываютъ случаи недобросовѣстности: недоброкачественность риса иногда доходитъ до того, что пароходамъ приходится выбрасывать грузъ риса въ море.

По вопросу 31

31. Если ссудныя операціи будутъ признаны полезными, то изъ какихъ источниковъ слѣдуетъ доро-

начальникъ коммерческой сл. высказываетъ мнѣніе, что если ссудныя операціи будутъ признаны полезными, то дорогамъ выгоднѣе употреблять для ссудъ станціонные сборы, такъ какъ банкъ будетъ кредитовать дорогу только подъ %.

гамъ получать необходимыя для того средства: должны ли онѣ кредитоваться въ государственномъ банкѣ, уплачивая процентъ по ссудѣ на общемъ основаніи, или могутъ пользоваться станціонными сборами?

Переходя къ

вопросу 32,

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

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что такъ какъ въ живой коммерческой дѣятельности всякое промедленіе въ осуществленіи тѣхъ или другихъ предначертаній и мѣропріятій приноситъ дѣлу неизбѣжный вредъ, то управленіемъ Закавказскихъ ж. д. признается крайне желательнымъ производить сооруженіе товарныхъ складовъ за счетъ чистой выручки отъ складочныхъ операцій, безъ предварительнаго испрошенія кредитовъ, разрѣшеніе которыхъ весьма часто замѣдляется по формальнымъ причинамъ.

Вопросъ 33.

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

Начальникъ коммерческой сл. полагаетъ, что сліяніе этой сл. со сл. движенія пользы для дѣла принести не можетъ, какъ вообще всякая централизація крупной и разнообразной дѣятельности. Это нежелательно еще и потому, что задача по обслуживанію края съ коммерческой стороны и работа объ удовлетвореніи всѣхъ нуждъ и потребностей торговопромышленной дѣятельности должна находиться въ вѣдѣніи спеціальнаго органа.

Начальникъ дорогъ, его помощникъ, начальникъ сл. движенія, а также и главный контролеръ высказываются за сліяніе сл. движенія и коммерческой. При этомъ начальникъ дорогъ высказываетъ, что три службы: движенія, коммерческая и сборовъ—должны работать сообща и поэтому должны быть соединены. Въ настоящее время слишкомъ много начальниковъ отдѣльныхъ службъ, что затрудняетъ начальника дороги, и, кромѣ того, не только отдѣльныя службы, но также, слѣдовательно, и агенты занимаются отдѣльно общими вопросами.

Начальникъ сл. движенія полагаетъ, что всѣ три службы должны быть слиты въ сл. эксплоатаціи, изъ которой слѣдуетъ выдѣлить лишь контроль сборовъ.

На замѣчаніе представителя коммерческой сл., что при сліяніи ея со сл. движенія негдѣ будетъ сосредоточить вопросы коммерческаго обслѣдованія и изученія раіона, между тѣмъ, какъ это, при отсутствіи на Кавказѣ земскихъ учрежденій, необходимо принять на себя желѣзнымъ дорогамъ, Н. А. Масловъ

высказываетъ, что для этого могутъ быть соотвѣтствующіе агенты при начальникѣ дорогъ или же при той же сл. движенія или эксплоатаціи.

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?

доложено, что въ потребныхъ случаяхъ разработка тарифовъ и условій перевозокъ грузовъ производится; такъ, напримѣръ, какъ уже указывалось, на Закавказскихъ ж. д. обсуждались и разрабатывались вопросы о тарифахъ на марганецъ, нефтяные, рыбные и др. грузы.

Переходя къ

вопросу 35,

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

начальникъ коммерческой сл. высказываетъ мнѣніе, что система тарифовъ и связанная съ ней сложность коммерческой статистики могла бы быть упрощена уменьшеніемъ числа исключительныхъ тарифовъ, переработкою группировки товаровъ, въ связи съ переработкою номенклатуры товаровъ и объединеніемъ провозныхъ платъ съ нѣкоторыми дополнительными сборами.

Вопросъ 36.

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

Начальникъ коммерческой сл. считаетъ, что въ нынѣ существующемъ порядкѣ разрѣшенія тарифныхъ дѣлъ не усматривается серьезныхъ причинъ къ его измѣненію.

В. По матеріальной службѣ.

Вопросъ 37

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

Начальникъ матеріальной сл. А. М. Ленчевскій докладываетъ, что размѣръ оборотнаго капитала былъ выясненъ въ 1908 г. по предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 5 января того же года за № 275/135/3, при чемъ совѣтъ, разсмотрѣвъ по журналу отъ 4 апрѣля 1908 г. за № 1019 докладъ по этому поводу начальника матеріальной сл., нашелъ цѣлесообразнымъ установить оборотный капиталъ для Закавказскихъ ж. д. въ 5 милл. руб.

По журналу хозяйственнаго отдѣла отъ 7/8 апрѣля 1909 г. за № 815 Управленіе желѣзныхъ дорогъ опредѣлило оборотный капиталъ для Закавказскихъ ж. д. въ 4.750.000 руб., а по журналу отъ 22 января 1910 г. за № 217 увеличило его на 35.000 руб., доведя до 4.785.000 руб.

Распредѣленіе капитала по главамъ номенклатуры Глушинскаго и состояніе его на 1 января 1910 г. показано въ особой вѣдомости, представляемой Подкомиссіи.

Вопросъ 38.

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

Начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что особо установленныхъ правилъ и нормъ, которыми заранѣе опредѣляется количество матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію—нѣтъ. По установленному порядку количество, подлежащее заготовкѣ, опредѣляется каждый разъ для даннаго матеріала на слѣдующихъ основаніяхъ: къ докладу совѣту или начальнику дорогъ по заготовкѣ матеріаловъ представляется вѣдомость или проектъ заготовки, въ которой помѣщаются данныя о расходѣ за послѣдніе 3 года (по каждому номеру номенклатуры), наличность на 1 января текущаго года и на данное число количествъ поступившаго за данный годъ и ожидаемаго, количества расхода, опредѣленнаго службами - потребительницами *). На основаніи вышеуказанныхъ данныхъ опредѣляется количество, подлежащее заказу, и именно такъ: если предполагается заказать матеріалы въ размѣрѣ годовой потребности, то къ годовой потребности прибавляется количество, которое положено имѣть въ запасѣ по оборотному капиталу, и вычитается наличіе на данное число и ожидаемаго; разность и составитъ количество, подлежащее заготовкѣ; если заказъ предполагается выдать на $^1/_2$ или $^1/_4$ года, то соотвѣтственно уменьшается первое изъ указанныхъ слагаемыхъ.

При утвержденіи заказовъ совѣтомъ принимается во вниманіе, есть ли соотвѣтствующій кредитъ для оплаты заказа.

Главный контролеръ дополняетъ, что количество запаса опредѣляется согласно особому приказу по этому поводу, изданному Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ на основаніи постановленія Комитета отъ 22 января 1909 г. за № 172.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, составляются ли на Закавказскикъ ж. д. матеріальныя смѣты.

Отвѣчая утвердительно, начальникъ матеріальной сл., вмѣстѣ съ тѣмъ, сообщаетъ, что смѣты эти расходятся съ дѣйствительностью.

Начальникъ сл. пути объясняетъ, что по работамъ за счетъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ смѣты составляются; по новымъ

*) Матеріальныя смѣты въ настоящее время не составляются, согласно указанію Управленія желѣзныхъ дорогъ.

же работамъ ихъ трудно составлять потому, что, при представленіи проекта, управленіе не знаетъ, будутъ ли дороги производить всѣ работы или только часть, и какъ именно.

Бываютъ случаи, когда работа не сдана ни подрядчикамъ ни рядчикамъ и приходится производить ее хозяйственнымъ способомъ; впередъ это предусмотрѣть трудно, а мѣжду тѣмъ, если не будетъ заготовленъ заранѣе матеріалъ, можетъ произойти задержка.

Главный контролеръ полагаетъ, что часть новыхъ работъ всегда бываетъ опредѣлена и для этой части можно составить смѣты.

На вопросъ Н. А. Маслова, къ какому времени составляются смѣты, начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что смѣты составляются къ концу января *).

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что поздній отпускъ кредитовъ, дѣйствительно, можетъ тормозить составленіе смѣты.

Начальникъ дорогъ отмѣчаетъ, что постепенно вопросъ объ отпускѣ кредитовъ приходитъ въ нормальное положеніе.

Начальникъ сл. движенія и помощникъ начальника сл. тяги указываютъ, что по этимъ службамъ было составлено совмѣстно съ матеріальной сл. заданіе по расходу матеріаловъ, по которымъ службы приблизительно и ведутъ расходъ.

Н. А. Масловъ, отмѣчая заявленіе начальника матеріальной сл. о составленіи смѣтъ къ концу января, проситъ выяснить, почему же иногда замѣчается недостатокъ матеріаловъ для ремонта.

Начальникъ дорогъ объясняетъ, что управленіе предполагаетъ до 1913 г. выйти изъ перезаготовокъ, пока же именно изъ-за нихъ управленіе дорогъ не имѣетъ возможности, за отсутствіемъ средствъ, пріобрѣсти все, что необходимо для ремонта.

Главный контролеръ заявляетъ, что, дѣйствительно, при имѣющейся значительной перезаготовкѣ, многихъ нужныхъ предметовъ и въ нужное время не оказывается. Такъ, напримѣръ, нѣсколько времени тому назадъ въ ремонтъ поступили паровозы сер. 3, у которыхъ нужно было мѣнять дымогарныя трубы; такихъ трубъ въ запасѣ не оказалось и пришлось воспользоваться находившимися въ запасѣ болѣе длинными трубами, предназначенными для сер. 3к, для чего ихъ укоротили; впослѣдствіи же, когда въ ремонтъ поступили паровозы сер. 3к, то оказались въ запасѣ только болѣе короткія трубы и ихъ пришлось удлинять. При осмотрѣ мастерскихъ было заявлено о неимѣніи бабита винтовой мѣди, листового желѣза и т. д.

На вопросъ Н. А. Маслова, сколько же времени приходится ожидать нужные матеріалы, главный контролеръ отвѣчаетъ, что

*) Предыдущаго года.

этотъ срокъ иногда доходитъ до 8 мѣсяцевъ, какъ было съ дымогарными трубами.

Далѣе, представитель Государственнаго Контроля считаетъ важнымъ отмѣтить то обстоятельство, что при рѣшеніи вопроса о заготовкахъ, количество заготовки опредѣляется на основаніи расхода за трехлѣтіе, но этотъ расчетъ не даетъ достаточной точности и особенно потому, что обыкновенно, если потребленіе даннаго предмета въ силу новыхъ условій измѣняется въ послѣдній годъ, то все же принимается во вниманіе все трехлѣтіе, такъ что измѣненіе общихъ условій потребленія во вниманіе не принимается.

Начальникъ матеріальной сл. объяснилъ, что расходъ дымогарныхъ трубъ очень не равномѣренъ—однѣ и тѣ же трубы одинъ годъ расходуются до 3—4 тысячъ трубъ, а другой годъ до 7—8 тысячъ.

Время для заготовки матеріаловъ зависитъ, большею частью, отъ того, какой срокъ назначаетъ поставщикъ для исполненія заказа.

Отъ момента возникновенія заготовки до выдачи, обыкновенно, проходитъ до 2-хъ мѣсяцевъ; если же матеріалъ требуется экстренно и купить на мѣстномъ рынкѣ нельзя, то выясненіе цѣнъ телеграммами и проведеніе доклада черезъ хозяйственную комиссію и совѣтъ требуетъ времени отъ 10 до 20 дней.

По вопросу 39

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

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что матеріалы пріобрѣтаются, преимущественно, послѣ выясненія цѣнъ по запросамъ, разсылаемымъ извѣстнымъ заводамъ, фабрикамъ или поставщикамъ по заказамъ и дорогамъ; хозяйственнымъ способомъ заготовляются иногда: камень, щебень, балластъ. Поставка по ордерамъ, на основаніи заключенныхъ договоровъ, не практикуется. Поставка каменнаго угля изъ Тквибульскихъ копей (до 1.500.000 пудовъ) производится на основаніи договора путемъ сдачи въ вагоны почти ежедневно, по мѣрѣ дѣйствительной надобности. Нефтяное топливо, освѣтительный керосинъ, минеральное масло сдаются въ Баку, первое ежедневно, а послѣдніе ежемѣсячно въ котлы (цистерны) въ количествахъ, обусловленныхъ договорами или заказами.

Начальникъ сл. пути полагаетъ, что при развитіи хозяйственныхъ работъ, весьма желательномъ, для избѣжанія задержекъ, необходимо предоставить самимъ службамъ право заготовлять матеріалы на мѣстныхъ рынкахъ по мѣрѣ надобности; послѣднее важно потому, что иначе пришлось бы заносить матеріалъ въ кредиторскіе списки, чего нельзя дѣлать, не указывая кредитора, сама же служба кредиторомъ быть не можетъ.

Помощникъ начальника сл. тяги указываетъ, что изъ-за категорическаго запрещенія службамъ пріобрѣтать необходимые матеріалы, часто изъ—за мелочей приходится останавливать работу.

Главный контролеръ полагаетъ, что это запрещеніе является переходомъ отъ одной крайности въ другую: раньше, наоборотъ, службы злоупотребляли своимъ правомъ наличной покупки, и бывали случаи, когда покупались по болѣе дорогимъ цѣнамъ такіе предметы, которые въ большомъ количествѣ хранились на складахъ матеріальной сл.; такъ было, напримѣръ, съ ковровой матеріей.

Далѣе, представитель Государственнаго Контроля высказываетъ пожеланіе объ усиленіи контроля по нѣкоторымъ заготовкамъ, какъ, напримѣръ, по заготовкѣ лѣса.

Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ начальникамъ службъ высказаться одновременно по

вопросамъ 40, 41 и 42.

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

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

42. Какое участіе службы-потребительницы принимаютъ въ истолкованіи тѣхъ техническихъ условій, по которымъ за-

Начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что матеріалы хранятся въ главномъ и участковыхъ складахъ матеріальной сл. и въ кладовыхъ службъ—потребительницъ. Размѣръ запасовъ въ кладовыхъ и участковыхъ складахъ назначенъ максимальный въ размѣрѣ 3 мѣсячнаго расхода и минимальный, по возможности, мѣсячнаго.

Для возбужденія вопроса о заготовкѣ каждаго матеріала назначается извѣстное опредѣленное время, для чего ежегодно составляется календарь заготовки матеріаловъ, который разсматривается и утверждается совѣтомъ; но кромѣ обусловленнаго времени приходится заготовлять и въ неуказанное время, когда матеріалъ израсходованъ преждевременно; въ такихъ случаяхъ вопросъ о заготовкѣ возбуждается при наличіи матеріаловъ въ складахъ не менѣе 1—5 мѣсячнаго расхода. Такой продолжительный срокъ необходимъ потому, что отъ момента возбужденія вопроса о заготовкѣ какого-либо матеріала до полученія таковаго, при нормальныхъ условіяхъ, проходитъ отъ 1 до 3—4 мѣсяцевъ, смотря по отдаленности отъ мѣстъ изготовленія матеріаловъ и необходимости провести докладъ по заготовкѣ черезъ хозяйственную комиссію и совѣтъ (почти всѣ матеріалы заготовляются черезъ совѣтъ, согласно правиламъ, утвержденнымъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.)

По календарю два раза въ годъ пріобрѣтаются металлы (мѣдь, олово, свинецъ и др.), цѣны на которыя часто мѣняются; въ послѣднее время нефтяное топливо и нѣкоторые другіе матеріалы.

Переходя къ 41 вопросу, начальникъ матеріальной сл. продолжаетъ, что при нормальныхъ условіяхъ службы никакого участія въ вопросѣ о томъ, слѣдуетъ ли пополнять исчерпываемый за-

пасъ долженъ быть пріобрѣтаемъ?

пасъ магазина, не принимаютъ, за запасами склада обязана слѣдить сама матеріальная сл., и она же возбуждаетъ вопросы о заготовкѣ того, или другого матеріала. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда какой-либо матеріалъ выводится изъ употребленія, служба—потребительница обязана сообщить объ этомъ матеріальной сл.

Кромѣ того, вопросъ, слѣдуетъ ли пополнять запасъ какого-нибудь матеріала, или израсходовать его весь безъ возстановленія запаса, по тѣмъ или другимъ соображеніямъ, рѣшается въ хозяйственной комиссіи, если службою своевременно не было дано объ этомъ указаніе матеріальной сл. Во всякомъ случаѣ замѣна одного типа матеріаловъ другимъ рѣшается совѣтомъ или начальникомъ дорогъ по всестороннемъ обсужденіи доклада предварительно въ хозяйственной комиссіи, согласно заключенію соотвѣтствующаго начальника службы—потребительницы.

Техническія условія предварительно составляются службами—потребительницами, затѣмъ поступаютъ на обсужденіе хозяйственной комиссіи, которая или одобряетъ представленный проектъ, или вырабатываетъ новыя условія по соглашенію съ представителемъ службы—потребительницы, начальника службы—потребительницы и даетъ свои заключенія. Наконецъ, совѣтъ или начальникъ дорогъ, по принадлежности, разсматриваетъ докладъ съ заключеніемъ хозяйственной комиссіи и окончательно исправляютъ и утверждаютъ техническія условія.

Начальникъ сл. пути, подтверждая, что переданные матеріальной сл. въ сл. пути матеріалы хранятся въ 18 кладовыхъ сл. пути, находящихся при участкахъ, а также и у дорожныхъ мастеровъ, высказываетъ пожеланіе объ уничтоженіи кладовыхъ у службъ—потребительницъ и передачѣ ихъ въ матеріальную сл.

Начальникъ матеріальной сл. замѣчаетъ, что на съѣздѣ начальниковъ матеріальныхъ сл. высказывались за то, чтобы кладовыя на линіи остались, но были переданы въ вѣдѣніе матеріальной сл., которой должны быть даны необходимыя для этого средства.

Начальникъ сл. пути дополняетъ, что должны быть переданы какъ участковыя кладовыя, такъ и запасы, хранящіеся у дорожныхъ мастеровъ.

Далѣе, начальникъ сл. пути отмѣчаетъ, что въ настоящее время старые матеріалы передаются въ матеріальную сл., какъ ломъ, что нельзя считать правильнымъ, такъ какъ такой матеріалъ могъ бы еще пойти въ расходъ у самой службы. Тѣ же нѣсколько сотъ верстъ старыхъ рельсъ и другого матеріала, которые числятся за сл. пути, но не расходуются и не будутъ ею расходоваться, слѣдовало бы взять отъ сл. пути, о чемъ было доложено Управленію желѣзныхъ дорогъ съ просьбой взять хоть 50 вер. рельсъ, но пока они только обременяютъ сл. пути.

Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ правильнымъ, чтобы матеріальная сл. сама слѣдила за оборотомъ матеріаловъ, но службы—потребительницы должны принимать участіе въ самомъ заказѣ и съ этой стороны желательно выяснить, существуютъ ли какія-либо сношенія службъ—потребительницъ съ матеріальной сл.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что объ отсутствіи запаса у матеріальной сл., сл. пути узнаетъ только тогда, когда получаетъ отказъ въ своемъ требованіи на данный матеріалъ; вслѣдствіе же того, что нѣтъ согласованности въ дѣйствіяхъ матеріальной сл. и службъ потребительницъ, въ частности, въ сл. пути, какъ уже указано, происходятъ задержки особенно въ новыхъ работахъ, для которыхъ желательно заготовлять матеріалъ предварительно, а не послѣ того только, какъ отпущенъ кредитъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что если установленныя нормы запасовъ поддерживаются согласно положенію, то никакихъ случаевъ задержекъ быть не можетъ.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что въ отношеніи ввѣренной ему службы существующій порядокъ удовлетворителенъ, за исключеніемъ рѣдкихъ случаевъ, и то преимущественно ошибокъ. Въ отдѣльныхъ случаяхъ желательно и сл. движенія предоставить право самой пріобрѣтать.

Начальникъ дорогъ объясняетъ, что разсматриваемое ограниченіе сдѣлано во избѣжаніе нареканій и злоупотребленій.

Начальникъ сл. тяги полагаетъ, что относительно наличной покупки совѣтъ можетъ притти на помощь службѣ и разрѣшать, а затѣмъ уже требовать объясненія, которыя могли бы при иномъ порядкѣ задержать пріобрѣтеніе иной разъ хотя и мелочей, но очень въ данный моментъ необходимыхъ.

Главный контролеръ полагаетъ, что въ такихъ случаяхъ службы могутъ покупать на собственную отвѣтственность.

Начальникъ дорогъ соглашается, что испрошеніе разрѣшенія сопряжено съ очень длинной процедурой изъ-за формальностей, тогда какъ расходъ требуется незначительный, но именно того матеріала, котораго, дѣйствительно, матеріальная сл. не имѣетъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи полагаетъ, что все же необходимо установить и знать, кто и что покупаетъ, чтобы не было покупокъ того матеріала, котораго много лежитъ на складѣ, какъ это было указано главнымъ контролеромъ въ отношеніи ковровой матеріи.

Представитель Государственнаго Контроля сообщаетъ, что, въ цѣляхъ упорядоченія вопроса о заготовкахъ, на Закавказскихъ ж. д. въ 1907 г. были составлены особыя хозяйственныя комиссіи, о коихъ упоминалъ въ своемъ докладѣ начальникъ матеріальной сл.; въ эти комиссіи подъ предсѣдательствомъ лица, не подчиненнаго начальнику матеріальной сл., входили на правахъ членовъ представители службъ—потребительницъ и Госу-

дарственнаго Контроля; онѣ безъ излишней переписки разрабатывали всѣ вопросы, и дѣло улучшалось; но постепенно изъ-за массы дѣлъ положеніе стало опять ухудшаться и приняло опять таки чисто бумажный характеръ. Слѣдуетъ замѣтить, что агенты дорогъ, участвовавшіе въ комиссіяхъ, сильно этимъ отвлекались. Между прочимъ было рѣшено дважды въ годъ—въ февралѣ и августѣ производить пересмотръ складовъ въ натурѣ, но несмотря на это приходится отмѣтить существованіе перезаготовокъ и одновременно недозаготовокъ. Вообще приходится притти къ заключенію, что дѣло заготовокъ требуетъ дальнѣйшаго улучшенія.

Начальникъ дорогъ видитъ главную причину наблюдаемаго непорядка въ недостаткѣ оборотныхъ средствъ.

Представитель Государственнаго Контроля указываетъ на медленность оборота матеріаловъ, что можно усмотрѣть изъ вѣдомости отчета.

С. Н. Кульжинскій интересуется, какимъ образомъ, при постоянномъ наблюденіи контроля, могли произойти перезаготовки.

Главный контролеръ объясняетъ это обстоятельство, прежде всего, недостаточностью штатовъ, вслѣдствіе чего на весь главный складъ получается возможность назначить только одного фактическаго контролера; слѣдующей причиной является несвоевременность въ доставленіи управленію необходимыхъ свѣдѣній о состояніи матеріаловъ, между тѣмъ какъ фактическая полная провѣрка ихъ очень трудна: если сдѣлать самую точную вывѣрку, то при сравненіи ея съ невѣрными данными, иногда доставляемыми, вывода вѣрнаго все же не получится.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что, до послѣдняго времени въ матеріальной сл. въ точности былъ полный безпорядокъ и только постепенно можно было его уничтожить и привести отчетность въ хорошее состояніе, отмѣчаемое нынѣ.

Н. А. Масловъ считаетъ, что, при существующихъ штатахъ контроля, послѣдній совершенно не въ силахъ вводить порядокъ. Порядокъ же въ веденіи матеріальныхъ складовъ и долженъ заключаться въ томъ, чтобы начальникъ склада зналъ, что у него есть и что ему требуется, и чтобы онъ въ каждый данный моментъ могъ дать вѣрныя свѣдѣнія о состоянія склада. Все же время производить провѣрку контроль не въ состояніи, тѣмъ болѣе, что только-что провѣренное можетъ вновь быстро измѣниться.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, когда производилась послѣдняя провѣрка складовъ, начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что провѣрка была въ 1907 г., когда обслуживаніе складовъ перешло къ новой артели, дѣлавшей при пріемкѣ полную провѣрку.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что провѣрка складовъ требуетъ нѣсколько мѣсяцевъ, такъ что ежегодно полную провѣрку дѣлать нельзя и можно ограничиться одной такой провѣркой приблизительно въ три года.

Предсѣдатель Подкомиссіи полагаетъ, что, прежде всего, за запасами матеріаловъ должна слѣдить, конечно, матеріальная сл., а затѣмъ уже контроль.

Представитель Государственнаго Контроля заявляетъ, что и въ настоящее время контроль ведетъ постоянную обширную переписку съ управленіемъ дорогъ по поводу заказовъ, но указанная выше неправильность сообщаемыхъ свѣдѣній вводитъ въ ошибки всѣхъ; такъ, напримѣръ, шла рѣчь о заказѣ тальковой набивки; предполагалось заказать 10 пуд. и въ наличіи былъ показанъ 0; хозяйственная комиссія рѣшила, что необходимо заказать 5 пудовъ, а между тѣмъ при провѣркѣ оказалось огромное наличіе.

Начальникъ дорогъ признаетъ, что бываютъ, конечно, и ошибки, относительно которыхъ трудно опредѣлить, умышленно онѣ сдѣланы или случайно.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи, къ

вопросамъ 43 и 44,

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

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

начальникъ матеріальной сл. по первому изъ нихъ докладываетъ, что выборъ образцовъ, по которымъ выдаются заказы, производится хозяйственной комиссіей при участіи представителей службъ—потребительницъ. Если образецъ постоянный, предназначается для послѣдующихъ поставокъ, то по выборѣ его хозяйственной комиссіей, онъ препровождается начальнику соотвѣтствующей службы на утвержденіе, окончательно же вопросъ рѣшается совѣтомъ или начальникомъ дорогъ по принадлежности.

Если требуется предварительное испытаніе образца, то таковое производится особою комиссіею, состоящею изъ представителей службы--потребительницы и контроля. Химическое испытаніе производится химикомъ дорогъ, согласно дѣйствующей на сей предметъ инструкціи. Акты испытанія образцовъ поступаютъ въ хозяйственную комиссію на разсмотрѣніе при участіи представителей службъ, и, затѣмъ, окончательно вопросъ рѣшается совѣтомъ или начальникомъ дорогъ, по принадлежности.

Что касается вопроса 44, то для пріемки матеріаловъ существуютъ пріемочныя комиссіи, обязательно съ участіемъ представителя службы—потребительницы. Такихъ комиссій нѣсколько. Пріемка лѣсныхъ матеріаловъ производится на мѣстахъ заготовокъ (сосновыя шпалы, доски, переводные брусья)—частью на Волгѣ, частью по станціямъ и перегонамъ Закавказскихъ ж. д. Матеріалъ, получаемый съ Волги подвергается двойной пріемкѣ:

на мѣстѣ и въ Баку. На Волгу, обыкновенно, посылается комиссія изъ двухъ лицъ—агента службы-потребительницы и представителя контроля.

Въ предѣлахъ Закавказскихъ ж. д. назначается особая комиссія изъ представителей службъ—потребительницъ, агантовъ сл. пути и тяги по пріемкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, ревизора матеріальной сл. и представителя котроля.

Нефтяное топливо и нефтяные продукты (керосинъ, минеральное масло разнаго качества) принимаются въ Баку на мѣстѣ налива въ котлы, цистерны или резервуары постоянной комиссіей изъ представителей сл. тяги—инженеръ-технолога, матеріальной сл.—пріемщика нефти и контроля.

Всѣ остальные матеріалы, преимущественно, принимаются въ главномъ складѣ, въ Тифлисѣ, въ опредѣленные дни (по средамъ и пятницамъ) пріемочной комиссіей, членами которой состоятъ представители сл. пути, тяги, керосинопровода, движенія, телеграфа, завѣдывающаго главнымъ складомъ и представителя контроля. О всѣхъ поступающихъ матеріалахъ извѣщаются заблаговременно члены комиссіи, по распоряженію которыхъ и производятся предварительныя испытанія, такъ что комиссія даетъ рѣшеніе о пріемкѣ или забракованіи матеріаловъ, имѣя протоколы испытаній, или заключеній главныхъ мастерскихъ, или химика дорогъ.

На матеріалы, которые не соотвѣтствуютъ точно условіямъ договора или заказа, но могутъ быть приняты съ соотвѣтствующей скидкой, составляются протоколы, въ которыхъ пріемочная комиссія подробно указываетъ отступленіе отъ техническихъ условій и опредѣляетъ % скидки. Такіе протоколы съ заключеніемъ начальника службы—потребительницы и хозяйственной комиссіи докладываются совѣту или начальнику дорогъ, по принадлежности, и приводятся въ исполненіе согласно ихъ резолюціямъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что, при пріемкѣ нефти, представителя контроля обыкновенно не бываетъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, въ чьей лабораторіи и кѣмъ производятся испытанія матеріаловъ, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что Закавказскія ж. д. имѣютъ собственную лабораторію, находящуюся въ вѣдѣніи сл. тяги.

На предложеніе Предсѣдателя высказаться по вопросу, начальникъ сл. пути докладываетъ, что существующій порядокъ участія службы вполнѣ удовлетворителенъ и врядъ ли можетъ быть измѣненъ; есть только нѣкоторыя неудобства при пріемкѣ на Волгѣ лѣсного матеріала; тамъ собственно производятся двѣ пріемки: на Волгѣ и въ Баку; желательно же, чтобы окончательная провѣрка производилась въ Баку, такъ какъ сл. пути можетъ командировать на пріемку не болѣе 2 агентовъ и если они про-

изводятъ пріемку на Волгѣ, то въ Баку приходится принимать только количественно.

Начальникъ матеріальной сл. объясняетъ, что на мѣста доставки по Волгѣ приходится посылать пріемщиковъ потому, что поставщики требуютъ авансъ, управленіе же дорогъ должно, очевидно, раньше посмотрѣть, за что оно платитъ.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, не представляется ли возможнымъ, чтобы однѣ дороги пріобрѣтали матеріалъ для другихъ, начальникъ дорогъ высказываетъ, что это очень желательно, но въ настоящее время, наоборотъ, дороги являются конкурентами

Возвращаясь къ вопросу, начальникъ сл. движенія высказываетъ, что со стороны сл. движенія никакихъ возраженій по поводу общаго вопроса о пріемкахъ нѣтъ.

Помощникъ начальника сл. тяги докладываетъ, что въ смыслѣ пріемки и состава комиссіи существующее положеніе вполнѣ удовлетворяетъ службу. Что же касается заказовъ, то до сихъ поръ иногда бывали и неудобства, именно тогда, когда матеріальная сл. въ заказѣ не оговаривала какой-либо важной для сл. тяги детали; тогда приходилось принимать заказъ, хотя онъ для сл. тяги и былъ не годенъ. Въ настоящее время установлено, чтобы такіе договоры поступали предварительно въ сл. тяги для разсмотрѣнія.

Представитель Министерства Финансовъ замѣчаетъ, что при покупкѣ шпалъ являлись конкуренты, поставщики же указывали, по какимъ цѣнамъ куплены шпалы другими дорогами.

Главный контролеръ отмѣчаетъ, что Закавказскія ж. д. находились въ исключительно плохихъ условіяхъ при покупкѣ шпалъ, такъ какъ начальникъ сл. пути, желая улучшить шпальное хозяйство, потребовалъ увеличенія количества болѣе сильныхъ типовъ шпалъ (№ 1 и 2), и пріемка ихъ производилась очень строго; тѣмъ не менѣе можно считать, что въ послѣдній разъ шпалы куплены сравнительно дешево—по 1 р. 10 к. съ доставкой.

Далѣе, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ

по вопросу 45,

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

въ виду того, что штатъ служащихъ матеріальной сл. былъ крайне ограниченъ, а также въ виду того, что послѣ 1905 г. счетоводство на нѣкоторое время пришло въ разстройство, слѣдить точно за всѣми запасами, которые выходятъ изъ употребленія, не было возможности, вслѣдствіе этого образовались нѣкоторыя залежи такихъ матеріаловъ, которые въ настоящее время выяснены спеціальной комиссіей, назначенной для пересмотра запасовъ главнаго склада и всѣхъ другихъ складовъ. Результаты работы этой комиссіи изложены въ представляемыхъ

кого и на какую сумму негоднаго матеріала имѣется на дорогѣ? Какимъ наивыгоднѣйшимъ способомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

вѣдомостяхъ. При нормальномъ теченіи дѣлъ, запасы матеріаловъ, вышедшихъ изъ употребленія, подлежатъ осмотру пріемочной комиссіей, которая составляетъ объ этомъ протоколъ для доклада совѣту. Протоколъ препровождается въ совѣтъ съ заключеніемъ начальника службы-потребительницы и хозяйственной комиссіи. Такіе матеріалы съ разрѣшенія совѣта или перечисляются въ ломъ, или продаются съ аукціона и разница между стоимостью и выручкой отъ продажи или перечесленіемъ въ ломъ, сносится на счетъ убытковъ по матеріаламъ.

Количество негоднаго или вышедшаго изъ употребленія матеріала и запасныхъ частей въ 1909 г. было опредѣлено особо назначенной комиссіей, согласно вышеупомянутымъ вѣдомостямъ, оказалось его на сумму 51.163 р. 70 к., кромѣ того, въ складахъ и кладовыхъ находятся матеріалы, хотя и годные, но которые нескоро могутъ быть использованы дорогами, которыхъ по вѣдомостямъ №№ 8 и 9 той же комиссіи оказалось на сумму 311.855 р. 42 к. и, которые предположено предложить другимъ дорогамъ; часть изъ нихъ, несомнѣнно, не будетъ взята послѣдними и должна будетъ подлежать продажѣ съ аукціона или обращенію въ ломъ.

Всѣ матеріалы и запасныя части паровозовъ и вагоновъ не взятые другими дорогами слѣдуетъ постепенно продать съ аукціона или торговъ, при чемъ убытокъ можетъ быть покрытъ прибылями по матеріаламъ въ теченіе послѣдующихъ лѣтъ.

Въ настоящее время, въ виду выяснившихся результатовъ провѣрки вышеупомянутой спеціальной комиссіей, матеріальная сл. рѣшила установить постоянныя провѣрки всѣхъ складовъ и кладовыхъ на дорогахъ, при чемъ комиссіи, провѣряющей склады съ участіемъ ревизора матеріальной сл., предоставляется право представлять проекты измѣненія нормъ запасовъ на матеріалы, чтобы такимъ образомъ путемъ опыта установить нормы запасовъ вполнѣ соотвѣтствующія дѣйствительной потребности и положить предѣлъ накопленію залежей.

Вопросъ 46.

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

Въ запасахъ по оборотному капиталу вообще не много такихъ матеріаловъ, которые не расходуются вслѣдствіе высокой цѣны. Если такіе случаи и встрѣчались, то о нихъ докладывается совѣту, который и назначаетъ соотвѣтствующую цѣну, а разница цѣнъ сносится на счетъ убытка по матеріаламъ.

роги храненіемъ ненужныхъ предметовъ и запасовъ?

Вопросъ 47.

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

Накопленія обрѣзковъ матеріаловъ не наблюдается, бывали случаи продажи съ разрѣшенія совѣта малыхъ кусковъ разныхъ рукавовъ и другихъ матеріаловъ въ мелкихъ обрѣзкахъ; являющійся убытокъ относится на счетъ убытковъ по матеріаламъ.

Что касается старыхъ шпалъ, то таковыя выдаются служащимъ сл. пути на линіи, живущимъ въ будкахъ и казармахъ, вмѣсто дровъ, по установленной нормѣ, при чемъ стоимость ихъ по 5 коп. приходуется со счета прибыли и затѣмъ списывается на счетъ кредита по отопленію.

Вопросъ 48.

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

На Закавказскихъ ж. д. подраздѣленія складовъ по службамъ-потребительницамъ не имѣется; по роду же матеріаловъ дѣлится на отдѣленія только главный складъ, въ которомъ имѣется 9 отдѣленій; во главѣ каждаго отдѣленія стоитъ отдѣльный артельщикъ-раздатчикъ.

Администрація и контора для всего склада одна.

Всѣ участковые склады подраздѣленія на отдѣленія не имѣютъ.

Всѣхъ складовъ имѣется: отдѣльный складъ бланокъ для своей линіи, складъ топлива для ст. Тифлисъ, и матеріальные склады—одинъ главный въ Тифлисѣ, 6 участковыхъ на ст. Баку, Елисаветполь, Михайлово, Самтреди, Батумъ, Александрополь и кладовая на ст. Улуханлу, послѣдняя до открытія участковаго матеріальнаго склада на ст. Нахичевань. Склады топлива соединены или съ участковыми матеріальными складами и кладовой—всего 7 складовъ, или находятся подъ наблюденіемъ начальниковъ депо, агентовъ матеріальной сл. или машинистовъ нефтекачекъ; такихъ складовъ 13: на ст. Аджи-Кабулъ, Евлахъ, Акстафа, Шаропань, Чіатуры, Квирилы, Кутаисъ, Тквибули (только угольный), Поти, Санаинъ, Карсъ, Нахичевань и Джульфа.

На всѣхъ остальныхъ станціяхъ имѣются расходные склады дровъ и угля для нуждъ станціи въ завѣдываніи начальниковъ станцій. Всѣ склады топлива подчинены начальнику матеріальной сл.

Кромѣ того, въ концѣ 1909 г. при главномъ складѣ временно организована контрольная станція. Учрежденіе контрольной станціи было вызвано слѣдующими обстоятельствами: послѣ 1905—1906 г.г. дисциплина среди служащихъ упала и стали сравнительно часто повторяться случаи выдачи матеріаловъ по подложнымъ бонамъ, воровства, провоза матеріала въ пустыхъ вагонахъ безъ требованій и пр. Кромѣ того, при внимательномъ

разсмотрѣніи выяснилось, что артельщики входятъ въ соглашеніе съ получателями и либо отпускаютъ матеріалъ не въ полномъ количествѣ, либо получаютъ боны совершенно безъ отпуска матеріаловъ; было также замѣчено, что при новыхъ поставкахъ артельщики входятъ въ соглашеніе съ поставщиками и выдаютъ имъ расписки на полученіе матеріала полностью, тогда какъ въ дѣйствительности получили заказанное количество минусъ накопившаяся у нихъ экономія. Для устраненія всѣхъ этихъ дефектовъ и была установлена контрольная станція, которая, несомнѣнно, устранила возможность цѣлаго ряда злоупотребленій и вполнѣ окупила свое содержаніе (положеніе о контрольной станціи представляется).

Вопросы 49 и 50.

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

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

Охрана и правильное расходованіе матеріаловъ въ складахъ лежитъ на отвѣтственности артельщиковъ съ залогомъ, дѣйствующихъ по особому договору.

Смотрители участковыхъ складовъ и ревизоры службъ производятъ провѣрки складовъ топлива не менѣе одного раза въ мѣсяцъ, матеріаловъ, расходуемыхъ постоянно (ходовыхъ), — по возможности, но не менѣе раза въ годъ.

Независимо отъ сего, представители контроля производятъ постоянно провѣрки матеріаловъ.

Охрана имущества въ складахъ лежитъ на обязанности сторожей, которые нанимаются и увольняются по соглашенію съ артелью; увольненіе сторожей, не соотвѣтствующихъ своему назначенію, можетъ быть произведено и помимо артели. Въ главномъ складѣ, кромѣ сего, имѣется внѣшняя охрана, которая набюдаетъ за тѣмъ, чтобы ничего не переносили черезъ заборы, для чего по угламъ склада устроено три наблюдательныя вышки. Внѣшняя охрана артели не подчинена.

Каменный уголь для дорогъ пріобрѣтается двухъ сортовъ: а) Тквибульскихъ копей и обыкновенный донецкій, для отопленія печей жилыхъ помѣщеній, кухонь, бань и пр. и б) донецкій курной — для кузнечныхъ работъ. Тквибульскій уголь не выдерживаетъ долгаго лежанія: превращается въ мусоръ и теряетъ теплотворную способность; поэтому онъ принимается по мѣрѣ надобности и въ складахъ болѣе 3—4 мѣсяцевъ не лежитъ. Курной, въ виду незначительности расхода и малой потери своихъ качествъ, принимается сразу на весь годъ.

Самовозгаранія почти не замѣчалось. Донецкій уголь для отопленія печей жилыхъ помѣщеній пріобрѣтается дорогами первый годъ, къ пріобрѣтенію его приступлено для опыта, а также, чтобы лишить Нахширское общество Тквибульскихъ копей монопольнаго характера, который оно стало пріобрѣтать по поставкѣ угля для отопленія печей жилыхъ помѣщеній.

Вопросъ 51.

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

Всѣ матеріалы пріобрѣтаются по выясненіи цѣнъ, получаемыхъ на запросы, разсылаемые по возможности бо́льшему числу производителей, независимо отъ печатанія въ газетахъ. Этотъ способъ практикуется при заготовкѣ матеріаловъ на крупныя суммы. Кромѣ сего, для удешевленія поставки принимаются во вниманіе заявленія поставщиковъ относительно времени, кондицій и техническихъ условій, если таковыя не вредятъ качеству заговляемыхъ матеріаловъ. Стоимость доставки матеріаловъ по своимъ дорогамъ относится на VIII отд., стоимость по чужимъ дорогамъ принимается во вниманіе при назначеніи номенклатурныхъ цѣнъ и расходъ по такой доставкѣ оплачивается сл. сборовъ за счетъ стоимости матеріаловъ (обор. капит.); служебный тарифъ принятъ на дорогахъ по $^{1}/_{140}$ съ пуда и версты.

Вопросъ 52.

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

Въ случаѣ крайней необходимости, т. е. когда ожидать заготовку матеріаловъ обычнымъ путемъ не представляется возможнымъ, таковые пріобрѣтаются на мѣстныхъ рынкахъ (Тифлисъ, Баку, Батумъ), при чемъ матеріалы отпускаются по номенклатурнымъ цѣнамъ или по дѣйствительной цѣнѣ, смотря потому, какая цѣна назначена на данный матеріалъ, и переплата, если таковая окажется въ первомъ случаѣ, относится на счетъ прибылей по матеріаламъ.

Вопросъ 53.

53. Какіе матеріалы и запасы заготовляются и пріобрѣтаются службами-потребительницами помимо матеріальной службы? Способы этого пріобрѣтенія.

До послѣдняго времени пріобрѣтеніе матеріаловъ и различныхъ предметовъ, вообще, не разрѣшалось службамъ помимо матеріальной сл., за исключеніемъ станковъ, машинъ, камня, щебня, песка, обыкновенной глины, алебастра, гажи, при чемъ способъ заготовки оставался тотъ же (конкуренція или выясненіе цѣнъ по запросамъ).

Въ настоящее время общее присутствіе, разсмотрѣвъ по предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ вопросъ о реорганизаціи матеріальной сл., высказалось относительно заготовки матеріаловъ и предметовъ слѣдующимъ образомъ:

а) во избѣжаніе перезаготовокъ запасныхъ частей подвижного состава, постоянныхъ машинъ, а также машинъ насосовъ керосинопровода, первоначальную разработку проекта заготовокъ и докладъ совѣту поручить начальнику сл. тяги или керосинопровода, по принадлежности, при участіи начальника матеріальной сл.; при этомъ матеріальная сл. обязана своевременно доставлять подлежащему начальнику службы необходимыя статистическія данныя, исполненіе же заказовъ, по утвержденіи таковыхъ совѣтомъ, возложить на матеріальную сл.;

б) заготовку предметовъ и матеріаловъ, не внесенныхъ въ номенклатуру, съ подробной характиристикой относимыхъ на №№ собирательные (случайныя покупки), а равно заготовку машинъ, станковъ, спеціальныхъ приборовъ и аппаратовъ предоставить самимъ службамъ съ тѣмъ, чтобы такіе матеріалы и предметы заготовлялись по мѣрѣ надобности не въ запасъ, при чемъ уплату за эти покупки производили сами сл. за счетъ кредитовъ находящихся въ ихъ распоряженіи, а не за счетъ оборотнаго капитала;

в) предоставить непосредственно службамъ заготовку: простой глины, песка, камня, извести, гажи, кирпича простого, алебастра, съ соблюденіемъ существующихъ правилъ заготовокъ. Эти покупки должны быть оплачиваемы и проводимы по книгамъ, какъ и покупки упомянутыя въ пунктѣ б, но съ тѣмъ, чтобы всѣ эти заготовки проводились по книгамъ матеріальной сл.

Принятіемъ указанныхъ мѣръ, при сохраненіи существующей организаціи матеріальной сл., устраняется необходимость увеличенія штатовъ, предупреждается перезаготовка различныхъ матеріаловъ и достигается удешевленіе ремонтныхъ работъ.

Вопросъ 54.

54. Не представляется ли желательнымъ упрощеніе номенклатуры и уменьшеніе числа типовъ

Уменьшеніе числа номенклатурныхъ номеровъ по матеріаламъ и запаснымъ частямъ, вообще, желательно, такъ какъ это значительно сократило бы общій запасъ по матеріаламъ: сортовое желѣзо, проволока, гвозди, винты, шплинты, напильники и пр.;

различныхъ предметовъ заготовленія?

по матеріаламъ и запаснымъ частямъ для электрическаго и керосинокалильнаго освѣщенія; по запаснымъ частямъ паровозовъ и вагоновъ; кромѣ того, необходимо уничтожить нормы запаса такихъ предметовъ, расходъ которыхъ незначителенъ.

Начальникъ матеріальной сл. поясняетъ, что матеріальная сл. обязана имѣть запасы такихъ предметовъ, особенно запасныхъ частей, которые расходуются, напримѣръ, по одной штукѣ въ годъ. Въ настоящее время сл. тяги обязуется быстро выполнять заказы на такіе предметы, и въ такомъ случаѣ запасы можно будетъ уничтожить.

Начальникъ сл. пути заявляетъ, что по сл. пути слѣдуетъ еще увеличить номенклатуру, напримѣръ, въ отношеніи мостовыхъ брусьевъ: они считаются по кубическимъ футамъ и учетъ ихъ очень труденъ; желательно же перечислить всѣ типы, которыхъ даже не такъ много, и тогда учетъ облегчится.

Начальникъ матеріальной сл. замѣчаетъ, что при составленіи новой номенклатуры, которая издается въ настоящее время, это пожеланіе принято во вниманіе; кромѣ того, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что число №№ вновь издаваемой номанклатуры равно около 4.000.

По вопросу 55

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

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ слѣдующее: выгоды номенклатурныхъ цѣнъ заключаются главнымъ образомъ въ томъ, что онѣ 1) облегчаютъ работу складовъ, 2) даютъ возможность потребителю провѣрить расцѣнку каждой фактуры и знать стоимость матеріаловъ въ теченіе года. Невыгоды номенклатурныхъ цѣнъ: возможность значительныхъ прибылей или убытковъ отъ несоотвѣтствія дѣйствительныхъ и номенклатурныхъ цѣнъ, которое можетъ происходить отъ ошибокъ и поступленій матеріаловъ по другимъ цѣнамъ, вслѣдствіе паденія или возвышенія послѣднихъ на рынкѣ.

Вышеуказанныя неудобства могутъ порождать злоупотребленія, но при внимательномъ веденіи дѣла и своевременномъ измѣненіи цѣнъ въ большей части устранимы.

Номенклатура на Закавказскихъ ж. д. составлена по плану отчетности Глушинскаго, т. е. дѣлится на 13 главъ и 78 статей; подраздѣленія матеріаловъ по службамъ и отдѣламъ нѣтъ.

Вопросъ 56.

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

Въ составъ матеріальной сл., какъ это видно изъ представляемой таблицы, входитъ до 400 лицъ, состоящихъ какъ по своему образованію, такъ и по спеціализаціи въ своихъ профессіональныхъ обязанностяхъ, на разныхъ ступеняхъ іерархической лѣстницы — отъ постоянныхъ рабочихъ и сторожей вплодь до управленія службой—начальника и 2 его помощниковъ.

Настоящій составъ служащихъ, какъ это обыкновенно наблюдается и въ другихъ учрежденіяхъ, образовался постепенно: часть служащихъ перешла въ матеріальную сл. еще изъ частнаго о-ва Закавказскихъ ж. д., и затѣмъ, по мѣрѣ расширенія ея дѣятельности и увеличенія смѣтныхъ средствъ, штатъ служащихъ постепенно измѣнялся, пока не выразился въ современныхъ лицахъ и цифрахъ.

Естественно при этомъ, что должности, съ болѣе или менѣе обезпечивающими матеріальное положеніе служащихъ окладами, замѣщались лицами, получившими достаточную опытность для выполненія возлагавшихся на нихъ обязанностей на новой должности; такимъ же образомъ замѣщались и мѣста, оставшіяся вакантными, вслѣдствіе перемѣщеній такихъ служащихъ на высшія должности, такъ что, при освобожденіи какой-либо одной должности, передвигалась цѣлая группа лицъ, находившихся въ непрерывной цѣпи по выполненію разныхъ функцій того или другого отдѣла службы, послѣднее же мѣсто, для занятія котораго особой спеціализаціи не требовалось, предоставлялось кому-либо изъ временныхъ служащихъ, приглашаемыхъ обыкновенно или на отчетныя работы, или же на подготовку остальныхъ.

Дѣло въ томъ, что въ зависимости отъ возрастанія требованій, предъявляемыхъ къ матеріальной сл., работы ея постепенно осложнялись, и поэтому, volens-nolens, приходится средства, отпускаемыя на содержаніе служащихъ, распредѣлять на большее число, чѣмъ какое предусматривается смѣтой, и, наряду съ постояннымъ штатомъ служащихъ, имѣть еще небольшой запасъ служащихъ временныхъ, которыми при случаѣ и замѣняются освобождающіяся вакансіи.

Правда, такой способъ комплектованія служащихъ отражается на дѣлѣ неблагопріятно, и поэтому въ настоящее время принимаются необходимыя мѣры къ возможно лучшему комплектованію личнаго состава службы; такъ, признано необходимымъ установить не только минимумъ образовательнаго ценза для занятія разнаго рода должностей, но и требовать отъ поступающихъ достаточнаго знакомства съ тѣми профессіональными обязанностями, какія имъ придется нести по поступленіи на службу.

Что же касается вознагражденія служащихъ, то, при существующей дороговизнѣ квартиръ, предметовъ обмундированія и жизненныхъ припасовъ на Кавказѣ, оно не должно бы быть ниже 45 руб. въ мѣсяцъ для всякаго, поступающаго на службу, дальнѣйшее же движеніе ихъ по службѣ слѣдуетъ поставить въ зависимость отъ нравственныхъ и служебныхъ качествъ.

Вознагражденіе же всѣхъ остальныхъ служащихъ, по тѣмъ же причинамъ, должно бы быть повышено,—какъ это и проектировалось, но до сихъ поръ остается неосуществленнымъ,—на 20% противъ вознагражденія служащихъ ж. д. центра Россіи.

Отвѣтъ на вопросъ 57 находится въ докладѣ по этому вопросу совѣту управленія съ резолюціей послѣдняго.

Докладъ представленъ начальникомъ матеріальной сл. въ Высшую Комиссію.

Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ обсудить вопросы 63 и 88, также относящіеся къ матеріальной сл.

Начальникъ матеріальной сл.

по вопросу 63

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

докладываетъ, что заготовка шпалъ для нуждъ Закавказскихъ ж. д. производится на общемъ основаніи; заготовка всѣхъ другихъ матеріаловъ—путемъ вызова конкуренціи.

Заготовка шпалъ производится въ двухъ мѣстахъ 1) на Волгѣ—сосновыхъ и 2) на мѣстѣ (на Кавказѣ)—дубовыхъ и буковыхъ. Управленіемъ дорогъ было давно обращено вниманіе на то, что поставка шпалъ на Волгѣ носитъ почти монопольный характеръ и вызвать широкой конкуренціи до сихъ поръ не удалось, такъ какъ волжскій раіонъ, изъ котораго поставляются шпалы для Закавказскихъ, Ташкентской и Средне-Азіатской дорогъ, приблизительно одинъ и тотъ же. Мѣстный же рынокъ до сихъ поръ почти не оказывалъ никакого вліянія на цѣны волжскихъ поставокъ, главнымъ образомъ потому, что мѣстный рынокъ могъ дать только буковыя и дубовыя шпалы, но буковыя шпалы безусловно должны пропитываться, при чемъ опытъ заграничныхъ дорогъ показалъ, что пропитанныя буковыя шпалы лежатъ болѣе 7—8 лѣтъ, способъ же пропитки, до сего практиковавшійся у насъ, не давалъ столь хорошихъ результатовъ; поэтому пріобрѣтеніе буковыхъ шпалъ не увеличивалось, а, напротивъ, уменьшалось, несмотря на то, что послѣднія должны бы замѣнить дубовыя шпалы благодаря крѣпости своей древесины.

Кромѣ того, въ послѣднее время стоимость буковыхъ шпалъ поднялась до 90 и 95 коп., что также уменьшило выгодность ихъ заготовки сравнительно съ сосновыми волжскими; раньше разница эта доходила до 30 коп. на 1 штуку. Увеличеніе цѣнъ на буковыя и дубовыя шпалы, кромѣ другихъ причинъ, объясняется, между прочимъ, и тѣмъ обстоятельствомъ, что управленіе дорогъ отказалось принимать шпалы 2-го сорта, т. е. отступающія въ томъ или другомъ отношеніи отъ техническихъ условій. Вслѣдствіе этого послѣдняго обстоятельства, стоимость заготовки шпалъ для поставщиковъ возросла, увеличились и цѣны, которыя они стали требовать отъ управленія за каждую сданную шпалу. Раньше цѣна буковой 2-го сорта шпалы доходила до 40 коп. и дубовой отъ 70 коп. до 1 р. 10 к., что должно было давать значительную экономію въ шпальномъ хозяйствѣ.

Въ настоящее время вопросъ о мѣстномъ рынкѣ находится въ такомъ положеніи: предложеніе дубовыхъ шпалъ изъ раіоновъ,

прилегающихъ къ дорогамъ, ограничено, вывозка изъ отдаленныхъ раіоновъ затруднительна; ближайшіе раіоны буковыхъ насажденій также на половину использованы, но все-таки насажденія бука, могущія быть использованными для заготовки шпалъ, значительны и могли бы при извѣстныхъ условіяхъ оказать вліяніе на конкуренціи при заготовкѣ шпалъ.

Далѣе, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что

по вопросу 88

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

Подкомиссіи представляются таблицы, изъ которыхъ видны распредѣленіе и размѣры складовъ топлива по линіи Закавказскихъ ж. д.

Представитель Государственнаго Контроля отмѣчаетъ, что общими техническими условіями предусмотрѣнъ въ качествѣ топлива только мазутъ, между тѣмъ на Закавказскихъ ж. д. употребляется то, что стоитъ дешевле, будь то мазутъ или свѣжая тяжелая нефть; поэтому по общимъ условіямъ моментъ вспышки опредѣляется въ 75°, а на Закавказскихъ ж. д.—30°, но, разумѣется, при этомъ расходъ нѣсколько другой, и опредѣленно выяснить, что выгоднѣе, не удалось: контроль считаетъ, что выгоднѣе употреблять мазутъ, а управленіе дорогъ—нефть.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, прібрѣтаются ли для дорогъ дрова и въ какомъ количествѣ, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что дровъ дороги покупаютъ около 8000 куб. саж., изъ которыхъ до 4000 куб. саж. идетъ на потребность служащихъ; служащіе оплачиваютъ стоимость дровъ и провозъ изъ расчета 1/140 съ пудо-версты.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, ограничено ли количество отпускаемыхъ служащимъ дровъ, начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что количество это ограничено согласно общему положенію; въ зависимости отъ желанія служащихъ, управленіе замѣняетъ дрова керосиномъ.

Г. По службѣ пути.

Вопросъ 58.

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

Начальникъ сл. пути В. И. Кенге докладываетъ, что рельсы на Закавказскихъ ж. д. уложены различныхъ типовъ, вѣсомъ въ погонномъ футѣ 18, $21^2/_3$, $22^1/_2$, 23, $24^1/_3$, $24^1/_2$ и 25, а также и 15,077 фунтовъ; распредѣленіе ихъ указано въ представляемомъ въ Комиссію схематическомъ планѣ.

Главная линія (участки Поти-Тифлисъ-Баку, протяженіемъ въ 805 вер. и Самтреди-Батумъ протяженіяемъ въ 98 вер.) до перехода Закавказскихъ ж. д. въ казну (въ 1889 г.) была уложена рельсами типа $21^2/_3$ фун. въ пог. футѣ; послѣ перехода въ казну, въ виду прогрессивно возраставшаго движенія и необходимости

усиленія верхняго строенія пути, означенные рельсы съ 1891 г. стали замѣняться рельсами типа $22^1/_2$ фунта въ пог. футѣ. Въ Сурамскомъ тоннелѣ, при постройкѣ его (откр. въ 1891 г.), были уложены рельсы типа 24 фунта въ пог. футѣ; въ 1900 г. они замѣнены рельсами типа $24^1/_2$ фунта въ пог. футѣ, а въ 1906 г. въ тоннелѣ уложены рельсы III нормальнаго типа (вѣсъ— $24^1/_3$ фунта въ пог. футѣ). На остальномъ протяженіи новой линіи, по мѣрѣ увеличенія вѣса паровозовъ и скоростей движенія, съ 1900 г. Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ было признано необходимымъ увеличить вѣсъ рельсъ до $24^1/_2$ фунтовъ въ пог. футѣ. Рельсы этого же типа укладывались съ 1901 г. на строившемся второмъ пути на участкахъ Акстафа-Евлахъ и Аджи-Кабулъ-Баку. Рельсы III-го нормальнаго типа ($24^1/_3$ фунта) стали примѣняться съ 1904 г. какъ для сплошной смѣны на первомъ пути (взамѣнъ рельсъ типа $21^2/_3$ и $22^1/_2$ фун.), такъ и для укладки второго пути. Съ 1909 г. на главной линіи введены для сплошной смѣны рельсы типа III-а (вѣсъ—25 фунт. въ пог. футѣ). Въ представляемой вѣдомости рельсъ, лежащихъ въ главныхъ путяхъ, указаны отдѣльные участки дорогъ съ показаніемъ имѣющихся типовъ рельсъ и количества шпалъ, а также требующихся типовъ рельсъ въ зависимости отъ наибольшей скорости поѣздовъ и наибольшаго давленія паровозовъ на ось, согласно приказу М. П. С. отъ 14 января 1903 г. за № 14. Изъ этой же вѣдомости усматривается количество рельсъ, подлежащихъ еще смѣнѣ. Ежегодно на главной линіи смѣнялось отъ 70 до 100 верстъ рельсъ. Въ настоящее же время рельсы $21^2/_3$ фунта съ перегоновъ сняты уже почти всѣ и лежатъ лишь на главныхъ путяхъ въ предѣлахъ станцій. По окончаніи смѣны 1910 г. на главной линіи останется подлежащихъ сплошной смѣнѣ рельсъ типа $22^1/_2$ фунта въ пог. футѣ (на перегонахъ) 75 вер.; рельсъ типа $21^2/_3$ фунта на перегонахъ 30 вер., на станціяхъ 83 вер. На 1911 г. назначена смѣна 38 верстъ на главной линіи типомъ III-а.

Карсская линія, протяженіемъ въ 279 верстъ (Тифлисъ-Александрополь-Карсъ) была уложена при постройкѣ (1896-1899 г.г.) рельсами типа 18 фунтовъ въ пог. футѣ, за исключеніемъ 17,7 верстъ Бамбакскаго ущелья (119—137 вер.), уложенныхъ при постройкѣ рельсами типа $22^1/_2$ фунта въ пог. футѣ. Въ видахъ усиленія рельсовой колеи, соотвѣтственно обращающимся на Карсской линіи паровозамъ съ давленіемъ на ось до 14 тоннъ, при наибольшихъ скоростяхъ до 35 верстъ въ часъ, съ 1907 г. на участкахъ, технически наиболѣе трудныхъ, 18-ти фунтовые рельсы стали замѣняться рельсами IV-го нормальнаго типа (вѣсомъ $22^1/_2$ фунта въ пог. футѣ), а съ 1909 г. на ней стали укладываться рельсы типа IV-а, (вѣсъ—23 фун. въ пог. футѣ). Ежегодно на Карсской линіи смѣнялось отъ 20 до 25 верстъ.

По окончаніи смѣны 1910 г. на Карсской линіи останется еще подлежащихъ сплошной смѣнѣ рельсъ типа 18 фунтовъ на перегонахъ 168 верстъ и на главномъ пути въ предѣлахъ станцій и разъѣздовъ 13 верстъ. На 1911 г. назначено смѣнить 25 верстъ типомъ IV-а.

Боржомская вѣтвь (27 верстъ) была уложена при постройкѣ (1893—1894 г.г.) рельсами типа 18 фунтовъ въ пог. футѣ, но, въ виду техническихъ трудностей, въ 1900 и 1901 г.г. на всемъ протяженіи ея означенные рельсы замѣнены рельсами типа $24^1/_2$ фунта.

На Сабунчинской (12,65 вер.) и Сураханской (6,304 вер.) нефтепромышленныхъ вѣтвяхъ при постройкѣ (1880—1881 г.г.) были уложены рельсы типа $21^2/_3$ фунта, смѣнявшіеся исподволь на наиболѣе дѣятельной Сабунчинской вѣтви рельсами типа $22^1/_2$ фунта. Второй путь Сабунчинской вѣтви уложенъ при постройкѣ (1901 г.) рельсами типа $24^1/_2$ фунта въ пог. футѣ.

Александрополь-Эриванская линія, длиной въ 145 верстъ (откр. въ 1902 г.) и Улуханлу - Джульфинская, длиной въ 177 верстъ (откр. въ 1908 г.) уложены рельсами типа $22^1/_2$ фунта въ пог. футѣ.

Остальныя ширококолейныя линіи: Ріонъ-Кутаисъ-Тквибули (48 верстъ), Сурамская (4 вер.), вѣтви въ гор. Баку и Батумѣ, были уложены рельсами типа $21^2/_3$ фунта, а затѣмъ эти рельсы постепенно замѣняются старогодными рельсами типа $22^1/_2$ фунта въ пог. футѣ.

Узкоколейная Чіатурская вѣтвь на участкѣ Шаропань-Чіатуры (38 верстъ) была уложена при постройкѣ (откр. въ 1895 г.) рельсами типа 15,077 фун. въ пог. футѣ, которые съ 1903 г. замѣняются на ней снимаемыми съ главной линіи старыми годными рельсами типа $21^2/_3$ фунта въ пог. футѣ; тѣми же рельсами ($21^2/_3$ фунта) уложены при постройкѣ: участокъ ея Чіатури-Сачхеры, протяженіемъ въ 12 верстъ и узкоколейная Бакуріанская вѣтвь, протяженіемъ въ 37 верстъ.

Что касается шпалъ, то длина ширококолейныхъ шпалъ—1,25 саж. узкоколейныхъ—0,90 саж., поперечныя сѣченія шпалъ соотвѣтствуютъ утвержденнымъ М. П. С. типамъ.

Переходя къ вопросу о балластѣ, начальникъ сл. пути докладываетъ, что преобладающимъ балластомъ на Закавказскихъ ж. д. является рѣчной песокъ съ гравіемъ и галькой и съ содержаніемъ глины, количество которой увеличивается съ теченіемъ времени оттого, что и песокъ этого балласта и галька представляютъ собою продукты вывѣтриванія глинистыхъ сланцевъ, а не кварцевыхъ породъ, и, какъ таковые, подвергаются въ пути дальнѣйшему разложенію и обращаются въ глину; въ виду сего, этотъ видъ балласта признается ниже средняго качества.

Балластъ этотъ примѣняется на 5, 6, 7, 8, 9, частью 10, 15 и 16 участкахъ пути. На ближайшей къ Каспійскому морю части Баку-Тифлисскаго участка (на 10, 11 и 12 участкахъ сл. пути) примѣняется для балласта морской песокъ съ ракушками изъ Алятскаго и Черногорскаго (бывш. Хвалынскаго) карьеровъ; хотя въ этомъ балластѣ и отсутствуетъ глина, но чрезмѣрно мелкій песокъ выдувается легко вѣтромъ, въ предотвращеніе чего его приходится покрывать щебнемъ (верхнимъ балластомъ).

Лучшимъ балластомъ на Закавказскихъ ж. д. долженъ быть признанъ Черноморскій гравій, извѣстный подъ названіемъ Кобулетскаго балласта, названный такъ по ст. Кобулеты (на 77 верстѣ Батумскаго участка), близь которой расположенъ главный карьеръ этого балласта. Мелкій гравій этотъ, совершенно свободный отъ глины, упругій, хорошо подбиваемый и устойчивый въ подбивкѣ; балластъ этотъ примѣняется на 1, 2, 3, 4 и частью 5 участкахъ сл. пути. На горныхъ участкахъ онъ съ теченіемъ времени загрязняется овражными выносами, влекущими значительное количество глины; поэтому ремонтъ балласта новымъ Кобулетскимъ составляетъ значительный ежегодный расходъ.

Караклисскій (142 вер.) балластъ Карсской линіи, состоящій изъ рѣчного гравія съ пескомъ и галькой, причисленъ къ балласту средняго качества; имъ забалластированъ 13 и отчасти 14-й участки пути.

Камарлинскій рѣчной гравій (на 17 верстѣ Джульфинской линіи) долженъ быть отнесенъ къ балласту вышесредняго качества; имъ снабжается Джульфинская линія.

На марганцевой Чіатурской вѣтви примѣняется балластъ изъ горной естественной дресвы; въ виду значительнаго содержанія въ немъ глинистыхъ сланцевъ, балластъ этотъ тоже по качеству ниже средняго.

На узкоколейной Бакуріанской и частью на Тквибульской вѣтвяхъ путь уложенъ на слоѣ щебня, добываемаго въ предѣлахъ этихъ вѣтвей.

Что касается толщины балластнаго слоя на главныхъ линіяхъ и ширококолейныхъ вѣтвяхъ, то она не соотвѣтствуетъ § 55 техническихъ условій проектированія и сооруженія ж. д. первостепеннаго значенія (магистралей) и составляетъ, въ среднемъ, около 0,20 саж. подъ подошвою рельса, вмѣсто установленной толщины 0,25 саж.

Количество нижняго балласта, имѣющееся на ширококолейныхъ линіяхъ и вѣтвяхъ, при средней толщинѣ слоя въ 0,20 саж., ширинѣ поверху въ 1,50 саж., при откосахъ 3 : 2, составляетъ, въ среднемъ, 180 куб. саж. на версту. Опредѣленное по средней нормѣ 180 куб. саж. на версту общее количество балласта въ главныхъ путяхъ (обоихъ) исчислено согласно представляемой

вѣдомости въ 361,110 куб. саж. По сортамъ балласта: Кобулетскаго (лучшаго) 51,478 куб. саж. (около $^1/_7$ всего количества), мелкаго песку 87,362 куб. саж., т. е. около $^1/_4$ и рѣчного балласта 186,441 куб. саж., т. е. около 52% всего количества. Остальные сорта указаны въ самой вѣдомости.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какое количество рельсъ ежегодно мѣняется и восколько это обходится, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что мѣняется ежегодно 70—100 верстъ, при чемъ смѣна рельсъ запаздываетъ, обыкновенно, около года; стоимость смѣны 100 верстъ по смѣтѣ 1909 г. назначена въ 797.000 руб., изъ коихъ 780.000 руб. стоятъ рельсы и скрѣпленія. На станціяхъ смѣна пока не производится.

На вопросъ Н. А. Маслова, не наблюдалось ли смятіе концовъ рельсъ черезъ $1^1/_2$—2 года ихъ службы, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что такіе случаи наблюдались и что смѣненные рельсы вѣса $21^2/_3$ держались несравненно лучше, чѣмъ укладываемые въ путь въ настоящее время болѣе тяжелые; невыдержавшіе срока гарантіи рельсы мѣняются за счетъ заводовъ.

По вопросу 59

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что нижній балластъ вывозится поѣздами изъ 16 карьеровъ, изъ коихъ 14 казенныхъ и 2 частныхъ. Распредѣленіе карьеровъ по линіи усматривается изъ представляемаго Подкомиссіи ихъ списка. Разработка карьера, нагрузка и выгрузка балласта сдается ежегодно по конкуренціи подрядчикамъ, при чемъ, въ случаѣ высокихъ цѣнъ, производится хозяйственнымъ способомъ. Цѣны, по коимъ сданы эти работы въ 1909 г., усматриваются изъ того же списка. Уборка въ путь балласта производится хозяйственнымъ способомъ. Балластировка производится порядкомъ, указаннымъ въ особой инструкціи.

Стоимость пользованія составомъ въ цѣну балласта не включается.

Верхнимъ балластомъ (щебнемъ) покрытъ участокъ пути отъ Евлахъ до ст. Баку, всего 275 вер., гдѣ, какъ указано было выше, нижній балластъ очень мелокъ. Заготовка щебня производится въ Атъ-Булахскомъ карьерѣ на 714 верстѣ по цѣнѣ съ накладными расходами около 15-ти руб. за куб. саж.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

доложено, что типы скрѣпленій, существующихъ на Закавказскихъ ж. д., указаны въ представленномъ Подкомиссіи альбомѣ рельсовыхъ скрѣпленій. Рельсы соединяются между собою фасонными накладками: а) хвостовыми при рельсахъ нормальныхъ типовъ III, IV, III-а и IV-а; б) угловыми при всѣхъ остальныхъ рельсахъ. Плоскія накладки старыхъ типовъ остались

только на немногихъ запасныхъ путяхъ при стыкахъ на шпалѣ. Къ шпаламъ рельсы прикрѣпляются костылями или шурупами при помощи подкладокъ. Эти послѣднія для рельсъ всѣхъ четырехъ нормальныхъ типовъ—ребордчатыя и имѣютъ подуклонку, такъ что зарубка шпалъ при этихъ подкладкахъ—горизонтальная, при прочихъ рельсахъ подкладки не имѣютъ подуклонки, а потому шпалы зарубаются съ уклонами (1/20). Самыя подкладки при этомъ на линіяхъ новѣйшей постройки (Джульфинской и Эриванской ж. д.) ребордчатыя, а на старыхъ линіяхъ: Карсской, Боржомской, Сабунчинской и на главной линіи, гдѣ на ней не смѣнены еще рельсы типа $21^2/_3$ (на станціяхъ) и $22^1/_2$ фунта, а также на вѣтвяхъ, укладываемыхъ старогодными рельсами,—подкладки плоскія.

Шурупы примѣняются лишь при дубовыхъ шпалахъ, а такъ какъ въ послѣдніе годы дубовыя шпалы сильно вздорожали, то примѣненіе ихъ, равно какъ и шуруповъ, пришлось ограничить лишь наиболѣе технически труднымъ горнымъ участкомъ Сурамскаго перевала.

На Карсской, Эриванской и Джульфинской линіяхъ при постройкѣ подкладки были уложены не на всѣхъ шпалахъ, а лишь на стыковыхъ и на кривыхъ малыхъ радіусовъ. Въ настоящее время, при пропитанныхъ шпалахъ недостающія подкладки должны быть добавлены во избѣжаніе порчи шпалъ отъ механическаго износа. Всего на указанныхъ вѣтвяхъ не достаетъ 584.687 штукъ подкладокъ на сумму около 198.800 рублей.

На укладку этихъ подкладокъ съ прошлаго года по смѣтѣ новыхъ работъ ассигнуютъ постепенно необходимый кредитъ.

На главной линіи подъ рельсами типа $24^1/_2$ фунта имѣется значительное количество (1.372.375) узкихъ подкладокъ, шириною всего 100 мм., которыя въѣдаются въ шпалы и такимъ образомъ механически ихъ изнашиваютъ, вслѣдствіе чего шпалы приходится мѣнять ранѣе срока. На замѣну части этихъ подкладокъ широкими 150 мм. по смѣтѣ будущаго года испрашивается кредитъ по отд. VII, гл. 2.

Вопросъ 61.

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

Начальникъ сл. пути высказываетъ, что, при укладываемыхъ въ настоящее время рельсахъ тяжелыхъ типовъ и болѣе сильныхъ ихъ скрѣпленіяхъ, слѣдовало бы ожидать ощутительную экономію въ поддержаніи пути противъ тѣхъ же расходовъ при рельсахъ легкихъ типовъ, но худшія структурныя свойства, т. е. меньшая прочность матеріала новыхъ рельсъ и вызванный этимъ быстрый износъ ихъ не вполнѣ оправдали эти ожиданія: рельсы нормальныхъ типовъ (III, IV, III-а и IVа), а также рельсы типа $24^1/_2$ фунта въ пог. футѣ изготовлены, какъ уже указано, изъ матеріала гораздо худшаго, чѣмъ даже рельсы типа $22^1/_2$ фунта

прокатки 1890 г. и несравненно худшаго, чѣмъ рельсы типа $21^2/_3$ фунта, прокатанные въ 1870 и 1880 годахъ.

Тѣмъ не менѣе, въ общемъ, приходится констатировать фактъ меньшаго разстройства пути при рельсахъ тяжелыхъ типовъ. Самая длина звенъ (35′), уменьшая число стыковъ, а большая сопротивляемость стыковыхъ накладокъ и подкладокъ, увеличивая прочность стыковъ, обезпечиваютъ большую устойчивость пути и меньшую его разстраиваемость. Вообще работы по рихтовкѣ и перешивкѣ пути, съ укладкою тяжелыхъ рельсъ, уменьшились хотя и неодинаково на разныхъ участкахъ, а путь сталъ значительно спокойнѣе для движенія. На большинствѣ участковъ выгода тяжелыхъ рельсъ не отразилась на экономической сторонѣ содержанія пути, а лишь на технической, т. е., при прежнихъ нормахъ расходовъ, путь вездѣ сталъ покойнѣе; другими словами, недостаточныя нормы расходовъ, при легкихъ рельсахъ и тяжелыхъ поѣздахъ, стали достаточными при тяжелыхъ рельсахъ.

За краткостью срока службы тяжелыхъ рельсъ и за недостаткомъ техническихъ силъ, при разнообразіи техническихъ условій устройства и содержанія пути, не только на разныхъ линіяхъ Закавказскихъ ж. д., но даже на разныхъ участкахъ одной и той же линіи, не представляется возможнымъ завести систематическую статистику въ этомъ отношеніи.

Вопросъ 62.

62. Система смѣны шпалъ.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что до 1910 г. шпалосмѣнной единицей была верста, а съ этого года, во исполненіе циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12/18 апрѣля 1909 г. за № 9965/76, шпалосмѣнной единицей сдѣлана десятая доля версты (0,1 в.—50 саж.), или такъ называемый пикетъ. Система смѣны шпалъ примѣняется одиночная и только въ томъ случаѣ, когда количество требующихъ смѣны шпалъ составляетъ болѣе 50% всего лежащаго на пикетѣ (50 саж.) числа ихъ, шпалы смѣняются сплошь на всемъ пикетѣ. Для учета смѣны шпалъ на Закавказскихъ ж. д. до 1909 г. велись графико-вѣдомости шпалъ, а съ 1910 г. введены книги шпалъ, въ которыхъ сохраненъ принципъ графико-вѣдомостей, т. е. соединены цифровыя обозначенія съ графическими. Число шпалъ на версту на главной линіи на перегонахъ при рельсахъ типовъ $21^2/_3$ и $22^1/_2$ фунта ранѣе укладывалось до 1.600 штукъ, а при рельсахъ типа 18 футовъ—1.625 штукъ, но съ текущаго года, въ силу циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23/27 мая 1909 г. за № 13015/103, число укладываемыхъ при смѣнѣ шпалъ уменьшено при тяжелыхъ рельсахъ до 1.500 шт. Въ предѣлахъ станцій смѣна шпалъ производится на главныхъ путяхъ такъ же, какъ и на перегонахъ, а на

остальныхъ станціонныхъ путяхъ преимущественно старогодными шпалами, полученными при смѣнѣ на главномъ пути.

По вопросу 63

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

въ дополненіе къ высказанному ранѣе доложено, что шпалы поставляются подряднымъ способомъ. Порядокъ вызова конкуренціи, разсмотрѣнія ея результатовъ въ совѣтѣ управленія и всѣ дальнѣйшія дѣйствія хозяйственной комиссіи и матеріальной сл. изложены въ особо представляемой запискѣ.

Сосновыя шпалы заказываются въ верховьяхъ Волги, за неимѣніемъ таковыхъ на Кавказѣ, а дубовыя, каргаачевыя, еловыя и буковыя, въ общемъ до 150.000 шт., т. е. всего около 25% отъ общаго количества шпалъ, заказываются въ предѣлахъ дорогъ. Пріемка шпалъ отъ поставщика производится комиссіями съ участіемъ агентовъ сл. пути, матеріальной и представителей контроля. Затѣмъ шпалы, подлежащія пропиткѣ (хвойныя), сдаются заводу пропитки шпалъ. Условія пріобрѣтенія шпалъ на Волгѣ указаны въ представляемой копіи договора на поставку такихъ шпалъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какое количество въ процентномъ отношеніи укладывается на дорогахъ дубовыхъ шпалъ, начальникъ сл. пути докладываетъ, что раньше изъ 600.000 штукъ укладываемыхъ ежегодно шпалъ дубовыхъ укладывалось около 70.000 шт.; съ настоящаго же времени будетъ укладываться 25.000 шт., т. е. менѣе 5%. На Закавказскихъ ж. д. для деревянныхъ шпалъ условія службы, вообще, не выгодны, такъ какъ зимы почти не бываетъ и все время приходится подбивать шпалы, что на шпалахъ вредно отражается; поэтому на другихъ дорогахъ, гдѣ продолжительное время стоятъ морозы, шпалы лучше сохраняются.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи, къ

вопросу 64,

64. Вліяніе качества, размѣровъ и формы шпалъ на стоимость содержанія пути.

начальникъ сл. пути докладываетъ, что, съ увеличеніемъ вѣса рельсъ, типа подкладокъ и ширины послѣднихъ до 150 мм. (для рельсъ нормальныхъ типовъ III, III-а, IV и IV-а), установленныя Министерствомъ Путей Сообщенія поперечныя сѣченія шпалъ для рельсъ старыхъ типовъ становятся недостаточными, такъ какъ для помѣщенія всей ширины подкладки верхній протесъ шпалы долженъ быть увеличенъ до этой ширины, вслѣдствіе чего шпала подъ рельсами утоняется; а такъ какъ и костыли къ рельсамъ типа III и III-а удлинены противъ костылей къ рельсамъ старыхъ типовъ $24^1/_2$, $22^1/_2$ и др. значительно (напримѣръ костыли III и III-а имѣютъ длину 170 мм., а костыли типа $24^1/_2$ всего 150 мм.), то съ внутренней стороны колеи, съ которой подкладка утонена, костыли пробиваютъ пластинную шпалу; быстрота прогноя шпалы увеличивается, а проч-

ность костыля въ гнѣздѣ ослабляется. Обстоятельство это вліяетъ на уменьшеніе прочности верхняго строенія пути. Для устраненія этого, наименьшія (министерскія) сѣченія шпалъ должны быть увеличены.

По вопросу 65

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

доложено, что шпалы хвойныхъ породъ пропитываются хлористымъ цинкомъ подряднымъ способомъ, акціонернымъ обществомъ Рютгерсъ, на Бакинскомъ и Горійскомъ заводахъ Закавказскихъ ж. д. по цѣнѣ 26 коп. за штуку. Пропитанныя шпалы гарантируются означенной фирмой на 8 лѣтъ противъ гніенія. Пропитка началась съ 1907 г. и результаты ея еще не опредѣлились. Ранѣе шпалы пропитывались хлористымъ же цинкомъ хозяйственнымъ способомъ и средняя продолжительность службы ихъ (сосновыхъ и еловыхъ) опредѣлилась въ 6 лѣтъ; средняя продолжительность службы не пропитанныхъ шпалъ тѣхъ же породъ опредѣлилась въ $3^3/_4$ года, а дубовыхъ (не пропитанныхъ) въ $5^3/_4$ года. Въ настоящее время управленіемъ Закавказскихъ ж. д. поднятъ вопросъ о пропиткѣ шпалъ въ соляномъ озерѣ близъ ст. Баку „Беюкъ-Шоръ“, а также креозотомъ. Вопросъ этотъ находится на разрѣшеніи въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ уже около года, между тѣмъ какъ онъ даже не связанъ съ отпускомъ какихъ-либо новыхъ кредитовъ.

При разсмотрѣніи этого вопроса въ совѣтѣ представитель отъ Министерства Финансовъ остался при особомъ мнѣніи относительно просолки шпалъ, такъ какъ въ озерѣ замѣчено присутствіе небольшого количества нефти.

По вопросу о пропиткѣ шпалъ неизвѣстнымъ веществомъ, названнымъ „креозотомъ С“ главный контролеръ въ свое время остался при особомъ мнѣніи, такъ какъ антисептическія свойства этого вещества добываемаго изъ нефти техникѣ пока неизвѣстны.

Представитель Министерства Финансовъ объясняетъ, что по имѣющимся у него свѣдѣніяхъ шпалы отъ нефти портятся; это и послужило причиной заявленія особаго мнѣнія.

Начальникъ дорогъ полагаетъ, что задержка въ разрѣшеніи вопроса о пропиткѣ шпалъ объясняется скорѣе предположеніемъ передать пропитку шпалъ Закавказскихъ ж. д. Рютгерсу подобно тому, какъ это сдѣлано для Средне-Азіатской ж. д.; послѣдняя, однако, не представляетъ Рютгерсу то количество шпалъ, которое предусмотрѣно договоромъ, и въ этомъ отношеніи, повидимому, желательно использовать Закавказскія ж. д.

Вопросъ 66.

66. Выясненіе условій содержанія пути, которыя позволили

Къ условіямъ, которыя позволяли бы, по возможности, рѣже ремонтировать путь, управленіе Закавказскихъ ж. д. относитъ слѣдующія:

бы, по возможности, рѣже ремонтировать путь. Заключеніе по этому вопросу управленія дороги.

1) улучшеніе качества балласта на тѣхъ участкахъ, гдѣ онъ излишне мелокъ (участки 10, 11 и 12) и глинистъ (6, 7, 8, 9, частью 10, 15 и 16 участки);

2) увеличеніе толщины балластнаго слоя до 0,25 саж. подъ подошвою рельса;

3) покрытіе балластомъ шпалъ противъ ихъ растрескиванія;

4) возобновленіе загрязненнаго балласта чистымъ, пріуроченное къ смѣнѣ шпалъ;

5) смѣна рельсъ на тяжелый типъ;

6) укладка подкладокъ на всѣхъ шпалахъ и замѣна узкихъ 100 мм. подкладокъ широкими 138 или 150 мм.;

7) принятіе соотвѣтствующихъ мѣръ противъ угона рельсъ и шпалъ на двупутныхъ участкахъ при уклонахъ свыше 0,005 (противоугонные уголки);

8) на закругленіяхъ малыхъ радіусовъ, менѣе 100 саж., желательно уложить по три сквозныя подкладки на звенѣ: двѣ у стыковъ, а третью по срединѣ звена.

Вопросъ 67.

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

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что протяженіе пучинистыхъ мѣстъ на Закавказскихъ ж. д. вообще незначительно и составляетъ всего 39,66 в., т. е. 2,3% общаго протяженія

Способы борьбы съ пучинами заключаются: а) въ замѣнѣ глинистаго балласта балластомъ лучшаго качества и увеличеніи толщины балластнаго слоя; б) въ углубленіи кюветовъ и тщательномъ наблюденіи за правильностью ихъ дѣйствія, въ видахъ наилучшаго отвода воды отъ полотна; в) въ замѣнѣ хорошимъ балластомъ пучинистаго грунта полотна при небольшой его толщинѣ; г) въ случаѣ большихъ заложеній пучинистаго грунта въ устройствѣ въ полотнѣ и откосахъ выемокъ дренажа.

Переходя къ

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 продолжаетъ, что снѣжнымъ заносамъ на Закавказскихъ ж. д. подвержены лишь нѣкоторые участки, всего протяженіемъ около 710 вер. Способы предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ и расчистки послѣднихъ изложены въ представляемой инструкціи № 161. На Закавказскихъ ж. д. примѣняются снѣгоочистители исключительно плуговой системы, которые вполнѣ оправдываютъ свое назначеніе.

Подкомиссіи будутъ представлены справки за трехлѣтіе 1907—1909 г.г. о расходахъ по расчисткѣ снѣга на участкахъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, примѣняются ли на Закавказскихъ ж. д. щиты, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ утвер-

дительно, при чемъ дополняетъ, что щиты устанавливаются почти исключительно на Карсской линіи на Сурамскомъ перевалѣ и въ Баку, гдѣ они устраиваются какъ защита отъ песчаныхъ заносовъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не могутъ ли въ данномъ случаѣ быть примѣнены разсадки, начальникъ сл. пути объясняетъ, что вслѣдствіе узости полосы отчужденія не вездѣ съ пользою для дѣла возможны посадки, а, кромѣ того, на Бакинскомъ участкѣ посадки гибнутъ вслѣдствіе недостатка воды.

Вопросъ 69.

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя, 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.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что путевыя ремонтныя работы производятся на Закавказскихъ ж. д. исключительно хозяйственнымъ способомъ. Порядокъ производства ремонтныхъ работъ указанъ въ представляемой инструкціи № 162. Ремонтъ и постройка гражданскихъ искусственныхъ сооруженій производится и хозяйственнымъ способомъ—преимущественно мелкія работы, и подряднымъ—болѣе крупныя работы. Работы стоимостью менѣе 900 руб. сдаются распоряженіемъ начальника участка пути безъ конкуренціи по цѣнамъ не выше нормальныхъ, утверждаемыхъ начальникомъ дорогъ; работы стоимостью свыше 900 руб. сдаются по конкуренціямъ, вызываемымъ на участкахъ и въ управленіи, при чемъ сдача работъ стоимостью до 3.000 руб. утверждается начальникомъ сл. пути, до 10.000 руб.—начальникомъ дорогъ, а свыше 10.000 руб.—совѣтомъ. Нѣкоторыя работы ремонтнаго характера, общія на всѣхъ участкахъ, какъ напримѣръ, вывозка балласта, малярныя работы, очистка и вывозка нечистотъ, подвозка воды сдаются по конкуренціямъ совѣтомъ управленія дорогъ. Подрядный способъ работъ, конечно, менѣе выгоденъ, чѣмъ хозяйственный, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, онъ неизбѣженъ, за невозможностью вести всѣ работы хозяйственнымъ способомъ по недостатку личнаго состава. Для болѣе широкаго примѣненія способа хозяйственныхъ работъ необходимо: 1) упростить и ускорить уплату мастеровымъ и рабочимъ заработанныхъ денегъ, не задерживая ее формальностями, при чемъ уплату производить не одинъ разъ въ мѣсяцъ, а каждую недѣлю (по субботамъ); 2) ускорить доставку матеріаловъ изъ складовъ матеріальной сл. и допустить пріобрѣтеніе матеріаловъ въ экстренныхъ случаяхъ непосредственнымъ распоряженіемъ начальниковъ участковъ сл. пути; 3) усилить техническій надзоръ за работами, увеличивъ число десятниковъ и техниковъ; 4) упростить сдачу работъ мелкимъ рядчикамъ, разрѣшивъ начальникамъ участковъ сдавать работы безъ вызова конкуренцій по единичнымъ цѣнамъ не свыше нормальныхъ, утвержденныхъ начальникомъ дорогъ, безъ заключенія письменныхъ условій и безъ ограниченія суммы

производства работъ. При сдачѣ работъ за оптовую сумму сохранить существующій порядокъ.

Главный контролеръ считаетъ, что хозяйственныя работы требуютъ большихъ штатовъ, въ смыслѣ контроля онѣ очень затруднительны, такъ какъ при всякаго рода могущихъ произойти при работахъ перерасходахъ, очень трудно установить, кто истинный виновникъ непорядка.

Высказывая, что, несомнѣнно, оба способа, и хозяйственный и подрядный имѣютъ и свои достоинства, и свои недостатки Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ, что при правильной постановкѣ всего дѣла и, разумѣется, отчетности хозяйственный способъ во всѣхъ отношеніяхъ выгоднѣе и предпочтителенъ для желѣзнодорожнаго хозяйства.

Н. А. Масловъ замѣчаетъ, что при настоящемъ положеніи примѣненіе хозяйственнаго способа дастъ отрицательные результаты, тѣмъ болѣе, что начальники участка, обремененные канцелярской работой и разнесеніемъ расходовъ по кредитамъ, передаютъ, обыкновенно, строительныя работы помощникамъ, а то и просто техникамъ.

Начальникъ сл. пути соглашается, что производство крупныхъ хозяйственныхъ работъ можно поручать не всѣмъ, а съ тщательнымъ выборомъ, и докладываетъ, что при подрядномъ способѣ устраненіе подрядчика очень трудно, т. к. связано съ массою формальностей; работы, между тѣмъ, сдаются неизвѣстнымъ своею опытностью лицамъ, а тѣмъ, кто заявитъ низшія цѣны; часто это бываютъ люди неопытные и потомъ съ ними приходится считаться, что далеко не въ интересахъ дѣла.

Главный контролеръ объясняетъ, что на основаніи существующихъ распоряженій контроль можетъ соглашаться на сдачу работъ въ огромномъ большинствѣ случаевъ тому, кто заявилъ низшія цѣны.

По вопросамъ 70 и 71

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

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что пріобрѣтеніе всякаго рода матеріаловъ и инструментовъ сосредоточено въ матеріальной сл., что непосредственнымъ распоряженіемъ сл. пути заготовляются лишь камень, кирпичъ, балластъ, известь и алебастръ. Способы заготовленія и пріобрѣтенія строительныхъ матеріаловъ изложены въ представляемомъ описаніи „дѣйствующихъ на Закавказскихъ ж. д. способовъ пріобрѣтенія разныхъ матеріаловъ и предметовъ“.

Далѣе, начальникъ сл. пути указываетъ, что на Закавказскихъ ж. д. не установлены номенклатурныя цѣны на то, что пріобрѣтаетъ сл. пути, а между тѣмъ номенклатурныя цѣны давали бы большое удобство при составленіи смѣтъ. Кромѣ того, накладные расходы на пріобрѣтаемые матеріалы должны, по требованію

контроля, сноситься на опредѣленный кредитъ, обыкновенно же многіе изъ нихъ пріобрѣтаются именно въ запасъ, и тогда ихъ приходится сносить на первый попавшійся свободный кредитъ, а потомъ переносить, разносить и т. д.

Представитель Государственнаго Контроля объясняетъ, что контроль требовалъ производить заготовку кирпича, камня и т. д. съ отнесеніемъ расхода на тѣ работы, которыя предполагалось исполнить; что же касается накладныхъ расходовъ, то до точнаго ихъ опредѣленія контроль предлагалъ относить ихъ временно на какой-либо опредѣленный счетъ.

Н. А. Масловъ замѣчаетъ, что есть дороги, на которыхъ матеріальныя сл. не только заготовляютъ всѣ рѣшительно матеріалы, но даже разрабатываютъ карьеры; въ такихъ случаяхъ весь заготовляемый матеріалъ сносится на оборотный капиталъ.

Представитель Государственнаго Контроля указываетъ, что въ такомъ случаѣ оборотный капиталъ можетъ оказаться слишкомъ обремененнымъ; кромѣ того, безъ точнаго расчета, потребнаго для отнесенія на опредѣленный источникъ, всегда можетъ оказаться перезаготовка, которая такъ и останется на оборотномъ капиталѣ.

Начальникъ сл. пути полагаетъ, что перезаготовокъ не можетъ быть потому, что съ предположеніями о работахъ сл. пути предварительно входитъ въ совѣтъ, безъ котораго, слѣдовательно, не происходитъ заготовка матеріаловъ.

Представитель Контроля возражаетъ, что хотя совѣтомъ и устанавливаются общія суммы на работы, но онѣ зачастую не располагаютъ свѣдѣніями о количествѣ необходимаго матеріала.

По вопросу 72

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что правила пріемки матеріаловъ непосредственно отъ поставщиковъ—общія для всѣхъ службъ, и изложены въ вышеупомянутомъ описаніи. Пріемочныя комиссіи состоятъ изъ агентовъ техническаго надзора службы-пріемщицы, агента матеріальной сл. и представителя Государственнаго Контроля. О пріемкахъ составляются установленные акты.

Вопросъ 73.

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной сл.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что изъ магазиновъ матеріальной сл. могутъ быть отпущены лишь матеріалы, принятые пріемочной комиссіей. Матеріалы изъ магазиновъ матеріальной сл. принимаются изъ мѣстныхъ складовъ, гдѣ таковые имѣются, по предъявленіи агентомъ сл. пути (кладовщикомъ, мастеровымъ, дорожнымъ мастеромъ, подрядчикомъ и т. д.) бона или требованія за подписью начальника участка, или уполномоченнаго имъ на то лица, при чемъ на бонахъ или требованіяхъ отбирается

расписка получателя. При высылкѣ же матеріаловъ на линію и на тѣ станціи, гдѣ нѣтъ складовъ, съ развозчиками, матеріелы послѣдними сдаются агентамъ сл. пути подъ расписку отъ фактуръ или подъ временныя расписки, каковыя немедленно замѣняются фактурами.

Переходя къ

вопросу 74,

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что приказомъ по дорогамъ отъ 25/30 апрѣля за № 173—1908 г. установлено сократить количество и родъ матеріаловъ въ кладовыхъ 1, 5, 6, 9, 12, 14, 15 и 18 участковъ сл. пути, при чемъ разрѣшено хранить въ нихъ лишь матеріалы для укладки путей, инвентарные предметы и слѣдующіе матеріалы: камень, известь, алебастръ, цементъ, бревна, доски, горбыли, рейки, лопаты, шпагатъ, защиты отъ заносовъ, керосинъ и кирпичъ, а все остальное передать въ склады матеріальной сл., находящіеся на тѣхъ же станціяхъ, гдѣ упомянутыя кладовыя. Передача матеріаловъ въ склады матеріальной сл. производится сл. пути по установленнымъ на этотъ предметъ фактурамъ въ мѣстные склады, гдѣ таковые имѣются, а гдѣ нѣтъ ихъ — въ главный складъ. Освидѣтельствованіе и окончательная пріемка всѣхъ матеріаловъ какъ сданныхъ въ мѣстные склады, такъ и въ главный, производятся пріемочной комиссіей при главномъ складѣ. Матеріалы, полученные изъ складовъ матеріальной сл. по бонамъ или требованіямъ, списываются полностью на работы и соотвѣтствующіе кредиты, оставшіеся же отъ работъ приходуются по матеріальнымъ отчетамъ на возстановленіе кредита по работѣ, а если послѣдній закрытъ, то въ доходъ казны (со счета прибыли), и если таковые не требуются для другихъ работъ, то сдаются въ склады матеріальной сл.

По вопросу 75

75. Правила отпуска шпалъ и др. негодныхъ строительныхъ лѣсныхъ матеріаловъ на отопленіе.

доложено, что сл. пути расходуетъ старыя негодныя на подѣлку шпалы и брусья, первыя по пять коп. за штуку, а послѣднія по пять коп. за погонную сажень, на варку пищи и на отопленіе будокъ и казармъ, съ отнесеніемъ этого расхода на соотвѣтственные очередные №№ отд. III-го. Отпускъ означенныхъ шпалъ и брусьевъ производится дорожными мастерами въ предѣлахъ нормъ, съ проведеніемъ расхода по матеріальнымъ отчетамъ. На Закавказскихъ ж. д. при отпускѣ шпалъ на отопленіе принято считать 100 штукъ за одну куб. саж., а переводныхъ и мостовыхъ брусьевъ—100 пог. саж. за кубическую саж.

Вопросъ 76.

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

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что размѣры участковъ пути, околотковъ, рабочихъ отдѣленій и обходовъ, для находящихся въ различныхъ техническихъ условіяхъ линій Закавказскихъ ж. д., весьма различны и установлены путемъ постепеннаго измѣненія и пріуроченія этихъ величинъ къ удовлетворенію тѣхъ требованій, кои предъявляются самимъ дѣломъ къ каждому изъ этихъ административныхъ элементовъ. Длина участковъ въ настоящее время отъ 74 до 106 верстъ, длина околотковъ отъ 7 до 15 верстъ, рабочихъ отдѣленій отъ $3^1/_2$ до 8 верстъ и обходовъ отъ 1 до $4^1/_2$ верстъ, изъ коихъ 519 двойныхъ обходовъ и 93 одиночныхъ. Увеличить указанные размѣры по техническимъ условіямъ пролеганія дорогъ не представляется возможнымъ.

Вопросъ 77.

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

Начальникъ сл. пути считаетъ, что необходимый личный составъ участковъ сл. пути для успѣшнаго веденія дѣла долженъ быть слѣдующій: начальникъ участка, его помощникъ и на 6 болѣе трудныхъ въ техническомъ отношеніи участкахъ, кромѣ того, старшій дорожный мастеръ; контора должна состоять изъ: письмоводителя, счетовода, 3 конторщиковъ, кладовщика и на 6 болѣе трудныхъ участкахъ—1 чертежника. Для ремонта зданій и сооруженій на каждомъ участкѣ долженъ быть: смотритель зданій, слесарь, кузнецъ, столяръ, плотникъ, маляръ (онъ же кровельщикъ), мостовой слесарь и плотникъ, а на участкахъ съ централизованными стрѣлками еще механикъ и слесари централизаціи. На околоткахъ во время усиленнаго производства работъ при 50 или болѣе рабочихъ въ помощь дорожнымъ мастерамъ должны быть даны табельщики съ отнесеніемъ стоимости ихъ на работы. Помощники начальниковъ участковъ безусловно необходимые на всѣхъ участкахъ, какъ для техническихъ работъ на участкахъ, такъ и для замѣщенія начальника участка во время болѣзни, отпуска, при пріемкахъ, освидѣтельствованіяхъ уплатахъ и пр., но на болѣе трудныхъ дѣятельныхъ необходимы и старшіе дорожные мастера. Таковые въ настоящее время имѣются на 6, 9 и 12 участкахъ. Необходимо добавить еще на 1, 4 и 5 участкахъ. Вообще техническихъ и канцелярскихъ силъ на участкахъ мало при множествѣ работъ и большомъ количествѣ канцелярской работы.

На Закавказскихъ ж. д. есть два отдѣленія сл. пути съ чрезполосицей отъ Тифлиса до Александрополя. Въ виду того, что перерасходы часто происходятъ отъ недостатка личнаго состава, при чемъ особенно важно наблюденіе старшихъ служащихъ, ибо линію Закавказскихъ ж. д. слѣдуетъ причислить къ самымъ

серьезнымъ, сл. пути полагаетъ, что было бы желательно, сокративъ одинъ участокъ, образовать еще одно отдѣленіе, такъ что каждое отдѣленіе составляло бы 600 верстъ.

На замѣчаніе Н. А. Маслова, что на Владикавказской ж. д. помощниковъ начальника участка совершенно нѣтъ, начальникъ сл. пути возражаетъ, что на Владикавказской ж. д. есть замѣняющіе ихъ старшіе дорожные мастера, и высказываетъ увѣренность, что уменьшеніе техническаго надзора не дастъ сбереженія.

Послѣ замѣчанія Предсѣдателя Подкомиссіи, что, съ другой стороны, сокращеніе числа рабочихъ можетъ сберечь много, главный контролеръ указываетъ, что образованіе двухъ отдѣленій на Закавказскихъ ж. д. существеннаго вліянія на уменьшеніе расходовъ не оказало.

Начальникъ сл. пути возражаетъ, что пока о результатахъ образованія отдѣленій нельзя судить, такъ какъ одно отдѣленіе существуетъ 1 годъ 2 мѣс., а другое всего 2 мѣсяца.

Н. А. Масловъ отмѣчаетъ, что по отчетамъ Закавказскихъ ж. д. расходы на администрацію по сл. пути повышаются.

Начальникъ сл. пути объясняетъ, что согласно указанію и расчетамъ въ трудѣ Предсѣдателя Высшей Комиссіи Н. А. Петрова (Вып. XXIII, стр. 94) расходы по управленію сл. пути Закавказскихъ ж. д. составляли 106 р. 20 к. на расчетную версту протяженія дорогъ, въ видѣ же средней нормы приводится 82 руб.; если принять въ соображеніе 20% на увеличеніе жалованія на Кавказѣ, то нормальнымъ расходомъ оказался бы расходъ въ 98 р. 40 к., такъ что существующій расходъ немногимъ больше. Болѣе подробныя объясненія увеличенія нѣкоторыхъ расходовъ будутъ представлены дополнительно, хотя Н. П. Петровъ въ вышеупомянутомъ трудѣ не высказываетъ пожеланія объ объясненіяхъ расходовъ въ отношеніи сл. пути Закавказскихъ ж. д.

Вопросъ 78.

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ сл. пути.

Начальникъ сл. пути считаетъ, что участковыя мастерскія крайне необходимы. Существуютъ же сравнительно большія мастерскія въ Елисаветполѣ, гдѣ, кромѣ двухъ штатныхъ рабочихъ, работаетъ 5 поденныхъ, и въ Батумѣ; но на эти мастерскія нужно смотрѣть, какъ на остатки стараго времени. Безъ небольшихъ же мастерскихъ обойтись совершенно невозможно, онѣ имѣются, но въ большинствѣ случаевъ недостаточно оборудованы. Что касается поденныхъ рабочихъ, то они сносятся на производимую работу.

С. Н. Кульжинскій указываетъ, что на керосинопроводныхъ станціяхъ есть слесарныя мастерскія, которыя, быть можетъ, было бы выгоднѣе совмѣстить съ участковыми мастерскими.

Начальникъ сл. пути объясняетъ, что участки сл. пути не совпадаютъ со станціями керосинопровода и, кромѣ того, мастерскихъ сл. керосинопровода слишкомъ мало.

Вопросъ 79.

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

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что техническій отдѣлъ сл. пути на Закавказскихъ ж. д. ведетъ слѣдующія работы: 1) составленіе проектовъ и смѣтъ крупныхъ работъ; 2) провѣрку смѣтъ мелкихъ работъ, составленныхъ на участкахъ; 3) техническую статистику на дорогѣ; 4) организаціонную работу по надзору за путемъ, сооруженіями и переѣздами: а) провѣрку графиковъ дежурствъ путевой, переѣздной и тоннельной стражи, б) организацію охраны мостовъ, в) контроль мостовыхъ книгъ, г) классификацію переѣздовъ и всѣ вопросы, касающіеся переѣздовъ частнаго пользованія; 5) техническо-хозяйственную часть рельсоваго хозяйства; 6) централизацію стрѣлокъ, развитіе станціонныхъ устройствъ, водоснабженій и техническо-хозяйственную часть о путевыхъ переводахъ; 7) техническую часть шпальнаго хозяйства, изданіе и контроль шпальныхъ книгъ, разработка техническихъ условій поставки шпалъ и т. п.; 8) испытаніе строительныхъ матеріаловъ; 9) вызовъ конкуренціи на работы, составленіе докладовъ совѣту съ проектами договоровъ и смѣтъ; 10) всю переписку съ линіей, съ контролемъ, съ центральными учрежденіями и посторонними вѣдомствами по вопросамъ, прикосновеннымъ къ технической дѣятельности дорогъ по сл. пути. Число входящихъ бумагъ, телеграммъ и письменныхъ распоряженій по техническому отдѣлу составляетъ за годъ съ 1 мая 1909 г. по 1 мая 1910 г. 8037 номеровъ (считая въ томъ числѣ бумаги и по новымъ работамъ); число исходящихъ бумагъ приблизительно вдвое больше числа входящихъ, т. е. около 16.000 номеровъ, а всего входящихъ и исходящихъ бумагъ за годъ не менѣе 24.000, т. е. около 70 номеровъ въ рабочій день. Въ настоящее время всѣ инженеры и другіе агенты техническаго отдѣла переобременены работой, которую непосредственно получаютъ отъ начальника сл. пути и его помощниковъ; вслѣдствіе этого, составленіе проектовъ, смѣтъ и прочія работы техническаго отдѣла сильно задерживаются, что невыгодно отражается на производствѣ работъ. Въ основаніе организаціи техническаго отдѣла долженъ быть положенъ принципъ раздѣленія труда по отдѣльнымъ столамъ (или отдѣленіямъ техническаго отдѣла) соотвѣтственно числу инженеровъ для техническихъ занятій и съ установленіемъ контрольнаго журнала за ходомъ и своевременнымъ исполненіемъ работъ, для чего личный составъ техническаго отдѣла долженъ быть увеличенъ сообразно протяженію и техническимъ трудностямъ Закавказскихъ ж. д., которыя по техническимъ условіямъ сооруженія, а слѣдовательно, содержанія и эксплоатаціи, представляются

весьма трудными, между тѣмъ, какъ по числу лицъ состава техническаго отдѣла и по размѣрамъ ассигнованія на штатъ техническаго отдѣла, онѣ занимаютъ послѣднее мѣсто въ ряду 8-ми перечисленныхъ въ представляемой вѣдомости ж. д. Въ этой вѣдомости приведены смѣтныя данныя 1909 г. для нѣсколькихъ дорогъ, близкихъ къ Закавказскимъ ж. д. по протяженію и по ассигнованіямъ по очер. № 85 отдѣла III-го смѣты 1909 г., подтверждающія безусловную необходимость усиленія штата техническаго отдѣла и доведенія его хотя до 20 руб. съ версты, принимая во вниманіе разнообразіе и трудности техническихъ условій пролеганія дорогъ и вызванную этимъ массу и сложность искусственныхъ сооруженій и проч.

Вопросъ 80.

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

Начальникъ сл. пути считаетъ, что при настоящихъ сложныхъ требованіяхъ управленія и контроля отчетность дорожныхъ мастеровъ и начальниковъ участковъ упростить не представляется возможнымъ; напротивъ, отчетность постепенно усложняется разными дополнительными требованіями.

Главный контролеръ полагаетъ, что, быть можетъ, не слѣдуетъ разбирать данный вопросъ въ примѣненіи къ сл. пути Закавказскихъ ж. д., разъ въ настоящее время поднятъ вопросъ объ общей реорганизаціи отчетности.

Не возражая противъ этого, Н. А. Масловъ высказываетъ предположеніе, что сложность отчетности дорожныхъ мастеровъ обусловливается излишкомъ хранящихся у нихъ матеріаловъ.

С. Н. Кульжинскій, присоединяясь къ высказанному Н. А. Масловымъ, указываетъ, что дороги могли бы, напримѣръ, ликвидировать путемъ продажи негодные рельсы.

Послѣ объясненія начальника сл. пути, что совѣтъ соглашается продать рельсы по цѣнѣ 1 руб. за пудъ, т. е. по цѣнѣ, которой никто не даетъ, главный контролеръ, возвращаясь къ вопросу, высказывается, что, повидимому, кое-что изъ отчетности можно было бы упростить; такъ, напримѣръ, двойные рапорты дорожныхъ мастеровъ, платежные списки, сообщеніе о положеніи кредитовъ и т. п. могли бы быть проще.

Начальникъ сл. пути возражаетъ, что всѣ такія свѣдѣнія должны получаться управленіемъ службы, которое должно слѣдить за всѣми расходами; есть, однако, много такого, особенно по статистикѣ, что совершенно существомъ дѣла не требуется, но что дороги обязаны представлять. Въ этомъ отношеніи предположено все пересмотрѣть и что возможно измѣнить.

Вопросъ 81.

81. Организація техническаго надзора по новымъ работамъ:

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что техническій надзоръ по новымъ работамъ состоитъ изъ 1—2 инженеровъ въ управ-

въ какихъ предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ рзботъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

леніи дорогъ, составляющихъ и провѣряющихъ поступающіе съ линіи проекты по новымъ работамъ. Кромѣ инженеровъ, содержится нѣсколько техниковъ и дополнительныхъ служащихъ по счетоводству и письмоводству. На линіи техническій надзоръ порученъ мѣстнымъ начальникамъ участковъ и ихъ помощникамъ и осуществляется ими черезъ спеціальныхъ десятниковъ, большею частью съ образованіемъ техническаго желѣзнодорожнаго училища. На администрацію по новымъ работамъ отпускаются кредиты въ размѣрѣ около 2% стоимости работъ, за исключеніемъ стоимости рельсъ, что совершенно недостаточно, вслѣдствіе того, что изъ указанной суммы выдѣляются еще доли главной бухгалтеріи, сл. тяги, матеріальной и канцеляріи начальника дорогъ; указанный процентъ для успѣшнаго веденія дѣла надлежало бы увеличить, по крайней мѣрѣ, до 3%, что безусловно благопріятно отразится на успѣхѣ и срочности исполненія работъ. Всѣ новыя работы, производимыя на пути и такъ или иначе связанныя съ безопасностью движенія поѣздовъ, по мнѣнію управленія ж. д., должны производиться подъ отвѣтственностью и руководствомъ начальниковъ участковъ, въ распоряженіе которыхъ должны представляться, смотря по серьезности работъ, инженеры или техники. Исключеніе изъ этого правила должны составлять такія крупныя работы, какъ проведеніе вторыхъ путей на большихъ протяженіяхъ, постройка большихъ мостовъ и т. п., на которыхъ должны быть особые производители работъ, согласующіе свои распоряженія, касающіяся движенія поѣздовъ, съ начальниками участковъ, а въ остальномъ подчиняющіеся старшему агенту управленія.

Д. По службѣ тяги.

Объясненія по вопросамъ хозяйственной программы, относящимся къ сл. тяги, давали начальникъ службы Е. Н. Цамутали и помощникъ его В. Е. Дубровинъ, при чемъ

по вопросамъ 82, 83, 84, 85 и 86

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

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

было доложено слѣдующее: кредитъ на отопленіе паровозовъ назначается по № 246, а премія за сбереженіе топлива по № 247, при чемъ премія за топливо установлена съ той цѣлью, чтобы, путемъ заинтересованія бригадъ, достигнуть возможной экономіи въ расходѣ топлива, не допустить перерасходъ противъ нормы, принятой въ расчетъ при опредѣленіи размѣра кредита по очер. № 246. Въ зависимости отъ смѣтныхъ назначеній ежегодно составляются нормы на отопленіе паровозовъ по серіямъ, участкамъ дорогъ, въ зависимости отъ профиля пути, по времени года и по роду пробѣга паровозовъ.

Расчетъ преміи за топливо дѣлается по числу верстъ пробѣга паровозовъ и вагоновъ, при чемъ для учета вагоновъ еди-

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

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

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

ницей считается двухосный пассажирскій (груженый или порожній) или одинъ товарный груженый вагонъ. Три порожнихъ товарныхъ вагона считаются за 2 груженыхъ, паровозъ безъ пара считается за 4 груженыхъ, а тендеръ за 2 груженыхъ вагона.

Пять товарныхъ груженыхъ вагоновъ, свыше 750 пуд. каждый считаются за шесть обыкновенныхъ груженыхъ вагоновъ.

Учетъ преміи за топливо на маневрахъ дѣлается лишь по пробѣгу паровоза, не принимая въ расчетъ числа передвигаемыхъ вагоновъ. Часть работы на маневрахъ считается за 5 верстъ пробѣга паровоза.

При работѣ съ балластными поѣздами для учета преміи за топливо берется во вниманіе пробѣгъ паровоза и вагоновъ, при этомъ, если дѣйствительный пробѣгъ паровоза окажется менѣе пробѣга, по числу часовъ работы (считая по 5 верстъ въ часъ), то пробѣгъ, превышающій указанную норму учета по часамъ, засчитывается, какъ пробѣгъ на маневрахъ. Часъ стоянки на парахъ считается за версту работы паровоза на маневрахъ. Если къ одному поѣзду прицѣплены два работающихъ паровоза, то расчетъ дѣлается слѣдующимъ образомъ:

1) когда составъ поѣзда или прочія условія дѣлаютъ двойную тягу необходимой, то грузъ поѣзда дѣлится поровну между обоими паровозами. Въ этомъ случаѣ оба машиниста должны обозначать въ своихъ маршрутахъ „двойная тяга“, что должно быть удостовѣрено подписью начальника участка тяги или депо.

2) во всѣхъ остальныхъ случаяхъ грузъ поѣзда считается поѣздному паровозу, идущему впереди, а второй паровозъ получаетъ топливо за пробѣгъ одного лишь паровоза, при чемъ машинистъ его обязанъ обозначать въ своемъ маршрутѣ „паровозъ одинъ“ и не указываетъ количества вагоновъ поѣзда, а машинистъ передняго паровоза указываетъ, что второй паровозъ шелъ резервомъ и указываетъ число вагоновъ поѣзда.

Поѣзднымъ паровозамъ за маневры по отцѣпкѣ и прицѣпкѣ вагоновъ отъ поѣзда по станціямъ, въ продолженіе до получаса, топливо не причитается. При большой продолжительности маневровъ топливо учитывается по числу часовъ работы, каковая удостовѣряется подлежащимъ начальникомъ станціи.

При значительныхъ опозданіяхъ, болѣе трехъ часовъ въ пути, по причинамъ отъ машиниста не зависящимъ, за исключеніемъ случаевъ порчи паровозовъ, время опозданія считается, какъ стоянка съ паромъ въ теченіе вдвое большаго времени. На заправку паровоза, приготовленнаго къ поѣзду, который отмѣненъ, полагается по 6 пудовъ нефти.

Резервъ и стоянка съ паромъ считается какъ одинъ паровозъ, т. е. безъ вагоновъ.

Нормы на топливо паровозовъ различны для лѣтняго и зимняго времени года, при чемъ зимнее время считается съ 1-го но-

ября по 1-е апрѣля на всѣхъ участкахъ дорогъ, кромѣ участка Санаинъ — Карсъ — Эривань и Боржомъ—Бакуріани, гдѣ зима считается съ 1-го октября по 1-е апрѣля.

Единицей для нефти и угля принимается 1 пудъ и для дровъ одна куб. саж., при чемъ одна куб. саж. дровъ приравнивается 75 пудамъ нефти и 206,25 пуд. тквибульскаго угля.

За сбереженіе противъ положеннаго по нормѣ количества топлива выдается премія въ слѣдующемъ размѣрѣ: машинисту 6 коп., помощнику машиниста 2,5 коп., а кочегарамъ паровозовъ Ферли—1 коп. За каждый пудъ перерасходованнаго противъ нормы топлива удержаніе производится въ томъ же размѣрѣ.

Помощники машинистовъ, исполняющіе должность машинистовъ, поденно рабочіе или кочегары, исполняющіе должность помощниковъ машинистовъ, получаютъ премію за сбереженіе топлива по должности, которую исполняютъ.

Премія выдается за все сбереженное количество топлива, противъ положеннаго по нормамъ.

Премія на топливо учитывается по сдѣланному машинистомъ пробѣгу, согласно маршруту и квитанціямъ на топливо, выданнымъ имъ.

Настоящее положеніе будетъ существовать впредь до утвержденія новаго положенія, препровожденнаго въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ на утвержденіе, которое разработано на основаніяхъ преподанныхъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Преміи между капитальными ремонтами паровозовъ существуютъ:

1) за наибольшій пробѣгъ паровозовъ безъ большого ремонта и

2) по текущему ремонту паровозовъ.

Преміи эти существуютъ для достиженія исправнаго содержанія и внимательнаго ухода за паровозами, а также удешевленія содержанія и ремонта ихъ.

Преміи за продолжительную службу паровозовъ безъ поступленія въ большой ремонтъ выдаются: машинисту, его помощнику, начальнику депо, къ которому приписанъ паровозъ, его помощникамъ и монтерамъ депо, кромѣ того, начальнику мастерскихъ, его помощнику, сборному мастеру, его помощникамъ, котельному, токарному и ихъ помощникамъ, выпустившимъ паровозъ. Премія за сбереженіе по текущему ремонту паровозовъ выдается: машинисту, помощнику его, поѣздному кочегару, если замѣняетъ помощника машиниста, начальникамъ оборотныхъ депо, монтерамъ депо, кузнечному и литейному мастерамъ и ихъ помощникамъ, выпустившимъ паровозъ.

Лица, имѣющія право на полученіе премій, подвергаются денежнымъ вычетамъ изъ премій за случаи дурного или невнимательнаго производства работъ по ремонту паровозовъ, изготовленію частей для нихъ и за случаи ненормальныхъ поврежденій

частей и износа ихъ. За общій перерасходъ противъ нормъ, т. е. въ суммѣ для всѣхъ паровозовъ какого-либо депо, съ начальниковъ оборотныхъ депо и мастеровъ мастерскихъ не удерживается ничего.

Расчетъ и выдача премій производится:

1) за наибольшій безъ большого ремонта пробѣгъ паровозовъ четыре раза въ годъ, по достиженіи границы премируемаго пробѣга. Премія за наибольшій пробѣгъ заносится въ списки верстовыхъ

за первую четверть—въ апрѣльскіе списки
„ вторую „ —„ августовскіе „
„ третью „ —„ октябрскіе „
„ четвертую „ —„ декабрскіе „

2) За сбереженіе по текущему ремонту паровозовъ три раза въ годъ: къ 1-му марта за 1/3 года, истекшую 30 ноября, къ 1-му іюля за 1/3 года, истекшую 31 марта, и къ 1-му ноября за 1/3 года, истекшую 31 іюля. Эта премія проводится по спискамъ верстовыхъ:

за первую треть—въ декабрѣ, за вторую треть—въ іюнѣ и за третью треть—въ октябрѣ.

При исчисленіи премій по текущему ремонту въ расчетъ принимается пробѣгъ паровозовъ:

а) дѣйствительно сдѣланный въ пути въ поѣздахъ всѣхъ родовъ, а также одиночнымъ или вспомогательнымъ паровозомъ;

б) на маневрахъ, учитываемыхъ по часамъ работы, считая въ часъ 5 верстъ пробѣга. Не принимается въ расчетъ при учетѣ премій пробѣгъ паровозовъ во время испытаній ихъ (пробныхъ поѣздокъ) при выходѣ изъ ремонта мастерскихъ или депо, пробѣгъ въ холодномъ состояніи и стоянки съ паромъ.

Текущимъ ремонтомъ паровозовъ съ тендерами считаются всѣ нормальныя работы между двумя большими ремонтами паровоза по исправленію паровоза, несмотря на то, производится ли работа въ депо или главными мастерскими.

Исправленіе поврежденій, происшедшихъ вслѣдствіе какихъ либо случайностей, не зависящихъ отъ машиниста, при стоимости исправленія поврежденія выше 3 рублей, а также исправленіе недостатковъ частей, не устраненныхъ при большомъ ремонтѣ паровоза, если объ этомъ заявлено при пріемкѣ паровоза изъ большого ремонта, производятся сверхъ нормъ, назначенныхъ на текущій ремонтъ. Если же въ поврежденіяхъ паровоза виновата бригада, то изъ стоимости исправленія поврежденія удерживается съ машиниста въ размѣрѣ 30% или по особому распоряженію начальника дорогъ. Съ помощника въ половинномъ размѣрѣ, если будетъ признана его виновность.

Стоимость такихъ работъ указывается въ подробной расцѣнкѣ, по провѣркѣ и утвержденіи которой начальникомъ службы сумма

эта исключается изъ общаго расхода, произведеннаго по ремонту паровоза.

Нормы по текущему ремонту въ депо назначаются отдѣльно на каждую серію паровозовъ по участкамъ дорогъ и категоріямъ пробѣга въ зависимости отъ кредита, разрѣшеннаго по смѣтѣ.

Если стоимость текущаго ремонта паровоза будетъ менѣе нормы, то изъ сбереженія противъ послѣдней выдается, а въ случаѣ большого противъ нормы расхода, удерживается часть перерасхода:

а) при обыкновенной и двойной ѣздѣ машинисту 30% и помощнику машиниста 15%.

При работѣ на одномъ паровозѣ нѣсколькихъ машинистовъ или помощниковъ машинистовъ, вышеуказанный размѣръ преміи или вычета распредѣляется между машинистами и помощниками пропорціонально пробѣгу каждаго на этомъ паровозѣ.

б) Для начальниковъ оборотныхъ депо выдѣляется по каждому изъ соотвѣтствующихъ главныхъ депо 2% отъ общаго сбереженія по текущему ремонту паровозовъ депо и изъ опредѣленной, такимъ образомъ, преміи выдается: начальнику депо Батумъ 1/2 преміи по депо Самтреди, начальнику депо Квирилы 1/2 преміи по депо Самтреди и вся премія по депо Михайлово; начальнику депо Акстафа 1/2 отъ преміи по депо Тифлисъ за исключеніемъ паровозовъ Бн и Бне и 1/3 отъ преміи по депо Елисаветполь; начальнику депо Евлахъ вся премія депо Баку пассажирскихъ паровозовъ Бн и Бне, 1/2 преміи тѣхъ же паровозовъ депо Тифлисъ и 1/3 отъ преміи по депо Елисаветполь; начальнику депо Аджи-Кабулъ вся премія по депо Баку и 1/3 отъ преміи по депо Елисаветполь; начальнику депо Карсъ 1/3 отъ преміи депо Александрополь; начальнику депо Санаинъ 1/3 отъ преміи депо Александрополь и 0,1 отъ депо Тифлисъ. Кромѣ того, начальнику депо Михайлово и его помощнику выдается 1/2 отъ преміи депо Тифлисъ, распредѣляемая между ними въ отношеніи 2:1; начальнику депо Джульфа 1/2 преміи депо Нахичевань, начальнику депо Улуханлу 1/2 премій депо Нахичевань и 1/3 Александрополь;

в) Для монтеровъ оборотныхъ депо выдѣляется 3,5% отъ опредѣленной общей суммы сбереженія по ремонту паровозовъ своего депо, къ которому причислены эти монтеры, и означенная премія распредѣляется между ними поровну;

г) кузнечному и литейному мастерамъ выдача премій производится: для кузнечнаго мастера 1,25%, для его перваго помощника 0,7% и для второго помощника 0,6%; для литейнаго въ размѣрѣ 2,25% и его помощника 1,125% отъ общаго сбереженія по текущему ремонту всѣхъ паровозовъ за отчетную треть, но только за паровозы, выпущенные ими изъ большого ремонта.

Изъ премій мастеровъ удерживается:

а) кузнечнаго мастера—стоимость исправленія поврежденій, происшедшихъ отъ дурной сварки или дурной закалки рессоръ;

б) литейнаго мастера, если поврежденіе произошло не по винѣ дурной смазки,—стоимость замѣны золотниковъ, если таковые сработаются до негодности до поступленія паровоза въ большой ремонтъ или до 100 тысячъ верстъ пробѣга (кромѣ депо Аджи-Кабулъ, гдѣ до 50 тысячъ); стоимость замѣны осевыхъ подшипниковъ, замѣняемыхъ до большого ремонта, стоимость замѣны изъ-за износа дышловыхъ подшипниковъ до пробѣга паровоза пассажирскаго 150.000 верстъ, товарнаго 100.000 верстъ, Ферли Л—40.000 вер., остальныхъ 60.000 верстъ во всѣхъ депо, кромѣ Аджи-Кабулъ и Баку, гдѣ 1/5 менѣе; наконецъ, стоимость замѣны мѣдныхъ и чугунныхъ издѣлій, сломавшихся отъ внутреннихъ пороковъ и дурной отливки.

Въ обезпеченіе такихъ удержаній преміи мастерамъ не выдаются, пока причитающаяся сумма премій не превыситъ: 75 руб. для кузнечнаго и 150 руб. для литейнаго мастера, но выдаваемыхъ при оставленіи службы.

При замѣщеніи начальниковъ депо или помощниковъ и монтеровъ во время отпуска или болѣзни другими агентами, премія распредѣляется пропорціонально времени исполненія обязанностей между лицами замѣняющими и тѣми, которыхъ замѣняютъ, при чемъ за замѣну менѣе мѣсяца премія не выдается замѣстителю.

За сбереженіе по текущему ремонту свыше 25% противъ нормы премія не выдается, но остающееся не выданнымъ сбереженіе принимается во вниманіе при послѣдующемъ перерасходѣ.

При уволненіи отъ службы машиниста и при передачѣ его паровоза другому машинисту, принимается во вниманіе состояніе паровоза при учетѣ премій за сбереженіе по текущему ремонту, т. е. стоимость приведенія паровоза въ исправность причисляется къ расходамъ, произведеннымъ на паровозѣ по ремонту его. При сдачѣ паровоза въ большой ремонтъ, къ стоимости текущаго ремонта его причисляется стоимость исправленія всѣхъ частей кромѣ котла, испорченнаго небрежнымъ обращеніемъ.

Если окажется, что машинистъ паровоза, изъ-за желанія получить наибольшую премію за сбереженіе по текущему ремонту паровоза, допустилъ неисправность паровоза, вслѣдствіе которой произошло опозданіе въ пути или остановка, или какой-либо другой случай, или увеличился расходъ топлива, то на машиниста, помимо лишенія всей преміи или части ея за соотвѣтствующую часть года, налагается административное взысканіе.

Учетъ расходовъ по ремонту паровоза ведется на каждый паровозъ отдѣльно для всѣхъ работъ, кромѣ возобновленія и ремонта паровознаго инструмента.

Полный ремонтъ паровозныхъ инструментовъ производится на общій заказъ, который распредѣляется между паровозами депо пропорціонально пробѣгу паровозовъ.

При учетѣ премій за наибольшій пробѣгъ паровоза безъ большого ремонта, считается, какъ требованіе большого ремонта паровоза, производство въ главныхъ мастерскихъ за счетъ большого ремонта паровозовъ нижеслѣдующихъ работъ по исправленію поврежденій его:

а) замѣна или исправленіе негодныхъ частей огневой топки или передней трубчатой стѣнки;

б) замѣна связей и анкеровъ при обгораніи головокъ, порчѣ рѣзьбы и обрывѣ ихъ;

в) замѣна или исправленіе дымогарныхъ трубъ изъ-за обгоранія концовъ или ветхости ихъ;

г) замѣна или исправленіе проржавѣвшихъ, проѣденныхъ или съ трещинами листовъ котла;

д) очистка котла отъ накипи, если этого нельзя достигнуть промывкой;

е) проба гидравлическимъ прессомъ;

ж) замѣна новыми всѣхъ изношенныхъ трущихся частей, какъ то: подшипниковъ, надѣлокъ, колецъ, грундъ-буксъ, вальковъ и проч. и исправленіе разработки цилиндровъ и лицъ шиберныхъ;

з) замѣна прогорѣвшихъ дымовыхъ паровходящихъ, пароисходящихъ, сифонныхъ и др. трубъ, а также откосовъ переднихъ и заднихъ топочныхъ дверецъ;

и) передѣлка частей, вслѣдствіе измѣненія конструкціи частей паровоза;

і) замѣна всѣхъ изломанныхъ утерянныхъ частей новыми;

к) окраска котла паровоза, а также общая окраска паровоза и тендера.

При учетѣ премій за наибольшій пробѣгъ паровоза безъ большого ремонта принимается во вниманіе пробѣгъ паровоза: съ поѣздами (какого бы рода они не были) однимъ паровозомъ, двойной тягой и на маневрахъ, учитываемыхъ по часамъ работы (считая въ часъ 5 верстъ пробѣга).

Для паровозовъ всѣхъ участковъ преміи машинистамъ выдаются по достиженіи пробѣговъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

а) за товаро-пассажирскіе паровозы сер. *А* и *Б*, поѣздные и пассажирскіе *Бн* и *Бне*

по достиженіи пробѣга въ	130.000 вер.	1-я	премія.
„ „ „ „	160.000 „	2-я	„
„ „ „ „	190.000 „	3-я	„
„ „ „ „	220.000 „	4-я	„

б) за товарные паровозы 6 и 8-ми колесные всѣхъ серій поѣздные:

по достиженіи пробѣга въ 125.000 вер. 1-я премія.
„ „ „ „ 150.000 „ 2-я „
„ „ „ „ 175.000 „ 3-я „
„ „ „ „ 200.000 „ 4-я „

в) за паровозы Ферли;

по достиженіи пробѣга въ 105.000 вер. 1-я премія.
„ „ „ „ 120.000 „ 2-я „
„ „ „ „ 135.000 „ 3-я „
„ „ „ „ 150.000 „ 4-я „

Пробѣгъ поѣздныхъ паровозовъ на маневрахъ, если таковой не превышаетъ 6% всего пробѣга паровоза, считается какъ пробѣгъ съ поѣздами, свыше 6% пробѣгъ на маневрахъ принимается, какъ поѣздной по увеличеніи его въ 1,6 для паровозовъ, указанныхъ въ *а* и *б* и въ 1,2 для паровозовъ Ферли;

г) для паровозовъ преимущественно или спеціально маневровыхъ:

по достиженіи пробѣга въ 105.000 вер. 1-я премія.
„ „ „ „ 125.000 „ 2-я „
„ „ „ „ 145.000 „ 3-я „

Пробѣгъ маневроваго паровоза съ поѣздами двойной тягой и однимъ паровозомъ, при исчисленіи преміи за пробѣгъ принимается какъ пробѣгъ на маневрахъ послѣ умноженія его на $^2/_3$;

д) при сдачѣ паровоза въ ремонтъ по негодности его къ дальнѣйшей работѣ, за пробѣгъ, сдѣланный имъ сверхъ назначеннаго для послѣдней достигнутой имъ преміи, не выдается никакой преміи. Если же паровозъ, могущій еще продолжать работу отправляется въ большой ремонтъ, то за пробѣгъ, сверхъ назначеннаго для послѣдней достигнутой имъ преміи, премія уплачивается за пассажирскіе паровозы по 7 руб. съ 1000 верстъ пробѣга, за товарные по 8 руб. 40 коп. и за маневровые по 8 руб.;

1) если паровозъ не сдѣлалъ до слѣдующей преміи менѣе 2000 верстъ, премія выдается ему по высшему размѣру;

2) если же онъ не сдѣлалъ болѣе 2000 вер. — по низшему размѣру.

Премія уплачивается для всѣхъ паровозовъ въ одинаковомъ размѣрѣ, а именно:

машинисту 1-я премія—60 руб., 2-я—120 руб., 3-я—160 руб., 4-я—210 руб.;

помощнику машиниста	25%	преміи	машиниста;
начальнику мастерск.	4,5%	„	„
помощ. начальн. маст.	3%	„	„
сборному мастеру	3%	„	„
1 пом. сборн. мастера	1,8%	„	„
2 „ „ „	1,4%	„	„
котельному мастеру	1,4%	„	„
пом. котельн. мастера	0,7%	„	„

токарному мастеру	1,6%	преміи	машиниста,	
1 пом. токарн. мастера	1%	„	„	
2 „ „ „	0,8%	„	„	
3 „ „ „	0,7%	„	„	
начальн. депо Михайлово и Баку	15%	остальн.	12%	прем. маш.,
1 помощнику депо Михайлово	7%	„	6%	„ „
2 помощнику депо Баку	4,5%	и въ др. д.	4%	„ „
монтерамъ депо Михайлово	3,5%	„ „ „ „	3%	„ „

При замѣщеніи начальниковъ депо или ихъ помощниковъ во время отпуска или болѣзни другими агентами выдается премія лишь за тотъ пробѣгъ премированныхъ паровозовъ, который сдѣланъ при замѣняющемъ.

Премія за наибольшій пробѣгъ выдается лишь въ томъ случаѣ, если расходъ по текущему ремонту паровозовъ за время выдачи въ предѣлахъ категоріи пробѣга, не превышаетъ установленной нормы по ремонту.

Если паровозъ, годный для дальнѣйшей службы, будетъ отправленъ въ большой ремонтъ, въ виду избѣжанія накопленія чрезмѣрно большого числа паровозовъ въ большомъ ремонтѣ въ послѣдующее время и недостатка паровозовъ для движенія, то никакого вознагражденія, кромѣ премій по дѣйствительно сдѣланному паровозомъ пробѣгу и нормамъ, не полагается. Для соображеній же, работа какихъ паровозовъ должна быть ускорена въ концѣ каждаго года, начальникомъ службы высылается по депо свѣдѣніе о времени поступленія паровозовъ депо въ слѣдующемъ году въ ремонтъ, составленное сообразно заявленіямъ начальниковъ депо о паровозахъ, могущихъ потребовать ремонта по общему плану дѣйствій по ремонту паровозовъ.

При принятіи назначеннаго машинисту паровоза, отремонтированнаго большимъ ремонтомъ, онъ и начальникъ депо, въ которое паровозъ передается, могутъ требовать, чтобы мастерскія выполнили всѣ работы и исправленія, необходимыя для полной исправности паровоза, разрѣшенныя и утвержденныя начальникомъ сл. тяги.

Паровозъ, однажды назначенный какому-либо машинисту, не можетъ быть переданъ другому машинисту или на постоянную маневровую службу безъ вѣдома начальника сл. тяги и заявленія перваго, исключая случаевъ, когда передача паровоза является мѣрой карательной за проступки по службѣ, при чемъ ранѣе наложенія этого взысканія, должно быть сдѣлано предупрежденіе о семъ, при наложеніи взысканія за предыдущій проступокъ того же характера.

Машинистъ, получившій паровозъ, въ теченіе перваго мѣсяца по полученіи его, имѣетъ право отказаться, вслѣдствіе доказаннаго имъ дурного состоянія какихъ-либо частей паровоза, отъ полученія премій за сбереженіе и вычетовъ за перерас-

ходъ по текущему ремонту паравоза; то же возможно и въ первый мѣсяцъ по введеніи этого положенія для всѣхъ машинистовъ. Но машинистъ, отказавшійся отъ назначенныхъ премій и вычетовъ, не можетъ пользоваться преміей за наибольшій безъ большого ремонта пробѣгъ паровоза. Помощникъ машиниста и лица, получающія преміи въ %% отъ преміи машинисту, въ случаѣ отказа машиниста отъ преміи, тоже не получаютъ таковыхъ за пробѣгъ съ этимъ паровозомъ.

При сдачѣ паровоза въ большой ремонтъ, годныя трущіяся части могутъ быть сняты съ него и замѣнены износившимися съ другихъ паровозовъ.

Помощникъ машиниста, исполняющій должность машиниста, и поденно рабочій, исправяющій должностъ помощника машиниста, получаютъ преміи по должности, которую они исполняютъ.

За умышленное отнесеніе расходовъ по ремонту паровозовъ на другія работы, виновные увольняются со службы.

Настоящее положеніе будетъ существовать впредь до утвержденія новаго положенія, препровожденнаго въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ на утвержденіе.

Что касается вопроса 84, то Закавказскія ж. д. руководствуются, при опредѣленіи допускаемыхъ размѣровъ износа бандажей, предѣлами, указанными Министромъ Путей Сообщенія (приказъ № 128 отъ 11 октября 1907 г. и циркуляръ № 2281 отъ 7 февраля 1894 г. и отъ 13 марта 1892 г. за № 3425). Предѣлы износа бандажей, установленные этими приказами, являются безопасными въ техническомъ отношеніи, но, по мнѣнію управленія Закавказскихъ ж. д., въ нихъ должны быть сдѣланы нѣкоторыя измѣненія и дополненія.

1) Для паровозныхъ и тендерныхъ бандажей установлены предѣлы толщины бандажей отдѣльно для зимняго и отдѣльно для лѣтняго времени. Мѣра эта, въ техническомъ отношеніи вполнѣ цѣлесообразная, въ хозяйственномъ отношеніи представляетъ значительныя неудобства. Запасныхъ скатовъ на дорогахъ имѣется ограниченное количество, поэтому, даже для паровозовъ, проходящихъ черезъ подъемку въ депо въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ, мастерскія не всегда могутъ дать изъ запаса колеса съ бандажами, имѣющими толщину по зимней нормѣ. Въ результатѣ къ зимѣ въ депо получается нѣкоторое количество вполнѣ исправныхъ во всѣхъ частяхъ паровозовъ, но негодныхъ къ движенію только изъ-за недостаточныхъ размѣровъ бандажей, колеблящихся въ предѣлахъ между лѣтней и зимней нормами. Приходится или производить расходъ на подъемку или сознательно отступать отъ приказа, игнорируя зимнюю норму и, допуская въ службу паровозы до износа бандажей до лѣтней нормы.

Управленіе Закавказскихъ ж. д. полагаетъ, поэтому, необходимымъ развить эти правила такъ, чтобы не было необходимости или нарушать эти правила или же производить непроизводительные расходы.

2) Для поѣздныхъ и маневровыхъ паровозовъ установлены одинаковые предѣлы износа бандажей; между тѣмъ, условія работы тѣхъ и другихъ сильно разнятся между собою, почему, по мнѣнію управленія Закавказскихъ ж д., для маневровыхъ паровозовъ предѣлъ износа бандажей можетъ быть допущенъ большій.

3) Предѣлъ износа бандажей установленъ одинаковый для всѣхъ типовъ колесъ независимо отъ ихъ конструкціи, между тѣмъ наблюдается, что у нѣкоторыхъ типовъ колесъ бандажъ является негоднымъ къ службѣ, не достигая допускаемыхъ минимальныхъ предѣловъ. Такъ, напримѣръ, на паровозахъ сер. Бн и Бне (пассажирско-курьерскіе паровозы типъ 1—3—0) обода колесъ на наружной поверхности имѣютъ по всей окружности углубленіе. По наблюденіямъ, сдѣланнымъ на дорогахъ, бандажи этихъ колесъ при срабатываніи, достигая толщины приблизительно, въ среднемъ, въ 32,5 м/м., настолько часто слабнутъ, что дальнѣйшая служба ихъ является опасной уже при этихъ предѣлахъ.

4) Кромѣ типа колесъ, предѣльная допускаемая толщина бандажа зависитъ отъ толщины обода центра колеса. Предѣлъ износа обода не указанъ никакими распоряженіями, поэтому, при недостаточной толщинѣ обода, необходимо сбрасывать бандажи раньше, чѣмъ они достигнутъ предѣльной толщины, иначе колесо принимаетъ неправильную форму и представляетъ опасность для движенія.

Премія за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ на паровозахъ установлена для масла, сала и цилиндровой смазки. Нормы для смазочныхъ матеріаловъ назначаются по типамъ паровозовъ отдѣльно на 100 вер. пробѣга съ поѣздами, отдѣльно на 100 верстъ маневровъ и отдѣльно на 100 верстъ стоянки на парахъ.

Премія за сбереженіе смазочнаго матеріала выдается только помощникамъ машинистовъ или кочегарамъ и поденно-служащимъ, исполняющимъ обязанности помощниковъ машиниста.

Премія за сбереженіе и вычетъ за перерасходъ назначается:

за фунтъ сала	8 коп.
„ „ масла.	1 „
„ „ цилиндровой смазки. . . .	3 „
На Курской и Эриванской линіяхъ:	
за фунтъ сала	7 коп.
„ „ масла.	1 „
„ „ цилиндровой смазки.	1 „

Премія за смазку учитывается по сдѣланному машинистомъ пробѣгу и квитанціямъ на смазку, выданнымъ имъ.

Премія за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ по заправкѣ буксъ вагоновъ учитывается отдѣльно смазчикамъ—поденщикамъ и отдѣльно станціоннымъ смазчикамъ, осмотрщикамъ вагоновъ и рабочимъ, принимавшимъ участіе въ смазкѣ вагоновъ.

Премія за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ выдается проводникамъ-смазчикамъ за сбереженіе смазки для заправки буксъ пассажирскихъ вагоновъ и вообще вагоновъ, слѣдующихъ въ составѣ пассажирскихъ поѣздовъ; премія же за сбереженіе смазки по заправкѣ буксъ всѣхъ вообще вагоновъ выдается станціоннымъ смазчикамъ, на обязанности которыхъ лежитъ исключительно срочная періодическая смазка вагоновъ, и осмотрщикамъ вагоновъ, на обязанности которыхъ лежитъ наблюденіе за смазкой вагоновъ проходящихъ поѣздовъ, исправленіе вагоновъ и осмотръ осей съ колесами и бандажами; кромѣ того, участниками этой преміи являются и рабочіе, участвующіе въ работѣ по смазкѣ вагоновъ.

Для смазки вагоновъ назначается норма расхода на каждые 1.000 осе-верстъ: для пассажирскихъ вагоновъ 1,5 фунта минеральнаго масла и на каждые 10.000 осе-верстъ всѣхъ вагоновъ по $^1/_2$ фунта сала.

Для проводниковъ-смазчиковъ премія опредѣляется на основаніи выработанныхъ каждымъ количества осе-верстъ вагоновъ на установленную норму для смазки и количества израсходованнаго смазочнаго матеріала. За каждый сбереженный фунтъ смазки противъ опредѣленной выше нормы уплачивается: сала—8 коп. и минеральнаго масла $^1/_2$ коп.

Учетъ преміи за сбереженіе смазки станціоннымъ смазчикамъ, осмотрщикамъ, а также поденно-служащимъ производится слѣдующимъ образомъ.

Общее количество смазки, причитающееся за какой-либо мѣсяцъ для всѣхъ вагоновъ, разсчитывается по пробѣгу вагоновъ на основаніи вышеприведенной нормы на смазку. Изъ общаго количества смазки вычисляется количество, израсходованное проводниками пассажирскихъ поѣздовъ. Остатокъ дѣлится на число вагоновъ, подлежащихъ въ теченіе мѣсяца смазкѣ. Полученное частное представитъ норму смазки на каждый смазочный вагонъ. Все количество смазки, израсходованное осмотрщиками станцій, промежуточныхъ между депо, и высылаемыми для ремонта рабочими, дѣлится на число исправляемыхъ вагоновъ въ теченіе мѣсяца на этихъ станціяхъ. Частное даетъ размѣръ вычета за каждый исправленный на промежуточной станціи вагонъ.

Количество смазки, причитающееся по нормамъ агентамъ какого-либо депо, опредѣляется по числу вагоновъ, какимъ въ

теченіе мѣсяца сдѣлана смазка. Изъ этого количества смазки вычитается:

1) количество смазки, пропорціональное числу вагоновъ, смазанныхъ въ депо и отцѣпленныхъ и исправленныхъ на какихъ бы то ни было промежуточныхъ станціяхъ и

2) количество смазки, израсходованной въ депо.

За сбереженіе противъ нормы количества смазки выдается премія и за перерасходъ производится вычетъ въ слѣдующемъ размѣрѣ:

за пудъ сала	3 руб.	20 коп.
„ „ масла		20 „

Изъ премій и вычетовъ каждаго депо четвертая часть выдѣляется для осмотрщиковъ вагоновъ. Преміи и вычеты, причитающіеся депо, распредѣляются, за исключеніемъ вычетовъ за недосмазанное количество вагоновъ, между агентами депо, участвовавшими въ работѣ по смазкѣ вагоновъ, пропорціонально ихъ мѣсячному заработку на работѣ по смазкѣ вагоновъ.

Вышеуказанная премія между осмотрщиками вагоновъ распредѣляется пропорціонально получаемому каждымъ жалованью.

Настоящее положеніе будетъ существовать впредь до утвержденія новаго положенія, препровожденнаго въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ на утвержденіе.

На Закавказскихъ ж. д., кромѣ перечисленныхъ премій, существуютъ еще слѣдующія преміи:

1) за излишній противъ нормы составъ поѣздовъ для паровозныхъ бригадъ;

2) за открытіе поврежденій въ ходовыхъ и упряжныхъ частяхъ вагоновъ при осмотрѣ приходящихъ поѣздовъ для осмотрщиковъ, смазчиковъ и проводниковъ пассажирскихъ вагоновъ;

3) за излишнее противъ нормы количество котловъ съ водою, отправляемыхъ изъ Аджи-Кабула завѣдывающимъ наливомъ и отправкою воды, наливальщикамъ и составителямъ поѣздовъ.

За излишніе противъ нормы въ товарныхъ поѣздахъ взятые и благополучно по назначенію доставленные вагоны выдается особая премія, а именно: за каждые 1.000 вагоно-верстъ:

на главной линіи, кромѣ участка Марелисы-Михайлово—машинисту поѣзда	2 руб.	20 коп.
помощнику машиниста.		80 „
на Карсской и Эриванской линіяхъ машинисту .	5 „	
помощнику машиниста.	2 „	50 „
и на участкѣ Марелисы—Михайлово на паровозахъ Ферли за одинъ груженый вагонъ—машинисту		75 „
помощнику машиниста.		25 „

Преміи учитываются лишь на поѣзда, слѣдующіе по направленію: Марелисы—Михайлово, Баку—Батумъ, Тифлисъ—Карсъ и Эривань—Александрополь.

Машинисты не имѣютъ права требовать отправленія поѣзда въ большемъ противъ даваемаго имъ составѣ.

За опозданіе или остановку въ пути и за порчу паровоза, вслѣдствіе взятія поѣзда въ чрезмѣрномъ составѣ, машинисты и помощники машинистовъ, кромѣ налагаемаго на нихъ взысканія, лишаются премій за большой составъ, за тотъ мѣсяцъ, въ теченіе котораго такой случай произошелъ.

Требованіе объ отправленіи поѣзда въ меньшемъ противъ нормы составѣ, по случаю дурной погоды или неисправности паровоза, машинистъ обязанъ заявить начальнику станціи и, записавъ объ этомъ въ путевой журналъ, объяснить причины требованія объ уменьшеніи состава, какъ въ своемъ маршрутѣ, такъ и въ путевомъ журналѣ. При отсутствіи такого объясненія или въ случаѣ признанной неудовлетворительности его, на бригаду паровоза налагается взысканіе.

Преміи за наибольшій составъ поѣздовъ выдаются одновременно съ поверстными и преміями за топливо.

Для поощренія вагонныхъ осмотрщиковъ, ревизіонныхъ смазчиковъ, слесарей и проводниковъ пассажирскихъ вагоновъ къ возможно тщательному и внимательному исполненію ими своихъ обязанностей по производству текущаго осмотра вагоновъ, установлены слѣдующія преміи за открытіе поврежденій при осмотрѣ проходящихъ станцію поѣздовъ, а именно за открытіе:

1) сломанныхъ листовъ вагонной рессоры (если рессора не разсыпалась):

въ пассажирскомъ вагонѣ . . . . 50 коп.,
„ товарномъ „ . . . . 30 „

2) трещинъ или надломовъ въ частяхъ тягового крюка съ муфтою и чеками или поврежденіями тяговой рессоры:

въ пассажирскомъ вагонѣ . . . . 50 коп.,
„ товарномъ „ . . . . 30 „

3) лопнувшаго или раздавленнаго бандажа вагоннаго колеса 1 руб.,

4) ослабшей или сдвинувшейся ступицы вагоннаго колеса 1 руб.,

5) поврежденія вагонной оси или ея шейки (трещины, надломъ) — 5 рублей.,

6) поврежденія внутренняго спускного клапана вагоновъ-цистернъ — 25 коп.

Премію эту получаетъ тотъ именно, кто открылъ поврежденіе или поломку.

Въ случаѣ обнаруженія нѣсколькихъ поврежденій въ одномъ и томъ же вагонѣ, премія выдается только одна, но высшая изъ числа причитающихся за замѣченныя поврежденія.

Премія не выдается за открытіе поврежденій, происшедшихъ на той же станціи и прилегающихъ къ ней перегонахъ до ближайшей станціи, вслѣдствіе схода вагона съ рельсъ, столкновеній или тому подобныхъ случаевъ и вообще во всѣхъ случаяхъ, которые вызываютъ спеціальный осмотръ вагона.

Равнымъ образомъ премія не выдается за открытіе поврежденій на станціяхъ, гдѣ имѣются осмотрщики, если на станціи обнаруженія поврежденія происходила нагрузка, выгрузка или перегрузка вагона, въ которомъ замѣчено поврежденіе.

Для полученія преміи за открытіе перечисленныхъ выше поврежденій,—открытіе ихъ должно быть засвидѣтельствовано:

а) на станціи, гдѣ имѣется депо—начальникомъ депо, его помощникомъ или вагоннымъ мастеромъ;

б) на станціяхъ, гдѣ нѣтъ депо—начальникомъ станціи и оберъ-кондукторомъ поѣзда.

Осмотрщики вагоновъ, смазчики, проводники выписываютъ каждое обнаруженіе поврежденія въ вагонахъ, за которые причитается уплата премій, въ свой рапортъ, обозначая: № поѣзда, серію и № поврежденнаго вагона, названіе станціи, гдѣ открыто поврежденіе, былъ вагонъ отцѣпленъ на этой станціи или нѣтъ, кѣмъ открыто поврежденіе, кѣмъ это засвидѣтельствовано, и наконецъ, сумма причитающейся преміи.

Всякая попытка получить премію за поврежденіе, котораго въ дѣйствительности не было, или которое обнаружено уже ранѣе другимъ лицомъ, и вообще попытка неправильно получить премію влечетъ за собою строгое взысканіе съ виновнаго въ томъ.

Для депо Аджи-Кабулъ установлено ежедневно отправлять 70 котловъ съ водою или въ мѣсяцъ 2100 котловъ. За количество котловъ воды, отправленныхъ со станціи Аджи-Кабулъ, сверхъ указанной нормы, уплачивается по 30 коп. за котелъ. Изъ означенной преміи выдается завѣдывающему наливомъ воды 50%, а остальные распредѣляются между наливальщиками составителями поѣздовъ, пропорціонально количеству дней работы. Премія за налитые вагоны въ какой-либо мѣсяцъ не выдается въ случаѣ обнаруженія на линіи не полнаго налива котловъ.

Настоящее положеніе будетъ существовать впредь до утвержденія новаго Положенія, препровожденнаго въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ на утвержденіе.

Главный контролеръ высказываетъ, что, съ точки зрѣнія контроля, вопросъ о преміяхъ по службѣ подвижного состава Закавказскихъ ж. д. можетъ быть признанъ урегулированнымъ лишь въ самое послѣднее время, послѣ разсмотрѣнія въ совѣтѣ мѣстнаго управленія вновь выработаннаго Положенія о преміяхъ, которое нынѣ представлено на утвержденіе Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Объ ускореніи выработки такого Положенія о преміяхъ взамѣнъ дѣйствовавшаго съ 1892 г. контроль велъ неустанную переписку съ 1906 г. какъ съ мѣстнымъ управленіемъ, такъ и съ Департаментомъ Желѣзнодорожной Отчетности, но лишь въ текущемъ году, какъ упомянуто, этотъ вопросъ былъ разрѣшенъ болѣе или менѣе удовлетворительно.

При прежде дѣйствовавшемъ Положеніи, вслѣдствіе неправильнаго установленія расходныхъ нормъ на топливо для отопленія паровозовъ, были допущены огромные перерасходы противъ смѣтныхъ нормъ на выдачу премій за сбереженіе топлива, при чемъ управленіе Закавказскихъ ж. д. оправдываетъ означенный перерасходъ сбереженіями противъ количественныхъ нормъ топлива, назначенныхъ по смѣтамъ по оч. № 246.

Нижеприводимыя цифровыя данныя показываютъ отношеніе высоты расхода топлива на паровозы и премій за сбереженіе топлива противъ особо устанавливаемыхъ въ порядкѣ § 58 Вр. Инструкціи мѣстнымъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ расходныхъ премирныхъ нормъ.

Годы.	На 100 поѣздо-вер.	РАСХОДЪ ТОПЛИВА. (пуд.).		Средній составъ поѣзда (осей).	Уплачено прем. за сбереж. топл. на 100 паров. вер.	
		На 100 паровозо-вер.	На 10.000 ваг. осе-вер.		Руб.	Коп.
1900	108,71	76,03	162,13	66,96	1	00
1901	107,06	73,49	160,58	66,67	1	01
1902	105,95	71,95	168,16	62,45	0	98
1903	115,02	73,95	111,13	63,81	0	76
1904	116,07	75,98	182 99	63,43	0	72
1905	115,58	70,94	219,17	52,60	0	88
1906	117,49	74,09	227,02	51,72	0	66
1907	116,95	72,01	234,47	49,93	0	89
1908	111,93	66,15	220,38	50,78	1	48
1909	110,85	66,40	202,33	54,79	1	64

Уменьшеніе дѣйствительнаго средняго расхода топлива въ 1908 и 1909 гг. объясняется главнымъ образомъ переходомъ съ смѣнной на постоянную ѣзду паровозныхъ бригадъ и улучшеніемъ состоянія паровозовъ, благодаря усиленному капитальному ремонту (въ чужихъ мастерскихъ и на частныхъ заводахъ). Въ виду этого контролемъ не были утверждены перерасходы по преміямъ сверхъ смѣтныхъ нормъ за 1908 и 1909 гг. на сумму свыше 250.000 руб., но были выплачены по двумъ графамъ подъ отвѣтственность управленія. По разсмотрѣніи отчетовъ за 1908 и 1909 гг. общіе перерасходы по очередному № 247 равнымъ образомъ не были согласованы контролемъ, о чемъ и заявлены особыя мнѣнія къ журналамъ совѣта по разсмотрѣнію сказанныхъ годовыхъ отчетовъ.

Въ новомъ Положеніи о преміяхъ устранена возможность перерасходовъ противъ смѣтныхъ назначеній, такъ какъ премія по очередному № 247 не можетъ превышать смѣтной нормы; при превышеніи соотвѣтственный перерасходъ удерживается съ паровозныхъ бригадъ. Кромѣ преміи по очередному № 247, выдаваемой въ томъ случаѣ, если дѣйствительный расходъ топлива не будетъ превышать количественной расходной нормы, предусмотрѣнной по очередному № 246, новымъ Положеніемъ устанавливается дополнительная премія по очередному № 246 за сбереженіе топлива противъ упомянутой количественной нормы, данной по очередному № 246.

По расходамъ на смазку паровозовъ замѣчалось до настоящаго времени то же явленіе: перерасходы по преміямъ въ связи съ сокращеніемъ расходовъ на матеріалы для смазки.

	Расходъ смазочныхъ матеріаловъ въ фунтахъ на 100 паровозо-вер.	Премія (коп.).
1901 г.	10,13	0,00
1902 г.	10,16	0,04
1903 г.	10,08	0,05
1904 г.	9,20	0,05
1905 г.	7,88	0,05
1906 г.	5,68	0,08
1907 г.	5,90	0,08
1908 г.	5,27	0,09
1909 г.	5,02	0,07

Во вновь выработанномъ Положеніи установлены и по отношенію этой преміи тѣ же принципы: невозможность полученія преміи по № 250 сверхъ смѣтныхъ нормъ при условіи соблюденія смѣтной расходной нормы по № 249, при чемъ означенная норма выражена не въ количествѣ, а въ стоимости матеріаловъ смазки. За сбереженіе противъ этой послѣдней нормы установлена добавочная премія по № 249.

Нормы пробѣга и преміи за наибольшій пробѣгъ между капитальными ремонтами, существующія въ настоящее время на ряду съ преміями за сбереженіе въ расходахъ по текущему ремонту паровозовъ, — въ новомъ Положеніи предположено отмѣнить, оставивъ только премію за сбереженіе по текущему ремонту, при чемъ, въ видахъ поощренія къ достиженію возможно большихъ пробѣговъ между капитальными ремонтами, установлены повышенныя нормы расходовъ на текущій ремонтъ паровозовъ съ большими пробѣгами.

Кромѣ перечисленныхъ премій по сл. тяги, въ настоящее время существуютъ преміи:

а) за сбереженіе по текущему ремонту паровозовъ, о которой уже сказано выше;

б) за наибольшій составъ поѣздовъ;

в) за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ;

г) за сбереженіе топлива при отопленіи водокачекъ угольнымъ мусоромъ.

Три изъ вышеуказанныхъ премій (а, б, в) сохранены и въ новомъ Положеніи о преміяхъ и, кромѣ нихъ, введена также премія за сбереженіе противъ смѣтныхъ назначеній по большому ремонту паровозовъ.

Ускореніе введенія въ дѣйствіе упомянутаго Положенія, съ точки зрѣнія дальнѣйшаго удешевленія расходовъ сл. тяги, крайне желательно.

Необходима также неотлагательная разработка вопроса о преміяхъ:

а) за наименьшій простой паровозовъ и вагоновъ въ большомъ ремонтѣ;

б) за сбереженія въ расходахъ по большому ремонту пассажирскихъ вагоновъ;

в) за наименьшіе расходы по ремонту колесныхъ паръ;

г) за сбереженіе по отопленію водокачекъ нефтью.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что начетъ, который сдѣланъ контролемъ на управленіе Закавказскихъ ж. д. за перерасходъ въ 1909 году по № 247, по существу не основателенъ, такъ какъ вообще не слѣдуетъ отдѣльно разсматривать № 246 отчета—топливо и № 247—преміи по топливу: чѣмъ большая получается экономія по топливу, тѣмъ, очевидно, при тѣхъ же нормахъ, большую премію приходится выдавать бригадамъ и перерасходъ можетъ получиться, такъ сказать, самъ собой; на Закавказскихъ ж. д. въ 1909 г. по топливу паровозовъ, т. е. по №№ 246 и 247 въ совокупности получилась экономія около 44.000 руб., при чемъ по первому изъ нихъ экономія равнялась около 191.000 руб., а по второму перерасходъ выразился въ суммѣ около 147.000 руб.; за этотъ перерасходъ контроль сдѣлалъ начетъ, между тѣмъ, если бы управленіе истратило всѣ ассигнованныя деньги по тому же топливу, только при другой комбинаціи расходовъ по двумъ неразрывно связаннымъ номерамъ, то начета никакого не было бы, хотя казна понесла бы убытокъ въ 44.000 руб.

С. Н. Кульжинскій считаетъ ошибкою схемы Глушинскаго, что преміи отдѣлены отъ основного ассигнованія, и эта ошибка въ новой схемѣ, разработанной въ комиссіи подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Дрея, исправлена. По существу №№ 246 и 247 между собой недѣлимы, а въ настоящее время № 247 въ сущности есть премія только за отсутствіе пережога, а не за экономію.

Н. А. Масловъ замѣчаетъ, что экономія по № 246 является результатомъ не только старанія машинистовъ, но и многихъ другихъ обстоятельствъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи считаетъ, что слѣдуетъ принципіально высказаться за обязательную уплату премій по экономіи, но изъ этого не слѣдуетъ, что можно смѣшивать №№ смѣты, такъ какъ такое смѣшеніе рѣшительно запрещается существующими правилами.

Представитель Государственнаго Контроля указываетъ, что контроль строго различаетъ премирныя нормы и смѣтныя нормы, изъ которыхъ первыя имѣютъ болѣе условный характеръ, вторыя же основаны на данныхъ статистики и опредѣленныхъ вычисленіяхъ; смѣтныя нормы, однако, должны быть установлены такимъ образомъ, чтобы нормы являлись предѣльными, дальше которыхъ преміи никогда не могли бы быть выданными; въ новыхъ правилахъ о преміяхъ это и предусмотрѣно, и, кромѣ того, контролемъ внесены нѣкоторыя поправки въ зависимости отъ средняго состава и нагрузки поѣздовъ; по новымъ правиламъ премія будетъ выдаваться, дѣйствительно, за экономію, что же касается прежнихъ лѣтъ, то контроль былъ поставленъ въ необходимость сдѣлать начетъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о величинѣ сдѣланнаго контролемъ начета, главный контролеръ сообщаетъ, что начетъ сдѣланъ за 1908 и 1909 г.г. въ размѣрѣ около 250000 руб.

Н. А. Масловъ высказываетъ, что смѣтныя нормы вообще должны быть предѣломъ расхода, и ими слѣдуетъ руководствоваться точно. Что же касается нормъ преміи, то и на другихъ дорогахъ, какъ, напримѣръ, на Сызрано-Вяземской, онѣ были преувеличены, а въ послѣднее время по иниціативѣ контроля сокращены безъ всякаго съ чьей бы то ни было стороны протеста. При детальномъ разсмотрѣніи вопроса о преміяхъ на вышеупомянутой дорогѣ оказалось, что на однихъ и тѣхъ же участкахъ одни и тѣ же паровозы расходовали разное количество топлива, при чемъ отношеніе расходовъ доходило до 1:2; быть можетъ что-нибудь подобное замѣчается и на Закавказскихъ ж. д.

Главный контролеръ объясняетъ, что въ 1908 г. замѣчалось уменьшеніе составовъ, что и заставило контроль отнестись къ преміямъ строго.

Вопросъ 87.

87. Распредѣленіе водоснабженія по линіи; мощность источниковъ и машинъ. Не представляется ли

Распредѣленіе водоснабженія по линіи, мощность источниковъ и машинъ видна изъ представленной Подкомиссіи вѣдомости.

Что касается вопроса, не представляется ли возможнымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи водоснабженія для достиженія наименьшей задержки поѣздовъ на станціяхъ и устра-

выгоднымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи водоснабженія для достиженія наименьшей задержки поѣздовъ на станціяхъ и устраненія въ снабженіи паровозовъ водой въ депо?

ненія задержки въ снабженіи паровозовъ водой въ депо, то, по заявленію представителя сл. тяги, это дѣлается въ зависимости отъ условія движенія, что выясняется съ теченіемъ времени; желательныя измѣненія вводятся постепенно путемъ испрашиваній соотвѣтственныхъ кредитовъ по смѣтамъ.

Главный контролеръ высказываетъ, что наиболѣе слабымъ мѣстомъ существующаго водоснабженія на Закавказскихъ ж. д. является участокъ Аджи-Кабулъ—Баку на протяженіи 119 верстъ, снабжаемый водой, подаваемой изъ рѣки Куры Зубовскою водокачкой, расположенный въ 13 верстахъ отъ ст. Аджи-Кабулъ, гдѣ вода сливается въ вагоны-цистерны и поѣздами развозится по всѣмъ промежуточнымъ станціямъ и на ст. Баку.

Не говоря уже о томъ, что такое водоснабженіе совершенно не обезпечиваетъ водою обслуживаемаго участка, такъ какъ достаточно серьезнаго поврежденія пути или умышленной его порчи, чтобы совершенно прекратилось движеніе изъ-за недостатка воды,— самый подвозъ обходится очень дорого, создаетъ излишній для хозяйственныхъ перевозокъ пробѣгъ поѣздовъ и подвижного состава и стѣсняетъ коммерческое движеніе.

За 1909 г. на участкѣ Аджи-Кабулъ—Баку было отправлено всего 80.950 поѣздовъ, изъ коихъ употреблено на перевозку воды:

1) для подвоза воды на ст. Баку	1.582 поѣзд.,
2) для обратнаго вывоза порожнихъ вагоновъ	850 „
3) для доставки воды на ст. Баладжары, Алятъ и Сангачалъ	830 „
4) для обратной доставки порожняго-состава въ Аджи-Кабулъ	730 „
Итого	3.992 поѣзд.,

что составляетъ 44,5% общаго числа отправленныхъ на участкѣ поѣздовъ коммерческаго движенія. Кромѣ того, вода на малыя промежуточныя станціи и обратная доставка порожнихъ котловъ производилась сборными товарными поѣздами.

По числу котловъ было отправлено изъ Аджи-Кабула въ сторону Баку—54.556, изъ нихъ на ст. Баку 30.191 котловъ, слѣдовательно, доставка воды въ Баку потребовала пробѣга въ 14.370.916 верстъ вагонныхъ осей, т. е. 3,5% общаго пробѣга всѣхъ товарныхъ осей по всей сѣти дорогъ. Общій пробѣгъ водяныхъ поѣздовъ, по сдѣланному контролемъ приблизительному подсчету, составилъ въ 1909 г. 419.078 п. вер., а паровозовъ, принимая опредѣлившееся въ 1909 г. отношеніе общаго пробѣга паровозовъ къ полезному—въ 59,90%—всего 698.463 паровозо-версты. Дѣйствительные расходы по группамъ, зависящимъ отъ пробѣга, за 1909 г. выразились:

1) зависящіе отъ пробѣга поѣздовъ: въ 19 к. на 100 п. в. То же содержаніе личнаго состава—12 р. 65 к. на 100 п.-вер., всего 12 р. 84 к., что на пробѣгъ водяныхъ поѣздовъ составитъ 53.799 р. 60 к.;

2) зависящіе отъ пробѣга осей всѣхъ вагоновъ 2 р. на 10.000 ваг.-осе-верстъ.;

3) по ремонту товарныхъ вагоновъ—18 р. 22 к.;

4) по ремонту колесъ, осей и бандажей по 1 р. 73 к.

Всего по 2, 3 и 4 группамъ по 21 р. 95 к. за 10.000 вагоно-осе-верстъ, что на пробѣгъ въ 14.370.916 вагоно-осе-верстъ составитъ 91.970 руб.;

5) зависящіе отъ пробѣга паровозовъ 10 р. 93 коп.;

6) топливо для паровозовъ 14 р. 26 к.;

7) по ремонту паровозовъ 8 руб. 32 к.

Всего по 5, 6 и 7 группѣ 33 р. 51 к. на 100 пар.-верстъ, что на пробѣгъ, сдѣланный паровозами по обслуживанію водяныхъ поѣздовъ составитъ 234.047 р. Такимъ образомъ, расходы по снабженію водою участка до Баку, по приблизительному подсчету, составили за 1909 г. сумму въ 379.816 руб.

Въ виду указанныхъ недостатковъ этого водоснабженія и его дороговизны одною изъ ближайшихъ задачъ, по мнѣнію контроля, должно служить устройство водопровода отъ Аджи-Кабула до Баку, къ чему именно въ настоящее время имѣются налицо особо благопріятныя условія.

Условія эти заключаются въ слѣдующемъ.

Не взирая на многіе протесты мѣстнаго контроля, въ настоящее время приступлено къ сооруженію Кобулетскаго керосиноваго городка, имѣющаго своею задачею служить цѣлямъ эвакуаціи керосина изъ Батумскаго крѣпостного раіона въ размѣрахъ, которые превышаютъ установленный максимумъ (4 милл. пуд.), могущій быть въ кратчайшій мобилизаціонный срокъ удаленъ изъ Батума путемъ перекачки ихъ въ море. Совершенно измѣнившіяся условія нашей отпускной торговли керосиномъ дѣлаютъ невозможными образованіе въ Батумѣ запасовъ, значительно превышающихъ вышеуказанный максимумъ, почему строящійся керосиновый городокъ въ Кобулетахъ, для котораго изготовлено полное механическое оборудованіе и уже собираются резервуары заранѣе обреченъ на полное бездѣйствіе, если не навсегда, то на многіе годы.

По мнѣнію мѣстнаго контроля, представлялось бы совершенно цѣлесообразнымъ заказанные для Кобулетскаго городка двигатели (а можетъ быть и насосы) примѣнить для устройства перекачивающей водяной станціи въ Аджи-Кабулѣ съ употребленіемъ на устройство машиннаго зданія кредитовъ, предназначенныхъ для той же цѣли на ст. Кобулеты. По условіямъ мѣстности на ст. Эйбатъ также необходимо устройство перекачивающей стан-

ціи до Баку. Для сей послѣдней, равнымъ образомъ, могло быть употреблено бездѣйствующее оборудованіе второго трубопровода Баку—Эйбатъ, сооруженнаго на тотъ случай, если вывозъ керосина изъ Баку превзойдетъ пропускную способность магистральной линіи керосинопровода. Избытокъ предполагалось перекачивать по второму трубопроводу до ст. Эйбатъ, тамъ сливать въ вагоны-цистерны и везти до ст. Кобулеты, откуда керосинъ вновь долженъ передаваться керосинопроводомъ въ Батумъ. Въ настоящее время перекачка керосина не достигаетъ и половины пропускной способности керосинопровода и такое положеніе, вѣроятно, опредѣлилось также на многіе годы впередъ.

На ст. Эйбатъ имѣются въ достаточномъ числѣ нынѣ пустующіе деревянные жилые дома и также бездѣйствующіе керосиновые резервуары, которые могли бы служить пріемниками для воды.

Такимъ образомъ, затраты казны по сооруженію водопровода Аджи-Кабулъ—Баку заключались бы въ укладкѣ чугунной водопроводной сѣти до ст. Пирсогатъ (10 верстъ) и желѣзобетоннаго водопровода для самотечнаго участка до ст. Эйбатъ на протяженіи 96 верстъ. Капитализируя изъ 6% нынѣ расходуемые на развозку воды 379.816 руб., получится капитальная сумма въ 6.330.000 руб., которую можно было бы затратить, не увеличивая эксплоатаціонныхъ расходовъ. Между тѣмъ, общій размѣръ потребнаго ассигнованія едва ли превзошелъ бы 1.000.000 р. которые окупились бы сбереженіемъ эксплоатаціонныхъ расходовъ по развозкѣ воды года въ 3—4, не говоря уже о значительно большей обезпеченности дорогъ въ вопросѣ водоснабженія ихъ головного участка что, конечно, имѣло бы и важное стратегическое значеніе. Кромѣ того, съ устройствомъ водопровода устранились бы расходы по развозкѣ воды по путевымъ зданіямъ и освободились бы для болѣе производительнаго назначенія, занятые нынѣ развозкой воды, паровозы и вагоны со всѣми послѣдствіями такого освобожденія, т. е. главнымъ образомъ съ разгрузкой нынѣ совершенно перегруженной площади депо Баку, отчасти главныхъ мастерскихъ, соотвѣтственнымъ уменьшеніемъ наличія въ складахъ запасныхъ частей и т. п. Наконецъ, устранилась бы необходимость содержанія водокачки на ст. Кара-су, которая нынѣ имѣетъ значеніе резерва на случай порчи водокачки въ Аджи-Кабулѣ.

До настоящаго времени возникали иные проекты улучшенія водоснабженія бакинскаго участка, а именно: управленію Закавказскихъ ж. д. были дѣлаемы предложенія частныхъ лицъ о предоставленіи имъ водоснабженія Аджикабульскаго участка на концессіонномъ правѣ, при чемъ главною цѣлью этихъ предпріятій было устройство водопровода для снабженія водою гор. Баку (предложеніе инженера Дылькевича) или нефтяного промысловаго раіона (предложеніе ген. Лаврова). За предоставленіе права прокладки трубопровода и устройства необходимыхъ зданій

и сооруженій въ полосѣ отчужденія, при условіи безплатной перевозки строительныхъ матеріаловъ и рабочихъ концессіонеры предлагали безплатный отпускъ опредѣленнаго количества воды для нуждъ дороги. Нынѣ, послѣ приступа къ сооруженію городомъ Баку городского водопровода изъ Шолларскихъ родниковъ, такія предложенія теряютъ значеніе.

Другой способъ, также предложенный частнымъ предпринимателемъ, заключается въ поставкѣ для нуждъ дорогъ въ Баку воды, привозимой пароходами изъ устья Куры. Разрѣшая поставленную задачу лишь отчасти, такъ какъ при этомъ способѣ сохранилась бы необходимость подвоза воды на всѣ промежуточныя станціи до Баку, эти предложенія не могли быть признаны пріемлемыми изъ-за высокой платы за воду, которую требовали предприниматели до $^3/_4$ к. за ведро, тогда какъ по приблизительнымъ подсчетамъ себѣ стоимость подвозимой въ котлахъ воды составляетъ $^1/_2$ к. за ведро.

Кромѣ ст. Аджи-Кабулъ, подвозка воды котлами производится со ст. Ксанка въ Тифлисъ для снабженія питьевою водою главныхъ мастерскихъ, со ст. Евлахъ на керосинопроводную станцію Кюрокъ-Чай и со ст. Дзегамъ на одноименную станцію керосинопровода.

Подвозка воды со ст. Ксанка могла бы быть замѣнена проведеніемъ на территорію главныхъ мастерскихъ вполнѣ удовлетворительной по питьевымъ качествамъ воды изъ Тифлисскаго городского водопровода *). Подвозка воды на ст. Дзегамъ вызвана невозможностью добиться права пользованія водою изъ протекающей вдоль территоріи керосинопроводной станціи Дзегамъ оросительной канавы, почему скорѣйшее урегулированіе этого вопроса путемъ примѣненія принципа принудительнаго отчужденія крайне желательно для устраненія дорого обходящейся вагонной подвозки воды.

Что касается ст. Кюрокъ-Чай, то предполагавшійся въ качествѣ источника водоснабженія и оконченный постройкой (на рискъ подрядчика) кягризъ воды не далъ, почему подвозка воды на этой станціи, повидимому, неустранима.

Должна быть отмѣчена, въ качествѣ требующей урегулированія, еще одна особая сторона водяного хозяйства Закавказскихъ ж. д. Многія мѣстности, пересѣкаемыя дорогами, въ особенности на Бакинскомъ участкѣ, совершенно безводны, что вызываетъ самовольное пользованіе и даже кражи воды изъ желѣзнодорожныхъ водохранилищъ окрестнымъ населеніемъ. Достаточно указать, что многія поселенія возникали только потому, что въ данномъ пункѣ появлялось желѣзнодорожное водохранилище, изъ котораго населеніе могло бы пользоваться питьевою водою

*) О чемъ нынѣ и сдѣлано распоряженіе начальникомъ дорогъ.

(напримѣръ, поселокъ въ Аджи-Кабулѣ, селеніе противъ керосинопроводной станціи Сагиры и т. д.).

По настоянію контроля были образованы комиссіи для опредѣленія пунктовъ забора воды и заключены контракты на отпускъ воды лицамъ и учрежденіямъ (большею частью казеннымъ), для которыхъ возможенъ учетъ воды. Но мелкое пользованіе водою все же осталось. Бороться съ такимъ самовольнымъ захватомъ воды крайне трудно, да едва ли желательно съ точки зрѣнія культурнаго развитія края. Тѣмъ не менѣе, по мнѣнію контроля Закавказскихъ ж. д., должны бы возмѣщаться издержки по водоснабженію населенія путемъ соотвѣтственныхъ ежегодныхъ взносовъ изъ земскихъ средствъ Кавказскаго края.

Начальникъ дорогъ соглашается, что устройство водопровода, несомнѣнно, желательно, но оно стоитъ свыше 3 милл. рублей, какая сумма ассигнована, вѣроятно, не будетъ. Что касается Кобулетскаго городка, то развитіе его объясняется требованіемъ военнаго вѣдомства и потому уничтожить его не представляется возможнымъ.

Представитель Государственнаго Контроля полагаетъ, что этотъ вопросъ можетъ быть еще перерѣшенъ въ соотвѣтствующихъ инстанціяхъ.

Начальникъ сл. керосинопровода замѣчаетъ, что уже поднимался вопросъ объ использованіи резервуара и машинъ Кобулетскаго городка, который въ коммерческомъ отношеніи совершенно не нуженъ дорогамъ, но военное вѣдомство съ этимъ не соглашалось; на Кобулетскій городокъ уже затрачено около 1.200.000 руб., стоимость же водопровода въ 120 вер., вѣроятно, опредѣлится, какъ указано начальникомъ дорогъ, въ 3 милл. рублей.

Помощникъ начальника дорогъ Н. С. Зурабовъ сообщаетъ, что первый разъ вопросъ объ Аджикабульскомъ водопроводѣ поднимался около 15 лѣтъ тому назадъ, но средствъ на этотъ водопроводъ не давали; если же реализовать для водопровода Кобулетскій городокъ, то это можетъ дать около 400.000 руб. изъ 3.000.000 рублей потребныхъ для водопровода.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что вопросъ въ настоящее время теряетъ остроту такъ какъ гор. Баку будетъ давать воду для желѣзной дороги по сравнительно сходной цѣнѣ; по этому поводу имѣются составленные управленіемъ расчеты и подсчеты которые будутъ представлены Подкомиссіи.

Начальникъ сл. пути дополняетъ, что для участка Аджи-Кабулъ—Баку требуется всего около 300 куб. саж. воды, при чемъ изъ этого количества для Баку и Баладжаръ—270 куб. саж.; такимъ образомъ, если дороги будутъ получать эти 270 куб. саж. воды отъ гор. Баку дешево, то ясно, что вопросъ объ остальныхъ 30 куб. саж. окажется не имѣющимъ особой важности.

Вопросъ 88 разсмотрѣнъ при обсужденіи вопросовъ матеріальной службы.

По вопросу 89

89. Условія и правила для очистки воды

доложено, что на Закавказскихъ ж. д. вообще надобности въ очисткѣ воды не встрѣчается, ибо въ мѣстахъ, гдѣ вода плохая, организовано снабженіе привозной водой (Бакинскій участокъ); водоснабженій же съ жесткой водой имѣется весьма немного, всего въ 4-хъ пунктахъ: Дзегамъ—жесткость воды 48° (французскихъ), Салоглы—79°, Сардаръ-Абадъ—56° и Араратъ—81°.

На этихъ станціяхъ паровозы снабжаются водой весьма рѣдко только въ случаяхъ закрытія сосѣднихъ водоснабженій. Такое рѣдкое пользованіе жесткой водой не оказываетъ замѣтнаго вліянія на образованіе накипи въ паровозныхъ котлахъ, поэтому никакой очистки воды не производится. Если же явится необходимость въ болѣе частомъ пользованіи указанными водоснабженіями, въ случаяхъ закрытія сосѣднихъ на продолжительное время, то предположено для очистки воды примѣнять примѣшиваніе къ ней смѣси кальцированной соды съ негашеной известью въ слѣдующей установленной опытами пропорціи: на 1 куб. метр. воды—113 граммъ соды и 693 граммъ извести. Реактивы эти являются болѣе дешевыми и соотвѣтствующими свойствамъ воды выше названныхъ водоснабженій.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что вслѣдствіе незначительнаго примѣненія на Закавказскихъ ж. д. очистки воды, кредиты, ассигнуемые по смѣтамъ по очер. № 258, остаются неисчерпанными, а именно:

	Ассигновано по смѣтѣ.	Израсходовано.
1904 г.	500 руб.	143 р. 69 к.
1905 г.	500 „	149 „ 25 „
1906 г.	3.000 „	253 „ — „
1907 г.	3.000 „	1.488 „ — „
1908 г.	3.000 „	140 „ — „
1909 г.	3.000 „	26 „ 05 „

Управленіе предполагало совсѣмъ исключить эти кредиты изъ смѣты на 1910 и 1911 гг., но контроль протестовалъ, настаивая на необходимости ихъ использованія съ цѣлью уменьшенія расхода на покупку воды, напримѣръ, изъ Тифлисскаго городского водопровода для снабженія водою пассажирскихъ вагоновъ, расходъ на которую ежегодно возрастаетъ а именно:

въ 1904 г.	2.009 р. 50 к.
„ 1905 г.	2.617 „ — „
„ 1906 г.	3.393 „ — „
„ 1907 г.	5.266 „ — „
„ 1908 г.	2.937 „ — „
„ 1909 г.	4.309 „ — „

При наличности столь важныхъ водоснабженій, какъ Тифлисъ и Аджи-Кабулъ, снабжающій водою весь участокъ отъ Аджи-Кабула до Баку—отсутствіе серьезныхъ опытовъ по очисткѣ воды отъ механическихъ примѣсей (грязи и ила) слѣдуетъ считать слабою стороною дѣятельности Закавказскихъ ж. д.

Въ виду особо важнаго значенія водяного хозяйства на Закавказскихъ ж. д., значительная часть которыхъ пролегаетъ по безводнымъ мѣстностямъ, по мнѣнію контроля, необходимо было сосредоточить общее завѣдываніе водянымъ хозяйствомъ въ рукахъ одного изъ высшихъ агентовъ сл. тяги.

По вопросамъ 90 и 91

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

91. Минимальная норма и распредѣленіе 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.

доложено, что запасы матеріаловъ опредѣляются для мастерскихъ и депо, а также для станцій на основаніи расхода трехъ предыдущихъ лѣтъ, при чемъ въ принципѣ въ линейныхъ складахъ запасы матеріаловъ должны приблизительно составлять трехъ мѣсячную норму расхода. Съ 1910 года проведенъ принципъ, что тамъ, гдѣ есть матеріальные склады, участки сл. тяги своихъ отдѣльныхъ кладовокъ не имѣютъ, и, слѣдовательно, кладовки имѣются только при оборотныхъ депо и депо Тифлисъ, для котораго сдѣлано исключеніе, такъ какъ главный складъ для пользованія представляетъ извѣстныя затрудненія сравнительно съ линейными складами, а именно: онъ отстоитъ далеко отъ депо, полученіе матеріаловъ оттуда требуетъ много времени и отпускъ не производится въ праздничные дни.

Что касается запасовъ запасныхъ частей паровозовъ, то они дѣлятся на двѣ категоріи, т. е. тѣ, которыя расходуются постоянно изъ нормы запаса и опредѣляются трехъ мѣсячнымъ расходомъ и тѣ, которыя расходуются очень рѣдко, но которыя имѣютъ все-таки обязательно на случай экстренныхъ надобностей. Обыкновенно норма такихъ запасныхъ частей равна 1 шт. и рѣдко бываетъ 2, 3 и 4 штуки.

Нормы на запасныя части паровозовъ и вагоновъ не дѣлятся на максимальныя и минимальныя и опредѣляются въ линейныхъ складахъ дѣйствительной потребностью и въ главномъ складѣ 3-хъ мѣсячной нормой расхода, при чемъ, при расходованіи 50% запаса, запасъ пополняется до нормы.

Что же касается запаса колесныхъ частей, то на Закавказскихъ ж. д. примѣняются нормы таковыхъ, указанныя предписаніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4 ноября 1908 года за № 27176/14275; нормы эти слѣдующія.

Для паровозныхъ и тендерныхъ бандажей—50% а для вагонныхъ бандажей и вагонныхъ колесъ и осей—40% отъ средняго годового расхода; паровозныя же и тендерныя оси и колеса, согласно означенному предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ въ запасъ не пріобрѣтаются и заказываются по мѣрѣ выясненія

дѣйствительной въ нихъ надобности. Эти нормы вполнѣ удовлетворяютъ потребности Закавказскихъ ж. д.

Контролирующими данными являются размѣры оборотнаго капитала, отпущенные по данной главѣ, и матеріальная смѣта на текущій годъ, составляемая при участіи сл. тяги..

Въ настоящее время и на запасныя части первой категоріи вводятся минимальныя и максимальныя нормы.

Главный контролеръ сообщаетъ, что наблюденіе за соотвѣтствіемъ нормъ запасовъ дѣйствительной потребности возложено было на смотрителей складовъ, но разобщенность матеріальной сл. и сл. тяги повлекла къ крупнымъ несоотвѣтствіямъ между дѣйствительной потребностью и имѣющимся запасомъ отдѣльныхъ частей какъ въ сторону излишковъ, влекущихъ образованіе вредныхъ для дѣла залежей матеріаловъ, такъ и въ сторону недостатковъ, столь же вредно отражающихся на успѣшности ремонта подвижного состава.

Съ цѣлью устраненія этихъ дефектовъ, вносящихъ огромную путаницу въ нормальный ходъ эксплоатаціи дорогъ со стороны управленія и участія контроля (въ хозяйственной комиссіи), были сдѣланы попытки привлеченія начальниковъ депо и мастерскихъ къ непосредственному участію въ надзорѣ за соотвѣтствіемъ запасовъ складовъ потребностямъ даннаго участка, для чего установлено обязательное свидѣтельствованіе складовъ дважды въ годъ (въ февралѣ и августѣ) комиссіями съ участіемъ контроля и заинтересованныхъ службъ. Нынѣ, при опредѣленіи излишковъ матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ, произведенъ общій пересмотръ запасовъ складовъ и провѣрка нормъ. Тѣмъ не менѣе, по мнѣнію контроля, вполнѣ нормальное положеніе дѣла матаріальныхъ запасовъ можетъ быть достигнуто лишь въ томъ случаѣ, если храненіе необходимыхъ запасныхъ частей и матеріаловъ и забота о поддержаніи ихъ наличія на уровнѣ нормальной потребности будетъ возложена на самихъ потребителей, т. е. на начальниковъ участковъ.

Вопросъ 92.

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

Представитель сл. тяги докладываетъ, что на Закавказскихъ ж. д. принятъ слѣдующій порядокъ пріемки матеріаловъ: при вызовѣ конкуренціи всѣ заявленія фирмъ, какъ уже было доложено, разсматриваются въ такъ называемой хозяйственной комиссіи, заключенія которой представляются совѣту. Хозяйственная комиссія учреждена при матеріальной сл., и въ ней принимаютъ участіе представители контроля, матеріальной сл. и агентъ отъ службы-потребительницы. Предметы заказа, утвержденнаго совѣтомъ, принимаются спеціальной пріемочной комиссіей при главномъ складѣ, состоящей изъ представителей всѣхъ службъ дороги. Въ случаѣ затрудненія комиссіи или въ случаѣ не единоглас-

ныхъ рѣшеній, протоколы комиссіи разсматриваются опять хозяйственной комиссіей и поступаютъ на утвержденіе совѣта.

Главный контролеръ дополняетъ, что пріемка предметовъ, одобренныхъ въ качественномъ отношеніи инженернымъ надзоромъ для освидѣтельствованія заказовъ Министерства Путей Сообщенія на мѣстахъ ихъ производства, заключается въ убѣжденіи въ наличности знаковъ и документовъ, свидѣтельствующихъ о произведенномъ испытаніи.

Пріемка остальныхъ предметовъ производится по техническимъ условіямъ, а при неимѣніи ихъ по утвержденнымъ образцамъ и сопровождается механическими или химическими испытаніями. Механическія испытанія производятся въ главныхъ мастерскихъ особыми комиссіями съ участіемъ представителя контроля, а химическія испытанія—въ желѣзнодорожной химической лабораторіи.

По вопросу 93

93. Существуетъ ли пріемка отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижного состава агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ?

доложено, что по окончаніи ремонта паровозовъ и тендеровъ изъ соотвѣтствующаго депо вызываются агенты депо для пріемки. По тщательномъ наружномъ осмотрѣ и освидѣтельствованіи всѣхъ частей паровоза и тендеровъ назначается пробная поѣздка при участіи названныхъ агентовъ и агента главныхъ мастерскихъ, при чемъ о времени пробной поѣздки извѣщается представитель Государственнаго Контроля. Всѣ недостатки сборки, неправильность дѣйствія частей или отсутствіе ихъ должно быть отмѣчено при пробной поѣздкѣ.

Всѣ замѣченные недостатки паровоза должны быть устранены мастерскими до передачи паровоза въ депо, послѣ чего, составляется актъ передачи паровоза и тендера. Въ случаѣ несогласія относительно необходимости того или другого исправленія или передѣлки, обстоятельство это отмѣчается въ актѣ и представляется на рѣшеніе начальнику сл. тяги. Недостатки, которые не могли быть обнаружены пробной поѣздкой и осмотромъ паровозовъ при пріемкѣ, но обнаружены въ депо до окончанія паровозомъ пробѣга въ 1000 вер., исправляются за счетъ большого ремонта.

На всѣ выходящіе изъ главныхъ мастерскихъ вагоны, составляются акты пріемки при участіи агента депо Тифлисъ. Пробной поѣздкой при участіи пріемщика отъ депо Тифлисъ испытываются лишь классные вагоны, выходящіе изъ большого или средняго ремонта, при чемъ всѣ обнаруженные дефекты должны быть устранены главными мастерскими.

Въ послѣднее время часто обнаруживалось горѣніе буксъ котловъ послѣ ремонта, вслѣдствіе чего сл. тяги обязала испытывать и эти вагоны пробной поѣздкой; послѣ принятія этой мѣры горѣніе сократилось.

Переходя **къ вопросу 94,**

94. Средняя продолжительность пребыванія паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта и для средняго ремонта.

помощникъ начальника сл. тяги докладываетъ слѣдующее.

А) Паровозо-сборный цехъ главныхъ мастерскихъ имѣетъ 35 стойлъ для обыкновенныхъ паровозовъ и 6 для паровозовъ Ферли; путь, гдѣ производится додѣлка мелочей, провѣрка и взвѣшиваніе выходящихъ паровозовъ, какъ не имѣющій канавы, къ учету принимаемъ быть не можетъ.

Изъ вышеуказаннаго числа стойлъ 1 стойло для паровозовъ Ферли и 4 прочихъ паровозовъ заняты подъ помѣщенія слесарей и подъ проходъ въ слесарную.

Такимъ образомъ остается рабочихъ стойлъ:

для паровозовъ Ферли 5,
„ прочихъ паровозовъ 31

Изъ числа послѣднихъ надо считать минимумъ одно стойло занятымъ разнымъ случайнымъ ремонтомъ паровозовъ; почему при подсчетѣ простоя паровозовъ въ большемъ ремонтѣ въ зависимости отъ числа стойлъ надо принимать 30 обыкновенныхъ стойлъ и 5 для паровозовъ Ферли.

Такимъ образомъ, если отнести число выпущенныхъ паровозовъ къ числу рабочихъ стойлъ, то средній простой паровозовъ получится слѣдующій:

Годы.	Число выпуска паровозовъ Ферли.	Число выпуска прочихъ паровозовъ.	Средн. продолж. простоя за 1 годъ.		Средн. продолж. простоя за трехлѣтіе.	
			Ферли.	Прочихъ.	Ферли.	Прочихъ.
190	9	55	6,6	6,78 м.	10,00	7,06
1902	3	56	20,00	6,64 м.		
1903	6	47	10,00	7.91 м.		
1907	6	52	10,00	7,15 м.	9,47	6,3
1908	6	49	10,00	7,49 м.		
1909	3	66	20,00	5,63 м.		

Уже простое сравненіе цифръ производительности главныхъ мастерскихъ за упомянутыя два трехлѣтія указываютъ на увеличеніе этой производительности въ послѣднее трехлѣтіе, не смотря на то, что съ 1907 года приходится считаться съ нарушенными смутнымъ временемъ условіями нормальнаго труда и что указанные результаты трехлѣтія 1901 по 1903 годы получились при десяти-часовомъ рабочемъ днѣ и при громадномъ сверхурочномъ

трудѣ, тогда какъ въ трехлѣтіе 1907 по 1909 годы рабочій день сокращенъ на одинъ часъ (т. е. равенъ девяти) и сверхурочныя работы по ремонту подвижного состава почти не производились вовсе.

Громаднымъ тормозомъ въ успѣхѣ работъ является отсутствіе въ главномъ складѣ весьма часто самыхъ необходимыхъ матеріаловъ и запасныхъ частей, въ подтвержденіе чего помощникъ начальника сл. тяги указываетъ на слѣдующіе особенно крупные простои паровозовъ въ ремонтѣ въ ожиданіи запасныхъ частей.

Вышедшій изъ большого ремонта въ декабрѣ 1901 года паровозъ серіи 1 системы Ферли № 91 стоялъ 22 мѣсяца 18 дней, вслѣдствіе ожиданія рамъ изъ завода. По той же причинѣ вышедшій изъ ремонта паровозъ серіи Л № 108 находился въ ремонтѣ 27 мѣсяцевъ 29 дней, а паровозъ серіи К № 101 вышелъ изъ ремонта въ декабрѣ 1909 г., простоявъ въ мастерскихъ 20 мѣс. 9 дней.

Существенной причиной продолжительности простоя паровозовъ является: крайне недостаточные размѣры котельной, слабое ея оборудованіе и неудобство транспортировки туда котловъ, почему большая часть котловъ должна ремонтироваться на стойлахъ сборной безъ съемки котловъ съ рамъ. Такой порядокъ задерживаетъ ремонтъ рамъ паровозовъ и увеличиваетъ простой паровозовъ въ значительной мѣрѣ. Для постановки паровозовъ въ стойла, для выводки ихъ изъ стойлъ и для передвиженія паровозовъ и котловъ по сборной нѣтъ достаточныхъ и современныхъ устройствъ. Эти операціи, требующія при современныхъ средствахъ чуть не минутной работы и незначительныхъ расходовъ, требуютъ на Закавказскихъ ж. д. и значительнаго труда и расходовъ, увеличивая простой паровозовъ.

Тѣснота дворовъ сборнаго цеха также сильно тормозитъ выпускъ,—стойлъ для ремонта тендеровъ мало (8 крытыхъ и 6 открытыхъ), поэтому часть тендеровъ располагается на путяхъ этого двора, мѣшаетъ сообщеніямъ и заставляетъ производить вѣчные маневры.

Кромѣ 3 комплектовъ домкратовъ Беккера и 2 слабыхъ мостовыхъ крановъ (подъемн. силы въ 2 тонны), сборная не имѣетъ другихъ подъемныхъ средствъ для подъемки обыкновенныхъ паровозовъ. Подобное оборудованіе далеко отстало отъ современныхъ средствъ.

На успѣшность ремонта сильно вліяетъ недостатокъ запасныхъ котловъ. Изъ-за недостатка запасныхъ котловъ приходится большею частью ставить свой же котелъ на поровозъ и задерживать выпускъ паровоза только изъ-за ремонта котла. Между тѣмъ, будь достаточно запасныхъ котловъ, можно было бы организовать смѣну котловъ съ одной рамой на другую и достигнуть болѣе равномѣрнаго простоя отдѣльныхъ паровозовъ. Наконецъ, общая

недостаточность подъемныхъ транспортировочныхъ средствъ въ мастерскихъ, тѣснота дворовъ сборнаго, котельнаго и токарнаго цеховъ, неудобство расположенія зданій (токарная), крайнее неудобство сообщеній съ главнымъ матеріальнымъ складомъ и отдаленность его отъ главнѣйшихъ цеховъ и другія болѣе мелкія причины въ сильной мѣрѣ тормозять успѣшность хода работъ.

Б) Средняя продолжительность нахожденія въ большомъ и среднемъ ремонтѣ классныхъ вагоновъ:

I.

Большой ремонтъ.

Годы.	Количество выпущенныхъ вагоновъ.	Средній простой за 1 годъ.	Средній простой за трехлѣтіе.	Средн. прост. относит. числа стоилъ.	
				За 1 гр.	За трехлѣт.
1	2	3	4	5	6
1901	43	10,66 м.	8,23	4,74	4,1
1902	63	7,83		3,24	
1903	43	6,20 м.		4,74	
1907	48	8,73	10,63	3,75	3,88
1908	48	10,06		3,75	
1909	43	13,13		4,18	

II.

Средній ремонтъ.

Годы.	Количество выпущенныхъ вагоновъ.	Средній простой за 1 годъ.	Средній простой за трехлѣтіе.
1901	94	1,63	1,84
1902	108	1,90	
1903	126	1,97	
1907	92	3,20	3,2
1908	64	2,60	
1909	61	3,70	

Продолжительность простоя въ большомъ ремонтѣ классныхъ вагоновъ выведена въ 3-й графѣ вышеприведенной таблицы какъ среднее ариѳметическое изъ суммы простоевъ всѣхъ вагоновъ, выпущенныхъ въ каждомъ изъ вышеуказанныхъ годовъ, а въ графѣ 5-й тотъ же простой исчисленъ относительно наличнаго числа стойлъ для вагоновъ большого ремонта, имѣющихся въ главныхъ мастерскихъ. Крупная разница въ простоѣ въ 3-й и 5-й графахъ только подтверждаетъ недостатокъ стойлъ для большого ремонта вагоновъ. Въ вагонномъ сараѣ 20 путей для вагоновъ, изъ нихъ два пути являются проходными, 1 путь занятъ подъ помѣщеніе столяровъ, съ 1904 года, вслѣдствіе недостатка помѣщенія, для слесарей пришлось занять еще 2 пути подъ помѣщеніе слесарей, а въ текущемъ году еще 2 пути подъ помѣщеніе кровельщиковъ. Такимъ образомъ, въ трехлѣтіе 1901-1903 г.г. было 17 мѣстъ, въ трехлѣтіе 1907—1909 г.г.— 15 мѣстъ, а нынѣ только 13 мѣстъ для помѣщенія вагоновъ большого ремонта. Слѣдовательно, отдѣленіе части вагоннаго цеха подъ устройство колесно-токарной способствовало уменьшенію средствъ ремонта и увеличенію продолжительности простоя вагоновъ; ремонтъ вагоновъ приходилось производить частью на открытомъ воздухѣ, а въ тѣхъ случаяхъ, когда этого дѣлать не представлялось возможнымъ, вагоны простаивали не ремонтирующимися, въ ожиданіи освобожденія мѣста. Кромѣ того, мѣста въ крытомъ помѣщеніи приходилось занимать и вагонами средняго ремонта, что также увеличиваетъ время простоя; ввести нынѣ этого рода поправку въ исчисленіи простоя вагоновъ большого ремонта не представляется возможнымъ.

Всѣ причины, приведенныя въ объясненіи продолжительности простоя паровозовъ, имѣютъ мѣсто для объясненія продолжительности простоя вагоновъ. При этомъ особенно надо подчеркнуть недостатокъ въ лѣсныхъ матеріалахъ, составляющій больное мѣсто на Закавказскихъ ж. д.. Слабое оборудованіе деревообдѣлочной является также большимъ тормозомъ успѣшности работъ, и тутъ нерѣдко приходится прибѣгать къ сверхурочнымъ работамъ или работамъ въ двѣ смѣны.

Переходя къ простою классныхъ вагоновъ въ среднемъ ремонтѣ, надо отмѣтить то обстоятельство, что недостаточность и уменьшеніе средствъ мастерскихъ по ремонту классныхъ вагоновъ вызвало необходимость организовать таковой при депо; въ мастерскія же направлялись вагоны съ болѣе сложнымъ среднимъ ремонтомъ. Уменьшеніе числа классныхъ вагоновъ средняго ремонта за счетъ вагоновъ съ менѣе сложнымъ ремонтомъ и вызвало увеличеніе простоя вагоновъ этого рода ремонта въ мастерскихъ, тѣмъ болѣе, что ремонтъ приходилось дѣлать на открытомъ воздухѣ.

В) Число товарныхъ вагоновъ большого ремонта, выпущенныхъ изъ главныхъ мастерскихъ по отдѣльнымъ годамъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

1901 г.	1238	вагоновъ
1902 „	1329	„
1903 „	1333	„
1907 „	1568	„
1908 „	1619	„
1909 „	1484	„

Эти цифры показываютъ, что въ отношеніи большого ремонта товарныхъ вагоновъ, мастерскія успѣшно обслуживали нужды дорогъ, несмотря даже на то, что въ послѣднее трехлѣтіе число рабочихъ вагоннаго цеха сильно сокращено. Число рабочихъ дней въ году въ среднемъ 270.

Такимъ образомъ, вагонъ изъ большого ремонта въ среднемъ выходитъ черезъ:

въ 1901	году	270 : 1238=0,218	дня
„ 1902	„	270 : 1329=0,207	„
„ 1903	„	270 : 1333=0,202	„
„ 1907	„	270 : 1568=0,172	„
„ 1908	„	270 : 1619=0,166	„
„ 1909	„	270 : 1484=0,188	„

Увеличеніе простоя вагоновъ въ 1909 г. вызвано исполненіемъ заданія въ предшествовавшіе годы свыше смѣтныхъ назначеній, что обусловлено было большимъ количествомъ вагоновъ, требовавшихъ послѣ смутнаго времени настоятельнаго и крупнаго ремонта.

Главный контролеръ считаетъ, что средняя продолжительность ремонта паровозовъ на Закавказскихъ ж. д. сравнительно очень велика, что объясняется, главнымъ образомъ, недостаткомъ надлежащаго оборудованія, какъ совершенно правильно доложилъ помощникъ начальника сл. тяги.

Нѣкоторое вліяніе на неуспѣшность ремонта имѣютъ и до настоящаго времени неустраненные дефекты въ дѣлѣ безостановочнаго снабженія мастерскихъ необходимыми матеріалами.

Но такъ какъ одною изъ причинъ медленности работъ можетъ являться и отношеніе къ дѣлу ремонта личнаго состава, то принимая во вниманіе, что каждое промедленіе вредно отражается какъ на утилизаціи площади мастерскихъ, такъ и на стоимости ремонта, контроль считаетъ весьма желательнымъ установленіе премій за наименьшую продолжительность большого ремонта, что было уже рекомендовано приказомъ по Министерству Путей Сообщенія. О введеніи такихъ премій на Закавказскихъ ж. д. контроль возбудилъ вопросъ, но безуспѣшно.

По отношенію къ пассажирскимъ вагонамъ главный контролеръ считаетъ желательнымъ установленіе для удешевленія стоимости ихъ ремонта премій за наименьшій простой въ ремонтѣ, а равно и установленіе предѣльныхъ сроковъ ремонта.

Вопросъ 95.

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

Помощникъ начальника сл. тяги докладываетъ, что съ 1907 года не являлось надобности въ увеличеніи рабочей силы, ибо въ смутное время было принято такое количество мастеровыхъ и рабочихъ, что заботой послѣдующихъ лѣтъ было только возможное сокращеніе числа рабочихъ, результаты чего можно усмотрѣть изъ слѣдующей таблицы:

	По главн. мастерскимъ.	По депо	Всего.
На 1 января 1907 года.	2545	2720	5265
„ „ „ 1908 „	2678	2763	5441
„ „ „ 1909 „	2462	2608	5070
„ „ „ 1910 „	2186	2232	4418
„ 1 августа 1911 „	2138	2162	4300

Главный контролеръ, подтверждая доложенное представителемъ сл. тяги, считаетъ, что въ настоящее время число мастеровыхъ и рабочихъ слѣдуетъ признать нормальнымъ, почему какихъ—либо затрудненій въ комплектованіи мастеровыхъ не встрѣчается тѣмъ болѣе, что за послѣдніе два года новыхъ людей почти не принимаютъ, естественная же убыль возмѣщается мастеровыми изъ числа ремесленныхъ учениковъ, имѣющихся въ депо и мастерскихъ.

Въ экстренныхъ случаяхъ (при пріостановкѣ, напримѣръ, работъ или при устраненіи отъ работъ по распоряженію администраціи цѣлыхъ группъ мастеровыхъ) командируются для работъ мастеровые нижніе чины I Кавказскаго желѣзнодорожнаго баталіона. При усиленіи работъ въ депо — потребное число мастеровыхъ командируется изъ главныхъ мастерскихъ.

Въ общемъ необходимо признать, что, благодаря слабому развитію въ краѣ промышленности вообще и металлургической въ особенности и малому спросу на рабочія руки, комплектованіе мастеровыхъ не встрѣчаетъ затрудненій. Ранѣе, при значительномъ развитіи нефтяного дѣла на Кавказѣ, встѣчались затрудненія въ этомъ отношеніи въ Батумѣ и Баку, гдѣ было трудно

удержать мастеровыхъ. Теперь же Батумъ потерялъ всякое промышленное значеніе, а въ Баку тоже замѣчается преобладаніе предложенія рабочихъ рукъ надъ спросомъ.

Для надлежащей постановки дѣла комплектованія мастеровыхъ, по мнѣнію мѣстнаго контроля, было бы крайне желательнымъ сосредоточеніе въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ свѣдѣній о числѣ мастеровыхъ на казенной сѣти съ указаніемъ избытка ихъ на однѣхъ дорогахъ или недостатка на другихъ, которые (избытокъи недостатокъ) можно было бы регулировать, не прибѣгая къ увольненію мастеровыхъ въ одномъ мѣстѣ и пріему въ другомъ. Увольненіе мастеровыхъ всегда затруднительно, почему администрація дорогъ съ большою осторожностью прибѣгаетъ къ этому средству, предпочитая терпѣть избытокъ мастеровыхъ, что крайне вредно отражается на эксплоатаціонныхъ расходахъ. Кромѣ того, увольненіе мастеровыхъ всегда вызываетъ расходы по выдачѣ мастеровымъ заштатныхъ пособій. Эти излишніе расходы не имѣли бы мѣста, если бы существовала возможность въ любой моментъ передвигать мастеровыхъ съ одной казенной сѣти на другую. Приэтомъ оказалась бы возможность въ достиженіи большой уравнительности поденныхь и сдѣльныхъ платъ. Возвращаясь къ вопросу о числѣ мастеровыхъ на Закавказскихъ ж. д., необходимо отмѣтить, въ качествѣ слабой стороны его, широкое пользованіе поденными служащими изъ мастеровыхъ для замѣщенія вакантныхъ должностей штатныхъ служащихъ, а также для замѣны послѣднихъ за время отпусковъ и болѣзни. Такъ какъ мастеровые за исполненіе штатной должности, кромѣ поденной платы, получаютъ еще половину платы, присвоенной должности, и, кромѣ того, суточныя (при командировкахъ внѣ мѣста жительства), то подобное пользованіе трудомъ мастеровыхъ крайне невыгодно и могло бы быть устранено при немедленномъ замѣщеніи вакантныхъ должностей новыми штатными же служащими.

Такъ, напримѣръ, по очер. № 235, въ 1909 году израсходовано на содержаніе штатныхъ служащихъ 38.403 р. и на содержаніе поденныхъ по случаю болѣзни и отпусковъ штатныхъ служащихъ, а также для замѣщенія вакантныхъ служашихъ—12.024 р., что составляетъ 30% отъ первой суммы. Равнымъ образомъ, должно быть признано нежелательнымъ, съ хозяйственной точки, зрѣнія содержаніе постояннаго кадра поденныхъ помощниковъ машинистовъ. Въ 1909 г. при 588 штатныхъ помощниковъ машинистовъ содержалось 150 поденныхъ, т. е. около 25% перваго числа. Такъ какъ, по принятому смѣтному расчету, колебаніе размѣровъ движенія отъ средней мѣсячной нормы составляетъ 12%, то отсюда видно, что поденные помощники машинистовъ содержались въ излишкѣ, что отразилось на уменьшеніи средняго пробѣга бригадъ, такъ какъ, чтобы дать работу поденнымъ, необходимо

было предоставлять ѣздить за машинистовъ помощникамъ машинистовъ I и даже II класса, при вообще недостаточно большомъ пробѣгѣ машинистовъ. Пониженіе средняго пробѣга бригадъ отражается вредно на ихъ валовомъ заработкѣ, для удержанія коего на опредѣленномъ уровнѣ приходится прибѣгать къ увеличенію нормъ довольствія (напримѣръ, премій за сбереженіе топлива).

По этому поводу контроль велъ обширную переписку и хотя удалось достигнуть изданія распоряженія, чтобы поденные помощники машинистовъ немедленно ставились на тиски при уменьшеніи движенія, тѣмъ не менѣе необходимо дальнѣйшее урегулированіе этого дѣла.

Равнымъ образомъ, неблагопріятно отражалось на числѣ мастеровыхъ существованіе временныхъ конторщиковъ, относившихся на работы. Расходы на нихъ достигали 70.000 р. въ годъ. Вслѣдствіе протестовъ контроля, нынѣ это дѣло надо считать урегулированнымъ, такъ какъ число конторщиковъ доведено до возможнаго минимума, изъ числа мастеровыхъ они изъяты и кредитъ на ихъ содержаніе постановленіемъ совѣта ограниченъ 30.000 руб. въ годъ.

По вопросу 96

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя и часовыя, праздничныя и, вообще, сверхурочныя.

доложено, что въ мастерскихъ дорогъ для оплаты труда рабочихъ примѣняются:

а) сдѣльная система (штучная, вѣсовая или объемная) и

б) поденная система.

Большинство работъ мастеровыхъ оплачивается задѣльно, согласно выработаннымъ тарифнымъ ставкамъ.

По поденному расчету въ мастерскихъ оплачиваются почти исключительно работы чернорабочихъ.

Ремонтныя работы по исправленію машинъ, котловъ, станковъ исполняются спеціально отдѣльными мастеровыми сдѣльно за огульную мѣсячную плату. Въ цехахъ, гдѣ подобныхъ работъ мало, работа оплачивается или поденно или же за условленную съ мастеромъ цеха плату въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ.

При поступленіи въ мастерскія подвижного состава новыхъ типовъ задѣльныя ставки устанавливаются путемъ сравненія новыхъ типовъ частей съ таковыми же существовавшими уже на дорогахъ типами частей и новыя ставки устанавливаются сообразно съ бывшими цѣнами; при этомъ принимается во вниманіе, главнымъ образомъ, количество времени, которое должно быть употреблено на работу. При работахъ по исправленію частей время, потребное на ремонтъ одной и той же части, различное, почему при установленіи цѣнъ въ этихъ случаяхъ принимается во вниманіе среднее количество времени, потребное на ремонтъ данной части. Часовой системы оплаты работъ (по типу

карточной или премировочной системы) въ мастерскихъ не примѣняется и примѣненіе таковой для ремонтныхъ мастерскихъ, по мнѣнію управленія дорогъ, представляется если и невозможнымъ, то крайне сложнымъ и не могущимъ достигнуть безъ значительнаго увеличенія штата желательныхъ результатовъ.

Праздничныя и, вообще, сверхурочныя работы въ мастерскихъ примѣняются вообще только для ремонта оборудованія мастерскихъ; для другихъ работъ мастеровыя назначаются частично и рѣдко для исполненія экстренныхъ работъ.

Въ виду недостатка и несовершенства подъемныхъ и транспортировочныхъ средствъ часто приходится во избѣжаніе задержекъ работъ прибѣгать къ праздничнымъ и сверхурочнымъ работамъ.

Что касается

вопроса 97,

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

то при уменьшеніи работъ, когда выяснилось, что сокращеніе наступило на болѣе продолжительное время, лишніе рабочіе увольнялись, чѣмъ достигалось сокращеніе штата; при сокращеніи работъ, носящихъ случайный характеръ, лишніе рабочіе изъ даннаго цеха командируются въ цехи, гдѣ работы было достаточно. Нерѣдки случаи, когда лишніе мастеровые перемѣщались на должность чернорабочихъ на поденную плату послѣднихъ (80 коп.), такъ какъ въ виду недостатка перевозочныхъ средствъ надобность въ чернорабочихъ ощущается все время. Были случаи перевода лишнихъ рабочихъ и на линію, а также изъ однѣхъ линейныхъ мастерскихъ въ другія. Въ крайнемъ же случаѣ, когда ни одного изъ указанныхъ способовъ примѣнить нельзя, по цеху объявляется работа по 3—4 дня въ недѣлю.

Вопросы 98 и 99.

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

Порядокъ выбора изложенъ въ отвѣтѣ по вопросу 92, что же касается пріемки, то она производится на мѣстѣ въ Баку спеціальнымъ техникомъ по пріемкѣ топлива съ участіемъ представителя контроля и агента матеріальной сл.

Техническія условія пріемки топлива и смазочныхъ матеріаловъ представляются въ Высшую Комиссію.

Главный контролеръ отмѣчаетъ, что въ видахъ большого удобства въ выборѣ наиболѣе выгоднаго по существующимъ рыночнымъ цѣнамъ рода топлива дѣйствующія на Закавказскихъ ж. д. техническія условія на поставку нефтяного топлива отличаются отъ общихъ техническихъ условій, допуская меньшую вспышку—30° С. (вмѣсто 75°) при томъ же вѣсѣ. Благодаря этому для отопленія примѣняется какъ мазутъ (нефтяные остатки), такъ и тяжелая сырая нефть.

Контроль неоднократно возбуждалъ вопросъ о невыгодности примѣненія разныхъ сортовъ топлива, что отражается на расходѣ, такъ какъ требуетъ, чтобы бригады примѣнялись каждый разъ къ иному по качеству топливу. Кромѣ того, при храненіи сырой нефти, заключающей въ себѣ много летучихъ составныхъ частей, теряется гораздо больше, чѣмъ при мазутѣ, во время храненія въ резервуарахъ и тендерныхъ бакахъ. Затѣмъ, сырая нефть содержитъ относительно больше воды, чѣмъ мазутъ, что понижаетъ теплопроизводительность топлива.

До настоящаго времени серьезно обставленныхъ опытовъ вліянія сорта топлива на расходъ и на потерю при храненіи произведено не было и, въ виду неустановившихся цѣнъ на сырую нефть и мазутъ, практикуется старый порядокъ изъ боязни, главнымъ образомъ, поднять цѣны на мазутъ. Такъ какъ вездѣ примѣняется, какъ топливо, мазутъ, то было бы желательно установить и на Закавказскихъ ж. д. какой-либо опредѣленный въ этомъ отношеніи порядокъ, что не замедлитъ отразиться благопріятно на расходѣ топлива паровозными бригадами *). Для отопленія водокачекъ съ 1907 г. стала примѣняться каменноугольная мелочь (мусоръ) цѣною въ 06 к. за пудъ. Малая теплопроизводительность (по опытамъ 1 пудъ нефти эквивалентенъ $2^1/_2$—3 пудамъ угольной мелочи), необходимость содержанія дополнительнаго штата служащихъ (кочегаровъ, рабочихъ для подноски) дѣлали выгодною такую замѣну лишь въ періодъ дѣйствія особо высокихъ цѣнъ на нефтяное топливо, нынѣ же крайне необходимъ скорѣйшій переходъ снова на нефтяное топливо, о чемъ контролемъ и возбужденъ вопросъ.

Для отопленія зданій примѣняются дрова, тквибульскій и частью донецкій каменный уголь.

Что касается вопроса о смазочныхъ матеріалахъ, то введеніе акциза на смазочный мазутъ крайне увеличило стоимость смазки. Примѣненіе для смазки нефтяного топлива опасно въ виду незначительной температуры вспышки, допускаемой дѣйствующими техническими условіями на поставку нефтяного топлива (30° С.).

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно сл. тяги?

доложено, что вообще сл. тяги лишена права самостоятельно пріобрѣтать матеріалы для своихъ нуждъ. Въ случаѣ же экстренныхъ надобностей въ матеріалахъ, коихъ въ данное время на складахъ матеріальной сл. въ наличіи не оказывается, вслѣдствіе ли запоздавшей заготовки или неустановленія номера

*) Настоящее положеніе дѣлъ на Бакинскомъ рынкѣ, впрочемъ, пока не благопріятствуетъ этому.

номенклатуры и годового запаса, сл. тяги пріобрѣтаетъ за счетъ матеріальной сл. такіе матеріалы своимъ распоряженіемъ по полученіи, однако, предварительнаго соглашенія матеріальной сл. Сюда относятся такъ называемыя „случайныя и мелкія покупки", значительныхъ суммъ и количествъ не достигающія.

Что касается
вопроса 101,

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

то негодность запасныхъ частей обусловливается двояко, а именно: негодность, происшедшая отъ долгаго употребленія предметовъ, и негодность, происшедшая отъ исключенія запасныхъ частей изъ употребленія по тѣмъ или инымъ причинамъ.

Въ первомъ случаѣ негодные предметы предъявляются пріемочной комиссіи для опредѣленія цѣнъ наименьшихъ, ниже которыхъ не могутъ быть проданы.

Расцѣночная вѣдомость представляется на утвержденіе совѣта управленія дорогъ, и предметы либо продаются съ публичнаго торга на аукціонѣ, либо по конкуренціи, по опредѣленію совѣта, либо зачисляются въ ломъ.

Во второмъ случаѣ, на негодныя запасныя части составляется вѣдомость, которая утверждается подлежащимъ начальникомъ службы и представляется на разрѣшеніе совѣта; затѣмъ, упомянутыя запасныя части исключаются изъ наличія и перечисляются въ ломъ металла или иной ломъ и, смотря по рѣшенію совѣта, продаются по вызову конкуренціи, или же идутъ на передѣлку въ главныя мастерскія.

Всѣ негодныя части сдаются, какъ ломъ, въ склады матеріальной сл. со счетовъ заказовъ безъ цѣны и въ случаяхъ надобности берутся со складовъ по цѣнѣ. Такой порядокъ въ принципѣ установленъ въ цѣляхъ поднятія доходности казны отъ продажи или утилизаціи лома для нуждъ дорогъ. При этомъ сл. тяги должна собирать, сортировать, нѣкоторое время хранить сдаваемый ломъ, производить на это расходъ за счетъ своихъ кредитовъ, а доходъ отъ продажи или отпуска этого лома по цѣнѣ службамъ—потребительницамъ получаетъ матеріальная сл. Такой порядокъ, по мнѣнію управленія дорогъ, долженъ быть измѣненъ по слѣдующимъ соображеніямъ: доходъ дорогъ, а значитъ и казны, есть слагаемое изъ доходовъ и расходовъ всѣхъ ихъ службъ и отдѣловъ. Если установить сдачу лома со счета заказовъ по цѣнѣ и брать ломъ для работъ также по той же цѣнѣ, то, несомнѣнно, расходы по ремонту подвижного состава сократятся въ значительно большей мѣрѣ, чѣмъ сократится доходъ матеріальной сл. отъ продажи лома или отпуска службамъ-потребительницамъ по цѣнѣ.

Доходъ матеріальной сл. отъ отпуска лома другимъ службамъ по цѣнѣ является косвенно доходомъ казны, такъ какъ оплачивается за счетъ кредитовъ этихъ службъ, путемъ перечисленія соотвѣтственныхъ суммъ со счетовъ этихъ кредитовъ и только доходъ отъ продажи лома является прямымъ доходомъ казны. Поэтому, если предположить, что количество сдаваемаго въ склады лома не увеличится, то балансъ доходовъ и расходовъ службъ тяги и матеріальной не измѣнится. Но, несомнѣнно, разъ будетъ установленъ предлагаемый порядокъ передачи лома, то всякій производитель работъ приметъ всѣ мѣры сохранить все количество получаемаго при работахъ лома, такъ какъ каждый лишній сохраненный болтъ или гайка соотвѣтственно сократятъ его расходы. Разъ это такъ, то количество лома, поступающаго на склады, значительно возрастетъ, и дѣйствительный доходъ казны отъ продажи неиспользованнаго для нуждъ дорогъ лома возрастетъ также.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что пересмотръ запасовъ запасныхъ частей, хранящихся въ складахъ дорогъ, съ цѣлью опредѣленія вышедшихъ изъ употребленія, производится періодически, но крайне рѣдко особыми комиссіями съ участіемъ контроля и представителей заинтересованныхъ службъ. Общій такой пересмотръ закончился лишь недавно и потребовалъ годъ времени. Согласно этому осмотру, обнаружено было негодныхъ и вышедшихъ изъ употребленія частей на 31.716 руб. 55 коп. и излишнихъ предметовъ на сумму 31.1855 р. 42 к.

Съ цѣлью урегулированія этого дѣла контролемъ возбужденъ былъ вопросъ о привлеченіи къ этому дѣлу, нынѣ поставленному весьма ненормально, службъ—потребительницъ, а не только матеріальной сл., для которой безразлично, какія части у нея хранятся, хотя въ существующей инструкціи смотрителямъ складовъ (§ 18) и требуется, чтобы они сообщали начальнику матеріальной сл. о запасахъ предметовъ, кои не требуются службами –потребительницами. Согласно предположеніямъ контроля, начальники депо обязаны были сообщить матеріальной сл. о всѣхъ конструктивныхъ измѣненіяхъ въ частяхъ, дѣлающихъ негодными существующія запасныя части или объ изъятіи вовсе изъ службы отдѣльныхъ единицъ или цѣлыхъ серій подвижного состава съ одновременнымъ возбужденіемъ вопроса о порядкѣ ликвидаціи ненужныхъ запасныхъ частей. Вопросъ этотъ надлежащаго разрѣшенія до сихъ поръ не получилъ.

Далѣе, главный контролеръ добавляетъ, что отсортировка частей въ негодныя при производствѣ ремонта происходитъ путемъ осмотра состоянія частей, при чемъ количество необходимыхъ новыхъ проставляется въ описяхъ ремонта.

Негодныя части сдаются, какъ ломъ, въ главный складъ и свидѣтельствуются пріемочной комиссіей.

Негодныя части частью утилизируются по матеріалу, изъ коего онѣ сдѣланы, для надобностей сл. тяги, а не находящія примѣненія — продаются (по постановленіямъ совѣта) съ аукціона.

Вопросъ 102.

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы сл. тяги?

Помощникъ начальника сл. тяги сообщаетъ, что техническихъ конторъ въ сл. тяги имѣется двѣ: одна при управленіи дорогъ, она собственно и называется „техническій отдѣлъ сл. тяги", и другая—при главныхъ Тифлисскихъ мастерскихъ.

Обязанности техническаго отдѣла сл. тяги состоятъ изъ веденія дѣлопроизводства по водоснабженію линіи, по вѣсовому дѣлу, составленія чертежей, проектовъ переустройства подвижного состава, конструктивныхъ измѣненій паровозовъ и вагоновъ; далѣе, къ его вѣдѣнію относятся испытаніе и надзоръ за паровыми котлами, составленіе, исправленіе и пополненіе альбомовъ подвижного состава, составленіе справочной книжки по водоснабженію, по оборудованію главныхъ и линейныхъ мастерскихъ; просмотръ номенклатуры и установленіе годовыхъ запасовъ складовъ матеріальной сл. въ отношеніи запасныхъ частей паровозовъ, вагоновъ и проч. матеріаловъ, потребныхъ для нуждъ сл. тяги. Выдача заказовъ черезъ матеріальную сл. или непосредственно отъ себя на предметъ оборудованія главныхъ и линейныхъ мастерскихъ (расходованіе кредитовъ по расцѣночной вѣдомости). Составленіе смѣтныхъ данныхъ по новымъ работамъ сл. тяги, разработка проектовъ уширенія и переустройства главныхъ и линейныхъ мастерскихъ; расчетъ временъ хода поѣздовъ по перегонамъ, составовъ поѣздовъ; и наконецъ, вся техническая, касающаяся сл. тяги, переписка съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ другими дорогами, остальными службами своихъ дорогъ и посторонними вѣдомствами. И, наконецъ, техническій отдѣлъ слѣдитъ за современной технической литературой какъ отечественной, такъ и заграничной, для чего выписывается до 20 техническихъ журналовъ, хранящихся въ библіотекѣ техническаго отдѣла службы.

Техническая контора при главныхъ мастерскихъ занята составленіемъ расцѣнокъ на заказы и издѣлія главныхъ мастерскихъ, составленіемъ исполнительныхъ чертежей, конструктивныхъ измѣненій подвижного состава, принимаетъ участіе въ техническихъ испытаніяхъ поставляемыхъ предметовъ и матеріаловъ въ пріемкахъ.

Штатъ техническаго отдѣла состоитъ изъ начальника техническаго отдѣла, 3 техниковъ-инженеровъ для техническихъ занятій, одного старшаго чертежника, завѣдывающаго чертежной, и 6 чертежниковъ.

Штатъ технической конторы главныхъ мастерскихъ состоитъ изъ 3 инженеровъ-техниковъ главныхъ мастерскихъ и 5 чертежниковъ.

Переходя къ

вопросу 103,

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

помощникъ начальника сл. тяги сообщаетъ, что ремонтныя мастерскія на Закавказкихъ ж. д. распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

а) главныя мастерскія расположены въ Тифлисѣ; большой ремонтъ всего подвижного состава и всѣхъ машинъ, насосовъ котловъ, имѣющихся въ инвентарѣ дорогъ; исполненіе заказовъ линіи и матеріальной сл.;

б) мастерскія для средняго и текущаго ремонта подвижного состава при всѣхъ основныхъ депо: Баку, Елисаветполь, Тифлисъ, Михайлово, Самтреди, Александрополь, Нахичевань; кромѣ того, при оборотномъ депо Батумъ средній ремонтъ пасажирскихъ паровозовъ и вагоновъ.

При депо Шорапань и Боржомъ средній ремонтъ узкоколейнаго подвижного состава Чіатурской и Бакуріанской вѣтвей.

Мастерскія для текущаго ремонта подвижного состава имѣются также и при всѣхъ оборотныхъ депо, а именно: Аджи-Кабулъ, Евлахъ, Акстафа, Квирилы, Поти, Санаинъ, Карсъ, Улуханлу и Джульфа.

Подкомиссіи представляется особая таблица съ указаніемъ оборудованія депо и главныхъ мастерскихъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда главныя мастерскія предполагаютъ производить заготовленіе необходимыхъ запасныхъ частей для пополненія запасовъ матеріальной сл., онѣ участвуютъ въ конкуренціи на поставку наравнѣ съ частными лицами. При мастерскихъ имѣется желѣзопрокатное отдѣленіе, могущее выдѣлывать свыше 100.000 пуд. разнаго сортового желѣза изъ собирающагося въ мастерскихъ желѣзнаго лома. Желѣзо обходится въ 1 р. 20 к. за пудъ при цѣнѣ лома въ 16 к. Ранѣе желѣзо обходилось значительно дороже, почему контролемъ и былъ поднятъ вопросъ о закрытіи желѣзопрокатнаго отдѣленія или объ упорядоченіи дѣла съ цѣлью удешевленія производства. Особой комиссіи съ участіемъ контроля, путемъ уменьшенія расцѣнокъ и сокращенія штата отдѣленія, удалось понизить цѣны до вышеуказаннаго уровня.

Лѣтъ еще десять тому назадъ возникъ вопросъ о переустройствѣ главныхъ мастерскихъ путемъ постройки особыхъ мастерскихъ для ремонта вагоновъ и паровозовъ. Проектъ этотъ много разъ передѣлывался и до настоящаго времени не утвержденъ окончательно. По мнѣнію контроля, измѣнившіяся условія экспло-

атаціи Закавказскихъ ж. д. (устройство керосинопровода и значительное уменьшеніе вывоза нефтяныхъ продуктовъ вообще) дѣлаютъ излишнимъ столь радикальное переустройство, такъ какъ путемъ уменьшенія вагоннаго парка и переноса части вагоннаго ремонта на линію можно было бы вполнѣ удовлетвориться и существующими однѣми главными мастерскими.

Въ отношеніи линейныхъ пунктовъ, которые могли бы быть использованы въ качествѣ вспомогательныхъ средствъ для ускоренія ремонта, можетъ быть указанъ Аджи-Кабулъ. Тамъ при депо имѣется ледодѣлка для искусственной выдѣлки льда, приводимая въ движеніе 30-ти сильнымъ двигателемъ Дизеля. Запасъ силы этого двигателя, остающійся въ избыткѣ не израсходованнымъ, могъ бы быть утилизированъ для тѣхъ станковъ мастерской при паровозномъ депо, которые нынѣ приводятся въ дѣйствіе руками (приводами отъ деревянныхъ маховиковъ). Контроль много лѣтъ велъ переписку по поводу этого хозяйственнаго устройства, но лишь недавно удалось настоять на испрошеніи кредита для постройки особаго помѣщенія для станковъ. Впрочемъ, и до настоящаго времени постройка эта не исполнена и все остается по старому. Между тѣмъ, улучшеніе ремонтныхъ средствъ Аджи-Кабула дало бы возможность разгрузить депо Баку, заваленное работой. Въ особенности большую услугу могла бы оказать мастерская въ Аджи-Кабулѣ по ремонту колесныхъ паръ, съ которыми въ депо Баку не успѣваютъ управляться, а между тѣмъ необходимость въ нихъ большая, благодаря передаточному пункту въ Баладжарахъ. Въ прошломъ году (1909), напримѣръ, бывали случаи, когда въ Баку скоплялось до сотни вагоновъ въ ожиданіи ремонта изъ-за недостатка колесныхъ паръ.

Въ этихъ видахъ были испрошены и разрѣшены кредиты на заготовку для Аджи-Кабула колесно-токарныхъ станковъ, но таковые, въ виду невозможности установки, переданы въ другія мѣста.

Въ виду тѣсноты въ Баку поднятъ вопросъ и испрашиваются кредиты на переносъ зданія депо на другое мѣсто, что потребуетъ значительныхъ расходовъ. Между тѣмъ, этихъ расходовъ возможно было бы избѣгнуть путемъ перевода части паровозовъ въ Аджи-Кабулъ. Устройство собственнаго водопровода могло бы уменьшить число кондукторскихъ бригадъ, нынѣ занимающихъ много жилыхъ домовъ въ Аджи-Кабулѣ, которые и могли бы быть отведены для жилья паровозныхъ бригадъ.

Что касается оборудованія мастерскихъ, что предусмотрѣно

вопросомъ 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

программы, то, по заявленію представителя сл. тяги, въ Тифлисскихъ мастерскихъ оно значительно устарѣло; на многихъ станкахъ исполнить точно работу трудно; особенно это замѣтно на

колесныхъ станкахъ, такъ какъ большинство колесныхъ станковъ старые и капитальный ремонтъ станинъ и бабокъ ихъ, за отсутствіемъ спеціальныхъ станковъ, можетъ исполняться только вручную. Надо также отмѣтить непланомѣрное расположеніе станковъ, объясняемое постепеннымъ развитіемъ мастерскихъ въ теченіе ряда лѣтъ на сравнительно мелкіе кредиты, не допускавшіе не только капитальнаго переустройства мастерскихъ, но производства хотя бы серьезныхъ улучшеній по всѣмъ мастерскимъ.

При такомъ положеніи вещей, казалось бы, управленію Закавказскихъ ж. д. слѣдовало всѣми силами стремиться къ возможно широкому примѣненію у себя новѣйшихъ станковъ съ большею производительностью. На самомъ дѣлѣ такихъ станковъ въ мастерскихъ почти нѣтъ. Такое явленіе можетъ показаться сразу непонятнымъ, а потому требуетъ болѣе подробнаго разъясненія.

Современные типы станковъ съ большею производительностью требуютъ, помимо значительнаго количества перерабатываемыхъ однообразныхъ предметовъ, вполнѣ соотвѣтствующихъ средствъ оборудованія всѣхъ цеховъ и соотвѣтствующихъ подъемныхъ и транспортировочныхъ средствъ.

Тифлисскія мастерскія не имѣютъ въ достаточномъ количествѣ ни подъемныхъ ни особенно, транспортировочныхъ средствъ, почему, не принимая даже во вниманіе прочихъ обстоятельствъ, обуславливающихъ выгодность работы, на этихъ станкахъ надо, прежде всего, изъ средствъ оборудованія дать современныя устройства для подъема и передвиженія грузовъ.

Вторымъ важнѣйшимъ условіемъ выгодности работъ на новыхъ типахъ станковъ является обезпеченіе работой такихъ станковъ. Существуетъ мнѣніе, что желѣзнодорожныя мастерскія суть механическій заводъ, находящійся по условіямъ работъ (регулярно повторяющимся) въ исключительно благопріятныхъ условіяхъ.

По существу это далеко не такъ. Работы мастерскихъ коренным образомъ несравнимы съ работой заводовъ. Главнѣйшая работа мастерскихъ состоитъ въ ремонтѣ подвижного состава, а затѣмъ въ изготовленіи запасныхъ частей для нуждъ линіи и склада.

При той системѣ хозяйства, которая принята на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, подвижной составъ впредь до полнаго изъятія со службы проходитъ рядъ большихъ ремонтовъ. При работѣ части его изнашиваются и новыя части приходится дѣлать съ большими или меньшими отступленіями отъ чертежа въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ въ зависимости отъ износа другихъ смежныхъ частей. Износъ однѣхъ и тѣхъ же частей у различныхъ однотипныхъ единицъ состава различенъ, а потому уже и каждую

такую новую часть, по большей части, приходится обрабатывать на станкахъ по-штучно, а не по принципамъ массоваго производства, которое могло быть примѣнимо, если бы на дорогахъ былъ одинъ типъ подвижного состава, на дорогахъ же различныхъ типовъ десятки, и эта разнотипность подвижного состава въ значительной мѣрѣ лишаетъ возможности примѣнять массовое производство и выгодно использовать новѣйшіе высокопроизводительные станки. Если это надо сказать про изготовленіе новыхъ частей, то тѣмъ болѣе разнобразны работы по ремонту этихъ частей, и примѣнить къ ремонтной работѣ новые методы производства еще болѣе невозможно.

Наконецъ, надо отмѣтить и то обстоятельство, что заводъ, получивъ заказъ на группу паровозовъ или вагоновъ, можетъ и приступаетъ къ изготовленію частей для всей партіи, а ремонтныя мастерскія должны готовить части для каждой единицы по мѣрѣ поступленія. Вотъ, что можно сказать о причинахъ, почему у управленія Закавказскихъ ж. д. нѣтъ особаго стремленія къ широкому пріобрѣтенію новѣйшихъ станковъ для большинства работъ. И пріобрѣтеніе такихъ станковъ дѣлается постепенно.

Такъ, на 1911 годъ управленіе дорогъ испрашиваетъ кредитъ на покупку колесныхъ станковъ новѣйшихъ типовъ. Примѣненіе станковъ для этой цѣли оправдывается для мастерскихъ всѣми вышеприведенными соображеніями,—работа массовая однотипная, а потому съ устройствомъ въ началѣ будущаго года новой колесной, оборудываемой необходимыми подъемными средствами, эти станки должны быть использованы въ полной мѣрѣ.

Съ освобожденіемъ механической мастерской отъ колесныхъ станковъ, является возможность произвести частичную пересортировку тамъ станковъ и установить нѣсколько новыхъ, почему на будущій годъ испрашивается кредитъ на покупку нѣсколькихъ станковъ новѣйшихъ типовъ, для которыхъ можетъ быть достаточная работа по изготовленію арматуры и фаркопельныхъ частей.

Съ установкой въ литейной двигателя Дизеля явилась возможность примѣнить машинную формовку вагонныхъ буксъ и колодокъ; работа эта массовая и формовочныя машины будутъ использованы раціонально. Машина заказана за счетъ кредитовъ настоящаго года. Для кузницы испрашивается на 1911 годъ кредитъ на покупку ковочныхъ машинъ. Валики подвѣски и т. п. части дадутъ этимъ машинамъ достаточную работу.

Изъ новѣйшихъ, уже исполненныхъ установокъ, слѣдуетъ отмѣтить пневматическую установку, которая обслуживаетъ котельный, сборный и литейный цехи и будетъ обслуживать 4 подъемника у крановъ новой колесно-токарной.

Изъ современныхъ орудій механическаго производства въ мастерскихъ примѣняется быстро-рѣжущая сталь. Опытъ примѣ-

ненія ея, главнымъ образомъ, на станкахъ по обточкѣ бандажей далъ весьма удовлетворительные результаты.

Примѣненіе этой стали на Закавказскихъ ж. д. особенно важно. Дороги имѣютъ около 70% тормозныхъ товарныхъ вагоновъ, почему абсолютное число закаленныхъ бандажей велико; до примѣненія быстрорѣжущей стали громадный % бандажей приходилось отжигать, что вызывало непроизводительный расходъ. Съ 1909 г. управленіе дорогъ пріобрѣло въ небольшомъ количествѣ такую же сталь для другихъ работъ. Результаты примѣненія вполнѣ удовлетворительны.

Главный контролеръ указываетъ, что оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями постепенно производится, но, по мнѣнію контроля, встрѣчаетъ препятствія въ отсутствіи общаго плана приспособленія существующаго расположенія мастерскихъ для потребностей Закавказскихъ ж. д., не прибѣгая къ устройству новыхъ вагонныхъ мастерскихъ.

По мнѣнію контроля, выработка такого плана настоятельно необходима.

Отсутствіе плана, между прочимъ, сильно сказывается на дороговизнѣ полученія необходимой для мастерскихъ механической энергіи. Въ настоящее время находится, напримѣръ, такихъ источниковъ энергіи 16, изъ которыхъ 14 паровыхъ машинъ и 2 двигателя Дизеля. Такое количество машинъ вызываетъ необходимость въ лишнемъ помѣщеніи, уходѣ и потерѣ топлива. Между тѣмъ, разрѣшеніе вопроса объ электрофикаціи мастерскихъ и устройствѣ общаго источника энергіи значительно сократило бы расходы на уходъ и топливо.

Особо необходимы устройства для подъема и передвиженія тяжестей. Нынѣ разрѣшены кредиты и приступлено къ устройству передвижного крана въ колесно-токарной и для электрической тяги передвижной телѣжки въ сборной, гдѣ передвиженіе паровозовъ крайне затруднительно, производится вручную медленно и стоитъ дорого.

При обсужденіи настоящаго вопроса заслуживаетъ быть отмѣченнымъ недостаточность вниманія, удѣляемаго кавказскимъ рѣкамъ, какъ источникамъ дешевой механической энергіи, которая могла бы быть использована для цѣлей дорогъ.

Еще въ 1898 г. контроль возбуждалъ этотъ вопросъ передъ мѣстнымъ управленіемъ Закавказскихъ ж. д., но тогдашній начальникъ дорогъ, покойный инженеръ Е. Л. Веденѣевъ, отнесясь сочувственно къ самой идеѣ, отвѣтилъ, что не разсчитываетъ на отпускъ кредитовъ, необходимыхъ для изысканій и проектовъ. Впослѣдствіи, въ 1903—1904 г. г. такія изысканія были произведены, по порученію Управленія желѣзныхъ дорогъ, инженеромъ Дмитріевымъ (въ области теченія рѣкъ Дзерулы, Квирилы и Ріона). Результатъ ихъ контролю неизвѣстенъ. Между тѣмъ, эти рѣки могли бы дать

возможность получить необходимую энергію для электрофикаціи перевальнаго участка и Чіатурской вѣтви.

Насколько вообще мало популяренъ на Закавказскихъ ж. д. вопросъ объ утилизаціи водяной энергіи, видно изъ того, что, при выработкѣ проекта объ электрическомъ освѣщеніи Сурамскаго тоннеля, предполагалась постройка паровой станціи близъ тоннеля вмѣсто использованія силы паденія протекающей здѣсь рѣки Чхеремелы, которая могла бы дать энергію не только для освѣщенія тоннеля, но могла бы быть передана на находящуюся въ 10 верстахъ ст. Михайлово для освѣщенія ея, для движенія станковъ депо и другихъ надобностей.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, гдѣ сосредоточенъ конвенціонный осмотръ, представитель сл. тяги сообщаетъ, что онъ распредѣляется по всей линіи, на вопросъ же С. Н. Кульжинскаго, представляется ли выгоднымъ дѣлать средній ремонтъ паровозовъ въ коренномъ депо Тифлисъ, когда въ Тифлисѣ находятся главныя мастерскія, помощникъ начальника сл. тяги высказываетъ, что въ мастерскихъ производить было бы удобнѣе, но мастерскія не удовлетворяютъ и существующей потребности въ большомъ ремонтѣ, такъ какъ, при имѣющемся наличіи въ 600 паровозовъ, черезъ большой ремонтъ слѣдовало бы пропускать ежегодно около 120 паровозовъ, а главныя мастерскія выпускаютъ не болѣе 70.

Замѣчаніе С. Н. Кульжинскаго, что, слѣдовательно, дороги въ отношеніи ремонта отстаютъ, такъ что постепенно паровозный паркъ ухудшается, начальникъ дорогъ подтверждаетъ, а помощникъ начальника сл. тяги указываетъ на всѣ тѣ русскія желѣзныя дороги, которыя, подобно Закавказскимъ, вынуждены допускать пробѣгъ паровозовъ между двумя сосѣдними большими ремонтами въ 200000—300000 верстъ и объясняетъ этимъ обстоятельствомъ значительную стоимость большого ремонта на такихъ дорогахъ, сравнительно съ другими дорогами, у которыхъ пробѣгъ этотъ нормаленъ и близокъ, въ среднемъ, къ 150000 верстъ.

Вопросъ 105.

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки зрѣнія выгодно существующее расположекіе депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

Представитель сл. тяги высказываетъ, что хотя распредѣленіе депо по линіи вообще и не совсѣмъ удобно, но по соображеніямъ съ мѣстными и климатическими условіями распредѣленіе ихъ можно, съ хозяйственной точки зрѣнія, признать выгоднымъ.

Постройка вѣтви Улуханлу-Джульфа вызвала перенесеніе конечнаго оборотнаго депо Эривань въ Улуханлу—въ начальный пунктъ новой вѣтви. По характеру же пути вѣтвь Улуханлу—Джульфа не отличается отъ конечнаго участка Эриванской вѣтви „Сардаръ-Абадъ-Улуханлу“ (протяженіемъ въ 32 версты), поэтому

оборотное депо Эривань выгоднѣе было бы перенести въ Сардаръ-Абадъ, тогда все протяженіе Сардаръ-Абадъ—Джульфа представляло бы изъ себя однородный участокъ, который можно было бы обслуживать однотипными паровозами.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, основное депо изъ Нахичевани выгоднѣе было бы перенести въ Шахтахты, въ пунктъ, расположенный болѣе центрально на линіи Сардаръ-Абадъ-Джульфа (Джульфа—Шахтахты 80 вер., Шахтахты-Сардаръ-Абадъ 129 в.)

Главный контролеръ считаетъ, что наименѣе выгоднымъ, съ хозяйственной точки зрѣнія, слѣдуетъ считать взаимное расположеніе депо Шаропань, Квирилы, малаго депо въ Кутаисѣ и депо Самтреди: отъ Шаропани до Квирилъ—4 версты, отъ Квирилъ до Самтреди 57 вер., отъ Квирилъ и отъ Самтреди до Кутаиса 37 в. Каждое изъ этихъ депо имѣетъ свою администрацію (въ Кутаисѣ имѣется помощникъ начальника депо, подчиненный начальнику участка сл. тяги въ Самтреди), свое оборудованіе. Изъ нихъ депо Шаропань обслуживаетъ Чіатурскую вѣтвь, Квирилы—является оборотнымъ депо для паровозовъ депо Михайлово, съ одной стороны (59 в.), и для паровозовъ дено Самтреди (57 в.),—съ другой, депо Кутаисъ—для паровозовъ, обслуживающихъ Тквибульскую и Кутаисскую вѣтви,—и Самтреди обслуживаетъ три направленія: до Батума (98 вер.), до Поти (61 вер.) и до Квирилъ 57 вер.

Всѣ эти близко расположенныя депо имѣютъ слѣдующую администрацію:

2 начальника депо	5.100 р.
3 помощника	4.200 „
3 монтера	2.400 „
5 конторщиковъ	3.227 „
3 сторожа	720 „
Итого	15.647 р.

Для того, чтобы распутать эту сѣть самостоятельныхъ административно-техническихъ пунктовъ, вначалѣ предполагалось основное депо для стоянки и ремонта Чіатурскихъ узкоколейныхъ паровозовъ устроить на ст. Квирилы, гдѣ для этой цѣли было выстроено новое депо съ помѣщеніемъ для узкоколейныхъ стойлъ и оборудована мастерская для ремонта съ необходимыми станками и паровымъ двигателемъ. Для передачи узкоколейнаго состава въ Квирилы предполагалась прокладка третьей колеи на существующемъ главномъ пути или устройство самостоятельнаго узкоколейнаго пути до Квирилъ. Къ сожалѣнію, это недорогое устройство не было осуществлено, и въ виду развитія движенія на Чіатурской вѣтви и огромныхъ неудобствъ, связанныхъ съ производствомъ ремонта въ Квирилахъ, куда паровозы и вагоны

должны были подаваться на платформахъ, въ Шаропани было выстроено самостоятельное депо, а впослѣдствіи и мастерскія съ необходимымъ числомъ жилыхъ домовъ, такъ что устройства на ст. Квирилы остались не использованы во всей мѣрѣ, несмотря на то, что въ Шаропани пришлось тѣсниться на очень малой территоріи. Съ хозяйственной точки зрѣнія самымъ раціональнымъ было бы устройство центральнаго депо на ст. Ріонъ, которое могло бы обслуживать направленія: до Михайлово—87,4 вер., до Батума—126,9 вер., до Поти 85,9 вер., что сократило бы расходы по содержанію администраціи и улучшило бы оборотъ паровозовъ, но нынѣ, въ виду понесенныхъ значительныхъ расходовъ по устройству зданій, уже трудно внести улучшенія въ это исторически сложившееся положеніе.

Въ настоящее время администрація депо Квирилы значительно уменьшена и тамъ имѣются лишь монтеръ, конторщикъ и сторожъ.

Затѣмъ, должно быть отмѣчено неудобство мѣстожительства начальника депо Улуханлу въ Эривани, гдѣ, какъ уже доложено, было депо раньше, но закрыто съ устройствомъ Джульфинской вѣтви. Пребываніе начальника депо внѣ пункта ввѣреннаго ему депо вредно отражается на ходѣ работъ въ депо и, кромѣ того, часто вызываетъ безполезный пробѣгъ паровозовъ для проѣздовъ начальниковъ депо въ Улуханлу и обратно внѣ времени хода пассажирскихъ поѣздовъ.

Контроль полагаетъ, что, дѣйствительно, при настоящихъ размѣрахъ движенія представляется совершенно излишнимъ депо Нахичевань, которое могло бы быть закрыто, но обратить въ основное депо для обслуживанія всей вѣтви до Джульфы слѣдуетъ депо Улуханлу.

Переходя

къ вопросамъ 106 и 107,

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должность кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, и смазчиковъ?

107. Какой способъ смазыванія представляется наиболѣе удобнымъ: станціонными ли служащими, или поѣздными?

представитель сл. тяги высказываетъ, что такъ какъ на Закавказскихъ ж. д. примѣняется періодическая смазка, т. е. станціонными служащими, то о совмѣщеніи должностей кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, и смазчиковъ высказаться трудно; что касается смазыванія вагоновъ станціонными служащими, т. е. спеціальными смазчиками, распредѣленными по станціямъ, то оно даетъ вообще удовлетворительные результаты и представляется весьма удобнымъ и выгоднымъ.

Главный контролеръ поясняетъ, что для смазки товарныхъ вагоновъ на Закавказскихъ ж. д. существуетъ система періодической смазки, состоящая въ томъ, что буксы осматриваются и заправляются періодически, черезъ 2 мѣсяца; при чемъ заправка производится въ депо. Добавленіе смазки безъ разборки буксы невозможно, такъ какъ буксы особаго типа.

Этотъ способъ былъ крайне удобенъ по качеству работы, по вліянію на шейки осей и по малому расходу смазочныхъ матеріаловъ, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ о расходахъ по оч. №№ 275 и 276 на разныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Наименованіе дорогъ.	1905 годъ.			1906 годъ.			1907 годъ.			1908 годъ.		
	№ 275	№ 276	Всего.	№ 275	№ 276	Всего.	№ 275	№ 276	Всего.	№ 275	№ 276	Всего.
Екатерининская	2,28	0,50	2,78	2,46	0,59	3,05	2,48	0,64	3,12	2,56	0,63	3,19
Забайкальская	2,81	0,87	3,68	3,83	1,04	4,87	3,40	1,17	4,57	2,40	1,06	3,46
Закавказскія	0,83	0,23	1,06	0,78	0,34	1,12	0,70	0,69	1,39	0,79	0,66	1,45
Либаво-Роменская . . .	1,20	0,36	1,56	1,35	0,39	1,74	1,35	0,43	1,78	1,48	0,38	1,86
Московско-Брестская. .	0,87	0,44	1,31	0,94	0,48	1,42	1,08	0,68	1,76	3,09	0,79	3,88
Московско-Курская . .	1,10	0,25	1,35	1,33	0,29	1,62	1,50	0,39	1,89	1,64	0,44	2,08
Николаевская	0,38	0,41	0,79	0,49	0,74	1,23	0,58	0,92	1,50	0,58	0,79	1,37
Пермская	1,29	0,30	1,59	1,35	0,32	1,67	1,42	0,36	1,78	1,49	0,39	1,88
Полѣсскія	0,82	0,57	1,39	0,99	0,82	1,81	1,04	0,94	1,98	1,04	0,79	1,83
Привислинскія	1,18	0,79	1,97	1,12	0,53	1,65	1,20	0,61	1,81	1,24	0,51	1,75
Риго-Орловская	0,85	0,44	1,29	1,09	1,58	1,67	1,11	0,67	1,78	1,08	0,53	1,61
Самаро-Златоустовская.	1,26	0,53	1,79	1,45	0,69	2,14	1,39	0,55	1,94	1,41	0,43	1,84
Сибирская	1,43	0,43	1,86	1,89	0,50	2,39	1,80	0,29	2,09	1,58	0,31	1,89
Средне-Азіатская . . .	1,31	0,48	1,79	1,14	0,72	1,86	1,18	0,66	1,84	1,14	0,62	1,76
Сызрано-Вяземская . .	1,68	0,19	1,87	1,85	0,22	2,07	1,97	0,27	2,24	1,82	0,25	2,07
Сѣверныя	1,23	0,41	1,64	1,30	0,56	1,86	1,00	0,57	1,57	1,20	0,57	1,77
Сѣверо-Западныя . . .	1,11	0,51	1,62	1,09	0,57	1,66	1,11	0,67	1,78	1,27	0,66	1,93
Юго-Западныя	0,66	0,41	1,07	0,81	0,50	1,31	0,83	0,70	1,53	1,07	0,61	1,68
Южныя	1,57	0,48	2,05	1,54	0,58	2,12	1,64	0,71	2,35	1,58	0,58	2,16

Изъ этихъ данныхъ видно, что смазка вагоновъ въ 1905 г. обходилась дешевле, чѣмъ на Закавказскихъ ж. д. (1,06 к.), только на Николаевской (0,79 к.) и Юго-Западныхъ (1,01 к.), а въ 1906 и 1907 г.г. Закавказскія ж. д. занимали первое мѣсто по дешевизнѣ смазки, что являлось прямымъ послѣдствіемъ періодической смазки. Возрастаніе расходовъ по сравненію съ 1905 г.

объясняется не только увеличеніемъ цѣнъ на рабочія руки и матеріалы, но и возрастаніемъ на Закавказскихъ ж. д. числа вагоновъ общей сѣти съ нормальными буксами. Въ 1908 г. расходъ на смазку увеличился (1 р. 45 к.), что объяснялось крайне неудовлетворительнымъ ремонтомъ ходовыхъ частей, потребовавшихъ отъ управленія принятія ряда энергичныхъ мѣръ (штрафы за плохой ремонтъ по горѣнію буксъ и т. п.), совокупность которыхъ понизила расходы въ 1909 г. до 1 р. 14 к.

На основаніи изложеннаго можно полагать что наилучшимъ способомъ смазки слѣдуетъ признать систему періодической смазки. Однако, съ увеличеніемъ обращенія вагоновъ общей сѣти она въ полномъ объемѣ не примѣнима. Смазка такихъ вагоновъ, а равно и устраненіе неисправностей буксъ возложена на Закавказскихъ ж. д. на осмотрщиковъ и станціонныхъ смазчиковъ, а въ экстренныхъ случаяхъ и на поѣздныхъ машинистовъ. Кромѣ того, и поѣздные кондукторы обязаны наблюдать за исправностью буксъ вагоновъ поѣзда, обращаясь въ необходимыхъ случаяхъ къ машинисту, станціонному осмотрщику или смазчику.

Существующій порядокъ долженъ быть признанъ удовлетворительнымъ, такъ какъ порученіе смазки особымъ кондукторскимъ смазчикамъ отразится, во-первыхъ, въ ослабленіи надзора за вагонами на станціяхъ, во-вторыхъ,—вызоветъ лишній расходъ смазки.

Вопросъ 108.

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

Представитель сл. тяги полагаетъ, что вопросъ этотъ слѣдуетъ считать предрѣшеннымъ, ибо онъ подвергнутъ былъ детальному обсужденію на послѣднемъ совѣщательномъ съѣздѣ инженеровъ сл. тяги и подвижного состава, имѣвшемъ мѣсто въ г. Варшавѣ въ 1909 г. въ комиссіи изъ начальниковъ тягъ и начальниковъ главныхъ мастерскихъ. Съѣздъ постановилъ присоединиться къ мнѣнію комиссіи, каковое, по вопросу о выдѣленіи мастерскихъ изъ вѣдѣнія сл. тяги, гласитъ слѣдующее:

„Сложность, періодическая неравномѣрность и различіе характера требованій, предъявляемыхъ сл. тягѣ по ремонту подвижного состава, находящемуся въ прямой зависимости отъ условій работъ на дорогѣ подвижного состава, съ одной стороны; громадная отвѣтственность, лежащая на сл. тяги по удовлетворенію всѣхъ требованій на перевозку пассажировъ и грузовъ на дорогѣ—съ другой, разнообразіе линейнаго хозяйства сл. тяги и прямая неразрывная зависимость его отъ мастерскихъ, при каковой единственно возможно своевременное отвѣтственное выполненіе сл. тяги всѣхъ лежащихъ на ней обязанностей—съ третьей—исключаютъ возможность выдѣленія главныхъ мастерскихъ изъ вѣдѣнія сл. тяги“.

Главный контролеръ полагаетъ, что выдѣленіе мастерскихъ для ремонта подвижного состава въ самостоятельную служебную часть имѣетъ значеніе лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда мастерскія по своимъ размѣрамъ могутъ обслуживать не только свою, но и чужія дороги.

Мастерскія Закавказскихъ ж. д. по своему положенію и размѣрамъ представляютъ замкнутое цѣлое, обслуживающее только свои дороги, почему желательно существующее подчиненіе начальнику сл. тяги. Выгодно это въ томъ отношеніи, что даетъ возможность начальнику сл. тяги регулировать дѣятельность главныхъ мастерскихъ въ зависимости отъ дѣйствительной потребности въ ремонтѣ. Кромѣ того, разсматривая главныя мастерскія и мастерскія малаго ремонта при депо какъ общее хозяйство, начальникъ сл. тяги имѣетъ возможность полнѣе утилизировать тѣ и другія, перенося часть работъ изъ депо въ главныя мастерскія и обратно. Мнѣніе о томъ, что самостоятельность главныхъ мастерскихъ гарантируетъ лучшее производство ремонта, можетъ быть оспариваемо въ виду того, что и нынѣ отвѣтственность за исправное содержаніе подвижного состава лежитъ на начальникѣ сл. тяги, что и обезпечиваетъ удовлетворительность ремонта. Если же мастерскія будутъ самостоятельны, то возникнутъ тренія, какъ это всегда бываетъ между разными службами; отвѣтственность съ одного лица переносится на двухъ; требованія будутъ повышены, а это отразится на повышеніи расходовъ безъ особой нужды для дѣла.

На Закавказскихъ ж. д. былъ опытъ непосредственнаго подчиненія начальника мастерскихъ начальнику дорогъ, минуя начальника сл. тяги.

Вызывался онъ особыми условіями того времени (броженіемъ среди мастеровыхъ). Удовлетворительнымъ результатомъ было то, что упростились сношенія съ начальникомъ дорогъ, такъ какъ исчезла промежуточная инстанція при сношеніяхъ. Неудовлетворительные же результаты заключались въ томъ, что начальникъ мастерскихъ въ лицѣ мастеровыхъ былъ единственнымъ отвѣтственнымъ передъ ними лицомъ, что не замедлило отразиться на повышенности предъявленныхъ требованій, поддерживать которыя начальникъ мастерскихъ тѣмъ болѣе обязывался, что онъ былъ непосредственно заинтересованъ въ поддержаніи спокойнаго хода работъ. То же лицо, назначанное начальникомъ сл. тяги, успѣло сдѣлать гораздо больше въ смыслѣ удешевленія расходовъ.

Необходимо также имѣть въ виду, что при разработкѣ настойчиво необходимой реформы дѣла храненія и заготовки матеріаловъ и запасныхъ частей, путемъ изъятія этого дѣла изъ вѣдѣнія матеріальной сл., на главныя мастерскія могло бы быть

возложено заготовленіе, храненіе и снабженіе линіи матеріалами, что казалось бы неосуществимымъ, если бы мастерскія были выдѣлены въ особую часть.

Вопросъ 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.

Представитель сл. тяги докладываетъ, что вознагражденіе штатныхъ служащихъ опредѣляется смѣтнымъ расписаніемъ; кромѣ того, служащимъ, подробно перечисленнымъ въ отвѣтѣ **на вопросъ 83**, выдаются, согласно особому положенію, преміи.

Соотношеніе сдѣльныхъ и поденныхъ платъ или, другими словами, $^0/_0$, такъ называемой прибыли составляетъ, въ среднемъ, около $70^0/_0$.

Что касается регулировки заработка мастеровыхъ и рабочихъ при поденной оплатѣ труда, то она возможна только путемъ сокращенія и увеличенія числа рабочихъ дней. Управленіе дорогъ прибѣгаетъ къ праздничнымъ и сверхурочнымъ работамъ по возможности въ рѣдкихъ случаяхъ для исполненія экстренныхъ работъ. При сдѣльныхъ работахъ регулировка заработка дѣлалась ранѣе путемъ ограниченія $^0/_0$ прибыли, выдаваемаго мастеровымъ въ размѣрѣ не свыше $50^0/_0$. Мѣра эта признается управленіемъ дорогъ нежелательной, какъ скрывающая высоту ставокъ тарифа и ведущая къ пониженію производительности труда мастеровыхъ.

Управленіе дорогъ полагаетъ болѣе раціональнымъ, по мѣрѣ выясненія высоты тарифныхъ ставокъ, измѣнять самыя ставки. Въ 1908 г. приступлено къ пересмотру имѣвшихся старыхъ тарифовъ (работа закончена въ 1909 г.) и къ составленію необходимыхъ для цеховъ и на тѣ работы, гдѣ тарифовъ не было.

Въ цѣляхъ регулировки сдѣльныхъ платъ управленіе дорогъ также прибѣгаетъ къ передачѣ изготовленія запасныхъ частей мастерскимъ по конкуренціи. Въ случаяхъ, когда изъ-за высоты ставокъ передача работъ мастерскимъ оказывалась невыгодной, прибѣгалось къ пониженію существовавшихъ ставокъ.

Особыхъ правилъ вознагражденія служащимъ не имѣется.

Главный контролеръ отмѣчаетъ, что особыхъ предѣльныхъ нормъ, регулирующихъ вознагражденіе агентовъ сл. тяги, не имѣется, кромѣ, конечно, штатныхъ расписаній, устанавливающихъ предѣльные оклады окладного содержанія, и общихъ правилъ о вознагражденіи за сдѣльныя и сверхурочныя работы. Въ отношеніи поденныхъ мастеровыхъ и рабочихъ данныя приведены въ отвѣтѣ **на вопросъ 96** программы.

Что касается другихъ группъ служащихъ, то вредное вліяніе отсутствія вышеуказанныхъ общихъ нормъ видно изъ данныхъ о содержаніи паровозныхъ бригадъ, которое составляло:

въ 1899 г.	2.123	руб.
„ 1900 „	2.175	„
„ 1901 „	2.218	„
„ 1902 „	2.204	„
„ 1903 „	2.120	„
„ 1904 „	2.153	„
„ 1905 „	1.924	„
„ 1906 „	2.025	„
„ 1907 „	2.041	„
„ 1908 „	2.444	„
„ 1909 „	2.313	„

Отсюда видно, что, несмотря на увеличеніе дороговизны жизни и общее улучшеніе быта желѣзнодорожныхъ служащихъ, паровозныя бригады, напримѣръ, въ 1907 г. заработывали менѣе, чѣмъ въ 1899 г., что, по мнѣнію контроля, объясняется исключительно излишкомъ бригадъ, которыя поэтому и заработываютъ менѣе, казна же теряетъ отъ излишнихъ расходовъ по окладному содержанію бригадъ (оч. № 234).

Е. По службѣ движенія.

Съ разрѣшенія Предсѣдателя Подкомиссіи объясненія по вопросамъ сл. движенія, кромѣ начальника службы Б. А. Бутенко, даетъ и старшій ревизоръ, завѣдывающій техническимъ отдѣломъ сл. движенія, И. П. Герасимовъ, который, приступая къ

вопросу 110,

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

а) къ своевременной освѣдомленности о положеніи инвентаря на отдѣльныхъ участкахъ линіи;

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

докладываетъ относительно условій движенія по Закавказскимъ ж. д., слѣдующее: къ массовымъ повагоннымъ грузамъ, перевозимымъ по Закавказскимъ ж. д., принадлежатъ, независимо отъ устройства сквозного керосино-провода, нефть, керосинъ и прочіе нефтяные продукты и марганецъ, максимальный вывозъ коихъ для нефтяныхъ продуктовъ достигаетъ 250 цистернъ въ сутки и для марганца 350 вагоновъ въ сутки.

Затѣмъ, главное мѣсто занимаютъ тарные грузы, изъ коихъ большую часть составляютъ транзитные, транспортируемые по Закавказскимъ ж. д. черезъ портовыя станціи Баку, Батумъ и Поти, грузы, ввозимые для потребностей края, и вывозимые съ Кавказа продукты мѣстнаго производства.

Черезъ Батумъ и Поти прибываютъ и отправляются въ Закаспійскую область и въ Персію на Джульфу и Баку, а также и въ мѣстные крупные центры чай, сахаръ, мануфактура, выдѣланныя кожи и разный галантерейный и бакалейный товаръ;

в) къ специализаціи поѣздовъ, вообще, и къ перевозкѣ сборныхъ грузовъ въ частности;

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ;

д) какъ соразмѣряются среднія нагрузки поѣздовъ со скоростями движенія, принимая во вниманіе и допускаемую продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ и число тормозныхъ вагоновъ? Потребовать всѣ положенія и правила.

изъ Средней Азіи черезъ Баку идутъ большими партіями шелковичные коконы, шерсть, хлопокъ, жмыхи и другіе сырые продукты.

Къ мѣстнымъ грузамъ Закавказскихъ ж. д. принадлежатъ: вино, фрукты, хлопокъ, солодковый корень, шерсть, кукуруза, дрова, лѣсной матеріалъ, сѣно, саманъ, каменный уголь (ткибульскій), коконы, кожи не выдѣланныя и др. грузы.

Всѣ перечисленные выше грузы перевозятся по дорогамъ неравномѣрно и принадлежатъ къ такъ называемымъ сезоннымъ грузамъ. Наливъ нефтяныхъ грузовъ усиливается, главнымъ образомъ, въ осенніе и зимніе мѣсяцы, падая въ остальное время до нѣсколькихъ десятковъ котловъ въ сутки.

Экспортъ марганца зависитъ, главнымъ образомъ, отъ спроса на европейскихъ рынкахъ, но колеблется также и въ зависимости отъ стоимости морского фрахта, подвергаясь весьма значительнымъ колебаніямъ: въ Поти, экспортирующемъ преимущественно марганецъ, то прибываетъ 8—10 пароходовъ и начинается усиленный вывозъ груза въ теченіе нѣсколькихъ недѣль, то вывозъ падаетъ до нѣсколькихъ десятковъ вагоновъ въ сутки, вывозимыхъ фирмами, имѣющими постоянное сообщеніе съ рынками потребленія. Тарные грузы и въ особенности транзитные также перевозятся преимущественно осенью и бываютъ мѣсяцы, когда перевозится, главнымъ образомъ, мануфактура или коконы, шерсть и т. д.

Погрузка мѣстныхъ грузовъ, зависящая, главнымъ образомъ, отъ урожая, также усиливается исключительно поздней осенью и зимой и, падая въ лѣтніе мѣсяцы до 400—300 и менѣе вагоновъ въ сутки, подымается зимою и осенью до 800—1000 и болѣе вагоновъ.

Такимъ образомъ, общая работа Закавказскихъ ж. д., сильно падая въ лѣтніе мѣсяцы, то періодически увеличивается вслѣдствіе усиленія движенія марганца или керосина, то падаетъ, и лишь къ августу дѣлается интенсивной, доходя къ ноябрю мѣсяцу до максимума, оставаясь таковой приблизительно до февраля, въ теченіе каковаго періода времени работа дорогъ достигаетъ своихъ максимальныхъ размѣровъ. Поэтому, работа по распредѣленію вагоновъ, будучи лѣтомъ сравнительно несложной, въ виду избытка порожнихъ вагоновъ, которые иногда приходится распредѣлять на стоянку по станціямъ, выдѣляя въ особые резервные парки, начиная съ осени, дѣлается очень сложной, требуя большого вниманія, при чемъ распредѣленіе вагоновъ еще усложняется ежегодными осенними воинскими перевозками по перевозкѣ новобранцевъ и запасныхъ, отвлекающими значительную часть крытыхъ вагоновъ.

Нужно принять во вниманіе все вышеуказанное, а также и то обстоятельство, что вагоны общей сѣти не могутъ слѣдовать черезъ Сурамскій перевалъ, вслѣдствіе слишкомъ длинной базы, и что при направленіи вагоновъ общей сѣти черезъ Бамбакскій перевалъ Карсскаго участка, хотя и проходящихъ по кривымъ

этого участка, все же приходится испытывать значительныя затрудненія, такъ какъ при существующихъ уклонахъ комплектъ тормозовъ на обоихъ перевалахъ долженъ быть доведенъ до 75% и требуетъ, вслѣдствіе этого, пересоставленія поѣздовъ главной линіи и дополненія числа тормозовъ для пропуска ихъ черезъ перевалы. Кромѣ того, всѣ грузы, слѣдующіе черезъ Сурамскій перевалъ, должны отправляться исключительно въ вагонахъ съ короткой базой спеціальнаго парка Закавказскихъ ж. д.

При наличіи, въ силу техническихъ условій дорогъ, двухъ типовъ подвижного состава—вагоновъ съ укороченной базой типа Закавказскихъ ж. д. и вагоновъ общей сѣти, распоряженіе вагоннымъ паркомъ на Закавказскихъ ж. д. не представляется цѣлесообразнымъ возлагать на начальниковъ отдѣленій въ раіонѣ ихъ участковъ, такъ такъ для правильнаго распредѣленія вагоновъ необходимо имѣть полную картину распредѣленія вагоновъ по всей линіи какъ вагоновъ типа Закавказскихъ ж. д., такъ и типа общей сѣти, знать точную потребность въ тѣхъ и другихъ вагонахъ каждой станціи, имѣющей у себя для нагрузки грузъ, и имѣть возможность регулировать теченіе вагоновъ общей сѣти, необходимыхъ для обмѣна въ Баладжарахъ.

При распоряженіи же распредѣленіемъ вагоновъ начальниками отдѣленій, центральному управленію все равно придется слѣдить и распоряжаться распредѣленіемъ вагоновъ различныхъ категорій по отдѣленіямъ, почему работа его при такомъ порядкѣ почти не уменьшится.

Поэтому на Закавказскихъ ж. д. установлена нижеслѣдующая система распоряженія вагоннымъ паркомъ, которая приноровлена къ общимъ условіямъ дорогъ.

Общая ежедневная ситуація грузовъ и вагоннаго парка дается полудневными депешами, въ которыхъ сообщаются свѣдѣнія, какъ о необходимомъ для нагрузки на станціи на слѣдующій день количествѣ вагоновъ, такъ и находящемся на станціи въ опредѣленный моментъ груженомъ и порожнемъ подвижномъ составѣ.

Соотвѣтственно этому, бланкъ полудневной депеши раздѣляется на двѣ части. Въ первой даются подробныя свѣдѣнія объ оборотѣ грузовъ на станціи за сутки, какъ то: предыдущій остатокъ, ввозъ, погрузка, количество погруженыхъ, но не отправленныхъ вагоновъ, и не погруженый остатокъ. Во второй части сообщается, сколько и какихъ категорій вагоновъ находится на станціи не занятыхъ подъ нагрузку грузовъ, сколько груженыхъ и порожнихъ вагоновъ имѣется въ проходящихъ товарныхъ поѣздахъ, находящихся на станціи въ моментъ подачи полудневной депеши, количество ремонтныхъ вагоновъ, вагоновъ, занятыхъ подъ жилыя помѣщенія, кладовыя и т. п., количество

потребныхъ для станціи порожнихъ вагоновъ подъ нагрузку грузовъ на слѣдующій день.

Число вагоновъ въ поѣздахъ показывается той станціей, на которой поѣзда стоятъ въ 5 час. пополудни по петербургскому времени, а если въ это время поѣздъ находится еще въ пути между станціями, то таковой показывается лежащей по пути станціей, т. е. той, на которую поѣздъ прибылъ послѣ 5 час. пополудни. При недоразумѣніи и опасеніи, что одинъ и тотъ же поѣздъ можетъ быть показанъ двумя сосѣдними станціями и, слѣдовательно, можетъ быть сосчитанъ дважды, агенты, составляющіе депешу, обязаны выяснить недоразумѣніе по аппарату.

Составъ хозяйственныхъ (матеріальныхъ и рабочихъ) поѣздовъ показывается той станціей или карьеромъ, на которомъ застигнетъ ихъ подача свѣдѣній.

Въ отношеніи ремонтныхъ вагоновъ станціи, на которыхъ имѣются депо, показываютъ только тѣ вагоны въ ремонтѣ, которые уже сданы подъ расписку агента сл. тяги, остальные же вагоны съ наклейками „въ ремонтъ", пока они находятся на путяхъ станцій и въ депо еще не сданы, показываются въ ожиданіи ремонта. Промежуточныя станціи, гдѣ происходитъ отцѣпка вагоновъ отъ поѣзда для ремонта, таковые показываютъ въ ожиданіи ремонта до пріѣзда слесарей; по пріѣздѣ же слесарей считаются въ ремонтѣ.

Если на какой-либо станціи въ теченіе отчетныхъ сутокъ не производилось вовсе работы, т. е. не было отцѣпки, прицѣпки, нагрузки, не оставалось также наличности вагоновъ, то въ бланкахъ телеграфныхъ свѣдѣній дѣлается отмѣтка: „не было".

Если станція требуетъ порожніе вагоны подъ нагрузку, то въ концѣ свѣдѣній непремѣнно указываетъ родъ и число вагоновъ преимущественнаго груза, находящагося въ складѣ.

Останавливаясь болѣе подробно на пунктѣ *а* вопроса, представитель сл. движенія докладываетъ, что въ обезпеченіе точности и своевременности составленія полудневныхъ депешъ установлены къ руководству и неуклонному выполненію нижеслѣдующія правила.

а) Составленіе полудневныхъ депешъ, гдѣ имѣется по два и болѣе помощниковъ, возлагается на личную обязанность и отвѣтственность начальниковъ станціи, на остальныхъ станціяхъ вмѣняется въ обязанность дежурнымъ по станціи подъ наблюденіемъ начальниковъ станцій за ихъ общей отвѣтственностью. Возложеніе составленія депешъ на второстепенныхъ агентовъ станціи отнюдь не допускается.

б) Депеши эти должны быть передаваемы агентами сл. движенія дежурному телеграфисту не позже 5 час. дня по петербургскому времени. Къ 7 час. 30 мин. вечера пріемъ въ Тифлисѣ депешъ долженъ быть оконченъ и, по провѣркѣ ихъ, стар-

шій телеграфистъ обязанъ представить ихъ не позже 8 часовъ вечера въ техническій отдѣлъ сл. движенія вмѣстѣ со спискомъ станцій, не доставившихъ свѣдѣній къ означенному времени.

На основаніи доставленныхъ полудневными депешами свѣдѣній техническій отдѣлъ сл. движенія даетъ наряды по линіи на отправленіе и распредѣленіе подвижного состава по станціямъ; наряды передаются съ 10 час. вечера тѣмъ же порядкомъ и съ тѣми же преимуществами, какъ и полудневныя депеши.

в) Всѣ депеши со свѣдѣніями объ оборотѣ грузовъ и подвижного состава, а также и наряды на отправку порожняго состава подъ нагрузку передаются обязательно съ провѣркой всѣхъ цифръ; въ случаѣ искаженія отвѣтственными являются какъ передавшій, такъ и принимающій телеграфисты, за счетъ которыхъ таксируются и относятся всѣ депеши, вызванныя этими искаженіями. Получаемыя распоряженія по отправкѣ порожняго состава исполняются въ тѣ же сутки, такъ какъ разверстка подвижного состава производится ежедневно лишь на однѣ сутки, сообразно обстоятельствамъ и количеству имѣющагося груза. Если почему-либо распоряженіе по наряду не можетъ быть исполнено въ тѣ же сутки, то объ этомъ безъ замедленія увѣдомляется техническій отдѣлъ. Полученный станціей нарядъ на отправку подвижного состава имѣетъ силу лишь на однѣ сутки и выполненіе его на слѣдующія сутки не должно имѣть мѣста.

г) При отправленіи порожняго подвижного состава по полученному наряду сообщается станціямъ назначенія и, въ копіи, ближайшей станціи пересоставленія поѣздовъ и техническому отдѣлу № поѣзда, станціи назначенія, количество и родъ отправленныхъ вагоновъ. Станціи пересоставленія, при отправленіи прибывшихъ порожнихъ вагоновъ, сообщаютъ слѣдующимъ станціямъ пересоставленія, въ копіи, техническому отдѣлу тѣ же свѣдѣнія и т. д. Несвоевременность и прибытіе въ измѣненномъ количествѣ вагоновъ на станцію назначенія относится къ винѣ станціи пересоставленія, задержавшей или отправившей не въ назначенномъ количествѣ вагоны, если таковая не увѣдомитъ техническій отдѣлъ о произведенной отцѣпкѣ промежуточною станціею вагоновъ ей назначенныхъ.

д) Вагоны, слѣдующіе съ поѣздами на станцію назначенія, не могутъ быть отцѣплены начальниками попутныхъ станцій для погрузки своего очередного груза безъ особаго разрѣшенія техническаго отдѣла. Исключенія допускаются для грузовъ пассажирской и большой скорости, скоропортящихся, мелкой живности, птицы, а также для перегрузки больныхъ отцѣпленныхъ вагоновъ, если таковые по роду своей неисправности не могутъ быть исправлены быстро и гружеными. Для погрузки же лошадей и рогатаго скота, станція, получившая требованіе на отправку такого рода груза, обязана тотчасъ истребовать потребное коли-

чество приспособленныхъ вагоновъ отъ ближайшей распорядительной станціи, указавъ время, къ которому вагоны должны быть высланы, адресуя такую телеграмму въ копіи техническому отдѣлу.

О произведенной отцѣпкѣ вагона, ей не назначеннаго, станція отцѣпившая тотчасъ же увѣдомляетъ техническій отдѣлъ съ указаніемъ станціи назначенія отцѣпленнаго вагона.

е) Нарядъ на разсылку вагоновъ обязательно долженъ быть выполненъ не только въ тѣ же сутки, но и съ такимъ расчетомъ, чтобы отправляемые вагоны прибыли на станцію назначенія заблаговременно и могли быть загружены до окончанія на станціяхъ коммерческихъ операцій. Никакія измѣненія данныхъ распоряженій по наряду безъ особаго разрѣшенія техническаго отдѣла не допускаются.

ж) Требованія на вагоны подъ нагрузку помѣщаются въ полудневныя свѣдѣнія оборота грузовъ и подвижного состава. Отдѣльныя же требованія по депешамъ допускаются лишь въ самыхъ экстренныхъ случаяхъ, которыя адресуются въ техническій отдѣлъ съ указаніемъ причинъ экстренности.

Бланкъ полудневной депеши въ настоящее время разработанъ болѣе детально, соотвѣтственно развившимся потребностямъ линіи и находится уже въ печати.

Общее представленіе о работѣ въ поѣздахъ за истекшія сутки дается особыми полуночными депешами, въ которыхъ показываются свѣдѣнія о количествѣ отправленныхъ поѣздовъ за сутки и вагоновъ по участкамъ. Полуночныя депеши даются въ 12 час. ночи по петербургскому времени большими сортировочными станціями и нѣкоторыми станціями пересоставленія.

Промежуточныя станціи каждаго участка подаютъ такія же свѣдѣнія о тѣхъ исключительно поѣздахъ, которые были отправлены отъ нихъ самостоятельно, какъ напримѣръ, Шаропань, отправляющая марганцевые поѣзда, или Аджаметы—дровяные.

Хозяйственные (рабочіе) поѣзда показываются той станціей или карьеромъ, на которой былъ выданъ путевой журналъ, при чемъ число поѣздовъ этихъ опредѣляется не по числу сдѣланныхъ ими рейсовъ, а по числу поѣздныхъ составовъ, находящихся въ распоряженіи сл. пути и матеріальной. Пробные же поѣзда причисляются къ хозяйственнымъ.

Свѣдѣнія эти составляются начальниками станцій лично, телеграфисты же при передачѣ этихъ телеграммъ провѣряютъ копіи съ подлинниками и при квитанціи обязательно повторяютъ всѣ цифры (при чемъ долженъ быть вѣренъ счетъ словъ).

Для достиженія наименьшаго простоя товарныхъ вагоновъ по станціямъ и ускоренія перевозки и вывоза грузовъ, съ 20 августа 1909 г. введенъ особый учетъ оборота товарныхъ вагоновъ и простоя ихъ на станціяхъ Закавказскихъ ж. д.

Учетъ этотъ введенъ пока на станціяхъ составленія и пересоставленія поѣздовъ: Батумъ, Самтреди, Ріонъ, Квирилы, Шаропань, Марелисы, Михайлово, Тифлисъ, Навтлугъ, Агъ-Тагля Акстафа, Елисаветполь, Евлахъ, Аджи-Кабулъ, Баладжары, Баку, Санаинъ, Александрополь, Улуханлу, Эривань, Джульфа, Карсъ-Боржомъ, Сурамъ, Поти, Кутаисъ, Тквибули и Сабунчи.

Впослѣдствіи этотъ учетъ долженъ быть введенъ постепенно особыми распоряженіями начальника сл. движенія на всѣхъ станціяхъ дорогъ.

Впредь до особаго распоряженія изъ учета исключены всѣ спеціальные вагоны, какъ то: а) классные, цистерны, вагоны фруктовые, пороховые, лѣсныя платформы и б) вагоны, отведенные подъ жилье, подъ поѣздныя лавки, находящіяся въ вѣдѣніи другихъ службъ, а также въ рабочихъ и балластныхъ поѣздахъ.

Указаннымъ выше порядкомъ, т. е. распоряженіемъ начальника сл. движенія, можетъ быть установленъ учетъ перечисленныхъ выше вагоновъ или же какого-либо спеціальнаго парка.

Порядокъ учета оборота и простоя вагоновъ и представленія свѣдѣнія объ учетѣ установленъ особой инструкціей, переданной въ дѣлопроизводство Подкомиссіи.

Согласно этой инструкціи, станція представляетъ ежедневно въ техническій отдѣлъ сл. движенія особую вѣдомость учета простоя и оборота вагоновъ. Общій простой всѣхъ вагоновъ на станціи за истекшія сутки дается въ вагоно-часахъ табл. 1 указанной вѣдомости. Въ таблицѣ II указанъ оборотъ вагоновъ, простой которыхъ не зависитъ отъ распорядительной станціи или не учитывается ею. Въ таблицѣ III приводится расчетъ наибольшаго допустимаго простоя. Въ ней приведены количества вагоновъ подъ нагрузкой и выгрузкой частныхъ и хозяйственныхъ грузовъ, подъ нагрузкой и выгрузкой наволочныхъ грузовъ, число вагоновъ въ сквозныхъ товарныхъ поѣздахъ, въ дѣйствительности отправленныхъ со станціи, число вагоновъ, передаваемыхъ на Владикавказскую ж. д. и принимаемыхъ отъ нея и, наконецъ, число вагоновъ подъ сортировкой тарныхъ грузовъ. Для всѣхъ указанныхъ категорій вагоновъ для каждой сортировочной станціи установлены особыя среднія нормы допустимаго простоя вагоновъ въ часахъ, выведенныя изъ практическаго наблюденія за условіями работы на станціяхъ. Произведеніе изъ числа вагоновъ каждой категоріи на допустимый простой и даетъ въ суммѣ общій допустимый простой вагоновъ на станціи въ вагоно-часахъ. Въ таблицѣ IV полученная цифра сравнивается съ дѣйствительной цифрой простоя вагоновъ, полученной въ таблицѣ I и, если получается простой, излишній противъ нормы за данное число, приводятся объясненія станцій о причинахъ допущеннаго излишняго простоя. Полученные ре-

зультаты станцій заносятся въ вѣдомости статистически, по полученіи же таковыхъ въ техническомъ отдѣлѣ сл. движенія представленные станціей результаты изображаются графически на своихъ діаграммахъ. Такимъ образомъ, спустя два дня управленіе получаетъ уже полную картину дѣятельности станціи и исполненнаго движенія.

Съ цѣлью усиленія контроля за правильностью свѣдѣній, доставляемыхъ распорядительными и сортировочными станціями объ оборотѣ вагоновъ, въ непродолжительномъ времени имѣютъ быть установлены особыя контрольныя станціи. Оберъ-кондукторъ каждаго проходящаго товарнаго поѣзда обязанъ будетъ сдать на контрольной станціи особый контрольный листокъ, въ которомъ указывается составъ поѣзда съ подробнымъ указаніемъ вагоновъ по роду ихъ и дѣленіемъ на груженые и порожніе. Дежурный по станціи долженъ провѣрить съ натурой доставленныя ему свѣдѣнія.

На основаніи контрольныхъ листковъ контрольными станціями будутъ представляться въ техническій отдѣлъ сл. движенія полуночныя депеши указаннаго выше типа, и еженедѣльно, кромѣ того, представляться рапорты о прослѣдовавшихъ черезъ контрольную станцію въ теченіе недѣль вагонахъ, что въ связи съ данными учета представитъ полную картину наличія подвижного состава между контрольными станціями и дастъ возможность провѣрки свѣдѣній, представленныхъ находящимися въ этомъ промежуткѣ станціями.

Такимъ образомъ, въ центральное управленіе службы съ линіи доставляются ежедневно какъ даннныя о ситуаціи инвентаря на дорогахъ, такъ и работѣ различныхъ участковъ дорогъ, достаточныя для правильнаго распредѣленія вагоновъ по линіямъ подъ нагрузку.

Пунктъ **б** вопроса 110.

Перевозка нефтяныхъ грузовъ приноравливается всегда къ осеннимъ и зимнимъ мѣсяцамъ, почему во все остальное время обыкновенно наблюдается на Закавказскихъ ж. д. значительный избытокъ нефтяныхъ цистернъ, свободное отъ движенія наличіе которыхъ достигаетъ, въ среднемъ, 1500—2500 цистернъ.

При такомъ положеніи дѣла является естественнымъ выдѣлять ихъ въ особые неприкосновенные парки вагоновъ, что и дѣлается. Однако, на Закавказскихъ ж. д. спеціальныхъ огражденныхъ парковъ для постановки указанныхъ вагоновъ вовсе не имѣется. Поэтому, избытокъ цистернъ, обыкновенно, распредѣляется на стоянку по станціямъ, откуда впослѣдствіи таковыя и разбираются подъ наливъ въ Баку по мѣрѣ надобности.

Грузы, перевозимые въ крытыхъ вагоновъ, принадлежатъ также большею частью къ сезоннымъ грузамъ, и въ опредѣленные періоды времени наблюдается избытокъ крытыхъ вагоновъ, хотя

и въ меньшемъ количествѣ, чѣмъ цистернъ. Въ періоды слабаго товарнаго движенія свободные крытые вагоны распредѣляются на стоянку на большихъ сортировочныхъ станціяхъ и таковыми удовлетворяется потребность въ вагонахъ прилегающихъ къ нимъ участковъ. Такъ какъ перевозка грузовъ на дорогахъ въ значительной степени зависитъ отъ портовыхъ станцій Батумъ, Поти, Баку, то поэтому на этихъ станціяхъ и ближайшихъ къ нимъ распорядительныхъ задерживается обыкновенно большее количество вагоновъ, чѣмъ на другихъ распорядительныхъ станціяхъ. Такимъ распредѣленіемъ вагоновъ дается возможность удовлетворять потребности станцій безъ излишняго пробѣга вагоновъ.

Однако, указанный выше порядокъ оказывается неудобнымъ въ томъ отношеніи, что станціонные пути забиваются поставленными на стоянку порожними вагонами, чѣмъ стѣсняется общая маневровая работа станцій, при чемъ отсутствіе заборовъ для преграждения доступа къ вагонамъ постороннихъ лицъ усложняетъ охрану ихъ во время стоянки отъ расхищенія частей. Въ виду вышеизложеннаго желательно было бы устройство постоянныхъ огражденныхъ заборами парковъ для постановки на стоянку свободныхъ отъ движенія цистернъ и крытыхъ вагоновъ на станціяхъ Кешлы, Михайлово, Навтлугъ, Самтреди.

Установленіе такихъ парковъ имѣло бы воспитательное значеніе для агентовъ сл. движенія, такъ какъ пріучало бы имѣть всегда дѣло съ подвижнымъ составомъ въ количествѣ, достаточномъ для работы, но безъ избытка.

Положительнымъ результатомъ примѣненія этой мѣры, кромѣ того, было бы и сокращеніе ремонта вагоновъ, такъ какъ можно ставить въ резервные парки вагоны, выходящіе изъ большого ремонта и, такимъ образомъ, въ запасѣ всегда будетъ находиться опредѣленное количество вполнѣ исправныхъ вагоновъ. Сокращеніе ремонта произошло бы также и потому, что 3-хъ годичный срокъ осмотра можно было бы назначать лишь по выходѣ вагоновъ изъ резервныхъ парковъ.

Изъ числа вагоновъ, назначенныхъ для перевозки, выдѣлены также особые парки спеціально для перевозки одного рода грузовъ. Такъ, для перевозки марганца выдѣлены въ особый марганцевый паркъ бортовые и крытые вагоны въ виду того, что перевозка его зависитъ отъ прихода пароходовъ въ Поти, почему всегда является необходимымъ переотправлять сразу большія партіи марганца. Такъ какъ вагоны, перевозящіе марганецъ, прежде чѣмъ использовать ихъ для перевозки другого рода грузовъ, требуютъ промывки, что сопряжено съ расходомъ, то обыкновенно они исключаются изъ марганцеваго парка только въ случаѣ крайней необходимости, при чемъ для уменьшенія накладныхъ расходовъ предпочтительнѣе ими совершенно не

пользоваться для другихъ перевозокъ, даже если они свободны отъ перевозки марганца.

Поэтому, въ періоды уменьшенія перевозокъ марганца получается также свободный запасъ вагоновъ марганцеваго парка, для стоянки которыхъ можно было бы приспособить ст. Шаропань.

Изъ парка нефтяныхъ цистернъ выдѣленъ особый паркъ для перевозки воды. Вызвано это необходимостью снабжать водой станціи Бакинскаго участка, особенно участка Аджи-Кабулъ-Баку, гдѣ одна ст. Баку потребляетъ ежегодно отъ 120 до 150 котловъ воды, а весь участокъ свыше 220—250 котловъ.

Свободныя водяныя цистерны этого парка держатся на стоянкѣ въ Аджи-Кабулѣ.

Пунктъ в вопроса 110.

Основной задачей каждой желѣзной дороги является переотправить какъ можно больше грузовъ, какъ можно скорѣе и при наименьшемъ количествѣ подвижного состава. Достигнуть этого возможно путемъ увеличенія средняго состава поѣзда и средней нагрузки вагона, посредствомъ сокращенія времени хода отъ начальной станціи до станціи смѣны паровоза и кондукторской бригады, путемъ сокращенія времени стоянки на сортировочныхъ станціяхъ и путемъ надлежащей спеціализаціи обращающихся поѣздовъ.

Предѣльныя нормы составовъ разработаны и приведены въ инструкціи составленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу въ зависимости отъ существующаго на дорогахъ типа паровозовъ и размѣровъ уклоновъ.

При отправленіи поѣздовъ станціямъ вмѣнено въ обязанность отправлять таковые въ составѣ, наиболѣе приближающемся къ предѣльному для одиночной тяги, и обращать особое вниманіе на полную нагрузку вагоновъ, при чемъ какъ со стороны старшихъ линейныхъ агентовъ, такъ и со стороны управленія службой обращается особое вниманіе на выполненіе обоихъ этихъ условій.

Главной причиной опозданій товарныхъ поѣздовъ являются задержки ихъ на станціяхъ. Вызываются эти задержки необходимостью пропуска, скрещенія и обгона поѣздовъ срочнаго обращенія и обрядностями по сношенію и движенію поѣздовъ на однопутныхъ участкахъ дорогъ, а также необходимостью производить отцѣпки и прицѣпки вагоновъ. Задержки, относящіяся къ движенію поѣздовъ, зависятъ вообще отъ общаго состоянія техники движенія и условій станцій. Такъ какъ въ ежедневномъ обращеніи находятся не всѣ поѣзда дѣйствующаго графика, то во избѣжаніе непроизводительныхъ задержекъ поѣздовъ по расписанію по станціямъ приказомъ № 649 отъ 1904 г. было введено

отправленіе товарныхъ поѣздовъ съ промежуточныхъ станцій ранѣе расписанія, если это представляется возможнымъ.

Отправленіе по расписанію не обязательно и для станцій пересоставленія, гдѣ производится смѣна кондукторскихъ и паровозныхъ бригадъ. Изъ общаго правила сдѣлано исключеніе только для воинскихъ поѣздовъ, перевозящихъ людей; эти поѣзда, согласно приказу отъ 11 мая 1905 г. за № 179, должны слѣдовать обязательно по расписанію. Движеніе же товорныхъ поѣздовъ между распорядительными станціями фактически съ графикомъ не совпадаетъ и таковое совершается большею частью или ранѣе, или позднѣе расписанія.

Что же касается спеціализаціи поѣздовъ на Закавказскихъ ж. д., то таковая проведена какъ въ отношеніи грузовъ, требующихъ ускоренной доставки, такъ и въ отношеніи грузовъ малой скорости

Для перевозки грузовъ пассажирской скорости назначены на главной линіи смѣшанные поѣзда № № 106 и 107. Съ этими же поѣздами производится перевозка пассажировъ IV кл., пока только на участкѣ Тифлисъ—Баку, такъ какъ присланные на Закавказскія ж. д. вагоны IV кл., вслѣдствіе своей длинной и жесткой базы не могутъ слѣдовать черезъ перевальный участокъ Квирилы—Михайлово главной линіи; поэтому указанные поѣзда на участкѣ Батумъ—Тифлисъ служатъ исключительно для перевозки грузовъ пассажирской скорости. Въ скоромъ времени ожидается прибытіе съ Николаевской ж. д. 30 вагоновъ IV кл. на телѣжкахъ, послѣ чего будетъ допущена перевозка пассажировъ IV класса по единичнымъ билетамъ и на участкѣ Тифлисъ—Батумъ.

На Джульфинской линіи грузы пассажирской скорости перевозятся съ товаро-пассажирскими поѣздами №№ 79 и 80 отъ Тифлиса до Эривани и съ поѣздами №№ 72 и 75 отъ Улуханлу до Джульфы; на вѣтвяхъ—съ пассажирскими поѣздами, согласованными съ указанными выше поѣздами главной и Джульфинской линій.

Грузы большой скорости перевозятся съ воинскими поѣздами по всѣмъ линіямъ.

Принимая во вниманіе, что, вслѣдствіе техническихъ условій различныхъ участковъ Закавказскихъ ж. д., требуется частое пересоставленіе поѣздовъ малой скорости, что вызываетъ значительную задержку грузовъ на сортировочныхъ станціяхъ, вслѣдствіе необходимости сортировки въ поѣздахъ вагоновъ по станціямъ назначенія, установлены особые сквозные поѣзда для перевозки сквозныхъ грузовъ малой скорости, преимущественно нефтяныхъ, отправляемыхъ, главнымъ образомъ, на ст. Батумъ и товарныхъ грузовъ Баку-Поти-Батумъ. Поѣзда эти имѣютъ сокращенныя стоянки на промежуточныхъ станціяхъ, необходимыя только для техническихъ надобностей, и вся работа по

пересоставленію ихъ на распорядительныхъ станціяхъ сводится къ простой отцѣпкѣ или прицѣпкѣ потребнаго количества вагоновъ безъ выкидокъ.

Для грузовъ съ назначеніемъ на нѣсколько распорядительныхъ станцій установлены особые дальніе участковые поѣзда.

Для грузовъ, адресованныхъ на небольшія протяженія, въ предѣлахъ одного участка назначаются мѣстные товарные поѣзда, обращающіеся только на одномъ какомъ-либо участкѣ.

Для сборныхъ грузовъ имѣются на каждомъ участкѣ дорогъ такъ называемые сборные поѣзда. На нѣкоторыхъ участкахъ, гдѣ это вызывается необходимостью, вслѣдствіе большого количества грузовъ на промежуточныхъ станціяхъ, установлено по 2 пары такихъ поѣздовъ. Одна пара проходитъ утромъ и развозитъ вагоны для выгрузки и порожніе вагоны подъ нагрузку; другая пара выходитъ съ начальной станціи вечеромъ, собираетъ груженые и раздаетъ порожніе вагоны по станціямъ. На тѣхъ участкахъ, на которыхъ имѣется только одна пара сборныхъ поѣздовъ, таковые проходятъ по участку исключительно днемъ съ цѣлью облегченія работы станцій.

Подобная классификація товарныхъ поѣздовъ позволяетъ для поѣздовъ первыхъ двухъ категорій совершенно избѣжать задержекъ ихъ по станціямъ, не вызываемыхъ технической надобностью или условіями техническаго движенія. Всю же работу по развозкѣ вагоновъ по станціямъ и собиранію нагруженныхъ на станціяхъ вагоновъ производятъ исключительно сборные поѣзда.

Во избѣжаніе излишней отцѣпки вагоновъ по станціямъ для выгрузки, вслѣдствіе безсистемной нагрузки, введена особая сортировка сборныхъ грузовъ. Всѣ Закавказскія ж. д. раздѣлены на 15 участковъ. Станціи, ограничивающія участки, называются распорядительными, всѣ остальныя расположенныя между распорядительными—промежуточными.

Ст. Баладжары назначена станціей сортировочной грузовъ прямого сообщенія, каждая изъ распорядительныхъ станцій-станціей сортировочной грузовъ участковыхъ (промежуточныхъ станцій участка), станціи Тифлисъ, Евлахъ назначаются общесортировочными; на эти станціи, при недостаткѣ груза для составленія полнаго вагона, согласно Положенію, могутъ быть направляемы разными станціями для разсортированія содержащихся въ нихъ грузовъ вагоны со сборными грузами по назначенію на разныя станціи дорогъ, лежащія за этой общесортировочной станціей. Станціи Александрополь, Квирилы, Самтреди, Михайлово, Навтлугъ — сортировочными — узловыми; на обязанности этихъ станцій, кромѣ обязанности обыкновенныхъ распорядительныхъ станцій, лежатъ также отдѣленія грузовъ, идущихъ по разнымъ направленіямъ.

Всѣ станціи дорогъ (участковыя и промежуточныя) при погрузкѣ сборныхъ грузовъ формируютъ вагоны двухъ главныхъ категорій: а) „прямые“ и б) “сборные“.

Прямыми называются тѣ вагоны, въ коихъ содержатся грузы по назначенію на одну станцію, сборные—въ коихъ помѣщены грузы по назначенію на нѣсколько станцій.

Сборные вагоны могутъ быть: обще-участковые, смѣшанные и сортировочные, при чемъ вагоновъ смѣшанныхъ промежуточныя станціи не формируютъ; при этомъ въ первую очередь, преимущественно передъ всѣми другими загружаемыми сборнымъ грузомъ вагонами, каждая станція должна стараться формировать самостоятельно полногрузные или нормально загруженные вагоны первой категоріи-прямые, т. е. если на станціи имѣется сборныхъ грузовъ по назначенію на одну станцію 250 пудовъ и даже 200, кои могутъ быть совмѣщены въ одномъ вагонѣ, то погружающія станціи не могутъ погрузить ихъ въ разные вагоны, совмѣщая съ иными грузами по назначенію на другія станціи, хотя въ этомъ случаѣ въ вагоны помѣстилось и болѣе 250 пудовъ грузовъ, а обязаны сформировать вагонъ „прямой“ на эту станцію. За невозможностью сформировать вагонъ „прямой“, долженъ быть сформированъ „двухъ-станціонный“ на двѣ сосѣднія или близлежащія станціи одного участка, а при невозможности образованія такого вагона долженъ быть сдѣланъ вагонъ „обще-участковый“, т. е. на нѣсколько станцій одного участка. Вообще, станціи не могутъ формировать вагоновъ низшей категоріи, когда имѣется возможность образовать нормально-загруженные вагоны высшей категоріи. Отправлять груженые вагоны даже „прямые“, но менѣе чѣмъ 100 пуд., въ направленіи движенія груженаго подвижного состава,—воспрещается. Отправленіе въ одинъ и тотъ же день на одну и ту же станцію съ какой-либо станціи двухъ или нѣсколькихъ груженыхъ „прямыхъ“ вагоновъ съ грузами, вѣсомъ въ 250 пудовъ и тѣмъ болѣе вѣсомъ въ 200 пудовъ, когда объемъ вагона не заполненъ грузами, а по свойству грузовъ могъ бы быть или заполненъ, не допускается; двухъ-станціонныхъ и обще-участковыхъ—на однѣ и тѣ же станціи одного участка; сортировочныхъ—на одну и ту же обще-сортировочную станцію; смѣшанныхъ—на однѣ и тѣ же станціи двухъ тѣхъ же участковъ.

„Обще-участковые“ содержатъ сборные грузы по назначенію на двѣ или нѣсколько промежуточныхъ станцій одного участка. „Смѣшанные“ заключаютъ въ себѣ грузы по назначенію на станціи двухъ сосѣднихъ участковъ, при этомъ распорядительная станція не должна составлять такіе смѣшанные вагоны, въ коихъ находились бы грузы по назначенію на станціи прилегающаго участка. Въ такомъ случаѣ, когда въ смѣшанномъ нормально загруженномъ вагонѣ имѣется не менѣе, чѣмъ по 100 пуд. сборныхъ

грузовъ по назначенію на станціи каждаго изъ двухъ сосѣднихъ участковъ, въ этотъ вагонъ не должно помѣщать грузовъ по назначенію на распорядительную станцію, раздѣляющую эти два участка.

Въ „сортировочные“ помѣщаются сборные грузы по назначенію на разныя станціи дорогъ, расположенныя по ходу поѣзда далѣе той обще-сортировочной станціи, на которую этотъ вагонъ адресованъ. Остатки сборныхъ грузовъ по назначенію на промежуточныя станціи прилегающаго участка, которыя не могли войти въ составляемые установленные Положеніемъ нормально-загруженные вагоны, распорядительная станція помѣщаетъ въ вагонъ „мѣстный-сборный“, входящій въ составъ мѣстнаго поѣзда, отправляемаго съ этой распорядительной станціи на прилегающій участокъ и служащій для сборки и перевозки мелкихъ отправокъ съ одной на другія станціи того же участка.

Каждый изъ вышеупомянутыхъ вагоновъ долженъ заключать въ себѣ грузовъ по вѣсу не менѣе, чѣмъ 250 пудовъ или столько, чтобы весь объемъ вагона былъ заполненъ грузами такъ, что погрузка большаго количества грузовъ невозможна. Такой вагонъ называется нормально загруженнымъ.

Возможно допускать образованіе вагоновъ съ грузами, вѣсомъ въ 200 пуд. или при заполненіи 3/4 объема вагона грузами (180—175), если въ этомъ случаѣ можетъ быть сформированъ вагонъ „прямой“, вмѣсто сборнаго или обще-участковый, слѣдующій на станціи прилегающихъ или сосѣднихъ участковъ, вмѣсто „смѣшаннаго“. Возможно въ исключительныхъ случаяхъ образованіе на распорядительныхъ станціяхъ вагоновъ „прямыхъ“ съ грузами вѣсомъ въ 100—150, если таковые слѣдуютъ на ближайшія станціи прилегающаго участка.

Если станція, формирующая вагоны со сборными грузами, распорядительная, то она можетъ отправлять свои вагоны съ „мѣстными“, „дальними“ или „сквозными“ поѣздами въ зависимости отъ мѣстонахожденія станціи назначенія грузовъ, содержащихся въ вагонахъ.

Вагонъ отправляется съ „мѣстными“ поѣздами, если станція назначенія вагона прямого или сборнаго, изъ коего надлежитъ выгрузить грузы, находится на прилегающемъ участкѣ, съ „дальними“, если станціи назначенія находятся внѣ прилегающаго участка, т. е. далѣе первой по ходу поѣзда распорядительной станціи (если такой вагонъ „прямой“ по назначенію на промежуточную станцію или это вагонъ „обще-участковый“ или „смѣшанный“, то дальній поѣздъ подвозитъ его лишь до распорядительной станціи того участка, гдѣ находится станція назначенія грузовъ, содержащихся въ этихъ вагонахъ, а дальше эти вагоны доставляются мѣстными поѣздами). Со „сквозными“ поѣздами, если станція назначенія вагона прямого есть та станція, на

которую доставляются грузы „сквозными“ поѣздами. Вагоны „прямые“. „общеучастковые“ и „сортировочные“, какъ равно и всѣ вагоны съ партіонными грузами, съ промежуточныхъ станцій доставляются на первую распорядительную станцію исключительно съ мѣстными поѣздами.

Вагоны всѣхъ вышеуказанныхъ категорій впредь до достиженія ими: а) „прямыми“ и „сортировочными“ станціи назначенія вагоновъ и б) „обще-участковыми“ и „смѣшанными“ первой распорядительной станціи того участка, на станціяхъ коего должны выгружаться грузы, т. е. участка назначенія вагоновъ, нигдѣ не вскрываются и не дополняются грузами, т. е. доставляются на эти станціи за пломбами станціи отправленія. Вагоны „прямые“ и „сортировочные“, по доставленіи ихъ на станціи назначенія, отцѣпляются отъ поѣзда и изъ нихъ выгружается на этихъ станціяхъ весь грузъ полностью, а изъ вагоновъ „обще-участковыхъ“ и „смѣшанныхъ“—на распорядительной станціи участка назначенія вагоновъ—выгружаются полностью грузы и затѣмъ вновь сортируются совмѣстно съ другими грузами лишь только въ томъ случаѣ, если станція, формировавшая эти вагоны, отстоитъ отъ распорядительной станціи „участка назначенія вагона“ не менѣе чѣмъ на 2 участка. Въ противномъ случаѣ, такіе вагоны немедленно ставятся въ „мѣстный“ поѣздъ и грузы изъ этихъ вагоновъ выгружаются постепенно на станціяхъ ихъ назначенія съ обожданіемъ мѣстнаго поѣзда, т. е. во время его стоянки. Грузы, прибывшіе на распорядительную станцію въ „мѣстныхъ сборныхъ“, выгружаются лишь въ томъ случаѣ, если сборные въ немъ грузы слѣдуютъ по назначенію не на одинъ лишь сосѣдній участокъ, а на 2 или нѣсколько, или если въ вагонѣ имѣется груза менѣе, чѣмъ на 200 пудовъ. Въ противномъ случаѣ они переименовываются въ вагонномъ листѣ въ „обще-участковые“ (если въ нихъ содержатся грузы по назначенію на нѣсколько станцій одного участка) и отправляются съ поѣздами на сосѣдній соотвѣтствующій участокъ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда „мѣстный сборный“ вагонъ проходящаго мѣстнаго поѣзда будетъ заполненъ и въ немъ не окажется мѣста для нагрузки, станція обязана прицѣпить вагонъ для своего груза и для догрузокъ слѣдующимъ станціямъ своего участка, о чемъ каждый разъ должна быть сдѣлана отмѣтка въ поѣздномъ журналѣ и раздаточномъ спискѣ съ показаніемъ № вагона, предназначеннаго для этой цѣли.

Указанная система сортировки грузовъ и спеціализаціи товарныхъ поѣздовъ даетъ то преимущество, что не только транзитные для всей линіи грузы, но и грузы транзитные для ближайшаго распорядительнаго участка или для нѣсколькихъ слѣдующихъ проходятъ всѣ промежуточные участки и узлы транзитомъ безъ задержки прицѣпкой или отцѣпкой вагоновъ.

Особой инструкціи или положенія по данному вопросу еще не

преподано, такъ какъ вопросъ о сортировкѣ грузовъ необходимо было урегулировать практически, въ зависимости отъ станціонныхъ устройствъ и теченія грузовъ по дорогамъ.

Введенъ описанный способъ сортировки съ осени 1909 г.

Результаты примѣненія его сказались въ первые же мѣсяцы. Такъ, въ періодъ наибольшей работы линіи средній оборотъ одного вагона происходилъ въ 6 сутокъ, вмѣсто 8 сутокъ прежнихъ лѣтъ и просрочка въ доставкѣ грузовъ значительно уменьшилась, какъ это усматривается изъ нижепомѣщенной таблицы.

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВѢДОМОСТЬ

количества просрочекъ изъ числа отправокъ прибывшихъ на главныя станціи Закавказскихъ ж. д. въ 1909 и 1910 г. г.

СТАНЦІИ.	Количество отправокъ.		Съ просрочкой.	
	1909 г.	1910 г.	1909 г.	1910 г.
Навтлугъ	5453	5651	122	58
Елисаветполь	15698	17961	1013	219
Александрополь	9378	10180	359	100
Джульфа	5922	6642	735	94
Поти	51915	56591	252	95
Тифлисъ	33906	35052	1449	242
Батумъ	17205	17440	765	178
Кутаисъ	13070	12113	1766	206
Карсъ	11314	11915	1375	162
Баку	27683	23522	1694	305

Въ настоящее время данныя опыта вырабатываются въ особую инструкцію и въ непродолжительномъ времени таковая будетъ преподана.

Для облегченія производства отцѣпокъ по станціямъ вагоновъ установлена сортировка ихъ въ поѣздахъ по станціямъ назначенія, изложенная въ п. 15 отд. „г“ § 82 правилъ технической эксплоатаціи. Всѣ вагоны въ товарныхъ поѣздахъ, входящіе въ ихъ составъ какъ на станціи первоначальнаго отправленія поѣзда, такъ и при пересоставленіи поѣздовъ, должны быть группируемы по направленіямъ (т. е. на станціи главной линіи, вѣт-

вей и сосѣдней дороги) и, кромѣ того, вагоны для участка дороги до слѣдующей станціи пересоставленія поѣзда въ послѣдовательномъ порядкѣ станцій назначенія этого участка, такъ что вагоны, слѣдующіе на ближайшія станціи, должны находиться впереди вагоновъ, слѣдующихъ на дальнѣйшія станціи, а вагоны, слѣдующіе на станціи пересоставленія поѣзда, ставятся ближе къ концу поѣзда. Вагоны со сборными грузами ставятся въ серединѣ поѣзда.

Для облегченія выгрузки сборныхъ грузовъ по станціямъ и пріема таковыхъ назначаются для сопровожденія сборныхъ вагоновъ, гдѣ это является необходимымъ, особые кондукторы-раздатчики.

Переходя

къ пункту *г* вопроса 110.

представитель сл. движенія докладываетъ, что съ цѣлью повышенія средняго вѣса поѣзда на Закавказскихъ ж. д. введенъ новый способъ составленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу. Подробныя указанія о порядкѣ составленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу имѣются въ представляемой Подкомиссіи инструкціи. Способъ этотъ для Закавказскихъ ж. д. вполнѣ удобенъ, практиченъ и даетъ возможность центральному управленію службы легко контролировать правильное составленіе поѣздовъ и регулировать его.

Составитель поѣздовъ составляетъ поѣздъ, согласно данной ему вымѣткѣ изъ технической конторы. Въ виду неинтенсивнаго движенія товарныхъ поѣздовъ, составленіе этихъ вымѣтокъ не затрудняетъ станціонныхъ агентовъ и легко контролируется старшими станціонными агентами, распоряжающимися по движенію.

Приготовивъ поѣздъ, составитель докладываетъ дежурному по станціи о готовности его съ указаніемъ пути, на которомъ находится составленный имъ поѣздъ.

Дежурный по станціи, получивъ отъ составителя сообщеніе о готовности поѣзда, дѣлаетъ распоряженіе дежурному списчику вагоновъ, а гдѣ таковыхъ по штату не полагается, — багажному кондуктору бригады, назначенной на этотъ поѣздъ, списать съ натуры означенный поѣздъ.

Списчикъ вагоновъ или багажный кондукторъ предъявляетъ въ техническую контору станціи номера списанныхъ ими съ натуры вагоновъ. Агентъ, завѣдывающій грузовыми документами, подбираетъ таковые по вагонамъ, согласно номерамъ вагоновъ, списаннымъ съ натуры, и записываетъ ихъ въ этомъ порядкѣ въ книгу сдачи документовъ, гдѣ имъ обязательно обозначается въ особо для этой цѣли назначенной графѣ вѣсъ находящагося въ каждомъ вагонѣ груза. При чемъ вѣсъ менѣе 20 фунт. отбрасывается, а болѣе 20 фун. округляется въ пуды.

Главный кондукторъ обязанъ провѣрить правильность списанныхъ номеровъ вагоновъ съ натурой и внести таковые въ путевой журналъ. Списываніе номеровъ вагоновъ всѣми вышеуказан-

ными лицами должно всегда производиться по порядку, начиная съ головы поѣзда.

Вѣсъ каждаго поѣзда обозначается въ путевыхъ журналахъ въ графахъ, спеціально предназначенныхъ для опредѣленія вѣса поѣзда, а именно: 8-й, предназначенной для обозначенія номеровъ накладныхъ, 9-й, въ которой проставляется вѣсъ груза, находящагося въ вагонѣ, 10-й, гдѣ ставится штемпель станціи, на коей произошло какое-либо измѣненіе въ вѣсѣ поѣзда и 11-й, въ которой обозначается общій вѣсъ поѣзда (грузъ + тара вагоновъ).

Заполненіе соотвѣтствующихъ частей путевого журнала главнымъ кондукторомъ производится какъ на станціи первоначальнаго отправленія поѣзда, такъ и на промежуточныхъ станціяхъ, вслѣдствіе измѣненія въ составѣ паровозной и кондукторской бригадъ. Главный же кондукторъ обязанъ заполнить въ четвертой части путевого журнала и заголовокъ „свѣдѣнія о вѣсѣ поѣзда", прописавъ номеръ поѣзда, номеръ и серію паровоза, годъ, мѣсяцъ, число и названіе участка слѣдованія поѣзда.

Графы 8, 9 и 11 путевого журнала служатъ исключительно для опредѣленія вѣса поѣзда и заполняются данными, взятыми изъ книги сдачи документовъ на поѣзда, при чемъ данныя эти заносятся въ указанныя графы агентомъ, коему поручено веденіе означенной книги, а на тѣхъ станціяхъ, гдѣ таковыхъ агентовъ по штату не положено, дежурными по движенію агентами.

По заполненіи графъ 8, 9 и 11, подбивается итогъ (тѣми же агентами, кто заполняетъ ихъ) и таковой прописывается въ 9-й графѣ. Эта цифра указываетъ чистый вѣсъ всего перевозимаго въ данномъ поѣздѣ груза безъ тары подвижного состава.

Для опредѣленія вѣса всего поѣзда (т. е. груза и тары вагоновъ) къ итогу 9-й графы прибавляется тара всего состава поѣзда и полученная (отъ сложенія вѣса груза съ тарой вагоновъ) сумма проставляется въ 11-й графѣ, при чемъ, для легкости вычисленія тары, таковая для товарныхъ порожнихъ вагоновъ обыкновеннаго типа всѣхъ наименованій принимается за 500 пудовъ, а тара груженыхъ вагоновъ обыкновеннаго типа всѣхъ наименованій принимается за 450 пуд. и вычислена въ особой таблицѣ для различнаго числа вагоновъ, приложенной къ инструкціи о порядкѣ составленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу.

Общій вѣсъ поѣзда (вѣсъ груза и тары всѣхъ вагоновъ, входящихъ въ составъ даннаго поѣзда) на станціи составленія поѣзда проставляется въ 1-й „а" рубрикѣ 11-й графы, а на промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ вѣсъ поѣзда въ виду отцѣпки, прицѣпки или отгрузки и нагрузки измѣняется, таковой проставляется дежурнымъ по станціи постепенно во 2-й *б*, 3-й *в*, 4-й *с* и т. д. рубрикахъ графы 11-й. При чемъ дежурный по движенію агентъ каждой промежуточной станціи, гдѣ измѣнится вѣсъ поѣзда, обязанъ поставить штепель станціи (только не календарный) въ 10-й

графѣ путевого журнала наискось противъ той рубрики 11-й графы, въ которой имъ будетъ указанъ вѣсъ поѣзда, отправленнаго съ его станціи, и вѣрность проставленнаго вѣса удостовѣрить своей подписью. Каждый изъ вышеозначенныхъ агентовъ отвѣчаетъ за правильность и вѣрность данныхъ, занесенныхъ ими въ путевой журналъ.

Часть путевого журнала, въ которую заносятся свѣдѣнія о вѣсѣ поѣзда (графы 8—12) отрывается отъ него и представляется въ техническій отдѣлъ сл. движенія. Здѣсь она провѣряется въ отношеніи правильности составленія поѣзда и наилучшаго использованія тяговой силы паровоза, а также въ отношеніи достаточной загруженности вагоновъ. При этомъ обращается особенное вниманіе на то, чтобы вагоны слѣдовали, по возможности, полногрузными.

По пункту *д* вопроса 110

доложено, что на Закавказскихъ ж. д., какъ только что было сказано, установлено составленіе товарныхъ поѣздовъ по вѣсу, при чемъ опредѣляется точно дѣйствительный вѣсъ поѣзда, составляющійся изъ вѣса тары+вѣса груза. Нормы предѣльныхъ составовъ поѣздовъ установлены для каждой серіи паровозовъ и находятся въ зависимости отъ профиля пути, времени года и типа паровоза. Поэтому, составы товарныхъ поѣздовъ опредѣлены не только для отдѣльныхъ серій паровозовъ, но и для каждаго участка дорогъ. Величины указанныхъ предѣльныхъ составовъ приведены въ особой таблицѣ, приложенной къ инструкціи о порядкѣ составленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу,

Дѣйствительный вѣсъ поѣзда долженъ, по возможности, приближаться къ нормальному на данномъ участкѣ и не долженъ, превышать по вѣсу установленной нормы, болѣе чѣмъ на 500 пудовъ, при чемъ этотъ вѣсъ поѣздовъ считается обязательнымъ при нормальныхъ условіяхъ погоды, но машинистамъ предоставляется право брать поѣзда въ составѣ и большемъ противъ указаннаго въ таблицѣ вѣса, при условіи выдерживать установленное расписаніемъ время хода въ пути и не превышать предѣльныхъ скоростей на уклонахъ. Въ то же время по числу осей составъ поѣзда не долженъ превышать опредѣленной нормы, установленной для каждаго участка въ зависимости отъ условій станціонныхъ путей. Такимъ образомъ, составъ поѣзда регулируется двумя факторами: вѣсомъ и длиной поѣзда, при чемъ принята во вниманіе также и необходимость соблюденія средней скорости движенія поѣзда на перегонахъ.

Число тормозовъ въ товарныхъ поѣздахъ опредѣляется, согласно указаніямъ, изложеннымъ въ § 87 правилъ технической эксплоатаціи; при этомъ тормозъ паровоза не принимается во вниманіе при опредѣленіи числа тормозовъ. Число обслуживаемыхъ тормозовъ, согласно указаннымъ правиламъ, установлено на отдѣльныхъ

участкахъ дорогъ въ зависимости отъ допускаемой наибольшей скорости хода поѣзда, а также отъ крутизны и наибольшаго протяженія попутныхъ скатовъ и прочихъ техническихъ особенностей дорогъ.

Такъ какъ на Закавказскихъ ж. д. весьма часты уклоны свыше 0,015 и даже на главной линіи доходятъ до 0.029, не говоря уже о горныхъ вѣтвяхъ, гдѣ допущены большіе уклоны, слѣдуетъ согласиться съ тѣмъ, что опредѣленіе количества тормозовъ по наибольшей скорости на перегонѣ, а не по средней скорости, является для Закавказскихъ ж. д. наиболѣе правильнымъ, особенно, если обратить вниманіе на то обстоятельство, что на нѣкоторыхъ участкахъ дорогъ, какъ, напримѣръ, на участкѣ Михайлово-Квирилы, техническія условія профиля пути пріобрѣтаютъ столь преобладающее значеніе, что вызывается необходимость въ видахъ безопасности движенія, въ отправленіи поѣздовъ съ 75% тормозовъ, при подталкивающемъ паровозѣ.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, замѣчается ли въ послѣднее время улучшеніе утилизаціи подвижного состава, и если замѣчается, то какими данными это можетъ быть подтверждено.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что изъ представляемыхъ Подкомиссіи графическихъ таблицъ, составленныхъ за рядъ лѣтъ по даннымъ статистики, можно усмотрѣть, что при тѣхъ же перевозкахъ количество поѣздо-верстъ значительно сократилось. составы же и нагрузка на ось увеличились, что далѣе будетъ подтверждено и цифровыми данными.

С. Н. Кульжинскій полагаетъ, что при наличіи значительнаго количества старыхъ рельсъ, имѣющихся на Закавказскихъ ж. д., можно на какой-нибудь небольшой станціи, гдѣ есть мѣсто, уложить пути спеціально для установки котловъ (цистернъ); кромѣ того, ихъ можно передѣлать такимъ образомъ, чтобы они могли замѣнять платформы.

Послѣ замѣчанія И. П. Герасимова, что 70 котловъ уже передѣланы такимъ образомъ, С. Н. Кульжинскій продолжаетъ, что было бы очень желательно выяснить вопросъ о возможности улучшенія профиля, хотя бы нѣкоторыхъ участковъ, чтобы избѣжать пересоставленія поѣздовъ изъ-за профиля.

Предсѣдатель Подкомиссіи, отмѣчая важность послѣдняго вопроса, проситъ представить въ Высшую Комиссію соображенія управленія дорогъ и по возможности подсчетъ требующихся работъ какъ по смягченію уклоновъ, такъ и по увеличенію радіусовъ.

Начальникъ сл. пути, замѣтивъ, что точныя данныя по вопросу можно получить лишь послѣ соотвѣтствующихъ изысканій, сообщаетъ, что, однако, всѣ имѣющіяся въ управленіи Закавказскихъ ж. д. данныя будутъ представлены въ Высшую Комиссію дополнительно.

Представитель Государственнаго Контроля отмѣчаетъ, что въ расцѣночную вѣдомость новыхъ работъ вносилась тройная тяга, что стоило бы, разумѣется, нѣкоторую сумму, но дало бы возможность увеличить составы на 30%.

По вопросу 111

111. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней; взимается ли плата за простой при не выгрузкѣ въ праздничные дни?

старшій ревизоръ сл. движенія докладываетъ, что усиленное движеніе грузовъ происходитъ въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ: октября, ноября, декабря и января. Въ періодъ этого времени, вслѣдствіе недостачи подвижного состава, грузовыя работы производятся на всѣхъ безъ исключенія станціяхъ какъ въ будніе, такъ и въ праздничные дни; что же касается остальныхъ 8 мѣсяцевъ, то въ праздничные дни этого времени работы производятся только по выгрузкѣ и перегрузкѣ грузовъ, во избѣжаніе просрочки грузовъ; нагрузка же въ праздничные дни производится только въ самыхъ исключительныхъ случаяхъ.

Главными станціями, регулирующими движеніе грузовъ на Закавказскихъ ж. д. являются ст. ст. Баку, Батумъ, Поти и Шаропань. На всѣхъ этихъ станціяхъ грузовыя работы производятся не только въ праздничные дни, но нерѣдко и въ ночное время. Усиленная работа ст. Баку, Батумъ и Поти вызывается потребностью освобожденія подвижного состава, въ виду его лучшаго оборота, и необходимостью своевременной разгрузки вагоновъ во избѣжаніе забитія ими станціонныхъ путей. Что же касается ст. Шаропань, вѣдающей, главнымъ образомъ, перегрузкой марганца, идущаго съ узкоколейной Чіатурской вѣтви на главную линію, то въ періодъ усиленнаго движенія указаннаго груза товаро-станціонныя работы производятся въ праздничное и ночное время, но за полуторную съ 1000 пудовъ перегруженнаго груза плату, тогда какъ на всѣхъ остальныхъ станціяхъ Закавказскихъ ж. д., не исключая и вышеуказанныхъ Баку, Батумъ и Поти, плата за работы во внѣурочное время не превышаетъ установленной по нормѣ и договорамъ платы за работу урочнаго времени.

Установленная Общимъ Уставомъ плата за простой вагоновъ, прибывшихъ съ грузами, выгрузка которыхъ производится средствами самихъ грузополучателей, взыскивается съ нихъ независимо отъ простоя вагона въ будніе или праздничные дни.

Переходя къ

вопросу 112,

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованію паровозовъ раз-

представитель сл. движенія докладываетъ, что введенная въ 1909 г. система составленія товарныхъ поѣздовъ по вѣсу безусловно способствовала лучшему использованію тяговой силы паровозовъ, такъ какъ при ней въ дѣйствительности поѣздъ

ной мощности и достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

отправляется въ составѣ предѣльнаго вѣса, соотвѣтствующемъ типу паровоза и условіямъ профиля пути. Уменьшеніе состава противъ предѣльной нормы разрѣшается только въ крайнихъ случаяхъ по причинѣ неблагопріятной погоды, какъ то: сильнаго вѣтра, дождя, снѣга и т. п. и совершается каждый разъ по особому письменному требованію машиниста, при чемъ основательность его требованія провѣряется въ управленіи службы при конторѣ движенія.

Составленіе поѣздовъ по вѣсу введено съ іюля мѣсяца 1909 г., и, если обратиться къ статистическимъ даннымъ, нетрудно видѣть, насколько благопріятные результаты достигнуты уже за сравнительно небольшой періодъ дѣйствія новой системы составленія поѣздовъ.

Въ самомъ дѣлѣ, главнѣйшія данныя относительно движенія товарныхъ поѣздовъ за послѣдніе 3 года оказываются нижеслѣдующими:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Эксплоатац. длина дорогъ . .	1709,42	1709,42	1709,42
Тов. поѣзда комм. дв. число .	87.618	78.550	75.275
„ „ „ „ проб. поѣздовъ .	6.409.236	5.743.685	5.506.665
„ „ „ „ проб. ваг. ос. . . .	394.676.619	397.445.081	381.624.970
Средній сост. тов. поѣздовъ ваг.-осей	60,70	68,71	69,30
Средняя нагрузка поѣзда въ пуд.	10.394	11.965	12.432
Колич. перевез. грузовъ „ „	260.844.301	256.881.054	269.411.904

Изъ приведенныхъ данныхъ видно, что количество товарныхъ поѣздовъ и пробѣга значительно уменьшились за послѣдніе годы, пробѣгъ вагоно-осей остался почти безъ перемѣны и въ то же время средній составъ поѣзда значительно повысился, хотя количество перевезенныхъ грузовъ оставалось все время одинаковымъ. Изъ этого можно судить о достиженіи болѣе совершенной утилизаціи тяговой силы паровозовъ.

Въ отношеніи пересоставленія поѣздовъ Закавказскія ж. д. находятся въ крайне неблагопріятныхъ условіяхъ, вслѣдствіе разнообразія профиля различныхъ участковъ этихъ дорогъ, почему на дорогахъ имѣется большое количество станцій пересоставленія поѣздовъ. Такъ, въ направленіи Баку—Батумъ такихъ станцій 13, въ направленіи Баку—Джульфа—14 и въ направленіи Батумъ—Джульфа—13. Равнинные и горные участки при этомъ послѣдовательно чередуются, и составы поѣздовъ съ 60 или 40 тысячъ пудовъ сразу падаютъ до 28—30 и даже до $11^1/_2$ тысячъ и наоборотъ.

Товарные паровозы на Закавказскихъ ж. д. имѣются двухъ типовъ: на перевальномъ участкѣ Михайлово—Квирилы шестиосные паровозы системы Ферли, и на остальныхъ участкахъ дорогъ сер. 3 общаго типа казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Къ сожалѣнію на дорогахъ не имѣется паровозовъ промежуточныхъ типовъ для обращенія на участкахъ съ уклонами 0,015 и болѣе, почему на нѣкоторыхъ изъ нихъ никакъ нельзя избѣжать двойной и даже тройной тяги.

Добиться возможности отправлять при такихъ условіяхъ болѣе или менѣе однообразный составъ поѣздовъ по всей линіи, конечно, является при существующихъ условіяхъ дѣломъ невозможнымъ. Поэтому для облегченія пересоставленія поѣздовъ введены особые сквозные поѣзда. Графикъ движенія этихъ поѣздовъ, назначенныхъ исключительно для перевозки сквозныхъ грузовъ, подогнанъ такимъ образомъ, что на тѣхъ участкахъ дорогъ, гдѣ требуется уменьшеніе состава поѣзда, онъ разъединяется на два или на три поѣзда, соотвѣтственно допускаемой на этомъ участкѣ предѣльной нормѣ поѣздовъ, которые отправляются черезъ незначительные промежутки времени одинъ за другимъ. Достигнувъ равниннаго участка, допускающаго высшую норму состава, они опять соединяются въ одинъ поѣздъ. Все же при этихъ условіяхъ на нѣкоторыхъ участкахъ дорогъ (Михайлово — Квирилы и Санаинъ—Караклисъ) двойная тяга поѣздовъ въ цѣляхъ ускоренія доставки грузовъ является нормальной, а также и для участка Евлахъ—Елисаветполь главной линіи въ направленіи отъ Евлаха къ Елисаветполю. Поэтому вопросъ о снабженіи Закавказскихъ ж. д. паровозами особой мощности пріобрѣтаетъ весьма существенное значеніе.

Въ непосредственной связи съ вопросомъ объ урегулированіи парка паровозовъ въ зависимости отъ существующихъ уклоновъ стоитъ и вопросъ объ надлежащемъ усиленіи верхняго строенія пути. На всѣхъ участкахъ дорогъ съ значительными уклонами является необходимой укладка рельсъ болѣе тяжелаго типа, допускающихъ движеніе болѣе мощныхъ и тяжелыхъ паровозовъ. Задача эта можетъ быть разрѣшена при ежегодной сплошной смѣнѣ рельсъ, путемъ соотвѣтствующаго комбинированія смѣны рельсъ, а въ зависимости отъ подготовки пути долженъ быть разрѣшенъ и вопросъ объ измѣненіи и усиленіи паровознаго парка. При условіи усиленія верхняго строенія пути и увеличенія парка паровозовъ паровозами соотвѣтствующей мощности явится возможность уменьшить количество станцій пересоставленія, что, съ одной стороны, будетъ безусловно способствовать ускоренію движенія грузовъ и, съ другой, уменьшенію эксплоатаціонныхъ расходовъ, такъ какъ сократитъ весьма значительную въ настоящее время маневровую работу на станціяхъ пересоставленія.

По вопросу 113

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ?

доложено, что по условіямъ техническаго движенія Закавказскихъ ж. д. пробѣгъ одиночныхъ паровозовъ на этихъ дорогахъ будетъ всегда въ виду наличія цѣлаго ряда горныхъ участковъ. Въ самомъ дѣлѣ на участкѣ Аджи-Кабулъ—Евлахъ норма состава товарныхъ поѣздовъ—60.000 пуд., а на участкѣ Евлахъ—Елисаветполь она сразу падаетъ до 28.000 и, такимъ образомъ, пришедшій въ Евлахъ составъ одного поѣзда можетъ быть отправленъ въ Елисаветполь только двумя поѣздами. Принимая во вниманіе, что въ Евлахѣ оборотное депо, а не основное, легко видѣть, что здѣсь неизбѣжна засылка изъ Елисаветполя одиночныхъ паровозовъ для дополнительныхъ поѣздовъ. Также неизбѣженъ пробѣгъ одиночныхъ паровозовъ, отправляемыхъ для подталкиванія на участкахъ Марелисы-Варварино и Санаинъ-Караклисъ, и вспомогательныхъ паровозовъ для пассажирскихъ поѣздовъ на перегонахъ: Агъ-Тагля—Тифлисъ, Шакарлы—Акстафа, Алабашлы—Елисаветполь и Аджи-Кабулъ—Пирсогатъ. Исходя, поэтому, изъ того положенія, что пробѣгъ одиночныхъ паровозовъ на Закавказскихъ ж. д. въ одномъ направленіи является вполнѣ естественнымъ, слѣдуетъ избѣгать только непроизводительной перекрестной гонки одиночныхъ паровозовъ въ оба конца.

Въ цѣляхъ предупрежденія такой перекрестной гонки паровозовъ сл. тяги совершенно лишена какого бы то ни было права распоряжаться передвиженіемъ паровозовъ изъ оборотнаго депо. Если агентъ сл. тяги находитъ необходимымъ переслать паровозъ, онъ обязательно обращается за этимъ къ подлежащему агенту сл. движенія, который удовлетворяетъ желаніе сл. тяги только въ томъ случаѣ, если въ ближайшемъ будущемъ не будетъ надобности въ этомъ паровозѣ для товарнаго движенія. При этомъ сл. движенія разрѣшается даже нѣсколько задерживать паровозы въ оборотныхъ депо съ такимъ расчетомъ, чтобы совершенно избѣжать встрѣчнаго пробѣга одиночныхъ паровозовъ.

Начальникамъ распорядительныхъ станцій и начальникамъ отдѣленій сл. движенія строго вмѣнено въ обязанность принимать всѣ мѣры къ недопущенію непроизводительной гонки одиночныхъ паровозовъ.

Для выполненія этой задачи станція при распорядительномъ депо, предполагая отмѣнить тотъ или другой поѣздъ, обязана заранѣе сообщить объ этомъ по аппарату другой распорядительной станціи, являющейся конечнымъ пунктомъ для отмѣняемаго поѣзда и, вмѣстѣ съ тѣмъ, запросить ее, нужны ли ей паровозъ и кондукторская бригада отъ послѣдняго.

За дѣйствіями начальниковъ станцій въ данномъ отношеніи слѣдитъ особый агентъ при техническомъ отдѣлѣ сл. движенія, который съ этою цѣлью ведетъ исполнительные графики дви-

женія одиночныхъ паровозовъ, при чемъ всѣ случаи непроизводительной гонки паровозовъ строго разслѣдуются и преслѣдуются.

Вопросъ 114

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ?

Представитель сл. движенія докладываетъ, что, независимо отъ введенія опредѣленной системы регулированія движенія и контроля за нимъ, нельзя не признать, что въ дѣлѣ практическаго осуществленія той или другой системы вагоннаго хозяйства имѣетъ большое значеніе индивидуальная работа отдѣльныхъ агентовъ. Поэтому, казалось бы, вполнѣ естественнымъ, что съ цѣлью достиженія интенсивной работы агентовъ слѣдовало бы заинтересовать ихъ въ этомъ, назначая имъ извѣстное вознагражденіе, въ видѣ преміи за интенсивный трудъ.

Если принять въ соображеніе всѣ факторы, перечисленные въ отвѣтахъ на предыдущіе вопросы, а равно условія работы дорогъ, при которыхъ движеніе на дорогахъ большую часть года далеко (почти половину) не исчерпываетъ пропускной способности дорогъ, а равно и тѣ соображенія, что введеніе за послѣднее время въ дѣло эксплоатаціи извѣстной опредѣленной системы уже способствовало въ значительной мѣрѣ улучшенію общаго хозяйства, то вопросъ о введеніи въ настоящее время какихъ-либо особыхъ премій въ дѣлѣ наилучшей утилизаціи подвижного состава является пока преждевременнымъ. и Закавказскія ж. д. пока воздерживаются отъ введенія премій, полагая, что къ таковымъ слѣдуетъ перейти лишь тогда, когда будутъ исчерпаны всѣ средства техническаго улучшенія и достиженіе болѣе благопріятныхъ условій эксплоатаціи будетъ возможно лишь путемъ повышенія интенсивности личнаго труда. Къ тому же Закавказскія ж. д. не испытываютъ острой нужды въ вагонахъ, и такихъ залежей грузовъ, какія наблюдаются на остальныхъ дорогахъ сѣти, здѣсь вовсе не бываетъ.

На основаніи вышеизложеннаго введеніе какихъ бы то ни было премій за лучшую утилизацію подвижного состава дорогъ является пока преждевременнымъ и во всякомъ случаѣ требуетъ детальнаго изученія и подробной статистики всякаго рода станціонной работы. Къ изученію отдѣльныхъ видовъ станціонной работы уже приступлено и въ первую очередь поставлено изслѣдованіе маневровой работы съ цѣлью выясненія дѣйствительной потребности и возможныхъ улучшеній.

Что касается

вопроса 115, то,

115. Какія преміи установлены по сл. движенія? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

1) согласно § 13 нормальнаго Положенія о товаростанціонныхъ работахъ, преподаннаго Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, остатокъ отъ ассигнованія на грузовыя работы, охрану грузовъ и уплату претензій подлежитъ выдачѣ въ премію служащихъ, имѣющихъ

непосредственное участіе въ производствѣ грузовыхъ работъ; но, вслѣдствіе перерасходовъ по № 193, выдача премій съ 1901 г. не производится; для улучшенія дѣла выдачи служащимъ по № 193 премій, принимаются мѣры, изложенныя въ п. 128.

2) Для урегулированія расхода на освѣщеніе пассажирскихъ вагоновъ установлена выдача премій кондукторскимъ бригадамъ и проводникамъ за сбереженіе въ расходованіи стеариновыхъ свѣчей противъ положенной нормы.

Результаты:

дѣйствительный расходъ на 10.000 вагоно-осе-верстъ пассажирскихъ вагоновъ составилъ:

въ 1902 г.—0,6607 пуд. въ 1903 г.—0,6727 „ „ 1904 г.—0,7427 „ „ 1905 г.—0,7345 „	Въ среднемъ за 4 года—0,7026 пуд.
въ 1906 г.—0,4571 пуд. „ 1907 г.—0,4346 „ „ 1908 г.—0,4527 „ „ 1909 г.—0,4623 „	въ среднемъ за четырехлѣтіе 0,4521 пуд.

Согласно представляемому Подкомиссіи Положенію № 22 о выдачѣ стеариновыхъ свѣчей для освѣщенія вагоновъ, введенному въ дѣйствіе приказомъ по дорогамъ отъ 15 января 1906 г. № 20, премія за сбереженіе въ расходованіи стеариновыхъ свѣчей, противъ положенной нормы въ 3 золотника на 1 час. горѣнія, выдается кондукторскимъ бригадамъ пассажирскихъ поѣздовъ въ размѣрѣ 60% стоимости сбереженныхъ ими свѣчей.

За 1908 г. выдано въ премію кондукторскимъ бригадамъ 122 руб. 16 коп.

3) Премія за сборку задѣйствованныхъ вагонныхъ пломбъ (приказъ № 442—28/31 октября 1906 г.):

	въ 1907 г.	1908 г.	1909 г.
Собрано	338 пуд.	258,16	252,01
Уплочено въ премію служащимъ . . .	359,68	184,76	183,00
Обращено въ доходъ дорогъ	212,46	151,16	149,73

Для увеличенія количества собираемыхъ задѣйствованныхъ пломбъ станціями дорогъ, необходимо увеличить существующую нынѣ премію примѣнительно къ преміи, выдаваемой кондукторскимъ бригадамъ пассажирскихъ поѣздовъ за сбереженіе въ расходованіи стеариновыхъ свѣчей противы положенной нормы

а именно: назначить въ премію вмѣсто 50—60% стоимости собранныхъ задѣйствованныхъ пломбъ, при чемъ при опредѣленіи номенклатурной цѣны на этотъ свинецъ слѣдуетъ принимать во вниманіе существующія рыночныя цѣны на ломъ свинца. Номенклатурная цѣна на старыя задѣйствованныя пломбы на 1909 г. была назначена за пудъ лишь 1 р. 32 к. цѣна сравнительно съ существующей на сторонѣ слишкомъ низкая.

4) 1910 г., въ видахъ сокращенія расходовъ на пріобрѣтеніе канцелярскихъ и чертежныхъ принадлежностей, установленъ журнальнымъ постановленіемъ совѣта отъ 5 ноября 1910 г. особый порядокъ довольствія службъ канцелярскими принадлежностями.

Согласно этому постановленію, практиковавшееся ранѣе снабженіе службъ денежнымъ довольствіемъ о ставлено лишь въ отношеніи старшихъ агентовъ управленія дорогъ по особой нормѣ на каждое лицо и по отношенію къ линейнымъ старшимъ агентамъ въ установленномъ въ предшествовавшіе годы размѣрѣ, но съ тѣмъ условіемъ, чтобы всѣ линейные агенты по окончаніи года представили отчетъ въ дѣйствительномъ расходѣ на канцелярскія принадлежности.

По отношенію къ снабженію служащихъ конторъ всѣхъ службъ управленія Закавказскихъ ж. д. установлено снабженіе таковыхъ натурою, путемъ заготовленія всѣхъ необходимыхъ матеріаловъ черезъ матеріальную сл. въ цѣляхъ удешевленія стоимости предметовъ при массовомъ ихъ заготовленіи, при чемъ за основаніе къ расходованію установлены, въ зависимости отъ опыта прежнихъ лѣтъ, особыя нормы изъ расчета на одного штатнаго служащаго и по числу положенныхъ въ каждой службѣ штатныхъ должностей. Дѣло учета и расходованія канцелярскихъ принадлежностей натурой въ каждой службѣ возложено на отдѣльное отвѣтственное лицо съ установленіемъ таковому за сбереженіе преміи въ размѣрѣ 50% полученной экономіи.

Для урегулированія вопроса о снабженіи службъ книгами и бланками предположено произвести детальный пересмотръ всѣхъ существующихъ формъ книгъ, тетрадей и бланковъ, въ видахъ согласованія существующихъ по службамъ отдѣльныхъ формъ книгъ и бланковъ, подлежащихъ изъятію, при чемъ, по даннымъ за 1910 г., службами долженъ быть опредѣленъ точный расходъ потребныхъ книгъ и бланковъ. Подробный расчетъ нормъ и группировка расходовъ по службамъ, въ зависимости отъ потребностей каждой службы при подведеніи итоговъ, дали извѣстное уменьшеніе предполагаемаго расхода противъ смѣтныхъ ассигнованій, что же касается полученной экономіи отъ расходованія принадлежностей и матеріаловъ натурой, то таковая опредѣлится лишь по заключеніи отчетности за 1910 г. и тогда результатъ установленной преміи будетъ нагляднымъ.

Вопросъ 116.

116. Какими соображеніями руководятся при опредѣленіи рода, числа и состаа пассажирскихъ поѣздовъ?

Представитель сл. движенія докладываетъ, что при опредѣленіи числа и состава пассажирскихъ поѣздовъ приходится руководствоваться, главнымъ образомъ, свѣдѣніями о населенности поѣздовъ. Свѣдѣнія эти составляются главными кондукторами и представляются ежедневно въ техническій отдѣлъ сл. движенія. Несмотря на то, что они составляются низшими агентами сл. движенія, однако, представляютъ собой наиболѣе цѣнный матеріалъ, находящійся въ распоряженіи центральнаго управленія службы при разсмотрѣніи вопроса объ урегулированіи пассажирскаго движенія. Для указанной цѣли несовсѣмъ пригодными являются статистическія данныя, разрабатываемыя статистикой сл. сборовъ, о количествѣ перевезенныхъ пассажировъ по числу проданныхъ билетовъ на станціяхъ, такъ какъ самое большее, что можетъ дать сл. сборовъ—это общее количество прослѣдовавшихъ платныхъ пассажировъ за годъ. Между тѣмъ, сл. движенія для урегулированія пассажирскаго движенія необходимо знать не только общее количество платныхъ пассажировъ, но также и безплатныхъ, знать въ какомъ направленіи, на какихъ участкахъ, въ какіе сезоны года и съ какими поѣздами они слѣдуютъ. Всѣ эти необходимыя свѣдѣнія даются вѣдомостями о населенности, которыя въ техническомъ отдѣлѣ перерабатываются, получаютъ общую сводку и даютъ въ концѣ концовъ достаточную картину исполненной перевозки пассажировъ.

Указанными выше свѣдѣніями приходится пользоваться какъ при составленіи новыхъ расписаній для опредѣленія желательныхъ измѣненій въ составахъ поѣздовъ, такъ и въ теченіе дѣйствія текущихъ расписаній для выясненія и своевременнаго принятія мѣръ противъ наблюдаемой періодической или случайной перенаселенности пассажирскихъ поѣздовъ.

Разсматривая обращающіеся въ дѣйствительности на Закавказскихъ ж. д. составы поѣздовъ и наблюдающуюся въ нихъ населенность, можно видѣть, что имѣющихся на дорогахъ классныхъ вагоновъ недостаточно, чтобы удовлетворить потребностямъ пассажирскаго движенія. Въ самомъ дѣлѣ, данныя о составахъ поѣздовъ и ихъ населенности представляются слѣдующими:

№№ поѣздовъ.	Колич. вагоновъ въ поѣздѣ при отправленіи съ начальной станціи.			Средняя населенность поѣзда.			Колич. вагоновъ въ поѣздѣ при отправленіи съ начальной станціи			Средняя населенность поѣзда.			Колич. вагоновъ въ поѣздѣ при слѣдованіи на участкѣ.			Средняя населенность поѣзда.			Колич. вагоновъ въ поѣздѣ при слѣдованіи на участкѣ.			Средняя населенность поѣзда.			Колич. вагоновъ въ поѣздѣ при слѣдованіи на участкѣ.			Средняя населенность поѣзда.		
	I к.	II к.	III к.	I к.	II к.	III к.	I к.	II к.	III к.	к.	II к.	II к.	I к.	II к.	III к.	I к.	II к.	III к.	I к.	II к.	III к.	I к.	II к.	III к.	I к.	II к.	III к.	I к.	II к.	III к.
	Нечетное направленіе.																													
	Баку-Елисаветполь.						Елисаветполь-Тифлисъ.						Тифлисъ Михайлово.						Шаропань-Самтреди.						Самтреди-Батумъ.					
3	1	2	5	6	55	225	1	2	6	8	65	260	1	2	5	8	57	225	1	2	4	6	42	191	1	2	4	6	31	158
5	2	2	4	4	38	213	1	2	4	10	62	213	1	2	5	10	87	245	1	2	4	14	70	214	1	2	4	9	50	188
	Четное направленіе.																													
	Батумъ-Самтреди.						Самтреди-Шаропань.						Михайлово-Тифлисъ.						Тифлисъ-Елисаветполь.						Елисаветполь-Баку.					
4	1	2	4	6	42	154	1	2	5	6	45	202	1	2	6	11	63	263	1	2	6	7	67	270	1	2	5	5	61	252
6	1	2	4	8	43	203	1	2	5	12	63	244	1	2	6	15	78	307	1	2	4	5	64	209	1	2	5	6	44	225
	Нечетное направленіе.																													
	Тифлисъ-Санаинъ.						Санаинъ-Александрополь.						Александрополь-Улуханлу.						Улуханлу-Нахичевань.						Нахичевань-Джульфа.					
74|75	1,5	2,5	6	12	67	275	1,5	2,5	5	9	48	206	1	1	4	7	24	133	1,5	1,5	4	5	33	152	1,5	1,5	4	2	19	119
	Четное направленіе.																													
	Джульфа-Нахичевань.						Нахичевань-Улуханлу.						Улуханлу-Александрополь.						Александрополь-Санаинъ.						Санаинъ-Тифлисъ.					
72|73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	4	29	168	1,5	2,5	6	15	58	221	1,5	2,5	6	17	72	295

Отсюда видно, что III кл. является очень часто перенаселеннымъ и, можно сказать, что въ поѣздѣ, большею частью, ощущается недостатокъ мѣстъ въ одномъ вагонѣ III кл. Если обратиться къ вышеприведенной вѣдомости требующихся и дѣйствительно обращающихся составовъ поѣздовъ, то можно видѣть, что для нѣкоторыхъ поѣздовъ не хватаетъ вагоновъ для составленія поѣзда въ полномъ составѣ. Общая недостача вагоновъ по этой вѣдомости выражается слѣдующими цифрами:

	Для поѣздовъ дальняго слѣдованія.		Для поѣздовъ пригороднаго и дачн. движ.	
ваг. микстъ	I/II кл.	6	ваг. I кл.	2
вагоновъ	II „	2	„ II „	6
„	III „	18	„ III „	19

Въ настоящее время изъ-за такого положенія дѣла приходится пополнять составы изъ составовъ другихъ поѣздовъ, что производится въ ущербъ очисткѣ вагоновъ и дезинфекціи, каковыя особенно необходимы въ эпидемическое время.

Кромѣ того, на дорогахъ ощущается недостатокъ малыхъ вагоновъ II кл. для воинскихъ перевозокъ, которыя бываютъ очень интенсивны осенью. Поэтому, подъ воинскія перевозки приходится часто брать вагоны изъ пассажирскихъ резервовъ, а частью и изъ составовъ, что крайне нежелательно, такъ какъ за періодъ воинскихъ перевозокъ они очень загрязняются и требуютъ потомъ тщательной очистки.

Въ виду того, что Закавказскія ж. д. пролегаютъ по живописной мѣстности, желательно было бы ввести на дорогахъ часть классныхъ вагоновъ особаго типа, приспособленныхъ для туристовъ.

Число и родъ пассажирскихъ поѣздовъ главной линіи зависитъ отъ количества согласованныхъ поѣздовъ Владикавказской ж. д. Въ этомъ отношеніи Закавказскія ж. д. стѣснены необходимостью участвовать въ прямомъ сообщеніи и, съ своей стороны, не могутъ принимать самостоятельно никакихъ мѣръ. Что же касается поѣздовъ Джульфинской линіи и вѣтвей, то въ отношеніи ихъ Закавказскимъ ж. д. предоставлена гораздо большая свобода и поэтому управленіе дорогъ, руководствуясь имѣющимися у него свѣдѣніями о населенности поѣздовъ, регулируетъ число и составы пассажирскихъ поѣздовъ, съ цѣлью предоставленія необходимыхъ удобствъ для мѣстныхъ пассажировъ, не выходя, однако, изъ предѣловъ разрѣшенныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія кредитовъ. При этомъ, въ отношеніи составовъ принято за правило увеличивать таковые въ случаѣ перенаселенности поѣздовъ, не превышая, однако, предѣльной нормы для одиночныхъ паровозовъ въ виду крайней невыгодности для дорогъ примѣненія двойной тяги какъ въ отношеніи неполнаго использованія тяговой силы паровозовъ, такъ и по создаваемымъ для станцій неудобствамъ отъ чрезмѣрнаго скопленія пассажировъ и багажа. Если только вызывается дѣйствительной необходимостью, управленіе дорогъ предпочитаетъ назначать особые дополнительные пассажирскіе поѣзда въ случаѣ чрезмѣрнаго скопленія пассажировъ, вызваннаго, напримѣръ, какимъ-либо мѣстнымъ праздникомъ или другими причинами, пользуясь для этого находящимися въ распо-

ряженіи управленія кредитами на пробѣгъ поѣздовъ, не допуская въ то же время ни въ коемъ случаѣ двойной тяги.

Потребности пригороднаго сообщенія управленіе дорогъ можетъ удовлетворять опять-таки въ предѣлахъ только разрѣшенныхъ кредитовъ. Поэтому, случается нерѣдко, что управленіе дорогъ отказываетъ въ удовлетвореніи ходатайства мѣстныхъ жителей о назначеніи добавочныхъ пригородныхъ поѣздовъ по неимѣнію надлежащихъ кредитовъ. Вообще, при разсмотрѣніи поступающихъ ходатайствъ, приходится, по необходимости, соблюдать должную осторожность. Психологія даже небольшой группы мѣстныхъ жителей такова, что они склонны видѣть въ удовлетвореніи своего желанія потребность цѣлаго раіона и края, и бываютъ случаи, что, удовлетворивъ желаніе мѣстныхъ жителей послѣ настойчивыхъ просьбъ и газетной кампаніи, управленіе дорогъ констатируетъ, что введенный дополнительный поѣздъ ходитъ почти ненаселеннымъ. Вообще, можно признать общимъ правиломъ, что у пригородныхъ жителей имѣется стремленіе добиться повышенія интенсивности движенія пригородныхъ поѣздовъ. На Закавказскихъ ж. д. приняты во вниманіе, въ предѣлахъ возможности, всѣ нужды пригороднаго сообщенія и на вѣтвяхъ Баку—Сабунчи и Боржомъ—Боржомъ паркъ движеніе поѣздовъ даже имѣетъ трамвайный характеръ.

Пассажирскіе поѣзда главной линіи населены болѣе или менѣе равномѣрно, почему прибѣгать къ какимъ-либо способамъ искусственнаго урегулированія движенія пассажировъ въ поѣздахъ главной линіи путемъ введенія плацкартъ или другими мѣрами надобности не ощущается.

Продажа единичныхъ билетовъ IV кл. пока производится на поѣзда №№ 106 и 107 на участкѣ Баку—Тифлисъ. Съ полученіемъ вагоновъ IV кл. на телѣжкахъ съ Николаевской ж. д. продажа билетовъ IV кл. будетъ постепенно введена на всей главной линіи Баку—Батумъ въ зависимости отъ разрѣшенія смѣтныхъ пробѣговъ.

Родъ поѣздовъ опредѣляется въ зависимости отъ количества ихъ. Если на линіи или на вѣтви обращается только одна пара пассажирскихъ поѣздовъ, какъ напримѣръ, на линіи Тифлисъ Джульфа, то, конечно, это будутъ почтовые поѣзда. Если слабымъ развитіемъ товарнаго движенія вызывается необходимость отправлять грузы съ пассажирскими поѣздами, какъ напримѣръ на Тквибульской вѣтви, то вмѣсто пассажирскихъ назначаются смѣшанные поѣзда, которые одновременно являются и почтовыми.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи, къ

вопросу 117.

117. Чѣмъ гарантируется правильная

представитель сл. движенія высказываетъ, что Закавказскія ж. д. находятся въ неблагопріятныхъ условіяхъ для удовлетворенія

выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удовлетворяются мѣстныя потребности пассажировъ?

мѣстныхъ потребностей пассажировъ въ отношеніи расписанія поѣздовъ. Какъ тупиковымъ дорогамъ, имъ по необходимости приходится считаться съ тѣмъ, какъ приведетъ въ Баладжары поѣзда Владикавказская ж. д. Принимая во вниманіе, что при составленіи расписаній на общихъ съѣздахъ въ Петербургѣ начинаютъ обыкновенно исходить изъ Московскаго узла, можно легко видѣть, въ какой зависимости отъ другихъ желѣзныхъ дорогъ находятся Закавказскія ж. д.

При составленіи расписаній, прежде всего, приходится заботиться объ удобномъ расписаніи для главныхъ центровъ края — городовъ Баку, Тифлисъ, Батумъ. Насколько этого возможно достигнуть въ зависимости отъ прихода пассажирскихъ согласованныхъ поѣздовъ Владикавказской ж. д. въ Баладжары, это и дѣлается. Однако, далеко не всегда является возможность достигнуть полныхъ удобствъ для этихъ городовъ. Желательно было бы, чтобы на общихъ съѣздахъ удѣлялось другими дорогами больше вниманія на нужды тупиковыхъ дорогъ и, если не вызывается особыхъ осложненій, чтобы вносились необходимыя измѣненія, хотя бы начиная съ Московскаго узла.

Что же касается мѣстныхъ пассажирскихъ поѣздовъ и поѣздовъ вѣтвей, то въ отношеніи расписанія они находятся въ зависимости отъ согласованія съ поѣздами главной линіи и населенности поѣздовъ, при чемъ удѣляется большое вниманіе на удовлетвореніе мѣстныхъ удобствъ пассажировъ, даже въ ущербъ согласованію со всѣми поѣздами главной линіи, если въ таковомъ не ощущается особой необходимости для мѣстныхъ пассажировъ. Обыкновенно, при введеніи новыхъ расписаній, поступаютъ отъ жителей различныя ходатайства о томъ или иномъ измѣненіи дѣйствующаго расписанія пассажирскихъ поѣздовъ. Всѣ эти ходатайства разсматриваются управленіемъ дорогъ и тѣ изъ нихъ, которыя является возможнымъ удовлетворить, немедленно удовлетворяются,—остальныя же принимаются во вниманіе при составленіи новыхъ расписаній.

По вопросу 118

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

представитель сл. движенія сообщаетъ, что отправленіе поѣздовъ безъ расписанія примѣнятся только по отношенію къ одиночнымъ паровозамъ. вспомогательнымъ, рабочимъ и служебнымъ поѣздамъ. Всѣ же остальные поѣзда какъ коммерческаго движенія, такъ и пассажирскаго, имѣютъ опредѣленныя расписанія, въ которыхъ приняты во вниманіе необходимыя остановки по станціямъ по технической и коммерческой надобности, а также приняты опредѣленныя, установленныя сл. тяги скорости движенія на перегонахъ, соотвѣтствующія конструкціи паровозовъ, профилю пути и составу поѣзда.

Однако, точное соблюденіе расписанія движенія товарныхъ поѣздовъ имѣло бы значеніе только въ томъ случаѣ, если бы въ обращеніи ежедневно находился весь установленный графикъ. Въ дѣйствительности же товарное движеніе на Закавказскихъ ж. д. не достигаетъ полной интенсивности и приходится ограничиваться назначеніемъ въ ежедневное обращеніе лишь части товарныхъ поѣздовъ изъ имѣющихся въ графикѣ. Такъ по даннымъ за 1909 годъ находилось въ обращеніи поѣздовъ:

въ январѣ	21,1%	полнаго	графика
„ февралѣ	18,8%	„	„
„ мартѣ	16,8%	„	„
„ апрѣлѣ	14,9%	„	„
„ маѣ	13,4%	„	„
„ іюнѣ	16,7%	„	„
„ іюлѣ	17,1%	„	„
„ августѣ	16,1%	„	„
„ сентябрѣ	15,5%	„	„
„ октябрѣ	16,3%	„	„
„ ноябрѣ	20,1%	„	„
„ декабрѣ	20,4%	„	„

Отсюда вытекаетъ возможность отправленія товарныхъ поѣздовъ безъ точнаго расписанія ихъ движенія, такъ какъ при составленіи таковаго были приняты во вниманіе необходимыя задержки ихъ на станціяхъ для скрещенія, пропуска и обгона поѣздовъ, которые въ этотъ день могутъ и не находиться въ движеніи и тѣмъ самымъ вопросъ этотъ отпадетъ.

Поэтому, съ 1904 года на Закавказскихъ ж. д. разрѣшено отправлять товарные поѣзда съ промежуточныхъ станцій ранѣе расписанія, и обязательное слѣдованіе по расписанію оставлено для поѣздовъ, перевозящихъ людей, какъ то пассажирскихъ, почтовыхъ, смѣшанныхъ, воинскихъ и т. п. Для товарныхъ поѣздовъ не обязательно отправленіе по расписанію и съ распорядительныхъ станцій, гдѣ производится смѣна паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ. Сдѣлано это для того, чтобы имѣть возможность усилить оборотъ бригадъ. Такъ что фактически товарный поѣздъ въ большинствѣ случаевъ идетъ, не придерживаясь расписанія, что безусловно способствуетъ болѣе скорой доставкѣ грузовъ.

Въ измѣненіи существующаго порядка на Закавказскихъ ж. д. надобности пока не ощущается.

По вопросу 119

119. Организація статистики движенія. Способъ освѣдомле-

доложено, что въ отдѣлѣ статистики сл. движенія производится учетъ числа, пробѣга всякаго рода поѣздовъ, вагоновъ и вагонныхъ осей по участкамъ дорогъ и направленіямъ. Такъ какъ

нія линейныхъ агентовъ по движенію объ отвѣтственности ихъ за результаты ихъ работы. Потребовать всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе 3 года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона.

дорога проходитъ по разнообразной въ топографическомъ отношеніи мѣстности, вся линія, для болѣе удобнаго контроля за раціональной утилизаціей подвижного состава, правильнаго исчисленія необходимаго количества поѣздныхъ кондукторскихъ бригадъ и рѣшенія вопросовъ, связанныхъ съ движеніемъ, раздѣлена на отдѣльные мелкіе учетные участки между двумя распорядительными станціями. Число этихъ участковъ въ настоящее время составляетъ 23; детальное расчлененіе дороги на мелкіе участки даетъ полную возможность во всякое время, на основаніи статистическихъ данныхъ, дѣлать заключеніе о грузовомъ движеніи въ томъ или другомъ направленіи того или иного участка, тѣмъ болѣе, что по каждому отдѣльному учетному участку дорогъ выдѣляются число и пробѣгъ по родамъ поѣздовъ въ нечетномъ и четномъ направленіяхъ; что же касается пробѣга вагоновъ, то таковой исчисляется точно также по каждому отдѣльному учетному участку дорогъ по направленіямъ, роду вагоновъ съ выдѣленіемъ при этомъ груженыхъ отъ порожнихъ. Источникомъ для исчисленія этихъ свѣдѣній служатъ путевые журналы.

По полученіи съ линіи путевые журналы отбираются отдѣльно по роду поѣздовъ и направленіямъ, выписываются оттуда номеръ и пробѣгъ поѣзда, а также составъ по роду вагоновъ въ особыя тетради пробѣга поѣздовъ и вагоновъ. Такимъ образомъ записываются всѣ журналы за цѣлый мѣсяцъ и затѣмъ подбиваются итоги. Изъ законченной тетради мѣсячные итоги выписываются по участкамъ и направленіямъ въ вѣдомость результатовъ движенія. Такихъ вѣдомостей получается двѣ—нечетная и четная, изъ которыхъ составляется третья общая вѣдомость. Такимъ образомъ, получаются за каждый отчетный мѣсяцъ три вѣдомости, нечетная, четная и общая. Изъ нихъ извлекаются всѣ необходимыя статистическія данныя о пробѣгахъ.

Закавказскія дороги дѣлятся на слѣдующіе участки:

1. Баку—Аджи-Кабулъ.
2. Аджи-Кабулъ—Евлахъ.
3. Евлахъ—Елисаветполь.
4. Елисаветполь—Акстафа.
5. Акстафа—Тифлисъ.
6. Тифлисъ—Михайлово.
7. Михайлово—Квирилы.
8. Квирилы—Самтреди.
9. Самтреди—Батумъ.
10. Поти—Самтреди.
11. Ріонъ—Кутаисъ.
12. Кутаисъ—Тквибули.
13. Михайлово—Боржомъ.
14. Михайлово—Сурамъ.
15. Тифлисъ—Санаинъ.

16. Санаинъ—Александрополь.
17. Александрополь—Улуханлу.
18. Улуханлу—Эривань.
19. Улуханлу—Джульфа.
20. Александрополь—Карсъ.
21. Баку—Сураханы.
22. Чіатурская узкоколейная вѣтвь.
23. Бакурьянская „ „

Поѣзда на Закавказскихъ ж. д. дѣлятся на слѣдующія категоріи: скорые. почтовые и пассажирскіе, товаропассажирскіе, служебные, товарные, воинскіе, матеріальные и балластные.

Пробѣги вагоновъ исчисляются слѣдующимъ подраздѣленіемъ: служебные, I, миксты I и II, II, миксты II и III, III и IV класса почтовые, арестантскіе, багажные, крытые, полувагоны, платформы и цистерны. Послѣдніе четыре рода товарныхъ вагоновъ показываются гружеными или порожними.

Изъ мѣсячныхъ вѣдомостей результатовъ движенія даются данныя въ сл. сборовъ и главную бухгалтерію о пробѣгѣ рабочихъ поѣздовъ для отнесенія стоимости ихъ за счетъ службъ-потребительницъ, сообщаются размѣры движенія во всѣ службы, а также въ контроль, составляются установленныя статистическія вѣдомости и таблицы для составленія сборника статистики и картографіи, вносятся свѣдѣнія въ ежемѣсячныя вѣдомости о результатахъ эксплоатаціи дорогъ, отчетъ № 3 и его приложенія и др.

Производится также вся работа по переписи вагоновъ.

Освѣдомленіе линейныхъ агентовъ по сл. движенія объ отвѣтственности ихъ за результаты ихъ работы, производится техническимъ отдѣломъ, такъ какъ часть статистическихъ данныхъ о поѣздахъ и вагонахъ учитывается имъ, какъ-то: техническая и коммерческая скорость и составы всѣхъ поѣздовъ, вѣсъ товарныхъ и пассажирскихъ поѣздовъ и др.

Что же касается данныхъ за послѣдніе три года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона въ день, то таковые выразились въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Инвентарный.	Рабочій.
1907 г.	36 верстъ	42 вер.
1908 „	38 „	44 „
1909 „	40 „	45 „

Расходъ на содержаніе отдѣла статистики сл. движенія въ 1909 году выразился по очередному № 146 смѣты расходовъ въ 31 коп. на 100 поѣздоверстъ.

По извлеченіи изъ путевыхъ журналовъ употянутыхъ выше статистическихъ данныхъ, таковые поступаютъ къ другимъ агентамъ, исчисляющимъ мѣсячную работу кондукторскимъ бригадамъ.

Въ особыя тетради вносятся въ алфавитномъ порядкѣ фамиліи и имена всѣхъ кондукторовъ (главныхъ, багажныхъ, тормозныхъ) той или другой станціи, мѣстожительства бригадъ и согласно даннымъ, заключающимся въ путевыхъ журналахъ, вписывается въ эти тетради ежедневная работа каждаго изъ нихъ, затѣмъ запись эта свѣряется съ поверстными книжками кондукторовъ и вѣдомостью о работѣ кондукторовъ, составляемой нарядчикомъ бригадъ; составленная такимъ образомъ тетрадь за извѣстный мѣсяцъ передается въ счетоводство для исчисленія примѣнительно выводамъ статистики дополнительнаго довольствія, т. е. поверстныхъ или суточныхъ денегъ. Подобный способъ учета работы кондукторовъ для оплаты поверстной и суточной преміей,, хотя и кропотливый, отнимающій значительное число рабочихъ рукъ, зато самый правильный изъ существующихъ на дорогахъ, ибо при этомъ способѣ не можетъ быть рѣчи о переплатѣ.

Способъ учета работъ каждаго отдѣльнаго кондуктора слѣдующій.

Принимая во вниманіе, что бригада, сопровождавшая тотъ или иной поѣздъ, должна была возвратиться на мѣсто своего жительства какимъ-либо обратнымъ поѣздомъ дѣйствующимъ или резервомъ, до записи ея работъ въ тетради, для сокращенія времени, путевые журналы раскладываются по направленіямъ слѣдованія поѣздовъ (нечетное и четное); берется путевой журналъ какого-либо направленія за первое число и на основаніи записи въ немъ разыскивается соотвѣтствующій журналъ другого направленія за то же или слѣдующее число, съ которымъ возвратилась бригада, свѣряются фамиліи кондукторовъ всей бригады по обоимъ путевымъ и на одной изъ нихъ перечеркивается краснымъ карандашемъ фамиліи каждаго кондуктора въ отдѣльности, т. е. производится сличеніе записей путевыхъ журналовъ обоихъ направленій, и затѣмъ уже на одномъ изъ путевыхъ журналовъ, на которомъ дѣлаются отмѣтки, обозначаются №№ поѣздовъ и количество сдѣланныхъ верстъ съ этими поѣздами, напр.: $(\frac{91-260}{224})$ числитель указываетъ №№ поѣздовъ, знаменатель—число верстъ. Послѣ тщательной провѣрки всѣ путевые журналы извѣстнаго участка съ вышеуказанными отмѣтками откладываются отдѣльно и съ нихъ производится запись въ тетрадь слѣдующимъ образомъ:

Учетъ работъ тормознаго кондуктора тифлисскихъ бригадъ Иванова Петра за апрѣль 1910 г.

Числа мѣс. . .	1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
№№ поѣзд. .	91	260	235	120	97	432	409	408	93	254	С	С	С	С	С	С
											р а б о ч і е					
Число вер. . .	224		176		206		206		56р.112							
Числа мѣс. . .	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28		29	30
№№ поѣзд. .	121	230	409	432	91	120	120	5	125	106	411	428	—		92	245
Число вер. . .	176		206		224		88-44		224		206		—		176	

Всего: тов. тор. 2224; тор. р. сутокъ 6; резер. тов. 56; резер.пасс. 44 (руб. коп.) *).

Если при сличеніи встрѣчаются фамиліи кондукторовъ другихъ участковъ, таковые записываются въ отдѣльные листки съ обозначеніемъ ихъ работъ и передаются тому агенту, который исчисляетъ за данный мѣсяцъ работы кондукторскихъ бригадъ того участка.

Противъ этихъ итоговъ счетоводствомъ службы движенія выводятся на основаніи положенія суммы, слѣдуемыя кондуктору.

При слѣдованіи резервныхъ бригадъ съ товарными поѣздами въ приспособленномъ и классномъ вагонѣ, имъ исчисляются версты въ половинномъ размѣрѣ, въ противномъ случаѣ полностью. Точно также исчисляются резервнымъ бригадамъ версты въ половинномъ размѣрѣ, если они слѣдуютъ въ пассажирскихъ поѣздахъ.

Вопросъ 120.

120. Организація обмѣна и способы устраненія перехода вагоновъ безъ записи. Обмѣнъ казенныхъ дорогъ съ казенными и казенныхъ съ частными.

Представитель сл. движенія продолжаетъ, что Закавказскія ж. д. производятъ обмѣнъ только съ одной частной Владикавказской ж. д.

Обмѣнъ производится во всемъ согласно правиламъ Общаго Соглашенія о вагонахъ. До 1910 года обмѣнъ производился по заявкѣ въ предѣлахъ нормъ, т. е. 125 на востокъ и 75 вагоновъ на западъ отъ обмѣннаго пункта (ст. Баладжары).

Для устраненія перехода вагоновъ безъ записей, изъ техническихъ вѣдомостей ежедневно вносятся всѣ вагоны, какъ обыкновенные, такъ и спеціальные, сдаваемые и принимаемые въ обмѣнъ и на срочный возвратъ, въ основныя книги. По истеченіи

*). Кондуктора тифлисскихъ бригадъ помимо пассажирскихъ поѣздовъ обслуживаютъ также всѣ прочіе роды поѣздовъ на участкахъ Тифлисъ—Михайлово, Тифлисъ—Акстафа и Тифлисъ—Санаинъ, первый протяженіемъ 112, второй 88 и третій 103 вер.

мѣсяца вся запись провѣряется, чему вспомогательнымъ средствомъ являются вѣдомости оборота конвенціонныхъ вагоновъ, ежедневно составляемыя на станціи, перечень вагоновъ, находившихся на станціи каждый день и натурная вѣдомость принятыхъ и сданныхъ за каждое число вагонамъ. Помимо этого, составляются листки изъ техническихъ вѣдомостей и путевыхъ журналовъ всѣхъ конвенціонныхъ вагоновъ, принятыхъ, сданныхъ и прослѣдовавшимъ на линію. Данныя этихъ листковъ также по истеченіи мѣсяца провѣряются съ данными основной книги. Такимъ образомъ, путемъ провѣрки записи основной книги съ данными вѣдомостей оборота, перечня и натурной вѣдомости устанавливается переходъ вагоновъ безъ записей съ дороги на дорогу, а также исправляются искаженные номера вагоновъ.

Такъ какъ дороги обладаютъ большимъ паркомъ цистернъ для перевозки нефтяныхъ грузовъ, передаваемыхъ, какъ спеціальные вагоны, на чужія дороги на срочный возвратъ, то учетъ пробѣга и опредѣленіе задержки является довольно сложнымъ. Для записи сдачи и пріема цистернъ, слѣдующихъ на чужія дороги груженными и возвращающихся порожними заведена книга, а опредѣленіе дороги, задержавшей цистерну, дѣлается путемъ запроса.

Перепись вагоновъ за послѣдніе три года дала слѣдующіе результаты.

Въ	1907	году	недоставало	66	вагоновъ.
„	1908	„	„	208	„
„	1909	„	„	59	„

Наибольшее число перешедшихъ вагоновъ въ 1908, году сравнительно съ другими годами, объясняется:

1) неустройствомъ и недостатками станціи Баладжары въ техническомъ и коммерческомъ отношеніяхъ, какъ-то: отсутствіе особой сортировочной платформы и вытяжныхъ путей и отдаленность вѣсового помоста отъ мѣста пріемки и осмотра ихъ въ техническомъ и коммерческомъ отношеніи, а потому производство всѣхъ манипуляцій съ вагонами, переходящими съ Владикавказской ж. д. и передаваемыми ей, совершалось на тѣхъ же главныхъ путяхъ, на которыхъ принимаются и отправляются товарные поѣзда;

2) недостаточностью штата служащихъ ст. Баладжары;

3) увеличившимся обмѣномъ съ ноября 1907 г. за время по 1 мая 1908 г. сравнительно съ обмѣномъ съ 1 ноября 1906 г. по 1 мая 1907 г. (съ 1-го ноября 1907 г. по 1 мая 1908 г. было принято 29553 гр. и 384 порожн.—всего 29937 вагоновъ, съ 1-го же ноября 1906 г. по 1 мая 1907 г. было принято 22217 гр. и 165 пор.—всего 22382 вагона—болѣе на 7555 вагоновъ);

4) невыгодными для Закавказскихъ ж. д. условіями обмѣна, заключающимся въ томъ, что Владикавказская ж. д. сдаетъ Закавказскимъ ж. д. груженые, тогда какъ Закавказскія ж. д. главнымъ образомъ порожніе вагоны; первые предъявляются при грузовыхъ документахъ, а вторые безъ нихъ.

Неустройство станціи Баладжары въ техническомъ и коммерческомъ отношеніи, упомянутое въ первомъ пунктѣ, устранено окончаніемъ въ 1909 г. постройки новой особой сортировочной платформы внѣ главныхъ станціонныхъ путей съ вытяжными путями и перенесеніемъ вѣсового помоста къ этой платформѣ; точно также недостаточность штата служащихъ, указанная во второмъ пунктѣ, уже устранена соотвѣтственнымъ его увеличеніемъ.

Вопросъ 121.

121. Какое участіе принимаетъ служба движенія въ разработкѣ техническихъ потребностей и условій, касающихся пропускной и провозной способности дороги; не оставляются ли нѣкоторыя потребности движенія неудовлетворенными въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія дороги, ненужнаго для потребностей движенія?

Представитель сл. движенія докладываетъ, что сл. движенія принимаетъ наравнѣ съ прочими основными службами участіе въ разработкѣ техническихъ потребностей дороги. Вѣдомость работъ по отд. VII, гл. 2 и расцѣночная вѣдомость дополнительныхъ работъ составляются сл. пути совмѣстно со всѣми заинтересованными службами. Въ настоящее время всѣ проекты, такъ или иначе касающіеся интересовъ сл. движенія, разрабатываются сл. пути согласно указаніямъ сл. движенія.

Въ частности вопросы, касающіеся пропускной способности дорогъ, въ настоящее время почти не разрабатываются, такъ какъ съ точки зрѣнія коммерческаго движенія пропускная и провозная потребности дорогъ вполнѣ удовлетворяютъ предъявляемымъ требованіямъ, и лишь только назрѣваетъ вопросъ объ усиленіи пропускной способности Сурамскаго перевала, но и этотъ вопросъ еще не представляетъ въ ближайшемъ будущемъ неотлагательной необходимости. Затѣмъ, болѣе острую форму имѣетъ вопросъ о пропускной способности Бамбакскаго перевала Карской линіи, но исключительно въ сферѣ стратегическихъ соображеній, такъ какъ въ коммерческомъ отношеніи пропускная способность этого перевала далеко не исчерпана.

По отношенію къ наиболѣе существеннымъ потребностямъ сл. движенія, неудовлетвореннымъ по настоящее время, слѣдуетъ отмѣтить, что многія существенныя нужды, какъ надлежащее развитіе станціонныхъ путей и грузовыхъ помѣщеній не удовлетворялись въ достаточной мѣрѣ, и эта сторона вопроса лишь въ послѣднее время получила надлежащее направленіе.

Объясняется это отчасти тѣмъ обстоятельствомъ что до 1905 года наиболѣе значительную часть грузовъ дорогъ составляла нефть и ея продукты, двигавшіеся транзитомъ отъ Баку до Батума и не вызывавшіе для перевозокъ какихъ-либо особыхъ устройствъ. Нынѣ, когда перевозка керосина и прочихъ нефтяныхъ продуктовъ не превы-

шаютъ извѣстнаго опредѣленнаго, установившагося за послѣдніе 4 года, предѣла по причинамъ, отъ Закавазскихъ ж. д. не зависящимъ, и, наоборотъ, наблюдаются систематическія, въ зависимости отъ увеличенія производительныхъ силъ края, возрастанія перевозокъ тарныхъ грузовъ и продуктовъ мѣстнаго производства, станціонное устройство многихъ пунктовъ дорогъ оставляетъ желать лучшаго. Независимо отъ этого назрѣвшіе давно вопросы объ уменьшеніи эксплоатаціоныхъ расходовъ путемъ наилучшей утилизаціи подвижного состава, спеціализаціи поѣздовъ и сортировки грузовъ выдвинули на первую очередь рядъ потребностей въ смыслѣ устройства особыхъ сортировочныхъ станцій, какъ для поѣздовъ, такъ и для грузовъ, ибо, при настоящемъ оборудованіи дорогъ, вслѣдствіе полной неприспособленности станцій дорогъ къ выполненію упомянутыхъ требованій, приходится для осуществленія сортировки поѣздовъ и грузовъ хотя бы и не въ полной мѣрѣ испытывать весьма значительныя затрудненія, разбивая работу одного пункта на нѣсколько промежуточныхъ, что уже, конечно, не даетъ тѣхъ результатовъ, какіе желательны. На первую очередь поэтому должно быть поставлено устройство двухъ обще-сортировочныхъ станцій (Тифлисъ и Евлахъ), которыя, помимо оборудованія надлежащимъ количествомъ путей, должны быть оборудованы и надлежащимъ количествомъ платформъ и пакгаузовъ для сортировки. Къ числу наиболѣе неотложныхъ потребностей дорогъ также слѣдуетъ отнести необходимость переустройства и расширенія ст. Кутаисъ, настолько неудовлетворяющей потребностямъ грузового движенія, что ежегодно, въ періоды наиболѣе интенсивнаго движенія грузовъ, управленію дорогъ приходится примѣнять усиленное взысканіе за храненіе и сокращать сроки храненія грузовъ; кромѣ того, въ случаѣ какихъ бы то ни было значительныхъ воинскихъ перевозокъ станцію приходится закрывать для коммерческихъ операцій.

Необходимымъ также является переустройство станціи Сабунчи, не удовлетворяющей потребностямъ весьма значительнаго пассажирскаго и грузового движенія.

Ощущается *крайняя* необходимость въ постройкѣ пассажирскихъ зданій станцій Баладжары и Поти и увеличенія пассажирскаго зданія станціи Баку и другихъ. Управленіемъ дорогъ въ настоящее время для удовлетворенія наиболѣе неотложныхъ потребностей этихъ пунктовъ въ зависимости отъ имѣющихся средствъ предприняты палліативныя мѣры, заключающіяся въ устройствѣ дополнительныхъ помѣщеній барачнаго типа, но все же основного разрѣшенія вопроса приходится ожидать въ далекомъ будущемъ. Послѣднимъ весьма существеннымъ вопросомъ въ дѣлѣ удовлетворенія потребностей службы движенія является недостатокъ въ жилыхъ помѣщеніяхъ, въ которыхъ въ особенности въ пунктахъ мало населенныхъ и нездоровыхъ въ климатическомъ

отношеніи, а таковыхъ не менѣе половины, дороги ощущаютъ крайнюю нужду, тѣмъ болѣе, что во многихъ случаяхъ отведеніе квартиръ по абсолютному неимѣнію ихъ въ прилегающей мѣстности приходится дѣлать и тѣмъ изъ агентовъ, какъ напримѣръ, кондукторамъ, которые на отведеніе квартиръ собственно и не имѣютъ права.

По вопросу 122

222. Обезпечивается ли въ необходимой мѣрѣ надзоръ за перевозимыми грузами и какія мѣры принимаются къ розыску засланныхъ грузовъ?

доложено, что для охраны грузовъ и груженыхъ вагоновъ на станціяхъ имѣются караульные отъ одного до восьми человѣкъ, въ зависимости отъ условій и размѣра станцій.

Въ пути слѣдованія грузы охраняются кондукторскими бригадами, грузы же болѣе цѣнные, перевозимые на открытомъ подвижномъ составѣ, какъ напримѣръ, желѣзо. согласно циркуляру по дорогамъ № 81 отъ 5 апрѣля 1900 года, распубликованному въ сборникѣ распоряженій часть II, т. 1 за 1910 г. слѣдуютъ въ поѣздахъ подъ отдѣльной охраной въ числѣ двухъ человѣкъ кондукторовъ, которые сопровождаютъ грузъ по Закавказскимъ ж. д. до мѣста назначенія самаго груза; примѣнительно къ данному циркуляру перевозка на платформахъ хлопка на Закавказскихъ ж. д. производится такимъ же порядкомъ, какъ и желѣза и подъ охраной двухъ отдѣльныхъ кондукторовъ. Кражи грузовъ въ пути бываютъ рѣдко.

Надзоръ за перевозимыми грузами осуществляется при помощи особыхъ станціонныхъ караульныхъ или караульныхъ отъ рядчика, во второмъ случаѣ, когда грузовыя работы производятся подряднымъ способомъ; это въ періодъ того времени, когда грузъ находится еще на складѣ, или груженные вагоны на станціяхъ и не вошли въ составъ уходящихъ поѣздовъ, и при помощи кондукторскихъ бригадъ, когда грузъ погруженъ въ вагоны и вагоны поставлены и слѣдуютъ въ поѣздѣ. Охрана поѣзда лежитъ на обязанности кондукторской бригады, сопровождающей поѣздъ, не только во время движенія, но и при остановкахъ на станціяхъ. При остановкѣ поѣзда на станціяхъ кондукторы удостовѣряются въ цѣлости люковъ и дверей крытыхъ вагоновъ, а также навѣшенныхъ на нихъ пломбъ. Начальники и дежурные по станціи должны слѣдить за исполненіемъ указаннаго порядка охраны грузовъ.

Въ цѣляхъ затрудненія и возможнаго устраненія случаевъ хищенія принимаются слѣдующія мѣры:

огражденіе станціонныхъ грузовыхъ дворовъ;

освѣщеніе станцій, расположенныхъ вблизи крупныхъ селеній фонарями сильнаго свѣта;

улучшеніе дверныхъ запоровъ и пакгаузовъ замками лучшихъ типовъ;

запираніе багажныхъ вагоновъ замками;

закрѣпленіе люковъ всѣхъ вагоновъ клиньями;

для охраны вагоновъ съ цѣнными грузами во время слѣдованія ихъ въ пути и при простоѣ на станціяхъ, въ цѣляхъ затрудненія вскрытія вагоновъ и хищенія грузовъ, дверныя скобы обматываются проволокой;

строгія карательныя мѣры до увольненія включительно за слабый надзоръ за гружеными вагонами въ пути и на станціяхъ;

телеграфныя сообщенія станціи отправленія вагоновъ съ цѣнными грузами станціи назначенія и сортировочной о количествѣ погруженныхъ мѣстъ въ вагонахъ;

система перевозки сборныхъ грузовъ въ вагонахъ, сопровождаемыхъ особыми раздатчиками, принимающими грузы отъ станціи и выдающими ихъ на пути слѣдованія.

Что же касается мѣръ, предупреждающихъ засылку грузовъ, и порядка дѣйствія станціи при обнаруженіи засылки, недостачи или излишка груза, то въ этомъ отношеніи исполняется слѣдующее: при обнаруженіи при вскрытіи груженыхъ вагоновъ недостачи товарныхъ мѣстъ противъ документовъ, наличія мѣстъ безъ документовъ или недостачи товарныхъ мѣстъ съ документами въ отношеніи марокъ и вѣса, станція, обнаружившая такія недоразумѣнія, немедленно запрашиваетъ депешей станцію, наложившую пломбы на вагонъ и станцію отправленія, если послѣдняя извѣстна. Депеша эта въ копіи адресуется подлежащему начальнику отдѣленія, участковому агенту по розыску грузовъ, начальнику сл. движенія и начальнику коммерческаго отдѣла, согласно приложенію 2-му къ правиламъ телеграфныхъ сношеній Закавказскихъ ж. д., введеннымъ въ дѣйствіе приказомъ по дорогамъ отъ 4/IX—1909 года за № 316. Начальники отдѣленій и агенты по розыску грузовъ на основаніи этихъ телеграммъ слѣдятъ за разслѣдованіемъ возникшаго недоразумѣнія и принимаютъ мѣры къ скорѣйшему разъясненію, а равно къ выясненію виновныхъ агентовъ для административныхъ съ нихъ взысканій включительно до смѣщенія ихъ на низшую должность, согласно циркулярамъ отъ 11/VI—1909 г. за № 9 и 2/XII—1909 г. № 29.

Для розыска грузовъ на линіи имѣются спеціальные агенты по розыску грузовъ; эти агенты въ случаяхъ кражъ и мошенничествъ, производятъ самостоятельныя разслѣдованія.

Для успѣшности розыска грузовъ и выясненія принадлежности мѣстъ, найденныхъ въ вагонахъ и пакгаузахъ безъ документовъ въ мѣстномъ сообщеніи введена спеціальная маркировка груза съ присвоеніемъ каждой станціи спеціальнаго для нея номера, на основаніи коего легко выясняется мѣсто отправленія товара и принадлежность къ извѣстной отправкѣ.

Кромѣ того, установленный на Закавказскихъ ж. д. способъ сортировки грузовъ, изложенный въ отвѣтѣ на вопросъ 110,

коимъ преслѣдуется цѣль образованія преимущественно одностанціонныхъ вагоновъ, исключаетъ необходимость вскрытія вагоновъ для отгрузки на промежуточныхъ станціяхъ и, уменьшая возможность хищенія грузовъ, облегчаетъ самый розыскъ пропавшаго или засланнаго груза, а также способствуетъ быстрому выясненію виновныхъ агентовъ.

Переходя

къ вопросу 123,

представитель сл. движенія докладываетъ, что на Закавказскихъ ж. д. установлено нѣсколько способовъ товаро-станціонныхъ работъ. На нѣкоторыхъ станціяхъ грузовыя работы производятся рядчиками, на другихъ грузовыми артелями, на большинствѣ же станцій хозяйственнымъ способомъ. При такомъ положеніи возможность злоупотребленій на почвѣ перевозки товаровъ безъ документовъ крайне затрудняется. Трудно допустить возможность соглашенія между собой въ отношеніи безплатной перевозки грузовъ между столь многочисленнымъ и разнохарактернымъ составомъ, производящимъ нагрузку и выгрузку. Между тѣмъ, вмѣнено въ обязанность всѣмъ агентамъ, наблюдающимъ за погрузкой, обязательно провѣрять при выгрузкѣ и нагрузкѣ всѣ мѣста, находящіяся въ вагонѣ, согласно документамъ, и всякое недоразумѣніе немедленно выяснять по аппарату.

Повагонныя отправки слѣдуютъ всегда съ грузовыми документами и, если таковыхъ на какой-либо станціи не оказывается при вагонѣ, немедленно по телеграфу производится розыскъ документовъ и, если бы вагонъ оказался отправленнымъ безъ таковыхъ, то это неизбѣжно должно быть установлено.

Кромѣ того, производятся періодическія провѣрки товарныхъ поѣздовъ ревизорами станціоннаго счетоводства, ревизорами движенія и контролерами Государственнаго Контроля въ отношеніи правильнаго составленія раздаточныхъ списковъ и наличія грузовыхъ документовъ.

Въ виду всего вышеизложеннаго на Закавказскихъ ж. д. затрудняется возможность злоупотребленій на указанной почвѣ.

Такъ какъ вопросъ 124 разсмотрѣнъ при обсужденіи вопросовъ, относящихся къ службѣ сборовъ, то Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти къ

вопросамъ 125 и 126.

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

По этимъ вопросамъ представителемъ сл. движенія доложено, что надзоръ за доставкою грузовъ въ сроки, опредѣленные ст. 35 Общаго Устава Россійскихъ ж. д., и мѣры принимаемыя къ устраненію просрочекъ въ доставкѣ грузовъ, достигаются установленіемъ на Закавказскихъ ж. д. слѣдующаго порядка:

1) Всѣ грузы, перевозимые по дорогамъ распредѣляются по отдѣльнымъ категоріямъ на грузы дальняго слѣдованія и мѣст-

ные (сборные), въ зависимости чего перевозка первыхъ изъ нихъ совершается въ сквозныхъ поѣздахъ, а перевозка вторыхъ — въ мѣстныхъ (по участкамъ) и сборныхъ поѣздахъ.

2) На станціяхъ погрузки вагоновъ установленъ порядокъ строгаго осмотра послѣднихъ въ отношеніи ихъ технической исправности, во избѣжаніи порчи такихъ вагоновъ въ пути слѣдованія и отцѣпокъ ихъ по станціямъ для ремонта и перегрузки или перекачки грузовъ въ здоровые вагоны.

3) Воспрещена прицѣпка вагоновъ на попутныхъ станціяхъ къ сквознымъ поѣздамъ, съ цѣлью устраненія задержки послѣднихъ маневровыми работами.

4) Особымъ приказомъ по дорогамъ установленъ порядокъ срочнаго истребованія станціями слесарей для неотложнаго исправленія поврежденія вагоновъ или для опредѣленія необходимости перегрузки грузовъ въ другіе вагоны.

5) Циркуляромъ по дорогамъ отъ 24/VII-09 г. за № 15 введены особые грузовые листки съ точнымъ обозначеніемъ на нихъ свѣдѣній о времени нагрузки вагоновъ. Благодаря этимъ листкамъ, станціи слѣдованія вагона имѣютъ возможность опредѣлять образовавшуюся просрочку въ доставкѣ находящагося въ вагонѣ груза и въ зависимости отъ этого принимать всѣ мѣры къ внѣочередному отправленію такого вагона по назначенію.

6) При поступленіи грузовыхъ листковъ въ коммерческій столъ сл. движенія по нимъ опредѣляется станція, допустившая задержку вагона, немедленно же выясняются причины задержки и накладываются на виновныхъ агентовъ административныя взысканія или же относится за ихъ счетъ часть претензіи.

7) Продолжительность задержки грузовъ въ пути по причинѣ пересортировки и перегрузки имѣетъ мѣсто лишь по отношенію грузовъ, перевозимыхъ въ сборныхъ и мѣстныхъ поѣздахъ, подвергающихся такимъ задержкамъ на сортировочныхъ станціяхъ по неизбѣжности производства такихъ работъ, но такая задержка грузовъ указанными манипуляціями не превышаетъ 12—15 часового времени на сортировочной станціи, при чемъ способъ сортировки сборныхъ грузовъ, дѣйствующій на Закавказскихъ ж. д., не допускаетъ возможности сортировать грузы ранѣе пробѣга ими 250—300 верстъ отъ мѣста первоначальной сортировки.

На продолжительность задержки грузовъ въ пути ихъ слѣдованія имѣетъ нѣкоторое вліяніе наличіе на Закавказскихъ ж. д. малодѣятельныхъ вѣтвей (Боржомская, Бакурьянская, Тквибульская, участокъ Улуханлу-Джульфа), такъ какъ за недостаточнымъ количествомъ груза приходится на вышеуказанныхъ участкахъ дорогъ отправлять товарный поѣздъ только разъ въ сутки, да и то въ неполномъ составѣ, въ виду чего грузы, слѣдующіе на станціи упомянутыхъ участковъ, задерживаются на передаточныхъ станціяхъ на 20-24 лишнихъ часа.

Вопросъ 127.

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

И .П. Герасимовъ докладываетъ, что общее количество складочныхъ помѣщеній на Закавказскихъ ж. д. на 1 іюля 1910 года составляло:

1. Пакгаузовъ съ конторами . . . . . 10489,08 кв. саж.
2. Платформъ товарныхъ крытыхъ . . 7601,11 „ „
3. „ „ открытыхъ . 21940,68 „ „

Признать это количество удовлетворяющимъ современнымъ потребностямъ дорогъ нельзя въ силу слѣдующихъ соображеній.

Съ постройкой новыхъ линій складочныя помѣщенія нѣкоторыхъ станцій за отвлеченіемъ грузовъ по другому направленію оказались излишними, съ другой стороны, развитіе и заселеніе прилегающихъ къ дорогѣ мѣстностей сдѣлало недостаточными существующія уже складочныя помѣщенія. Въ частности, при постройкѣ новыхъ линій не всегда принималась во вниманіе возможность пробужденія коммерческой дѣятельности даннаго раіона и, напримѣръ, на Джульфинской линіи нѣсколько станцій, интенсивно работающихъ, въ настоящее время почти лишены складочныхъ помѣщеній, и недостатокъ таковыхъ приходится регулировать устройствомъ подстиловъ и укрываніемъ груза брезентами, что, конечно, не можетъ обезпечить въ полной мѣрѣ цѣлость и сохранность грузовъ. Съ другой стороны, складочныя помѣщенія на нѣкоторыхъ станціяхъ этой же линіи являются излишними.

Независимо отъ сего, соотвѣтствіе количества складочныхъ помѣщеній количеству предъявляемаго груза, являющееся достаточнымъ по грузообороту станціи при условіи равномѣрнаго предъявленія груза въ теченіе всего года, по разнымъ причинамъ не соотвѣтствуетъ таковому въ періоды интенсивнаго ввоза и вывоза. Къ такимъ причинамъ прежде всего относится неравномѣрность ввоза груза, характерная черта общаго грузооборота дорогъ. Затѣмъ, совпаденіе наиболѣе интенсивныхъ перевозокъ мѣстныхъ грузовъ съ періодомъ, вывоза груза изъ Россіи и періодомъ воинскихъ перевозокъ, когда весь подвижной составъ дорогъ въ обращеніи, и грузы низшихъ категорій приходится принимать съ обожданіемъ на складѣ, и, наконецъ, совершенно недостаточное оборудованіе грузовыми помѣщеніями конечныхъ пунктовъ дорогъ, черезъ которые отправляется огромное большинство перевозимыхъ дорогой грузовъ.

Отсутствіе въ портахъ Батумъ и Поти грузовыхъ помѣщеній для грузовъ долгаго храненія безусловно отражается значительнымъ ущербомъ на коммерческихъ интересахъ дороги въ смыслѣ привлеченія транзитныхъ грузовъ Персіи и Средней Азіи, и вопросъ этотъ имѣетъ для дорогъ въ настоящее время весьма существенное значеніе.

Многіе грузы, слѣдующіе изъ Средней Азіи партіонно, могутъ направлятся черезъ Батумъ и Поти лишь при условіи постепеннаго скопленія таковыхъ на складахъ до полной подъемной силы парохода. Отсутствіе такихъ складовъ на конечныхъ пунктахъ Закавказскихъ ж. д. въ связи съ наличіемъ обширныхъ складовъ вполнѣ оборудованныхъ на Закавказской ж. д. въ Новороссійскѣ, лишаетъ Закавказскія дороги значительнаго количества грузовъ, направляющихся не по кратчайшему направленію Баку-Батумъ или Баку-Поти, а по Владикавказской дорогѣ, вслѣдствіе указанной причины отсутствія въ упомянутыхъ портахъ соотвѣтствующихъ складочныхъ помѣщеній.

Потребность въ мѣстныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ въ различныхъ пунктахъ дорогъ, въ зависимости отъ коммерческаго развитія прилегающихъ пунктовъ, удовлетворяется постепеннымъ оборудованіемъ дорогъ складочными помѣщеніями за счетъ сбора въ 1/5 коп. Удовлетвореніе же сказанной потребности въ складахъ долгаго храненія въ конечныхъ пунктахъ должно быть удовлетворено смѣтнымъ порядкомъ.

Помимо сказаннаго приходится констатировать, что извѣстная часть складочныхъ помѣщеній дорогъ носитъ не вполнѣ удовлетворительный характеръ, такъ какъ представляетъ собой досчатые бараки, являющіеся далеко не достаточной защитой грузовъ отъ хищенія особенно при отсутствіи огражденій станціонной территоріи, и вызывающіе увеличеніе эксплоатаціоннаго расхода на содержаніе караульныхъ. Поэтому, въ связи съ переустройствомъ пакгаузовъ необходимо огражденіе территоріи складовъ надежными заборами, отсутствіе которыхъ также влечетъ за собой необходимость усиленія охраны. Порядокъ охраны и храненія грузовъ изложенъ въ отвѣтѣ на вопросъ 122, здѣсь же является необходимымъ присовокупить, что улучшеніе охраны грузовъ и при томъ уменьшеніе расходовъ на караульныхъ можетъ быть раціональнѣе всего достигнуто соотвѣтствующимъ устройствомъ складочныхъ помѣщеній и надлежащимъ огражденіемъ станціонной территоріи.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи, къ

вопросу 128,

128. Стоимость работы низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-стаціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ; желательно ли измѣненіе въ положеніяхъ?

представитель сл. движенія продолжаетъ, что Закавказскія ж. д. сравнительно съ другими дорогами внутри Имперіи находятся въ исключительныхъ условіяхъ, а именно: въ числѣ грузовъ, перевозимыхъ Закавказскими дорогами, не имѣется вовсе транзитныхъ грузовъ, т. е. грузовъ, принимаемыхъ съ одной дороги и передаваемыхъ на другую въ вагонахъ безъ перегрузки.

Всѣ грузы, слѣдующіе на Закавказскія ж. д., получаются отъ пароходныхъ обществъ въ Батумѣ, Поти и Баку или же отъ

Владикавказской дороги черезъ Баладжары. Грузы, полученные отъ Владикавказской ж. д., если таковые слѣдуютъ за перевальный участокъ Михайлово—Марелисы обязательно перегружаются въ Баладжарахъ; кромѣ того, грузы, слѣдующіе на узкоколейныя линіи, кромѣ перегрузки въ Баладжарахъ, перегружаются на станціяхъ, передающихъ грузы на узкоколейныя линіи, какъ-то: Шаропань и Боржомъ.

Такимъ образомъ, грузы, переданные на Закавказскія дороги, перерабатываются послѣдней по нѣсколько разъ и все это за счетъ дорогъ.

Въ силу такихъ особыхъ условій, въ какихъ находятся Закавказскія ж. д., кредитъ на грузовыя работы долженъ быть исчисленъ по дѣйствительному расходу отчетнаго года не отъ количества перевезеннаго груза, а отъ количества переработаннаго груза.

Грузовыя работы на Закавказскихъ ж. д. ведутся смѣшаннымъ порядкомъ: станціи съ болѣе крупнымъ грузооборотомъ сдаются съ подряда рядчикамъ или артели рабочихъ, на станціяхъ же съ меньшимъ грузоборотомъ работы производятся хозяйственнымъ способомъ черезъ начальниковъ станцій.

Станцій, гдѣ работы производятся низшими служащими, незначительное количество. Плата за грузовыя работы хозяйственнаго способа производится по утвержденной начальникомъ дорогъ съ 1000 пуд. переработаннаго груза нормѣ.

При назначеніи нормъ на производство работъ принимаются во вниманіе всѣ особенности и условія станціи, цѣна мѣстныхъ рабочихъ рукъ, а также возможность рабочимъ прирабатывать за подачу грузовъ съ платформы на подводы и съ подводъ на вѣсы и въ пакгаузы.

Вопросъ о платѣ за подноску грузовъ на Закавказскихъ ж. д. до 1910 г. находился въ полномъ вѣдѣніи станцій, управленіе дорогъ слѣдило только за тѣмъ, чтобы согласно § 7 правилъ, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныхъ 11 февраля 1863 г., главныхъ основаній взиманія сборовъ въ 1/5 коп. и § 6 правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ, утвержденныхъ постановленіемъ Министра Путей Сообщенія 21/24 мая 1895 г. за № 8532, подноска грузовъ съ подводъ на вѣсы и съ вѣсовъ въ пакгаузы, а также изъ пакгауза на подводы, возложенная на обязанность и средства грузохозяевъ, при желаніи грузохозяевъ выполнялась бы ихъ средствами, но въ тоже время управленіе дорогъ не препятствовало грузохозяевамъ входить въ частныя соглашенія съ рабочими станцій о выполненіи работъ послѣдними за плату со стороны грузохозяевъ, слѣдя за тѣмъ, чтобы взиманіе платы рабочими за подноску грузовъ не вызывало бы нареканій и жалобъ грузохозяевъ, и при возникновеніи таковыхъ управленіемъ дорогъ принимались всѣ мѣры къ урегулированію между грузохозяевами

и рабочими даннаго вопроса. Въ распредѣленіи денегъ за подноску между рабочими и агентами станцій, принимавшими участіе въ грузовыхъ работахъ, управленіе дорогъ участія не принимало.

Съ 1910 г. управленіе Закавказскихъ ж. д., находя, что способъ веденія грузовыхъ работъ хозяйственнымъ образомъ—одинъ изъ раціональныхъ, при условіи самаго строгаго со стороны управленія дорогъ контроля станцій, признало необходимымъ принять всѣ мѣры къ тому, чтобы получаемая съ грузохозяевъ плата за подноску грузовъ была бы прежде всего строго для данной станціи установлена, совмѣстно съ грузохозяевами выработанной, ими же или Биржевымъ Комитетомъ утвержденной. При этомъ констатировано, что при подобномъ урегулированіи вопроса о подноскѣ и выноскѣ груза, всякія недоразумѣнія и столкновенія на этой почвѣ между грузохозяевами съ одной стороны и рабочими по грузовымъ работамъ съ другой прекращаются.

Хозяйственный способъ грузовыхъ работъ предполагается установить въ будущемъ на иныхъ началахъ такимъ образомъ, чтобы сборы за подноску грузовъ и плата по нормѣ съ 1000 пуд. переработаннаго груза, прежде всего, шли бы на удовлетвореніе рабочихъ за грузовыя работы: за уплатой рабочимъ изъ остатка отчисляется нѣсколько процентовъ на оплату претензій и послѣдній остатокъ самими служащими станцій распредѣляется между всѣми агентами, принимавшими участіе въ грузовыхъ операціяхъ; управленіе же дорогъ, съ своей стороны, принимаетъ всѣ мѣры къ тому, чтобы норма распредѣленія даннаго остатка была бы выработана всѣми агентами, принимавшими участіе въ грузовыхъ операціяхъ и распредѣленіе это не было бы тайнымъ, а гласнымъ.

Вслѣдствіе недостаточности со стороны управленія желѣзныхъ дорогъ ассигнованія кредита на грузовыя работы и охрану грузовъ, дѣйствительный расходъ по этимъ операціямъ ежегодно, начиная съ 1910 года на Закавказскихъ ж. д. превышаетъ ассигнованія, и въ виду перерасходовъ выдача премій служащимъ, предусмотренная временнымъ положеніемъ о грузовыхъ работахъ, не производится.

Исходя изъ изложеннаго, управленіе Закавказскихъ ж. д. находитъ измѣненіе существующаго положенія о грузовыхъ работахъ безусловно желательнымъ, и измѣненіе это должно выразится въ слѣдующемъ:

1) Необходимо дѣлать ассигнованія по количеству переработаннаго груза, а не по количеству перевезенаго.

2) Ассигновать кредитъ безъ раздѣленія суммъ на грузовыя работы и удовлетвореніе претензій.

3) Круговая отвѣтственность въ погашеніи претензій станцій должна быть отмѣнена, и каждая станція отвѣчаетъ сама за себя.

4) Ввести въ Общій Уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ положеніе о томъ, чтобы плата за подноску грузовъ съ подводъ на вѣсы и съ вѣсовъ въ пакгаузы взималась бы съ грузохозяевъ на общемъ основаніи, какъ за нагрузку и выгрузку, и плата эта вносилась бы въ накладную, поступая такимъ образомъ въ распоряженіе управленія дорогъ.

Вопросы 129 и 130 относятся къ службамъ коммерческой и сборовъ.

Вопросъ 131.

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи при погрузнѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что контроль за расходами, производимыми за переработку грузовъ, заключающійся въ сличеніи представляемыхъ станціями ежемѣсячныхъ отчетовъ по нагрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ съ отчетами о прибывшихъ и отправленныхъ грузахъ, установленъ при товаро-станціонномъ столѣ, которымъ вырабатываются нормы по уплатѣ за грузовыя работы; провѣряется на выдержку количество переработаннаго груза, путемъ командированія агентовъ на станціи, [1]) а также систематически провѣряется правильность уплаты станціями денегъ по реестрамъ за грузовыя работы, уплата караульнымъ и т. д.

О всѣхъ случаяхъ недостачи, порчи и пропажи грузовъ составляются установленные акты, свидѣтельствуемые жандармской полиціей, а размѣры причиняемыхъ отъ сего убытковъ доказываются потерпѣвшими или опредѣляются экспертами.

Порядокъ розыска грузовъ указанъ въ отвѣтѣ на вопросъ 122.

По вопросу 132

132. Какой установленъ надзоръ для устраненія безплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

доложено, что для выясненія случаевъ неправильной перевозки багажа въ сл. сборовъ производится сличеніе отобранныхъ билетовъ съ багажными квитанціями и по тѣмъ билетамъ, которые вписаны въ багажную квитанцію, но на которыхъ нѣтъ штемпеля „багажъ“, ставится начетъ и составляется выправка сл. сборовъ. Слѣдуемыя суммы взыскиваются съ подлежащихъ агентовъ независимо отъ административныхъ взысканій вплоть до увольненія отъ службы. Равно и лица, ревизующія поѣзда,

[1]) При одномъ изъ такихъ камандированій агентами, производившими провѣрку правильности составленія отчетовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ, было обнаружено, что станція въ отчетахъ показывала фиктивный какъ отправленный, такъ полученный грузъ, увеличивая такимъ образомъ количество груза, переработаннаго рядчикомъ, а слѣдовательно, послѣднему производилась уплата за непроизведенную имъ товаро-станціонную работу. Въ виду этого съ 1910 года командировки агентовъ стола нагрузки и выгрузки для провѣрки правильности составленія отчетовъ по товаро-станціоннымъ работамъ стали систематическими.

при ревизіи на выдержку провѣряютъ въ поѣздахъ багажныя дорожныя вѣдомости и выясняютъ провѣркой билетовъ и опросомъ пассажировъ принадлежность багажа; тѣ же ревизоры обязаны наблюдать и за другими видами злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ.

На Закавказскихъ ж. д. наблюдались злоупотребленія съ билетами прямого сообщенія и вообще съ билетами дальняго разстоянія, которые возвращались бригадами обратно на ст. Баладжары, или въ зависимости отъ срока годности билета, на болѣе близкія станціи. Для прекращенія вторичнаго пользованія такими билетами на Закавказскихъ ж. д. установлены особые штемпеля „Баладжары прослѣдовалъ", „Тифлисъ прослѣдовалъ". Штемпеля эти во время контроля билетовъ главный кондукторъ обязанъ наложить на каждомъ билетѣ при отходѣ поѣзда изъ Баладжаръ и при отходѣ поѣзда изъ Тифлиса. Мѣра эта, не стѣсняя пассажировъ, значительно сократила вторичное пользованіе билетами дальняго разстоянія.

На вѣткѣ усиленнаго пассажирскаго движенія Баку—Сабунчи былъ обнаруженъ случай продажи билетовъ съ отмѣткою № поѣзда, слѣдующаго черезъ 40 минутъ за тѣмъ, съ которымъ фактически пассажиръ слѣдовалъ, билеты въ поѣздѣ не пробивались, возвращались въ кассу обратно и вторично уже продавались на тотъ поѣздъ, на который въ дѣйствительности были закомпостированы. На участкѣ этомъ курсируетъ 42 поѣзда въ теченіе 18 часовъ въ сутки и, при отсутствіи должнаго надзора лицъ ревизующихъ, возможны были подобные случаи. Послѣ обнаруженія такого рода злоупотребленій на этой вѣткѣ, усилено число лицъ контролирующихъ съ такимъ расчетомъ, чтобы ни одинъ поѣздъ не оставался не проконтролированнымъ и, кромѣ того, бригады участвуютъ въ полученіи преміи, причитающейся изъ суммъ, взысканныхъ съ обнаруженныхъ безбилетныхъ. Мѣры эти прекратили бывшія тамъ злоупотребленія.

Перечислить всѣ отдѣльные случаи неправильнаго пользованія билетами и злоупотребленія, въ виду ихъ разнообразія крайне затруднительно; можно только сказать, что со стороны агентовъ, ревизующихъ поѣзда, имѣется достаточный надзоръ и въ случаѣ обнаруженія какихъ-либо злоупотребленій управленіемъ дорогъ немедленно принимаются самыя рѣшительныя мѣры.

Въ виду обнаруженія на дорогахъ сѣти поддѣльныхъ билетовъ, управленіемъ Закавказскихъ ж. д. для обнаруженія возможныхъ поддѣлокъ проѣздныхъ билетовъ требуется отъ лицъ, контролирующихъ поѣзда, возможно чаще отбирать лично использованные билеты отъ пассажировъ и непосредственно представлять ихъ въ сл. сборовъ для сличенія съ отчетностью, а когда время позволяетъ, то рекумендуется этимъ лицамъ при обратной

поѣздкѣ, самимъ провѣрять въ кассахъ первоначальной выдачи билета правильность и дѣйствительность отобранныхъ билетовъ.

По вопросу 133

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскія поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

доложено, что, согласно существующимъ правиламъ на Закавказскихъ ж. д., на станціяхъ первоначальнаго отправленія и на ст. Тифлисъ, гдѣ поѣзда имѣютъ стоянку не менѣе 40 мин., установленъ пропускъ пассажировъ въ вагоны послѣ предварительнаго осмотра кондукторомъ билета. Кромѣ того, на ст. Баку и Тифлисъ выпускъ пассажировъ на платформу происходитъ по предъявленіи проѣздного билета или перроннаго билета. На малыхъ станціяхъ кондукторы обязаны слѣдить за входящими пассажирами и провѣрять тотчасъ же у нихъ билеты; но, конечно, всѣ эти мѣры не гарантируютъ вполнѣ отъ безбилетныхъ пассажировъ. Контингентъ лицъ, проѣзжающихъ безъ билета, нужно подраздѣлить на три главныя категоріи: къ первой относятся тѣ, которые по различнымъ причинамъ ѣдутъ на проломъ, прячась отъ кондукторовъ и контроля подъ лавки, на ступеньки, на крыши и т. п. Ко второй категоріи—лица, опоздавшія къ поѣзду и неуспѣвшія запастись билетомъ или контромаркою. Количество такихъ пассажировъ въ сквозныхъ поѣздахъ незначительно, но ихъ много на вѣткѣ усиленнаго движенія (Сабунчинской), при чемъ со стороны таковыхъ обыкновенно не встрѣчается никакихъ затрудненій для взысканія соотвѣтствующей платы. Къ третьей категоріи должны быть отнесены лица, входящія въ соглашеніе съ бригадами. Лица первой и третьей категорій попадаютъ обыкновенно въ вагоны нелегальными путями, пользуясь противоположною стороною поѣзда, гдѣ, хотя двери и закрыты, но несложность вагонныхъ запоровъ, ключи отъ которыхъ имѣются у многихъ профессіоналовъ и у служащихъ, не можетъ препятствовать входу въ эти закрытыя двери. Борьба съ этими безбилетными наиболѣе затруднительна.

Мѣры борьбы съ безбилетнымъ проѣздомъ сводятся на Закавказскихъ ж. д. къ учрежденію возможно частаго контроля. Съ конца 1906 г. были введены на магистральной линіи и вѣтви Тифлисъ—Джульфа военные начальники поѣздовъ, главнымъ образомъ, для охраны поѣздовъ отъ нападеній и для поддержанія необходимаго порядка, но одновременно эти же начальники поѣздовъ обязаны были производить ревизіи поѣздовъ и имѣть наблюденіе за недопущеніемъ безбилетныхъ пассажировъ. При обнаруженіи безбилетнаго, съ него взыскивалось, кромѣ установленной Общимъ Уставомъ двойной тарифной платы, еще и штрафъ по 1 руб. за перегонъ, согласно обязательному постановленію временнаго генералъ-губернатора въ полосѣ отчужденія.

Вслѣдъ за постепеннымъ успокоеніемъ края, стали назначаться для контроля и агенты дорогъ; равно производили ревизіи поѣздовъ чины Государственнаго Контроля. Независимо отъ постоянныхъ ревизій указанными лицами, съ 1909 г. посылались еще непосредственно самимъ начальникомъ движенія особыя секретныя предписанія уполномоченнымъ лицамъ на производство ревизіи даннаго поѣзда на данномъ участкѣ. Секретныя предписанія эти имѣютъ характеръ не только выясненія нахожденія въ поѣздѣ безбилетныхъ пассажировъ и провѣрки дѣйствій бригады, но и провѣрку дѣятельности лицъ ревизующихъ поѣзда, при чемъ и послѣдніе въ случаѣ обнаруженія въ сопровождаемомъ ими поѣздѣ безбилетныхъ несли весьма серьезныя взысканія. Что касается кондукторскихъ бригадъ, то о всякомъ проѣздѣ безбилетныхъ производилось разслѣдованіе, и, если бригада обвинялась только въ слабомъ надзорѣ за поѣздомъ, то она, въ лицѣ виновныхъ кондукторовъ, подвергалась смѣщенію; при наличіи же злоупотребленія, кондукторы вовсе увольнялись отъ службы.

Несмотря на вышеизложенныя мѣры борьбы съ безбилетнымъ проѣздомъ, общее количество обнаруженныхъ въ поѣздахъ безбилетныхъ все же значительно, какъ это видно изъ слѣдующихъ краткихъ свѣдѣній по годамъ:

Годы.	Общее количество обнаружен. безбилетн.	Причитающ. сборъ за безбилетн. проѣздъ.	Въ дѣйствительности взыскано.	Составлено протоколовъ.	На сумму.
1907	122831	29.394 р.	28.218 р.	153	1.176 р.
1908	132236	35.440 „	33.189 „	162	2.254 „
1909	131941	36.055 „	34.260 „	671	1.795 „
6 мѣс. 1910	69941	20.073 „	18.332 „	647	1.770 „

Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ необходимо заключить, что однѣ мѣры борьбы съ безбилетнымъ проѣздомъ путемъ контроля недостаточны и необходимы еще другія, изъ которыхъ, по примѣру заграничныхъ дорогъ, желательно было бы оградить свободный доступъ къ территоріи станціи и необходимо было бы установить уголовную отвѣтственность пассажировъ за безбилетный проѣздъ, и самое судебное рѣшеніе объ отвѣтственности виновныхъ приводить въ исполненіе въ ближайшій срокъ за проступками, а не обычнымъ судебнымъ порядкомъ. Существующій же у насъ порядокъ привлеченія пассажира къ составленію

протокола ни къ чему не ведетъ, какъ потому, что въ протоколахъ пассажиръ указываетъ фиктивный адресъ и зачастую фиктивную фамилію, такъ и потому, что предъявленіе исковъ къ безбилетнымъ пассажирамъ обходится дорогамъ дороже суммы самаго иска. Сознаніе этого безсилія желѣзнодорожной администраціи достаточно быстро проникаетъ въ публику, что можно видѣть изъ приведенныхъ выше цифровыхъ данныхъ, гдѣ число протоколовъ прогрессивно растетъ. Безнаказанность безбилетнаго проѣзда и отсутствіе риска только могутъ создать привычку у многихъ воспользоваться возможностью безбилетнаго проѣзда. Поэтому всѣ мѣры являются палліативными до тѣхъ поръ, пока въ сознаніе большинства общества не проникнетъ убѣжденіе о преступности подобныхъ дѣйствій.

Можно бы въ извѣстной мѣрѣ парализовать безбилетный проѣздъ увеличеніемъ содержанія кондукторамъ пассажирскихъ поѣздовъ, что, давая возможность привлечь въ составъ бригадъ наиболѣе надежный элементъ, неспособный на сдѣлки съ пассажирами, заставило бы ихъ болѣе дорожить своими мѣстами и сдѣлало бы примѣняемую нынѣ суровую мѣру взысканій за безбилетный проѣздъ, а именно увольненіе отъ службы, еще болѣе дѣйствительною.

Вопросъ 134.

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для: а) огражденія безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій и б) производства необходимой отчетности? Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ службы движенія.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что количество станціонныхъ служащихъ по сл. движенія, необходимыхъ для огражденія безопасности движенія, для производства коммерческихъ операцій и веденія станціонной отчетности опредѣлялось для каждой станціи опытнымъ путемъ, при чемъ потребный штатъ устанавливался и испрашивался смѣтнымъ порядкомъ, а порядокъ несенія службы агентовъ, дѣятельность коихъ связана съ безопасностью движенія, устанавливался и устанавливается инструкціями и приказами начальника дорогъ.

При выработкѣ необходимаго для успѣшнаго хода работы станцій штата за руководство принимались нижеслѣдующія данныя: а) густота и интенсивность движенія и величина коммерческихъ операцій даннаго участка и станціи, б) техническія особенности даннаго участка и в) климатическія условія данаго раіона.

На станціяхъ перевальнаго участка главной линіи и при сравнительно меньшей коммерческой работѣ, чѣмъ на станціяхъ равнинныхъ участковъ, содержится штатъ усиленный и лучше оплачиваемый для подбора лучшаго комплекта агентовъ, такъ какъ малѣйшее упущеніе по технической части можетъ вызвать весьма серьезныя послѣдствія.

Въ зависимости отъ такого исключительнаго и разнообразнаго профиля пути и числа дѣйствующихъ тормозовъ содержится и штатъ кондукторовъ, который колеблется въ очень широкихъ границахъ въ зависимости отъ потребнаго числа дѣйствующихъ тормозовъ и общаго колебанія движенія на дорогахъ. Для урегулированія этого вопроса и устраненія излишняго расхода на содержаніе усиленнаго штата кондукторовъ для обслуживанія максимальнаго движенія на дорогахъ въ то время, когда движеніе на дорогахъ не превышаетъ средняго размѣра, сл. движенія предпринята слѣдующая реорганизаціонная работа. Исполнительными графиками оборота кондукторскихъ бригадъ за время съ мая по сентябрь включительно, когда работа дорогъ наименѣе интенсивна, установленъ необходимый минимальный штатъ кондукторскихъ бригадъ, при чемъ для обслуживанія поѣздовъ въ періодъ усиленнаго движенія привлекается кадръ временныхъ кондукторовъ изъ запасныхъ и штатныхъ стрѣлочниковъ, сдавшихъ экзаменъ на должность кондуктора и внесенныхъ въ кандидатскіе списки. Точный контингентъ штата этого пока не установленъ и опредѣлится въ зависимости отъ перевозокъ осенней и зимней кампаніи текущаго года.

Также предпринято изслѣдованіе въ отношеніи выясненія вопроса о соотвѣтствіи штата старшихъ станціонныхъ агентовъ дѣйствительной работѣ станцій. Собранъ и сгруппированъ за нѣсколько лѣтъ весь матеріалъ, касающійся работы станцій, при помощи котораго является возможность нѣкоторой оріентировки въ вопросахъ о достаточности штата и станціонныхъ устройствъ. Независимо отъ сего, въ виду высказанныхъ Государственной Думой пожеланій относительно возможнаго уменьшенія штата служащихъ, при условіи лучшей оплаты ихъ труда, на очереди стоитъ изслѣдованіе упомянутаго матеріала и работы всѣхъ станцій и агентовъ помощью условныхъ единицъ, при чемъ за основанія для этихъ условныхъ единицъ будутъ приняты опредѣленія единицъ работы, выработанныя Юго-Западными ж. д., нормы коихъ, однако, не могутъ быть взяты за основаніе въ виду особенностей Закавказскихъ ж. д. и разноплеменнаго характера станціоннаго штата.

Независимо отъ сказанныхъ соображеній, сильное вліяніе на величину штата оказываетъ крайне нездоровый климатъ восточнаго и южнаго участковъ дорогъ, на которыхъ процентъ заболѣваемости достигаетъ до невѣроятной цифры 48%.

Степень удовлетворительности низшихъ агентовъ оставляетъ желать многаго, такъ какъ весь низшій персоналъ службы въ огромномъ большинствѣ комплектуется изъ мѣстныхъ жителей, при чемъ съ 1910 г., какъ правило для назначенія на низшую должность, принята безусловная грамотность по русски, хотя изъ числа старыхъ служащихъ имѣется извѣстное количество лицъ,

совершенно неграмотныхъ и съ трудомъ владѣющихъ русскимъ языкомъ.

Для возможнаго качественнаго улучшенія штата агентовъ, начиная съ низшихъ должностей (кромѣ сторожей, стрѣлочниковъ и тормозныхъ кондукторовъ) и до начальниковъ станцій включительно, при сл. движенія имѣется особая школа для подготовки всѣхъ категорій, которая служитъ весьма хорошимъ воспитательнымъ учрежденіемъ и постепенно доставляетъ дорогамъ контингентъ достаточно подготовленныхъ агентовъ. Положеніе о школѣ и программы представляются Подкомиссіи.

Къ сожалѣнію приходится констатировать недостаточность отпускаемыхъ кредитовъ на содержаніе школы, лишающую возможности правильнаго и постояннаго функціонированія послѣдней для прохожденія повторительныхъ курсовъ съ тѣми изъ агентовъ—туземцевъ, которые практически изучили какую-либо отрасль и были назначены въ прежніе годы на соотвѣтствующую должность посредствомъ сравнительно легкаго испытанія.

Въ настоящее время при назначеніяхъ на должности, требующія основательнаго знакомства съ той или другой отраслью дѣла, испытанія производятся не иначе, какъ учебнымъ персоналомъ школы и по программѣ соотвѣтствующаго отдѣленія.

При пріемѣ на должности конторщиковъ, списчиковъ вагоновъ, съ коихъ начинается комплектованіе агентовъ, обыкновенно предъявляется требованіе объ окончаніи шестиклассного городского училища или четырехклассовъ средняго учебнаго заведенія. Въ случаѣ же, если образовательный цензъ просителя не удовлетворяетъ сказаннымъ требованіямъ, ему производится повѣрочное испытаніе въ конторѣ движенія.

Младшіе служащіе въ послѣднее время комплектуются исключительно изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ, при условіи, какъ было упомянуто, элементарной грамотности, какъ изъ мѣстнаго населенія разноплеменнаго характера и несомнѣнно сохраняющаго индивидуальныя особенности, присущія тому или другому племени, такъ и изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ изъ Россіи, отбывшихъ воинскую повинность и пожелавшихъ остаться служить на Кавказѣ.

Что касается

вопроса 135,

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

то такъ же, какъ и въ предыдущемъ вопросѣ, при опредѣленіи нормы вознагражденія, принимаются во вниманіе тѣ же факторы.

При одинаковыхъ прочихъ условіяхъ, агенты участковъ перевальныхъ получаютъ оклады бо́льшіе, нежели на равнинныхъ станціяхъ и въ свою очередь агенты участковъ малярійныхъ возна-

граждаются выше, чѣмъ на участкахъ здоровыхъ. На этихъ основаніяхъ выработаны постанціонные штаты, утвержденные смѣтнымъ порядкомъ, чѣмъ служба и руководствуется.

Нельзя не указать, что существующія нормы смѣтныхъ окладовъ удовлетворяютъ во многихъ случаяхъ современнымъ жизненнымъ потребностямъ и отвѣчаютъ работѣ и отвѣтственности агентовъ.

Въ настоящее время въ зависимости отъ измѣненія условій работы многихъ станцій, вслѣдствіе постройки новыхъ вѣтвей и развитія прилегающаго раіона, штаты и содержаніе агентовъ не удовлетворяютъ своему назначенію, и вопросъ этотъ пересматривается въ предѣлахъ смѣтнаго ассигнованія, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, и въ самихъ нормахъ вознагражденія агентовъ тѣхъ или другихъ категорій, опредѣляемаго смѣтными нормами, по сравненію со смѣтами другихъ дорогъ встрѣчаются весьма серьезные вопросы, изъ числа которыхъ наиболѣе наболѣвшимъ является вопросъ о вознагражденіи низшихъ коммерческихъ агентовъ, а именно вѣсовщиковъ и кондукторскихъ бригадъ пассажирскихъ поѣздовъ.

По вопросу 136

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что въ отношеніи агентовъ техническаго движенія трудъ регламентируется на основаніяхъ постановленія Министра Путей Сообщенія отъ 1 іюня 1907 г. за № 14471 и въ зависимости опять-таки отъ вышеуказанныхъ условій раздѣляется на трехъ, двухъ съ половиной, двухсмѣнное и безсмѣнное дежурства, трудъ же агентовъ коммерческихъ распредѣляется, согласно количеству работы даннаго пункта съ добавленіемъ штата при усиленіи таковой и съ сокращеніемъ—при уменьшеніи, при обязательномъ условіи соблюденія смѣтныхъ нормъ ассигнованія. Вопросъ объ установленіи точнаго соотношенія между штатомъ и количествомъ работы, какъ было упомянуто, въ настоящее время подлежитъ детальной разработкѣ.

Ж. По службѣ телеграфа.

По вопросамъ, относящимся къ сл. телеграфа, начальникъ службы В. Л. Боровицкій дѣлаетъ слѣдующій докладъ:

Вопросъ 137.

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? существуютъ ли на дорогѣ какіе либо коды или условные адреса и обозначенія?

Въ сентябрѣ 1909 года изданы „Правила телеграфныхъ сношеній на Закавказскихъ ж. д.“, которыми преподаны главнѣйшія указанія для сношеній по телеграфу и введена система сношеній „почтовыми телеграммами“, пересылаемыми съ пассажирскими поѣздами, а также разсылка съ поѣздами, съ большихъ станцій на малыя, циркулярныхъ неспѣшныхъ телеграммъ взамѣнъ передачи ихъ по телеграфу.

Къ этимъ же правиламъ имѣется списокъ лицъ, пользующихся правомъ безплатной подачи служебныхъ телеграммъ съ обозначеніемъ адресовъ условными буквами и „сводъ телеграфныхъ сношеній по розыску багажа и грузовъ“, какъ руководство для составленія такихъ телеграммъ возможно короче.

Другихъ кодовъ на дорогахъ не существуетъ.

Вопросъ 138.

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 гг. на каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

Единичныхъ депешъ на станціяхъ съ двумя и болѣе аппаратами на одного телеграфиста приходилось:

въ 1907 г. въ среднемъ—23.772
„ 1908 „ „ „ 25.917

Вопросъ 139.

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-жезловыхъ аппаратовъ и электроблокировки пути?

Съ установкою электрожезловыхъ аппаратовъ на однопутныхъ, или электроблокировки на двупутныхъ участкахъ возможно уменьшеніе количества телеграфистовъ, по меньшей мѣрѣ, на одного человѣка на станціяхъ съ однимъ телеграфнымъ аппаратомъ и тремя телеграфистами. При этомъ отпадаетъ причастность телеграфистовъ къ движенію поѣздовъ и связанныя съ этимъ особыя условія объ отдыхѣ; уменьшаются затрудненія по представленію квартиръ, замѣщенію больныхъ и отпускныхъ и т. п. Независимо отъ извѣстнаго сокращенія расхода на поѣздные журналы, ленту, краску и проч., если уменьшить по одному телеграфисту на каждой станціи, то сокращеніе расхода можно принять въ слѣдующихъ, примѣрно, цифрахъ; жалованье одному телеграфисту 420 руб., квартирныя—105 руб., обмундированіе—24, замѣщеніе на 1 мѣсяцъ, по случаю отпуска и на два мѣсяца

въ среднемъ, по болѣзни по 35 руб. = 105 руб., итого — 420 + + 105 + 24 + 105 = 654 руб. Если прибавить лѣченіе за счетъ дорогъ, пособія, награды, безплатныя поѣздки служащаго и семьи, то содержаніе одного телеграфиста можетъ быть принято, въ среднемъ, 700 руб. въ годъ.

Оборудованіе жезловыми аппаратами обходится около 2.000 руб., а блокировкой около 3.000—3.5000 руб. на перегонъ — станцію; ремонтъ сигнализаціи (аппаратовъ и проводовъ) обходится въ годъ около 2%.

Примѣрный подсчетъ, пріуроченный къ извѣстному участку, слѣдующій.

Стоимость устройства электроблокировочной сигнализаціи на участкѣ Акстафа—Евлахъ и Аджи—Кабулъ—Баку составляетъ 102.000 руб.; при этомъ сокращеніе телеграфистовъ выразится въ 25 человѣкъ; это даетъ общую сумму сбереженія: при стоимости устройства блокировки въ 102.000 руб. и принимая во вниманіе расходъ на содержаніе и ремонтъ сигнализаціи около 2.000 руб. ежегодно, затрата на устройство погашается въ теченіе примѣрно $6^1/_2$ лѣтъ = 102000 : (17500 — 2.000), не говоря уже о другихъ преимуществахъ и удобствахъ отъ сокращенія излишняго штата служащихъ и большемъ обезпеченіи безопасности движенія, возможности увеличить при надобности пропускную способность устройствомъ блокъ-поста на перегонахъ и проч.

Устройство жезловой системы Вебба и Томпсона на участкѣ Навтлугъ—Эривань; общая стоимость 65.000 р.

При жезловой системѣ можно сократить по одному телеграфисту на станціяхъ: Саганлугъ, Ашага-Сераль, Садахло, Калагерань, Джаджуръ, Агинъ, Ани, Алагезъ, Араксъ и Эчміадзинъ, а всего 10 телеграфистовъ.

Считая по вышеприведенному расчету $10 \times 700 = 7000$; затраты на устройство погашаются примѣрно въ теченіе около 9 лѣтъ.

Вопросъ 140.

140. Чѣмъ опредѣляется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается въ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ или безъ блокировки?

Количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ опредѣляется дѣятельностью станціи и расположеніемъ ея въ отношеніи административнаго распредѣленія дорогъ, такъ напримѣръ: главнѣйшія станціи оконечныя, узловыя и промежуточныя — съ депо и мастерскими должны быть включены въ главные прямые, участковые и поѣздные—постанціонные провода; второстепенныя станціи и всѣ остальные станціи и разъѣзды должны быть включены въ постанціонный проводъ.

Число телеграфистовъ опредѣляется въ зависимости отъ количества депешъ, обмѣниваемыхъ на аппаратѣ, а именно: на каждый аппаратъ, обмѣнивающій отъ 200 до 300 и болѣе десяти-

словныхъ депешъ въ сутки, необходимо назначать отдѣльнаго телеграфиста. На аппараты съ обмѣномъ до 100 депешъ можетъ быть назначенъ одинъ телеграфистъ на два аппарата, если это не вызываетъ замедленія депешъ. При такомъ количествѣ депешъ работа телеграфиста является крайне утомительной и дежурство должно вестись трехсмѣнное, т. е. послѣ дежурства въ продолженіе 8 или 12 часовъ телеграфистъ долженъ имѣть отдыхъ 16 или 24 часа. На станціяхъ съ болѣе слабой работой количество телеграфистовъ опредѣляется для $2^1/_2$ и 2 смѣннаго дежурства, на нѣкоторыхъ станціяхъ съ жезловыми аппаратами имѣется только по одному телеграфисту для дневного дежурства.

При движеніи поѣздовъ по телеграфнымъ сношеніямъ въ кругу можетъ находиться отъ 3 до 4 аппаратовъ въ зависимости отъ количества поѣздовъ, находящихся въ движеніи. При жезловой и электроблокировочной сигнализаціи и количество депешъ значительно сокращается и въ кругу можетъ находиться отъ 6 до 7 аппаратовъ.

Замѣтивъ, что стоимость аппаратовъ въ приведенныхъ начальникомъ сл. телеграфа расчетахъ взята слишкомъ высокая, такъ что погашеніе затраты произойдетъ скорѣе, С. Н. Кульжинскій высказываетъ, что указанное число 3—4 аппарата на кругъ слишкомъ мало, такъ какъ обыкновенно допускается отъ 5 до 6 аппаратовъ.

Начальникъ сл. телеграфа объясняетъ, что при существующемъ обычномъ движеніи быть можетъ и допустимо такое количество, въ расчетъ же на усиленное движеніе надо принимать 3—4 аппарата, такъ какъ при движеніи въ 12 паръ поѣздовъ не допускается помѣщеніе на кругъ болѣе 4 аппаратовъ.

3. По службѣ керосинопровода.

По окончаніи разсмотрѣнія программы хозяйственныхъ вопросовъ, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ прежде, чѣмъ перейти къ обсужденію организаціонныхъ вопросовъ, остановиться на сл. керосинопровода, при чемъ высказываетъ пожеланіе получить свѣдѣнія о числѣ станцій, о способѣ производства работъ, а также и о замѣченныхъ при эксплоатаціи керосинопровода недостаткахъ и нуждахъ.

Начальникъ сл. керосинопровода А. А. Гонзаго-Павличинскій докладываетъ, что полный и подробный отчетъ объ устройствѣ керосинопровода представляется Подкомиссіи, что же касается до отчета эксплоатаціи, то онъ входитъ въ общій отчетъ и по Закавказскимъ ж. д.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, бываютъ ли по сл. керосинопровода перерасходы, начальникъ службы отвѣчаетъ отрицательно, по затронутому же далѣе вопросу о хищеніяхъ докла-

дываетъ, что хищенія наблюдаются, но за послѣдніе 2 года сравнительно въ небольшомъ размѣрѣ; такъ, въ 1909 г. хищенія составили около 10.000 пудовъ, при чемъ до 40% этого количества похищено на участкѣ Батумъ-Самтреди (90 верстъ); всѣ такія хищенія обыкновенно сопровождаются просверливаніемъ трубъ, почему раньше наибольшее количество злоупотребленій наблюдалось на участкѣ Баку-Эйбатъ, гдѣ керосинопроводъ идетъ не вдоль линіи, а по улицамъ и выгоннымъ землямъ гор. Баку и гдѣ, слѣдовательно, надзоръ, до принятія особыхъ мѣръ, не былъ такъ тщателенъ, какъ на линіи. Борьба съ хищеніемъ очень трудна, тѣмъ болѣе, что были случаи, когда въ нихъ участвовали сами желѣзнодорожные сторожа; такъ на вышеупомянутомъ участкѣ Баку-Эйбатъ, длиною въ 11 верстъ, были устроены для жилья сторожей двѣ будки, но за участіе въ хищеніяхъ ихъ пришлось уволить и перейти на объѣздчиковъ, которые вмѣстѣ съ пѣшими стражниками въ настоящее время и охраняютъ участокъ. Въ послѣднее время былъ случай хищенія и даже поджога на одномъ изъ малыхъ мостовъ, гдѣ трубы проходятъ не подъ фермами, какъ у большихъ мостовъ, а по самому верхнему строенію; мостъ, гдѣ былъ произведенъ поджогъ—сгорѣлъ.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что при хищеніяхъ керосина обыкновенно гораздо больше вытекаетъ безъ всякой для кого бы то ни было пользы, чѣмъ фактически уносится.

Предсѣдатель Подкомиссіи интересуется, дѣлаются ли наблюденія надъ тѣмъ, сколько керосина доставляется для мѣстнаго потребленія въ города, гдѣ проходитъ керосинопроводъ, и насколько количество доставляемаго соотвѣтствуетъ дѣйствительной потребности.

Начальникъ сл. керосинопровода докладываетъ, что всѣ эти свѣдѣнія собираются и управленіе Закавказскихъ ж. д. обращаетъ на нихъ должное вниманіе.

Представитель Государственнаго Контроля замѣчаетъ, что по вопросамъ, связаннымъ съ эксплоатаціей керосинопровода, въ теченіе двухъ лѣтъ (1909 и 1910 годы) работала междувѣдомственная комиссія съ представителями акцизнаго вѣдомства, нефтепромышленниковъ, отъ Министерства Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля.

Для удержанія съ отправителей утери керосина на все разстояніе отъ Баку до Батума независимо отъ транспортированія груза въ цистернахъ ли, или по керосинопроводу цифра таковой установлена въ 2%. Между тѣмъ безакцизная неявка для всего сквозного керосинопровода Баку—Батумъ была оставлена въ 0,75%, т. е. та же, какая она была назначена съ открытіемъ дѣйствія трубопровода на участкѣ Михайлово—Батумъ и при вывозѣ въ цистернахъ отъ Баку до Михайлово.

Въ дѣйствительности неявка въ 0,75% оказалась недостаточной и нынѣ означенная комиссія, войдя въ разсмотрѣніе особыхъ техническихъ свойствъ сооруженія керосинопровода, пришла къ заключенію о необходимости повысить цифру безакцизной неявки и сдѣлать ее дифференціальной, главнымъ же образомъ обратно пропорціональной количеству переданнаго керосина. По правиламъ перекачки керосина общее количество утечки опредѣляется по окончаніи третного въ году, такъ называемаго, ревизіоннаго періода и затѣмъ распредѣляется пропорціонально между керосиновладѣльцами, отправлявшими керосинъ. Естественно, что на этой почвѣ возникаютъ недоразумѣнія съ отправителями, такъ какъ фактическій % утери колеблется между цифрой безакцизной неявки 0,75% и 2%.

На предложеніе Предсѣдателя Подкомиссіи высказать пожеланія въ отношеніи керосинопровода, начальникъ сл. керосинопровода сообщаетъ, что управленіе Закавказскихъ ж. д. не можетъ притти къ добровольному соглашенію съ керосиновладѣльцами по поводу утечки, что важно и для назначенія безакцизной неявки; керосиновладѣльцы считаютъ, что утечка должна быть меньше, чѣмъ въ цистернахъ, гдѣ она составляетъ около 0,50%. Для выясненія этого вопроса и была образована упомянутая комиссія подъ предсѣдательствомъ управляющаго акцизными сборами и эта комиссія выразила свои пожеланія, сводящіяся къ нѣкоторымъ расходамъ въ цѣляхъ улучшенія учета керосина при проходѣ его по станціямъ и 15 перегонамъ керосинопрово да наиболѣе точнаго, а не приблизительнаго, какъ теперь, для своевременнаго принятія мѣръ по утечкамъ керосина. Приблизительная сумма единовременныхъ расходовъ исчислена въ 120.000 руб. и ежегодныхъ въ 10.800 руб. Контроль заявилъ протестъ противъ такихъ расходовъ, признавъ ихъ нецѣлесообразными.

Для упорядоченія техническихъ и хозяйственныхъ сторонъ дѣла слѣдовало бы рѣшиться на эти расходы.

Далѣе, очень большія затрудненія сл. керосинопровода, съ теченіемъ ряда лѣтъ, встрѣчаетъ въ отношеніи увеличенія техническаго надзора отъ опредѣленныхъ въ началѣ его нормъ, между тѣмъ небольшое увеличеніе могло бы вызвать уменьшеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ; правда, эти расходы нынѣ въ ближайшіе послѣ начала эксплоатаціи участковъ керосинопровода годы вообще незначительны, при чемъ расходъ на пудъ зависитъ въ значительной степени отъ общаго количества перекачиваемаго керосина. Такъ, при перекачиваніи 60 милліоновъ пудовъ, расходъ на все разстояніе выразился бы въ 1,8 коп. на пудъ, при 50 милл. пуд. 1,9 коп., при 20 милл. 2,25 до 2,50 коп.

Но при дальнѣйшей эксплоатаціи керосинопровода,—въ зависимости отъ все болѣе съ годами дорого стоющаго ремонта обо-

рудованія сооруженія, расходы эти были исчислены для представленія въ тарифныя учрежденія въ слѣдующихъ цифрахъ:

Количество въ милл. пуд.	60	50	40	30	20	10
Съ пуда въ копѣйкахъ	1,95	2,17	2,5	3,7	4,2	7,56

Вслѣдствіе того, что разнохарактерные ремонты, изъ коихъ имѣются особо сложные, какъ напр. по періодической смѣнѣ трубъ и составныхъ частей трубопровода, связанные со срочностью, требуютъ особой бдительности и энергіи какъ для безопасности движенія поѣздовъ, такъ и для достиженія безостановочнаго транспортированія груза, надо признать естественнымъ и необходимымъ усиливать административный надзоръ и средства его по ежегоднымъ эксплоатаціоннымъ смѣтамъ для поддержанія выгоднаго для казны сооруженія.

IV. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

21-го сентября въ дневномъ засѣданіи въ управленіи Закавказскихъ ж. д. была разсмотрѣна слѣдующая программа вопросовъ, которые Особая Высшая Комиссія постановила предложить на мѣстахъ при обслѣдованіи организаціи желѣзныхъ дорогъ (приложеніе къ журналу 5 засѣданія Организаціонной Подкомиссіи), а именно:

По 1 вопросу программы Организаціонной Подкомиссіи.

1. Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

2. Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ?

3. Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? Характеръ, направленіе и обмѣнъ.

4. Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на ускореніе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ?

5. Получить графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціальнаго назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія; опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемыя имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

1. Что можетъ быть предоставлено компетенціи управленія дороги:

а) по 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 эксплоатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующія на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5. Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа пріобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпалъ, крестовинъ, стрѣлокъ и др., частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6. Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно) съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени пріобрѣтенія долго лежащаго имущества;

б) негоднаго — съ показаніемъ предположеній о способѣ возможно выгодной и скорой его ликвидаціи.

7. Способы храненія на складахъ, ихъ учетъ; порядокъ требованія. Какіе предметы пріобрѣтаются не матеріальной сл.? Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и пріемки?

8. Какъ учитываются служебныя перевозки при оцѣнкѣ инвентарной стоимости имущества?

9. Желательно ли сохраненіе матеріальной сл. и не слѣдуетъ ли предоставить пріобрѣтеніе службамъ - потребительницамъ?

По вопросу 3 программы:

1. Можетъ ли быть предоставлено приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

а) начальнику дороги—всѣхъ, кромѣ начальниковъ службъ и отдѣловъ,

б) начальникамъ службъ—кромѣ начальниковъ участковъ дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ управленія службой;

в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

α) пути—кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,

β) тяги—кромѣ поѣздныхъ машиниствъ,

γ) движенія—кромѣ ревизоровъ, начальниковъ станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ, съ оставленіемъ за Министерствомъ права veto по этимъ назначеніямъ.

2. Затребовать всѣ дѣйствующія на 1 іюня на дорогѣ положенія о служащихъ.

По вопросу 5 программы:

1. Желательная организація и предѣлы власти начальниковъ отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2. Не слѣдуетъ ли присоединить сл. телеграфа къ сл. движенія, уничтоживъ вовсе сл. телеграфа, какъ таковую или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ сл. телеграфа?

3. Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требованія, которыя предъявляются округами.

По вопросу 6 программы:

1. Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижного состава.

2. Регистрація движенія и работы дороги (организація статистики); затребовать всѣ дѣйствующіе на дорогахъ на 1 іюня положенія и приказы о паровозномъ и вагонномъ хозяйствѣ.

3. Не слѣдуетъ ли часть статистики, для лучшаго и быстрѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ его работъ, передать въ отдѣленія по типу Привислинской ж. д.?

4. Организація смазки подвижного состава.

По вопросу 7 программы:

1. Кодификація всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ.

2. Какой существуетъ порядокъ ознакомленія агентовъ дороги съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями?

3. Упрощеніе отчетности (затребовать полный сводъ бланковъ отчетности по всѣмъ службамъ).

4. Въ какихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла желательна замѣна ручного труда механическимъ?

5. Квартирныя деньги и жилые дома; полоса отчужденія и лавочки.

По вопросу 8 программы:

1. Смѣняемость служащихъ.
2. Допущеніе на службу женщинъ.
3. Упрощеніе регистраціи и учета военнообязанныхъ.

По вопросу 11 программы:

1. Затребовать за 1908 годъ списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

2. Затребовать списокъ за 1908 годъ числа экстренныхъ служебныхъ поѣздовъ съ указаніемъ лицъ, ими пользовавшихся и числа сдѣланныхъ поѣздо-верстъ.

3. Количество подрядческихъ: нарядовъ и безплатныхъ билетовъ.

При этомъ по пунктамъ, относящимся къ первому вопросу программы, представлены:

По пункту 1—схема раздѣленія Закавказскихъ ж. д. въ административномъ отношеніи;

по пункту 2—письменныя данныя о предѣлахъ полномочій, что разсмотрѣно при обсужденіи программъ хозяйственныхъ вопросовъ отдѣльныхъ службъ;

по пункту 3 представлены свѣдѣнія о количествѣ верстъ, сдѣланныхъ поѣздами, о числѣ поѣздовъ, отправленныхъ по участкамъ и о характерѣ грузового движенія (коммерческаго) на Закавказскихъ ж. д. за 1908 г.;

по пункту 4 доложено, что Закавказскія ж. д. по топографическимъ условіямъ дѣлятся на три различные участка, изъ которыхъ западный обслуживается исключительно особымъ паркомъ типа Закавказскихъ ж. д. и два остальныхъ участка обслуживаются не только своимъ паркомъ, но и вагоннымъ типа общей сѣти. Перемѣщеніе единственнаго обмѣннаго пункта, находящагося въ концѣ Закавказскихъ ж. д., не можетъ имѣть вліянія на улучшеніе обмѣна, такъ какъ расположеніе этого пункта является наиболѣе выгоднымъ для Закавказскихъ ж. д. въ виду того, что наибольшее количество груза, передаваемаго Владикавказской ж. д., идетъ или на Баку, или черезъ Баку въ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи;

пунктъ 5 разсмотрѣнъ при обсужденіи хозяйственныхъ вопросовъ сл. тяги.

Вопросъ 2.

Прежде, чѣмъ приступить къ обсужденію вопроса по пунктамъ, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ начальника дорогъ высказать мнѣніе по общему вопросу о расширеніи власти начальника дороги; въ этомъ отношеніи можетъ быть три рѣшенія—

первое—единоличное управленіе начальника дороги за его полною отвѣтственностью, второе—коллегіальнное управленіе, существующее нынѣ, третье—совѣщательно-коллегіальное управленіе, гдѣ послѣднее слово принадлежитъ начальнику дороги, обязанному выслушать мнѣнія начальниковъ службъ и представителей вѣдомствъ.

Начальникъ дорогъ высказываетъ, что желательно коллегіальное управленіе съ тѣмъ, однако, чтобы права начальника дороги были нѣсколько расширены во избѣжаніе всякаго рода задержекъ, которыя при существующемъ положеніи происходятъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи сообщаетъ, что, согласно существующему проекту преобразованія мѣстныхъ управленій, предположено отнять право „veto" у представителей постороннихъ вѣдомствъ и оставить имъ только совѣщательный голосъ; такимъ образомъ можно пойти и дальше, т. е. устроить обязательный совѣтъ изъ начальниковъ службъ, выносящій опредѣленныя постановленія, при чемъ начальникъ дороги долженъ будетъ либо утвердить эти постановленія, если онъ находитъ ихъ правильными и полезными для дѣла, либо принять личное рѣшеніе, идущее, быть можетъ, въ разрѣзъ съ постановленіемъ совѣщательнаго совѣта, но, съ точки зрѣнія начальника дороги, правильно; тогда за это рѣшеніе является отвѣтственнымъ начальникъ дороги, но онъ принимаетъ его, обязательно выслушавъ мнѣнія начальниковъ службъ.

Начальникъ дорогъ полагаетъ, что именно эта форма наиболѣе удобна, совѣтъ же съ совѣщательнымъ голосомъ представителей постороннихъ вѣдомствъ не желателенъ, такъ какъ такая форма не удовлетворитъ ни ихъ самихъ, ни управленіе дороги.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что вѣдомства, соглашаясь отмѣнить право „veto" своихъ представителей, желаютъ сохранить за ними участіе въ совѣтѣ для того, чтобы они были всегда въ курсѣ дѣла и ставили въ него свои вѣдомства.

Начальникъ дорогъ считаетъ, что участіе представителя отъ Министерства Финансовъ вообще не нужно, а особенно въ настоящее время, когда контроль одного министерства надъ другимъ совершенно не нуженъ. Представитель Государственняго Контроля долженъ присутствовать въ совѣтѣ и высказывать свое мнѣніе, съ которымъ совѣтъ дороги всегда будетъ считаться и которое многимъ вопросамъ дастъ полное освѣщеніе. Во всякомъ же случаѣ и единоличное распоряженіе начальника дорогъ—не желательно.

Указавъ, что по существующему проекту реорганизаціи компетенцію мѣстныхъ управленій предпологается расширить, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ высказать въ этомъ отношеніи пожеланія.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что данный вопросъ управленіемъ дорогъ обсужденъ, и управленіе дорогъ можетъ высказать слѣдующія соображенія:

для большаго успѣха въ работахъ, производящихся на желѣзныхъ дорогахъ, желательно предоставить органамъ мѣстнаго управленія дорогъ: начальникамъ службъ, начальнику дорогъ и совѣту, при условіи его оставленія, нижеуказанныя права:

а) По исполненію смѣты.

Начальникъ дорогъ при расходованіи ассигнованныхъ по эксплоатаціонной смѣтѣ кредитовъ имѣетъ право разрѣшать переносъ отдѣльныхъ кредитовъ (т. е. перерасходъ за счетъ сбереженій) въ предѣлахъ каждаго отдѣла смѣны, а также съ одной отдѣльной работы на другую по гл. 2 от. VII эксплоатаціонной смѣты и по расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ въ теченіе смѣтнаго періода.

Начальникамъ службъ предоставляется право переноса кредитовъ въ предѣлахъ каждой главы эксплоатаціонной смѣты.

Начальнику дорогъ предоставляется право изъ ассигнованнаго по эксплоатаціонной смѣтѣ кредита на непредвидѣнные расходы (отд. VII, гл. 1) разрѣшать своею властью на непредвидѣнныя смѣтою работы и иныя надобности въ теченіе отчетнаго года до 50% отъ общей суммы ассигнованія, а также и окончательное разрѣшеніе расходовъ на производство работъ и поставокъ, смѣтою не предусмотрѣнныхъ, за счетъ нераспредѣленнаго кредита отъ ассигнованія по гл. 2 отд. VII эксплоатаціонной смѣты.

Переносъ же кредитовъ изъ одного отдѣла эксплоатаціонной смѣты въ другой, а также производство работъ, не предусмотрѣнныхъ смѣтами, за счетъ отмѣны какой-либо работы по вѣдомостямъ дополнительныхъ работъ и поставокъ на улучшеніе и усиленіе желѣзныхъ дорогъ съ коммерческою цѣлью и по отд. VII, гл. 2 разрѣшается совѣтомъ мѣстнаго управленія дорогъ.

Совѣту разрѣшается также расходованіе сбереженій, образовавшихся отъ уменьшенія заданныхъ по смѣтѣ размѣровъ движенія.

Совѣтомъ окончательно рѣшаются вопросы, касающіеся всякаго рода измѣненій въ вѣдомостяхъ работъ и расходовъ за счетъ сбора въ 1/5 коп. съ пуда ввозимыхъ на станціи грузовъ, какъ то: перемѣщеніе работъ съ одного пункта на другой, увеличеніе размѣра однѣхъ работъ за счетъ уменьшенія другихъ, замѣна одной работы другою, производство коихъ разрѣшается за счетъ указаннаго сбора; покрытіе же перерасходовъ сбереженіями предоставляется начальнику дорогъ.

Смѣты на отдѣльныя работы, составляемыя въ подлежащихъ случаяхъ, утверждаются начальникомъ дорогъ въ предѣлахъ открытыхъ кредитовъ и согласно утвержденнымъ проектамъ и расцѣнкамъ.

Начальникамъ службъ предоставляется право нанимать временныхъ десятниковъ, табельщиковъ и т. п. для усиленія надзора за работами, производящимися хозяйственнымъ или подряднымъ способами, за счетъ кредитовъ по эксплоатаціонной смѣтѣ и по смѣтамъ на дополнительныя работы по улучшенію и усиленію дорогъ. Въ послѣднемъ случаѣ, помимо найма необходимыхъ служащихъ, начальнику дорогъ предоставляется увеличивать содержаніе штатнымъ служащимъ дорогъ, принимающимъ участіе въ работахъ за исключеніемъ начальниковъ службъ и отдѣловъ, размѣръ каковаго увеличенія не долженъ превышать 50% получаемаго служащимъ постояннаго штатнаго содержанія.

Независимо отъ вышеизложеннаго, компетенціи управленія дорогъ по исполненію смѣты долженъ быть предоставленъ расходъ ассигнованныхъ средствъ не только по прямому своему назначенію, но и на производство такихъ мѣропріятій, которыя не могли быть своевременно предусмотрѣны, но оказались неотложными, а также передвиженіе кредитовъ изъ номера въ номеръ, не выходя изъ общаго ассигнованія по отдѣлу въ тѣхъ случахъ, когда немедленное исполненіе какого-нибудь мѣропріятія требуется въ интересахъ дѣла и казны, а между тѣмъ въ надлежащемъ номерѣ не имѣется кредита, тогда какъ по другому номеру таковой имѣется въ избыткѣ.

б) По договорамъ.

Начальнику дорогъ предоставляется право заключать договоры, утверждать подписки и выдавать наряды на годовой срокъ на работы и поставки, предвидѣнныя эксплоатаціонной смѣтой и срокомъ на два года на работы и поставки за счетъ кредитовъ по гл. 2, отд. VII эксплоатаціонной смѣты и за счетъ кредитовъ по вѣдомостямъ дополнительныхъ работъ въ томъ случаѣ, если стоимость каждой отдѣльной работы или годовая потребность поставляемаго не превышаетъ 30.000 руб.

Начальникамъ службъ предоставляется то же право въ томъ случаѣ, если стоимость каждой отдѣльной работы или годовая потребность поставляемаго не превышаетъ 10.000 руб.

Заключеніе договоровъ для эксплоатаціонныхъ потребностей на срокъ болѣе одного года и за счетъ строительныхъ кредитовъ на срокъ, превышающій дѣйствіе послѣднихъ, предоставляется совѣту.

Предоставляется совѣту право заключенія договоровъ на сроки до 3-хъ лѣтъ, кромѣ перечисленныхъ въ восьми пунктахъ приложенія къ § 49 Временной Инструкціи мѣстнымъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ и на работы малярныя и ассенизаціонныя (по очисткѣ отхожихъ мѣстъ, выгребныхъ ямъ и мусорныхъ ящиковъ).

Совѣту предоставляется заключеніе договоровъ на работы и поставки, стоимость или годовая потребность которыхъ превышаетъ 30.000 руб., до предѣловъ кредитовъ по эксплоатаціонной смѣтѣ, такъ равно и по смѣтамъ на производство работъ по улучшенію и усиленію дорогъ.

Кромѣ способовъ сдачи работъ, указанныхъ въ § 49 Временной Иструкціи мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, начальникамъ службъ предоставляется право сдавать отдѣльнымъ лицамъ или артелямъ мастеровыхъ работы и по словесному договору по цѣнамъ, не свыше установленныхъ на дорогахъ единичныхъ цѣнъ, въ томъ случаѣ, когда стоимость отдѣльной работы не превосходитъ 900 руб.

Равнымъ образомъ начальнику дорогъ предоставляется право разрѣшать начальникамъ службъ производить покупку на мѣстныхъ рынкахъ матеріаловъ и предметовъ по цѣнамъ не свыше номенклатурныхъ, если таковыхъ предметовъ и матеріаловъ не имѣется въ данное время въ складахъ дорогъ.

Работы и поставки на сумму не свыше 3000 руб. предоставляется начальникамъ службъ сдавать по письменнымъ условіямъ безъ вызова конкуренціи и безъ собиранія цѣнъ путемъ запросовъ—по цѣнамъ не свыше установленныхъ на дорогахъ единичныхъ цѣнъ.

Начальнику дорогъ предоставляется право отдаленія сроковъ работъ и поставокъ, обусловленныхъ утвержденными имъ договорами и иными обязательствами на періодъ отъ 3 до 6 мѣсяцевъ безъ взысканія штрафовъ; отсрочки же на періоды свыше одного года, прекращеніе дѣйствія договора по обоюдному соглашенію, передача исполненія договоровъ, вслѣдствіе неисправности, другимъ лицамъ болѣе упрощеннымъ способомъ, чѣмъ это требуется Положеніемъ о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, разрѣшаются совѣтомъ.

По договорамъ, одобряемымъ совѣтомъ мѣстнаго управленія, должно быть предоставлено управленію право впредь до утвержденія ихъ центральнымъ Управленіемъ (Министерствомъ Путей Сообщенія) осуществлять выработанныя условія договора, въ виду того, что коммерческія потребности вызываются жизнью и не терпятъ замедленія.

Разрѣшеніе вопросовъ о качествѣ поставляемыхъ предметовъ и матеріаловъ, въ случаѣ возникшихъ разномыслей во взглядахъ экспертовъ и пріемочныхъ комиссій, предоставляется въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, по отдѣльнымъ обязательствамъ на сумму не свыше 10.000 р. начальнику дорогъ; свыше же таковой—совѣту.

По договорамъ, не имѣющимъ общаго значенія для дорогъ, какъ, напримѣръ, по отдачѣ въ аренду торговыхъ палатокъ, парикмахерскихъ, кіосковъ, по нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ и т. п. предоставить право заключенія ихъ начальникамъ службъ.

Вопросы же о качествѣ произведенныхъ работъ на всякую сумму окончательно разрѣшаются начальникомъ дорогъ.

в) По заказамъ.

По вопросамъ заказовъ компетенціи управленія дорогъ должно быть предоставлено право: 1) удлиненія сроковъ исполненія ихъ отъ 3 до 6 мѣсяцевъ безъ взысканія штрафовъ; 2) прекращенія дѣйствія заказовъ по обоюдному соглашенію или неисполненію ихъ, если надобность въ исполненіи миновала; 3) передачи исполненія заказовъ, вслѣдствіе неисправности, другимъ лицамъ болѣе упрощеннымъ способомъ, чѣмъ это требуется Положеніемъ о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ.

По отдѣлу сл. тяги: выдача заказовъ не только на всѣ предметы оборудованія, какъ до сихъ поръ, но и на запасныя части подвижного состава, заказываемыя нынѣ черезъ Управленіе ж. д. (какъ бандажи, колеса, оси). Выдача этихъ заказовъ черезъ Управленіе ж. д. затрудняетъ своевременное полученіе необходимыхъ частей, вызывая задержку въ ремонтѣ и выпускѣ подвижного состава, затрудненіе въ упорядоченіи колеснаго хозяйства, переходъ на 900 пудовую нагрузку и тому подобное.

По заказамъ же, не имѣющимъ общаго значенія для дорогъ, предоставить право начальникамъ службъ.

г) По техническимъ вопросамъ.

Въ измѣненіи пунктовъ *а* и *в* § 29 Временной Инструкціи мѣстнымъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, начальнику дорогъ предоставляется утвержденіе всѣхъ проектовъ, построекъ и перестроекъ, съ подлежащими къ нимъ техническими условіями въ тѣхъ случаяхъ, когда общая стоимость отдѣльной работы, требующей проекта, не превышаетъ 100.000 руб., въ томъ числѣ и проектовъ типовъ, ранѣе на данной дорогѣ хотя и не примѣнявшихся, но уже примѣненныхъ на другихъ дорогахъ общей сѣти Россійскихъ ж. д.

Въ развитіе § 34 Временной Инструкціи мѣстнымъ управленіямъ желѣзныхъ дорогъ, начальнику дорогъ предоставляется право не составлять актовъ освидѣтельствованія гражданскихъ сооруженій и котлованов для фундаментовъ подъ стѣны этихъ сооруженій, въ томъ случаѣ, когда стоимость каждой отдѣльной постройки не превышаетъ 10.000 руб.

Равнымъ образомъ, въ развитіе того же § 34 освидѣтельствованіе вновь построенныхъ вѣтвей частнаго пользованія, примыкающихъ къ данной дорогѣ, до открытія по нимъ движенія, производится комиссіей, по назначенію начальника дорогъ, изъ представителей техническихъ службъ мѣстнаго управленія дорогъ.

По техническимъ вопросамъ по отдѣлу сл. тяги управленію дорогъ должна быть предоставлена полная компетенція: нынѣ Управленіе желѣзныхъ дорогъ рѣшаетъ большинство техническихъ вопросовъ опросомъ всѣхъ дорогъ. Объединенные отвѣты даютъ данныя для того или другого рѣшенія. Тотъ же способъ могло бы примѣнять и управленіе каждой дороги въ отдѣльности по интересующимъ его вопросамъ, съ той разницей лишь, что рѣшеніе техническихъ вопросовъ каждой дорогой для себя ускорило бы проведеніе ихъ въ жизнь и отвѣчало бы требованіямъ мѣстныхъ условій, каковыя Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ во вниманіе едва ли могутъ приниматься.

Полная компетенція въ рѣшеніи техническихъ вопросовъ каждаго управленія подняла бы уровень техническихъ и теоретическихъ знаній и освободила бы дороги отъ массы ненужныхъ циркуляровъ, оговаривающихъ и устанавливающихъ размѣры самыхъ ничтожныхъ частей подвижного состава. Уменьшеніе же циркуляровъ ведетъ къ сокращенію числа служащихъ, а, слѣдовательно, поднятію ихъ цѣны въ качественномъ отношеніи.

Пунктъ 2 вопроса 2.

Управленіе Закавказскихъ ж. д. полагаетъ, что заводская инспекція не нужна, такъ какъ существованіе ея нисколько не облегчаетъ и не ускоряетъ полученія необходимыхъ для дорогъ предметовъ и матеріаловъ. Случаи неправильной пріемки заводской инспекціей нерѣдки, а, между прочимъ, циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ предписывается относиться крайне осторожно къ бракованію принятыхъ инспекторомъ предметовъ. Это опять создаетъ значительную переписку и задержки въ полученіи необходимыхъ матеріаловъ. Пріемка агентами дорогъ, болѣе ознакомленными съ принимаемыми предметами и отвѣтственными за эти пріемки, не дастъ худшихъ результатовъ въ дѣлѣ снабженія дорогъ необходимыми матеріалами.

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ на чрезвычайную важность наблюденія со стороны Министерства Путей Сообщенія на заводахъ за самымъ производствомъ заказовъ Министерства; это обстоятельство и говоритъ скорѣе за необходимость существованія заводской инспекціи, хотя быть можетъ и въ другомъ видѣ, чѣмъ въ настоящее время.

Начальникъ сл. пути, присоединяясь къ высказанному Предсѣдателемъ Подкомиссіи, полагаетъ, что, какъ уже доложено, удобнѣе, чтобы каждая дорога имѣла возможность наблюдать за своими заказами, какъ наиболѣе заинтересованная; но для этого необходимо увеличить число агентовъ, на которыхъ можно было бы возлагать командировки на заводы и наблюденіе.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, замѣчались ли на Закавказскихъ ж. д. случаи неправильной пріемки со стороны инспекціи.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что, напримѣръ, за 1908 г. замѣчены два такихъ случая:

1) при поставкѣ колесныхъ паръ товариществомъ Невскаго завода по наряду № 7146, когда онѣ были приняты заводской инспекціей и забракованы комиссіей Закавказскихъ ж. д. вслѣдствіе неправильнаго расположенія колесъ;

2) при поставкѣ колесныхъ паръ Путиловскимъ заводомъ; онѣ были забракованы комиссіей Закавказскихъ ж. д. всѣдствіе того, что края пальцевъ въ мѣстахъ расклепки были отбиты.

Начальникъ матеріальной сл. замѣчаетъ, что инспекція свидѣтельствуетъ не всѣ пріемки для желѣзныхъ дорогъ, а лишь по тѣмъ заказамъ, которые имѣютъ прямое отношеніе къ безопасности движенія; такое раздѣленіе неудобно, такъ какъ заставляетъ дороги все-таки имѣть особыхъ пріемщиковъ; если бы инспекція принимала всѣ матеріалы и была отвѣтственна за принятое, то такая инспекція желательна.

Представитель Государственнаго Контроля полагаетъ, что если всѣ дороги будутъ имѣть особыхъ агентовъ для пріемки на заводахъ, то это будетъ дорого стоитъ и стѣснитъ заводы. Кромѣ того, инспекція имѣетъ за собой и большую практику въ дѣлѣ пріемки, извѣстные методы пріемки и т. д., такъ что было бы желательно оставить инспекцію, измѣнивъ нѣсколько ея положеніе.

По пункту 3 вопроса 2

управленіе Закавказскихъ ж. д. высказываетъ, что порядокъ заготовокъ заказовъ и поставки подвижного состава долженъ быть измѣненъ въ смыслѣ предоставленія права мѣстнымъ управленіямъ какъ вырабатывать, такъ и заказывать подвижной составъ тѣхъ типовъ и въ томъ количествѣ, какое управленіемъ дорогъ признано будетъ необходимымъ; только въ такомъ случаѣ можно требовать съ дорогъ удовлетворенія всѣмъ предъявляемымъ перевозкамъ какъ грузовъ, такъ и пассажировъ; кромѣ того, тогда дороги будутъ отвѣтственны за срокъ службы своего подвижного состава, за его прочность, за расходы по его пріобрѣтенію и ремонту, а съ другой стороны въ состояніи будутъ развить иниціативу въ созданіи новыхъ типовъ, что, развивая строительство подвижного состава, поведетъ къ поднятію опыта и знаній среди инженеровъ подвижного состава и тяги. Знаніе же мѣстныхъ условій и принятіе ихъ во вниманіе при проектированіи новыхъ типовъ подвижного состава, будетъ наилучшей гарантіей наиболѣе цѣлесообразной по утилизаціи, а, слѣдовательно, и лучшихъ результатовъ эксплоатаціи.

Н. А. Масловъ, не возражая по всѣмъ пунктамъ доклада, высказываетъ лишь, что по отношенію къ паровозамъ предлагаемый способъ непріемлемъ, такъ какъ государство въ своихъ интересахъ должно поддерживать нѣкоторые заводы путемъ распредѣленія заказовъ и т. д.; финансовая сторона дѣятельности заводовъ, рабочій вопросъ и пр. слишкомъ связаны съ интересами государства, чтобы не подчинять ихъ общему плану хозяйства или чтобы жертвовать ими ради мѣстныхъ удобствъ.

По пункту 4 вопроса 2

представлено подробное перечисленіе желательныхъ, по мнѣнію управленія Закавказскихъ ж. д., измѣненій въ правилахъ технической эксплоатаціи.

По пункту 5 вопроса 2

представлено подробное описаніе, помѣщенное въ приложеніи.

По пункту 6 вопроса 2

представлена подробная вѣдомость, изъ которой видно, что хотя комиссія, производящая осмотръ долголежащаго имущества въ главномъ матеріальномъ складѣ дорогъ, еще не окончила своихъ дѣйствій и осмотрѣла матеріаловъ на 620.000 руб., однако, уже при этомъ осмотрѣ оказалось машинъ и станковъ, не взятыхъ службами на сумму . . . . . 20.490 руб.,

запасныхъ частей, не предусмотрѣнныхъ нормами, но которыя необходимо оставить въ запасѣ дорогъ на сумму . . . . . 84.440 „

запасныхъ частей, тоже не предусмотрѣнныхъ нормами, но могущихъ быть израсходованными въ будущемъ на сумму . . . . . 86.740 „

и запасныхъ частей, хотя и предусмотрѣнныхъ нормами, но имѣющихся въ излишкѣ на сумму . . 328.345 „

Пунктъ 7

разсмотрѣнъ ранѣе;

по пункту же 8

доложено, что стоимость служебныхъ перевозокъ не включается въ цѣну инвентарнаго имущества.

По пункту 9 вопроса 2

начальникъ матеріальной сл. высказываетъ, что, по его мнѣнію, имѣется очень много данныхъ за сохраненіе матеріальной сл., но послѣдняя должна быть поставлена въ иныя условія для болѣе продуктивной дѣятельности. Въ настоящее время заготовки матеріаловъ обусловлены однѣми и тѣми же формальностями, на какую бы сумму онѣ ни производились, что и отнимаетъ очень много времени и не даетъ возможности сосредоточиться

съ должной энергіей на болѣе серьезныхъ дѣлахъ. Во всякомъ случаѣ, за матеріальной сл. необходимо признать особую спеціальность, почему сосредоточеніе всей работы по заготовкѣ, храненію и учету въ одной службѣ непремѣнно должно дать лучшіе результаты, чѣмъ если разбросать всю работу на многія службы. При особой матеріальной сл. хлопотливая работа по заготовкѣ не занимаетъ вниманія начальниковъ технической службы. Службы не заготовляютъ однородные матеріалы, а самое главное это то, что общій расходъ по матеріальной службѣ всегда будетъ обходиться дешевле, чѣмъ отдѣленія по всѣмъ службамъ.

Начальникъ сл. керосинопровода считаетъ, что безусловно слѣдуетъ предоставить пріобрѣтеніе матеріаловъ и другихъ предметовъ службамъ-потребительницамъ. Въ особенности это относится къ сл. керосинопровода, имѣющей спеціальный характеръ.

Начальникъ коммерческаго отдѣла заявляетъ, что по отношенію къ коммерческому отдѣлу въ существованіи матеріальной сл., какъ посредницы для заготовленія канцелярскихъ матеріаловъ и инвентаря, особой надобности не встрѣчается. Пріобрѣтеніе такого рода предметовъ изъ смѣтныхъ кредитовъ можетъ быть возложено безъ всякихъ затрудненій непосредственно на отдѣлъ, при условіи освидѣтельствованія и одобренія предметовъ пріемочной комиссіей.

Начальникъ сл. тяги находитъ, что существованіе матеріальной сл., какъ отдѣльной на дорогахъ самостоятельной службы, вѣдающей пріобрѣтеніемъ, храненіемъ и раздачей предметовъ и матеріаловъ, не оправдывается дѣйствительными потребностями и условіями желѣзнодорожной дѣятельности. Сохраненіе ея поэтому въ этомъ видѣ, какъ нынѣ, для постановки вопроса о заготовкѣ матеріаловъ въ вполнѣ отвѣчающія требованіямъ желѣзнодорожной службы условія, не желательно.

Функціи матеріальной сл. подраздѣляются на три главныхъ отрасли:

а) пріобрѣтеніе матеріаловъ;
б) храненіе ихъ въ складахъ матеріальной сл.;
в) раздача и расходъ ихъ по линіи.

Изъ этихъ трехъ—первая самая главная и отвѣтственная должна быть безусловно изъята изъ вѣдѣнія матеріальной сл., а передана службамъ-потребительницамъ. Такимъ образомъ, матеріальная сл., какъ таковая, уничтожается и превращается въ „сл. магазиновъ“; функціи ея, вслѣдствіе этого, значительно упростятся, а заготовка матеріаловъ будетъ поставлена на болѣе правильный путь. Въ каждой изъ главныхъ службъ: тяги, пути и движенія можетъ быть организаванъ самый незначительный по штату „отдѣлъ по заготовкѣ матеріаловъ“, подчиненный непосредственно начальнику службы.

Съ уничтоженіемъ матеріальной сл., сл. тяги, какъ главная потребительница пріобрѣтаемыхъ ею матеріаловъ, получаетъ слѣдующія выгоды:

1) своевременное пріобрѣтеніе всѣхъ необходимыхъ для нуждъ сл. тяги,—для ремонта подвижного состава матеріаловъ и частей; матеріальная сл., не рѣшающая никогда окончательно вопросы о заготовкѣ безъ согласія и утвержденія начальника службы-потребительницы, является только промежуточной инстанціей и какъ бы передаточнымъ пунктомъ, проходя черезъ который переписка съ поставщиками и заводами задерживается понапрасну цѣлыми недѣлями, что влечетъ за собой цѣлую массу вполнѣ устранимыхъ уничтоженіемъ матеріальной сл. недоразумѣній;

2) въ виду того, что въ большинствѣ случаевъ агенты матеріальной сл. почти незнакомы съ техническими вопросами сл. тяги, для рѣшенія техническихъ вопросовъ необходимо матеріальной сл. участіе спеціалистовъ по службѣ; въ такихъ случаяхъ вопросы окончательно рѣшаются агентами службы-потребительницы, но такой порядокъ опять затягиваетъ дѣло до безконечности, такъ какъ спеціальныхъ агентовъ для сношенія съ матеріальной сл. въ отдѣльныхъ службахъ не имѣется, а наличный составъ каждой службы не всегда имѣетъ достаточно свободнаго времени, дабы рѣшить вопросъ безъ задержки и немедленно;

3) выборъ качества образцовъ, заказываемыхъ предметовъ и матеріаловъ тоже является крайне важнымъ вопросомъ. Весьма часто матеріальная сл. выдаетъ заказы по своему усмотрѣнію, а въ пріемочной комиссіи, въ коей участвуютъ спеціалисты, матеріалы эти по разнымъ причинамъ бракуются. Это опять влечетъ за собой цѣлую массу переписки, отбивая желаніе солидныхъ фирмъ участвовать въ конкуренціяхъ на поставки для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Примѣръ многихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ является наиболѣе убѣдительнымъ доказательствомъ, что безъ матеріальной сл. дороги эти гораздо лучше обставлены въ дѣлѣ заготовки частей ремонтируемаго подвижного состава и матеріаловъ, получая все своевременно, лучшаго достоинства и по болѣе дешевымъ цѣнамъ, съ сокращеніемъ расходовъ на содержаніе отдѣльной службы съ начальникомъ, двумя помощниками во главѣ и цѣлымъ штатомъ агентовъ и конторщиковъ стола заказовъ.

Начальникъ матеріальной сл. указываетъ, что 1) заготовленіе сложныхъ оборудованій производится теперь самими службами-потребительницами; 2) многія запасныя части, расходуемыя въ незначительномъ количествѣ, заготовляются сл. тяги по годовымъ заказамъ и 3) заготовленіе всѣхъ остальныхъ запасныхъ частей должна производить матеріальныя сл., такъ какъ по нимъ рѣдко когда возбуждаются техническіе вопросы, а заготовленіе самой службой-потребительницей несложныхъ запасныхъ частей не даетъ

тѣхъ выгодъ казнѣ въ смыслѣ дешевизны, правильнаго освидѣтельствованія и храненія, какъ это теперь практикуется подъ контролемъ службъ-потребительницъ.

По пункту 1 вопроса 3

доложено, что, по мнѣнію управленія Закавказскихъ ж. д., желательно предоставить приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

а) начальнику дорогъ оставить права въ предѣлахъ, указанныхъ въ § 20 Инструкціи мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и, кромѣ того, въ виду чрезвычайной важности имѣть для успѣшнаго веденія дѣла главныхъ сотрудниковъ, вполнѣ соотвѣтствующихъ своему положенію, желательно, чтобы при назначеніи начальниковъ службъ запрашивалось согласіе на это и со стороны начальника дорогъ;

б) начальникамъ службъ—всѣхъ, за исключеніемъ начальниковъ участковъ, дистанцій, отдѣленій, отдѣловъ управленія, ревизоровъ: движенія и матеріальной сл., начальниковъ станцій 1-го класса, завѣдывающихъ счетоводствами и главнымъ складомъ, дѣлопроизводителей и вообще всѣхъ агентовъ, получающихъ болѣе 1.000 руб. въ годъ;

в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

1) пути 2) тяги 3) движенія	всѣхъ служащихъ, кромѣ перечисленныхъ въ этихъ пунктахъ и получающихъ окладъ не свыше 360—420 руб. въ годъ и,

кромѣ того, желательно предоставить приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе завѣдывающимъ главнымъ и участковыми складами (по матеріальной сл.) низшихъ служащихъ, кромѣ помощниковъ смотрителей складовъ, счетоводовъ и прочихъ агентовъ, получающихъ не свыше 360—420 руб. въ годъ.

Далѣе, начальникомъ дорогъ заявлено о необходимости изданія „Положенія о служащихъ“, неимѣніе котораго очень вредно отражается на дѣлѣ, хотя управленіе Закавказскихъ ж. д. приняло нѣкоторыя самостоятельныя мѣры къ ограниченію произвола; напримѣръ, на Закавказскихъ ж. д. имѣется книга старшинства по службѣ и въ настоящее время разрабатывается начальникомъ сл. движенія проектъ общаго положенія.

Начальникъ сл. движенія дополняетъ, что въ проектѣ, который былъ присланъ въ управленіе Закавказскихъ ж. д. для дачи заключенія, все-таки имѣются недостатки, заключающіеся въ слабомъ опредѣленіи границъ правъ начальствующихъ лицъ, въ отсутствіи регламентаціи пріемственности и т. д.; поэтому, по порученію управленія, начальникъ сл. движенія и разрабатываетъ нѣкоторыя измѣненія въ проектѣ.

Далѣе, начальникъ дорогъ отмѣчаетъ недостатокъ неограниченности правъ жандармской желѣзнодорожной полиціи въ вопросахъ опредѣленія на службу и увольненія; жандармская полиція требуетъ непріема или увольненія безъ объясненія причинъ и даже самую регистрацію служащихъ ведетъ въ непріемлемой формѣ, требуя, напримѣръ, чтобы при поступленіи на службу старшій агентъ дорогъ являлся къ жандармскому унтеръ-офицеру.

По пункту 1 вопроса 5

представлено Подкомиссіи слѣдующее мнѣніе управленія Закавказскихъ ж. д. о желательной реорганизаціи:

1. *Сл. движенія* преобразовать въ сл. эксплоатаціи путемъ присоединенія къ ней коммерческаго отдѣла и претензіоннаго отдѣла сл. сборовъ, оставивъ въ качествѣ самостоятельнаго учрежденія контроль сборовъ.

Начальники отдѣленій должны являться отвѣтственными старшими агентами по всей компетенціи сл. движенія или сл. эксплоатаціи, съ соотвѣтственнымъ расширеніемъ ихъ круга обязанностей и предоставленіемъ большей иниціативы и съ возложеніемъ большей личной отвѣтственности за веденіе и постановку дѣла въ предѣлахъ отдѣленій, при условіи соотвѣтствующаго, конечно, расширенія ихъ полномочій въ смыслѣ подчиненія таковымъ помимо непосредственно агентовъ сл. движенія, ревизоровъ станціоннаго счетоводства и коммерческихъ ревизоровъ-инструкторовъ.

2. *Организацію отдѣла телеграфа* желательно оставить въ существующемъ видѣ при нижеизложенныхъ полномочіяхъ начальника телеграфа.

3. *Коммерческому отдѣлу при сл. эксплоатаціи* желательно дать слѣдующую организацію:

веденіе и разработка дѣлъ, касающихся нижеслѣдующихъ вопросовъ;

а) условій перевозки и тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ и представленіе проектовъ тарифовъ Управленію желѣзныхъ дорогъ;

б) введеніе въ дѣйствіе утвержденныхъ въ установленномъ порядкѣ тарифовъ, правилъ и условій перевозки и изданіе надлежащихъ наказовъ по коммерческой сл. и разъясненіе по примѣненію тарифовъ и вообще исполненіе всѣхъ указаній Управленія желѣзныхъ дорогъ по тарифнымъ вопросамъ;

в) постоянное наблюденіе за неуклоннымъ и правильнымъ примѣненіемъ станціонными агентами дѣйствующихъ тарифовъ и правилъ перевозки;

г) веденіе дѣлъ по соглашеніямъ, договорамъ и конвенціямъ о прямомъ сообщеніи съ желѣзными дорогами, пароходными или

транспортными обществами и положеніями о городскихъ станціяхъ;

д) разсмотрѣніе дѣлъ по претензіямъ объ утратѣ, недостачѣ, порчѣ и поврежденіи товаровъ, о переборахъ и просрочкахъ въ доставкѣ, а также жалобъ пассажировъ и грузохозяевъ на неправильное примѣненіе станціонными агентами постановленій Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и изданныхъ въ развитіе сихъ постановленій правилъ и распоряженій Министерства Путей Сообщенія, а равно веденіе всей переписки по всякаго рода претензіямъ съ мѣстными учрежденіями Государственнаго Контроля;

е) представленіе Управленію желѣзныхъ дорогъ заключеній по вопросамъ, вносимымъ на разсмотрѣніе всякихъ съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ по конвенціоннымъ и тарифнымъ вопросамъ, при чемъ по отношенію представительства на сихъ съѣздахъ и сроковъ представленія своихъ заключеній, мѣстныя управленія руководствуются циркуляромъ бывшаго Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 8/2 января 1892 г. за № 769/2;

ж) веденіе ссудныхъ, складочныхъ и комиссіонныхъ операцій, а также вопросовъ, касающихся эксплоатаціи элеваторовъ;

з) дѣлопроизводство по дѣламъ, касающимся особаго сбора въ 1/5 коп. съ пуда ввозимыхъ на станцію грузовъ;

и) дѣлопроизводство по дѣламъ, касающимся городскихъ станцій и наблюденіе за дѣйствіями сихъ станцій;

к) дѣлопроизводство по международнымъ сообщеніямъ;

л) вопросы, касающіеся особыхъ соглашеній съ городскими управленіями относительно взиманія особыхъ въ пользу городовъ, при посредствѣ желѣзныхъ дорогъ, сборовъ;

м) учрежденіе агентствъ на пограничныхъ и портовыхъ станціяхъ по очисткѣ грузовъ отъ пошлинъ;

н) разсмотрѣніе вопросовъ коммерческаго характера, касающихся договоровъ о перевозкѣ грузовъ по вѣтвямъ или подъѣзднымъ путямъ, а также представленіе заключеній съ коммерческой точки зрѣнія по проектамъ сихъ вѣтвей или путей,

о) составленіе ежегодныхъ обзоровъ общаго хода промышленности и торговли въ раіонѣ данной дороги, а равно резюмированныхъ отчетовъ о результатахъ коммерческой дѣятельности дороги въ данномъ отчетномъ году;

п) веденіе статистики перевозокъ пассажировъ и грузовъ и представленіе таковой статистики подлежащимъ учрежденіямъ по принадлежности;

р) вся вообще переписка по вопросамъ, имѣющимъ какое-либо отношеніе къ коммерческой эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

По отношенію внутренней организаціи коммерческихъ отдѣловъ мѣстныхъ управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, означенные отдѣлы руководствуются порядкомъ, выработаннымъ особымъ совѣщаніемъ и состоящимъ въ главныхъ чертахъ въ томъ, что коммерческіе отдѣлы, по роду разрабатываемыхъ дѣлъ, распредѣляются на три стола, непосредственное завѣдываніе коими возлагается на дѣлопроизводителей, а именно: а) столъ коммерческій, б) столъ по претензіямъ и в) столъ статистическій; кромѣ того, при отдѣлахъ, по мѣрѣ надобности, имѣются письмоводства, непосредственно завѣдываемыя письмоводителями отдѣловъ.

Въ вѣдѣніи коммерческаго стола должны находиться вопросы, касающіеся условій перевозки пассажировъ и грузовъ, тарифовъ, условій примѣненія ихъ и всякихъ сборовъ, въ томъ числѣ и всякіе вопросы о переборахъ или недоборахъ, и вся вообще переписка, возникающая по вышеупомянутымъ вопросамъ.

Инструктированіе станціонныхъ агентовъ по вопросамъ коммерческимъ и тарифнымъ лежитъ на обязанности коммерческихъ ревизоровъ-инструкторовъ.

Столъ по претензіямъ вѣдаетъ разборомъ жалобъ и заявленій о неправильныхъ дѣйствіяхъ станціонныхъ агентовъ въ коммерческомъ отношеніи, разсмотрѣніе актовъ объ утерѣ, порчѣ, недостачѣ, просрочкѣ и засылкѣ грузовъ, а также поступающихъ по нимъ претензій.

При этомъ, если данное дѣло по претензіи требуетъ выясненія на мѣстѣ всѣхъ обстоятельствъ, вызвавшихъ такую претензію, коммерческій отдѣлъ поручаетъ выясненіе этихъ обстоятельствъ своимъ агентамъ по розыску грузовъ.

Въ видахъ же ускоренія разсмотрѣнія дѣлъ по претензіямъ и упрощенія дѣлопроизводства по симъ дѣламъ, при коммерческомъ отдѣлѣ учреждены особыя совѣщанія изъ представителей Государственнаго Контроля, сл. движенія, повѣреннаго по судебнымъ дѣламъ, начальника отдѣла и дѣлопроизводителя стола претензій.

На обязанности стола статистики лежитъ какъ веденіе статистики перевозокъ пассажировъ и грузовъ, представленіе періодическихъ вѣдомостей для надобностей центральныхъ учрежденій или годового отчета, такъ и составленіе потребныхъ для разработки проектовъ тарифовъ, статистическихъ справокъ, выборокъ и т. п.

На письмоводствѣ коммерческаго отдѣла лежитъ веденіе общаго входящаго и исходящаго журналовъ, дѣлопроизводство объ утратѣ накладныхъ и свидѣтельствъ о наложенныхъ платежахъ, о продажѣ невостребованныхъ и найденныхъ предметовъ; затѣмъ, всѣ сношенія по взысканіямъ за неуплату гербоваго

сбора, архивъ отдѣла и вообще всякія сношенія по вопросамъ, не имѣющимъ связи ни съ тарифами, ни съ условіями перевозокъ, ни съ претензіями грузохозяевъ.

Внѣшняя станціонная служба, исполняющая обязанности коммерческаго характера и агенты, служащіе при элеваторахъ или по ссудно-комиссіоннымъ операціямъ передаются въ непосредственное завѣдываніе коммерческаго отдѣла и находятся подъ наблюденіемъ коммерческихъ ревизоровъ.

4. Организація судебнаго отдѣла сопряжена съ увеличеніемъ штата отдѣла (образованіе самостоятельныхъ столовъ по дѣламъ: а) увѣчнымъ, б) грузовымъ, в) по искамъ управленія и уголовнымъ) для увеличенія коего испрашивается кредитъ по смѣтѣ 1911 года.

Предѣлы власти желательно предоставить:

по исполненію смѣты.

Производство расходовъ въ предѣлахъ разрѣшенныхъ по эксплоатаціонной смѣтѣ по очереднымъ номерамъ сл. движенія кредитовъ, какъ на содержаніе личнаго состава, такъ и по пріобрѣтенію инвентаря должно относиться къ компетенціи начальника сл, движенія.

Начальники же отдѣленій руководствуются размѣрами штатныхъ назначеній по отдѣленію, установленныхъ начальникомъ движенія въ предѣлахъ смѣты; при потребностяхъ же увеличенія штата по отдѣленію обязаны входить съ представленіемъ къ начальнику сл. движенія.

Производство расходовъ въ предѣлахъ разрѣшенныхъ по эксплоатаціонной смѣтѣ по очереднымъ номерамъ отдѣла телеграфа кредитовъ какъ на содержаніе личнаго состава, такъ и по содержанію и ремонту телеграфныхъ, электрическихъ сооруженій и приборовъ, разассигнованіе кредитовъ на работы по ремонту телеграфа и прочихъ устройствъ и утвержденіе смѣтъ на разнаго рода мелкія работы въ предѣлахъ разрѣшенныхъ по эксплоатаціонной смѣтѣ кредитовъ.

По спеціальнымъ обязанностямъ.

1. По технической части сл. движенія. Наблюденіе за правильностью и безопасностью движенія по ввѣренному отдѣленію и точнымъ исполненіемъ всѣхъ правилъ, относящихся къ безопасности движенія; въ правильности распредѣленія работъ и дежурствъ между служащими отдѣленія, согласно съ правилами технической эксплоатаціи, наблюденіе за правильностью утилизаціи подвижного состава, переданнаго на отдѣленіе; за своевременностью загрузки и разгрузки вагоновъ, прибывшихъ на стан-

ціи по назначенію; за своевременностью отправки по назначенію груженыхъ вагоновъ. Установленіе по соглашенію съ начальниками коренныхъ депо оборота паровозовъ какъ на полный графикъ движенія всѣхъ товарныхъ поѣздовъ своего отдѣленія, такъ и періодическій для постоянныхъ товарныхъ поѣздовъ на ожидаемые размѣры движенія.

Наблюденіе за правильной утилизаціей паровозовъ, назначеніе по отдѣленію въ ежедневное обращеніе товарныхъ поѣздовъ, сообразуясь съ наличіемъ перевозочныхъ средствъ ввѣреннаго отдѣленія и размѣровъ грузового движенія. Принятіе мѣръ къ возстановленію прерваннаго по какимъ-либо причинамъ движенія, назначеніе для этой цѣли при надобности мѣстныхъ пассажирскихъ поѣздовъ и вообще регулированіе движенія поѣздовъ на ввѣренномъ отдѣленіи.

2. *По Коммерческой части.* Наблюденіе лично или черезъ посредство ревизоровъ движенія, ревизоровъ-инструкторовъ, ревизоровъ станціоннаго счетоводства и агентовъ по розыску грузовъ за правильностью и точнымъ исполненіемъ и примѣненіемъ тарифовъ, условій перевозокъ, конвенцій и договоровъ съ сосѣдними дорогами, положеній, инструкцій и циркуляровъ, относящихся къ коммерческой части движенія.

3. *По вѣсовому дѣлу.* Наблюденіе за точнымъ исполненіемъ станціонными агентами правилъ положенія о вѣсовыхъ приборахъ и инструкцій о вѣсовыхъ приборахъ на желѣзныхъ дорогахъ, утвержденныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія. Наблюденіе за исправностью дѣйствія вѣсовъ.

Отдѣлу телеграфа желательно предоставить: проектированіе всякаго рода электрическихъ устройствъ, опредѣленіе необходимаго количества служебнаго персонала для правильнаго обслуживанія телеграфа и другихъ устройствъ, принятіе мѣръ къ правильному производству работъ и употребленію матеріаловъ.

По пункту 2 вопроса 5

управленіе Закавказскихъ ж. д. полагаетъ, что, въ виду постояннаго увеличенія электрическихъ устройствъ и сигнализацій, связанныхъ съ безопасностью движенія, содержаніе ихъ въ надлежащей исправности возможно только при условіи завѣдыванія ими спеціальнаго лица съ соотвѣтствующимъ спеціальнымъ штатомъ служащихъ, что неизбѣжно, будетъ ли сл. телеграфа числиться отдѣльно или будетъ присоединена къ сл. движенія.

Въ выдѣленіи отдѣла телеграфа въ самостоятельную службу существеннаго улучшенія дѣла не усматривается, ибо въ сферѣ своей непосредственной компетенціи отдѣлъ телеграфа и въ настоящее время дѣйствуетъ совершенно самостоятельно, а выдѣ-

леніе вызоветъ излишній непроизводительный расходъ на образованіе самостоятельнаго счетоводства, которое въ настоящее время общее.

Кромѣ того, извѣстная доля подчиненности линейныхъ агентовъ телеграфа старшимъ агентамъ сл. движенія должна существовать, въ виду тѣснаго соприкосновенія обѣихъ службъ съ техническимъ движеніемъ.

По пункту 3 вопроса 5

начальникъ отдѣла телеграфа докладываетъ, что, согласно инструкціи инспекторамъ желѣзныхъ дорогъ и начальникамъ почтово-телеграфныхъ округовъ по надзору за телеграфами желѣзныхъ дорогъ, „приложеніе литера 3“ „къ правиламъ объ устройствѣ, содержаніи, ремонтѣ и дѣйствіи телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общаго пользованія“, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденныхъ 18 января 1880 г., на начальниковъ почтово-телеграфныхъ округовъ возложено наблюденіе за желѣзнодорожными телеграфами въ отношеніи правильности техническаго устройства и содержанія телеграфа и надлежащаго обслуживанія соотвѣтствующимъ своему назначенію личнымъ составомъ.

Начальникамъ мѣстныхъ почтово - телеграфныхъ округовъ представляются телеграфомъ желѣзныхъ дорогъ, согласно циркулярному распоряженію бывшаго телеграфнаго департамента отъ 19 августа 1872 г. за № 9919, свѣдѣнія о состояніи и дѣйствіи телеграфа разъ въ годъ къ 1-му марта каждаго года.

Другихъ какихъ-либо требованій телеграфу желѣзныхъ дорогъ почтово-телеграфнымъ округомъ не предъявляется.

Въ настоящее время, съ переходомъ большинства дорогъ въ вѣдѣніе казны, означенныя правила утратили свое значеніе и на разсмотрѣніи Министерства Путей Сообщенія находится новый проектъ правилъ взамѣнъ существующихъ.

Вопросъ 6.

Пункты 1, 2 и 4 разсмотрѣны ранѣе,

по пункту же 3

доложено, что отдѣлъ статистики въ настоящее время частью сосредоточенъ въ сл. движенія, частью въ сл. тяги.

Статистика сл. тяги находится въ вѣдѣніи бухгалтера сл. тяги и подраздѣляется на статистику паровозную и статистику вагонную.

Паровозная статистика разрабатываетъ и таксируетъ маршруты машинистовъ, составляетъ своды пробѣга паровозовъ, ведетъ матрикульныя книги паровозовъ, составляетъ различныя статистическія данныя и срочныя донесенія о пробѣгѣ паровозовъ, составляетъ акты пріемки новыхъ паровозовъ и ведетъ дѣла по выслугѣ гарантіи паровозами.

Паровозная статистика присоединена къ столу учета премій, что въ значительной степени ускоряетъ расплату по преміямъ.

Вагонная статистика составляетъ ежедневныя свѣдѣнія о работѣ и состояніи подвижного состава, ведетъ книги ремонта и срочнаго осмотра вагоновъ, ведетъ книги по періодической смазкѣ вагоновъ, составляетъ различныя срочныя донесенія по вагонамъ, составляетъ квитанціи на пріемку вагоновъ и ведетъ дѣла по выслугѣ и гарантіи пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

Вагонная статистика присоединена къ конвенціонному столу, такъ какъ имѣетъ тѣсное соприкосновеніе по составленію расчетовъ съ чужими дорогами по ремонту товарныхъ вагоновъ и по обслуживанію вагоновъ прямого сообщенія.

На Закавказскихъ ж. д. статистика организована по типу Привислинскихъ ж. д. Такой способъ въ значительной мѣрѣ ускоряетъ производство всякихъ расчетовъ и составленіе различныхъ статистическихъ данныхъ.

Передача части статистики въ отдѣленія на линіи для Закавказскихъ ж. д. не требуется, такъ какъ вагоннымъ хозяйствомъ вѣдаетъ техническій отдѣлъ сл. движенія, для коего и необходимо постоянно имѣть подъ рукой всѣ данныя, касающіяся работы подвижного состава.

С. Н. Кульжинскій высказываетъ, что веденіемъ статистики на мѣстахъ, въ отдѣленіяхъ, достигается значительное уменьшеніе штата въ статистикѣ управленія сл. движенія, такъ какъ туда поступаютъ уже сгруппированныя данныя; въ то же время начальникъ отдѣленія, гдѣ ведется статистика, всегда въ курсѣ результатовъ своей дѣятельности и, слѣдовательно, всегда можетъ своевременно принять тѣ или другія необходимыя мѣры сейчасъ же безъ откладыванія до полученія свѣдѣній или указаній изъ управленія службы.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что вся статистика, распредѣленная нынѣ между 3 службами: движенія, тяги и сборовъ, должна быть сосредоточена въ одномъ мѣстѣ и именно въ сл. движенія. Существующій порядокъ слишкомъ сложенъ, такъ какъ приходится обмѣниваться данными между разными службами, что тормозитъ работу; данныя о работѣ подвижного состава опаздываютъ, точно также и грузовая статистика отстаетъ.

Возраженій противъ передачи части статистики на мѣста по существу не приходится дѣлать, но для Закавказскихъ ж. д. вопросъ о перенесеніи статистики тѣсно связанъ съ квартирнымъ вопросомъ.

С. Н. Кульжинскій замѣчаетъ, что послѣднее обстоятельство врядъ ли можетъ имѣть рѣшающее значеніе, такъ для веденія статистики на отдѣленіе требуется только около 4 человѣкъ.

Начальникъ сл. движенія заявляетъ, что вопросъ будетъ разсмотрѣнъ.

По пунку 1 вопроса 7

доложено, что въ предѣлахъ дѣйствующихъ узаконеній Общаго Устава и правилъ, издаваемыхъ въ развитіе этихъ узаконеній Министерствомъ Путей Сообщенія, начальникомъ дорогъ издаются инструкціи, циркуляры и приказы, которые, послѣ извѣстнаго періода времени, группируются въ особые сборники распоряженій по Закавказскимъ ж. д.

Такихъ сборниковъ распоряженій издано три части: часть 1-я по вопросамъ, касающимся службъ: канцеляріи начальника дорогъ, главной бухгалтеріи, судебнаго и учебнаго отдѣловъ, врачебной части и пенсіонной кассы; часть 2-я содержитъ распоряженія, касающіяся спеціально службъ: пути, тяги, движенія, матеріальной и керосинопровода и часть 3-я по коммерческому отдѣлу.

Что касается
пункта 2 вопроса 7,

то ознакомленіе агентовъ дорогъ съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями производится изданіемъ по дорогамъ—приказовъ, циркуляровъ и проч. распоряженій инструктирующаго характера и которые, по мѣрѣ изданія разсылаются по станціямъ, складамъ и конторамъ для снабженія агентовъ дорогъ, при чемъ агентамъ, къ которымъ данныя распоряженія непосредственно относятся, выдаются для прочтенія подъ расписку.

Кромѣ того, разсылаются по станціямъ—правила перевозки, сборники тарифовъ, ихъ дополненія и отмѣны, и, независимо отъ сего, всѣ коммерческіе агенты на линіяхъ инструктируются непосредственно ревизорами станціоннаго счетоводства и ревизорами-инструкторами.

По пункту 3 вопроса 7

доложено, что такъ какъ за послѣдніе годы все болѣе и болѣе требуется крайняя аккуратность въ расходахъ и недопущеніе никакихъ перерасходовъ, то приведеніе учета расходовъ въ болѣе стройную систему является самою насущною потребностью, что возможно достигнуть, съ одной стороны, большей спеціализаціей труда въ смыслѣ группировки работъ, съ другой стороны, увеличеніемъ числа старшихъ агентовъ и возложеніемъ на нихъ большей отвѣтственности въ надзорѣ и руководствѣ работами, и, въ третьихъ, увеличеніемъ содержанія служащимъ для привлеченія къ работѣ болѣе способныхъ и опытныхъ. Подробная записка объ измѣненіи штата счетоводства сл. тяги была представлена въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ (15/21 марта 1909 г. за № 371728/3340).

Начиная съ 1908 г., были сдѣланы попытки для упорядоченія составленія отчетовъ и, въ зависимости отъ наличнаго штата и группировки работъ, достигнуты довольно хорошіе результаты въ сравнительно короткій періодъ времени.

Такъ, до января 1909 г. общая отчетность со всѣми предположеніями представлялась въ главную бухгалтерію не ранѣе какъ черезъ два мѣсяца послѣ отчетнаго, а теперь къ 10 числу второго мѣсяца. Точно также о расходахъ, производимыхъ участками тяги и депо, доставлялись на линіи не ранѣе какъ черезъ $2^1/_2$ мѣсяца послѣ отчетнаго, а, между тѣмъ, начальники участковъ тяги и депо, какъ непосредственные производители расходовъ, должны знать о размѣрахъ произведенныхъ расходовъ заблаговременно. Въ настоящее время эти свѣдѣнія доставляются въ депо черезъ 25—35 дней послѣ отчетнаго мѣсяца.

Фактуровка расходовъ производится ежемѣсячно по окончаніи работъ и установленъ надзоръ за своевременнымъ возмѣщеніемъ денегъ, точно также производится контроль надъ произведенными расходами. Съ 1910 г, благодаря увеличенію штата счетоводства, возможно ускорить составленіе отчетности, а именно общую отчетность возможно доставить главной бухгалтеріи черезъ мѣсяцъ, а на линію черезъ 20—30 дней, послѣ отчетнаго мѣсяца.

Въ главныхъ мастерскихъ съ ноября 1909 г. введены новыя правила счетоводства и технической отчетности.

Изъ отчетности по дѣламъ, находящимся въ производствѣ повѣреннаго дорогъ, желательно исключить вовсе дѣла, по которымъ управленіе дорогъ привлекается въ качествѣ 3-го лица, такъ какъ все участіе повѣреннаго дорогъ состоитъ въ томъ, что получаемыя послѣднимъ повѣстки направляются въ соотвѣтствующія службы (коммерческій отдѣлъ и сл. сборовъ), для отсылки претензіонныхъ дѣлъ и другихъ данныхъ дорогѣ—отвѣтчицѣ, которая обязана защищать интересы дороги, привлеченной въ силу § 145 соглашенія между русскими желѣзными дорогами; такимъ образомъ, судебный отдѣлъ дороги, привлекаемый въ качествѣ 3-го лица, является лишь передаточной инстанціей.

Крайне желательно упрощеніе станціоннаго счетоводства и отчетности, усложненныхъ въ настоящее время тѣмъ, что на станціонныхъ агентовъ возложено составленіе такихъ добавочныхъ отчетовъ, которые съ успѣхомъ могли бы составляться непосредственно сл. сборовъ. Желательно, чтобы особой комиссіей въ составѣ представителей службъ: сборовъ, движенія и коммерческой было выяснено, отъ составленія какихъ именно отчетовъ могли бы быть избавлены станціонные агенты.

С. Н. Кульжинскій отмѣчаетъ нѣкоторые недостатки баланса, помѣщаемаго нынѣ въ отчетѣ; такъ напримѣръ, въ балансѣ не помѣщена стоимость дорогъ.

Главный бухгалтеръ объясняетъ, что свѣдѣнія о стоимости дорогъ печатаются только въ статистическихъ сборникахъ и въ свѣдѣніяхъ Государственнаго Контроля.

С. Н. Кульжинскій полагаетъ, что безъ указанія стоимости дорогъ балансъ не можетъ считаться правильнымъ.

Главный бухгалтеръ возражаетъ, что въ балансъ можно помѣщать только вѣрныя данныя; между тѣмъ, если взять эти данныя, напримѣръ, изъ статистическаго сборника, то тамъ они невѣрны, такъ какъ въ нихъ не входитъ стоимость Сурамскаго тоннеля и Чіатурской вѣтки.

Далѣе, С. Н. Кульжинскій указываетъ на несходность дебета и кредита (пунктъ 6 баланса) и такіе недостатки, какъ неимѣнія въ пассивѣ данности, соотвѣтствующей таковой же въ активѣ, какъ напримѣръ, „долгосрочная ссуда пенсіонной кассы".

Главный бухгалтеръ объясняетъ указанную несходность тѣмъ, что на Закавказскихъ ж. д. производится на $1^1/_2$ милл. руб. новыхъ работъ, для которыхъ $^1/_2$ милл. руб. еще не доассигновано.

По пункту 4 вопроса 7

управленіе Закавказскихъ ж. д. высказываетъ, что во всѣхъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла ручной трудъ слѣдуетъ замѣнить механическимъ по возможности скорѣе, такъ какъ механическій трудъ дешевле, экономичнѣе, быстрѣе и надежнѣе,

По сл. тяги необходимо примѣнить его въ оборудованіи главныхъ и линейныхъ мастерскихъ въ наибольшемъ масштабѣ, въ депо—поворачиваніе круговъ, мойка бѣлья, чехловъ и т. п.

Въ настоящее время на Закавказскихъ ж. д. введена централизація стрѣлокъ и семафоровъ по гидравлической системѣ на участкѣ Баку-Квирилы главной линіи за исключеніемъ станцій: Баладжары, Елисаветполь, Акстафа, Тифлисъ, Навтлугъ, и Михайлово. По техническимъ условіямъ станцій указанная система является удобной и практичной для небольшихъ станцій Закавказскихъ ж. д., преимущественно пріемочныхъ, тогда какъ на большихъ сортировочныхъ ею значительно тормозятся маневры, благодаря слабому развитію спеціальныхъ маневровыхъ путей, почему маневровымъ составамъ приходится нерѣдко выходить на пріемочные пути. На Батумскомъ и Потійскомъ участкахъ, вслѣдствіе мягкости климата, гидравлическая система централизаціи является особенно практичной и потому желательно было бы устроить ее на малыхъ станціяхъ указанныхъ участковъ для замѣны ручного труда стрѣлочниковъ.

Для погрузки большихъ тяжестей на дорогахъ на такихъ станціяхъ, какъ Батумъ, Поти, Баку, Тифлисъ, гдѣ это вызывается размѣрами погрузки, уже установлены подъемные краны,

и въ установкѣ ихъ на другихъ станціяхъ особой необходимости не ощущается. Съ цѣлью увеличенія полезной вмѣстимости пакгаузовъ на указанныхъ станціяхъ съ очень развитой коммерческой дѣятельностью желательно было бы устройство многоярусныхъ пакгаузовъ съ механическими приспособленіями для погрузки.

По пункту 5 вопроса 7 доложено:

1) Квартирныя деньги служащихъ, имѣющихъ право на казенную квартиру, составляютъ $^1/_4$ оклада, а не имѣющихъ права—$^1/_5$ оклада; эти суммы недостаточны для уплаты за наемъ частныхъ помѣщеній, такъ какъ квартирная плата въ послѣднее время сильно поднялась. Необходимо, чтобы квартиры въ частныхъ помѣщеніяхъ для служащихъ, имѣющихъ право на отводъ квартиръ въ натурѣ, нанимались Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, а служащимъ, коимъ отводъ квартиръ не обязателенъ, квартирныя деньги составляли бы $^1/_3$ оклада. Необходимо, вмѣстѣ съ этимъ, назначить квартирное довольствіе слѣдующимъ лицамъ: механикамъ и слесарямъ централизаціи, конторщикамъ сл. пути (конторщики участковъ сл. тяги имѣютъ), не вошедшимъ въ списокъ Особаго Совѣщанія при временномъ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ 2-го августа 1890 г., приложеніе къ п. I, а также всѣмъ мастеровымъ (столярамъ, малярамъ, плотникамъ, кровельщикамъ, печникамъ, трубочистамъ, садовникамъ), каковымъ, согласно примѣчанію къ п. I указаннаго приложенія, предоставляются казенныя квартиры при наличіи на дорогахъ соотвѣтственныхъ свободныхъ помѣщеній.

2) Такъ какъ нужда въ жилыхъ помѣщеніяхъ большая, въ виду расположенія большинства какъ желѣзнодорожныхъ, такъ и керосинопроводныхъ станцій въ малонаселенныхъ мѣстностяхъ, гдѣ нѣтъ возможности нанять квартиры, и сильнаго вздорожанія квартиръ въ населенныхъ пунктахъ, то необходимо имѣть жилые дома, которые желательно выстроить въ трехлѣтній срокъ и, вмѣсто уплаты квартирныхъ денегъ, предоставить казенныя квартиры натурою всѣмъ служащимъ желѣзныхъ дорогъ, а по матеріальной сл. — служащимъ участковыхъ матеріальныхъ складовъ и топлива, въ главномъ складѣ завѣдывающему складомъ, его помощнику, приказчикамъ, счетоводамъ, артельщикамъ, ихъ помощникамъ, всѣмъ сторожамъ и необходимому числу рабочихъ.

Общая недостача казенныхъ помѣщеній, какъ требуемыхъ для служащихъ, имѣющихъ право на отводъ квартиры натурою, по составленнымъ вѣдомостямъ, на основаніи циркулярнаго

предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24 января 1908 г. за № 2291, выражается площадью въ 10.435 кв. саж.

3) Вопросъ объ отчужденіи разрабатывается въ связи съ предложеніемъ юридической части Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 18/20 ноября 1909 г. за № 30672, объ учрежденіи мѣстныхъ земельныхъ установленій Вѣдомства Путей Сообщенія, и отвѣтъ на этотъ вопросъ будетъ данъ особо.

4) Лавочки строятся по утвержденному типу на пассажирскихъ платформахъ буфетосодержателями и находятся въ ихъ пользованіи. Порядокъ этотъ можетъ быть оставленъ и на будущее время. Весьма желательно увеличеніе количества мѣстныхъ лавочекъ по станціямъ желѣзныхъ дорогъ, а равно и обязательное курсированіе поѣздныхъ лавочекъ не рѣже чѣмъ черезъ день, въ особенности на восточномъ участкѣ дорогъ, вслѣдствіе крайне тяжелыхъ климатическихъ условій.

С. Н. Кульжинскій замѣчаетъ, что на многихъ казенныхъ дорогахъ не выяснена и не закрѣпощена полоса отчужденія; поэтому Высшая Комиссія желала бы выяснить для всѣхъ дорогъ, а слѣдовательно и Закавказскихъ, въ какомъ положеніи находится вопросъ о полосѣ отчужденія, есть ли документы, нѣтъ ли претензій, споровъ и т. д.

Начальникъ сл. пути предлагаетъ представить подробную справку изъ отдѣла отчужденія земель, находящуюся въ сл. пути; подобныя справки дважды въ годъ представляются въ Министерство Путей Сообщенія. Что касается документовъ, то часть ихъ имѣется въ управленіи Закавказскихъ ж. д., часть же въ Центральномъ Управленіи ж. д.; желательно, конечно, сосредоточить ихъ въ одномъ мѣстѣ и преимущественно у мѣстнаго управленія; пока же на просьбу мѣстнаго управленія—дать списокъ документовъ, имѣющихся въ Центральномъ Управленіи, послѣднее отвѣтило отказомъ, сославшись на трудность составленія такого списка.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, есть ли такія мѣста, принадлежащія Закавказскимъ ж. д., относительно которыхъ нѣтъ никакихъ документовъ, помощникъ начальника дорогъ сообщаетъ, что земли много въ Поти и тамъ есть дѣла, тянущіяся 25 лѣтъ. Хотя межеванія и не было произведено, однако управленіе дорогъ знаетъ свою землю, такъ какъ она остолблена.

На замѣчаніе С. Н. Кульжинскаго, что изъ всѣхъ земель Кавказа лишь немногія не размежеваны, помощникъ начальника дорогъ объясняетъ, что на этотъ вопросъ, дѣйствительно, обращено очень серьезное вниманіе, но только въ послѣднее время.

Главный контролеръ сообщаетъ, что межеваніе на Кавказѣ особенно западномъ находится въ хаотическомъ состояніи, особенно вслѣдствіе того, что много туземцевъ выселилось въ Турцію и теперь ихъ трудно разыскать.

Начальникъ дорогъ продолжаетъ, что бывали случаи, когда дороги, отчудивъ землю, вносили за нее деньги въ депозитъ губернатора, гдѣ деньги и лежали, а потомъ владѣльцы земель требовали %% за все время.

Представитель Государственнаго Контроля полагаетъ, что эти случаи бывали потому, что губернаторы не являются офиціальными хранителями подобныхъ взносовъ.

Юрисконсультъ возражаетъ, что взносы дѣлались на точномъ основаніи ст. 589, ч. I, т. X закона: часто дорогамъ неизвѣстно, гдѣ находится владѣлецъ, и тогда желательно, чтобы, при внесеніи надлежащей суммы, всякая отвѣтственность съ дорогъ снималась. Во всякомъ случаѣ, необходимо отмѣтить, что безъ размежеванія и опредѣленія владѣльцевъ земель, занятыхъ Закавказскими ж. д., дороги находятся въ затрудненіи.

Главный контролеръ заявляетъ, что относительно Джульфинской линіи на той же почвѣ возникаетъ большое дѣло, такъ строитель линіи инженеръ Е. Д. Вурцель предполагалъ, что отчужденіе перейдетъ безплатно, какъ казенное; теперь же приходится за него платить.

Начальникъ сл. пути добавляетъ, что всего за отчужденія на Джульфинской ж. д. было переведено 236.000 рублей; такимъ образомъ, за казенную землю денегъ не внесено, какъ и по Карсской и Эриванской линіямъ; быть можетъ, впрочемъ, и не придется платить за тѣ земли, которыя были заняты до 1901 г.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, изъ какихъ же денегъ Закавказскія ж. д. платятъ за отчужденія, помощникъ начальника дорогъ докладываетъ, что уплаты производятся изъ отпущенныхъ, и уже израсходованныхъ кредитовъ.

Начальникъ сл. пути дополняетъ, что расходы по отчужденію ежегодно превышаютъ 100.000 руб.; въ послѣдній годъ ассигновано 70.000 руб., что оказалось недостаточнымъ.

По пункту 1 вопроса 8.

управленіемъ Закавказскихъ ж. д. представлены статистическія свѣдѣнія.

По пункту 2 вопроса 8.

заявлено, что изъ многолѣтней практики женскаго труда на Закавказскихъ ж. д. можно вывести заключеніе, что трудъ этотъ съ успѣхомъ можетъ примѣняться на несложныя работы и не требующія особаго напряженія силъ, какъ, напримѣръ, веденіе книгъ, печатаніе на пишущихъ машинахъ, занятіе должностей билетныхъ кассировъ и телеграфистокъ.

Нынѣ, въ виду существованія въ С.-Петербургѣ высшихъ женскихъ Политехническихъ курсовъ съ 4-мя отдѣленіями, можно было бы открыть доступъ въ техническіе и чертежные отдѣлы женщинамъ-техникамъ и инженерамъ.

Существующее нынѣ процентное отношеніе числа служащихъ женщинъ къ числу мужчинъ можетъ быть сохранено и впредь.

Въ общемъ образовательный цензъ женщинъ желателенъ не ниже средняго.

По пункту 3 вопроса 8.

доложено, что правила особаго учета нижнихъ чиновъ запаса арміи и флота, введенныя въ дѣйствіе приказомъ по Закавказскимъ ж. д. за № 164 отъ 17/18 апрѣля 1908 г., представляющія упрощенный способъ веденія учета служащихъ изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ и ратниковъ государственнаго ополченія, представляются Подкомиссіи

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Управляющій дѣлами Особо-Высшей Комиссіи *С. Н. Кульжинскій.*

Дѣлопроизводители: { *Ар. Лаврентьевъ.* / *Сер. Войщевъ.* }

II.

Журналы засѣданій съ представителями биржевого комитета, города Тифлиса и марганцопромышленниками.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія съ Тифлисскимъ биржевымъ комитетомъ и представителями гор. Тифлиса.

22 сентября 1910 г. въ 10 час. утра въ помѣщеніи управленія Закавказскихъ ж. д. состоялось совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя обслѣдовавшей Закавказскія ж. д. Подкомиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи управляющаго дѣлами Высшей Комиссіи С. Н. Кульжинскаго, начальника Закавказскихъ ж. д. І. А. Нейгебауеръ, начальника сл. движенія Б. А. Бутенко, представителей биржевого комитета во главѣ съ замѣстителемъ предсѣдателя его С. П. Мануэлянцъ, замѣстителя городского головы А. И. Хатисова и представителей гор. Тифлиса, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ.

Открывъ засѣданіе, Предсѣдатель указалъ на большое значеніе Тифлиса въ торговой и промышленной жизни Кавказа и просилъ представителей города, а затѣмъ и биржевого комитета высказать пожеланія какъ въ отношеніи существующихъ на Кавказѣ желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ отношеніи строящихся дорогъ и вообще дальнѣйшаго развитія сѣти.

Замѣститель городского головы сообщаетъ, что во время проѣзда Министра Путей Сообщенія, тогда еще генерала Н. К. Шауфуса, была составлена и передана Министру докладная записка о нуждахъ гор. Тифлиса въ отношеніи желѣзной дороги. Впослѣдствіи былъ полученъ отвѣтъ, но въ немъ заключались лишь обѣщанія, не выполненныя до настоящаго времени.

Далѣе, А. И. Хатисовъ считаетъ необходимымъ отмѣтить, что въ отношеніи гор. Тифлиса все, зависящее отъ мѣстныхъ властей, дѣлается на пользу дѣла, и всегда начальникъ дорогъ и начальники службъ идутъ на встрѣчу интересамъ города; но многое, повидимому, не зависитъ отъ мѣстной администраціи, такъ какъ многіе, даже мелкіе вопросы, восходятъ до Петербурга, а между тѣмъ затяжка въ рѣшеніи вопроса даетъ поводъ обществу считать, что просто мѣстная администрація не желаетъ помочь городу.

Указывая, что въ дальнѣйшемъ изложеніи вопросы будутъ представлены не по степени ихъ важности, А. И. Хатисовъ перечисляетъ слѣдующія пожеланія города:

1) Желательно упорядочить вопросъ объ отчужденіи земель; отчужденіе производится чрезвычайно медленно, хотя медлитъ не желѣзная дорога, а оцѣночная комиссія, которая разбираетъ дѣла десятками лѣтъ; вслѣдствіе этого городъ не имѣетъ оборотныхъ средствъ, а казенныя учрежденія переплачиваютъ много лишнихъ денегъ; не далѣе, чѣмъ 21 сентября (наканунѣ засѣданія) городъ получилъ основную сумму 29.000 руб. и на нее % % 27.000 руб.; также будетъ и съ дорогой, съ которой дѣла по отчужденію тянутся уже 14 лѣтъ. Городъ также не выигрываетъ, такъ какъ ему и приходится кредитоваться изъ 9%, а самъ онъ получаетъ меньше. А. И. Хатисовъ дополняетъ, что, говоря объ оцѣночной комиссіи, онъ, главнымъ образомъ, имѣлъ въ виду Тифлисскую уѣздную комиссію. Неоднократно городъ обращался къ губернатору, но безрезультатно, а между тѣмъ по подсчетамъ оказывается, что возрастъ дѣлъ города по отчужденіямъ, въ среднемъ, составляетъ 15 лѣтъ.

2) При постройкѣ дороги по одну сторону полотна домовъ совершенно не было, но постепенно городъ разростался и дома начали строиться и съ другой стороны, что вполнѣ естественно. Въ настоящее время и съ этой стороны городъ настолько разросся, что существующихъ переѣздовъ недостаточно; администрація дорогъ вполнѣ съ этимъ согласна, но дѣло не подвигается и сообщеніе между двумя частями города не улучшается. Кромѣ того, канализаціонныя и водопроводныя работы очень трудны, такъ какъ приходится ихъ вести подъ насыпью; за путями же находятся казармы, для которыхъ необходимы и водопроводъ, и канализація; въ послѣдне время, по распоряженію помощника намѣстника генерала Шатилова, образована особая комиссія для рѣшенія этого вопроса.

Предсѣдатель Подкомиссіи высказываетъ, что разъ образована спеціальная комиссія, то, вѣроятно, дѣло будетъ упорядочено.

3) Желательно въ разгаръ дачнаго сезона увеличить число дачныхъ поѣздовъ. Въ 1910 г. въ этомъ направленіи уже много сдѣлано, такъ что положеніе вопроса нельзя сравнивать съ тѣмъ, что было раньше, но и все же и теперь иногда замѣчается несоотвѣтствіе числа поѣздовъ числу пассажировъ.

Начальникъ сл. движенія объясняетъ, что вопросъ осложняется вслѣдствіе недостаточности пассажирскаго зданія и количества пассажирскихъ вагоновъ. Въ настоящеее время устроенъ спеціальный павильонъ для дачныхъ поѣздовъ, и вообще принимаются всѣ мѣры къ удовлетворенію потребностей населенія, но, напримѣръ, въ праздничные дни все-таки все удовлетворить трудно.

4) Необходимо расширеніе помѣщеній I и II классовъ вокзала, изъ которыхъ и выходы на платформы крайне неудобны; этотъ вопросъ поднятъ и управленіемъ Закавказскихъ ж. д.

5) Желательно установить прямое сообщеніе до группы Кавказскихъ минеральныхъ водъ, такъ какъ въ настоящее время приходится дважды пересаживаться. Точно также неудобство пассажирскго передвиженія заключается въ трудности полученія плацкарты, между тѣмъ какъ многіе ѣздятъ изъ Тифлиса съ семьями.

6) Желательно, по возможности, установить удешевленный пригородный тарифъ между Тифлисомъ, съ одной стороны, Навтлугомъ и Авчалами, съ другой.

7) Желательно вообще увеличить число поѣздовъ, такъ какъ и на Карсскомъ, и на первой половинѣ Батумскаго участка поѣзда переполнены и очень часто билеты въ кассѣ отказываются выдавать за неимѣніемъ мѣстъ.

Начальникъ сл. движенія поясняетъ, что на Карсской вѣтви въ обращеніи находится 2 пары поѣздовъ, населенность которыхъ достигаетъ 90%; это указываетъ на необходимость ввести третью пару.

8) Желательно обратить вниманіе на крайнюю медленность и неудобство сообщенія Тифлиса съ центромъ Россіи; прямое сообщеніе есть только въ спальныхъ вагонахъ международнаго общества, но безъ III класса и слишкомъ дорогое.

Начальникъ дорогъ сообщаетъ, что это обстоятельство уже принято во вниманіе.

9) Наконецъ, послѣднее пожеланіе города заключается въ томъ, чтобы съ полосы отчужденія были искусственно удаляемы ливневыя воды, такъ какъ иначе ими затопляется часть города.

На предложеніе Предсѣдателя, обращенное къ представителямъ биржевого комитета, высказать пожеланія комитета, членъ биржевого комитета С. Х. Сулхановъ заявляетъ, что, по порученію комитета, онъ, прежде всего, считаетъ необходимымъ объяснить, что вопросъ о желѣзнодорожныхъ порядкахъ всегда занималъ представительныя учрежденія Тифлисскаго торгово-промышленнаго класса. Вопросъ этотъ сталъ составлять предметъ заботъ Тифлисскаго биржевого комитета съ первыхъ же шаговъ его существованія. Въ виду выяснившейся потребности поставить вопросъ объ устраненіи неудобствъ, имѣющихъ мѣсто при перевозкѣ грузовъ по Закавказскимъ ж. д. и причиняющихъ ущербъ мѣстной торговлѣ, биржевой комитетъ обратился къ начальнику Закавказскихъ ж. д. съ просьбой о созваніи совмѣстнаго совѣщанія изъ представителей желѣзнодорожнаго вѣдомства и биржи для обсужденія причинъ и способа устраненія сихъ неудобствъ. Начальникъ дорогъ нашелъ возможнымъ исполнить эту просьбу и въ концѣ 1909 г. и началѣ 1910 г. состоялся рядъ совѣщаній, протоколы которыхъ представлены Комиссіи Выраженная въ нихъ пожеланія будутъ высказаны въ настоящемъ совѣ-

щаніи. Но кромѣ ихъ, биржевой комитетъ добавляетъ нѣсколько новыхъ, которыя возможно представить только Особой Высшей Комиссіи, какъ обладающей болѣе широкой компетенціей, и которыя въ указанномъ совѣщаніи, какъ созванномъ по вопросу о мѣстныхъ порядкахъ, не были затронуты.

Вопросомъ большой важности биржевой комитетъ считаетъ составленіе протоколовъ о поврежденіи грузовъ на ст. Тифлисъ-Товарный. Число ихъ чрезвычайно велико. Настоящее положеніе таково; въ случаѣ заявленія объ убыткахъ,—производится экспертиза, при чемъ приглашается за недостаткомъ подходящихъ компетентныхъ лицъ первое попавшееся лицо изъ часто бывающихъ на товарной станціи; лица эти обыкновенно не не свѣдущи и не подходящи. Составленный, затѣмъ, актъ экспертизы направляется въ коммерческій отдѣлъ. Порядокъ этотъ не гарантируетъ интересовъ ни дорогъ, ни добросовѣсныхъ получателей: добросовѣстные получатели лишены возможности безпристрастнаго опредѣленія ихъ убытковъ и терпятъ ущербъ; и, наоборотъ, этотъ порядокъ служитъ источникомъ обильныхъ злоупотребленій и наживы для недобросовѣстныхъ, которые умѣютъ извлечь изъ подобнаго положенія вещей выгоду.

Сверхъ того, протоколы имѣютъ тотъ крупный недостатокъ, что эксперты дорогъ и получатели даютъ совершенно различныя заключенія при опредѣленіи размѣра убытковъ; коммерческій же отдѣлъ неукоснительно принимаетъ въ соображеніе лишь выводъ своего эксперта. И единственный выходъ для получателя—обратиться къ судебной экспертизѣ, чрезвычайно длительной, въ промежутокъ каковаго времени невзятый товаръ портится и купецъ пропускаетъ сезонъ и вынужденъ платить много за храненіе.

Посему, въ интересахъ дорогъ и добросовѣстныхъ получателей, биржевой комитетъ считаетъ высшей степени желательнымъ для установленія справедливаго и правильнаго порядка составленія протоколовъ учрежденіе постоянной экспертной комиссіи,которая установила бы размѣръ убытковъ. Составъ этой комиссіи долженъ быть авторитетнымъ, добросовѣстнымъ и компетентнымъ въ отноженіи разныхъ категорій грузовъ. Гарантіей этихъ качествъ было бы, если бы комиссія состояла изъ выборныхъ въ равномъ числѣ отъ управленія ж. д., биржевого комитета и городского самоуправленія. Расходъ по содержанію экспертовъ не явится препятствіемъ, такъ какъ: а) дороги сами тратятъ значительную сумму на оплату экспертовъ, в) часть расхода по содержанію экспертной комиссіи приметъ на себя какъ купечество, такъ и предпріятія, вошедшія въ конвенцію прямого сообщенія (пароходства), с) этотъ расходъ покроется много разъ выгодами отъ правильной разцѣнки убытковъ, д) наконецъ, для покрытія расхода возможно установить особую плату за оставленіе

протоколовъ, каковую плату охотно согласятся вносить заявляющіе претензіи грузополучатели, имѣя въ виду добросовѣстную оцѣнку.

Слѣдующимъ большой важности вопросомъ биржевой комитетъ считаетъ право участія представителей биржевыхъ комитетовъ въ мѣстныхъ совѣтахъ желѣзныхъ дорогъ по дѣламъ хозяйственнаго и коммерческаго характера. Участіе это было бы полезно для самихъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ весьма важно было бы во многихъ хозяйственныхъ вопросахъ, какъ, напримѣръ, о подрядахъ и поставкахъ, услышать компетентный голосъ представителя торгово-промышленнаго класса.

Важнѣйшее же значеніе этого участія заключается въ возможности вліять на тарифы, особенно на, такъ называемые, боевые тарифы, направленные къ культивированію мѣстнаго производства и поощренію экспорта. Весьма существеннымъ было бы участіе представителя биржи въ обсужденіи вопросовъ, касающихся условій нагрузки и выгрузки вагоновъ, какъ то:—пользованіе рабочею силою, подача вагоновъ и т. п. Совмѣстное обсужденіе этихъ вопросовъ повело бы къ установленію порядка удобнаго для обѣихъ сторонъ, т. к. неудобство для грузохозяевъ вызываетъ нарушеніе порядка и неудобство для самой дороги. Порядокъ удобный для обѣихъ сторонъ является обоюдо-выгоднымъ. Въ частности, биржевой комитетъ указываетъ на вопросъ о свалкѣ и навалкѣ грузовъ, связанный на Закавказскихъ ж. д. съ мѣстными особенностями, а именно, несмотря на предоставленіе Общимъ Уставомъ Россійскихъ ж. д. грузополучателямъ и отправителямъ права производить работы по свалкѣ и навалкѣ своими средствами, фактическое осуществленіе этого права въ Тифлисѣ, обыкновенно, встрѣчаетъ препятствія. Операціей этой занята исключительно рабочая артель, состоящая контрагентомъ желѣзной дороги по выгрузкѣ и нагрузкѣ, которая за свалку и навалку взимаетъ высокую таксу, пользуясь своимъ исключительнымъ положеніемъ. Участіе биржевого комитета при заключеніи договоровъ по выгрузкѣ и нагрузкѣ урегулируетъ этотъ вопросъ, какъ его удалось урегулировать, благодаря имѣвшему мѣсто вышеупомятутому совѣщанію; но подобныя совѣщанія не являются обычными. Наконецъ, участіе представителя биржевого комитета было бы полезно для улучшенія постановки производства аукціоновъ, обстоящаго въ настоящее время весьма благополучно, для упорядоченія движенія дачныхъ поѣздовъ и т. д. Кромѣ того, биржевой комитетъ считалъ бы необходимымъ участіе своего представителя въ засѣданіи комиссіи при коммерческомъ отдѣлѣ по разбору претензіонныхъ дѣлъ (разсмотрѣніе дѣлъ объ убыткахъ). такъ какъ, благодаря своему знакомству съ рыночными цѣнами и торговлею, онъ былъ бы свѣдующимъ въ этой области.

Въ упомянутыхъ выше совѣщаніяхъ разобранъ детально вопросъ о вскрытіи грузовъ въ Поти и Батумѣ. Биржевой комитетъ, ссылаясь на протоколы этихъ совѣщаній, считаетъ не лишнимъ объяснить, что это вліяніе причиняетъ большой ущербъ мѣстной торговлѣ, вслѣдствіе повальнаго характера. Грузы при вскрытіи портятся и приводятся въ безпорядокъ. Въ виду сильно возрастающей отъ вскрытій провѣрочной дѣятельности, полученіе грузовъ замедляется и товары съ большимъ запозданіемъ попадаютъ на рынокъ. Хотя желѣзныя дороги и ссылается на свое право вскрывать грузы, но повальное пользованіе этимъ правомъ совершенно разстраиваетъ дѣятельность товарной станціи и грузооборотъ, создавая огромныя неудобства для грузохозяевъ. Кромѣ того, имъ приходится платить за храненіе, хотя задержка грузовъ происходитъ не по ихъ винѣ, а вслѣдствіе указаннаго явленія; а также взимается почему то за чинку тары, хотя этотъ расходъ вызванъ въ значительной степени указанными дѣйствіями самихъ дорогъ. Биржевой комитетъ настоятельно проситъ сдѣлать возможное для прекращенія этого массоваго вскрытія.

Пожеланія биржевого комитета не исчерпываются указаніемъ на перечисленные дефекты, которые лишь наиболѣе бросаются въ глаза. Но онъ ограничивается изложеннымъ, прося сдѣлать зависящее для улучшенія порядковъ въ интересахъ торговли и промышленности.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что вскрытіе товаровъ было вызвано извѣстными фактами; послѣ упомянутаго представителемъ биржевого комитета совѣщанія, сдѣлано значительное облегченіе тѣмъ, что рѣшено вскрывать лишь грузы съ испорченной укупоркой или съ недостаткомъ вѣса; были, однако, случаи, что все было въ порядкѣ, а оказывался подмѣнъ груза. Тѣмъ или другимъ порядкомъ, но дороги должны себя обезпечить, чтобы не уплачивать за злоупотребленія самихъ грузохозяевъ.

Представитель Тифлисскаго биржевого комитета Х. Т. Африкіанъ высказываетъ, что, признавая за дорогами право обезпечивать свои интересы, онъ не видитъ, однако, причины, почему за вскрытіе каждой кипы товара дороги взимаютъ 30 коп.; этотъ расходъ является совершенно непроизводительнымъ для добросовѣстныхъ грузохозяевъ.

Начальникъ дорогъ вполнѣ соглашается съ основательностью этого заявленія, на которое будетъ обращено должное вниманіе.

С. Х. Сулхановъ, не возражая противъ того, что со стороны купечества бываютъ злоупотребленія, указываетъ, что, при обсужденіи этого вопроса въ совѣщаніи, было высказано пожеланіе, чтобы грузы сопровождались счетомъ или фактурой, хотя бы безъ цѣнъ, которыя купцы не желаютъ обнаруживать, но съ указаніемъ количества товаровъ. С. Х. Сулхановъ считаетъ необходимымъ добавить, что многія злоупотребленія являются

слѣдствіемъ неправильнаго составленія протоколовъ на станціи назначенія.

Х. Т. Африкіанъ замѣчаетъ, что въ послѣднее время злоупотребленія идутъ на убыль, но еще въ недавнее время купечество также понесло большіе убытки, получая при прекрасной упаковкѣ сѣно вмѣсто товара.

А. А. Энфіаджіанцъ замѣчаетъ, что хотя, благодаря бывшимъ совѣщаніямъ, представители купечества и желѣзныхъ дорогъ пришли къ извѣстному соглашенію, но нѣкоторые вопросы остались все-таки на вѣсу; такъ, напримѣръ, вопросъ о необходимости расширить товарный дворъ и станцію.

Предсѣдатель проситъ участвующихъ въ совѣщаніи высказаться по вопросу о новыхъ дорогахъ.

А. И. Хатисовъ заявляетъ, что наиболѣе важными для края являются Перевальная и Кахетинская ж. д.; вопросъ о послѣдней можно считать рѣшеннымъ въ положительномъ смыслѣ и въ интересахъ гор. Тифлиса желательно, чтобы было принято горное направленіе съ подходомъ къ ст. Навтлугъ; желательно именно оно, чтобы изъ горнаго раіона снабжать Тифлисъ продуктами, которые въ Тифлисѣ очень дороги. Что касается Перевальной ж. д., то если въ настоящее время не имѣется средствъ для ея осуществленія, то все же желательно внести вопросъ объ этой дорогѣ въ стадію изысканій. Выходъ Перевальной ж. д. желательно, по возможности, приблизить къ Тифлису, выйдя у него или у Мцхета, что не представляетъ затрудненія при проведеніи дороги по бассейнамъ Арагвы и Терека.

Присоединяясь къ высказанному А. И. Хатисовымъ, предсѣдатель биржевого комитета Х. Т. Африкіанъ отмѣчаетъ справедливость замѣчанія Предсѣдателя о значеніи Тифлиса, какъ центра промышленности и торговли Кавказа, но полагаетъ, что при развитіи торговли Тифлисъ явится центромъ ея и въ отношеніи Персіи и Турціи. Поэтому желательно, съ одной стороны, довести Джульфинскую ж. д. до Тавриза, а съ другой стороны, провести дороги, которыя приближали бы турецкую границу.

С. Х. Сулхановъ дополняетъ, что наиболѣе неотложная нужда относится къ самой ст. Джульфа, гдѣ не имѣется желѣзнодорожнаго сообщенія между станціей и таможней, вслѣдствіе чего транзитные грузы и особенно такіе, какъ напримѣръ, зеленый чай, не идутъ черезъ Джульфу.

Начальникъ дорогъ объясняетъ, что въ настоящее время строится шоссе отъ Джульфы до Персидской границы, и, кромѣ того, таможенное вѣдомство строитъ пакгаузъ на самой ст. Джульфа.

На вопросъ Предсѣдателя, имѣются ли пожеланія въ отношеніи портовъ, Х. Т. Африкіанъ дѣлаетъ общее замѣчаніе, что

созданіемъ искусственнаго порта въ Поти нанесенъ существенный ущербъ Батуму, который имѣлъ всѣ данныя обратиться по своему значенію и работѣ во вторую Одессу.

На вопросъ же Предсѣдателя, имѣются ли пожеланія въ отношеніи передачи грузовъ съ пароходовъ на желѣзныя дороги и наоборотъ, Х. Т. Африкіанъ отвѣчаетъ отрицательно,

Выяснивъ, что болѣе пожеланій со стороны представителей промышленности, торговли и города Тифлиса не имѣется, Предсѣдатель въ 12 часовъ 15 минутъ дня объявляетъ засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи: *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Управляющій дѣлами Особой Высшей Комиссіи:
С. Н. Кульжинскій.

Дѣлопроизводители: { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.

ЖУРНАЛЪ

совѣщанія съ марганцопромышленниками.

24-го сентября 1910 г. въ 8 час. вечера на ст. Шаропань Закавказскихъ ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи эксперта Подкомиссіи, обслѣдовавшаго Закавказскія ж. д., Н. А. Маслова, управляющаго дѣлами Комиссіи С. Н. Кульжинскаго, начальника Закавказскихъ ж. д. І. Л. Нейгебауера, начальника сл. движенія тѣхъ же дорогъ Б. Л. Бутенко, предсѣдателя и представителей совѣта съѣзда марганцепромышленниковъ Шаропанскаго уѣзда, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ, состоялось совѣщаніе о нуждахъ мѣстной марганцевой промышленности въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ.

Совѣщанію предшествовалъ объѣздъ Подкомиссіей Чіатурской вѣтви Закавказскихъ ж. д. отъ ст. Шаропань до ст. Даркветы.

Открывъ засѣданіе, Предсѣдатель совѣщанія просилъ представителей совѣта съѣздовъ марганцопромышленниковъ высказать ихъ пожеланія.

Предсѣдатель совѣта съѣздовъ Г. Ф. Здановичъ заявилъ, что, не желая утруждать вниманіе Подкомиссіи второстепенными вопросами, которые могутъ найти разрѣшеніе обычнымъ путемъ, представители марганцовой промышленности Шаропанскаго уѣзда желали бы обратить вниманіе Подкомиссіи на два важнѣйшихъ вопроса, отъ которыхъ всецѣло зависитъ положеніе этой промышленности.

Первое—необходимость переустройства узкой колеи Чіатурской вѣтви въ широкую, и

второе—необходимость измѣненія тарифа на перевозку марганцовой руды по вѣтви.

Чіатурская вѣтвь, при постройкѣ ея, была разсчитана на 10 милл. пуд. груза, между тѣмъ, какъ теперь вывозится 30—40 милл. пудовъ руды, и есть надежда, что еще въ настоящемъ году этотъ вывозъ увеличится до 45 милл. пудовъ. Слѣдуетъ думать, что при измѣненіи тарифа въ благопріятномъ для марганцевой промышленности смыслѣ, къ вывозкѣ будетъ предъявляться 60—80 милл. пудовъ и тогда уже ни частичное улучшеніе пути, ни увеличеніе подвижного состава, не обезпечатъ безпрепятственнаго и своевременнаго вывоза по Чіатурской вѣтви предъявляемой руды. Кромѣ того, въ настоящее время приходится дѣлать перегрузку всей руды на ст. Шаропань, что обходится около 1/2 коп.

съ пуда, т. е. при вышеуказанномъ вывозѣ составляетъ 150—200 тыс. руб. въ годъ; капитализируя эту сумму изъ 5%, получаемъ 4 милл. руб., что, несомнѣнно, значительно превосходитъ затраты на переустройство вѣтви, такъ что, при перешивкѣ ея на широкую колею общая экономія страны значительно выиграла бы, тѣмъ болѣе, что вслѣдствіе одного только обстоятельства перегрузки Шаропанская руда должна предлагаться на международномъ рынкѣ на ½ коп. съ пуда дороже руды другихъ странъ; это естественно ставитъ ее въ неблагопріятныя условія въ отношеніи конкуренціи, а на промышленность налагаетъ совершенно безцѣльно тяжелый накладной расходъ. Если же переустройство вѣтви сопряжено, какъ говорятъ, съ значительными техническими трудностями, то, казалось бы, устраненіе перегрузки можно было бы достигнуть и другими способами, о которыхъ совѣтъ съѣзда дѣлалъ безрезультатно неоднократныя представленія; такъ напримѣръ, прокладкой третьей рельсы на магистрали Закавказскихъ ж. д. можно было бы достигнуть того, что вагоны съ Чіатурской вѣтви могли бы направляться прямо на Поти и Батумъ безъ непроизводительной задержки на ст. Шаропань. Того же можно было бы достигнуть, снабдивъ вагоны раздвижными осями. Въ обоихъ случаяхъ работа ст. Шаропань значительно была бы сокращена и операція по перегрузкѣ марганцовой руды совершенно устранилась бы. Это настолько для промышленности необходимо, что марганцопромышленники согласились бы стоимость той или другой передѣлки разложить на нихъ до полнаго погашенія.

Переходя къ вопросу о тарифѣ, Г. Ф. Здановичъ заявляетъ, что высота тарифа на перевозку марганцовой руды по Чіатурской вѣтви служитъ главнымъ препятствіемъ къ болѣе широкому развитію экспорта. Дѣло въ томъ, что значительная часть кавказской руды конкурируетъ на международномъ рынкѣ и хотя Британская Индія и Бразилія, дающія наибольшее количество руды, имѣютъ худшія географическія условія, высота Чіатурскаго тарифа ставитъ Шаропанскую руду въ положеніе, дающее всѣ преимущества именно конкурирующимъ съ нею странамъ, въ которыхъ марганцовая промышленность растетъ, между тѣмъ какъ въ Шаропанскомъ уѣздѣ она падаетъ, а населеніе нищаетъ. Совѣтъ съѣзда постоянно возбуждаетъ просьбы о пониженіи тарифа, но правительство не идетъ на это, повидимому, въ цѣляхъ фискальныхъ, съ одной стороны, и покровительства той же промышленности Никопольскаго раіона—съ другой; однако, именно это обстоятельство позволяетъ выдвинуться на первое мѣсто въ марганцовой промышленности странамъ, имѣющимъ для этого меньшія основанія, чѣмъ Россія, у которой кавказская марганцовая промышленность могла бы съ успѣхомъ конкурировать съ этими странами, если бы ее не угнетала своя же казна. Съ точки зрѣнія

фискальной можно съ увѣренностью сказать, что пониженіе тарифа нисколько не вело бы за собой уменьшенія дохода, потому что казна на количествѣ вывоза выиграла бы больше, чѣмъ она потеряла бы на попудной провозной платѣ; доказательство основательности такого положенія можно найти въ статистикѣ перевозокъ руды по Чіатурской вѣтви, откуда видно, что съ измѣненіемъ въ 1899 г. тарифа съ 10 коп. за все разстояніе на $7^1/_2$ к. вывозъ сразу поднялся съ 15.543.000 до 24.926.000 пуд., а выручка за эту перевозку поднялась съ 1.632.015 руб. до 1.869.450; въ 1909 г. тарифъ былъ пониженъ еще на $1^1/_2$ коп., и, вмѣстѣ съ тѣмъ, вывозъ въ 1909 г. противъ 1908 г. увеличился съ 22.230.000 до 37.221.000, а выручка съ 1.740.609 до 2.421.525 руб. Однако, многолѣтнія представленія и ходатайства совѣта съѣзда марганцопромышленниковъ о пониженіи тарифа и доведеніи его до той же нормы, какая установлена для магистрали, не могли поколебать разъ усвоенную по этому предмету точку зрѣнія тарифныхъ учрежденій, одинаково пагубную какъ для спеціальныхъ интересовъ фиска, такъ и для общихъ интересовъ страны.

Предсѣдатель совѣщанія высказалъ, что относительно тарифа необходимо признать сдѣланное пониженіе съ основной таксы (10 к.) въ размѣрѣ $4^1/_2$ коп. очень значительнымъ, и просилъ выяснить вопросъ, который, послѣ осмотра Чіатурской вѣтви, возбуждаетъ значительное сомнѣніе; это—вопросъ, принимаютъ ли сами марганцопромышленники зависящія уже исключительно отъ нихъ мѣры къ удешевленію доставки руды къ желѣзнымъ дорогамъ.

Г. Ф. Здановичъ сообщилъ, что отдѣльные промышленники такія мѣры принимаютъ и доставляютъ руду къ желѣзнымъ дорогамъ при помощи бремзбергъ и электрическихъ телѣжекъ; у совѣта съѣзда, однако, имѣется и общій планъ оборудованія копей механическими и перевозочными приспособленіями, какъ напримѣръ, электрическими спускателями и т. п.; предположено сдѣлать заемъ и произвести необходимое оборудованіе. Слѣдуетъ, однако, замѣтить, что и въ настоящее время доставка обходится недорого: отъ 1 до 3 коп. съ пуда; иногда при этомъ въ сухое время года руда вывозится на арбахъ прямо на ст. Квирилы, и промышленники предпочитаютъ этотъ способъ перевозки въ обходъ Чіатурской вѣтви всегда, когда это возможно.

Начальникъ сл. движенія Б. А. Бутенко замѣчаетъ, что гужевая доставка руды въ Квирилы обходится не дешевле, чѣмъ по желѣзной дорогѣ, но предпочитается въ тѣхъ случаяхъ, когда на руду есть большой спросъ и приходится представлять вагоны по разверсткѣ, которая на Квирилы не распространяется; въ такихъ случаяхъ выгодно, разумѣется, больше затратить на перевозку, но доставить возможно скорѣе къ мѣсту спроса. Что касается провозной способности Чіатурской вѣтви, то она можетъ пропустить до 70 милл. пуд. руды, а при нѣкоторыхъ усиленіяхъ 90 милл. пуд., каковаго количества къ перевозкѣ никогда не предъявля-

лось. Далѣе, обращаясь къ первоначальному заявленію Г. Ф. Здановича, Б. А. Бутенко считаетъ необходимымъ ввести поправку по вопросу о паденіи промышленности, такъ какъ, по статистическимъ даннымъ, въ 1908 г. потребленіе русскаго марганца составляло 42% общаго европейскаго потребленія, а въ 1909 г.—50%.

На вопросъ Предсѣдателя совѣщанія о томъ, какое количество марганцовой руды добывается нынѣ въ Шаропанскомъ раіонѣ, Г. Ф. Здановичъ опредѣляетъ это количество въ 45 милл. пудовъ.

Членъ совѣта съѣзда И. С. Персанаки замѣчаетъ, что такое количество руды лишь вывозится въ настоящее время; добыть ея можно 200 милл. пуд. въ годъ; на складахъ лежитъ 60 милл. пудовъ, а ежегодная продажа можетъ быть доведена до 80 милл. пудовъ.

Начальникъ дорогъ указываетъ, что нѣсколько времени тому назадъ дороги не всегда могли удовлетворить потребность марганцопромышленниковъ; такъ напримѣръ, въ 1907 г., когда былъ значительный спросъ на марганецъ, Закавказскимъ ж. д. было предъявлено къ перевозкѣ 50 милл. пуд.; дороги, имѣвшія тогда слабое оборудованіе и плохой составъ, оказались въ состояніи вывезти всего 35 милл. пуд., и этимъ, разумѣется, воспользовались иностранные промышленники, особенно изъ Британской Индіи для расширенія раіона своего сбыта, тѣмъ болѣе, что цѣны тогда стояли громадныя.

Горный инженеръ К. Н. Сапицкій обращаетъ вниманіе совѣщанія на сравнительныя данныя о марганцовой промышленности Британской Индіи и Чіатурскаго раіона, а именно:

въ Британской Индіи:

въ 1899	г.	добыто	около	11%	всей	міровой	добычи
„ 1908	„	„	„	46%	„	„	„

Въ Чіатурскомъ раіонѣ:

въ 1899	г.	добыто	около	42%	всей	міровой	добычи
„ 1907	„	„	„	26%	„	„	„
„ 1908	„	„	„	7,5%	„	„	„

Г. Ф. Здановичъ, передавая Предсѣдателю и членамъ совѣщанія книгу „Статистика марганцоваго дѣла за 1909 г.“, проситъ обратить вниманіе на то, что, какъ это видно изъ помѣщенныхъ въ книгѣ данныхъ, англійская производительность регулярно увеличиваетъ вывозъ, тогда какъ вывозъ изъ Россіи измѣняется скачками.

Начальникъ дорогъ замѣчаетъ, что если разсматривать вывозъ изъ Россіи за цѣлый рядъ лѣтъ, то онъ, въ общемъ, все время возрастаетъ и исключеніе составляютъ лишь нѣкоторые годы, что объясняется скорѣе частными причинами, имѣвшими мѣсто въ данномъ году, чѣмъ общимъ положеніемъ дѣла.

На вопросъ Предсѣдателя совѣщанія, каковы предположенія относительно вывоза въ 1910 г., И. С. Персанаки отвѣчаетъ, что вывозъ изъ Шаропан скагораіона повысится, предугадать же, каковъ будетъ вывозъ изъ Индіи, не представляется возможнымъ. Въ прошломъ году вывозъ изъ Россіи былъ на 5.000 тонъ выше, чѣмъ изъ Индіи, но слѣдуетъ считаться съ тѣмъ, что въ настоящее время качество руды изъ Индіи лучше, и несмотря на то, что промышленники Кавказа продаютъ свою руду на $1^1/_2$—3 коп. дешевле, Индія все же въ состояніи съ успѣхомъ конкурировать.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, насколько качество Шаропанской руды хуже, чѣмъ Индійской, Г. Ф. Здановичъ отвѣчаетъ, что Индійская руда крупнѣе и содержитъ въ себѣ фосфора и селикатовъ меньше (около 2% противъ 10% въ мѣстной рудѣ).

Далѣе, Г. Ф. Здановичъ обращается къ замѣчанію начальника сл. движенія о томъ, что Чіатурская вѣтвь можетъ вывезти еще большое количество груза; по мнѣнію Г. Ф. Здановича, Чіатурская вѣтвь ничего, кромѣ марганца, не можетъ вывозить уже потому, что на другіе грузы установленный тарифъ — не ниже 10 коп. съ пуда. Кромѣ того, тарифъ въ зависимости отъ направленія—различный, такъ что перевозка груза, идущаго изъ Шаропани въ Чіатуры оплачивается иначе, чѣмъ перевозка того же груза, идущаго изъ Чіатуръ въ Шаропань. Этимъ объясняется такое явленіе, что лѣсъ для надобностей рудниковъ получается изъ Шаропани, тогда какъ въ самомъ Чіатурскомъ раіонѣ имѣются громадные лѣса.

Начальникъ дорогъ объясняетъ, что Чіатурская вѣтвь устроена со спеціальнымъ назначеніемъ — перевозить марганецъ; первоначально тарифъ былъ установленъ одинаковый для всѣхъ грузовъ, но, какъ уже говорилось, впослѣдствіи тарифъ на марганецъ былъ пониженъ, а на остальные грузы остался тотъ же, что было сдѣлано совершенно сознательно съ тою цѣлью, чтобы вѣтвь не заполнялась дешевыми грузами.

Г. Ф. Здановичъ замѣчаетъ, что неоднократно представлялись ходатайства о пониженіи тарифа на другіе грузы, но эти ходатайства оставались безъ удовлетворенія, а вѣтвь искусственно превратилась въ марганцовую, тѣмъ болѣе, что постанціонной платы за разстояніе не существуетъ; такимъ образомъ, перевозка пуда марганца отъ Чіатуръ до Шаропани обходится на разстояніи 38 вер. $5^1/_2$ коп., а перевозка пуда лѣса отъ Дорквети до Чіатуръ на разстояніи 6 вер.—10 коп. Нѣсколько разъ являлись предприниматели, предполагавшіе заняться эксплоатаціей лѣса, но каждый разъ они отказывались отъ своего намѣренія вслѣдствіе невозможной высоты существующаго тарифа.

Б. А. Бутенко заявляетъ, что эти лица и не ходатайствовали о пониженіи тарифовъ; между тѣмъ въ направленіи къ ст.

Чіатуры съ той и другой стороны не такъ много грузовъ, такъ что такое ходатайство могло быть уважено.

На это Г. Ф. Здановичъ возражаетъ, что въ тарифѣ до Чіатуръ заинтересованы лишь марганцопромышленники; предприниматели же, предполагавшіе разрабатывать лѣсъ, желали возить его не только въ Чіатуры.

Б. Л. Бутенко указываетъ, что года два тому назадъ образовалась компанія, желавшая вести электрическую подвѣсную дорогу для доставки марганца прямо на ст. Квирилы; изысканія были разрѣшены, но дѣло не осуществилось, и это можетъ служить доказательствомъ, что тарифъ, существующій на Чіатурской вѣтви не такъ уже высокъ.

Г. Ф. Здановичъ объясняетъ, что постройка подвѣсной дороги не состоялась вслѣдствіе опасенія, что когда дорога будетъ построена, казна понизитъ тарифъ и даже сдѣлаетъ его общимъ, и тогда предпріятіе, очевидно, потерпитъ крахъ; если же будетъ дана гарантія, что существующіе тарифы понижены не будутъ, то черезъ полгода подвѣсная дорога будетъ построена на средства марганцопромышленниковъ.

Начальникъ дорогъ считаетъ наиболѣе важнымъ, чтобы промышленныки точно указали, сколько они могутъ вывезти марганца.

П. С. Персанаки заявляетъ, что, какъ имъ уже указано, вывозъ можетъ быть доведенъ до 80 милл. пуд.; въ настоящее время имѣется, на случай застоя, запасъ въ 60 милл. пудовъ, всегда освѣжаемый новой добычей, доходящей нынѣ до 80 милл. пудовъ.

Въ настоящемъ году, въ маѣ мѣсяцѣ было перевезено 7 милл. пуд., и это составляетъ maximum возможной перевозки; но въ августѣ, когда морскіе фрахты были очень высоки, не было вывезено и одного милліона.

Предсѣдатель совѣщанія замѣчаетъ, что неравномѣрость вывоза наводитъ на вопросъ, возникавшій и при осмотрѣ Подкомиссіей Высшей Комиссіи порта Поти, не представляется ли возможнымъ запасы руды сосредоточивать именно тамъ; тогда работа дороги была бы равномѣрнѣе, а пароходамъ не пришлось бы ждать подвозки руды къ порту.

И. С. Персанаки считаетъ, что промышленники не могутъ возить руду, не зная, будетъ ли она продана.

Предсѣдатель совѣщанія указываетъ, что, однако, хлѣбъ подвозятъ къ портамъ, и онъ уже въ портахъ выжидаетъ, какая создается конъюнктура; въ этомъ есть, конечно, нѣкоторое неудобство, такъ какъ покупатели, зная такимъ образомъ запасы, могутъ сообразоваться съ ними при назначеніи цѣнъ, но, съ другой стороны, желѣзныя дороги рѣшительно не могутъ вдругъ вывезти все то, что въ данный моментъ потребуется въ порту.

Г. Ф. Здановичъ считаетъ, что и промышленники не могутъ установить регулярный вывозъ, такъ какъ имъ пришлось въ нѣкоторые осенніе мѣсяцы фрахтовать пароходы по 15 шиллинговъ, тогда какъ нормальный фрахтъ 8 шиллинговъ; подобной разницы марганцовая промышленность выдержать положительно ни въ силахъ.

На вопросъ Предсѣдателя совѣщанія, въ какое время года замѣчается главнѣйшій спросъ на марганецъ и не представляется ли возможнымъ все-таки организовать равномѣрную перевозку по желѣзнымъ дорогамъ, Г. Ф. Здановичъ отвѣчаетъ, что спросъ на руду одинаковъ круглый годъ и равномѣрность вывоза зависитъ не отъ спроса, а исключительно отъ размѣра фрахта на пароходы; такимъ образомъ, если бы урегулировать подвозъ по желѣзнымъ дорогамъ къ порту, то вывозъ отъ этого не увеличился бы, и разница будетъ лишь въ томъ, что храненіе марганца, находящагося въ Поти будетъ обходиться дороже, чѣмъ въ Чіатурахъ, примѣрно около $^1/_2$ к. на пудѣ, тогда какъ для марганца уже $^1/_5$ коп. имѣетъ существенное значеніе. Кромѣ того, въ порту 25 экспортныхъ фирмъ не будетъ въ состояніи сложить свой марганецъ безъ ущерба, такъ что если бы даже уплату за перевозку до продажи можно было бы сдѣлать изъ кредита, который открылъ бы промышленникамъ, напримѣръ Государственный Банкъ, то для промышленниковъ это было бы невыгодно.

На вопросъ С. Н. Кульжинскаго, возможно ли марганецъ обезличивать, І. Ф. Здановичъ отвѣчаетъ отрицательно, такъ какъ марганецъ сильно различается по сортамъ.

Членъ совѣта съѣзда князь И. В. Нижерадзе также считаетъ, что обезличеніе невозможно, такъ какъ нѣкоторые промышленники свой марганецъ промываютъ, а разница между промытымъ марганцемъ и не промытымъ очень большая. Кромѣ того, въ настоящее время, когда дороги вывозятъ марганецъ исправно, хранить его въ Поти совершенно незачѣмъ. Но вопросъ въ томъ, что дороги являются хозяиномъ положенія и совершенно не считаются съ обстоятельствами промышленниковъ, забывая, что марганецъ имѣетъ большую цѣну и для государства и что когда промышленники не могутъ марганецъ вывезти, государство терпитъ большой ущербъ.

Начальникъ сл. керосинопровода А. А. Гонзаго-Павличинскій проситъ разрѣшенія Предсѣдателя выяснить, въ какихъ предѣлахъ можетъ заключаться разница между наилучшимъ и наихудшимъ сортами марганцовой руды.

К. Н. Сапицкій объясняетъ, что количество марганца въ рудѣ можетъ быть и 38%; и 55% и даже изъ одного и того же мѣсторожденія, въ зависимости отъ промывки, содержаніе марганца колеблется отъ 46 до 48 и до 58%. Само собой разумѣется, что

при необезличеніи каждый промышленникъ старается дать марганецъ лучшаго качества, и, слѣдовательно, при обезличеніи качество ухудшится.

На вопросъ А. А. Гонзаго-Павличинскаго, всѣ ли сорта марганца промываются, К. Н. Сапицкій отвѣчаетъ отрицательно, замѣчая, что есть сорта, непромываемые совершенно. Далѣе, К. Н. Сапицкій считаетъ нужнымъ указать на ненормальность системы разработки копей, заключающуюся въ слѣдующемъ: квадратная сажень марганцовыхъ залежей можетъ дать 2600 пудовъ руды, изъ которыхъ 1800 пуд. хорошаго качества; фактически же вынимается не болѣе 900 пудовъ и часто 300—400 пудовъ, потому что болѣе тщательная разработка стоитъ дороже и не окупается при существующихъ низкихъ цѣнахъ; такимъ образомъ масса богатствъ погибаетъ; несомнѣнно, поэтому, что пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа позволитъ больше затрачивать на разработку, и качество производства улучшится.

Предсѣдатель совѣщанія проситъ выяснить вопросъ, не удовлетворило ли бы промышленниковъ такое положеніе, что плата за провозъ до порта взыскивалась бы съ нихъ послѣ продажи марганца въ порту; быть можетъ, такая мѣра способствовала бы равномѣрному подвозу марганца къ порту, гдѣ онъ и хранился бы до спроса или прибытія пароходовъ.

Г. Ф. Здановичъ считаетъ, что эта мѣра помогла бы лишь до извѣстной степени и при томъ только нѣкоторымъ промышленникамъ, но врядъ ли заставила бы перенести ихъ запасы въ Поти.

С. Н. Кульжинскій полагаетъ, что это было бы выгодно для промышленниковъ, особенно если принять во вниманіе существующія въ Поти приспособленія для перегрузки руды.

Г. Ф. Здановичъ возражаетъ, что перегрузочныя приспособленія въ Поти не играютъ существенной роли уже потому, что большинство марганца грузится прямо въ пароходы; такъ, въ 1909 г. такимъ образомъ было перегружено 99%; далѣе, важно то, что хотя Потійскій элеваторъ и разсчитанъ теоретически на перегрузку 100 мил. пудовъ, однако онъ и 50% прибывающаго количества перегрузить фактически не можетъ и въ состояніи грузить одновременно только два парохода; между тѣмъ пароходы приходятъ неравномѣрно, и при скопленіи ихъ, имъ при ручной перегрузкѣ приходится простаивать по 7—8 дней; чрезъ элеваторъ пароходъ грузится 2 дня и, слѣдовательно, если уничтожить перегрузку вручную — нѣкоторымъ пароходамъ придется простаивать дольше; отсюда ясно, что такіе пароходы какъ 9-й очередной и т. д. будутъ все же грузиться вручную и чрезъ элеваторъ пройдетъ лишь около 30% всего экспорта тѣмъ болѣе, что обезличеніе марганца, какъ уже говорилось, невозможно, а при расчетѣ элеватора оно считалось возможнымъ.

Затѣмъ, Г. Ф. Здановичъ высказываетъ еще одно общее пожеланіе въ предѣлахъ существующихъ условій, а именно, чтобы подвижной составъ имѣлся всегда налицо въ необходимомъ количествѣ; это пожеланіе вызвано опасеніемъ, что вагоны придутъ въ негодность, а для замѣны ихъ новые своевременно не будутъ заказаны.

Начальникъ дорогъ ззмѣчаетъ, что управленіемъ дорогъ это, несомнѣнно, будетъ предусмотрѣно и своевременно приняты нужныя мѣры.

С. Н. Кульжинскій обращаясь къ способамъ, предложеннымъ Г. Х. Здановичемъ для безперегрузочной перевозки руды указываетъ, что устройство третьяго рельса для пропуска по линіи и ширококолейнаго состава неудобно; подобный примѣръ имѣется на Сѣверныхъ ж. д., гдѣ отъ Вологды до Ярославля ходятъ поѣзда и той и другой колеи; помимо техническихъ неудобствъ эксплоатаціи какъ въ отношеніи работы станцій, такъ даже и въ отношеніи безопасности движенія, стоимость эксплоатаціи—дороже на 1000 руб. на версту. Что же касается устройства подвижного состава съ раздвижными осями, то при существующей разницѣ ширины колеи Чіатурской вѣтви и главной линіи, значительно большей чѣмъ разница между колеей дорогъ русскихъ и западно-европейскихъ, такое устройство невозможно въ конструктивномъ отношеніи.

Предсѣдатель совѣщанія спрашиваетъ, не представляется ли возможнымъ увеличить вывозъ изъ Чіатурскаго раіона ферромарганца, что для государства весьма важно.

Г. Ф. Здановичъ отвѣчаетъ, что ферромарганецъ получается или при помощи кокса или при помощи электричества. Соотвѣтствующаго кокса на мѣстѣ не имѣется; слѣдовательно, весь вопросъ относительно производства на мѣстѣ ферромарганца посредствомъ кокса сводится къ опредѣленію того, что выгоднѣе, привозить ли въ Чіатурскій раіонъ коксъ и увозить ферромарганецъ, или же увозить руду туда, гдѣ имѣется коксъ. Что же касается выработки ферромарганца при посредствѣ электричества, то и въ настоящее время дѣлаются попытки найти на мѣстѣ дешевую гидравлическую силу для полученія дешеваго электричества, но пока такой силы не найдено.

И. С. Персанаки добавляетъ, что въ рѣшеніи этого вопроса все дѣло въ цѣнѣ электрической силы, и на замѣчаніе С. Н. Кульжинскаго, что электрическая энергія можетъ обходиться около $1^1/_2$ коп. килоуаттъ, указываетъ, что для возможности получитъ выгоду отъ производства ферромарганца необходимо, чтобы цѣна эта была не выше 1 коп.

Г. Ф. Здановичъ проситъ разрѣшенія высказать болѣе мелкія пожеланія, какъ напримѣръ, о необходимости перекидного моста черезъ пути въ Чіатурахъ, такъ какъ между двумя частями ихъ

нѣтъ сообщенія. Съ доводами ходатайства по этому поводу управленіе Закавказскихъ ж. д. согласилось, но моста до сихъ поръ нѣтъ.

Предсѣдатель совѣщанія интересуется, не встрѣчаютъ ли марганцопромышленники затрудненій отъ пересѣченія ихъ устройствъ съ концессіей князя Церетели.

Г. Ф. Здановичъ объясняетъ, что, вслѣдствіе дарованія кн. Церетели права отчужденія, юридическія затрудненія, конечно, возможны; но самое предпріятіе кн. Церетели врядъ ли осуществится, ибо тарифъ на предполагаемой дорогѣ кн. Церетели будетъ не менѣе 2 коп., что дороже и арбъ и вьюковъ, не говоря уже о томъ, что съ постройкой спусковъ доходность проектируемой дороги во всякомъ случаѣ будетъ уменьшаться.

Предсѣдатель совѣщанія замѣчаетъ, что „затрудненія" онъ понималъ именно въ томъ отношеніи, что по концессіи кн. Церетели можетъ не допустить спусковъ по своимъ мѣстамъ.

Г. Ф. Здановичъ соглашается съ возможностью такого положенія, но выражаетъ надежду, что предпріятіе не состоится. Пока же совѣтъ съѣзда осуществляетъ свой планъ спусковъ и одинъ такой спускъ уже дѣлается и безъ принудительнаго отчужденія; въ настоящее время имѣется еще 5 частныхъ спусковъ. совѣтъ съѣзда ходатайствовалъ, чтобы при устройствѣ общихъ спусковъ желѣзныя дороги пошли навстрѣчу промышленникамъ, которымъ важно, чтобы у каждаго изъ нихъ была своя платформа или свои закрома; поэтому помощь желѣзныхъ дорогъ можетъ заключаться въ распредѣленіи мѣстъ общей обширной платформы по владѣльцамъ руды; но при этомъ мѣстъ все же можетъ не хватить и тогда, быть можетъ, возможно будетъ желѣзнымъ дорогамъ взять на себя распредѣленіе вагоновъ и ихъ подачу въ опредѣленные пункты.

К. Н. Сапицкій продолжаетъ, что въ этомъ отношеніи совѣтъ выработалъ планъ, предусматривающій распредѣленіе тупиковъ по платформамъ въ этомъ то дѣлѣ желѣзныя дороги и могутъ притти на помощь, что и обѣщано.

Б. А. Бутенко замѣчаетъ, что распредѣленіе подачи имѣетъ значеніе въ связи съ теперешнимъ положеніемъ, когда вагоны подаются въ зависимости отъ вывезеннаго на площадки; при новыхъ же порядкахъ подвоза потребуется, конечно, и новое распредѣленіе.

Г. Ф. Здановичъ считаетъ нужнымъ ко всему изложенному добавить, что, въ случаѣ надобности, необходимыя денежныя затраты промышленники могутъ взять на себя.

Заключая совѣщаніе, Предсѣдатель высказываетъ пожеланіе, чтобы марганцопромышленники организовали храненіе запасовъ въ Поти, что, несомнѣнно, существенно облегчило бы тяжелое. по ихъ мнѣнію, положеніе промышленнаго Чіатурскаго раіона,

Послѣ замѣчанія И. С. Персанаки, что климатическія условія порта Поти неблагопріятны для храненія марганца, принимающаго много влаги, % которой всегда вычитается при пріемкѣ, но долженъ быть оплаченъ при перевозкѣ, Предсѣдатель совѣщанія, выяснивъ, что больше заявленій со стороны промышленниковъ не имѣется, объявляетъ въ 10 час. засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Управляющій дѣлами Особой Высшей Комиссіи

С. Н. Кульжинскій.

Дѣлопроизводители: *Ар. Лаврентьевъ.* *Сер. Воищевъ.*

III.

Описаніе объѣзда дорогъ.

16-го сентября 1910 г. въ 7 ч. 15 м. вечера Подкомиссія, закончивъ осмотръ сѣти Владикавказской ж. д., въ сопровожденіи начальствующихъ лицъ этой дороги прибыла съ служебнымъ поѣздомъ на ст. Баладжары Закавказскихъ ж. д., гдѣ была встрѣчена начальникомъ дорогъ и начальниками службъ.

Подкомиссія въ сопровожденіи начальствующихъ лицъ Закавказскихъ ж. д. прослѣдовала на ст. Баку-пасс., откуда было предположено начать обслѣдованіе сѣти; за позднимъ временемъ осмотръ станціи былъ ограниченъ лишь осмотромъ пассажирскаго зданія, найденнаго Подкомиссіей слишкомъ тѣснымъ и неудобно расположеннымъ.

Въ существующемъ пассажирскомъ зданіи, общею площадью въ 484,74 кв. саж., имѣется пассажирскихъ помѣщеній всего около 129,62 кв. саж., что совершенно не соотвѣтствуетъ современному размѣру движенія, для удовлетворенія коего надлежало бы имѣть около 400 кв. саж. Увеличить площадь пассажирскихъ помѣщеній помощью только перепланировки существующаго зданія не представляется возможнымъ, въ виду того, что помѣщенія его расположены въ трехъ этажахъ; поэтому расширеніе можно сдѣлать лишь помощью пристроекъ. По составленному проекту помощью пристроекъ и внутренней передѣлки зданіе будетъ увеличено до размѣровъ въ 678,75 кв. саж., изъ нихъ пассажирскихъ помѣщеній будетъ 323,13 кв. саж. Стоимость работъ съ устройствомъ временнаго барака, стоимостью въ 6.000 руб. для пассажировъ III-го класса, предназначаемаго впослѣдствіи для обслуживанія пассажировъ IV-го класса, исчислена въ суммѣ 78.000 руб., въ счетъ коей по смѣтѣ 1908 г. ассигновано 20.000 руб.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія установила необходимость отпуска кредита, испрашиваемаго на вышеупомянутую работу на 1911 г. въ суммѣ 58.000 руб.

Кромѣ того, на ст. Баку-пасс. предположено удлинить промежуточную платформу, и кредитъ на эту работу внесенъ на 1911 г. Подкомиссія установила необходимость производства и этой работы.

Подробный осмотръ ст. Баку-тов. былъ отложенъ до возвращенія Подкомиссіи со ст. Сабунчи.

Со ст. Баку-пассажирская поѣздъ Подкомиссіи былъ переданъ къ Сабунчинскому павильону, откуда Подкомиссія и отбыла въ 11 час. вечера въ Сураханы по Сабунчинской вѣтви.

Ст. Сураханы. 17-го сентября въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Сураханы, а также и къ ознакомленію съ положеніемъ нефтяного дѣла, поскольку это касается желѣзной дороги.

На ст. Сураханы Подкомиссія была встрѣчена представителемъ нефтепромышленнаго товарищества Мирзоева, который подробно ознакомилъ Подкомиссію со способами добычи нефти, ея отправки и перекачки, а также и добычи побочнаго продукта—нефтяного газа.

Подкомиссія осматривала, между прочимъ, одну изъ вышекъ, изъ скважины которой въ день осмотра билъ фонтанъ, затѣмъ прослѣдовала къ газовымъ печамъ и къ мѣсту, въ которомъ закладывалась новая буровая скважина.

Глубина скважинъ въ этомъ мѣстѣ около 200 саж.

Съ промысловъ Мирзоева Подкомиссія возвратилась на ст. Сураханы.

Станціонное помѣщеніе сравнительно небольшое и, въ виду того, что пассажирское движеніе здѣсь довольно значительное, помѣщеніе, по мнѣнію Подкомиссіи, слѣдовало бы привести въ болѣе соотвѣтственный видъ.

Товаро-станціонныя работы на ст. Сураханы производятся хозяйственнымъ способомъ съ платой за нагрузку или выгрузку 1.000 пуд. по 1 руб. 10 коп.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

Пакгаузъ	1,	площ. 20,56	кв. саж.
Откр. платформъ	1,	„ 35	„ „

На ст. Сураханы Подкомиссіей признано необходимымъ развитіе путей, и кредитъ въ 1.100 руб., внесенный въ расцѣночную вѣдомость на 1911 г., по мнѣнію Подкомиссіи, подлежитъ отпуску.

Со ст. Сураханы Подкомиссія прослѣдовала на ст. Сабунчи и въ 9 час. 5 мин. приступила къ ея осмотру.

Ст. Сабунчи.

Ст. Сабунчи является очень дѣятельной станціей вслѣдствіе своего расположенія въ центрѣ нефтяныхъ промысловъ.

Товаро-станціонныя работы на ст. Сабунчи производятся подряднымъ способомъ по 1 руб. 15 коп. за 1.000 пуд. вмѣстѣ съ охраной; залогъ внесенъ въ суммѣ 20.000 руб. (вмѣстѣ со ст. Баладжары).

На ст. Сабунчи ни пассажирское зданіе, ни складочныя помѣщенія не удовлетворяютъ предъявляемымъ требованіямъ, и въ настоящее время ничего нельзя сдѣлать въ смыслѣ улучшенія станціи, хотя проектъ расширенія ея былъ утвержденъ еще въ 1902 г., какъ сообщили представители Закавказскилъ ж. д.

Исторія Сабунчи очень сложная и вкратцѣ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Вопросъ объ изъятіи Сабунчинскаго озера изъ вѣдѣнія Закавказскихъ ж. д. былъ поднятъ еще въ 1898 г. на XII съѣздѣ бакинскихъ нефтепромышленниковъ, гдѣ было сдѣлано предложеніе о перенесеніи пассажирской и товарной станцій Сабунчи

на разстояніе около одной версты отъ центра Сабунчинскихъ промысловъ къ озеру Кялбали (оно же Утка). Предложеніе это вызывалось желаніемъ нефтепромышленниковъ передать въ разработку частнымъ лицамъ богатыя нефтеносныя земли, на которыхъ лежитъ станція. По поводу этого предложенія представителемъ отъ управленія Закавказскихъ ж. д., бывшимъ начальникомъ ихъ инженеромъ Г. Л. Веденѣевымъ, было высказано мнѣніе, что перенесеніе пассажирской Сабунчи принесло бы значительный ущербъ пассажирамъ, передвигающимся по Баку-Сабунчинской вѣтви. Такъ какъ Сабунчинская вѣтвь имѣетъ характеръ пригородной дороги, то ухудшеніе условій переѣзда пассажировъ, въ смыслѣ отдаленія вокзала отъ центра Сабунчинскихъ, промысловъ можетъ рѣзко отразиться на размѣрахъ движенія, значительно уменьшивъ число пассажировъ. XII-й съѣздъ, согласившись съ доводами инженера Веденѣева, рѣшилъ оставить пассажирскую станцію на ея настоящемъ мѣстѣ и ходатайствовать лишь о переносѣ къ озеру Кялбали одной товарной.

Вслѣдствіе такого рѣшенія XII-го съѣзда, начальникомъ Закавказскихъ ж. д. былъ представленъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ отъ 9-го сентября 1899 г. за № 14219 проектъ развитія ст, Сабунчи въ двухъ варіантахъ. По первому варіанту предполагалось товарную станцію перенести къ озеру Кялбали, а пассажирскую оставить на мѣстѣ; по второму — обѣ станціи развить на прежнемъ мѣстѣ.

Бывшій Министръ Путей Сообщенія князь М. И. Хилковъ, въ бытность свою на Кавказѣ, лично ознакомился съ дѣломъ и рѣшилъ обѣ станціи, и пассажирскую и товарную, оставить на Сабунчинскомъ озерѣ, согласно 2-му варіанту, который съ нѣкоторыми измѣненіями и былъ утвержденъ журнальнымъ постановленіемъ техническаго совѣщанія Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 16-го мая 1900 г. за № 186.

Вслѣдъ затѣмъ была представлена въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, одобренная совѣтомъ управленія Закавказскихъ ж. д. по журналу № 1613 отъ 16 октября 1900 г. смѣта работъ на сумму 370.400 руб. Въ то же время было приступлено и къ работамъ, которыя, послѣ засыпки части Сабунчинскаго озера, были пріостановлены въ началѣ 1901 г., вслѣдстіе ходатайства XIII съѣзда бакинскихъ нефтепромышленниковъ, возбужденнаго въ 1899 г. о перенесеніи за предѣлы промысловой площади не только товарной, но и пассажирской ст. Сабунчи.

Ходатайство XIII-го съѣзда нефтепромышленниковъ было поддержано Министромъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, который указывалъ на нецѣлесообразность оставленія подъ станціей столь цѣнной земли, могущей быть обращенной съ большей для казны выгодой подъ добычу нефти.

Вопросъ о перенесеніи ст. Сабунчи былъ поднятъ и разсмотрѣнъ въ особомъ совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Министра Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ съ участіемъ представителей отъ Министерства Путей Сообщенія. Всѣ члены этого совѣщанія, за исключеніемъ начальника Закавказскихъ ж. д.—инженера Веденѣева, признали обращеніе земли, занимаемой ст. Сабунчи, подъ добычу нефти вполнѣ цѣлесообразной мѣрой, которую надлежало бы безотлагательно осуществить перенесеніемъ станціи къ озеру Кялбали и передачей земли, находящейся подъ этой станціей, въ распоряженіе Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ для отдачи съ торговъ на общемъ основаніи.

Вслѣдстіе такого заключенія совѣщанія, въ управленіи Закавказскихъ ж. д. былъ составленъ проектъ перенесенія ст. Сабунчи на озеро Кялбали, представленный въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ за № 20151/13514 отъ 9 октября 1901 г.

Проектъ этотъ одобренъ техническимъ совѣщаніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналу № 335 отъ 10-го августа 1902 г. съ измѣненіемъ въ расположеніи станціонныхъ путей.

Упомянутый журналъ техническаго совѣщанія за № 335 былъ препровожденъ начальнику Закавказскихъ ж. д. при предписаніи Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 18/19 апрѣля 1903 г. за № 18736, коимъ сообщалось, что Министръ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ отзывомъ отъ 15-го марта 1903 г. за № 584 на имя г. Министра Путей Сообщенія увѣдомилъ, что онъ, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, не встрѣчаетъ препятствій къ внесенію въ смѣту Горнаго Департамента на 1904 г. суммы въ 127.000 руб., какъ доли участія Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ въ расходахъ по перенесенію ст. Сабунчи на озеро Кялбали, отпускъ каковой суммы и былъ поставленъ условіемъ, при которомъ Министерство Путей Сообщенія соглашалось на перенесеніе станціи, взамѣнъ развитія ея на существующемъ мѣстѣ.

Для устройства ст. Сабунчи на озерѣ Кялбали Управленіемъ Государственныхъ Имуществъ Бакинской губ. и Дагестанской области были переданы по сдаточному акту отъ 24 іюля 1904 г. два участка казенной земли, общей площадью въ 30 десятинъ.

Тотчасъ же было приступлено къ предварительнымъ работамъ по осуществленію проекта перенесенія станціи, а именно къ работамъ по устройству карьернаго пути, протяженіемъ въ 2 вер., для подвозки земли для засыпки озера Кялбали и по прорытію канавы между озерами Кялбали и Сабунчинскимъ для спуска части воды изъ озера Кялбали въ Сабунчинское, во избѣжаніе затопленія участковъ земли, прилегающихъ къ озеру Кялбали.

Въ началѣ 1905 г. работы были вторично пріостановлены, вслѣдствіе отмѣны Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ кредитовъ на работы по перенесенію ст. Сабунчи.

Отмѣненные кредиты до сихъ поръ не возстановлены и вопросъ о развитіи станціи не получилъ разрѣшенія.

Послѣ укладки второго пути Сабунчинской вѣтви, количество обращающихся поѣздовъ возросло до 24 паръ въ сутки; число пассажировъ съ 2.400.000 человѣкъ, перевезенныхъ въ 1900 г. возросло до 4.620.000 человѣкъ — въ 1908 г., соотвѣтственно увеличилась и выручка за провозъ пассажировъ—съ 385.000 руб. въ 1900 г. до 623.000 руб.—въ 1908 г.

Въ среднемъ, на ст. Сабунчи въ настоящее время пріѣзжаетъ и отъѣзжаетъ въ сутки 12.600 человѣкъ, что составляетъ на одинъ поѣздъ около 300 человѣкъ. Для пріема такой массы пассажировъ имѣется пассажирское зданіе площадью всего въ 47 кв. саж. При существующихъ устройствахъ ст. Сабунчи не представляется возможнымъ увеличить число поѣздовъ, обращающихся по вѣтви свыше 24 паръ въ сутки; между тѣмъ, въ развитіи движенія имѣется настоятельная необходимость, такъ какъ весьма много пассажировъ, за невозможностью попасть въ поѣзда, передвигаются между Баку и Сабунчи въ экипажахъ по колесной дорогѣ.

При оставленіи станціи на прежнемъ мѣстѣ свободные нынѣ участки въ полосѣ отчужденія, общей площадью около 6 десятинъ, понадобятся для развитія путей и станціонныхъ устройствъ.

При перенесеніи станціи на озеро Кялбали могутъ быть переданы Управленію Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ Бакинской губерніи не только свободныя теперь 6 десятинъ, но и все Сабунчинское озеро, мѣрою около $12^1/_2$ десятинъ, находящееся въ полосѣ отчужденія Закавказскихъ ж. д.

До осуществленія проекта перенесенія ст. Сабунчи на озеро Кялбали на свободной отъ желѣзнодорожныхъ устройствъ части Сабунчинскаго озера не можетъ быть допущена добыча нефти изъ-за опасности возникновенія пожаровъ отъ маневрирующихъ поѣздовъ.

Опасность эта была признана еще 10 лѣтъ тому назадъ и на съѣздахъ бакинскихъ нефтепромышленниковъ, и особой комиссіей, засѣдавшей въ 1900 г. въ г. Баку подъ предсѣдательствомъ д. с. с. Деви, и технической по охраненію Бакинскихъ нефтяныхъ промысловъ комиссіей, которая въ засѣданіи 15 октября 1899 г. II-го Кавказскаго горнаго округа высказалась, что мѣстность, на которой расположена ст. Сабунчи, въ пожарномъ отношеніи крайне неблагонадежна, такъ какъ земли въ этой мѣстности изобилуютъ нефтью и богаты газами.

8-го іюня 1909 г. Министръ Торговли и Промышленности снова обратился къ Министру Путей Сообщенія съ просьбой объ

изъятіи изъ вѣдѣнія управленія Закавказскихъ ж. д. части б. Сабунчинскаго озера, при чемъ указалъ, что, по имѣющимся въ горномъ управленіи документальнымъ свѣдѣніямъ, Сабунчинское соленое озеро почти цѣликомъ вошло въ полосу отчужденія Баку-Сабунчинской вѣтви Закавказскихъ ж. д., тогда какъ подъ станціонными сооруженіями вокзала этой вѣтви Сабунчи находится всего около 6 десятинъ; эта послѣдняя площадь и должна быть признана въ дѣйствительности необходимой желѣзной дорогѣ и то лишь впредь до осуществленія имѣющагося проекта перенесенія ст. Сабунчи. Остальная же часть площади озера, мѣрою около 6 десятинъ, находится въ вѣдѣніи дороги безъ крайней необходимости для нея; это обстоятельство закрываетъ для частной эксплоатаціи указанный участокъ, безъ сомнѣнія богатый нефтью.

Вмѣстѣ съ этимъ, былъ возбужденъ вопросъ о возможно скорѣйшей передачѣ Министерствомъ Путей Сообщенія Управленію Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ Бакинской губерніи и Дагестанской области свободнаго отъ желѣзнодорожныхъ сооруженій участка бывшаго Сабунчинскаго озера мѣрою около 6 десятинъ, съ тѣмъ чтобы этотъ участокъ вмѣстѣ съ прилегающей къ нему береговой полосой, распоряженіемъ горнаго управленія, былъ разбитъ на части, пригодныя для сдачи съ торговъ подъ добычу нефти.

Такое предположеніе Кавказскаго горнаго управленія было одобрено Намѣстникомъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА на Кавказѣ.

На представленіе по этому вопросу Министра Торговли и Промышленности отъ 8 іюня 1909 г. Министръ Путей Сообщенія отношеніемъ отъ 3-го апрѣля 1910 г. указалъ, что вслѣдствіе мѣстныхъ условій, несмотря на нѣкоторыя неудобства эксплоатаціи Сабунчинской вѣтви въ случаѣ перенесенія ст. Сабунчи, Министерство Путей Сообщенія въ 1904 г. признало возможнымъ, взамѣнъ предполагавшагося въ то время развитія ст. Сабунчи, согласиться въ принципѣ на ея перенесеніе, при томъ, однако, условіи, если Министерство Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ испроситъ отъ себя кредиты на покрытіе излишнихъ расходовъ, сопряженныхъ съ перенесеніемъ ст. Сабунчи на новое мѣсто, взамѣнъ ея развитія на старомъ. Кредитъ, однако, отпущенъ не былъ, вслѣдствіе наличія въ настоящее время другихъ, болѣе неотложныхъ нуждъ.

Въ настоящее же время, принимая во вниманіе, что въ перенесеніи ст. Сабунчи настоятельной надобности для Закавказскихъ ж. д. не имѣется, и что выгодами отъ эксплоатаціи освобождающихся послѣ перенесенія станціи нефтеносныхъ земель воспользуется исключительно Министерство Торговли и Промышленности, спра-

ведливо признать, что кредитъ на перенесеніе станціи долженъ быть испрошенъ симъ Министерствомъ полностью *).

До перенесенія же ст. Сабунчи, территорія станціи ни въ части, ни въ цѣломъ не можетъ быть изъята изъ вѣдѣнія Закавказскихъ ж. д.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ, предписаніемъ отъ 13—15 іюня 1909 года за № 14880, препровождая въ копіи отношеніе Министра Торговли и Промышленности отъ 8-го іюня с. г. за № 1603 на имя Министра Путей Сообщенія по вопросу о передачѣ Управленію Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ Бакинской губ. и Дагестанской области свободнаго отъ желѣзнодорожныхъ устройствъ участка Сабунчинскаго озера, мѣрою около 6 десятинъ, предложило обсудить этотъ вопросъ въ совѣтѣ управленія Закавказскихъ ж. д. и заключеніе совѣта препроводить въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ въ мѣсячный срокъ.

Совѣтъ управленія, отмѣчая, съ одной стороны, убыточность для государства, вытекающую изъ акта существованія въ полосѣ отчужденія богатыхъ нефтеносныхъ земель, съ другой стороны—несоотвѣтствіе существующихъ устройствъ станціи съ требованіями движенія и необходимости такъ или иначе, но возможно скорѣе, рѣшить вопросъ или развитіемъ станціи на старомъ мѣстѣ или устройствомъ ея на новомъ,—пришелъ къ заключенію, что правильнее было бы устройство станціи на новомъ мѣстѣ съ отнесеніемъ расходовъ за счетъ того вѣдомства, которое извлечетъ выгоды изъ такого переноса станціи, т. е. за счетъ Главнаго Управленія Земледѣлія и Землеустройства, при особомъ мнѣніи остался представитель Министерства Финансовъ.

Такимъ образомъ вопросъ о переустройствѣ ст. Сабунчи находится до сихъ поръ въ неопредѣленномъ положеніи.

Производятся работы лишь по улучшенію пассажирской станціи за счетъ VII отд. гл. 2; въ день посѣщенія Подкомиссіи производилась перестройка вокзала и ремонтъ помѣщеній.

Зданіе вокзала деревянное, очень тѣсное.

Помѣщеніе III кл. еще не готово.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія осматривала путевое устройство.

Подкомиссіей было установлено, что путей на станціи Сабунчи недостаточно и станція не ограждена.

При условіи переноса станціи на другое мѣсто, какъ это предполагается Управленіемъ Закавказскихъ дорогъ, развитія существующаго оборудованія, по мнѣнію Подкомиссіи, не потребуется но если вся станціонная работа будетъ сосредоточена здѣсь, то скорѣйшее развитіе станціи приходится признать необходимымъ и неотлагательнымъ.

---

*) Размѣръ потребнаго кредита—около 683.000 руб.

Далѣе, Подкомиссія приступила къ осмотру жилыхъ помѣщеній.

Вопросъ о жилыхъ помѣщеніяхъ на ст. Сабунчи требуетъ особаго вниманія.

Для квартиръ служащихъ имѣются два дома: одинъ казенный и другой—наемный.

Въ казенномъ домѣ занимаютъ квартиры; начальникъ станціи (4 комнаты и кухня), помощникъ начальника станціи (2 комнаты съ кухней) и телеграфисты (по одной комнатѣ).

Низшіе агенты, какъ напримѣръ, стрѣлочники, живутъ въ очень плохихъ и маленькихъ комнатахъ, и, вообще весь этотъ казенный домъ напоминаетъ скорѣй какія то развалины, и мало похожъ на жилое желѣзнодорожное зданіе.

Въ наемномъ домѣ желѣзнодорожнымъ служащимъ отведенъ только верхній этажъ.—въ нижнемъ живутъ посторонніе люди.

За аренду верхняго этажа въ которомъ находится 9 квартиръ управленіе Закавказскихъ ж. д. уплачиваетъ 2.200 руб. въ годъ.

Въ этихъ квартирахъ живутъ: помощникъ начальника станціи, занимающій 2 комнаты съ террасой-балкономъ, на которомъ, устроена кухня, билетные кассиры и другіе агенты.

По окончаніи осмотра ст. Сабунчи Подкомиссія въ экипажахъ отбыла на промысла и, по возвращеніи на ст. Сабунчи, въ 10 ч. 30 мин. отбыла оъ экстреннымъ поѣздомъ на ст. Баку пасс.

Вдоль пути идутъ трубы, по которымъ перегоняется нефть съ промысловъ на керосиновые заводы или на пристань.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда трубы эти пролегаютъ въ полосѣ отчужденія, управленіе Закавказскихъ ж. д. взимаетъ съ хозяевъ этихъ трубъ арендную плату, которая колеблется отъ 50 коп. до 2 руб. за погонную сажень, въ зависимости отъ направленія трубы; такъ, если труба идетъ вдоль полотна, взимается 50 коп., если же труба пересѣкаетъ полотно, то плата возрастаетъ до 2 руб.

На Сабунчинской (127 вер.) и Сураханской (6,3 вер.) нефтепромышленныхъ вѣтвяхъ при постройкѣ (1880—1881 г.г.) были уложены рельсы типа 21 $^2/_3$ ф., смѣненные, затѣмъ, на болѣе дѣятельной Сабунчинской вѣтви рельсами типа 22$^1/_2$ ф.

Въ управленіи Закавказскихъ дорогъ не разъ поднимался вопросъ объ устройствѣ трамвайнаго пассажирскаго движенія на Сабунчинскомъ участкѣ.

Находились и предприниматели, тѣмъ не менѣе вопросъ этотъ остается до сихъ поръ открытымъ.

По мнѣнію Управляющаго дѣлами Высшей Комиссіи С.Н. Кульжинскаго, участокъ Баку-Сабунчи именно нуждается въ переходѣ на трамвайное движеніе, такъ какъ всѣ условія пассажирскаго движенія вполнѣ благопріятствуютъ этому.

Въ 10 час. 50 мин. Подкомиссія возвратилась на ст. Баку пасс.

Ст. Баку. Съ вокзала Подкомиссія въ экипажахъ отбыла на керосиновый заводъ Нобеля.

По прибытіи на заводъ Подкомиссія въ сопровожденіи управляющаго заводомъ и довѣреннаго Бакинскаго раіона Тов. бр. Нобель, подробно осматрѣла керосиновое и масляное производство и съ завода отбыла на керосинопроводную станцію Закавказскихъ ж. д.

Керосинопроводная ст. Баку служитъ для пріема керосина и перекачки его въ цистерны или же въ пароходы Чернаго моря при помощи трубъ и перекачивающихъ станцій. Въ распоряженіе Подкомиссіи передано подробное описаніе этой станціи съ альбомами фотографій и чертежей. Керосинопроводная ст. Баку состоитъ, собственно изъ трехъ станцій:

1) Баку 1-я—въ Бѣломъ городѣ, гдѣ находятся: 4 резервуара-мѣрника, емкостью: 2 по 10 тыс. пуд., 1 въ 5 тыс. пуд. и 1 въ 3 т. пуд.; сливной резервуаръ емкостью въ 20 т. пуд. и жилой домъ для служащихъ съ конторой по операціямъ.

2) Баку 2-я—въ Черномъ городѣ, гдѣ расположены: 6 резервуаровъ-мѣрниковъ: 2 по 10 т. пуд., 2 по 5 тыс. пуд. и 2 по 3 т. пудовъ; сливной резервуаръ въ 20 тыс. пуд.; жилой домъ для служащихъ съ конторой по операціямъ; спускная 8″ труба на 3-ю центральную станцію.

3) Баку 3-я—въ Черномъ городѣ.

Здѣсь имѣются: временное желѣзное машинное зданіе, 5 сливныхъ резервуаровъ, 20 мѣрниковъ на насыпи, временная контора станціи, жилой домъ для служащихъ и конторы и позади дома постоянное машинное зданіе.

На центральной станціи—Баку 3-я находятся двигатели по 100 полезныхъ силъ и насосы, перекачивающіе керосинъ изъ Баку на ст. Эйбатъ для налива въ цистерны поѣздовъ.

Съ керосинопроводной станціи Подкомиссія возвратилась на ст. Баку товарная и приступила къ ея осмотру.

Представитель сл. движенія сообщилъ, что ст. Баку является одной изъ наиболѣе дѣятельныхъ станцій сѣти Закавказскихъ ж. д. по пассажирскому и товарному движенію, оборудованіе же ея пассажирскими помѣщеніями, путевымъ устройствомъ и складочными помѣщеніями, не отвѣчаетъ предъявляемымъ требованіямъ. Число пассажирскихъ поѣздовъ постояннаго обращенія, достигаетъ 30-ти паръ для главной линіи и Сабунчинской вѣтви; количество товарныхъ груженыхъ вагоновъ, прибывающихъ на станцію, достигаетъ до 364, а вмѣстѣ съ водяными цистернами—до 536; отправляемыхъ товарныхъ груженыхъ—131, цистернъ нефтяныхъ—255 и порожнихъ водяныхъ—172, а всего—558, или станція перерабатываетъ въ сутки по пріему и отправленію вагоновъ 1094 + 255 (порожнихъ нефтяныхъ цистернъ по прибытію) = 1349.

Крайне неудачное расположеніе паровознаго зданія затрудняетъ маневрированіе паровозовъ и является, вслѣдствіе этого, причиной задержекъ поѣздовъ и частыхъ столкновеній въ предѣлахъ станціи.

Крайняя недостаточность пассажирскихъ помѣщеній вызываетъ справедливыя нареканія со стороны публики; недостаточность складочныхъ грузовыхъ помѣщеній, въ періодъ усиленнаго движенія, вызываетъ скопленіе вагоновъ на станціи и задержку вагоновъ срочнаго возврата, несмотря на принятіе, во избѣжаніе штрафовъ, всевозможныхъ мѣръ къ быстрому ихъ обороту.

По мнѣнію управленія Закавказскихъ ж. д., для упорядоченія работы станціи необходимо:

а) вынести паровозное зданіе на новое мѣсто;

б) расширить пассажирское зданіе и Сабунчинскій павильонъ;

в) освободить торговую пристань отъ маневровъ по подачѣ вагоновъ и

г) расширить товарный дворъ.

Станція Баку 1 пропускала въ 1909 году по направленію на Баладжары всего 7 паръ поѣздовъ.

При этомъ размѣрѣ передачи на Баладжары въ 1909 году былъ, въ среднемъ, за сутки 84 вагона, или за годъ 15.330 отправленныхъ и столько же прибывшихъ.

Число путей на станціи 10, протяженіемъ 1625 саж.

Ст. Баку 11 пропускала въ 1909 году въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ.

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Баладжары	—	13	13	—	17	17

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году по отдѣльнымъ направленіямъ былъ въ среднемъ за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Баладжары и обратно	445	1344

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Баку 2-я выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

Отправлено со станціи . . . . . 81172 ваг.

Прибыло на станцію . . . . . 81373 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

Поѣздами большой скорости и воинскими . 4250 ваг.

Поѣздами малой скорости . . . . . 158265 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Баку 2-я и отъ ст. Баку 2-я за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Баку 2-я къ Баладжары	23	759
2) „ Баладжары къ Баку 2-я	22	734

Число путей на станціи 52, протяженіемъ 7410 саж.

Нагружено . . . . . 9618687 пуд.
Выгружено . . . . . 14993827 „
Перегружено . . . . . 76874 „

Товаро-станціонныя работы на ст. Баку производятся подряднымъ способомъ по 2 р. 50 к. за 1000 пуд. вмѣстѣ съ охраной; залогъ внесенъ въ суммѣ 20000 руб. (вмѣстѣ со ст. Баладжары и Сабунчи).

Грузовыхъ помѣщеній на ст. Баку имѣется:

Пакгаузовъ	13	площадью въ	1712,01 кв. с.	Баку 1-я и 2-я.
	7	„	337,52 „	„ Пристань.
Крытыхъ платформъ	1	„	226,58 „	„
Открытыхъ „	3	„	1120,80 „	„

Приписныхъ складовъ 3, вмѣстимостью въ 700.000 пуд.

Къ ст. Баку примыкаютъ вѣтви:

1) Фирмы Стукенъ и К° длин. 178,22 п. с.
2) Къ керосин. складу Касп. Черноморск. О-ва. длин. 273 п. с.
3) „ „ „ Шибаева и К°, дл. 95 п. с.
4) „ нефтян. „ Манташева, дл. 142 п. с.
5) „ керосин. „ Каспійск. Т-ва, дл. 152,80 п. с.
6) Бр. Нобель, дл. 547,90 п. с.

При осмотрѣ товарной станціи Подкомиссіей было установлено, что, дѣйствительно, складочныя помѣщенія и путевое устройство не соотвѣтствуютъ предназначенной работѣ.

Кромѣ того, одно изъ главныхъ неудобствъ на товарномъ дворѣ заключается въ томъ, что посреди двора между пакгаузами находится воинская платформа, на которой во время передвиженія войскъ разводятъ костры, чѣмъ подвергаютъ опасности пожара всю станцію.

Поэтому Подкомиссія признала, что выносъ воинской платформы долженъ быть произведенъ возможно скорѣй.

Что касается неудачнаго расположенія паровозныхъ зданій, то еще при входѣ на станціонные пути экстреннаго поѣзда, съ которымъ слѣдовала Подкомиссія изъ Сабунчи, Подкомиссіей было отмѣчено ненормальное положеніе путей, образующихъ узкое

входное горло, вслѣдствіе того, что при самомъ входѣ на станціонные пути стоитъ паровозный сарай, затрудняющій движеніе.

Представителями Закавказскихъ дорогъ было доложено, что въ управлнніи имѣется разработанный проектъ переустройства станціи Баку съ переносомъ паровозныхъ зданій, каковый будетъ представленъ въ Высшую Комиссію.

Въ 1910 году на эту работу отпущено 25.000 рублей, но къ работамъ не приступали, кредитъ же 1911 года на тотъ же предметъ былъ исключенъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

По осмотрѣ пакгаузовъ Подкомиссія посѣтила товарную контору.

Помѣщеніе для публики найдено тѣснымъ.

Правило о вывѣшиваніи переборовъ для общаго свѣдѣнія не исполняются.

Слѣдуя далѣе къ пакгаузу большой скорости, Подкомиссія отмѣтила, что на станціи Баку нѣсколько вагоновъ заняты подъ жилье для служащихъ.

При осмотрѣ пакгауза большой скорости было установлено, что высота помѣщенія чрезмѣрно велика и не оправдывается никакими соображеніями.

Всѣ пакгаузы большой скорости ограждены заборомъ.

Начальникъ сл. движенія сообщилъ Подкомиссіи о внесенномъ имъ докладѣ въ совѣтъ управленія Закавказскихъ дорогъ объ упорядоченіи существующаго порядка веденія товаростанціонныхъ работъ хозяйственнымъ способомъ; сущность этого доклада помѣщена далѣе въ видѣ отдѣльнаго приложенія.

Начальникъ сл. движенія полагаетъ, что его проектъ организаціи хозяйственнаго способа производства товаростанціонныхъ работъ, имѣющій цѣлью матеріальную заинтересованность всѣхъ агентовъ станціи въ успѣшности ихъ, долженъ вызвать подъемъ энергіи, трудолюбія и послужить защитѣ интересовъ казны; эта защита должна выразится во-первыхъ, въ экономномъ расходованіи суммъ, ассигнованныхъ на производство грузовыхъ работъ, а во-вторыхъ, въ уменьшеніи до возможнаго минимума расхода по уплатѣ претензій за недостачу, утрату и порчу груза; съ другой стороны, явится возможность удовлетворять претензіи за случайную недостачу, порчу и утрату груза изъ 30% отчисленія отъ экономіи станціи.*)

Вмѣстѣ съ тѣмъ, такая регламентація хозяйственныхъ работъ совершенно выводитъ изъ жизни дорогъ нежелательный, но, къ сожалѣнію, очень распространенный принципъ самовознагражденія и негласныхъ сдѣлокъ агентовъ дорогъ съ рядчиками

Въ виду этого начальникъ сл. движенія просилъ разрѣшенія совѣта управленія дорогъ примѣнить предлагаемый хозяйствен-

*) По позднѣйшимъ свѣдѣніямъ проектъ этотъ не утвержденъ.

ный способъ веденія товаростанціонныхъ работъ сначала на тѣхъ станціяхъ дорогъ, гдѣ въ настоящее время грузовыя работы ведутся хозяйственнымъ способомъ, а затѣмъ съ данными опыта перенести таковыя и на станціи, работающія съ подряда.

Грузовыя работы на ст. Баку въ 1910 г. производятся подряднымъ способомъ, рядчиками Мансуровымъ и Оганесовымъ, при чемъ цѣна съ 1.000 пуд. вмѣстѣ съ охраной назначена 2 р. 50 к. Залогъ 20.000 руб., внесенный этими рядчиками, распространяется и на работы по ст. Баладжары и Сабунчи.

На станціи Сабунчи работы производятся также вышепоименованными рядчиками, но по 1 р. 15 к.

На ст. Сураханы работы производятся хозяйственнымъ способомъ.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла больницу, расположенную въ старомъ, темномъ и несоотвѣтствующемъ помѣщеніи, пришедшемъ въ плохое состояніе.

Затѣмъ, осмотрѣвъ домъ, въ которомъ живутъ служащіе больницы Подкомиссія перешла въ депо.

При станціи Баку находится основное депо и мастерская 1-го участка тяги. Длина административнаго участка 65 верстъ, границею его по главной линіи служитъ ст. Дуванный въ сторону Тифлиса; по обслуживанію товарныхъ поѣздовъ длина участка равна 119 вер. (отъ ст. Баку до ст. Аджи-Кабулъ въ сторону Тифлиса); по обслуживанію пассажирскихъ поѣздовъ длина участка—275 вер. (отъ ст. Баку до ст. Евлахъ въ сторону Тифлиса), по обслуживанію пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ отъ ст. Баку до ст. Сураханы—18 вер.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ 95: пассажирскихъ 22, системы Ферли 2 и товарныхъ 71.

Для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ имѣется прямоугольное паровозное зданіе на 18 стойлъ (шестипутевое). Средній ремонтъ производится въ двухъ прямоугольныхъ зданіяхъ, расположенныхъ около мастерскихъ 1-го участка сл. тяги. Въ одномъ изъ указанныхъ зданій имѣется 4 стойла, а въ другомъ 2 стойла.

Въ прямоугольное паровозное зданіе, предназначенное для стоянки и текущаго ремонта паровозовъ, паровозы подаются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ въ 63 фут., съ гидравлической пятой Блюмберга. Надъ стойлами паровознаго зданія имѣется 35 постоянныхъ вытяжныхъ трубъ (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывныхъ крановъ 10 ш.

Для промывки паровозовъ имѣется насосъ системы „Блека“.

Паровозныя зданія и мастерскія оборудованы 3 комплектами домкратовъ Беккера и 26 слесарными верстаками при 77 тискахъ.

Мастерская 1-го участка сл. тяги занимаетъ площадь въ 185,5 кв. саж. и вмѣщаетъ токарный, кузнечный, мѣдницкій, машинный отдѣлъ (помѣщ. паров. маш.) и инструментальную: котельное отдѣленіе находится въ особой пристройкѣ, примыкающей къ мастерской и занимающей 8 кв. саж.

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка, коихъ въ вѣдѣніи участка числится 4.

Оборудованіе мастерской: паровая машина горизонт. въ 40 л. с.; котелъ горизонт. поверхн. нагрѣва въ 82 кв. метр. при рабочемъ давленіи пара въ 4 атм.

1) Станковъ для обработки металловъ:

бандажныхъ 3;
бандажный, приспособленный для обточки кадушекъ для поршневыхъ колецъ 1;
для обточки и шлифовки шеекъ вагонныхъ и паровозныхъ скатовъ 1;
строгальный 1;
поперечно-строгальный 1;
токарно-винторѣзный, самоходный 1;
сверлильный 1;
двойной сверлильный 1;
болторѣзный 1;
двойной для рѣзки котельныхъ листовъ и пробивки дыръ 1;
наждачный 1;
точильный камень приводный 1;
„ „ ручной 1;
переносный ручной для расточки паров. цилиндровъ. . . 1;
„ для обточки пальцевъ ведущ. и сцѣпн. паров. скатовъ 1;
„ для шабровки золотн. лицъ 1;

II) Станковъ для обработки дерева:

универсальный для распиловки досокъ и брусьевъ, строгальный и для сверлильно-долбежныхъ работъ . . 1;
ленточная пила 1;

III) Разныхъ приборовъ:

паровой молотъ въ $^1/_4$ тонны 1;
прессъ для пробы гидравл. давл. 1;
„ „ „ дымогарныхъ трубъ давл. 1;
„ „ „ тормазовъ Вестингауза 1;
Станокъ для чистки дымогарныхъ трубъ отъ накипи . 1;

станокъ для пробы упряжныхъ приборовъ 1;
вентиляторовъ 2;
печь для закалки рессоръ 1;
горновъ мѣдницкихъ 2;
„ трубоварное 1;
„ кузнечныхъ 6;
„ переносныхъ 6;
наковаленъ 13;
плита кузнечная 1;
плитъ для размѣтки 2;
краскотерка 1;
верстаковъ слесарныхъ 26;
тисковъ слесарныхъ 77;
кранъ подъемный мостовой 1;
„ „ на платформѣ 1;
блоковъ въ 1 тонну подъемныхъ . . . . . 2.

Паровозныя зданія и мастерскія отапливаются въ зимнее время переносными металлическими печами, коихъ имѣется для этой цѣли 14 штукъ, и освѣщаются бензино-калильными фонарями сист. „Чудо“ (8 шт.) и обыкновенными керосиновыми.

Полезная длина тракціонныхъ путей—1.839 п. с.

Въ вѣдѣніи начальника 1-го участка тяги оборотныхъ депо не имѣется.

При депо Баку имѣется вагонный паркъ и мастерская для ремонта товарныхъ вагоновъ, находящаяся на товарной станціи (Баку 2-я), площ.—24 кв. саж., кузница—6 кв. саж., слесар. механическая—18 кв. саж.

Вагонный сарай для ремонта пассажирскихъ и служебныхъ вагоновъ площадью въ 238 кв. саж., находящійся на пассажирской станціи (Баку 1-я), вслѣдствіе предполагаемаго расширенія Сабунчинскаго вокзала, освобожденъ въ настоящее время для сноса и взамѣнъ его предположено возобновить сгорѣвшее собраніе для желѣзнодорожныхъ служащихъ, находящееся около мастерскихъ 1-го участка сл. тяги.

Завѣдываніе вагоннымъ дѣломъ возлагается на старшаго помощника начальника участка.

Оборудованіе вагонной мастерской, находящейся на товарной станціи (Баку 2-я) состоитъ изъ:

вѣтряного двигателя 1;
ленточной пилы 1;
сверлильнаго станка 1;
вентилятора 1;
кузнечнаго горна 1;
„ мѣха 1;
наковальни 1;

верстака слесарнаго 1;
„ столярныхъ 5;
тисковъ слесарныхъ 5;
горна переноснаго 1;
краскотерки . . . . . 1.

Оборудованіе вагоннаго сарая для ремонта пассажирскихъ вагоновъ:

верстаковъ столярныхъ 3;
слесарныхъ 2;
горна переноснаго 1;
тисковъ слесарныхъ . . . . . 5.

На передаточномъ пунктѣ (ст. Баладжары) имѣется небольшая мастерская для ремонта товарныхъ вагоновъ, площадью въ 8 кв. саж., оборудованная:

кузнечными горнами 2;
„ мѣхами 2;
наковальней 1;
верстаками слесарнымъ 2;
„ столярными 1;
тисками слесарными 5;
горномъ переноснымъ . . . . . 1.

Депо Баку снабжаетъ паровозы водой изъ р. Куры; вода привозится съ поѣздами въ цистернахъ изъ Аджи-Кабула въ количествѣ 120 куб. саж. Для питья служащіе пользуются этой же привозной водой.

При осмотрѣ депо Подкомиссіей было установлено, прежде всего, что въ строительномъ отношеніи постройка зданій депо была произведена неудовлетворительно.

Зданія эти были приняты еще отъ частнаго общества, которому принадлежали Закавказскія ж. д. Стропила всѣ деревянныя. Сараи тѣсные, и удалены одинъ отъ другого.

Мастерскія были найдены Подкомиссіей несоотвѣтственными: помѣщеніе мастерскихъ тѣсно, оборудованіе старое и неудовлетворительное.

Слѣдуя изъ мастерскихъ, Подкомиссія осматривала строящійся двухъэтажный кирпичный домъ, предназначаемый для дежурныхъ помѣщеній паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ.

По полученнымъ отъ начальника сл. пути свѣдѣніямъ, постройка этого дома обойдется въ 19.500 руб., работа относится за счетъ № 40 расц. вѣд. доп. работъ смѣты 1908 года.

Изъ свѣдѣній управленія Закавказскихъ ж. д. по распредѣленію кредитовъ слѣдуетъ, что работа за счетъ вышеупомянутаго кредита задержалась вслѣдствіе возбужденнаго управленіемъ Закавказскихъ ж. д. ходатайства рапортомъ за № 243207/1052 отъ 28/29 января 1910 г. объ увеличеніи площади дежурной на

ст. Михайлово и постройки одной лишь этой дежурной вмѣсто трехъ указанныхъ. Согласіе Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ получено въ іюлѣ. Работы сданы подрядчику.

Что же касается кредита 1910 г., то кредитъ въ 62.370 руб. отпущенный на постройку дежурныхъ кондукторскихъ и паровозныхъ бригадъ, остается еще не использованнымъ и работы не начаты.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла баню и двухъэтажный домъ, второй этажъ котораго отведенъ подъ контору вагоннаго цеха, въ верхнемъ же расположена квартира начальника участка тяги, занимающая 8 комнатъ съ кухней.

Помѣщеніе конторы вполнѣ достаточное и соотвѣтственное.

На ст. Баку имѣется нефтехранилище на 230.000 пуд. нефти, складъ дровъ на 90 куб. саж. и складъ каменнаго угля въ 30.000 пуд.

Остатковъ матеріаловъ на 1 сентября 1910 г. имѣется: дровъ и каменнаго угля на сумму 1.313 руб. 15 к., нефти—22.878 руб. и матеріаловъ на 112.371 руб. 83 коп., всего на сумму 136.562 руб. 98 коп.

Въ 8 час. 35 м. пополудни Подкомиссія отбыла въ Тифлисъ, при чемъ членъ Высшей Комиссіи профессоръ П. П. Мигулинъ со ст. Баладжары отбылъ въ Петербургъ.

Ст. Елисаветполь. Путь отъ ст. Баку до ст. Елисаветполь былъ пройденъ ночью и 18 сентября въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Елисаветполь.

Помѣщеніе для пассажировъ I и II кл.—тѣсно и подлежитъ расширенію, служебныя же помѣщенія просторныя и вполнѣ соотвѣтственныя.

Послѣ осмотра станціонныхъ помѣщеній управляющимъ дѣлами Высшей Комиссіи С. Н. Кульжинскимъ былъ произведенъ обзоръ дѣятельности станціи по сл. движенія, не вызвавшій особыхъ замѣчаній.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія направилась къ осмотру ряда жилыхъ домовъ для служащихъ.

На станціи Елисаветполь имѣется довольно значительное количество жилыхъ домовъ, образующихъ колонію. Дома эти стоятъ въ тѣни высокихъ деревьевъ и вообще, какъ это видно изъ плана станціи, недостатка въ садахъ нѣтъ.

Первымъ былъ осмотрѣнъ жилой домъ № 1, въ которомъ находится квартира начальника участка сл. пути, площадью въ 31,16 кв. саж. и квартира начальника депо пл. въ 26,75 кв. саж.

Квартиры вполнѣ соотвѣтственныя, имѣютъ балконы.

Членомъ—экспертомъ Подкомиссіи Н. А. Масловымъ, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, былъ произведенъ обзоръ конторы 9-го участка сл. пути, участковой кладовой, участковой мастерской и керосинопроводной станціи.

Въ конторѣ 9-го участка были просмотрѣны книги матеріальныя и инвентарныя, книги кредитовъ, книги нарядовъ, суточные рапорты, вѣдомость о приходѣ и расходѣ матеріаловъ дорожныхъ мастеровъ и суточные рапорты смотрителя зданій.

При обзорѣ участковой отчетности выяснилось слѣдующее:

Для учета матеріаловъ и инвентаря на участкѣ имѣются книги матеріальная и инвентарная. На основаніи приказа за № 173 весь матеріалъ съ 1909 г. изъ участковой кладовой переданъ въ мѣстный матеріальный складъ; въ настоящее время на участкѣ имѣется только матеріалъ укладочный и лѣсной. Дорожные мастера имѣютъ у себя на околоткѣ запасы укладочнаго матеріала и старые годные рельсы. Все прочее дорожные мастера получаютъ изъ участковой кладовой съ разрѣшенія начальника участка—по рапортамъ. Дорожные мастера ежемѣсячно составляютъ отчеты о приходѣ и расходѣ матеріаловъ и по истеченіи мѣсяца эти отчеты представляются ими начальнику участка, и участокъ, на основаніи этихъ отчетовъ, ведетъ учетъ матеріаловъ. Была просмотрѣна мѣсячная вѣдомость дорожнаго мастера о приходѣ и расходѣ матеріаловъ. При просмотрѣ этой вѣдомости выяснилось, что у дорожнаго мастера имѣются безъ надобности большіе запасы старыхъ годныхъ рельсъ и укладочныхъ матеріаловъ, вслѣдствіе чего ему приходится вести большую отчетность.

Изъ матеріальнаго склада матеріалъ и инвентарь выписываются участкомъ по бѣлымъ бонамъ съ указаніемъ въ бонѣ работъ, на которыя требуются предметы.

Начальникъ участка, на основаніи разрѣшенныхъ ему кредитовъ, составляетъ на каждую работу смѣту съ указаніемъ количества необходимаго матеріала, руководствуясь вѣдомостью единичныхъ цѣнъ для Закавказскихъ ж. д., въ которой въ единичную стоимость каждой работы входитъ стоимость матеріала.

Работы на участкѣ производятся подряднымъ и хозяйственнымъ способами. Хозяйственныя работы начальникомъ участка или сдаются по нарядамъ подрядчикамъ при казенныхъ матеріалахъ, или же производятся участковыми мастеровыми. Матеріалъ выписывается изъ матеріальнаго склада начальникомъ участка на каждую работу отдѣльно, постепенно, по мѣрѣ надобности, благодаря чему на участкѣ не наблюдается скопленія матеріаловъ и весь матеріалъ можно провѣрить путемъ выборокъ изъ боновъ и фактуръ.

Текущій и мелкій ремонтъ зданій, въ среднемъ, составляетъ половину всѣхъ работъ по ремонту. Эти работы производятся участковыми мастеровыми, находящимися въ вѣдѣніи смотрителя зданій. Матеріалъ на эти работы выписывается по желтымъ бонамъ изъ участковой кладовой или же по бѣлымъ бонамъ изъ матеріальнаго склада. Смотритель зданій представляетъ начальнику

участка бонъ съ указаніемъ: нужнаго количества матеріи и работы, на которую нуженъ этотъ матеріалъ, и по рззрѣшеніи начальника участка, получаетъ матеріалъ изъ кладовой. Ежедневно смотритель зданій представляетъ начальнику участка суточный рапортъ, гдѣ указывается, какія работы произведены за отчетныя сутки и сколько на каждую работу истрачено рабочей силы. Отвѣтственность за израсходованіемъ суммъ и отчетъ о кредитахъ всецѣло лежитъ на начальникѣ участка. Четыре раза въ мѣсяцъ участкомъ представляется въ сл. пути отчетъ въ израсходованныхъ суммахъ и матеріалахъ, взятыхъ на работы въ теченіе недѣли.

Въ участковой кладовой были осмотрѣны книги матеріальная и инвентарная. На выдержку были провѣрены нѣкоторые предметы: по книгѣ значилось лопатъ для щебня 25 штукъ, онѣ всѣ оказались налицо, но находились въ разныхъ мѣстахъ кладовой; въ одномъ мѣстѣ ихъ было 19 шт. безъ ручекъ, а въ другомъ мѣстѣ лежало 6 лопатъ съ деревянными ручками; замковъ висячихъ значилось 92 шт.—всѣ они оказались налицо, но замки были неновые; резервуаръ ламповый 1 шт. былъ предъявленъ но тоже неновый; на предметахъ не было ярлыковъ съ обозначеніемъ № номенклатуры.

Были просмотрѣны суточные рапорты дорожныхъ мастеровъ (бланкъ съ наименованіемъ путевыхъ работъ) и порядокъ записи и провѣрки ремонтныхъ рабочихъ. Ежедневно утромъ, выйдя на работы, старшій рабочій записываетъ число рабочихъ, вышедшихъ на работу, въ контрольную книжку, которая состоитъ изъ корешка и двухъ отрѣзковъ контрольныхъ билетовъ. Корешокъ остается у старшаго рабочаго, а контрольные билеты старшимъ рабочимъ съ путевымъ сторожемъ отсылаются къ дорожному мастеру: 1 отрѣзокъ контрольнаго билита опускается въ контрольный ящикъ, находящійся въ конторѣ начальника станціи (ящикъ этотъ запечатанъ печатью контроля и запертъ на замокъ), а другой отрѣзокъ дорожный мастеръ ежедневно представляетъ при суточномъ рапортѣ начальнику участка.

Контрольные билеты должны быть составлены утромъ, когда артель выходитъ на работу, т. е. въ 6 час. утра. Кромѣ контрольной книжки, у старшаго рабочаго имѣется полевая табель, гдѣ указаны фамиліи рабочихъ, и ежедневно въ ней старшій рабочій проставляетъ, кто былъ на работѣ, и по истеченіи мѣсяца представляетъ въ контору участка требовательную вѣдомость на уплату жалованья.

Былъ вскрытъ контрольный ящикъ на 66 окол. (на ст. Елисаветполь) и просмотрѣны контрольные билеты, хранившіеся въ немъ сложенными безъ всякаго порядка. При такомъ устройствѣ контрольнаго ящика, провѣрка рабочихъ очень затруднительна.

При осмотрѣ керосинопроводной станціи Елисаветполь было доложено, что наличіе керосина въ резервуарахъ опредѣляется по высотѣ керосина въ резервуарѣ по удѣльному вѣсу и температурѣ (по ареометру) и по имѣющейся таблицѣ. Обмѣръ керосина на керосинопроводныхъ станціяхъ производится одновременно по всѣмъ станціямъ черезъ шесть мѣсяцевъ комиссіей, состоящей изъ представителей: акцизнаго вѣдомства, сл. тяги, сл. керосинопровода и контроля.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла къ осмотру участковаго склада сл. пути.

Въ складѣ имѣются: столярная, расположенная въ деревянномъ сараѣ, кузница, занимающая несоотвѣтственно большое каменное помѣщеніе, лѣсной складъ, каменная кладовая.

Изъ склада Подкомиссія перешла въ школу.

Въ школѣ обучаются 385 человѣкъ дѣтей обоего пола. Школа 5-ти классная и имѣетъ 10 отд.

Домъ, въ которомъ расположена школа, двухъэтажный; площ. перваго этажа—78,07 кв. саж., второго—80,37 кв. саж.

Въ обоихъ этажахъ расположены классы, квартира смотрителя, площ. въ 20,67 кв. саж., помѣщается во 2-мъ этажѣ; квартира сторожа, площ. въ 2,01 кв. с., въ первомъ этажѣ.

Въ самомъ младшемъ классѣ обученіе мальчиковъ и дѣвочекъ производится вмѣстѣ.

Отсюда Подкомиссія направилась мимо ряда жилыхъ домовъ къ казармамъ желѣзнодорожнаго баталіона.

Нѣкоторые изъ этихъ жилыхъ домовъ были попутно осмотрѣны Подкомиссіей, но установить точно, сколько квартиръ расположено въ каждомъ домѣ, а также, кто въ нихъ жилъ, не удалось, такъ какъ ни помощникъ начальника участка сл. пути, ни завѣдующій квартирами (смотритель зданій) не могли дать вполнѣ опредѣленныхъ отвѣтовъ по этому предмету.

При осмотрѣ казармъ желѣзнодорожнаго баталіона, а также и зданій, въ которыхъ расположены квартиры начальствующихъ лицъ желѣзнодорожнаго баталіона, Подкомиссіей было установлено, что всѣ зданія очень хорошія, содержатся въ образцовомъ порядкѣ и чистотѣ и болѣе, чѣмъ просторны.

Отсюда Подкомиссія направилась черезъ площадь расположеннаго около станціи поселка къ другимъ жилымъ домамъ вдоль станціонныхъ путей.

Въ одномъ изъ этихъ домовъ была осмотрѣна дежурная кондукторовъ, въ которой двѣ комнаты отведены для резерва. Домъ двухъэтажный, особаго типа; вдоль него устроена терраса какъ въ нижнемъ, такъ и въ верхнемъ этажѣ.

Въ этомъ же домѣ живутъ еще и нѣкоторые служащіе, какъ, напримѣръ, буфетчикъ, занимающій три комнаты, ламповый мастеръ, занимающій 2 комнаты и др.

Въ другомъ посѣщенномъ Подкомиссіей домѣ были осмотрѣны квартиры стрѣлочниковъ, занимающихъ каждый одну комнату; кухня у нихъ общая, и Подкомиссіей была установлена ея недостаточность.

Начальникомъ дорогъ было указано на необходимость построить общія кухни для малыхъ квартиръ.

На этотъ предметъ въ 1911 г. испрашивается кредитъ въ 3.000 руб. на нѣсколько станцій; при чемъ въ число ихъ входитъ и ст. Елисаветполь.

Необходимость отпуска кредита на вышеуказанную работу Подкомиссія установила на мѣстѣ.

Далѣе, былъ осмотрѣнъ домъ съ квартирами для машинистовъ и помощниковъ 1-го класса.

Осмотрѣвъ жилые дома, Подкомиссія посѣтила товарную контору и товарный дворъ.

Въ помѣщеніи товарной конторы, въ части ея, служащей для посѣтителей, была отмѣчена тѣснота; помѣщеніе для служащихъ достаточно.

Ст. Елисаветполь пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Евлахъ	3	7	10	3	$9^1/_2$	$12^1/_2$

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Евлахъ и обр. . .	440	601
„ „ „ Акстафу „ .	468	642
Итого	908	1.243

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Елисаветполь выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . . 165.898 ваг.
прибыло на станцію . . . . . 195.787 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

поѣздами большой скорости и воинскихъ . . . . . 28.240 ваг.
поѣздами малой скорости . . . . . 303.445 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ

груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Елисаветполь въ сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Елисаветполя къ Евлаху	20	1000
2) „ Евлаха къ Елисаветполю	20	648

Число путей на станціи 16, протяженіемъ въ 3.545 с.

Нагружено	1.368.996	пуд:
выгружено	1.328.303	„
перегружено	1.500	„

Товаро-станціонныя работы на ст. Елисаветполь производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 руб. 35 коп. за нагрузку, перегрузку или выгрузку 1.000 пуд. груза.

Грузовыхъ помѣщеній на ст. Елисаветполь имѣется: 3 пакгауза, площ. въ 160 кв. саж., платформъ: крытыхъ 2, площ. въ 300 кв. саж., открытыхъ 2, площ. въ 275 кв. саж., приписной складъ, вмѣстимостью въ 250 ваг. и участокъ земли, площ. въ 177 кв. саж., сдаваемый въ аренду.

Одинъ изъ пакгаузовъ каменный, болѣе чѣмъ хорошъ, его можно назвать даже роскошнымъ.

Къ ст. Елисаветполь примыкаютъ вѣтви:

1) Кавказскаго о-ва для добыванія и обработки солодковаго корня, длин. въ 166 п. с.;

2) бр. Фореръ, длин. въ 122,90 п. с.

Подкомиссіей было признано, что ст. Елисаветполь развита вполнѣ достаточно и въ ближайшемъ будущемъ кредитовъ на дальнѣйшее развитіе ея не потребуется.

По мнѣнію управляющаго дѣлами Высшей Комиссіи С. Н. Кульжинскаго, длина станціонныхъ путей ст. Елисаветполь затрудняетъ работу. Длина сортировочнаго парка—285 саж., главнаго пути—700 саж.

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила складъ топлива и матеріаловъ, послѣ чего перешла въ депо.

На складѣ топлива имѣется: нефтехранилище на 166.000 пуд. нефти, складъ для 250 куб. саж. дровъ и 30.000 пуд. каменнаго угля.

Остатка матеріаловъ и топлива на 1 сентября 1910 г. имѣлось дровъ и каменнаго угля—на сумму 5.834 р. 49 к. нефти—30.474 р. 40 к., матеріаловъ—27.378 р. 29 к., а всего на сумму 63.687 р. 18 к.

При осмотрѣ кладовой и амбара было установлено, что ярлыки не висятъ при матеріалахъ, а лежатъ въ конторкѣ. Складъ хорошій и достаточный по площади.

При ст. Елисаветполь находится основное депо и мастерскія 2-го участка тяги: длина его—84 вер.; границами участка служатъ ст. Геранъ въ сторону Баку и ст. Дзегамъ въ сторону Тифлиса.

Инвентарное количество паровозовъ колеблется отъ 70 до 85; въ настоящее время имѣется 71 паровозъ исключительно для товарнаго движенія. Этими паровозами обслуживается все товарное и товаро-пассажирское движеніе отъ Елисаветполя до Акстафы—88 вер. и отъ Елисаветполя до Аджи—Кабула 220 вер. На участкѣ Елисаветполь - Аджи—Кабулъ каждый поѣздъ обслуживается двумя бригадами: въ то время когда одна бригада работаетъ на паровозѣ, другая отдыхаетъ въ, такъ называемомъ, „американскомъ вагонѣ", прицѣпляемомъ въ хвостѣ поѣзда; смѣна этихъ бригадъ производится на ст. Уджары во время стоянки поѣзда и затѣмъ въ Аджи—Кабулѣ, гдѣ бригадамъ дается время для отдыха 3—5 часовъ; при большей стоянкѣ одна бригада имѣетъ отдыхъ въ дежурной комнатѣ депо Аджи—Кабулъ. Черезъ двѣ послѣдовательныхъ поѣздки бригадамъ дается въ мѣстѣ жительства—Елисаветполѣ болѣе продолжительный отдыхъ во время промывки паровоза.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется 4-хъ путный паровозный сарай на 20 стойлъ; вытяжныя трубы надъ стойлами требуютъ возобновленія.

Промывательныхъ вентилей 5.

Промывка производится насосомъ Вортигтона двойного дѣйствія, приводящимся въ движеніе паромъ изъ вертикальнаго трубчатаго котла съ площадью нагрѣва въ 3 кв. метр. при 4 атм. давленія.

Средній ремонтъ паровозовъ и тендеровъ производится въ крытомъ помѣщеніи при мастерской, гдѣ имѣется 2 стойла, и подъ навѣсомъ надъ 2-мя стойлами; нынѣ заканчивается постройка двухъ новыхъ стойлъ подъ навѣсомъ.

Паровозныя зданія оборудованы 3 комплектами домкратовъ Беккера и 8 верстаками при 26 тискахъ.

Механическая мастерская помѣщается въ отдѣльномъ зданіи, примыкающемъ къ сараю средняго ремонта.

Площадь мастерской съ кузницей—60 кв. саж.; въ этомъ же самомъ помѣщеніи находятся машинное и котельное отдѣленія.

Мастерская недостаточна; подъ расширеніе ея предположено отвести рядомъ расположенную кузницу, а для кузницы предполагается выстроить новое зданіе,—на это ассигновано 6.250 руб., но къ работамъ еще не приступлено.

Мастерская состоитъ изъ:

механической, площ. въ	. .	411,65	кв. саж.
кузницы „	. . . .	18,55	„ „
инструментальной площ.	. .	10,34	„ „
машинно-котельной	. . . . .	7,44	„ „

Оборудованіе мастерской:

Паровая машина одноцилиндровая въ 10 силъ; при расширеніи мастерской потребуется замѣна ея тепловымъ двигателемъ, въ 20—25 силъ.

Паровой котелъ, площадью нагрѣва въ 9,75 кв. м., при рабочемъ давленіи 6 атм.,—вертикальный сист. Лешателье.

Станковъ имѣется:

строгальный	1,
поперечно-строгальный	1,
сверлильный	2,
токарно-винторѣзныхъ	5,
колесно-токарный	1,
прессъ для гидравлич. испытанія . . .	1,
точильный камень	1,
вентиляторъ	1.

Кузница оборудована 4 кузнечными горнами 1 мѣдницкимъ и 1 для наварки дымогарныхъ трубъ.

Переносныхъ горновъ 3.

Для нагрузки и выгрузки колесныхъ паръ и другихъ тяжестей около мастерской имѣется деревянный кранъ подъемной силой въ 2 тонны.

Для храненія мазута, питающаго котелъ постоянной машины, установлены двѣ цистерны сер. Я, отъ которыхъ проложенъ мазутопроводъ въ машинное отдѣленіе.

Паровозныя зданія и мастерскія не отапливаются; освѣщеніе керосиновое.

На путяхъ депо установлены 3 керосинокалильныхъ фонаря „Самосвѣтъ“.

Мастерская участка выполняетъ всѣ работы по текущему и среднему ремонту паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ, а равно и по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ, коихъ въ вѣдѣніи участка имѣется четыре.

Контора депо расположена въ пристройкѣ, между мастерской и вагоннымъ сараемъ, занимающей площадь въ 18 кв. саж. въ двухъ этажахъ.

Около конторы внизу расположена дежурная комната для паровозныхъ бригадъ на 4 кровати.

Полезная длина тракціонныхъ путей—572 саж.

Для поварачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 56 фут., недостаточный для паровозовъ съ 4-хъ осными тендерами. Кругъ оборудованъ пятой Блюмберга.

Депо заборами не огорожено.

При депо имѣется сарай для ремонта пассажирскихъ, служебныхъ и товарныхъ вагоновъ. Площадь сарая—93 кв. саж. Сарай оборудованъ слесарнымъ верстакомъ съ двумя тисками и столярнымъ верстакомъ.

Завѣдываніе вагоннымъ дѣломъ возложено на старшаго помощника начальника участка подъ наблюденіемъ начальника участка.

Депо снабжаетъ паровозы смѣшанной водой—*кяризной* и рѣчной, изъ рѣчки Ганджинки.

Водоснабженіе крайне недостаточно, несмотря на 3 подающихъ магистрали, вслѣдствіе непланомѣрности развитія водопроводной сѣти. Часть воды не поступаетъ въ водоемное зданіе, а направляется непосредственно въ расходную сѣть.

Необходима капитальная передѣлка всего водоснабженія. Подача воды совершается самотекомъ.

Общее расположеніе депо, мастерскихъ и вагоннаго сарая довольно удачное; чувствуется только нѣкоторая недостача тракціонныхъ путей.

Изъ полученныхъ отъ начальника сл. пути свѣдѣній выяснилось, что паровозныя зданія обошлись по 7.000 руб. на стойло.

Помѣщеніе механической—старое, тѣсное.

Кузница—достаточная.

Въ 9 час. 35 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Елисаветполь по направленію къ Тифлису; около Елисаветпольской керосинопроводной станціи была сдѣлана остановка для осмотра этой станціи.

Слѣдуя далѣе по 9 участку сл. пути, Подкомиссія отмѣтила недостаточную толщину балластнаго слоя и плохое его качество (рѣчной гравій).

Начальникъ сл. пути доложилъ Подкомиссіи, что вся сѣть Закавказскихъ ж. д. по сл. пути раздѣляется на 18 участковъ, и имѣется предположеніе раздѣлить ихъ на 3 отдѣленія: 1-е—протяженіемъ въ 562 вер., 2-е—605 вер. и 3-е—542 вер., по 6 участковъ въ каждомъ. Кредиты на это внесены въ смѣту 1910 г.

Участокъ Елисаветполь—Акстафа двупутный.

По сл. движенія участокъ Елисаветполь—Акстафа входитъ во 2-е отдѣленіе. Длина отдѣленія—458 верстъ.

Въ 10 час. 45 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Долляръ.

По осмотрѣ небольшого пассажирскаго зданія, Подкомиссія провѣрила книгу предупрежденій, а также и вѣсъ находившагося здѣсь въ это время товарнаго поѣзда № 211, при чемъ оказалось, что чистая нагрузка его равна, согласно документамъ, 14.589 пуд. при общемъ вѣсѣ съ тарою—26.289 пуд.

Книга предупрежденій оказалась не въ достаточномъ порядкѣ; между прочимъ, было установлено, что, вслѣдствіе имѣющейся трещины въ устоѣ одного изъ мостовъ, предупрежденіе по этому поводу существуетъ уже два года.

Болѣе подробнаго осмотра ст. Долляръ, въ виду ея незначительности, произведено не было, и Подкомиссія отбыла въ 11 ч. далѣе.

Слѣдуя еще по станціоннымъ путямъ ст. Долляръ мимо вагоновъ имѣвшаго здѣсь скрещеніе со служебнымъ, товаро-пассажирскаго поѣзда, Подкомиссія обратила вниманіе на то, что на кузовѣ одного изъ вагоновъ не имѣлось ни № вагона, ни инициаловъ дороги.

На граниѣ 9 и 10 участковъ сл. пути, на 419 вер., было, между прочимъ, промѣрено междупутье, оказавшееся правильнымъ.

Въ 12 час. 55 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Акстафа.

Ст. Акстафа. Помѣщенія для пассажировъ и служебныя вполнѣ достаточны и соотвѣтственны.

Въ телеграфной при 4 аппаратахъ имѣется 6 телеграфистовъ.

Ст. Акстафа пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Елисаветполь . .	3	6	9	3	$9^1/_2$	$12^1/_2$

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ за годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Елисаветполь и обр.	560	642
„ „ „ Тифлисъ „	549	675
Итого	1.109	1.317

За 1909 г. вагонооборотъ ст. Акстафа выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

Отправлено со станціи . . . . . 202.266 ваг.
Прибыло на станцію . . . . . 202.352 „

Движеніе поѣздовъ за 1909 г.:

поѣздами большой скорости и воинскихъ . 28.960 ваг.
„ малой скороти. . . . . 375.658 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Акстафа и обратно за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Акстафы къ Елисаветполю	20	640
2) „ Елисаветполя къ Акстафѣ	20	680

Число путей на станціи—9, протяженіемъ 2.751 саж.

нагружено . . . . . 373.802 пуд..
выгружено . . . . . 291.058 „
перегружено . . . . . 306.411 „

Товаро-станціонныя работы на ст. Акстафа производятся хозяйственнымъ способомъ съ платой по 80 коп. за нагрузку, перегрузку и на выгрузку 1.000 пуд. груза.

Грузовыхъ помѣщеній на ст. Акстафа имѣется:

пакгаузъ—1, площ. въ 50,00 кв. саж.;
крытая платформа—1, площ. въ 179,06 кв. саж.,
открытая „ 1, „ „ 520,00 „ „

На ст. Акстафа Н. А. Масловымъ, въ присутствіи фактическаго контролера, были осмотрѣны и сличены слѣдующія книги по товарной операціи:

Книга сдачи грузовыхъ документовъ багажными кондукторами въ контору начальника станціи, книги прибытія и выдачи грузовъ, общая грузовая книга вѣсовщика-кладовщика, корешки дубликатовъ накладныхъ и извѣщеній о наложенныхъ платежахъ, памятная книга сдачи денегъ товарнымъ кассиромъ начальнику станціи, кассовый отчетъ, книга денежныхъ препроводительныхъ записокъ и журналъ входящихъ бумагъ.

При сличеніи книги сдачи документовъ съ книгою прибытія грузовъ, взятыя на выдержку отправки за 10, 15 и 17 сентября оказались своевременно заприходованными въ книгу прибытія. Книга прибытія имѣла порядковые номера книги выдачи и, обратно, книга выдачи имѣла порядковые номера книги прибытія. Въ общей выгрузной находились всѣ необходимыя отмѣтки о времени выгрузки и выкупа грузовъ. На корешкахъ извѣщеній о наложенныхъ платежахъ имѣлись отмѣтки о времени выплаты ихъ. При сличеніи памятной книги сдачи денегъ кассиромъ начальнику станціи съ кассовымъ отчетомъ и денежной препроводительной по операціямъ за 10 и 12 сентября была установлена своевременность сдачи денегъ и отсылка ихъ въ главную кассу управленія дорогъ.

Подкомиссія, прослѣдовавъ мимо строящагося пакгауза для грузовъ большой скорости, осмотрѣла каменный домъ, который управленіе Закавказскихъ ж. д. предполагало поднять на 0,80 саж., но оказалось, что съ имѣющимся фундаментомъ такое поднятіе было бы рискованнымъ, къ тому же и стѣны этого дома уложены на глиняномъ растворѣ.

Отпущенный на эту работу кредитъ оказался недостаточнымъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ пріемный покой, который въ день посѣщенія Подкомиссіи находился въ передѣлкѣ, связанной съ расширеніемъ помѣщенія. Помѣщеніе пріемнаго покоя недостаточно.

Далѣе, Подкомиссія посѣтила дежурную для кондукторскихъ и паровозныхъ бригадъ.

Изъ дежурныхъ Подкомиссія прослѣдовала въ депо. На ст. Акстафа находится складъ топлива, гдѣ имѣются: нефтехранилище

на 128.600 пуд., складъ на 84 куб. саж. дровъ и 13.000 пуд. каменнаго угля.

Остатка топлива на имѣющемся при ст. Акстафа складѣ на 1 сентября 1910 г. числилось: дровъ и каменнаго угля на сумму 3.014 р. 75 к., нефти—23.927 р. 67 к., всего на сумму—26.942 р. 42 к.

При ст. Акстафа находится оборотное депо, длина обслуживаемаго имъ участка 75 верстъ, отъ входной стрѣлки станціи Согутъ-Булахъ отъ выходной стрѣлки ст. Дзегамъ.

Для стоянки паровозовъ, приписанныхъ къ депо Тифлисъ и Елисаветполь, обслуживающихъ товарные поѣзда отъ Тифлиса и Елисаветполя до Акстафы, для стоянокъ и промывокъ своихъ двухъ паровозовъ и для производства текущаго ремонта имѣется 4-хъ угольное зданіе въ четыре пути по 2 стойла на каждомъ.

Промывательныхъ крановъ—4.

Для промывки паровозовъ насоса не имѣется, промывка производится изъ водопроводныхъ крановъ.

Надъ стойлами депо—8 постоянныхъ вытяжныхъ трубъ (безъ опускныхъ колпаковъ).

Имѣется два шестиколесныхъ товарныхъ паровоза серіи Е. Паровозы эти производятъ станціонные маневры.

Депо оборудовано: двумя слесарными верстаками при:

4 слесарныхъ тискахъ,
1 столярномъ верстакѣ,
1 постоянномъ кузнечномъ горнѣ,
1 переносномъ,
1 сверлильномъ ручномъ станкѣ,
1 винторѣзномъ ручномъ токарномъ станкѣ,
1 прессѣ для гидравлическаго испытанія котловъ,
1 точильномъ камнѣ;

Всѣ эти приспособленія находятся въ одномъ помѣщеніи съ паровозными стойлами.

Инструментальная помѣщается въ деревянной пристройкѣ при депо, площадью въ 6 кв. с.

Мастерская депо выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту своихъ паровозовъ, по текущему ремонту прибывающихъ въ Акстафу паровозовъ сосѣднихъ депо, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ, находящихся въ вѣдѣніи депо Акстафа. Всего на участкѣ 4 водокачки, въ Пойли, Акстафѣ, Таузѣ и Дзегамѣ.

При депо имѣется поворотный кругъ діаметромъ въ 56 фут., оборудованный гидравлической пятой Блюмберга, и подъемный кранъ въ $1^1/_2$ тонны для нагрузки и выгрузки скатовъ.

Контора депо помѣщается въ каменной пристройкѣ при депо и состоитъ изъ двухъ комнатъ, площадью въ 11,80 кв. саж.

Депо, деповскіе пути и поворотный кругъ освѣщаются двумя бензино-калильными фонарями системы „Чудо“, 16-ю обыкновенными керосиновыми стѣнными и столбовыми фонарями.

Паровозныя зданія зимой не отапливаются.

Полезная длина тракціонныхъ путей: пути депо—98 саж. и ремонтныхъ 44 саж., всего 142 саж.

Ремонтъ вагоновъ производится на дворѣ, на ремонтныхъ путяхъ, безъ особыхъ приспособленій.

Депо Акстафа снабжаетъ паровозы водою изъ двухъ источниковъ: изъ рѣки Гасанъ-Су на разстояніи 5 верстъ отъ ст. Акстафа паровымъ насосомъ и изъ ручья, текущаго изъ горъ въ пріемники, тоже на разстояніи 5 вер. отъ станціи, откуда вода идетъ самотекомъ по 4 чугуннымъ трубамъ въ станціонные баки; водой изъ рѣки пользуются на станціи для питья.

Водоснабженіе достаточное; мощность р. Гасанъ-Су,—60 куб. с. въ сутки, оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ машины сист. Вертингтона, мощностью въ 3,7 куб. саж. въ часъ и 2 вертикальн. котловъ, поверхностью нагрѣва въ 142,59 кв. фут.

Помѣщеніе депо Подкомиссіей было найдено соотвѣтственнымъ.

Изъ депо Подкомиссія перешла въ школу.

Школа расположена въ деревянномъ домѣ; помѣщеніе ея недостаточно для 52 учащихся.

Въ школѣ обучаются мальчики и дѣвочки.

Здѣсь же находится квартира учителя въ 3 комнаты, которую слѣдуетъ считать соотвѣтственной.

Осмотрѣвъ, далѣе, товарную контору, вполнѣ достаточную, Подкомиссія посѣтила двухъэтажный домъ, въ которомъ расположены: квартира дорожнаго мастера—въ 3 комнаты, довольно скромная, безъ излишествъ, занимающая второй этажъ, и въ нижнемъ этажѣ—контора и помѣщеніе для ремонтныхъ рабочихъ.

По осмотрѣ станціи въ 1 час. 50 мин. Подкомиссія отбыла въ Тифлисъ.

Ст. Тифлисъ. 18-го сентября въ 4 час. дня Подкомиссія прибыла на ст. Тифлисъ, гдѣ была встрѣчена начальникомъ военныхъ сообщеній Кавказскаго округа, главнымъ контролеромъ Закавказскихъ ж. д. и нѣкоторыми другими начальствующими лицами.

19, 20, 21 и 22 сентября Подкомиссія оставалась въ гор. Тифлисѣ, глѣ происходиди засѣданія для разсмотрѣнія программъ вопросовъ Высшей Комиссіи (см. журналы); промежутки времени между засѣданіями были посвящены осмотру станціи, депо, мастерскихъ и главнаго склада матеріальной сл., по окончаніи же засѣданій съ представителями дорогъ было устроено совѣщаніе съ представителями города и мѣстнаго биржевого комитета для выясненія мѣстныхъ потребностей въ отношеніи желѣзнодорожныхъ перевозокъ (см. журналъ).

20-го сентября въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру Тифлисскихъ главныхъ мастерскихъ и депо; осмотръ былъ начатъ съ депо.

При ст. Тифлисъ находится основное депо и мастерская 3-го участка тяги. Длина участка—213 верстъ, границами его служатъ по главной линіи ст. Гори въ сторону Батума и ст. Согутъ-Булахъ въ сторону Баку; по Джульфинской линіи ст. Ахтала.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—125: пассажирскихъ—21, товарныхъ—104. Паровозы этого депо обслуживаютъ всѣ пассажирскіе и скорые поѣзда главной линіи до депо Михайлово (112 вер.) и до оборотнаго депо Евлахъ (239 вер.).

Товарные паровозы обслуживаютъ всѣ товарные поѣзда главной линіи и всѣ безъ исключенія Джульфинской: до Михайлова, до оборотнаго депо Акстафа (88 вер.) и до Санаина (Джульфинской линіи).

На станціи 2 паровозныхъ зданія: одно вѣерное на 20 стойлъ (изъ нихъ 8 для средняго ремонта) и рядомъ съ нимъ расположенное,—прямоугольное на 15 стойлъ (пятипутевое);

Стойла для средняго ремонта въ вѣерномъ зданіи отдѣлены желѣзобетонной стѣной отъ остального помѣщенія.

Въ вѣерное паровозное зданіе паровозы подаются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ въ 56 фут. съ гидравлической пятой Блюмберга.

Надъ стойлами обоихъ зданій имѣются постоянныя вытяжныя трубы (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ 18.

Для промывки паровозовъ служатъ 2 насоса.

Паровозныя зданія и мастерская оборудованы 3 комплектами домкратовъ Беккера большого размѣра, 2 домкратами средняго и 18 слесарными верстаками, при 56 тискахъ.

Въ прямоугольномъ паровозномъ зданіи помѣщается и мастерская депо, занимающая площадь въ 100 кв. саж.; отъ стойлъ она ничѣмъ не отдѣлена; имѣется только бетонная стѣнка, высотой въ 1 саж., отдѣляющая машинное и котельное отдѣленіе отъ остального помѣщенія.

Мастерская состоитъ изъ:

механической и кузницы, площ. . .	въ 75	кв. саж.
машинно-котельнаго отдѣленія . . .	„ 70	„ „
инструментальной	„ 15	„ „

Машина и котелъ подлежатъ 1910 г. замѣнѣ 30-ти сильнымъ тепловымъ двигателемъ.

Контора депо помѣщается въ правомъ крылѣ вѣернаго паровознаго зданія, занимая площадь въ 35 кв. саж.

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка, (11 штукъ).

Оборудованіе мастерской:

Паровая машина горизонтальная—въ 25 лош. силъ. Котелъ вертикальный, поверхн. нагрѣва въ 15 к.м. при рабочемъ давленіи пара въ 6 атм.

Станки:	строгальный	1,
	поперечно-строгальный	1,
	сверлильный	1,
	двойной сверлильные	1,
	токарно-винторѣзныхъ . . .	5,
	прессъ для гидравл. исп. . .	1,
	точильный камень	1,
	вентиляторъ	1.

Кузница, расположенная въ томъ же помѣщеніи, оборудована двумя кузнечными горнами (переносными—3) и однимъ мѣдницкимъ.

Паровозныя зданія и мастерская не отапливаются.

Освѣщеніе частью керосино-калильное (5 фонарей системы „Самосвѣтъ“ и 3 Галкина), и частью обыкновенное керасиновое.

Полезная длина тракціонныхъ путей 1.500 п. с.

Въ вѣдѣніи начальника 3-го участка тяги оборотныхъ депо не имѣется.

При депо Тифлисъ имѣется вагонный паркъ и сарай для ремонта пассажирскихъ и служебныхъ вагоновъ.

Площадь вагоннаго сарая—115 кв. саж., при немъ имѣется столярная мастерская—8,5 кв. саж.; кузница—3,5 кв. саж., вагонная мастерская—37 кв. саж.

Завѣдываніе вагоннымъ дѣломъ возлагается на старшаго помощника начальника участка.

Станковъ отъ паровозовъ въ вагонной мастерской не имѣется: оборудованіе состоитъ изъ слесарныхъ и столярныхъ верстаковъ и кузнечныхъ горновъ въ количествѣ 12 штукъ.

При депо находится ледодѣлка, расположенная въ отдѣльномъ помѣщеніи, площадью въ 9,18 кв. саж. Оборудована она одной ледодѣлательной машиной фирмы Р. Пикте въ Парижѣ и производитъ до 25 пудовъ льду въ сутки, расходуемаго на нужды станціи, желѣзнодорожнаго лазарета, а также и отпускаемаго служащимъ за плату.

Въ отдѣльномъ помѣщеніи имѣется ацетиленовая станція, занимающая площадь въ 10,8 кв. саж. Задачей этой станціи было освѣщеніе пассажирскихъ паровозовъ ацетиленомъ, однако, вслѣдствіе выяснившейся дороговизны этого освѣщенія, станція сократила производство ацетилена, и теперь она снабжаетъ ацетиленомъ всего два паровоза.

Общее расположеніе депо и вагоннаго парка, въ центрѣ станціонной территоріи, при общей тѣснотѣ станціи и при непосред-

ственной близости къ главнымъ мастерскимъ,—слѣдуетъ признать крайне неудобнымъ и стѣсненнымъ и, въ свою очередь, стѣсняющимъ развитіе станціи.

Проектъ расширенія ст. Тифлисъ съ вынесеніемъ товарнаго депо въ сторону ст. Авчалы (за матеріальные склады) представленъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Депо Тифлисъ снабжаетъ паровозы водой изъ рѣки Куры, на которой, въ чертѣ города, имѣется желѣзнодорожная водокачка. Водоснабженіе достаточное; для питья этой водой не пользуются, въ виду наличія городского водопровода съ родниковой водой, за исключеніемъ служащихъ, живущихъ на казенныхъ квартирахъ.

Оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ 3 машинъ Вортингтона, общею мощностью въ 38,4 куб. саж. воды въ часъ и 4 Корнвалійскихъ котловъ, общею поверхностью нагрѣва въ 1.076 кв. фут.

Къ вѣерному зданію депо примыкаетъ двухъэтажный каменный домъ конторы; помѣщеніе хорошее, недавно отремонтировано, свѣтлое; въ верхнемъ этажѣ дежурная на 20 кроватей, предназначенная для помощниковъ машинистовъ, своихъ и пріѣзжающихъ.

По заявленію начальника дорогъ, дежурная является недостаточной, при дежурной имѣется читальня.

При осмотрѣ мастерскихъ при депо было, между прочимъ, установлено, что паровозы простаиваютъ здѣсь въ ремонтѣ мѣсяцъ и болѣе (были случаи 6, 7 и 8 мѣс.).

Станки старые.

Затѣмъ, Подкомиссія изъ мастерскихъ при депо прослѣдовала мимо стоящихъ въ запасѣ въ количествѣ 7 шт. паровозовъ, и ряда жилыхъ домовъ, изъ которыхъ былъ осмотрѣнъ домъ съ квартирами кочегаровъ, занимающихъ каждый по двѣ комнаты, считая за комнату и кухню, въ главныя мастерскія.

Мастерскія расположены противъ депо у входа и въ нѣкоторыхъ другихъ мѣстахъ на территоріи мастерскихъ устроены особыя вышки, на которыхъ дежурятъ стражники. Передъ входомъ въ мастерскія находится деревянное зданіе бывшаго собранія служащихъ; зданіе это предназначено къ сносу.

Тифлисскія главныя мастерскія.

Главныя мастерскія Закавказскихъ ж. д. занимаютъ территорію въ 46.200 кв. саж.

Закрытыхъ помѣщеній—5.221,1 кв. саж.; открытыхъ навѣсовъ для производства разнаго рода работъ—489,9 кв. саж.

Центральной электрической станціи нѣтъ.

Станки и орудія мастерскихъ приводятся въ движеніе отъ 10 паровыхъ машинъ и 2-хъ двигателей Дизеля; данныя о машинахъ и двигателяхъ приведены въ нижеслѣдующей таблицѣ.

Паровыя машины.

№№ по порядку.	Фирма.	Типъ машины.	Мощность въ Н. Р.	Число оборотовъ въ минуту.	Діаметръ цилиндровъ въ м/м.	Ходъ поршня въ м/м.	Діаметръ маховика въ м/м.	Парораспредѣленіе.	Обслуживаемые машиной цехи отдѣленія и установки.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Гейслеръ	Одноцилин.	15	80	244	430	1475	Мейера.	Трубн, мѣдницк., котельный цехъ и тормозное отдѣл. сборнаго цеха
2	Грутеръ и Криванекъ . . .	Компаундъ	150	80	400/675	750	3570	Корлисса.	Токарный цехъ, сборный, котельн. и станки кузнечнаго цеха.
3	Коломенск. зав.	Одноцилин.	125	60	610	914	5960	Мейера.	Прокатный стан. кузнечнаго цеха.
4	„ „	„	12	120	190	300	1690	Кор. золотн.	Паров. ножницы кузнечнаго цеха.
5	Алвей	„	30	170	350	360	—	„	Вентилят. Рута.
6	Лесснеръ . . .	„	2	180	125	200	935	„	Вентил. кузницы.
7	„ . . .	„	15	150	185	300	1225	„	„ „
8	„ . . .	„	7	120	240	200	1200	„	Станки вагоннаго и краскотерки малярнаго цеха.
9	Вейхельтъ . . .	„	20	120	229	457	1800	„	Динамомашину для освѣщенія деревообдѣлочной столярнаго цеха.
10	Appleby Brothers .	„	15	60	240	500	1820	„	Пожарн. насосъ.
					двигатели:				
11	Фельзеръ . . .	Двуцилин.	100	170	350	530	3100	—	Литейный цехъ.
12	„ . . .	„	„	„	„	„	„	—	Столярный цехъ.

Два однотипныхъ двигателя Дизеля, завода Фельзеръ, установлены въ 1910 г. Одинъ двигатель приводитъ въ дѣйствіе станки и орудія литейнаго цеха и одну динамомашину. Второй двигатель приводитъ въ дѣйствіе станки деревообдѣлочной и будетъ приводить въ дѣйствіе динамомашину, служащую для освѣщенія деревообдѣлочной.

Паровые котлы мастерскихъ.

Для обслуживанія всѣхъ паровыхъ машинъ и паровыхъ молотовъ въ мастерскихъ имѣется 6 отдѣльныхъ кочегарокъ съ 16-ю паровыми котлами, общею поверхностью нагрѣва въ 1297 [1]) кв. метр. Изъ нихъ 8 котловъ паровозныхъ, 6 котловъ горизонтальныхъ съ дымогарными трубами, одинъ котелъ вертикальный и одинъ горизонтальный съ одной жаровой трубой. Топокъ Вильтона ни одинъ котелъ не имѣетъ и всѣ котлы за исключеніемъ котловъ деревообдѣлочной, отапливаемыхъ частью опилками, отапливаются мазутомъ или сырой нефтью. Топливо по трубопроводу поступаетъ въ бакъ, расположенный подъ землей и оттуда паровымъ насосомъ перекачивается въ баки каждой кочегарки, а затѣмъ по трубопроводамъ самотекомъ подходитъ къ форсункамъ котловъ. Спеціальныхъ регуляторовъ тяги котлы не имѣютъ.

Отопленіе зданій паромъ производится лишь частично. Отапливаются мятымъ паромъ съ добавленіемъ свѣжаго—малярная (паровозная и вагонная) и обойная; свѣжимъ паромъ отапливаются токарная и литейная.

При сравнительно мягкомъ климатѣ Тифлиса острой нужды въ развитіи сѣти парового отоленія мастерскихъ нѣтъ.

Кромѣ мастерскихъ, свѣжимъ паромъ отапливаются и конторы сборнаго, котельнаго, токарнаго и столярнаго цеховъ.

Всѣ электрическія устройства мастерскихъ состоятъ въ слѣдующемъ.

Въ токарномъ цехѣ имѣется динамо постояннаго тока, съ приводомъ отъ паровой машины, мощностью въ 0,5 килоуата при 65 вольтахъ напряженія; она изготовлена въ мастерскихъ дороги и служитъ для освѣщенія конторы токарнаго цеха.

Для освѣщенія въ деревообдѣлочной имѣется динамо постояннаго тока, завода Шуккерта съ приводомъ отъ паровой машины развивающая при 120 вольтахъ напряженіе 6 килоуатъ.

Въ отдѣленіи литейнаго цеха установлена, съ приводомъ отъ Дизеля, динамо трехфазнаго тока, постройки завода Уніонъ, мощностью въ 40 килоуатъ при 230 вольтахъ напряженія; служитъ для приведенія въ дѣйствіе мостовыхъ крановъ литейнаго и котельнаго цеховъ.

Тифлисскія мастерскія производятъ большой ремонтъ паровозовъ, классныхъ и товарныхъ вагоновъ, средній ремонтъ паровозовъ, средній ремонтъ и осмотръ классныхъ вагоновъ, осмотръ и болѣе крупныя исправленія при текущемъ ремонтѣ товарныхъ вагоновъ, а также и оборудованія товарныхъ вагоновъ подъ воинскія перевозки. Кромѣ этихъ работъ, мастерскія про-

---

[1]) Съ установкой двигателя Дизеля въ столярномъ цехѣ два котла съ площадью нагрѣва въ 71,84 кв. метр. не работаютъ.

изводятъ заготовки частей въ запасъ склада, исполняютъ экстренныя работы по заказамъ участковъ тяги и депо и, наконецъ, исполняютъ работы по заказамъ другихъ службъ.

Подробности оборудованія мастерскихъ помѣщены въ отдѣльномъ приложеніи

Подкомиссіей было установлено, что испрашиваемые на 1911 г. кредиты по Тифлисскимъ главнымъ мастерскимъ на устройство желѣзобетоннаго сарая (60 кв. с.) при вагонномъ цехѣ для храненія матеріаловъ и запасныхъ частей, въ суммѣ 3.600 руб., а также и на устройство навѣса (30 кв. саж.) при томъ же цехѣ для болтодѣлки, въ суммѣ 1.200 руб. не вызываютъ сомнѣній въ ихъ необходимости.

При осмотрѣ главныхъ мастерскихъ Подкомиссіей было отмѣчено, что зданіе тендерной, довольно своеобразное, типа съ наружной телѣжкой, недостаточно просторно, хотя очень свѣтлое. Вслѣдствіе недостатка помѣщенія, часть работъ приходится производить на воздухѣ.

Въ паровозосборной свѣтло, просторно, но ощущается недостатокъ подъемныхъ механизмовъ и въ виду того, что стѣны зданія наростить затруднительно, то поставить подъемные механизмы въ существующемъ зданіи не представляется возможнымъ.

Въ токарной тѣсно и темно.

Станки, за небольшими исключеніями, русскихъ заводовъ.

По заявленію начальника мастерскихъ, при осуществленіи проекта переустройства мастерскихъ, часть станковъ предполагается вынести и тогда здѣсь будетъ довольно просторно. Станки большею частью старые, напримѣръ изъ числа колеснотокарныхъ станковъ только три новыхъ, но и они по конструкціи уже нѣсколько устарѣли.

Помѣщеніе инструментальной—достаточно.

Особенностью Тифлисскихъ главныхъ мастерскихъ, по сравненію съ мастерскими казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Центральной Россіи, является то, что здѣсь имѣется прокатное отдѣленіе.

Помѣщеніе кузницы—хорошее, свѣтлое но оборудованіе оставляетъ желать лучшаго: недостаточно подъемныхъ крановъ, нѣтъ ковочныхъ машинъ.

Было, между прочимъ, отмѣчено, что мастерскія обслуживаются 16 котлами, расположенными въ разныхъ мѣстахъ, вслѣдствіе чего происходитъ излишній расходъ по эксплоатаціи.

Помѣщеніе литейной, хотя и темновато, но достаточно.

При слѣдованіи по территоріи мастерскихъ начальникъ дорогъ указалъ Подкомиссіи на огромное неудобство, вытекающее изъ того, что все движеніе, направляющееся въ главный матеріальный складъ, расположенный рядомъ съ главными мастерскими, происходитъ черезъ территорію этихъ мастерскихъ.

Въ этомъ неудобствѣ Подкомиссія вполнѣ убѣдилась.

При осмотрѣ вагонной мастерской всѣ зданія ея были найдены очень хорошими, но нѣсколько недостаточными по площади.

Лѣсъ, которымъ пользуются въ мастерскихъ, оставляетъ желать лучшаго по своему качеству.

На сложенныхъ сосновыхъ еловыхъ и пихтовыхъ громадныхъ бревнахъ замѣтно значительное количество трещинъ и другихъ изъяновъ.

Въ деревообдѣлочной имѣется, между прочимъ, приспособленія для распиловки бревенъ на доски.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла пріемный покой для мастеровыхъ, вполнѣ достаточный по площади и хорошій по устройству.

При переходѣ изъ главныхъ мастерскихъ въ матеріальный складъ, Подкомиссіи былъ демонстрированъ одинъ изъ вагоновъ IV кл. Николаевской ж. д., поступившихъ на Закавказскую ж. д. по распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Вагоны эти оказались въ такомъ состояніи, что эксплоатировать ихъ, не проведя черезъ полный ремонтъ, совершенно невозможно.

Кромѣ того, было отмѣчено, что среди присланныхъ вагоновъ имѣются и такіе у которыхъ разныя телѣжки подъ однимъ и тѣмъ же кузовомъ.

Въ главномъ Тифлисскомъ матеріальномъ складѣ, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, Н. А. Масловъ, въ распоряженіе котораго были командированы старшій контролеръ Закавказскихъ ж. д. и фактическіе контролеры главныхъ мастерскихъ и склада, произвелъ обзоръ счетоводства и отчетности по главнымъ мастерскимъ, главному складу и бухгалтеріи матеріальной сл.

Начальникъ мастерскихъ и помощникъ его доложили Н. А. Маслову, что счетоводство и отчетность мастерскихъ съ 1909 г. подверглись крупнымъ и кореннымъ измѣненіямъ по сравненію съ прежнимъ порядкомъ. Начиная съ 1907 г. приступлено къ выработкѣ новыхъ „Правилъ веденія счетоводства и технической отчетности“, которыя по согласованію съ контролемъ, утверждены начальникомъ дорогъ 5 декабря 1908 г. Вслѣдствіе обнаруженной нѣкоторой неполноты, „Правила“ вскорѣ подверглись переработкѣ и вновь окончательно утверждены 22 апрѣля 1910 г. Введеніе этихъ правилъ въ практику мастерскихъ производится постепенно съ 1909 года по мѣрѣ выработки и изготовленія новыхъ формъ бланковъ, и во всей полнотѣ еще окончательно не совершено.

Согласно новымъ правиламъ, при составленіи отмѣточныхъ листковъ, въ нихъ отмѣчается по сдѣльнымъ работамъ только № счетовъ, на который относится работа. Что касается номера заказа, на который должна быть отнесена работа, то таковой указывается въ счетахъ на сдѣльныя работы, но въ отмѣточномъ листѣ не

показывается; стоимость каждой отдѣльной работы, опредѣленная по тарифу, разносится по счетамъ заказовъ непосредственно изъ счетовъ сдѣльныхъ работъ. Продолжительность работъ, производимыхъ поденно, указывается въ отмѣточныхъ листкахъ особо по каждому заказу. Счета сдѣльныхъ работъ составляются по мѣрѣ окончанія работъ и учитываются съ уплатою прибыли ежемѣсячно, для каковой цѣли вновь введенные тарифы соотвѣтственнымъ образомъ детализированы. Такимъ образомъ, хотя при такомъ порядкѣ учета работъ и упрощается значительно бухгалтерская сторона учета, такъ какъ прибыль выдается по совокупности всѣхъ работъ условія и по отдѣльнымъ заказамъ не разносится, тѣмъ не менѣе переходъ мастерскихъ къ этому порядку равносиленъ отказу отъ техническаго контроля за соотвѣтствіемъ утвержденныхъ тарифныхъ цѣнъ дѣйствительному расходу рабочей силы на каждую отдѣльную работу. При этихъ условіяхъ возможно, что очень высоко расцѣненныя сдѣльныя работы будутъ скрыты работами съ нормальной и даже пониженной расцѣнкой, вслѣдствіе чего крайне трудно принять соотвѣтственныя мѣры къ улучшенію пріемовъ работъ и улучшенію производительности труда мастеровыхъ по отдѣльнымъ категоріямъ работъ, возможенъ лишь общій надзоръ за высотою заработка по отдѣльнымъ бригадамъ. По объясненію администраціи главныхъ мастерскихъ, ежедневная отмѣтка часовъ по каждому заказу отдѣльно не можетъ дать матеріала для сужденія о высотѣ ставокъ на сдѣльныя работы, такъ какъ табельщики по многимъ причинамъ не имѣютъ возможности производить такую работу правильно; соотвѣтствіе тарифныхъ цѣнъ дѣйствительному расходу рабочей силы гарантируется отчасти тѣмъ, что при выработкѣ цѣнъ былъ принятъ во вниманіе продолжительный опытъ прежнихъ лѣтъ и личныя наблюденія мастеровъ, а также средній заработокъ бригады и, кромѣ того, при появленіи новыхъ работъ, при измѣненіи методовъ обработки или когда существующія ставки вызываютъ сомнѣнія въ правильности ихъ въ главныхъ мастерскихъ производится опытное опредѣленіе дѣйствительнаго расхода на нихъ рабочей силы.

Въ цѣляхъ же общаго контроля за высотою заработка мастеровыхъ ведутся спеціальныя книги и графики заработка по каждому цеху отдѣльно.

Въ отношеніи вопроса о непосредственномъ наблюденіи за производительностью работъ мастеровыхъ и рабочихъ, Н. А. Масловымъ было установлено, что въ главныхъ мастерскихъ Закавказскихъ ж. д. мастеровые каждаго цеха разбиты на особыя бригады (артели) по спеціальностямъ, при чемъ во главѣ бригады поставленъ старшій мастеровой (бригадиръ), который и ведетъ всѣ сношенія съ мастеромъ цеха, получаетъ наряды на работы, сдаетъ работы и подписываетъ условія на сдѣльныя работы, вслѣдствіе чего счета сдѣльныхъ работъ составляются отдѣльно по

каждой бригадѣ. Такъ какъ заработокъ всей бригады непосредственно зависитъ отъ производительности труда всѣхъ ея членовъ, то сама бригада заботится объ уменьшеніи ея состава при уменьшеніи работъ, а равно и объ удаленіи изъ своей среды мастеровыхъ неумѣлыхъ или лѣнивыхъ.

Изъ представленныхъ представителемъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслову статистическихъ данныхъ усматривается, что средній заработокъ мастеровыхъ по цехамъ за ближайшій рядъ лѣтъ претерпѣлъ колебанія, что видно изъ слѣдующихъ цифръ о среднемъ годичномъ заработкѣ одного мастерового по цехамъ.

Цехи:	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
	Рублей.					
сборный	391	420	488	636	602	582
котельный	467	478	463	558	569	538
столярный	326	409	463	546	559	449
токарный	383	442	505	621	591	489
литейный	411	458	509	543	516	427
кузнечный . . .	425	492	525	603	612	505
вагонный	424	517	521	596	583	500
малярный	380	388	425	488	470	464

По главнѣйшимъ ремесламъ средній годичный заработокъ измѣнился слѣдующимъ образомъ:

	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
	Рублей.					
По паровозо-сборному цеху:						
слесари	569	633	660	810	782	769
По котельному цеху:						
котельщики . .	726	669	624	748	693	652
По токарному цеху:						
токари	589	697	805	759	794	626
слесари	546	640	714	819	776	672
По кузнечному цеху:						
кузнецы	641	658	765	722	734	629
молотобойцы . .	283	346	376	477	466	399
сварщики . . .	524	601	637	778	717	490
По литейному цеху:						
модельщики . .	566	712	720	906	951	707
литейщики . . .	465	509	599	570	586	478
По вагонному цеху:						
столяры	479	608	593	622	648	556
обойщики . . .	543	667	795	757	705	503
слесари	453	556	537	585	612	515
кровельщики . .	482	681	565	713	676	605

	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.
По столярному (лѣсопильному) цеху:			Рублей.			
столяры	481	620	675	739	610	549
пильщики . .	447	508	558	660	643	511
По малярному цеху:						
маляры	408	482	529	621	542	526

Изъ потребованныхъ отъ контроля, затѣмъ, Н. А. Масловымъ свѣдѣній о числѣ и средней поденной платѣ мастеровыхъ видно, что какъ эта плата, такъ и средній годичный заработокъ мастеровыхъ, хотя и являются повышенными по отношенію къ соотвѣтственнымъ величинамъ на другихъ дорогахъ, но, въ общемъ, могутъ быть признаны для Закавказскихъ ж. д., какъ дорогъ окраинныхъ, нормальными. При дальнѣйшемъ обслѣдованіи данныхъ, характеризующихъ производительность работъ, Н. А. Масловымъ было установлено, что по сравненію съ прошлыми годами въ этомъ отношеніи должно быть констатировано значительное улучшеніе. Такъ, изъ потребованныхъ Н. А. Масловымъ данныхъ видно, что число мастеровыхъ и рабочихъ по цехамъ выражалось за два взятые для сравненія года 1904 и 1910 (сентябрь) слѣдующими цифрами:

	1904 г.			1910 г.		
	Мастер.	Рабоч.	Всего.	Мастер.	Рабоч.	Всего.
сборный цехъ	293	98	391	315	71	386
котельный „	191	40	231	178	36	214
токарный „	421	118	539	353	66	419
литейный „	142	57	199	89	23	112
кузнечный „	500	—	500	246	—	246
вагонный „	633	108	741	473	33	506
столярный „	95	40	135	88	39	127
малярный „	142	6	148	123	5	128

Изъ этого видно, что только по сборному цеху число мастеровыхъ возросло на 22 чел. Принимая же во вниманіе, во-первыхъ, что въ 1904 г. существовалъ 10 часовой рабочій день, а нынѣ 9 часовой, 2) что въ 1904 г. были допускаемы значительныя сверхурочныя работы, каковыхъ теперь не допускается и 3) что въ 1904 г. отремонтированныхъ паровозовъ было 64 и въ текущемъ году будетъ выпущено столько же, необходимо притти къ убѣжденію, что въ отношеніи производительности мастеровыхъ по капитальному ремонту паровозовъ наблюдается замѣтный прогрессъ.

Несмотря. однако, на это, средняя стоимость капитальнаго ремонта паровозовъ все же должна быть признана на Закавказскихъ ж. д. высокой, что можетъ быть объяснено лишь дороговизной работъ въ вспомогательныхъ цехахъ и продолжительностью простоя паровозовъ въ ремонтѣ.

При обслѣдованіи вопроса о средней продолжительности ремонта паровозовъ, Н. А. Масловымъ было усмотрѣно, что, согласно статистическимъ даннымъ, помѣщеннымъ въ эксплоатаціонныхъ отчетахъ Закавказскихъ ж. д.,—эта продолжительность опредѣляется относительно весьма высокими цифрами, что видно изъ слѣдующей таблицы:

Среднее число дней простоя въ ремонтѣ одного паровоза.

	1909 г.	1908 г.	1907 г.	1906 г.	1905 г.	1904 г.	1903 г.
Курьерскіе и товаро-пассажирскіе . . .	205	298	312	384	307	194	176
6-ти колесные товарные	218	246	271	417	296	193	188
8-ми колесные товарные	179	182	264	396	248	139	153
Узкоколейные . . .	167	313	265	—	—	—	—
Танковые	152	236	266	—	—	—	—
Ферли	538	494	574	637	121	396	300
Итого въ среднемъ .	202	260	304	422	255	190	180

Такимъ образомъ, хотя по сравненію съ періодомъ 1905—1908 г. и замѣтно улучшеніе, тѣмъ не менѣе необходимо стремиться къ дальнѣйшему сокращенію времени пребыванія паровозовъ въ ремонтѣ.

Относительно организаціи отчетности по производству работъ въ главныхъ мастерскихъ было усмотрѣно, что по капитальному ремонту паровозовъ и вагоновъ составляются подробныя описи требуемыхъ исправленій и замѣны частей. Описи подробно детализированы и содержатъ напечатанныя наименованія всѣхъ могущихъ встрѣтиться работъ, расположенныхъ примѣнительно къ спеціальностямъ отдѣльныхъ бригадъ и сопровождающихся ссылками на соотвѣтственные §§ тарифа сдѣльныхъ работъ. Въ концѣ каждаго отдѣла описи помѣщенъ перечень потребныхъ матеріаловъ, подлежащихъ сдачѣ съ ремонта. Талонъ описи выдается бригадиру соотвѣтственной бригады. Для работъ вспомогательныхъ цеховъ установлены особыя по каждому паровозу и пассажирскому вагону вѣдомости работъ, имѣющія вполнѣ согласованныя съ описью ремонта подраздѣленія работъ, распредѣленныя по бригадамъ, изъ которыхъ каждая получаетъ особый талонъ, чѣмъ устраняется возможность вторичной оплаты.

По окончаніи работъ талоны служатъ основаніемъ для составленія счетовъ сдѣльныхъ работъ на сдѣльныя работы.

По всякаго рода другимъ работамъ основаніемъ учета служатъ расцѣнки и цеховые заказы. Такимъ образомъ, передача работъ изъ цеха въ цехъ и бригадамъ совершается на основаніи сопровождающихъ документовъ.

Одновременно съ составленіемъ описи работъ новыми правилами счетоводства мастерскихъ предусмотрѣно и составленіе подробныхъ предварительныхъ смѣтъ, чего въ настоящое время не дѣлается. Являясь точной копіей описи, смѣты эти, при существованіи кодифицированныхъ тарифовъ и большой опредѣленности работъ по капитальному ремонту подвижного состава, совершенно не могутъ вліять на измѣненіе стоимости ремонта и поэтому безполезны какъ въ смыслѣ бухгалтерскаго, такъ и техническаго контроля, между тѣмъ составленіе ихъ требуетъ значительной затраты труда и времени; казалось бы, что нѣтъ необходимости составлять обѣ смѣты и предварительную и исполнительную, а только одну исполнительную, тѣмъ болѣе, что выработанный для этой цѣли на Закавказкихъ ж. д. бланкъ смѣты даетъ полную возможность вести весьма точный и всесторонній техническій контроль за производствомъ ремонта и полный учетъ его стоимости.

Относительно вопроса о взаимной согласованности работъ разныхъ цеховъ и устраненія задержекъ въ работахъ по винѣ какого-либо цеха, Н. А. Масловымъ было установлено, что это достигается путемъ непосредственнаго надзора начальника мастерскихъ и, кромѣ того, во всѣхъ случаяхъ сдачи работъ въ цехи и бригадирамъ новыя правила требуютъ назначенія точно опредѣленныхъ сроковъ, для установленія которыхъ и выработанъ особый рабочій календарь и графикъ ремонта по исправленію паровозовъ и тендеровъ.

Полученіе матеріаловъ изъ склада матеріальной сл. производится по требованіямъ (бонамъ); на каждый заказъ и каждый номенклатурный нумеръ матеріала составляется особое требованіе. Для разныхъ цеховъ установленъ особый цвѣтъ бланка требованія и особая предѣльная номерація. Наблюденіе за соотвѣтствіемъ количества полученнаго изъ склада и дѣйствительно доставленнаго въ мастерскія матеріала осуществляется особой контрольной станціей при главномъ складѣ, которая ежедневно сообщаетъ мастерамъ цеховъ перечень пронесеннаго и провѣреннаго станціей количества матеріаловъ, дѣйствительность полученія которыхъ въ цехѣ мастеръ обязанъ удостовѣрить своею подписью. Повторность требованія однихъ и тѣхъ же матеріаловъ для одной и той же работы устраняется тѣмъ, что выданныя требованія отмѣчаются въ описи ремонта и всякое вторичное требованіе можетъ быть немедленно обнаружено.

Ломъ металловъ, остающійся при ремонтѣ, вслѣдствіе воспрещенія уменьшать его стоимость счета заказовъ, *по возможности не сдается въ складъ, а утилизируется для переработки на новыя издѣлія.* Учетъ угара и отхода металла въ литники по мѣдному литью ведется ежедневно, а по чугунному и по кузницѣ ежемѣсячно.

Предметы, изготовленные по заказамъ за счетъ матеріальной сл., сдаются въ складъ по осмотрѣ и одобрѣніи ихъ пріемною комиссіею.

Во избѣжаніе снятія годныхъ частей въ депо при сдачѣ паровозовъ въ большой ремонтъ установлено правило, чтобы паровозы приходили въ мастерскія въ рабочемъ состояніи, т. е. подъ парами. При прибытіи паровоза, таковой принимается отъ сдающей паравозной бригады по подробномъ наружномъ осмотрѣ.

Для регулированія расходовъ по годовымъ постояннымъ заказамъ на содержаніе мастерскихъ въ конторѣ послѣднихъ ведется особая книга, въ которую заносятся ежемѣсячные расходы по заказамъ каждаго года, при чемъ сравненіе послѣднихъ какъ за предыдущіе мѣсяцы даннаго года, такъ и предшествующіе годы, даетъ возможность начальнику мастерскихъ принимать соотвѣтственныя мѣры къ урегулированію расходовъ.

Контрольная станція, учрежденная начальникомъ дорогъ въ 1908 г. помѣщается въ особомъ зданіи у единственнаго открытаго входа въ главный складъ и имѣетъ цѣлью провѣрку правильности составленія и подлинности поступающихъ въ складъ требованій на матеріалы и фактическую повѣрку всякаго матеріала какъ поступающаго въ складъ, такъ и отпускаемаго изъ склада. Для постояннаго дежурства на контрольной станціи имѣются особые постоянные агенты, не принадлежащіе къ числу служащихъ склада, а также чиновникъ мѣстнаго контроля. Всякое поступающее въ складъ требованіе должно быть предъявлено контрольной станціи, которая, по разсмотрѣніи правильности составленія таковаго (напримѣръ, въ моментъ осмотра станціи послѣдняя забраковала требованіе участка сл. пути въ виду присутствія въ немъ неоговореннаго исправленія номера номенклатуры требовавшагося матеріала), накладываетъ на документѣ свой календарный штемпель, безъ коего матеріалъ не можетъ быть отпущенъ. Номеръ предъявленнаго требованія заносится въ особые ежедневные перечни, составляемые по каждой самостоятельной части управленія и, кромѣ того, № того же требованія отмѣчается въ особой книгѣ, гдѣ напечатаны въ послѣдовательномъ порядкѣ №№ требованій. Каждая служба и часть управленія имѣетъ свою предѣльную порядковую номерацію. При вторичномъ предъявленіи требованія за тѣмъ же номеромъ—поддѣльность таковаго немедленно обнаруживается, такъ какъ въ книгѣ порядковой номераціи требованій соотвѣтственный номеръ уже погашенъ.

Послѣ отпуска складомъ, матеріалъ, вмѣстѣ съ талономъ требованія, предъявляется для провѣрки въ контрольную станцію, которая имѣетъ для этой цѣли вѣсы и другіе измѣрительные приборы. Количество отпущеннаго отмѣчается въ вышеупомянутомъ перечнѣ, чѣмъ и осуществляется наблюденіе, чтобы по каждому поступающему въ складъ требованію производился факти-

ческій отпускъ матеріала и чтобы не допускалась передача складу требованій безъ полученія по онымъ матеріала. По окончаніи операцій законченный перечень посылается лицу, отъ имени котораго поступило требованіе. Благодаря этому, составитель требованія получаетъ возможность контроля за дѣйствительнымъ полученіемъ матеріала на мѣстѣ, что и обязанъ удостовѣрить своею подписью на перечнѣ, который, затѣмъ, возвращается контрольной станціи.

Вагоны развозчиковъ матеріаловъ по линіи также подвергаются фактической повѣркѣ контрольной станціей, производимой на основаніи раздаточныхъ фактуръ. Контрольная станція была признана Подкомиссіей весьма полезной въ дѣлѣ надзора за правильностью оборота матеріаловъ между матеріальною сл. и службами—потребительницами.

При осмотрѣ складочныхъ помѣщеній въ присутствіи начальника матеріальной сл. оказалось, что на Закавказскихъ ж. д. примѣняется, какъ и на прочихъ дорогахъ, ярлычная система учета непосредственно въ складѣ. Каждый номенклатурный номеръ матеріала имѣетъ особый ярлыкъ постоянно хранящійся въ складѣ. Весьма, однако, существеннымъ неудобствомъ является то обстоятельство, что разновременно поступающія партіи одного и того же матеріала не хранятся и не учитываются отдѣльно по особымъ ярлыкамъ, вслѣдствіе чего крайне затрудняется фактическая повѣрка матеріаловъ, такъ какъ для повѣрки требуется, чтобы была провѣрена вся наличность даннаго матеріала, а не какая—либо часть его и, кромѣ того, затрудняется наблюденіе за тѣмъ, чтобы отпускъ матеріала производился соотвѣтственно времени поступленія его въ складъ, т. е. чтобы ранѣе расходовался матеріалъ старой поставки, чѣмъ только и можетъ достигаться правильное освѣженіе запаса.

Присутствовавшій при осмотрѣ начальникъ матеріальной сл. выразилъ готовность немедленно установить порядокъ учета отдѣльныхъ партій матеріаловъ признавая его весьма полезнымъ.

Другимъ весьма существеннымъ недостаткомъ является допускаемое храненіе въ общихъ складочныхъ помѣщеніяхъ матеріаловъ, поступившихъ въ складъ, но еще окончательно не принятыхъ. Присутствіе такихъ матеріаловъ можетъ служитъ причиной недоразумѣній при провѣркѣ наличія матеріаловъ.

При повѣркѣ на выдержку наличія матеріаловъ: № 3443 — лакъ каретный № 2 — найдено 32 п. $8^1/_4$ ф., недостача $1^3/_4$ ф.; № 3384—киноварь красная сухая: найдено 8 п. 6 ф., излишекъ 11 ф.; № 25—масло костяное: наличіе 28, недостача 5 флаконовъ; № 3406 — кисти малярныя — наличіе съ документами вѣрно; № 3404 тоже: наличіе 114, излишекъ 4 шт.; № 3405 тоже: наличіе 104, недостача 12 шт.; № 3407 тоже: наличіе съ документами

вѣрно; № 3448 — лакъ спиртовый: наличіе 120 фун., излишекъ $^1/_2$ фунта; № 3001—сукно зеленое: 3 арш. 13 вершк., излишекъ 1 верш.; № 10946—краны мѣдные для спуска воды и № 10925—краны сифонные—наличіе съ документами вѣрно.

Въ отношеніи присутствія въ складѣ залежей мало расходуемыхъ, а также вышедшихъ вовсе изъ употребленія матеріаловъ, установлено, что подробный пересмотръ запасовъ какъ главнаго, такъ и линейныхъ складовъ, для опредѣленія обременяющихъ оборотный капиталъ излишковъ произведенъ былъ въ теченіе 1909 и 1910 годовъ; такимъ излишкамъ составлены вѣдомости и предположено принять мѣры къ приведенію запасовъ въ соотвѣтствіе съ размѣрами утвержденнаго для Закавказскихъ ж. д. оборотнаго капитала.

Что касается своевременности заготовки ходовыхъ матеріаловъ, то въ этомъ отношеніи замѣчаются значительныя заминки, вредно отражающіяся на ходѣ производства работъ. Къ устраненію этихъ заминокъ нынѣ принимаются мѣры; нормы запасовъ пересматриваются и для наблюденія за соотвѣтствіемъ таковыхъ для безостановочнаго удовлетворенія эксплоатаціонныхъ потребностей привлекаются сами потребители.

Послѣдняя сплошная провѣрка запасовъ всѣхъ складовъ матеріальной сл. произведена въ 1907 году при передачѣ складовъ отъ прежней артели нынѣшней. Частичныя повѣрки вмѣнено въ обязанность производить смотрителямъ складовъ не менѣе 8 разъ въ мѣсяцъ, при чемъ за исполненіемъ этого распоряженія поручено наблюдать участковымъ фактическимъ контролерамъ, независимо отъ повѣрокъ, самостоятельно производимыхъ послѣдними.

Для работъ въ главномъ складѣ имѣются поденные рабочіе въ числѣ, какъ видно изъ табели, 65 человѣкъ. Учетъ работъ ихъ производился по ежедневнымъ рабочимъ листкамъ, на основаніи которыхъ составляются табели, журналъ работъ съ подраздѣленіемъ работъ на категоріи и мѣсячный перечень работъ, прилагаемый въ оправданіе платежныхъ списковъ на уплату заработка.

Пріемка матеріаловъ производится особою пріемочною комиссіею, составленною изъ представителей всѣхъ службъ и контроля. Передъ каждымъ засѣданіемъ составляется особая вѣдомость (актъ) общая для всѣхъ предъявляемыхъ къ пріемкѣ матеріаловъ. Заключеніе пріемочной комиссіи излагается въ соотвѣтственной графѣ акта. Такую форму акта слѣдуетъ признать практически неудобной, такъ какъ при возникновеніи недоразумѣній въ отношеніи одного какого—либо матеріала изъ числа многихъ, включенныхъ въ такой сводный актъ, задерживается пріемка остальныхъ, почему, по заявленію начальника матеріальной сл., нынѣ приступлено къ переходу на составленіе особыхъ на каждую партію пріемныхъ актовъ.

Расходные документы передаются въ счетоводство склада изъ его отдѣленій для составленія фактуръ по особымъ перечнямъ. По составленіи фактуры, номера ихъ отмѣчаются на ярлыкахъ счетоводства склада.

Фактуровка матеріаловъ заканчивается 25 числомъ мѣсяца, и матеріалъ, требуемый послѣ этого срока, фактуруется уже слѣдующимъ мѣсяцомъ, что слѣдуетъ признать нежелательнымъ, такъ какъ часть матеріальныхъ оборотовъ, фактически совершившихся въ данномъ мѣсяцѣ, искусственно переносится на слѣдующій. Такое сокращеніе срока фактуровки было произведено, по объясненію начальника службы, съ цѣлью ускорить составленіе мѣсячной матеріальной отчетности, что, однако, могло бы быть достигнуто и при установленіи болѣе сокращеннаго срока принятія фактуръ службами—потребительницами.

Для учета операцій склада ведется приходо-расходный журналъ и составляются ежемѣсячные суммовые отчеты по оборотамъ склада. Кромѣ того, складомъ ежемѣсячно же составляются и представляются въ бухгалтерію матеріальной сл. вѣдомости количественнаго оборота матеріаловъ по наименованіямъ. Для учета правильности веденія ярлыковъ, съ 1-го августа 1910 г. введены попредметныя матеріальныя книги, ведущіяся день въ день (при осмотрѣ книгъ на выдержку въ нихъ оказался записаннымъ оборотъ матеріаловъ за 21 сент.).

При обозрѣніи бухгалтеріи матеріальной сл. было установлено, что ею, независимо отъ попредметныхъ книгъ, заведенныхъ въ складахъ, ведутся: а) сортовыя, т. е., попредметныя же книги также по каждому складу и б) общія сортовыя книги для всѣхъ складовъ. Первыя составляются на основаніи документовъ, поступающихъ при суммовыхъ отчетахъ складовъ, и ведутся съ опозданіемъ отъ момента оборота мѣсяца на два, вслѣдствіе чего веденіе ихъ практическаго значенія не имѣетъ. Единственнымъ основаніемъ для веденія общихъ сортовыхъ книгъ служитъ необходимость, въ силу требованія Управленія желѣзныхъ дорогъ составлять ежемѣсячно вѣдомость № 5 объ оборотѣ матеріаловъ по группамъ по формѣ Глушинскаго. Имѣя въ виду, что указанныя вѣдомости ни цѣлямъ матеріальнаго учета запаса матеріаловъ, ни цѣлямъ учета хозяйственнаго, служить не могутъ, слѣдуетъ отмѣтить желательность ихъ отмѣны, чѣмъ будетъ достигнуто значительное ускореніе составленія годового эксплотаціоннаго отчета.

Ниже приводится вѣдомость внутреннихъ площадей строеній главнаго Тефлисскаго склада.

РОДЪ ПОСТРОЕКЪ.	Количество.	Внутренняя площадь въ кв. саж.	Примѣчанія.
Навѣсы		936,00	
Сарай желѣзобетонный . . .		80,00	
Сараи деревянные	6	338,00	Полезная площадь двора главнаго склада (незанятная постройками и путями) 8.150 кв. саж.
Пакгаузы каменные	3	462,00	
При нихъ подвалы	3	307,00	
Контора каменная	1	76,00	
Погребъ	1	10,00	
Сторожевыя будки	2	2,00	
Всего . . .	26	2.311,00	

Подкомиссіей было установлено, что отпущенный въ 1909 г. на расширеніе Тифлисскаго матеріальнаго склада кредитъ въ 10.540 руб. до сего времени оказался неиспользованнымъ; изъ этой суммы только 2.300 руб., согласно журналу комитета, использованы, какъ сообщилъ начальникъ сл. пути, на перенесеніе склада топлива со станціи Баку I на ст. Баку II: воинскій запасъ въ складѣ по нормѣ.

На ст. Тифлисъ имѣется: нефтехранилищъ на 382.000 пуд., въ томъ числѣ складъ топлива на 1.300 куб. саж. дровъ, нефтехранилище мобилизаціонныхъ запасовъ на 200.000 пуд. нефти и на 60.000 пуд. каменнаго угля.

Остатковъ топлива по Тифлисскому складу на 1-е сентября 1910 г. значится: дровъ и каменнаго угля на 40.914 р. 92 к., нефти—на 74.589 р. 20 к., всего на сумму 115.504 р. 12 к.

По осмотрѣ матеріальнаго склада Подкомиссія отбыла на товарную станцію.

На товарномъ дворѣ отмѣчено то же неудобство расположенія среди этого двора воинской платформы, что имѣло мѣсто и въ Баку.

Воинская платформа эта, по мнѣнію Подкомиссіи, должна быть перенесена съ этого мѣста и испрашиваемый на сей предметъ кредитъ въ 17.000 р. на 1911 г. долженъ быть отпущенъ.

Ст. Тифлисъ пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товарн.	Всего.	Пасс.	Товарн.	Всего.
По направленію на Акстафу	3	7	10	3	12	15
„ „ „ Карсъ .	2	$4^1/_2$	$6^1/_2$	2	$5^1/_2$	$7^1/_2$

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Санаинъ и обратно	233	285
„ „ „ Акстафу „ „	418	675
„ „ „ Михайлово „	525	600
Итого . .	1.166	1.560

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Тифлисъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . 213.403 ваг.,
прибыло на станцію . . . . . 212.195 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

поѣздами большой скорости и воинскихъ . . . . . 59.510 ваг.,
поѣздами малой скорости . . . 365.988 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Тифлисъ и отъ ст. Тифлисъ за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Тифлиса къ Акстафѣ . .	14	406
2) „ Акставы „ Тифлису . .	15	555
3) „ Тифлиса „ Санаину . .	8	168
4) „ Санаина „ Тифлису . .	8	168

Число путей на станціи—37, протяженіемъ въ 5.072 саж.

нагружено . . . . . 2.766.173 пуд.,
выгружено . . . . . 9.536.898 „
перегружено . . . . . 467.849 „

Товаро станціонныя работы на ст. Тифлисъ производятся подряднымъ способомъ по цѣнѣ 4 р. 15 к. за 1.000 пуд. переработаннаго груза вмѣстѣ съ охраной. Залогъ внесенъ въ суммѣ 10.000 руб.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Тифлисъ имѣется: пакгаузовъ 7, площ. 905,75 кв. саж.; крытыхъ платформъ 7, площ. 892 кв. саж.; участковъ земли 2, площ. 177,80 кв. саж. (сданы въ аренду).

При осмотрѣ Подкомиссіей пакгаузовъ былъ отмѣченъ типъ ихъ настолько раціональнымъ, что онъ можетъ быть рекомендованъ для пакгаузовъ другихъ крупныхъ станцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ пакгаузѣ для цѣнныхъ грузовъ — грузы находятся въ порядкѣ.

Вслѣдствіе поднятаго при осмотрѣ товарной станціи вопроса о вѣсахъ, управленіемъ Закавказскихъ ж. д. было сообщено, что вѣсовое дѣло съ конца 1907 г. находится въ вѣдѣніи сл. тяги; капитальный ремонтъ вѣсовыхъ приборовъ производится въ вѣсовой мастерской, находящейся при главныхъ мастерскихъ; текущій ремонтъ и провѣрка вѣсовыхъ приборовъ производится участковыми вѣсовыми мастерами на мѣстѣ; у каждаго вѣсового мастера имѣется вагонъ—вѣсовая мастерская съ необходимымъ инвентаремъ и инструментомъ. Вся линія раздѣлена на 6 вѣсовыхъ участковъ. Всѣхъ товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ, находящихся въ пользованіи сл. движенія—418 шт., въ пользованіи другихъ сл.—135 шт.

Вагонныхъ вѣсовъ по станціямъ дорогъ—45 шт.

Количество какъ тѣхъ, такъ и другихъ, недостаточно и ежегодно испрашиваются кредиты на пріобрѣтеніе новыхъ вѣсовъ для пополненія недостающихъ и для замѣны пришедшихъ въ негодность старыхъ (поставки 1877 г.). Для выясненія количества совершенно устарѣлыхъ вѣсовъ, а также и наличія на нѣкоторыхъ станціяхъ вѣсовъ несоотвѣтствующей длины и подъемной силы, въ 1906 г. была назначена особая комиссія изъ агентовъ сл. движенія при участіи представителей отъ Государственнаго Контроля; комиссія, ознакомившись съ состояніемъ вагонныхъ вѣсовъ, намѣтила дальнѣйшій планъ работъ, по которому предполагалось сдѣлать слѣдующее:

1) Вагонные вѣсы подъемной силой въ 1.250 пудовъ и длиною въ 16 фут., какъ совершенно непригодные по своей длинѣ и малой подъемной силѣ на станціяхъ: Поти-портъ, Шаропань, Тифлисъ, Карсъ, Акстафа, Тквибули, Аджи-Кабулъ, Евлахъ и Баку 2-я изъять изъ пользованія станцій и замѣнить новыми.

По этому пункту выполнено слѣдующее:

а) на ст. Тифлисъ въ 1907 г. установлены новые вагонные вѣсы, подъемной силы въ 3.200 п. длиною въ 42 ф.;

б) на ст. Тквибули въ 1909 г. установленные новые вѣсы подъемной силы въ 1.900 пуд., длиною въ 21 ф.;

в) на ст. Поти-портъ въ 1909 г. установлены новой конструкціи сдвоенные вѣсы подъемой силы въ 3.300 пуд. и длиною въ (21+21)= =42 фута;

г) на ст. Карсъ въ концѣ текущаго 1910 г. будутъ перенесены изъ Аракса и установлены вагонные вѣсы, подъемной силы въ 3.200 пуд., длиною въ 40 фут.;

д) на ст. Баку 2-я установлены въ 1910 г. новые вѣсы, подъемной силы въ 3.300 пуд. длиною въ 42 фут.

На станціяхъ же Шаропань, Акстафа, Аджи-Кабулъ и Евлахъ вагонные вѣсы еще не замѣнены новыми, и существующіе, вслѣдствіе полнаго износа и негодности, закрыты для перевѣски.

2) Вѣсы подлежащіе переносу на другія станціи:

1)	со	ст.	Батумъ	подъемной	силы	въ	1.825	пуд.	на ст.	Чалоиды
2)	„	„	Новосенаки	„	„	„	1.800	„	„ „	Квалони
3)	„	„	Елисаветполь	„	„	„	1.825	„	„ „	Малита
4)	„	„	Гори	„	„	„	1.825	„	„ „	Шаропань
5)	„	„	Александроп.	„	„	„	2.000	„	„ „	Джаджуръ
6)	„	„	Джаджуръ	„	„	„	3.200	„	„ „	Александр.
7)	„	„	Баладжары	„	„	„	2.000	„	„ „	Баку 2-я.

По сему пункту выполнено слѣдующее:

а) вѣсы на ст. Новосенаки подъемной силы въ 2.000 пуд. длиною въ 21 фут. въ 1909 г. перенесены и установлены на ст. Квалони;

б) вѣсы на ст. Гори подъемной силы въ 1825 пуд. длин. въ 21 фут. въ 1907 г. перенесены и установлены на ст. Малита;

в) вѣсы на ст. Джаджуръ, подъемной силы въ 3.200 пуд., длин. въ 40 фут. въ 1910 году перенесены на ст. Боржомъ;

г) вѣсы на ст. Баку 2-я, подъемной силы въ 1.825 пуд., длиной въ 21 фут. перенесены и въ іюлѣ 1910 года установлены на ст. Санаинъ.

На станціяхъ же Батумъ—товарная, Елисаветполь и Баладжары пока остаются старые короткіе вѣсы. Въ Баладжарахъ необходимо въ первую очередь замѣнить короткіе вѣсы большими сдвоенными вѣсами, пригодными для перевѣски какъ длинныхъ, такъ и короткихъ вагоновъ.

3) Подлежатъ пріобрѣтенію, взамѣнъ существующихъ на слѣдующихъ станціяхъ:

1) вѣсы подъемной силы въ 3.000 пуд. съ длинной платформой для станцій Поти-портъ, Батумъ—товарная, Елисаветполь, Гори, Тифлисъ, Акстафа, Аджи-Кабулъ, Евлахъ, Баладжары, Баку 2-я и Боржомъ;

2) вѣсы, пригодные для перевѣски вагоновъ подъемной силы въ 900 пуд. на ст. Карсъ и Тквибули.

По сему пункту выполнено слѣдующее:

а) на ст. Поти-портъ установлены новые сдвоенные вагонные вѣсы подъемной силы въ 3.300 пуд., длиною въ (21+21) 42 фута;

б) на ст. Гори установлены новые одиночные вагонные вѣсы подъемной силы въ 3.200 пуд. длиною въ 42 фута;

в) на ст. Тифлисъ—новые одиночные вагонные вѣсы подъемной силы въ 3.200 пуд. длиною въ 42 фута;

г) на станціи Баку 2-я,, взамѣнъ перенесенныхъ въ Санаинъ, установлены новые одиночные вагонные вѣсы подъемной силы въ 3.200 пуд., длиною въ 42 фута.

д) на ст. Боржомъ въ 1910 году переносятся изъ Джаджуръ одиночные вагонные вѣсы подъемной силы въ 3.200 пуд. длиною въ 40 фут.;

е) на ст. Александрополь въ концѣ текущаго 1910 года будетъ закончена установка новыхъ сдвоенныхъ вагонныхъ вѣсовъ подъемной силы въ 4.000 пуд. и длиною въ (22+22) 44 фута, пригодныхъ для перевѣски вагоновъ разной длины и разной подъемной силы;

ж) на ст. Карсъ въ концѣ 1910 года будутъ перенесены и установлены вагонные вѣсы подъемной силы въ 3.200 пуд. длиною въ 40 фут.;

з) на ст. Араксъ въ 1910 году будутъ перенесены изъ Александрополя и установлены вагонные вѣсы подъемной силы въ 2.000 пуд., длиною въ 21 футъ.

Перераспредѣленіе вагонныхъ вѣсовъ не въ томъ порядкѣ, какой предусмотрѣнъ совѣщаніемъ 1906 г., вызвано дѣйствительною потребностью и утверждено журнальнымъ постановленіемъ совѣта управленія за № 1811 отъ 1 іюля 1909 года;

и) въ ноябрѣ 1909 года должны были быть заказаны вагонные вѣсы для станцій: Баку 2-я (взамѣнъ перенесенныхъ оттуда въ Санаинъ). Ляки и Дарквети, но въ виду особаго мнѣнія члена совѣта управленія отъ Министерства Финансовъ вопросъ о заказѣ вѣсовъ направленъ въ С.-Петербургъ и до сихъ поръ еще не рѣшенъ.

Что же касается до невыполненыхъ еще работъ по замѣнѣ негодныхъ вѣсовъ новыми на станціяхъ: Шаропань, Акстафа, Евлахъ и Аджи-Кабулъ, а также по замѣнѣ другими вѣсами большей подъемной силы на ст. Батумъ-пристань и Елисаветполь, то часть таковыхъ будетъ заказана въ 1910 году, а остальные по мѣрѣ полученія кредита.

Для выполненія всѣхъ переименованныхъ работъ былъ испрошенъ кредитъ въ размѣрѣ 85.000 руб. съ распредѣленіемъ на 5 лѣтъ. По настоящее время израсходовано уже 20.277 руб. По расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ 1908 г. (счетъ перевода § 9 см. 1909 г.) . . . . . 10.393 р.
По расц. вѣд. доп. раб. 1908 г. имѣется еще . . . . . 15.930 р., предназначенныхъ на пріобрѣтеніе вѣсовъ для ст. Баку 2-я, Ляки и Дарквети (заказъ коихъ задерживается по причинамъ, изложеннымъ въ абзацѣ „и“ п. 3).

Въ 1910 г. имѣется по расцѣночной вѣдомости работъ на 13.500 руб., предназначенныхъ на пріобрѣтеніе новыхъ вагонныхъ вѣсовъ для ст. Баладжары, Аджи-Кабулъ и Евлахъ.

4) Кромѣ того. совѣщаніе считаетъ нужнымъ отмѣтить необходимость измѣненія существующаго порядка взвѣшиванія и новой организаціи вѣсового дѣла на дорогахъ.

Въ концѣ 1907 года вѣсовое дѣло перешло изъ вѣдѣнія сл. движенія въ сл. тяги; было составлено „Положеніе о вѣсовомъ дѣлѣ на Закавказскихъ ж. д.“ и введено въ дѣйствіе приказомъ по дорогамъ отъ 4/14 іюля 1908 г. за № 270. Положеніе это указываетъ всѣ правила содержанія, пріобрѣтенія, ремонта и повѣрки вѣсовыхъ приборовъ. При повѣркѣ вѣсовыхъ приборовъ Закавказскихъ ж. д. въ 1906 г. контролеромъ-техникомъ общаго съѣзда оказалось 60% невѣрныхъ вѣсовъ, что было слѣдствіемъ того, что вѣсы не ремонтировались своевременно, а надзоръ за ихъ содержаніемъ и пользованіемъ былъ неудовлетворителенъ. Въ данное время вѣсы приведены въ порядокъ и 3/4 общаго числа ихъ уже заклеймены повѣрителями Тифлисской палаты мѣръ и вѣсовъ. Изъ общаго числа всѣхъ вѣсовыхъ приборовъ (418 шт. сотенныхъ товарныхъ и багажныхъ и 45 вагонныхъ вѣсовъ) имѣется 20 шт. товарныхъ и багажныхъ и 4 шт. вагонныхъ, которые, вслѣдствіе полнаго износа и устарѣлой конструкціи, подлежатъ изъятію изъ службы и сдачѣ въ ломъ.

На пріобрѣтеніе 20 штукъ сотенныхъ вѣсовъ ежегодно сл. тяги вносился въ смѣту соотвѣтствующій кредитъ, но каждый разъ его въ совѣтѣ или вычеркивали совершенно или отпускали (какъ напримѣръ въ 1910 году 5.000 рублей) очень мало. Между тѣмъ, операціи станцій по перевѣскѣ ежегодно увеличиваются, необходимо постепенное увеличеніе числа вѣсовыхъ приборовъ и замѣна пришедшихъ въ негодность (20 шт.) вѣсовъ новыми. Благодаря же отсутствію кредитовъ, сл. движенія проситъ не браковать и не закрывать для перевѣски этихъ старыхъ вѣсовъ, что ставитъ сл. тяги въ затруднительное положеніе, такъ какъ всѣ станціонные вѣсы должны имѣть теперь правительственныя клейма, а указанные вѣсы не отвѣчаютъ требованіямъ закона о мѣрахъ и вѣсахъ и поэтому повѣрителями палаты не клеймятся.

Въ концѣ 1910 года контролеръ-техникомъ Общаго Съѣзда будетъ опять производиться повѣрка всѣхъ вѣсовыхъ приборовъ Закавказскихъ ж. д. и результаты ея покажутъ, насколько улучшилось дѣло.

Болѣе подробныя данныя переданы въ Высшую Комиссію.

При осмотрѣ товарной конторы было отмѣчено, что помѣщеніе конторы несоотвѣтственно и стѣсняетъ грузохозяевъ; входныя двери настолько узки, что проходъ черезъ нихъ затруднителенъ но въ виду того, что есть болѣе необходимыя потребности, на

которыя долженъ быть отпущенъ кредитъ, Подкомиссія пришла къ заключенію, что кредитъ на расширеніе Тифлисской товарной конторы, внесенный на 1911 годъ, можетъ быть временно отложенъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ больницу.

Прекрасныя кирпичныя зданія больницы расположены на довольно обширной территоріи среди зелени.

Сначала были осмотрѣны прачешная и кухня, занимающія отдѣльное очень хорошее, чисто содержимое помѣщеніе.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ палаты, разсчитанныя на 200 кроватей.

Помѣщенія палатъ и въ особенности хирургическая являются роскошно оборудованною клиникою. Свѣтлый длинный корридоръ раздѣляетъ мужскія палаты отъ женскихъ.

Операціонная расположена во второмъ этажѣ и располагаетъ всѣми послѣдними усовершенствованіями.

Больница существуетъ 10 лѣтъ.

По полученнымъ отъ старшаго больничнаго врача свѣдѣніямъ, содержаніе больного въ сутки обходится въ 1 руб. 30 коп. со всѣми накладными расходами.

Изъ больницы Подкомиссія направилась въ складъ не востребованныхъ грузовъ.

Все помѣщеніе склада завалено грузомъ, и, по заявленію начальника дорогъ, продается такихъ не востребованныхъ грузовъ ежегодно на сумму свыше 200.000 руб.

Затѣмъ, управляющій дѣлами Высшей Комиссіи С. Н. Кульжинскій провѣрялъ сортировку вагоновъ; никакихъ упущеній найдено не было.

22-го сентября въ 10 час. вечера Подкомиссія отбыла со ст. Тифлисъ въ Батумъ и 23-го сентября въ 7 час. 30 мин. утра прибыла на ст. Батумъ-пристань.

Ст. Батумъ. Прежде всего, Подкомиссія приступила къ осмотру станціонныхъ путей, пирсовъ и складочныхъ помѣщеній.

Всѣ 6 станціонныхъ путей устроены здѣсь тупиками.

При осмотрѣ пакгаузовъ выяснилось, что всѣхъ пакгаузовъ на ст. Батумъ-пристань—2. Одинъ—каменный—имѣетъ 886 кв. саж. площади, состоитъ изъ двухъ отдѣленій, оборудованныхъ рельсовыми путями и отведенъ подъ складъ чая, прибывающаго изъ-за границы. Другой—деревянный, площ. въ 45 кв. саж., назначенъ для пріема грузовъ мѣстнаго сообщенія.

Подкомиссіей было отмѣчено, что крыши пакгаузовъ подлежатъ серьезному ремонту и въ день посѣщенія Подкомиссіей этихъ помѣщеній производилась смѣна прогнившихъ деревянныхъ стропилъ за счетъ ассигнуемыхъ съ 1908 года кредитовъ на эту работу.

Кромѣ того, здѣсь имѣются двѣ крытыхъ платформы и одна открытая. Площадь крытыхъ платформъ: 66 кв. саж. и 300 кв. саж. Открытая платформа имѣетъ 86 кв. саж. и служитъ для склада конвенціоннаго груза.

Пакгаузъ имѣетъ выходной пирсъ въ море; этотъ пирсъ предпологается удлинить. Съ одной стороны этого пирса расположенъ пирсъ Русскаго общества пароходства и торговли, съ другой—пирсъ Россійскаго общества страхованія и транспортированія клади.

Участки обоихъ обществъ оборудованы складочными амбарами и рельсовыми путями.

При осмотрѣ пакгаузовъ Русскаго общества пароходства и торговли было отмѣчено, что помѣщеніе ихъ очень тѣсно, темно и совершенно несоотвѣтственное.

Далѣе, Подкомиссія посѣтила товарную контору.

Товарная контора расположена въ нижнемъ этажѣ двухъэтажнаго дома. Помѣщеніе хотя и тѣсное, но все же удовлетворяетъ нынѣшнимъ потребностямъ.

Верхній этажъ дома отведенъ подъ жилое помѣщеніе.

Послѣ осмотра товарной конторы Подкомиссія направилась на ст. Батумъ-пассажирская.

Зданіе вокзала, хотя и имѣетъ довольно значительные размѣры по занимаемой имъ площади, тѣмъ не менѣе въ части своихъ помѣщеній, отвѣденной для пассажировъ I и II класс., недостаточно. Служебныя помѣщенія просторныя и хорошія.

При осмотрѣ станціонныхъ путей выяснилось, что для уменьшенія задержекъ поѣздовъ на станціяхъ, и улучшенія оборота подвижного состава является безусловно необходимымъ устройство на ст. Батумъ—пасс. третьяго пути.

Подкомиссіей признанъ кредитъ въ 2.100 руб., внесенный на 1911 годъ, подлежащимъ отпуску.

Въ 8 час. 55 мин. Подкоммиссія отбыла на ст. Батумъ-портъ и Батумъ-товарн. и приступила къ ея осмотру.

Ст. Батумъ пропускала въ 1909 году въ сутки слѣдующее количество паръ поѣздовъ.

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товарн.	Всего.	Пасс.	Товарн.	Всего.
По направленію на Самтреди	6	5	11	6	7	13

При этомъ размѣрѣ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности	
	Въ среднемъ за годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Самтреди и обр.	306	574

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Батумъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . . 70.053 ваг.,
прибыло на станцію . . . . . 70.820 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

поѣздами большой скорости и воинскихъ 42.530 в.
„ малой „ 98.343 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Батумъ и отъ ст. Батумъ за сутки.

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Батума къ Самтреди .	10	350
2) Отъ Самтреди къ Батуму .	11	495

Число путей на станціи 12, протяженіемъ въ 2.614 саж.

Нагружено . . . . . 4.285.767 пуд.
Выгружено . . . . . 6.230.689 „

Товаро-станціонныя работы на станціи Батумъ производятся хозяйственнымъ способомъ по 3 р. 35 к. за нагрузку, перегрузку и выгрузку 1.000 пуд. груза.

При осмотрѣ пакгаузовъ выяснилось, что всѣхъ пакгаузовъ на ст. Батумъ—товарн.—4, изъ нихъ одинъ каменный, имѣющій 32 кв. саж. площ. и 3 желѣзныхъ: одинъ площ. въ 156 кв. саж., расположенный въ первой линіи отъ набережной моря, находится въ арендѣ у одного изъ пароходныхъ обществъ; другой, площ. въ 186 кв. саж., расположенный тамъ же, при чемъ часть его, равная 85,8 кв, саж., арендуется тѣмъ же обществомъ, которое арендуетъ и первый, срокъ аренды второго кончается 2-е іюня 1911 года; третій, пл. въ 67 кв. саж., отведенъ подъ грузовыя операціи станціи.

Крытыхъ платформъ имѣется 450 кв. саж., въ числѣ которыхъ часть воинской, а кромѣ того, 169 кв. саж. открытой платформы, которая всецѣло служитъ для воинскихъ потребностей.

Начальникомъ коммерческаго отдѣла была дана справка о предложеніяхъ, сдѣланныхъ на перевозку грузовъ по Закавказскимъ ж. д. черезъ ст. Батумъ при условіи предоставленія льготнаго храненія въ складахъ дорогъ.

Изъ этой справки слѣдуетъ, что въ такомъ случаѣ грузохозяева предлагаютъ перевозку:

1.000.000 пуд. жмыховъ изъ Тифлиса, Ляки и Туркестана.
650.000 — 750.000 п. чая.
400.000 — 600.000 „ кукурузы, жмыховъ, сѣмянъ и друг. грузовъ.

60.000 п. Персидской пальмы.

1.900.000 п. молотой извести въ боченкахъ.

На ст. Батумъ—товарная была осмотрѣна техническая контора, расположенная въ хорошемъ домѣ и занимающая вполнѣ достаточное помѣщеніе.

Съ средины перекинутаго черезъ станціонные пути моста Подкомиссія осматривала расположеніе путей, при чемъ было выяснено, что путевое устройство развито достаточно и не потребуетъ въ ближайшемъ будущемъ дальнѣйшаго развитія.

На станціонныхъ путяхъ стоялъ очень большой запасъ цистернъ для перевозки нефти.

Товарная контора помѣщается въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ и занимаетъ нижній его этажъ. Помѣщеніе достаточное.

Въ верхнемъ этажѣ расположены дежурныя комнаты пассажирскихъ кондукторовъ на 32 кровати. Дежурныя эти будутъ переведены въ скоромъ времени отсюда въ особый домъ, который выстроенъ уже, но еще не принятъ комиссіей.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла рядъ жилыхъ домовъ и баню, при чемъ всѣ помѣщенія найдены соотвѣтственными и хорошими.

Пріемный покой временно занимаетъ часть помѣщеній для служащихъ и какъ только будетъ выстроенъ домъ для него, къ постройкѣ котораго, однако, еще не приступлено, то это помѣщено будетъ предоставлено въ распоряженіе служащихъ.

Подкомиссіей было установлено, что помѣщеніе, занимаемое нынѣ пріемнымъ покоемъ, вполнѣ достаточное и потому не желательно его перемѣщеніе.

При осмотрѣ новой дежурной кондукторской оказалось, что плита, устроенная въ кухнѣ слишкомъ мала, домъ каменный двухъэтажный, хорошій.

Начальникомъ сл. пути было доложено, что постройка дома обошлась въ 27.000 рублей, площадь помѣщеній—124 кв. саж.

Подкомиссіей было установлено, что отдѣлка зданія не лишена роскоши, которая является излишней для дежурныхъ помѣщеній.

Отсюда Подкомиссія направилась въ портъ.

Гор. Батумъ расположенъ на плоскости, возвышающейся, въ среднемъ, на 2,15 метр. надъ уровнемъ моря, ограниченной съ юго-запада рѣкою Чорохъ, съ запада и сѣвера моремъ, съ сѣверо-востока до юго-запада отрогами Аджарскихъ горъ.

Измѣненіе горизонта воды въ Батумской бухтѣ зависитъ исключительно отъ силы и направленія вѣтра и колеблется въ предѣлахъ отъ + 0,32 метр. до — 0,32 метр. отъ ординара.

Входомъ въ Батумскую бухту служитъ глубокое подводное ущелье, лежащее между мысомъ Бурунъ-Табіе и мелководною банкою. Ширина этого входа свыше 640 метр.; глубина круто падаетъ съ 10 метр. до 106 метр.

При господствующихъ въ юго-восточной части Чернаго моря юго-западныхъ вѣтрахъ, разводящихъ наибольшее волненіе, Батумская бухта, укрытая мысомъ Бурунъ-Табіе, даетъ возможность судамъ во время сильныхъ штормовъ въ морѣ находить въ ней безопасное убѣжище и возможность отстаиваться на рейдѣ.

Въ 1885—1892 годахъ была устроена въ глубинѣ бухты Нефтяная гавань, укрытая юго-восточнымъ моломъ, съ каменными набережными и необходимымъ оборудованіемъ.

Одновременно съ сооруженіемъ Нефтяной гавани, для большаго укрытія бухты отъ заходящаго въ нее изъ-за мыса Бурунъ-Табіе западнаго волненія, на мысѣ этомъ былъ выдвинутъ въ море по направленію къ сѣверо-востоку молъ изъ наброски массивовъ, способствовавшій, вмѣстѣ съ тѣмъ, быстрому наростанію городского берега. Устройство мола было пріостановлено въ 1899 году вслѣдствіе того, что продолженіе работъ, при достигнутыхъ большихъ глубинахъ впереди мола, дѣлалось очень дорогимъ.

Въ то же время грузооборотъ порта такъ сильно увеличился, что уже ко времени окончанія работъ по устройству Нефтяной гавани стала замѣчаться тѣснота въ портѣ, а спустя два—три года эта тѣснота сдѣлалась настолько ощутительной, что явилась настоятельная потребность въ дальнѣйшемъ расширеніи и улучшеніи порта.

Первый шагъ въ этомъ направленіи былъ сдѣланъ въ 1894 г., когда было приступлено къ устройству Каботажной гавани, расположенной къ востоку отъ Нефтяной и назначавшейся для судовъ съ небольшою осадкою. Но въ самомъ началѣ работъ осуществленія проекта въ полномъ его объемѣ было отмѣнено, и ограничились лишь сооруженіемъ приспособленныхъ для причала судовъ защитнаго мола и набережной при восточной сторонѣ Нефтяного мола и углубленіемъ прилегающей части гавани работы эти были закончены въ 1897 году. При такихъ условіяхъ гавань не вполнѣ отвѣчаетъ своему назначенію, такъ какъ, вслѣдствіе отсутствія мола съ восточной ея стороны, она открыта какъ для заходящей въ нее зыби, такъ и для идущихъ съ востока наносовъ. До послѣдняго времени она служила лишь для стоянки плавучаго каравана завода Каспійско-Черноморскаго общества, производившаго погрузку керосина въ тарѣ при помощи плавучихъ элеваторовъ. Начиная съ 1898 года и по 1901 годъ былъ составленъ въ нѣсколькихъ варіантахъ проектъ расширенія и улучшенія Батумскаго порта сообразно съ требованіями быстро увеличивавшагося его грузооборота, но проектъ этотъ до настоящаго времени еще не получилъ осуществленія.

Въ 1897—1899 г.г. на береговыхъ набережныхъ Нефтяной гавани были устроены для нуждъ нефтяной торговли два желѣзныхъ пакгауза, преимущественно для складыванія тарныхъ гру-

зовъ. Въ виду посѣщенія порта глубокосидящими пароходами въ 1900—1902 г.г. произведено сплошное углубленіе Нефтяной гавани до 9,14 метра.

Подъ вліяніемъ Бурунъ—Табійскаго мола, часть мыса, лежащая съ восточной его стороны, постоянно размывалась и урѣзъ воды подошелъ такъ близко къ маяку, что сталъ угрожать ему подмывомъ; поэтому въ 1902 году, для укрѣпленія этой для части берега, была устроена стѣнка изъ массивовъ.

Въ 1903—1904 г.г., въ виду сильнаго обмелѣнія Каботажной гавани и для возможности доступа судамъ плавучаго каравана Каспійско-Черноморскаго общества къ находящимся въ гавани пристанямъ этого общества, было произведено углубленіе гавани до 4,57 метра.

Нефтяной молъ служитъ для погрузки въ суда нефтяныхъ продуктовъ, преимущественно наливомъ. На свободныя отъ наливныхъ судовъ мѣста причала становятся пароходы, приходящіе за грузомъ марганца, склады коего расположены здѣсь же, вдоль набережной Каботажной гавани, примыкающей къ молу.

Набережная Нефтяной гавани съ прилегающими площадями портовой территоріи, отъ корня мола и до городского берега предназначены для судовъ, принимающихъ, главнымъ образомъ, нефтяные продукты въ тарѣ, подвозимые къ пароходамъ съ заводовъ подводами. Эта операція сосредоточена преимущественно въ восточной части гавани. Здѣсь же, благодаря обширной площади портовой территоріи, свободной отъ построекъ и рельсовыхъ путей, разгружаются пароходы и парусныя суда, привозящіе ящичный лѣсъ для керосиновыхъ заводовъ. Лѣсъ этотъ на короткое время складывается на площади, а затѣмъ увозится на заводы. Въ остальной части набережныхъ (до городскаго берега), застроенной пакгаузами и навѣсами, сосредоточенъ преимущественно остальной, ненефтяной, грузооборотъ порта.

Каботажная гавань, расположенная на востокъ за Нефтяною, хотя и оборудована причалами у мола и набережной, но остается неиспользованной по причинѣ ея мелководья и заходящей въ нее зыби. Южный отлогій берегъ гавани занятъ лѣсными складами Каспійско-Черноморскаго нефтепромышленнаго и торговаго общества, имѣющаго здѣсь четыре своихъ пристани, изъ коихъ двѣ малыя предназначены для выгрузки ящичнаго (укупорочнаго), лѣса съ баржей, а двѣ большія служатъ для подачи съ завода вагонетками по рельсамъ, проложеннымъ на пристаняхъ, керосина въ ящикахъ къ баржамъ. Караванъ груженыхъ баржъ отбуксировывается заводскими пароходами къ городскому берегу бухты, гдѣ стоятъ на якоряхъ пароходы, принимающіе этотъ грузъ въ свои трюмы посредствомъ спеціально приспособленныхъ для такого рода погрузки плавучихъ элеваторовъ и вручную—рабочими, по стремянкамъ.

Западная часть бухты, омывающая городской берегъ отъ начала набережныхъ Нефтяной гавани и до мыса Бурунъ—Табіе, представляетъ собою наиболѣе спокойную часть порта. За отсутствіемъ здѣсь набережныхъ суда становятся нормально къ берегу, имѣя кормовые швартовы на берегу.

Южная часть бухты, отъ начала набережныхъ Нефтяной гавани и до корабельной конторы (малый рейдъ) служитъ для стоянки парусныхъ судовъ баркасовъ, фелюгъ и кочермъ, которые, пользуясь небольшими пристанями у карабельной конторы, выгружаютъ на берегъ разнаго рода грузы, привозимые изъ ближайшихъ портовъ и заключающіеся главнымъ образомъ въ строительныхъ матеріалахъ, дровахъ, клепкахъ и т. п. Складомъ для этихъ грузовъ служитъ береговая полоса на участкахъ, свободныхъ отъ построекъ, на ширину отъ урѣза воды до портоваго проѣзда. Благодоря отлогости берега въ части его, свободной отъ пристаней, мелкія суда, какъ напримѣръ фелюги (грузоподъемностью отъ 2, 4 до 6, 5 тоннъ) и кочермы, привозящія въ Батумъ изъ ближайшихъ пунктовъ малоазіатскаго берега фрукты, овощи и т. п. продукты поднимающія отъ 1, 4 до 2, 4 тоннъ, изъ опасенія порчи деревяныхъ судовъ морскимъ червемъ вытаскиваются на берегъ; остальныя же суда, болѣе крупныя, поднимающія отъ 15 до 52 тоннъ, скопляющіяся здѣсь въ большомъ количествѣ, стоятъ на якоряхъ въ ожиданіи грузовъ, или же просто отстаиваются въ ожиданіи погоды. Въ штормовую погоду скопленіе въ этой части бухты парусниковъ очень велико.

Въ раіонѣ берега бухты между корабельною конторою и таможнею имѣютъ стоянку заграничные пароходы, производящіе свои грузовыя операціи при помощи магонъ и устроенныхъ у городского берега и у таможни небольшихъ пристаней. Въ этой же части порта сосредоточена также стоянка иностранныхъ срочныхъ товаро-пассажирскихъ и почтовыхъ пароходовъ. Для сообщенія пассажировъ съ берегомъ и перевозки ихъ багажа служатъ лодки.

На участкѣ берега отъ таможни до мыса Бурунъ-Табіе сосредоточенъ русскій каботажъ.

Далѣе къ мысу Бурунъ-Табіе, до пристани Россійскаго общества страхованія и транспортированія кладей, отведены участки для нуждъ военнаго и морского вѣдомствъ. Здѣсь расположены угольные склады и всякаго рода постройки. Противъ этой части берега обыкновенно становятся заходящія въ Батумъ небольшія суда Черноморскаго флота. Здѣсь же однимъ изъ этихъ судовъ нынѣ выполняется служба портовой брандвахты.

На мысѣ Бурунъ-Табіе, за участкомъ Россійскаго общества страхованія и транспортированія кладей, помѣщается карантинъ. Устроенная здѣсь стѣнка, представляя собою въ нѣкоторомъ родѣ набережную, облегчаетъ задачи карантина по досмотру многоъ

численныхъ турецкихъ фелюгъ и баркасовъ, посѣщающихъ портъ. Въ тихую погоду эти суда, для вышеозначенной цѣли, причаливаютъ прямо къ стѣнкѣ берегового укрѣпленія, снабженной рымами.

Рейдомъ въ Батумскомъ портѣ для стоянки судовъ, кромѣ водной площади у городского берега, служитъ водное пространство между мелководною банкою и головною частью Нефтяного мола.

За время съ 1884 по 1907 г.г. на устройство Батумскаго порта изъ средствъ казны израсходовано 6.541.000 руб.

Батумскій портъ хорошо оборудованъ лишь по отношенію къ экспорту нефтяныхъ грузовъ наливомъ и по отношенію къ рельсовымъ путямъ, обслуживающимъ всѣ имѣющіеся въ портѣ пакгаузы: въ отношеніи же складочныхъ помѣщеній и приспособленій для удобной и быстрой перегрузки прочихъ грузовъ еще ощущается большой недостатокъ.

Вдоль набережныхъ Нефтяного мола, отъ головы и до корня его, расположено 5 кюветовъ съ выпускными вентилями отъ проложенныхъ по молу трубъ, по которымъ производится перекачканефтяныхъ продуктовъ въ наливныя суда непосредственно изъ нефтехранилищъ, расположенныхъ въ заводскомъ раіонѣ, отстоящемъ недалеко отъ порта. Трубы, въ количествѣ 41 шт., діаметромъ отъ 10 до 20 сантиметровъ, проложены подъ землею на глубинѣ около 70 сантиметровъ отъ поверхности земли. У этого мола могутъ наливаться одновременно 5 пароходовъ, съ осадкою до 8,5 метра, не стѣсняя другъ друга.

Принадлежности налива, какъ напримѣръ, шланги и т. п., хранятся фирмами на молѣ въ построенныхъ ими же кладовыхъ. У пунктовъ налива установлены переносныя телефонныя будки.

На треугольной площадкѣ, образуемой сопряженіемъ Каботажнаго и Нефтяного моловъ, имѣются два складочныхъ помѣщенія: каменный пакгаузъ Черноморскаго общества цементнаго производства для склада цемента и казенный желѣзный пакгаузъ, вмѣстимостью до 5800 куб. метровъ, назначенный для разнородныхъ грузовъ. По линіи участковъ со складами марганца и отъ пакгаузовъ проложены пути Закавказскихъ ж. д.

Закавказскія ж. д. имѣютъ здѣсь же на набережной свою товарную станцію, съ двумя собственными пакгаузами, навѣсами и воинскою платформою,

Таможня имѣетъ свои пакгаузы, но, по недостаточности ихъ, пользуется пакгаузами какъ казенными портовыми, такъ и Закавказскихъ ж. д.

Для каботажныхъ грузовъ пароходныя общества располагаютъ своими собственными складочными помѣщеніями и пристанями на арендуемыхъ ими участкахъ городского берега.

Нагрузка пароходовъ керосиномъ въ ящикахъ (содержащихъ по двѣ жестяныхъ банки, вѣсомъ брутто около 33 килограммъ) обыкновенно производится вручную по сходнямъ и стремянкамъ у борта парохода. Каспійско-Черноморское общество примѣнило для подачи ящиковъ съ баржей на пароходы два плавучихъ паровыхъ элеватора. Каждый элеваторъ можетъ подать на бортъ суда до 13.000 ящиковъ въ день.

Для перегрузочныхъ операцій съ прочими грузами пароходы обходятся собственными кранами, а для тяжеловѣсныхъ предметовъ Русское общество пароходства и торговли имѣетъ плавучій паровой кранъ, подъемною силою въ 40 тоннъ. Кранъ этотъ предоставляется имъ по таксѣ въ общее пользованіе.

Весь портъ освѣщается 42-я электрическими дуговыми лампами, расположенными въ разстояніи 64—85 метровъ другъ отъ друга. Съ проведеніемъ въ 1883 г. къ Батуму желѣзной дороги, соединившей его съ Баку, а затѣмъ съ устройствомъ въ немъ порта, опредѣлилось торговое значеніе Батума, какъ главнаго пункта сбыта Бакинскихъ нефтяныхъ продуктовъ на заграничные рынки.

Экспортъ нефтяныхъ продуктовъ въ скоромъ времени настолько увеличился, что провозоспособность Закавказскихъ ж. д., оказалась недостаточной, и въ 1900 году былъ устроенъ керосинопроводъ къ Батуму отъ ст. Михайлово (въ данное время отъ самаго Баку до Батума) для перегонки по трубамъ (діаметромъ въ 8,3 сантиметр.) керосина отъ этой станціи къ Батумскимъ заводамъ.

На долю Закавказскихъ ж. д., изъ всего количества привозимыхъ ими грузовъ, приходится около 30% грузовъ нефтяныхъ, которые цѣликомъ поступаютъ въ Батумскій портъ. Но, помимо этой главной отрасли грузооборота порта, черезъ Батумъ проходятъ также и другіе грузы, какъ то: марганецъ, солодковый корень, шелковичные коконы, хлопокъ, шерсть, сырыя кожи, кукуруза и проч., составляющіе въ общей сложности, не болѣе 25% всего экспорта Батумскаго порта.

Привозъ Батумскаго порта состовляютъ: ящичный лѣсъ и жесть, идущіе на мѣстные керосиноразливочные и укупорочные заводы, затѣмъ машины, земледѣльческія орудія, разныя металическія, стеклянныя и фарфоровыя издѣлія, мануфактура, галантерейные и колоніальные товары, спиртовые напитки, каменный уголь, сѣра, кислота, металлы, строительные матеріалы и проч. Видное мѣсто въ числѣ привозимыхъ товаровъ занимаютъ зеленый и черный чай, приходящіе транзитомъ черезъ Батумскій портъ въ Персію и Закаспійскій край.

Подкомиссіей была установлена необходимость отпуска кредита на устройство путей на набережной, которые въ настоящее время являются тупиками и на постройку пакгаузовъ, которыхъ недостаточно.

По свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ дорогъ, кредитъ въ 100.000 рублей на пакгаузы, внесенный на 1911 г. управленіемъ Закавказскихъ ж. д., былъ исключенъ Управленіемъ ж. д.

Землю подъ пакгаузы портовое вѣдомство отпускаетъ безвозмездно.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ депо.

При ст. Батумъ находится основное депо для пассажирскихъ поѣздовъ, оборотное для товарныхъ поѣздовъ и мастерская депо:

Длина участка—51 вер., границей его служитъ ст. Сукса.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ равно 22, пассажирскихъ—13 и товарныхъ—9. Паровозы этого депо обслуживаютъ всѣ пассажирскіе и скорые поѣзда главной линіи до депо Квирилы (156 вер.).

Товарные паровозы обслуживаютъ всѣ рабочіе поѣзда главной линіи и всѣ маневры на ст. Батумъ-товарн. и Батумъ-пристань.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется одно паровозное зданіе на 6 стойлъ.

Средній ремонтъ производится на одномъ изъ путей со стороны вагонной мастерской.

Въ депо паровозы подаются черезъ поворотный кругъ діаметромъ въ 56 фут. съ гидравлической пятой Блюмберга.

Надъ стойлами обоихъ зданій имѣются постоянныя вытяжныя трубы (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ въ депо 3 штуки.

Для промывки паровозовъ имѣется насосъ завода Густава Листа.

Паровозное зданіе и мастерская оборудованы однимъ комплектомъ домкратовъ Беккера и 6-ю слесарными верстаками при 12 тискахъ.

Въ поровозномъ зданіи помѣщается мастерская депо, занимающая площадь въ 77 кв. саж.; отъ стойлъ она отдѣлена сплошной стѣнкой съ двумя арками.

Мастерская состоитъ изъ:

мѣдницкой и кузницы, площ. въ . . . 28 кв. саж.
мѣдницкая и кузница отдѣлены отъ механической сплошной стѣнкой съ одной аркой,
механической, площ. . . . . 45 „ „
инструментальной . . . . . 4 „ „

Машинно-котельное отдѣленіе находится въ особой пристройкѣ къ депо, площ. въ 12,69 кв. саж.

Контора депо помѣщается въ кузнечномъ отдѣленіи паровознаго зданія и отдѣлена отъ него стѣнкой, площадь—6 кв. саж.; дверь выходитъ въ кузницу.

Мастерская депо выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, а также по ремонту

предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка, коихъ въ вѣдѣніи депо числится двѣ (Батумъ и Супса находятся въ вѣдѣніи сл. керосинопровода).

Оборудованіе мастерской:

паровая машина горизонтальная въ 12 л. с.;

котелъ горизонтальный поверхностью нагрѣва въ 16,4 кв. метр., при рабочемъ давленіи пара въ 4 атм.;

станковъ имѣется: поперечно-строгальный 1,
сверлильныхъ 2,
болторѣзный 1,
токарно-винторѣзныхъ 2,
колесно-токарный 1,
прессъ для гидравлич. испыт. . 1,
камень точильный 1,
вентиляторъ 1,
гидравлическій подъемникъ для паровозныхъ скатовъ . . . 1

Кузница оборудована тремя кузнечными горнами (переносныхъ 3) и однимъ мѣдницкимъ.

Паровозное зданіе и мастерская не отапливаются.

Освѣщаются 2 керосино-калильными фонарями—системы Галкина и обыкновенными.

Полезная длина тракціонныхъ путей—1.020 пог. с.

При депо Батумъ имѣется вагонный паркъ и сарай для ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

Площадь вагоннаго сарая—310 кв. саж., въ этомъ же помѣщеніи имѣется вагонная мастерская.

Оборудованіе вагонной мастерской:

станокъ для испытанія стяжныхъ приборовъ . . 1,
круглая пила 1,
верстаковъ столярныхъ 11,
„ слесарныхъ (при 13 тискахъ) . . . 6,
токарный по дереву станокъ 1,
машина для растиранія красокъ 1,
токарный переносный станокъ для обточки осевыхъ шеекъ системы Борщева. 1

При депо Батумъ имѣется паровая прачешная, площадью въ 12 кв. саж. и сушильня.

Паровозы депо Батумъ снабжаются водою изъ рѣчки Барцханы. Вода подается частью керосинопроводной станціей (для паровозовъ), частью же идетъ самотекомъ по трубопроводу, берущему начало за чертой города, по ущелью р. Барцханы (для питья).

Въ настоящее время для питья къ депо и жилымъ домамъ проведена вода изъ городского водопровода (вода хорошая).

Помѣщеніе депо старое и сырое.

При осмотрѣ зданій Подкомиссіи были демонстрированы новыя перекрытія крышъ особой оцинкованной патентованной черепицей, издѣліемъ мѣстнаго завода. Испытаніе этой черепицы на жилыхъ помѣщеніяхъ и пакгаузахъ дало прекрасные результаты.

Начальникъ сл. тяги доложилъ, что конвенціонный осмотръ обходится въ 40 руб. съ крытаго вагона.

Отсутствіе навѣса даетъ себя сильно чувствовать, тѣмъ не менѣе внесенный въ смѣту 1911 года на постройку навѣса кредитъ исключенъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ вмѣстѣ съ кредитомъ на устройство участковой конторы сл. тяги. Подкомиссія находитъ необходимымъ устройство упомянутаго навѣса, въ виду большого количества атмосферныхъ осадковъ въ Батумѣ.

Далѣе Подкомиссія посѣтила дежурныя помѣщенія паровозныхъ бригадъ.

Въ дежурныхъ 32 кровати и помѣщеніе ихъ соотвѣтственное.

При осмотрѣ конторы начальника депо, площадью 8,5 кв. саж., помѣщающейся въ паровозномъ сараѣ, была обнаружена недостаточность помѣщенія конторы для занимающихся въ ней 7-ми человѣкъ.

Начальникъ сл. пути доложилъ, что кредитъ въ 5.000 руб. внесенный на 1911 г. на устройство отдѣльнаго помѣщенія для конторы утвержденъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ; Подкомиссія считаетъ отпускъ его безотлагательнымъ.

Изъ депо Подкомиссія направилась къ керосино-проводной станціи, осмотрѣвъ по пути небольшой матеріальный складъ.

На складѣ топлива имѣется нефте-хранилище на 16.200 пуд. нефти, складъ для 30 куб. саж. дровъ и 15.000 пуд. каменнаго угля.

Остатка матеріаловъ и топлива на 1 сентября 1910 г. значилось: дровъ и каменнаго угля на сумму 1.434 р. 64 к., нефти— на 2.110 р. 40 к., матеріаловъ на—25.807 р. 46 к., а всего на сумму 29.352 р. 50 к.

Описаніе керосинопроводной станціи помѣщено въ отдѣльномъ альбомѣ, переданномъ въ Высшую Комиссію.

Въ виду того, что управленіемъ Закавказскихъ ж. д. предполагается пріобрѣсти находящійся здѣсь участокъ земли, съ имѣющимися на немъ постройками, для конторы и помѣщенія для служащихъ, о чемъ подробная справка будетъ дана дополнительно, Подкомиссія отмѣтила, что частныя зданія, находящіяся на этомъ участкѣ очень плохи и подлежатъ сносу и приспособить ихъ подъ жилье не представляется возможнымъ.

Въ 10 час. 45 мин. утра Подкомиссія отбыла со ст. Батумъ на ст. Чаква.

Подкомиссіей было отмѣчено прекрасное качество балласта на первомъ участкѣ сл. пути.

Начальникомъ сл. пути было доложено, что такого балласта на I-мъ участкѣ имѣется 16.380 куб. саж.; это Кабулетскій морской гравій.

Кабулетскій карьеръ расположенъ на 79-ой верстѣ главной линіи и находится на казенной землѣ.

Заготовка и нагрузка на вагоны 1 куб. саж. обходится въ 1 р. 35 к.; заготовка, нагрузка и выгрузка по линіи 1 куб. саж. обходится 1 р. 75 коп.

Вслѣдствіе того, что сильными штормами 1908 и 1909 г.г. былъ подмытъ берегъ моря на 90—94 вер. и уничтожены существовавшія укрѣпленія берега, по которому проходитъ Батумская желѣзнодорожная линія, потребовались укрѣпленія берега въ разныхъ мѣстахъ на длинѣ 245 саж., стоимостью 110.250 руб.; въ счетъ этихъ суммъ по смѣтамъ 1909—1910 г.г. ассигновано 65.000 руб. и работы частью произведены, какъ въ этомъ убѣдилась Подкомиссія.

Но, по мнѣнію Подкомиссіи, работы эти должны быть доведеы до конца, почему испрашиваемые на 1911 г. кредитъ въ суммѣ 25.000 руб. подлежитъ отпуску.

Ст. Чаква. Въ 11 час. 10 мин. утра Подкомиссія прибыла на ст. Чаква; здѣсь произведенъ былъ осмотръ только пассажирскаго зданія, такъ какъ ст. Чаква является незначительной по своей работѣ.

Помѣщеніе для пассажировъ и для служащихъ достаточное.

Въ 11 час. 20 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Чаква и въ 11 час. 42 мин. прибыла на ст. Кабулеты.

Ст. Кабуелты. При осмотрѣ станціоннаго зданія Подкомиссіей было отмѣчено, что помѣщенія для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ достаточны, но помѣщеніе товарной конторы, подъ которую отведена очень маленькая комната, является совершенно несоотвѣтственнымъ. Складочныхъ помѣщеній на ст. Кабулеты имѣется: пакгаузъ, площ. въ 12 к. с., платформы: крытая площ. въ 45 к. с. открытая—90 к. с.

Товаро-станціонныя работы на ст. Кабулеты производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 р. за 1.000 пуд. переработаннаго груза.

На ст. Кабулеты строятся новые керосиновые резервуары съ полнымъ оборудованіемъ и, по свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ службы керосинопровода, по окончаніи настоящихъ работъ въ Батумъ будетъ перекачиваться до 600.000 пуд. керосина въ сутки.

По осмотрѣ ст. Кабулеты, Подкомиссія отбыла далѣе и въ 1 час. 15 мин. прибыла на ст. Самтреди.

Ст. Самтреди. При осмотрѣ пассажирскаго зданія было выяснено, что помѣщенія для пассажировъ I и II кл. вполнѣ достаточны; помѣщеніе для пассажировъ III кл. несоотвѣтственно велико.

Станція Самтреди пропускала въ 1909 году въ сутки слѣдующее число поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товарн.	Всего.	Пасс.	Товарн.	Всего.
По направленію на Квирилы	4	7	11	4	13	17
„ „ „ Поти	4	4	8	4	7	11

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Батумъ и обратно	386	574
„ „ „ Квирилы „	505	1281
„ „ „ Поти „	450	770
Итого . . .	1.341	2.625

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Самтреди выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

Отправлено со станціи . . . 244.638 ваг.;
Прибыло на станцію . . . . 244.974 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:
поѣздами большой скорости и воинскихъ 42.176 ваг.;
поѣздами малой скорости . . . . . 447.436 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количество груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Самтреди и отъ ст. Самтреди за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Самтреди къ Квирилы . .	16	720
2) „ Квирилы „ Самтреди . .	14	868
3) „ Самтреди „ Поти . . .	12	744
4) „ Поти „ Самтреди . .	13	675

Число путей на станціи 14; протяженіе ихъ 2295 саж.

Нагружено . . . . . 537.152 пуд.,
Выгружено . . . . . 560.625 „
Перегружено . . . . . 227.241 „

Складочныхъ помѣщеній на ст. Самтреди имѣется: 2 пакгауза, площ. 4,101 кв. саж., крытая платформа, площ. 69, 15 кв. саж. открытая платформа, площ. 15,32 кв. саж., 1 участокъ земли, сдаваемый въ аренду, площ. 16 кв. саж. и 7 приписныхъ складовъ, вмѣст. 130.000 пуд.

Товаро-станціонныя работы на ст. Самтреди производятся подряднымъ способомъ по 1 р. 90 за 1.000 пуд. переработаннаго груза. Сумма залога 2.600 руб.

Слѣдуя отъ пассажирскаго зданія къ станціоннымъ путямъ, Подкомиссія отмѣтила недостаточную длину пассажирской платформы.

Подкомиссія осмотрѣла помѣщеніе ж. д. баталіона; домъ—деревянный, помѣщеніе—соотвѣтственное.

Въ этомъ домѣ живутъ солдаты-стрѣлочники и солдаты-кондуктора.

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила училище, которое было найдено вполнѣ соотвѣтственнымъ, и перешла въ пріемный покой.

Пріемный покой расположенъ въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ, занимаетъ хорошее помѣщеніе.

Отсюда Подкомиссія перешла въ депо.

При ст. Самтреди находится основное депо и мастерская 5-го участка сл. тяги. Длина участка—137 вер. границами его служатъ по главной линіи: ст. Супса въ сторону Батума, ст. Ріонъ въ сторону Баку, по Потійской линіи—ст. Абаша, по Тквибульской вѣткѣ ст. Тквибули.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—71: пассажирскихъ 10, товарныхъ—61. Паровозы этого депо обслуживаютъ пассажирскіе поѣзда Потійской вѣтки до депо Поти (61 вер.), пассажирскіе поѣзда можду станціями Самтреди—Кутаисъ (36 вер.) и Кутаисъ-Шаропань (39 вер.). Товарные паровозы обслуживаютъ товарные поѣзда главной линіи до оборотнаго депо Квирилы (57 в.) и до депо Батумъ (98 вер.); по Потійской вѣткѣ—до оборотнаго депо Поти (61 вер.) и всѣ безъ исключенія поѣзда на Тквибульской вѣткѣ отъ ст. Кутаисъ и до ст. Тквибули (41 вер.) обслуживаются паровозами системы Ферли.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется одно вѣерное зданіе на 24 стойла, изъ которыхъ 6 открыты; имѣется еше одно прямоугольное зданіе на 2 стойла (двухпутное), въ которомъ производится средній ремонтъ и одно стойло, для той же цѣли выдѣлено въ вѣерномъ зданіи.

Въ вѣерное паровозное зданіе паровозы подаются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ 56 фут.съ гидравлической пятой Блюмберга. Надъ стойлами имѣются постоянныя вытяжныя трубы безъ спускныхъ колпаковъ.

Промывательныхъ крановъ въ депо 13.

Для промывки паровозовъ служитъ насосъ.

Паровозное зданіе и мастерская оборудованы 2 комплектами домкратовъ Беккера и 20 слесарными верстаками при 37 тискахъ.

Верстаки находятся какъ въ вѣерномъ зданіи, такъ и въ мастерской.

Мастерская состоитъ изъ:

механическаго отдѣленія площ. въ 34 кв. саж.,

кузницы—20 кв. саж.,

инструментальной—12 кв. саж.

Помѣщеніе для парового котла постоянной машины размѣромъ въ 5 кв. саж.

Станки приводятся въ движеніе паровой машиной, которая помѣщается въ механической мастерской.

Контора депо примыкаетъ къ мастерской и занимаетъ 26 кв. саж. (двухъэтажное зданіе).

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка, коихъ въ вѣдѣніи участка числится 5.

Оборудованіе мастерской:

Паровая машина горизонтальная 12 л. с.

Котелъ горизонтальный, поверхностью нагрѣва 6,5 кв. метр. при рабочемъ давленіи пара въ 6 атм.

Станковъ имѣется:	строгальный	1
	сверлильныхъ	2
	токарно-винторѣзныхъ	4
	прессовъ для гидравл. испытанія	2
	точильный камень	1
	вентиляторъ	1

Кузница оборудована четырьмя постоянными кузнечными горнами и двумя мѣдницкими (переносныхъ—2).

Паровозныя зданія и мастерская не отапливаются; освѣщаются обыкновенными керосиновыми лампами.

Полезная длина тракціонныхъ путей—379 пог. саж.

При депо Самтреди не имѣется вагоннаго парка и сарая для ремонта пассажирскихъ, служебныхъ и товарныхъ вагоновъ. Ремонтъ вагоновъ производится на особыхъ открытыхъ путяхъ.

Площадь вагонной мастерской—6 кв. саж.; станковъ въ ней нѣтъ. Оборудованіе состоитъ изъ столярныхъ верстаковъ (2), слесарныхъ (3) и одного переноснаго горна.

Въ вѣдѣніи начальника 5-го участка находятся пути на ст. Кутаисъ для стоянки паровозовъ системы Ферли, которые обслуживаютъ Тквибульскую вѣтку,—(второй помощникъ начальника участка) и оборотное депо на ст. Тквибули, крытое, на два стойла.

Водоснабженіе ст. Самтреди производится изъ р. Ріона; мощность источника неограниченная; оборудованіе состоитъ изъ двухъ машинъ Вортингтона, мощностью 12,4 куб. саж. воды въ часъ и 2 вертикальныхъ котловъ, поверхностью нагрѣва 204,51 куб. фут.

Подкомиссіей было установлено, что кредитъ, испрашиваемый на добавку стойлъ при депо Самтреди на 1911 годъ подлежитъ отпуску.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную машинистовъ, занимающую двухъэтажный домъ, съ общей кухней для всѣхъ квартиръ.

Собственно дежурная занимаетъ 4 комнаты.

На станціонной территоріи Подкомиссія осматривала разборный мостъ системы Эйфеля, принадлежащій Закавказскимъ ж. д., бывшій во время войны съ Японіей въ командировкѣ на Сибирской дорогѣ. Мостъ этотъ имѣетъ вмѣсто заклепокъ болты и, можетъ быть быстро собранъ и разобранъ. Теперь этотъ мостъ стоитъ здѣсь совершенно безъ работы.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла жилой домъ, гдѣ живутъ помощники машинистовъ, занимая по 2 комнаты; кухня общая; имѣется терраса.

Мимо ряда жилыхъ домовъ Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ.

На складѣ топлива ст. Самтреди имѣется: нефтехранилищъ на 226.000 пуд. нефти, въ томъ числѣ нефтехранилище для мобилизаціонныхъ запасовъ нефти на 177.000 пуд., складъ на 100 куб. саж. дровъ и на 16.000 пуд. каменнаго угля.

Количество остатковъ матеріаловъ на 1 сентября 1910 года: дровъ и каменнаго угля — на сумму 1.951 руб. 50 коп., нефти — на 33.931 руб., матеріаловъ—на 43.175 р. 84 к., а всего на сумму 79.058 руб. 34 коп.

Въ 1 час. 53 мин. дня Подкомиссія отбыла со ст. Самтреди въ Поти.

При слѣдованіи по 2-му участку сл. пути Подкомиссіей, было отмѣчено, что балластъ здѣсь по своему качеству такой же, какъ и на первомъ участкѣ, и ближайшая къ станціи часть полотна покрыта щебнемъ только для того, чтобы затруднить проходъ пѣшеходовъ. Кромѣ того, слѣдуетъ отмѣтить, что станціи имѣютъ бетонное загражденіе.

Въ 3 час. 15 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Поти.

Ст. Поти. По осмотрѣ станціоннаго помѣщенія, которое находилось въ ремонтѣ и передѣлкѣ и технической конторы, предназначенной къ переводу въ новое помѣщеніе, Подкомиссія, въ сопровожденіи Потійскаго городского головы, встрѣтившаго Подкомиссію на ст. Поти, отбыла въ портъ, причемъ дорогой городской голова г. Николадзе передалъ Предсѣдателю Подкомиссіи докладную записку о положеніи Потійскаго порта.

Въ запискѣ указывается, что съ точки зрѣнія удобства входа и выхода Потійскій и Батумскій порты совершенно одинаковы; разница только въ производствѣ грузовыхъ операцій. Именно, въ Батумѣ во время штормовъ, у набережныхъ (881 пог. метр. съ глубиной въ 24 фут. и 939 метр. съ глубиною въ 26 фут.) суда стоять не могутъ, вслѣдствіе образующагося вдоль набережныхъ сильнаго кругового движенія воды. Наибольшее протяженіе запад-

наго берега бухты, свободнаго отъ такого теченія, набережными не одѣто. Въ каботажной гавани нельзя ни стоять, ни грузиться (см. „Приморскіе торговые порты“ Спб., 1908 г., стр. 119). Заграничные пароходы, даже почтовые (кромѣ наливныхъ), производятъ въ Батумѣ свои операціи при помощи лодокъ.

Въ Потійскомъ же порту у набережныхъ (1.408 пог. метр. съ глубиною въ 26 фут. и 363 метра — съ глубиною въ 28 фут. не бываетъ никакого круговорота и перегрузка вездѣ можетъ производиться непосредственно изъ вагоновъ въ суда и обратно.

Для доведенія Батумскаго порта до такого положенія, чтобы онъ могъ быть названъ благоустроеннымъ портомъ, потребуется новая затрата въ размѣрѣ 7.450.000 руб. (см. Представленіе Министерства Торговли и Промышленности въ Совѣтъ по дѣламъ Торговаго Мореплаванія отъ 18 октября 1908 г. за № 5874, стр. 110).

Независимо отъ портового благоустройства, преимущество Потійскаго порта надъ Батумскимъ заключается въ томъ, что онъ на 37 вер. ближе къ Тифлису, и вообще къ Закавказью, а слѣдовательно, и къ Персіи и Средней Азіи. При этомъ, такъ какъ Потійскій участокъ Закавказскихъ ж. д. проложенъ по равнинѣ, а Батумскій по холмамъ, разница между виртуальными длинами обоихъ участковъ вдвое благопріятнѣе для Поти, чѣмъ разница ихъ погоннаго протяженія. Такъ, Потійскій участокъ (Самтреди—Поти), при погонномъ протяженіи въ 62 версты, имѣетъ виртуальную длину всего въ 68 верстъ, тогда какъ Батумскій участокъ (Самтреди—Батумъ), погонная длина котораго 99 верстъ, имѣетъ виртульную длину въ 148 верстъ, или на 80 верстъ больше Потійскаго. Въ обратномъ направленіи виртуальная длина участка Поти—Самтреди состовляетъ 75 верстъ, участка же Батумъ-Самерди 154 версты. Слѣдовательно, въ сущности, Потійскій портъ ближе къ Самтреди, чѣмъ Батумскій, не на 37, а на 79-80 верстъ. Поэтому перевозка грузовъ, требуетъ на Батумскомъ участкѣ вдвое большей затраты, силъ и средствъ, чѣмъ на Потійскомъ: одинъ и тотъ же паровозъ, напримѣръ, можетъ вести по Батумскому участку вдвое меньшее количество грузовъ, чѣмъ по Потійскому, и оборотъ подвижного состава вдвое быстрѣе при направленіи на Поти, чѣмъ на Батумъ.

По мнѣнію городского головы, совокупность всѣхъ этихъ обстоятельствъ естественно направляетъ грузы Закавказья, Персіи и Средней Азіи чрезъ Потійскій портъ. Между тѣмъ искуственными мѣропріятіями значительная часть этихъ грузовъ отвлекается отъ Поти къ Батуму, съ большимъ ущербомъ для казны и торговли. Такъ, для вывозного керосина тарифъ отъ Баку до Батума составляетъ 13 коп. съ пуда, а до Поти—25,3 к., хотя Поти на 37 верстъ ближе къ Баку. Кромѣ того, отвлеченію нефтяныхъ грузовъ къ Батуму содѣйствуетъ предоставленіе ихъ отпуску

акцизныхъ льготъ, вовсе отсутствующихъ въ Поти. Равнымъ образомъ, для привлеченія къ Батуму грузовъ, естественно тяготѣющихъ къ Поти (чай, напримѣръ), дарованы при транзитѣ черезъ Батумъ значительныя таможенныя льготы.

Учитывая все это, городской голова приходитъ къ заключенію, что, только благодаря такимъ льготамъ и преимуществамъ, грузооборотъ Батумскаго порта искусственно поддерживается на одномъ уровнѣ съ Потійскимъ. По свѣдѣніямъ „Обзора нынѣшней торговли Россіи“ за 1906 годъ, общій годовой грузооборотъ Батумскаго порта составилъ 47.851.901 пуд., между тѣмъ какъ въ Поти, безъ всякихъ покровительственныхъ льготъ, грузооборотъ достигъ въ томъ году 50.345.143 пуд. При общемъ вывозѣ изъ Батума за границу и въ Россію 39.279.041 пуд. всякихъ вообще грузовъ, нефтяныхъ перевозокъ въ томъ числѣ, по тѣмъ же даннымъ, было 32.745.780 пуд.

Если бы часть керосинопровода отъ станціи Супса, отстоящей отъ Батума на 52 версты, а оть Поти всего на 19 верстъ, была переложена въ направленіи къ Поти, то керосинъ не пришлось бы качать, какъ теперь дѣлается, онъ пошелъ бы самотекомъ до порта. Это измѣненіе сдѣлало бы излишними затраты на устройство особаго нефтяного городка въ г. Батумѣ, на укладку особаго трубопровода между Батумомъ и Кабулетами и на установку резервуаровъ близъ станціи Кабулеты, въ сферѣ досягаемости непріятельскихъ выстрѣловъ, какъ это спроектировано на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 19-го іюня 1900 г. Положенія Комитета Министровъ („Собраніе Узаконеній 1900 г. № 115, стр. 2436). На эти надобности по расцѣночной вѣдомости, утвержденной Комитетомъ Управленія ж. д. 9—10 іюня 1904 года, ассигновано 1.891.600 руб., между тѣмъ какъ устройство керосинопровода Супса—Поти обойдется не дороже 400.000 руб. Ежегодная экономія казны отъ направленія керосина самотекомъ въ Поти, вмѣсто нынѣшняго качанія на Батумъ, составитъ не менѣе 43.465 руб., такъ какъ стоимость перекачки одного пуда керосина отъ Баку до Батума смѣтою Закавказскихъ ж. д. на 1906 г. опредѣлена въ 2,674 коп. на всю линію керосинопровода. Въ дѣйствительности эта стоимость должна быть больше, хотя бы только потому, что участокъ Супса-Батумъ, какъ наиболѣе удаленный отъ запасовъ топлива, затрачиваетъ на эту статью расхода гораздо больше средней ея стоимости для всей линіи.

Независимо отъ близости къ краю, Потійскій портъ имѣетъ свой собственный ближайшій грузовой раіонъ—обширную плодородную и густонаселенную Ріонскую долину. Раіонъ же Батумскаго порта ограничивается узкимъ горнымъ ущельемъ, по которому протекаетъ рѣка Чорохъ и отъ котораго можно ожидать развѣ только грузовъ мѣди и другихъ ископаемыхъ, если таковые будутъ открыты въ будущемъ, но никакъ не произведеній

сельскохозяйственной культуры. Въ настоящее время, благодоря акцизнымъ и таможеннымъ льготамъ, установленнымъ для Батума и не даннымъ для Поти, рейсы иностранныхъ пароходныхъ обществъ примыкаютъ къ первому. Вслѣдствіе этого, на Поти направляются теперь изъ его раіона только массовые грузы, могущіе наполнить цѣлые пароходы спеціально для нихъ зафрахтованые. Различные же грузы, хотя бы и въ тысячи и даже десятки тысячъ пудовъ, принуждены везти на Батумъ, куда искуственно загнано заграничное пароходство. Торговля переплачиваетъ за это по меньшей мѣрѣ 1—2 коп. съ пуда на желѣзнодорожный тарифъ и 2—3 коп. на излишнюю стоимость перегрузки въ Батумѣ, сравнительно съ Поти. Да и самой казнѣ, эксплотирующей Закавказскія ж. д., этотъ совершенно напрасный провозъ по крайней мѣрѣ 10 милліоновъ пудовъ груза на лишнія 37 верстъ (а виртуально—80 верстъ) обходится не менѣе, какъ въ 100.000 руб. въ годъ, такъ какъ себѣстоимость перевоза опредѣляется управленіемъ Закавказскихъ ж. д. въ $^1/_{36}$ коп. съ пудо-версты (заявленіе представителя дорогъ инженера Лазарева на совѣщаніи 31 октября 1908 года при тарифномъ Комитетѣ о пониженіи тарифа на марганецъ).

Изъ вышеупомянутаго ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 19-го іюня 1900 года Положенія Комитета Министровъ (отд. III, стр. 5) видно, что въ интересахъ улучшенія условій экспорта нефтяныхъ продуктовъ черезъ Батумъ было образовано изъ двухъ незначительныхъ округовъ Кутаиской губерніи особое управленіе, на правахъ губернскаго, Батумскою областью. Стоимость содержанія этого управленія, ни для чего другого ненужнаго, тоже ложится ежегоднымъ расходомъ въ нѣсколько десятковъ тысячъ рублей.

Въ настоящее время все транзитное движеніе почтовыхъ и пассажирскихъ поѣздовъ Закавказскихъ ж. д. попрежнему направляется на Батумъ, какъ въ тѣ времена, когда входъ въ Потійскій портъ въ дни штормовъ бывалъ недоступенъ, вслѣдствіе этого пассажиры принуждены терять по меньшей мѣрѣ одинъ часъ на пробѣгъ 37 лишнихъ верстъ желѣзнодорожнаго пути и не менѣе $3^1/_2$ часовъ, на проѣздъ моремъ разстоянія Батумъ—Поти. Даже въ III кл. за эти лишенія $4^1/_2$ часа времени каждый пассажиръ переплачиваетъ ж. д. не менѣе 56—60 коп. и параходству 85 коп. безъ продовольствія. Нетрудно вычислить, зная себѣ стоимость пассажирской поѣздо-версты на Закавказскихъ ж. д., въ какую сумму обходится въ годъ это искуственное, безцѣльное направленіе главнаго пассажирскаго движенія на Батумъ, имѣющій лишь спеціальное, военное значеніе.

При этомъ не безцѣльно замѣтить, что движеніе пассажирскихъ поѣздовъ на участкѣ Поти-Самтреди организовано съ такимъ расчетомъ, чтобы пассажиръ ѣдующія на Черноморское побережье, напримѣръ, изъ Сухума или Новороссійска, и выса-

живающійся въ Поти, никоимъ образомъ не могъ прибыть въ Кутаисъ или Тифлисъ раньше пассажира, высаживающагося въ Батумѣ. То же продѣлывается и съ ѣдущими въ обратномъ направленіи пассажирами. Въ результатѣ потеря лишнихъ 12 часовъ на каждую поѣздку.

Съ своей стороны, Подкомиссія считаетъ записку Потійскаго городского головы заслуживающей полнаго вниманія, и факты, затронутые въ ней,—подробнаго выясненія.

Затѣмъ, Подкомиссія прибыла въ Поти-портъ.

Потійскій портъ расположенъ въ южной части Кавказскаго побережья Чернаго моря, подъ 42° 8, сѣверной широты и 41° 36, восточной долготы отъ Гринвичскаго меридіана (координаты Потійскаго маяка). Къ югу отъ порта впадаетъ въ Черное море двумя рукавами р. Ріонъ.

Приморскій берегъ на всемъ протяженіи отъ Батума до Сухума низменный, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ болотистый, и нигдѣ на всемъ этомъ протяженіи не имѣетъ естественныхъ бухтъ, укрытыхъ отъ волненія. Ближайшая къ Поти часть этого берега, отъ устья р. Набады до устья р. Укапорчино представляетъ ровную мѣстность, возвышающуюся надъ уровнемъ моря на 1,3—3,0 метр. Вдоль самого берега тянется узкая песчаная полоса, шириною около 100 метр.; за этой полосой мѣстность понижается и мѣстами представляетъ болото. Въ предѣлахъ порта, послѣ произведенныхъ въ послѣднее время работъ для вырытія бассейна и углубленія порта, площадь портовой территоріи повышена искусственно, помощью рефулированія грунта, вынимавшагося при землечерпаніи.

Рѣка Ріонъ, главнѣйшая изъ рѣкъ на Западномъ склонѣ Кавказа, течетъ въ долинѣ, славящейся плодородіемъ; длина этой долины около 120 километровъ; ширина ея постепенно увеличивается по мѣрѣ приближенія къ морю. Съ сѣвера длина ограничивается отрогами главнаго Кавказскаго хребта, съ востока—Картло-Имеретинскаго, а съ юга Ахалцыхо-Аджарскаго. Рѣка Ріонъ, длиною около 325 километровъ, беретъ свое начало (притокомъ Гебицхали) на горномъ отрогѣ изъ ледника, который лежитъ на высотѣ около 2.100 метровъ надъ уровнемъ моря. Въ своихъ верховьяхъ рѣка имѣетъ характеръ горнаго потока. Отъ города Кутаиса до впаденія въ море рѣка протекаетъ по равнинѣ. Судоходной рѣка Ріонъ становится ниже впаденія р. Губисъ-Цхали, но судоходство сопряжено съ большими затрудненіями, вслѣдствіе большихъ скоростей теченія, засореній русла корчами и мелководья нѣкоторыхъ участковъ, съ глубинами, при среднемъ расходѣ воды, до 1,4 метр. а въ малую воду—до 0,4, даже 0,3 метр. При подходѣ къ морю рѣка раздѣляется на два рукава: сѣверный и южный. Въ этомъ мѣстѣ расходъ воды составляетъ отъ 530 (миним.) до 1.100 (максим.) куб. метр. въ секунду, при-

чемъ по сѣверному рукаву направляется около $^1/_3$ общаго расхода рѣки. Глубина воды въ сѣверномъ рукавѣ достаточна даже для морскихъ небольшихъ каботажныхъ судовъ, но входъ этихъ судовъ съ моря затруднителенъ при волненіи и по причинѣ существованія бара; по осуществленіи предположеннаго канала для соединенія сѣвернаго рукава р. Ріона съ портомъ затрудненія эти будутъ устранены. Количество наносовъ, влекомыхъ рѣкою въ море, весьма велико; по нѣкоторымъ изслѣдованіямъ оно опредѣляется отъ $7^1/_2$ до 10 милл. куб. метровъ въ годъ. Къ югу отъ устья р. Ріонъ расположено озеро Палеостомъ, около 4 километровъ въ поперечникѣ, дно его илистое, глубина до 3,4 метр.; озеро питается нѣсколькими впадающими въ него небольшими рѣчками и изливается въ море рѣкой Укапорчино.

Внѣшній рейдъ Потійскаго порта открытъ всѣмъ морскимъ вѣтрамъ отъ SSW до HW. Наиболѣе сильное волненіе на Потійскомъ рейдѣ происходитъ при W и SW вѣтрахъ. По силѣ волненія на рейдѣ Поти занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ среди русскихъ портовъ Чернаго моря. Наиболѣе жестокіе штормы бываютъ въ осенніе и зимніе мѣсяца.

Уровень воды въ Потійскомъ портѣ измѣняется въ предѣлахъ одного метра; поднимаясь при западныхъ вѣтрахъ и понижаясь при восточныхъ; за нулевой горизонтъ принятъ самый низкій изъ наблюдаемыхъ горизонтовъ.

Сѣверная сторона средняго мола предоставлена срочнымъ пароходамъ Русскаго Общества пароходства и торговли и Россійскаго Общества страхованія и транспортированія кладей; здѣсь расположенъ рядъ одноэтажныхъ построенныхъ изъ волнистаго желѣза, пакгаузовъ для разнородныхъ товаровъ мѣстнаго и транзитнаго назначенія.

Набережная у сѣвернаго мола, а также сѣверная набережная внутренняго бассейна эксплоатируются преимущественно пароходами, вывозящими марганецъ; здѣсь же устанавливаются два катучихъ прибора для механической нагрузки марганца на пароходы, при чемъ ими будетъ обслуживаться набережная по длинѣ въ 320 метровъ. Южная набережная внутренняго бассейна предназначена для пароходовъ различныхъ назначеній: здѣсь совершаютъ операціи грузовые пароходы упомянутыхъ Русскаго и Россійскаго обществъ, недавно возникшаго Сѣвернаго пароходнаго общества и друг., а также иностранные пароходы. На этой набережной частью выстроены, частью строятся (въ двѣ линіи) пакгаузы общаго и частнаго пользованія подъ различнаго рода товары, какъ-то: муку, цементъ, сахаръ, и т. п.

Спеціальныхъ набережныхъ для паруснаго каботажа въ Потійскомъ портѣ не имѣется; парусным судамъ предоставляются

свободныя мѣста въ различныхъ частяхъ набережныхъ; для стоянки же имъ преимущественно отводится мѣсто въ концѣ внутренняго бассейна.

Вышеупомянутыя строющіяся набережныя съ южной стороны средняго мола, а также восточная набережная предназначаются для срочныхъ пароходовъ иностранныхъ обществъ.

Кромѣ всѣхъ перечисленныхъ набережныхъ имѣется еще 320 метр. причальной линіи на защитномъ молѣ, не оборудованной рельсовыми путями, этотъ участокъ въ будущемъ предполагается назначить для налива нефти, если она будетъ направлена въ большихъ количествахъ черезъ Потійскій портъ.

На устройство Потійскаго порта съ 1863 по 1901 г.г. и на коренное переустройство его съ 1899 по 1907 г.г. израсходовано:

1) Съ 1863 по 1891 г.г., изъ средствъ казны, на устройство двухъ защитныхъ и средняго моловъ около . . .	7.000.000 р.
2) Съ 1899 по 1907 г.г., изъ средствъ казны на переустройство внѣшнихъ сооруженій	3.828.000 „
3) Съ 1899 по 1904 г.г. израсходовано на устройство внутренняго бассейна съ набережными и на углубленіе порта за счетъ разрѣшенныхъ городу Поти облигаціонныхъ займовъ	4.000.000 „
Итого	14.828.000 р.

Сверхъ означенной суммы, предстоитъ еще работъ на сумму 2.000.000 руб. за счетъ 3-го разрѣшеннаго городу Поти облигаціоннаго займа.

Въ Потійскомъ портѣ набережныя оборудованы рельсовыми путями. Вдоль набережныхъ внутренняго бассейна и средняго мола имѣются для храненія товаровъ амбары, принадлежащіе городу, желѣзной дорогѣ, пароходнымъ обществамъ и частнымъ лицамъ.

Въ настоящее время нагрузка и выгрузка товаровъ производится вручную или пароходными кранами. Главный предметъ отпуска Потійскаго порта, марганецъ, грузился до настоящаго времени также вручную. Механическую погрузку марганца въ будущемъ предположено производить особыми разгружателями, способными погрузить въ теченіе года до 770.000 тоннъ марганца. Для выгрузки тяжелыхъ предметовъ имѣется въ портѣ два 40-тонныхъ казенныхъ плавучихъ крана.

Весь портъ освѣщается 27 электрическими дуговыми фонарями, расположенными въ разстояніи около 43 метр. другъ отъ друга; кромѣ того, 17 фонарей освѣщаютъ подъѣздной путь. Электрическая станція состоитъ изъ двухъ паровыхъ машинъ,

развивающихъ 54 килоуатта; вслѣдствіе недостаточности этой станціи, нынѣ строится новая, состоящая изъ трехъ Дизель-моторовъ по 50 силъ каждый, изъ четырехъ динамомашинъ, могущихъ развивать 260 килоуаттъ.

Потійскій портъ, благодаря его выгодному положенію, является главнымъ отпускнымъ портомъ Закавказья. Торговая дѣятельность этого порта замѣтно увеличилась за послѣднее время, благодаря постройкѣ вѣтвей отъ Закавказкой желѣзной дороги и капитальному переустройству порта.

Въ настоящее время главными отпускными товарами порта являются: марганецъ, хлопокъ, кукуруза и лѣсъ; привозятся въ Поти желѣзо, цементъ, хлѣбъ и соль.

Въ Потійскомъ порту имѣются агентства „Русскаго общества пароходства и торговли", Россійскаго общества страхованія и транспортированія кладей" и „Сѣвернаго параходнаго общества".

Станція Поти въ 1909 году пропускала въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего	Пасс.	Товар.	Всего
По направленію на Самтреди	4	4	8	4	7	11

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Самтреди и обратно.	450	770

Въ 1909 году вагонооборотъ ст. Поти выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи. . . . . 81.766 ваг.
прибыло на станцію . . . . . 82.466 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

Поѣздами большой скорости и воинскими . . 16.526 ваг.
поѣздами малой скорости . . . . . 147.706 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженныхъ вагоновъ по направленію къ ст. Поти и отъ ст. Поти за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) отъ Поти къ Самтреди	13	676
2) „ Самтреди къ Поти	12	744

Число путей на станціи 14, протяженіемъ 2.815 саж.

Нагружено	10.150,125	пуд.
выгружено	4.252,602	„
перегружено	4.601	„

Товаро-станціонныя работы на станціи Поти производятся хозяйственнымъ способомъ по 4 руб. за 1000 пуд. переработаннаго груза.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія, устроеннаго на территоріи порта Поти съ цѣлью доставить пассажирамъ возможность непосредственно пересаживаться съ пароходовъ въ поѣзда, городскимъ головою было доложено Подкомиссіи, что пассажирскіе поѣзда сюда не подаются, вопреки существующему съ дорогой соглашенію на этотъ предметъ.

Въ виду такого обстоятельства, Предсѣдатель Подкомиссіи просилъ начальника Закавказскихъ дорогъ доставить въ Высшую Комиссію объясненіе по этому вопросу, а также и копію соглашенія.

При осмотрѣ пакгаузовъ оказалось, что всѣ они завалены грузами.

Часть пакгаузовъ, принадлежащая Закавказскимъ ж. д., отдана въ аренду, съ платою 15 руб. за квадратную сажень, Русскому обществу и Россійскому, причемъ Русское общество арендуетъ 450 кв. саж. и Россійское—275 кв. саж.

При ст. Поти находится оборотное депо и вспомогательныя мастерскія. Длина участка—48 верстъ, границы его по вѣтви въ сторону Самтреди—ст. Абаша.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—9, изъ нихъ пассажирскахъ—1, товарныхъ 3-осныхъ—8. Паровозы депо обслуживаютъ маневры въ порту и на станціи и рабочій поѣздъ 11 участка.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется одно паровозное депо двупутное, на 6 танковыхъ или на 4 паровоза съ тендерами съ 8-ю вытяжными трубами (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ—2.

Около депо имѣется инструментальная и кладовка для легковоспламеняющихся веществъ.

Для промывки паровозовъ насоса нѣтъ; промывка производится изъ водопроводныхъ крановъ.

Паровозное зданіе и мастерскія оборудованы двумя домкратами желѣзными съ горизонтальнымъ движеніемъ и двумя слесарными верстаками съ 10 тисками.

Въ паровозномъ зданіи помѣщается и мастерская депо, занимающая 24 кв. саж.; отъ стойлъ она не отдѣлена.

Мастерская состоитъ изъ механической, кузницы и слесарной размѣромъ въ 24 кв. саж.

Машина и котелъ находятся вблизи депо въ водоемномъ зданіи, въ разстояніи $2^1/_2$ саж.

Контора депо помѣщается въ домѣ № 3 при квартирѣ начальника депо, занимая площадь 4,93 кв. саж.

Мастерская выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка, коихъ въ вѣдѣніи депо 3 и 1 самотекъ.

Оборудованіе мастерской:

паровая машина вертикальная въ 8 л. с.,

котелъ вертикальный, поверхностью нагрѣва—8 кв. метр. при рабочемъ давленіи пара въ 6 атм.

Около водоемнаго зданія имѣется два паровыхъ насоса, одинъ для промывки товарныхъ и марганцевыхъ вагоновъ и второй для перекачки нефти изъ вагоновъ-цистернъ въ резервуары и изъ резервуара въ нефтемѣрку.

Станковъ имѣется:

строгальный	1
сверлильныхъ	2
токарно-винторѣзныхъ	2
прессовъ для гидравлич. испыт.	1
точильный камень въ чугунномъ станкѣ.	1
вентиляторъ	1
сверлильный станокъ ручной	1

Кузница расположена въ томъ же помѣщеніи оборудована двумя кузнечными горнами, переноснымъ, однимъ мѣдницкимъ и одной наковальней.

Въ мастерской имѣется одна чугунная большая печь, отапливаемая углемъ и дровами.

Освѣщаются зданія обыкновенными керосиновыми фонарями.

Полезная длина тракціонныхъ путей—270 пог. саж.

При депо Поти имѣется вагонный паркъ, навѣсъ площадью въ 13 кв. саж. Вагоны ремонтируются на открытомъ воздухѣ.

Депо Поти снабжаетъ паровозы водой изъ р. Ріона; вода отстаивается въ 3 желѣзобетонныхъ бассейнахъ. Эта же вода отпускается по всѣмъ жилымъ домамъ, въ баню и ежедневно одинъ вагонъ-цистерна отправляется для линейныхъ служащихъ отъ Поти до Новосенаки.

Водоснабженіе ст. Поти оборудовано 2 машинами Вортингтона, мощностью 11,4 куб. саж. воды въ часъ и 3 вертикальными котлами, поверхностью нагрѣва 269,05 кв. фут.

По осмотрѣ Потійскаго порта и ст. Поти Подкомиссія въ 4 час. 35 мин. отбыла на ст. Чалоиды, слѣдуя мимо новыхъ подъемныхъ крановъ для марганца, о которыхъ упоминалось выше; было отмѣчена что провода, служащіе для передачи крану элек-

трической энергіи подвѣшены на особыхъ желѣзо-бетонныхъ столбахъ. Каждый такой столбъ обходится въ 80 руб.

Въ 4 час. 50 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Чалоиды, на которой была сдѣлана кратковременная остановка для осмотра постройки пассажирскаго зданія, строящагося потому что старое зданіе тѣсно, очень сыро и совершенно непригодно для жилья.

По отбытіи со станціи Чалоиды участокъ до ст. Кутаисъ за позднимъ временемъ не былъ осмотрѣнъ Подкомиссіей.

Ст. Кутаисъ. Ст. Кутаисъ пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направ. на Ріонъ	7	3	10	7	3	10
„ „ „ Тквибули	2	1	3	2	1	3

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Ріонъ и обратно	68	70
„ „ „ Тквибули „	27	28
Итого . .	95	98

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Кутаисъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . 17255 ваг.,
прибыло на станцію . . . . . 27.294 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.:

Поѣздами больш. скор. и воинскими 1.904 ваг.
„ малой „ „ 32.645 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ со слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Кутаисъ и отъ ст. Кутаисъ за сутки.

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) отъ Кутаиса къ Ріону . . .	6	360
2) „ Ріона „ Кутаису . .	6	139
3) „ Кутаиса „ Тквибули . .	3	30
4) „ Тквибули „ Кутаису . .	3	45

Число путей на станціи—5, протяженіемъ въ 378 саж.

Нагружено	586.414	пуд.,
выгружено	1.875.873	„
перегружено	7.846	„

Складочныхъ помѣщеній на станціи Кутаисъ имѣется:

Пакгаузъ, площ.	75	кв.	саж.
Платформъ: крытыхъ	88	„	„
Платформъ: открытыхъ	135	„	„

Согласно утвержденному проекту и смѣтѣ производится развитіе ст. Кутаисъ.

Общая стоимость работъ исчислена въ суммѣ 324.562 руб., въ счетъ коихъ отпущено по смѣтамъ 1905—1910 г.г. 52.500 руб. Въ 1911 году предположено уложить часть путей, устроить двѣ платформы и вымостить товарный дворъ, всего на сумму 25.000 рублей.

Необходимость отпуска кредита была Подкомиссіей признана.

Въ 7 час. 45 мин. утра Подкомиссія отбыла по Тквибульской вѣтви убыточной по заявленію представителей Закавказскихъ ж. д.

Управленіемъ Закавказскихъ ж. д. по этому вопросу было сообщено слѣдующее.

Изъ числа отдѣльныхъ вѣтвей, примыкающихъ къ Закавказскимъ, ж. д. убыточна для казны эксплоатація двухъ вѣтвей: Тквибульской отъ Кутаиса до Тквибулъ—40,9 верстъ нормальной колеи, и Бакурьянской, протяженіемъ въ 36,6 версты узкой колеи.

Будучи открыты для эксплоатаціи первая съ 14-го декабря 1887 года и вторая—съ 2 января 1902 года, эти вѣтви изъ года въ годъ своимъ доходомъ далеко не покрываютъ совершаемый для ихъ содержанія расходъ, понижая этимъ общую сумму дорогъ. За послѣдніе годы какъ доходность, такъ и расходъ по эксплоатаціи Тквибульской и Бакурьянской вѣтвей приняли устойчивыя формы и даютъ почти незначительныя отклоненія отъ средней величины въ ту или другую сторону. Поэтому, чтобы получить представленіе о размѣрѣ ежегоднаго убытка отъ эксплоатаціи указанныхъ вѣтвей, достаточно взять данныя за одинъ какой-либо изъ послѣднихъ годовъ.

Въ 1908 году различными службами на содержаніе Тквибульской вѣтви были израсходованы слѣдующія суммы:

сл. пути	113.509	руб.,
„ тяги	92.918	„
„ движенія	62.320	„
Всего	268.737	руб.

Между тѣмъ, доходъ въ томъ же году отъ Тквибульской вѣтви равняется 54.984 руб. и составляетъ всего 20,5% общаго расхода на содержаніе ея.

Точно также годовой расходъ на содержаніе Бакурьянской вѣтви за 1908 г. выражается слѣдующими цифрами:

по сл. пути	73.685	руб.
„ тяги	56.111	„
„ движенія	25.391	„
Всего	155.187	руб.

Доходъ же отъ грузового и пассажирскаго движенія составляетъ всего около 19.000 руб. или 12,2% общаго расхода. Такимъ образомъ, въ общей сложности, Тквибульская и Бакурьянская вѣтви даютъ въ годъ дефицитъ около 350.000 руб.

Давая убытокъ, вѣтки эти, однако, важны для Закавказскихъ ж. д., давая имъ грузы.

Такъ, главнымъ потребителемъ угля, подвозимаго Тквибульской вѣткой являются Закавказскія ж. д., и исключительно этимъ углемъ отапливаются всѣ зданія на линіи. Принимая во вниманіе, что ежегодно расходуется на дорогахъ каменнаго угля свыше $1^1/_2$ милліона пуд. и что одинъ пудъ донецкаго угля съ доставкой на Закавказскія ж. д. стоитъ 16 коп., а пудъ тквибульскаго угля всего 12,5 коп., слѣдуетъ всю получающуюся въ данномъ случаѣ годовую экономію отъ потребленія тквибульскаго угля вмѣсто донецкаго исключить изъ вышеуказаннаго расхода по эксплоатаціи Тквибульской вѣтви.

Полное закрытіе Тквибульской вѣтви на какую-либо часть года является недоступнымъ въ виду сравнительно развитого и постояннаго пассажирскаго движенія по ней (въ 1908 году прослѣдовало по Тквибульской вѣтви 71.018 человѣкъ, въ 1909 году 71.715 человѣкъ), а также вслѣдствіе необходимости во всякое время года вывозить отсюда топливо.

Бакурьянская вѣтвь находится въ нѣсколько иныхъ условіяхъ. Товарное движеніе здѣсь совсѣмъ незначительно.

За весь 1907 годъ.

	Отправлено.	Прибыло.	Итого.
коммерч. грузовъ	268.566 п.	69.185 п.	337.751 п.
клади дорогъ	10.078 п.	47.134 п.	572.231 п.
Всего			394.963 п.

Размѣры перевозокъ въ послѣдующіе годы не увеличились и годовая доходность Бакурьянской вѣтви по грузовому движенію колеблется отъ $3^1/_2$ до 4 тысячъ рублей въ годъ.

Пассажирское движеніе имѣетъ нѣкоторую тенденцію къ увеличенію, но незначительную. Въ 1908 г. было провезено 37.953 человѣка, въ 1909 году 39.074 человѣка.

По мѣсяцамъ перевозка пассажировъ на Бакурьянской вѣтви разбивается слѣдующимъ образомъ:

	1908 годъ.	1909 годъ.
январь	823	941
февраль	818	843
мартъ	923	1.102
апрѣль	1.198	1.505
май	2.393	2.692
іюнь	5.527	5.648
іюль	8.889	9.349
августъ	11.977	9.892
сентябрь	2.508	3.021
октябрь	1.135	1.788
ноябрь	953	1.184
декабрь	809	1.109
Всего	37.953	39.074

Изъ приведенной таблицы видно, что въ зимніе мѣсяцы, въ сравненіи съ лѣтними, движеніе пассажировъ на Бакурьянской вѣтви чрезвычайно падаетъ. Объясняется это тѣмъ, что желѣзная дорога здѣсь пролегаетъ по мало населенной и мало развитой въ культурномъ отношеніи мѣстности. Благодаря прекрасному горному климату, отличающемуся лѣчебными свойствами при грудныхъ заболѣваніяхъ, съ наступленіемъ весны сюда устремляется большое количество дачниковъ, съ появленіемъ которыхъ и оживаетъ вся мѣстность; осенью же, послѣ отъѣзда дачниковъ, жизнь дороги опять замираетъ.

Въ виду такого особаго склада жизни Бакурьянской вѣтви можно было бы использовать для сокращенія расходовъ на ея содержаніе допускаемое правилами сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей (ст. 1069 собранія узаконеній и распор. прав. 1892 г.) временное закрытіе вѣтви на весь зимній періодъ. Отъ примѣненія этой мѣры сокращался бы ежегодный расходъ по сл. движенія и тяги приблизительно вдвое, по сл. же пути сокращенія были бы незначительны вслѣдствіе необходимости поддерживать линію въ исправномъ состояніи и имѣть постоянное наблюденіе за ней и станціями даже при отсутствіи движенія поѣздовъ.

Въ цифрахъ получились бы слѣдующія сбереженія:

по сл. тяги около . . . . . 28.000 руб.
„ движенія около . . . . 40.000 руб. въ годъ.

Однако, достиженіе указанной экономіи будетъ сопряжено съ значительными неудобствами для края. Желѣзныя дороги, пролегая даже по малонаселеннымъ и пустыннымъ мѣстностямъ, способствуютъ оживленію края, поднятію его благосостоянія и,

съ теченіемъ времени, дѣлаютъ его населеннымъ и промышленнымъ; въ этомъ отношеніи прекращеніе на 6 зимнихъ мѣсяцевъ связи Бакурьянской вѣтви съ магистралью поставитъ преграду къ дальнѣйшему развитію края, закрѣпитъ за нимъ значеніе лишь второстепеннаго лѣчебнаго курорта и создастъ основаніе для справедливыхъ жалобъ мѣстныхъ жителей.

Поэтому желательно было бы не прибѣгать къ полному закрытію Бакурьянской вѣтви на зимній періодъ а ввести только возможно большую экономію во всѣхъ текущихъ расходахъ, и съ этою цѣлью ограничить движеніе, оставивъ только одну пару смѣшанныхъ поѣздовъ въ недѣлю; товарные же поѣзда должны быть назначаемы по мѣрѣ надобности, въ случаѣ предъявленія грузовъ въ количествѣ, достаточномъ для образованія товарнаго поѣзда полнаго состава. Въ противномъ случаѣ грузы должны отправляться со смѣшанными поѣздами, при этомъ придется помириться съ неизбѣжной просрочкой въ доставкѣ грузовъ.

Судя по характеру движенія пассажировъ на Тквибульской вѣтви, здѣсь можно оставить на зимній періодъ въ ежедневное обращеніе также одну пару товаро-пассажирскихъ поѣздовъ, при условіи комплектованія товарныхъ поѣздовъ только въ полныхъ составахъ.

Отъ примѣненія изложенныхъ мѣръ можно ожидать сбереженія до 20.000 руб. въ годъ.

Что же касается сокращенія расходовъ посредствомъ уничтоженія постоянныхъ станціонныхъ сигналовъ, уничтоженія отопленія въ поѣздахъ и т. п., на что имѣются указанія въ правилахъ эксплоатаціи подъѣздныхъ путей, то прибѣгать къ такимъ мѣрамъ нежелательно въ цѣляхъ соблюденія большей безопасности слѣдованія поѣздовъ и сохраненія удобствъ для пассажировъ.

Подкомиссія прослѣдовала по Тквибульской вѣтви только до ст. Гелаты.

На ст. Гелаты имѣются лишь начальникъ станціи, его помощникъ и стрѣлочникъ. Движеніе здѣсь очень небольшое.

По возвращеніи со ст. Гелаты въ Кутаисъ Подкомиссія отбыла въ 9 час. 30 мин. утра на ст. Ріонъ, куда и прибыла въ 9 час. 50 мин.

Пассажирское зданіе ст. Ріонъ очень хорошее, большое; Подкомиссіей было отмѣчено, что затрата, произведенная въ 1905 году на постройку этого вокзала, не соотвѣтствуетъ дѣйствительной потребности пассажирскаго движенія.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Ріонъ имѣется: пакгаузъ, площ. въ 16,25 кв. саж. и открытая платформа, площ. въ 68 кв. саж.

Товаро-станціонныя работы на ст. Ріонъ производятся подряднымъ способомъ по 1 руб. 20 коп. за 1.000 пуд. груза вмѣстѣ съ охраной. Залогъ внесенъ въ суммѣ 5.000 руб.

Въ 10 час. Подкомиссія отбыла на ст. Шаропань, при чемъ по пути была сдѣлана остановка на ст. Квирилы, куда прибыли въ 10 час. 45 мин.

Ст. Квирилы. Ст. Квирилы въ 1909 г. пропускала въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ.

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Михайлово	4	11	15	4	13	17

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Михайлово и обр. .	660	764
„ „ „ Самтреди „ .	643	1.281
Итого . . .	1.303	2.045

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Квирилы выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . 237.845 ваг.
прибыло на станцію . . . . . 237.850 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

поѣздами большой скорости и воинскихъ . . . . . 25.255 ваг.
поѣздами малой скорости . . . 450.440 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Квирилы и отъ ст. Квирилы за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) отъ Квирилы къ Михайлово	20	300
2) „ Михайлово къ Квирилы	17	476

Число путей на станціи 14, протяженіемъ въ 1.868 саж.,

нагружено . . . . . 321.275 пуд.
выгружено . . . . . 1.091.966 „
перегружено . . . . . 18.101 „

Главными отправляемыми грузами являются: вино, марганецъ, хромистый желѣзнякъ и цементъ.

Главными прибывающими грузами являются: дрова, кукуруза, мука, сѣно, керосинъ и разный бакалейный товаръ.

Ст. Квирилы находится въ Кутаисской губ., Шаропанскомъ уѣздѣ, вблизи слѣдующихъ городовъ и селеній, получающихъ и отправляющихъ товары: м. м. Квирилы, Чхары, с. Квалиты, Свири, Кидіеты, Цхрацкаро, Сакаро, Диликауры и Аргветы.

Къ станціи примыкаютъ двѣ шоссейныя дороги: Военно-Имеретинская и Квирилъ-Чхарская (25 вер.).

Складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузъ, площ. въ 33,80 к. с., платформъ: крытая, площ. въ 120 к. с. открытая — 50 к. с.

Товаро-станціонныя работы производятся подряднымъ способомъ по 1 руб. 80 коп. за 1.000 пуд. груза; залогъ внесенъ въ суммѣ 1.800 руб.

Имѣющееся пассажирское зданіе очень неудобно и несоотвѣтственное.

По сообщенію начальника дороги, оно предназначено къ передѣлкѣ.

Съ вокзала Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную кондукторовъ, расположенную въ одноэтажномъ каменномъ домѣ.

При дежурной имѣется столовая и кухня.

Дежурная разчитана на 54 кровати; помѣщеніе слѣдуетъ признать соотвѣтственнымъ.

Товарная контора занимаетъ достаточное помѣщеніе.

Затѣмъ Подкомиссія перешла въ депо.

При ст. Квирилы находится оборотное депо и мастерская, длина участка—48 вер., границами его служатъ по главной линіи: ст. Аджаметы въ сторону Батума и ст. Бѣлогоры въ сторону Баку.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—4, всѣ товарные. Паровозы этого депо обслуживаютъ марганцевые поѣзда отъ ст. Шаропань до ст. Квирилы и маневры на этихъ станціяхъ

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется прямоугольное паровозное зданіе на 8 стойлъ (4-хъ путевое).

Надъ стойлами 16 постоянныхъ вытяжныхъ трубъ (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ 4.

Для промывки паровозовъ насоса не имѣется; промывка производится изъ водопроводныхъ крановъ.

Паровозныя зданія и мастерскія оборудованы однимъ комплектомъ домкратовъ Беккера и 3 верстаками при 13 тискахъ.

Мастерская занимаетъ площадь въ 57 кв. саж.

Мастерская депо выполняетъ работы по текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка оборотнаго депо, коихъ въ вѣдѣніи депо числится 2, и ручной насосъ на ст. Аджаметы.

Оборудованіе мастерской:

при мастерской имѣется станковъ:

строгальный 1,
сверлильный 1,
токарныхъ. 2,
точильный камень 1,
вентиляторъ . . . . . 1.

Кузница оборудована однимъ кузнечнымъ постояннымъ горномъ и однимъ переноснымъ.

Паровозное зданіе и мастерская не отапливаются и освѣщаются обыкновенно керосиновыми стѣнными фонарями.

Существующая длина тракціонныхъ путей—43,60 п. саж.

При депо Квирилы имѣется ваганный ремонтный путь длиною въ 43,60 пог. саж.

Столярная мастерская, площ. въ 21 кв. саж.. оборудованіе ея состоитъ изъ двухъ столярныхъ верстаковъ и одного слесарнаго при 8 тискахъ.

Депо Квирилы снабжаетъ паровозы водой изъ колодца. Водоснабженіе достаточное, для питья пользуются этой же водой. Оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ машины Вортингтона, мощностью въ 2,2 куб. саж. воды въ часъ и горизонтальнаго и вертикальнаго котловъ, поверхностью нагрѣва въ 195,47 куб. фут.

При осмотрѣ депо было отмѣчено, что вытяжка производится неудовлетворительно.

Слѣдуя, далѣе, мимо дежурной машинистовъ, Подкомиссія осмотрѣла складъ топлива.

На складѣ топлива имѣется нефтехранилище на 130.000 пуд. нефти, складъ для 20 куб. саж. дровъ и 4.000 пуд. каменнаго угля.

Остатковъ матеріаловъ по матеріальному складу ст. Квирилы на 1-е сентября 1910 года значилось: дровъ и каменнаго угля—на сумму 508 р. 06 к., нефти—29.554 руб., всего на сумму 30.062 руб. 06 коп.

Затѣмъ, мимо жилыхъ домовъ, Подкомиссія прослѣдовала въ школу.

Учащихся въ Квирильскомъ двуклассномъ желѣзнодорожномъ училищѣ было 153, изъ нихъ 66 дѣвочекъ и 87 мальчиковъ.

Въ концѣ 1909—10 учебнаго года учащихся было 113.

Въ 1910/11 учебномъ году поступило 40.

За неимѣніемъ свободныхъ вакансій, вслѣдствіе тѣсноты училищнаго помѣщенія, отказано въ пріемѣ 19-ти.

Помѣщеніе училища было признано Подкомиссіей тѣснымъ и несоотвѣтственнымъ.

Изъ училища Подкомиссія перешла въ пріемный покой, расположенный въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ.

Помѣщеніе пріемнаго покоя тѣсное, комнаты ожидальной совершенно не имѣется.

При осмотрѣ расположенія станціонныхъ путей Подкомиссіей было отмѣчено, что это расположеніе является въ высшей степени нераціональнымъ, съ узкимъ входнымъ и выходнымъ горломъ, и расширить устройство представляется возможнымъ, въ силу особыхъ мѣстныхъ условій.

Ст. Шаропань. Въ 11 час. 30 мин. Подкомиссія отбыла на ст. Шаропань, куда и прибыла въ 12 час. 30 мин. пополудни.

Пассажирское зданіе настолько тѣсно, что пассажирамъ нѣтъ мѣста не только сидѣть, но даже стоять.

Въ виду того, что на ст. Шаропань примыкаетъ узкоколейная Чіатурская вѣтвь, и марганецъ съ этой вѣтви перегружается въ вагоны широкой колеи для слѣдованія въ порты Чернаго моря, на ст. Шаропань устроена для этой цѣли особая эстокада, признанная Подкомиссіей вполнѣ цѣлесообразной.

Въ сутки можетъ быть перегружено до 400 вагоновъ, при одновременной подачѣ до 18 вагоновъ.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла двухъэтажный каменный домъ, въ которомъ расположены контора участка сл. пути и квартира начальника участка.

Квартира занимаетъ 6 комнатъ, помѣщеніе вполнѣ соотвѣтственное.

Отсюда Подкомиссія перешла въ депо.

При ст. Шорапань имѣется депо и мастерская для узкоколейнаго участка Шаропань—Сачхеры, длина участка—50 вер.

Инвертарное количество приписанныхъ паровозовъ—28, паровозы этого депо всѣ танковые товарнаго типа обслуживаютъ всѣ пассажирскіе, товаро-пассажирскіе, товарные и рабочіе поѣзда, а также маневры на своемъ участкѣ.

Оборотнаго депо не имѣется, а есть просто сарай съ канавой безъ всякаго оборудованія зданіе каменное.

Для стоянки, промывки и ремонта паровозовъ имѣется 6 стойлъ; одно изъ нихъ всегда занято среднимъ ремонтомъ паровозовъ, а другое, рядомъ, для болѣе продолжительнаго текущаго ремонта; остальныя 4 стойла служатъ для текущей мелкой работы, промывки и чистки.

На дворѣ депо двѣ открытыя канавы для осмотра и смазки паровозовъ.

Имѣется также третья малая канава для осмотра осевыхъ подшипниковъ безъ подъемки паровоза.

Надъ стойлами зданія депо 6 постоянныхъ вытяжныхъ трубъ (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ 3.

Для промывки паровозовъ насоса нѣтъ; промывка производится изъ водопроводныхъ крановъ.

Паровозныя зданія и мастерская оборудованы 4-мя домкратами Беккера съ двумя желѣзными балками, 8 верстаками при 24-хъ

слесарныхъ тискахъ; кромѣ того имѣются 5 столярныхъ верстаковъ.

Рядомъ съ паровознымъ зданіемъ помѣщается и мастерская депо, занимающая площадь: въ 69,16 кв. с., помѣщеніе мастерской совершенно отдѣлено отъ зданій депо.

Зданіе мастерской—каменное съ деревянной крышей.

Мастерская состоитъ изъ машиннаго отдѣленія площ. въ 4,60 кв. саж. и инструментальной—5,50 кв. саж.

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, а также по большому и среднему ремонту вагоновъ, коихъ нъ участкѣ 622.

Кромѣ того, мастерская служитъ и по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка, одной паровой—въ Шаропани и 3 ручныхъ на линіи.

Оборудованіе мастерской:

керосиновый двигатель мастерской на 10 силъ системы „Урсусъ."

Станковъ имѣется:

строгальныхъ	2,
сверлильныхъ	2,
токарно-винторѣзныхъ	3,
болторѣзныхъ	1,
бандажныхъ	2,
шеечныхъ	1,
точильныхъ	1,
наждачныхъ	1,
краскотерка	1,
винтеляторъ	1,
прессовъ для гидравлич. испытаній котловъ	1,

изъ этихъ станковъ 1 строгальный и 1 сверлильный-ручные (малые).

Кузница расположена отдѣльно близъ мастерскихъ (временная деревянная постройка): 4 горна постоянныхъ и 3 переносныхъ.

Кузницу предположено построить новую на 5—6 огней съ паровымъ молотомъ.

Паровозное зданіе и мастерская не отапливаются.

Территорія депо и мастерскихъ освѣщается 3 керосино-калильными фонарями системы Галкина и 7 столбовыми обыкновенными фонарями.

Длина тракціонныхъ путей депо и вагоннаго парка всего 684 саж., изъ нихъ полезная длина 474 саж.

Въ мастерскую для ремонта колесъ, колеса какъ паровозныя, такъ и вагонныя, перекатываются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ 2,76 саж., поворотные круги какъ въ Шаропани, такъ и въ Чіатурахъ не оборудованы пятой Блюмберга.

При депо Шаропань имѣется вагонный паркъ, т. е. платформа—навѣсъ, площадь котораго равна 176,40 кв. саж.; навѣсъ

этотъ служитъ для производства большого, средняго и текущаго ремонта классныхъ и товарныхъ вагоновъ участка.

Кромѣ сего, подъ навѣсомъ производится окраска и чистка всѣхъ вагоновъ.

При вагонномъ паркѣ имѣется столярная мастерская площадью въ 40 кв. саж.; изъ нихъ только 12 кв. саж. заняты собственно мастерской, остальныя служатъ для храненія лѣсного матеріала.

Вагонному парку принадлежитъ еще пристройка при зданіи депо, площадью 7,70 кв. саж., гдѣ имѣются верстаки, тиски для работъ вагонныхъ слесарей; пристройка эта временная, деревяная.

За неименіемъ мѣста, малярная мастерская и смазчикъ помѣщаются въ двухъ вагонахъ стараго типа, негодныхъ для службы.

Завѣдываніе вагоннымъ дѣломъ возложено на вагоннаго мастера.

Станковъ въ вагонной мастерской не имѣется; оборудованіе состоитъ изъ столярныхъ и слесарныхъ верстаковъ и 3 переносныхъ горнъ.

Депо Шаропань снабжаетъ паровозы водой изъ рѣки Чхеремела. Водокачка ст. Шаропань, снабжаетъ водой и паровозы приходящихъ четныхъ поѣздовъ изъ депо Михайлово и маневровые паровозы депо Квирилы. Ручные водокачки на линіи, на ст. Бослеви, Рквія и Саліеты,—качаютъ воду вручную изъ колодца.

Водоснабженіе на линіи является пока достаточнымъ.

Что же касается водоснабженія ст. Шаропань, то, послѣ постройки на горѣ новаго бассейна, высотою больше противъ стараго водоемнаго зданія на 8 саж., чувствуется необходимость замѣнять существующіе насосы болѣе сильными.

Вода берется изъ р. Чхеремела и 2 колодцевъ, мощность источника неограниченная. Оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ машины Блека маховичной, мощностью 1 куб. саж. воды въ часъ и 2 вертикальныхъ котловъ, поверхностью нагрѣва 215,18 куб. фут.

При осмотрѣ оборудованія мастерскихъ было отмѣчено отличное качество станковъ.

На ст. Шаропань находится складъ топлива съ нефтехранилищемъ на 5.180 пуд. нефти, 17 куб. саж. дровъ и 2.150 пуд. каменнаго угля.

Остатковъ по складу топлива на 1-е сентября 1910 года значилось: каменнаго угля и дровъ на сумму 403 р. 92 к., нефти — 1.773 р. 50 к., всего на сумму 2.177 руб. 42 коп.

При осмотрѣ станціи было установлено, что къ постройкѣ пріемнаго покоя за счетъ кредита, отпущеннаго въ 1909 году, еще не приступлено.

По окончаніи осмотра ст. Шаропань Подкомиссія отбыла въ 12 час. 55 мин. по Чіатурской вѣтви.

Осмотръ Чіатурской вѣтви былъ вызванъ тѣмъ обстоятельствомъ, что на увеличеніе пропускной способности ея испрашивалось управленіемъ ж. д. за 1909-1910 г.г.—100.000 руб., тогда какъ нынѣ, по мнѣнію управленія Закавказскихъ ж. д., расширеніе это не вызывается необходимостью.

По этому вопросу управленіемъ Закавказскихъ ж. д. было сообщено, что за все время существованія Чіатурской вѣтви вывезено наибольшее количество марганца только въ 1907 году, всего 37 милліоновъ пудовъ, т. е. то количество, каковое вѣтка способна вывезти въ 1/2 года.

Все количество марганца въ складахъ на станціяхъ Чіатуры, Дарквети и Чикаури, образовавшееся подвозкою изъ рудниковъ за десятки лѣтъ, составляетъ около 70 милліоновъ пудовъ и можетъ быть перевезено въ теченіе одного года, еслибы онъ весь предъявлялся къ перевозкѣ; къ сожалѣнію за неимѣніемъ спроса, марганецъ этотъ лежитъ въ складахъ, и вѣтка, нынѣ вполнѣ оборудованная, лишена груза для перевозки; при этомъ необходимо принять въ соображеніе и то обстоятельство, что если бы въ теченіе перваго года было въ дѣйствительности предъявлено къ перевозкѣ всѣ 70 милліоновъ пудовъ, то въ послѣдующіе годы къ перевозкѣ можетъ быть предъявляемо только то количество руды, которое марганцепромышленники успѣютъ подвезти изъ рудниковъ къ складамъ въ теченіе года, а это количество едва ли можетъ достигнуть 30—35 милліоновъ пудовъ, ясно, что при провозо-пропускной способности вѣтки въ 70 милліоновъ пудовъ въ годъ, всякія затраты на усиленіе ея не вызываются дѣйствительной потребностью, поэтому 800.000 руб., предусмотрѣнные журналомъ междувѣдомственной комиссіи, должны быть исключены изъ общей вѣдомости расходовъ, тѣмъ болѣе, что, въ случаѣ потребности частичнаго усиленія провозопропускной способности на извѣстный періодъ времени свыше 300 вагоновъ въ сутки, оно можетъ быть достигнуто относительно незначительными затратами по устройству дополнительной перегрузочной эстокады на ст. Шорапань, открытіемъ двухъ или трехъ разъѣздовъ, увеличеніемъ скорости движенія товарныхъ поѣздовъ, для каковой цѣли оборудовать тормозами Вестингауза и наконецъ, переходъ къ 900-1000 пудовой нагрузкѣ.

Послѣдній способъ усиленія пропускной способности Чіатурской вѣтви вызоветъ необходимость довольно значительной передѣлки подвижного состава узкой колеи и усиленія 20-ти саженныхъ мостовъ.

Для Чіатурской вѣтви назрѣвшею потребностью является улучшеніе условія подачи вагоновъ подъ нагрузку марганца къ складамъ, лежащимъ на перегонѣ Чіатуры—Дарквети. За послѣднее десятилѣтіе на этомъ перегонѣ образовалась масса складовъ съ частными желѣзнодорожными вѣтвями, стрѣлки

каковыхъ, въ количествѣ 18-ти штукъ, примыкаютъ къ главному пути почти на протяженіи всѣхъ 6-ти верстъ перегона; вслѣдствіе этого, сквозное движеніе поѣздовъ на перегонѣ Чіатуры-Дарквети совершенно стѣснено, и подача вагоновъ къ складамъ подъ нагрузку, въ періоды сильнаго экспорта,, крайне затруднена.

Болѣе детально вопросъ этотъ освѣщенъ въ протоколѣ засѣданія Подкомиссіи съ участіемъ марганцепромышленниковъ.

Кредиты, отпущенные на 1909 и 1910 г.г. полностью использованы не были и управленіе Закавказскихъ ж. д. сообщило, что первоначальное предположеніе объ устройствѣ сквозного второго пути на перегонѣ Чіатуры Дарквети было замѣнено проектомъ устройства 3 путей отъ Чіатуръ до 42 вер. на протяженіи $3^1/_2$ верстъ и оставленіемъ одного пути на остальныхъ $2^1/_2$ вер. Проектъ представленъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ за № 256705/7802 отъ 8-го іюля 1910 года.

На эту же работу имѣется по расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ 1909 г. кредитъ въ 75.000 руб.

Работы пока не начаты. На разбивку же линіи и съемку профилей изъ кредита 1909 года израсходовано 724 руб.

По Чіатурской вѣтви Подкомиссія прослѣдовала до ст. Дарквети, и было установлено, что развитіе этой вѣтви не является необходимымъ. Здѣсь имѣются въ настоящее время 3 разъѣзда, недѣйствовавшихъ съ самой постройки ихъ; на разъѣздахъ выстроены прекрасные двухъэтажные каменные дома, частью пустующіе. частью занятые путевыми служащими.

Состояніе пути не оставляетъ желать лучшаго.

Казенные Чіатурскіе карьеры расположены на 8, 26 и 42—48 вер.

Стоимость заготовки и нагрузки на вагоны за 1 куб. саж.

Въ карьерѣ на	8 вер.	4,50 руб.	
„ „ „	26 „	4,00 „	
„ „ „	42—48 вер.	4,95 „	безъ нагрузки.

На 4-мъ участкѣ сл. пути находятся слѣдующіе сорта балласта:

Кабулетскаго морского гравія	7.020 куб. саж.
горнаго балласта	2.888 „ „
рѣчного гравія	889,50 куб. с.
Итого	10.797,50 куб. с.

Въ 4 час. 45 мин. Подкомиссія возвратилась на ст. Шаропань и 25 сентября въ 6 час. 45 мин. утра отбыла на ст. Михайлово.

Слѣдуя по четвертому участку службы пути, Подкомиссія отмѣтила хорошее состояніе пути, несмотря на довольно трудныя условія мѣстности.

Путь идетъ въ горахъ, по берегу рѣки, одѣтому подпорными стѣнками, устроенными послѣ размыва полотна рѣкой.

Балластъ прекрасный, бровка отдѣлана камнемъ.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ пути устроены, акведуки, служащіе для отвода горной воды, несущей съ собой, по временамъ камни, которые при отсутствіи этихъ акведуковъ могли бы попортить и загромоздить путь.

Между станціями Ципа и Варварино Подкомиссія прослѣдовала черезъ находящійся здѣсь Сурамскій тоннель, длиною 1.874 саж., при чемъ представителями Закавказскихъ ж. д. было сообщено, слѣдующее:

Безопасности движенія поѣздовъ въ Сурамскомъ тоннелѣ угрожаютъ слѣдующія серьезныя обстоятельства:

1) пролегающія у стѣны тоннеля трубы керосинопровода, постоянно содержащія керосинъ подъ давленіемъ, 2) ускоренный и неравномѣрный износъ рельсъ и скрѣпленій пути, 3) вывѣтриваніе камней сводовъ тоннеля и 4) износъ скрѣпленій и проводовъ телеграфа и сигнализаціи.

Осмотромъ и испытаніемъ трубъ, уложенныхъ въ тоннелѣ, выяснилось, что за одинадцть лѣтъ, прошедшихъ со времени укладки ихъ (уложены въ 1898 году, испытаны въ 1909 году) подъ вліяніемъ сѣрнистыхъ и углеродистыхъ газовъ, скопляющихся на продолжительное время послѣ прохода поѣздовъ въ средней части тоннеля, трубы на протяженіи $1^1/_2$ версты покрылись корой (см. анализъ ея, произведенный профессоромъ Н. Соколовымъ въ лабораторіи И. Р. Т. О. въ Петербургѣ), толщиной, доходящей до $5^1/_2$ мм., легко отпадающей при постукиваніи молоткомъ. Въ мѣстахъ съ наибольшей толщиной этой коры діаметръ трубъ послѣ очистки отъ коры оказался равнымъ216 мм., вмѣсто нормальнаго 220 мм., т. е. стѣнки сдѣлались тоньше на 2 мм.

Произведеннымъ гидравлическимъ испытаніемъ выяснено, что и съ такимъ діаметромъ трубы вполнѣ выдерживаютъ предѣльное давленіе, на какое испытывались передъ укладкой ихъ (110 атм.), и такимъ образомъ опасности въ ближайшее время не предвидится, но нельзя съ увѣренностью сказать, что дальнѣйшее поверхностное перерожденіе матеріала трубъ также безопасно и поэтому, принимая во вниманіе особенности условій движенія поѣздовъ въ тоннелѣ, представляется необходимымъ не откладывать далеко смѣну $1^1/_2$ вер. трубъ въ средней части тоннеля на новыя, тѣмъ болѣе, что съ промедленіемъ переукладки годность этихъ $1^1/_2$ вер. трубъ (стоятъ около 21 тыс. руб.) для дальнѣйшей службы на участкѣ менѣе отвѣтственномъ можетъ пропасть совершенно.

Стоимость этой работы исчислена въ 30.473 руб. 60 коп.

Обмотка осмоленныхъ трубъ холстомъ совершенно предохранитъ трубы отъ вреднаго вліянія газовъ и отъ мѣстнаго сквозного проржавленія.

Трубы съ керосиномъ опасны для поѣздовъ по двумъ причинамъ.

Первая причина заключается въ томъ, что при самомъ проходѣ поѣздовъ керосинъ подъ давленіемъ можетъ выбиваться изъ трубъ въ пульверизированномъ видѣ и зажечь топку паровоза, отъ чего при существующей въ тоннелѣ тягѣ будетъ быстро охваченъ огнемъ весь составъ поѣзда. Опасность послѣдствій фонтанированія керосина изъ трубъ устранится съ принятіемъ вышеуказанныхъ мѣръ и усиленнымъ надзоромъ за состояніемъ трубъ (см. ниже).

Вторая причина опасности заключается въ возможности схода съ рельсъ поѣздовъ, и поврежденія ими трубъ съ керосиномъ. Въ видахъ такой возможности въ началѣ по совѣту Инженера А. П. Домбровскаго предполагалось трубы оградить отъ рельсоваго пути каменной стѣнкой.

Нынѣ же съ прокладкой въ тоннелѣ въ текущемъ году постояннаго узкоколейнаго пути (на полосѣ предназначенной въ будущемъ для второго пути) на балластномъ слоѣ въ 0,15—0,20 с. надо притти къ заключенію, что все верхнее строеніе такого пути послужитъ нѣкоторымъ препятствіемъ къ достиженію паровозомъ трубы при сходѣ съ рельсъ.

2) Въ тоннелѣ давно уже замѣченъ быстрый износъ рельсъ и скрѣпленій отъ разъѣдающаго вліянія газовъ и мѣстной влаги.

Рельсы и скрѣпленія носятъ на себѣ слѣды густой, обильной ржавчины, никогда не наблюдаемой на рельсахъ, лежащихъ въ пути на обыкновенныхъ участкахъ дорогъ. Изъ переданныхъ въ Высшую Комиссію свѣдѣній о лопнувшихъ въ тоннелѣ рельсахъ укладки 1900 года видно, что въ 1908 году обнаружено 17 лопнувшихъ рельсъ.

3) За послѣднее время наблюдалось нѣсколько случаевъ паденія изъ сводовъ тоннеля кусковъ изъ вывѣтрившихся массъ, кои приходится замѣнять бетономъ; работа по заполненію пустотъ при совершенно неудовлетворительномъ освѣщеніи тоннеля обходится дорого.

4) Крючья 3-хъ кабелей телеграфа и сигнализаціи приходится часто мѣнять; въ прошломъ году ихъ освинцовали.

Такимъ образомъ, для надлежащаго, своевременнаго, бдительнаго надзора въ тоннелѣ за трубами керосинопровода, за рельсовымъ путемъ, за кабелями телеграфа и сигнализацій и телефонизаціей керосинопровода необходимо освѣтить тоннель электричествомъ.

При удовлетворительномъ освѣщеніи только и можетъ быть достигнута безопасность движенія поѣздовъ.

Такое освѣщеніе, вмѣстѣ съ тѣмъ, удешевитъ всѣ работы по ремонту пути, керосинопровода и телеграфа.

Между тѣмъ, въ настоящее время тоннель освѣщается лишь 10 газокалильными фонарями, зажигать и обслуживать которые дорого и затруднительно.

Тоннель предполагается освѣтить расположенными по стѣнамъ вдоль тоннеля 16 постоянными точками въ 300 свѣчей каждая. Кромѣ того для осмотра трубъ керосинопровода, пути, проводовъ телеграфной и телефоной сигнализаціи, а также и производства работъ сопряженныхъ съ упомянутыми сооруженіями въ предѣлахъ тоннеля, необходимо еще установить штепселя для переносныхъ электрическихъ лампъ на разстояніи не болѣе пяти саженъ другъ отъ друга, въ количествѣ 1873 : 5 = 375 шт.

Во избѣжаніе индукціи на находящіеся въ тоннелѣ провода сигнализаціи, токъ электрическаго освѣщенія можетъ быть допущенъ только постояннаго и невысокаго напряженія, т. е. не свыше 250 вольтъ. При этомъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что дуговое освѣщеніе, хотя самое экономичное, но требующее періодической смѣны углей, регулировки фонарей и другихъ работъ, представляющихъ большія затрудненія въ тоннелѣ, допущено быть не можетъ.

Поэтому изъ всѣхъ существующихъ въ настоящее время источниковъ свѣта наиболѣе удовлетворительными въ этомъ отношеніи являются экономическія лампы съ металлическимъ волокномъ Филипса или Осрамъ, съ расходомъ энергіи около одного уатта на свѣчу.

Электрическую станцію предпологается соорудить у западнаго портала тоннеля со стороны станціи Ципа, расположенной, приблизительно, въ разстояніи около ста метровъ отъ тоннеля.

Источниками энергіи, предполагаются два нефтяныхъ двигателя по 15 лош. силъ каждый, при чемъ одинъ двигатель назначается въ запасъ, на случай ремонта другого. Производителями электрической энергіи служатъ двѣ динамомашины постояннаго тока въ 240 вольтъ, въ 30 амперъ, мощностью въ 7,2 килоуатта, при этомъ также одна машина предназначается въ запасъ на случай неисправности другой.

Необходимо оговорить, что имѣющимися въ распоряженіи службы керосинопровода двумя турбо-динамомашинами де Лаваля по 110 вольтъ, 90 амперъ, мощностью 9,9 килоуаттъ каждая, въ настоящее время находящимися, за прекращеніемъ слива керосина, на станціи Агъ-Тагля безъ дѣйствія не представляется возможнымъ воспользоваться, перенеся ихъ снова на керосиновую станцію Михайлово *).

Въ виду постоянной сырости въ тоннелѣ отъ влаги, насыщенной почвенными солями, и, главнымъ образомъ, вслѣдствіе образованія отъ отопленія паровозовъ нефтяными остатками углекислоты и жирныхъ летучихъ углеводородовъ, вредно дѣйствующихъ какъ на провода, такъ и на изоляцію ихъ, всѣ металлическія части въ тоннелѣ находятся подъ строгимъ, неослабнымъ надзоромъ.

---

*) Разстояніе отъ ст. Михайлово до тоннеля—14 вер. 66 саж.

На изоляцію употребляются такіе матеріалы, на которые указанныя условія не дѣйствуютъ химически; кабель для проводниковъ принятъ освинцованный съ изоляціей типа „Гуперъ“, подкладки подъ штепселя и лампы экономическія изъ роговаго эбонита. Всѣ укрѣпленія на стѣнахъ тоннеля предполагается передѣлать на желѣзныя освинцованныя, въ хорошо зацементированныхъ отверстіяхъ; крючья изоляторовъ принимаются спеціальные, желѣзные, хорошо освинцованные, съ длинными раздвоенными концами, глубоко зацементированными въ стѣны.

Штепселя предполагается установать глубокіе водонепроницаемые и съ предохранителями на оба полюса каждый; лампы— съ рефелекторами и герметически закрытыми стеклянными шарообразными колпаками.

На замѣну трубъ керосинопровода въ Сурамскомъ тоннелѣ на 1911 г. по расцѣночной вѣдомости испрашивается 30.523 руб., и Подкомиссія убѣдилась вполнѣ въ необходимости отпуска этого кредита.

Весь кредитъ на вышеуказанныя работы достигаетъ 90.000 руб., и Подкомиссія признала необходимость производства работъ въ томъ размѣрѣ, какъ это предполагается управленіемъ Закавказскихъ дорогъ.

Въ виду необходимости приступить въ ближайшемъ будущемъ къ усиленію пропускной и провозной способности перевальнаго участка Закавказскихъ ж. д. между станціями Квирилы и Михайлово, управленіемъ Закавказскихъ ж. д. разработанъ проектъ указаннаго усиленія помощью введенія на этомъ участкѣ электрической тяги поѣздовъ.

Указанный проектъ преслѣдуетъ слѣдующія главныя задачи:

1) Непосредственное увеличеніе пропускной и провозной способности перевальнаго участка при сохраненіи однопутнаго движенія и существующаго верхняго строенія пути, при чемъ провозная способность имѣетъ быть по проекту увеличена съ 300 до 600 вагоновъ.

2) Уменьшеніе весьма высокихъ, по сравненію со средними нормами, расходовъ по эксплоатаціи на этомъ участкѣ, при чемъ расходы, зависящіе отъ движенія, при цѣнѣ нефти франко Баку въ 18 коп. за пудъ по расчетамъ должны понизится на 60% противъ имѣющихся нынѣ.

3) Улучшеніе оборота подвижного состава, вслѣдствіе доведенія состава поѣздовъ перевальнаго участка до нормъ сосѣднихъ тяговыхъ участковъ, съ устраненіемъ пересоставленія поѣздовъ на станціяхъ Квирилы и Михайлово и вслѣдствіе большей коммерческой скорости движенія.

4) Улучшеніе оборота подвижного состава, вслѣдствіе принятія мѣръ для возможности пропуска нормальныхъ товарныхъ

вагоновъ (съ жесткою базою въ 3,8) на западный участокъ Закавказской магистрали.

5) Доведеніе составовъ воинскихъ поѣздовъ до принятой въ настоящее время нормы въ 40 вагоновъ, вѣсомъ въ 525 тоннъ.

6) Улучшеніе условій отпуска продуктовъ Чіатурской марганцевой промышленности на Западно-Европейскій рынокъ, благодаря возможности въ будущемъ установить, путемъ привлеченія къ этому дѣлу частной иниціативы, переплавку марганцевой руды въ ферро-манганъ, пользуясь для сего излишкомъ энергіи центральной электрической станціи на р. Ріонъ.

Перевальный участокъ Закавказской магистрали, Квирилы—Михайлово, имѣетъ длину 59 верстъ, въ составъ его входитъ, между прочимъ, Сурамскій тоннель длиною въ 3,75 вер. Участокъ этотъ, даже послѣ переустройства съ пробитіемъ указаннаго выше тоннеля, оказывается построеннымъ со значительными отступленіями отъ нынѣ дѣйствующихъ техническихъ условій сооруженія желѣзныхъ дорогъ первостепеннаго значенія; а именно: предѣльные подъемы въ направленіи съ востока на западъ составляютъ 0,012, въ обратномъ направленіи 0,028 (вмѣсто 0,008, согласно указаннымъ техническимъ условіямъ) минимальный радіусъ кривыхъ—70 саж. (вмѣсто 250 саж., согласно тѣмъ же условіямъ).

Несмотря на примѣненіе на этомъ участкѣ спеціальнаго типа паровозовъ (Ферли) съ 6-ю ведущими осями и нагрузкой по 15 тоннъ на ось (всего до 90 тоннъ сцѣпного вѣса) и примѣненіе двойной тяги (съ подталкиваніемъ) какъ для товарныхъ поѣздовъ такъ и для пассажирскихъ поѣздовъ, провозная способность этого участка значительно менѣе таковой же сосѣднихъ тяговыхъ участковъ, что видно изъ слѣдующей таблицы:

Таблица 1.

Провозная способность тяговыхъ участковъ Закавказскихъ ж. д. исчисленная въ 1.000 пудовыхъ вагонныхъ единицахъ.

	На западъ.	На востокъ.
Тифлисъ—Михайлово (двойн. тяга) . . .	600	720
Михайлово—Квирилы „ „ . . .	480	300
Квирилы—Самтреди (одн. тяга)	780	520

Указанная провозная способность исчислена при трехъ парахъ пассажирскихъ поѣздовъ. На другихъ участкахъ Закавказской магистрали провозная способность значительно выше приведенныхъ цифръ.

Размѣръ перевозокъ по перевальному участку за послѣднее десятилѣтіе колебался въ значительныхъ размѣрахъ. Въ 1899 г. провозная способность участка была исчерпана полностью; но открытіе дѣйствія керосинопровода Михайлово—Батумъ, сначала частичное, а затѣмъ полное, значительно разгрузило участокъ. Въ

послѣдующіе годы наблюдался значительный ростъ прочихъ перевозокъ (кромѣ керосина), такъ что въ 1904 году, при полномъ дѣйствіи киросинопровода Михайлово—Батумъ, провозная способность вновь была исчерпана, но наступившія въ 1905 годы событія значительно уменьшили размѣръ перевозокъ. Начиная съ 1907 года, вновь наблюдается ростъ движенія какъ товарнаго, такъ и пассажирскаго, при чемъ уже въ 1908 году участокъ работалъ полнымъ графикомъ.

Средняя суточная подача вагоновъ на подъемъ за мѣсяцъ наибольшей работы составляла въ этомъ году до 300 вагоновъ при 15 парахъ товарныхъ и 3 парахъ пассажирскихъ поѣздовъ. Въ 1909 году перевозки еще увеличились, но благодаря принятымъ мѣрамъ къ лучшему использованію подъемной способности вагоновъ и предѣльныхъ составовъ поѣздовъ было достигнуто сокращеніе числа поѣздовъ и ихъ пробѣга.

Таблицы II и III заключаютъ въ себѣ соотвѣтствующія данныя о размѣрахъ перевозокъ.

Таблица II.

Количество грузовъ въ пудахъ, перевезенныхъ по первоначальному участку Закавказскихъ ж. д.

Годы	На западъ.	На востокъ.	Итого.
1907	28680516	24552837	53233353
1908	31986027	28051031	60037058
1909	37045000	25805000	62850000

Таблица III.

Максимальное (среднее за мѣсяцъ наибольшей работы) и среднее (за годъ) число паръ поѣздовъ.

1908 годъ максим.	18,0	среднее	13,5
1909 „ „	16,5	„	12,5

Если принять во вниманіе, что уменьшеніе перевозокъ грузовъ на востокъ въ 1909 году, по сравненію съ 1908 годомъ, носитъ случайный характеръ и что для усиленія провозной способности потребуется не менѣе 3-хъ строительныхъ періодовъ, то необходимость принятія мѣръ для усиленія провозной способности его участка надлежитъ признать неотлагательной.

Для выясненія наиболѣе выгоднаго способа усиленія провозной и пропускной способности перевальнаго участка были разработаны нѣсколько варіантовъ, а именно:

1) усиленіе временнаго характера—введеніе тройной паровой тяги для товарныхъ поѣздовъ, введеніе попакетной отправки поѣздовъ на подъемъ съ устройствомъ промежуточныхъ балокъ-постовъ и съ частичнымъ устройствомъ второго пути на перегонахъ Михайлово Варварино-Ципа.

2) Усиленіе постояннаго характера—устройство на всемъ протяженіи второго пути и введеніе электрической тяги.

Данныя о предѣльныхъ величинахъ получаемой по этимъ варіантамъ провозной способности, единовременныхъ затратъ и стоимости эксплоатаціи переданы въ Высшую Комиссію.

Сопоставленіе указанныхъ данныхъ приводитъ къ заключенію, что какъ въ отношеніи техническомъ, такъ и финансовомъ предпочтеніе должно быть отдано варіантамъ усиленія постояннаго характера и притомъ усиленію помощью введенія электрической тяги поѣздовъ, такъ какъ въ послѣднемъ случаѣ одинаковый техническій результатъ получается при меньшихъ единовременныхъ затратахъ и, кромѣ того, въ эксплоатаціяхъ представляется возможнымъ достичь значительныхъ сбереженій.

Кромѣ того, необходимо отмѣтить, что при усиленіи помощью электрификаціи получаются еще слѣдующія выгоды, которыя не могутъ быть выражены въ опредѣленныхъ цифрахъ.

1) Устройство второго пути на перевальномъ участкѣ, по соображенію съ характеромъ предстоящихъ работъ, потребуетъ 4-хъ строительныхъ періодовъ и частичнаго, а временами и полнаго, прекращаенія движенія и дѣйствія керосинопровода и значительнаго числа рабочихъ поѣздовъ. Введеніе электрической тяги— лишь $2^1/_2$—3 строительныхъ періодовъ, при чемъ не потребуется даже частичнаго прекращенія движенія, и, кромѣ того, будетъ избѣгнуто пониженіе доходности главной линіи и керосинопровода, неизбѣжное при устройствѣ второго пути.

2) Введеніе при электрической тягѣ на перевальномъ участкѣ составовъ поѣздовъ, равныхъ таковымъ же на сосѣднихъ тяговыхъ участкахъ, устраняетъ имѣющееся нынѣ пересоставленіе товарныхъ поѣздовъ на ст. Квирилы и Михайлово и будетъ содѣйствовать улучшенію оборота подвижного состава. Равнымъ образомъ, получается возможность пропуска нормальныхъ воинскихъ 40-вагонныхъ составовъ, вѣсомъ въ 525 тоннъ..

3) Съ введеніемъ электрической тяги товарныхъ поѣздовъ нормальныхъ составовъ, въ связи съ намѣченными мѣрами для возможности пропуска нормальныхъ товарныхъ вагоновъ, этотъ участокъ Закавказской магистрали долженъ потерять значеніе горной переправы, какой онъ является теперь.

Для выясненія вопроса о возможности использовать для цѣлей электрификаціи перевальнаго участка имѣющуюся въ этомъ раіонѣ гидравлическую силу, по распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ въ 1904, 1905, 1906 и 1910 годахъ были произведены соотвѣтствующія гидротехническія изысканія, при чемъ обслѣдованію подвергались р.р. Чхеремела, Дзерула, Квирила, Красная и Ріонъ и на основаніи сихъ изысканій было разработано нѣсколько варіантовъ устройства центральныхъ гидроэлектрическихъ станцій. По одобренному Техническимъ Совѣщаніемъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ проекту, нынѣ внесенному на обсужденіе инженернаго совѣта, мѣсто для устройства центральной станціи оконча-

тельно избрано около ст. Ріонъ Закавказскихъ ж. д. съ использованіемъ водяной силы р. Ріона.

Проектируемая здѣсь станція обезпечена въ теченіе круглаго года достаточной для цѣлей электрификаціи мощностью, и при томъ съ нѣкоторымъ запасомъ водяной силы въ теченіе 8-ми мѣсяцевъ этотъ запасъ можетъ быть использованъ для производствъ, допускающихъ по своему характеру измѣненіе размѣровъ потребленія энергіи (электро-металлургическія или химическія производства). Послѣднее обстоятельство имѣетъ существенное значеніе не только въ отношеніи прямыхъ выгодъ, которыя можетъ извлечь дорога отъ продажи тока, но и въ отношеніи улучшенія условія отпуска продуктовъ Чіатурской марганцовой промышленности на западно-европейскій рынокъ, помощью переплавки марганца въ ферро-манганъ. Переплавка эта позволитъ выпускать на міровой рынокъ не малоцѣнную руду (стоимостью въ Чіатурахъ въ 10—14 коп. съ пуда), а продуктъ, стоимость котораго не опускается ниже 1,15—1,30 руб. съ пуда.

Въ настоящее время вопросъ о переплавкѣ марганцовой руды серьезно интересуетъ нѣкоторыхъ предпринимателей, при чемъ въ управленіи Закавказскихъ ж. д. имѣется уже заявленіе одной группы промышленниковъ о желаніи получать весь избытокъ электрической энергіи съ проектируемой на р. Ріонъ центральной станціи; съ другой стороны, тѣ же предприниматели выясняютъ вопросъ о запасахъ водяной силы, которые имѣются въ раіонѣ перевальнаго участка.

Такъ какъ по подробнымъ изслѣдованіямъ, о которыхъ упоминалось выше, лишь р. Ріонъ въ этомъ раіонѣ можетъ дать сколько-нибудь значительное количество силы и такъ какъ сооруженія гидротехническія оказываются наиболѣе выгодными въ предѣлахъ участка Кутаисъ—ст. Ріонъ, избраннаго Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, то является опасеніе, что при промедленіи въ осуществленіи намѣченнаго проекта, именно это мѣсто можетъ оказаться занятымъ частными предпринимателями. Дабы обезпечить за собою водяную силу для нуждъ электрификаціи, Управленіе желѣзныхъ дорогъ предусматриваетъ по расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ 1911 года въ первую очередь кредитъ въ 70.000 руб. на отчужденіе земель и имуществъ, необходимое для устройства гидротехническихъ сооруженій на р. Ріонъ.

Полная стоимость отчужденія опредѣлена въ суммѣ 76.000 рублей на основаніи подробныхъ изысканій, произведенныхъ лѣтомъ 1910 года, съ цѣлью выясненія точнаго положенія и размѣра угодій, подлежащихъ отчужденію при сооруженіи гидротехническихъ сооруженій, а также характера грунтовъ, въ которыхъ проектируется проложить отводный каналъ.

Общая расцѣночная вѣдомость по проекту электрификаціи, обнимающая собою: гидротехническія сооруженія, зданіе станціи, ея механическое и электрическое оборудованія и электрическій подвижной составъ, составленная въ 1907 году въ общей суммѣ 5.500.000 руб. по Ріонскому варіанту, нынѣ пересматривается, въ виду пониженія стоимости мѣди, предложенія заводами новыхъ типовъ электровозовъ, болѣе отвѣчающихъ условіямъ перевальнаго участка, а также въ виду данныхъ подробныхъ изысканій, произведенныхъ лѣтомъ 1910 года. Указанная расцѣночная вѣдомость по ея пересмотрѣ будетъ внесена на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ.

Не имѣя остановки на промежуточныхъ станціяхъ между ст. Шаропань и Михайлово, Подкомиссія въ 9 час. 20 м. утра прибыла на ст. Михайлово.

Ст. Михайлово. При осмотрѣ пассажирскаго зданія было отмѣчено, что помѣщенія для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ вполнѣ достаточны и хороши.

Ст. Михайлово въ 1909 году пропускала въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Сурамъ . .	7	—	7	7	—	7
„ „ „ Тифлисъ . .	5	7	12	5	10	15
„ „ „ Боржомъ . .	5	2	7	5	2	7

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Боржомъ и обратно	50	70
„ „ „ Тифлисъ „	510	586
„ „ „ Квирилы „	555	764
Итого . . .	1115	1420

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Михайлово выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

Отправлено со станціи . . . . 203.258 ваг.
Прибыло на станцію . . . . . 203.757 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.:

поѣздами большой скорости и воинскихъ 53.060 ваг.,
поѣздами малой скорости . . . . . 313.955 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количе-

ствомъ груженыхъ вагоновъ по направленію на ст. Михайлово и обратно за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Михаилово къ Тифлису	12	480
2) „ Тифлиса „ Михайлово . . .	11	407
3) „ Михайлово „ Боржому	7	168
4) „ Боржома „ Михайлово . . .	8	272

Число путей на станціи 8, протяженіе ихъ—1.512 саж.

Нагружено, ... 99.750 пуд.
Выгружено . . . . 191.697 „
Перегружено . . . . 298.151 „

Путей вполнѣ достаточно.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Михайлово имѣется: пакгаузъ, площ. въ 52 кв. с. и открытая платформа площадью въ 117,40 кв. с.

Пакгаузъ—каменный, старый и тѣсный, сортировку производить затруднительно.

Товаро-станціонныя работы на ст. Михайлово производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 р. 20 к. за 1.000 пуд. переработаннаго груза, охрана коего обходится 90 руб. въ мѣсяцъ (6 сторожей).

По свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ начальника дорогъ въ управленіи Закавказскихъ ж. д. проектировано переустройство станціи.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ училище мимо ряда жилыхъ домовъ, среди которыхъ имѣются дома съ большими трещинами въ стѣнахъ, вслѣдствіе вреднаго дѣйствія грунтовой воды на фундаментъ.

При станціи Михайлово имѣются два училища: школа,—старая каменная, одноэтажная и новое училище—также каменное, одноэтажное. Въ училищѣ помѣщается 678 человѣкъ мальчиковъ и дѣвочекъ.

Далѣе, Подкомиссія посѣтила матеріальный складъ.

На складѣ топлива имѣется: нефт. хранилищъ на 327.000 пуд. нефти, въ томъ числѣ для храненія запасовъ имѣется нефтехранилище на 225.000 пуд. нефти, складъ на 220 куб. саж. дровъ и на 40.000 пудовъ каменнаго угля.

Количество остатковъ матеріаловъ и топлива на 1 сентября 1910 г. на матеріальномъ складѣ ст. Михайлово дровъ и каменнаго угля на 6.161 руб. 83 коп., нефти—на 58.158 руб. 60 коп., матеріаловъ—на 66.202 руб. 21 к., всего на сумму 130.521 руб. 64 к.

Контора матеріальнаго склада построена въ прошломъ году вмѣсто бывшей старой.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла дежурныя помѣщенія машинистовъ, расположенныя въ каменномъ одноэтажномъ домѣ, причемъ зданіе это такъ же, какъ и вышеописанныя зданія имѣетъ въ стѣнахъ большія трещины.

Часть дома отведена подъ техническую контору.

По осмотрѣ этого дома Подкомиссія перешла въ депо.

При ст. Михайлово находится основное депо и мастерскія 4-го участка сл. тяги. Длина участка—147 верстъ, границами его служатъ: ст. Гори въ сторону Тифлисъ и Бѣлогоры въ сторону Поти. Въ территорію участка входятъ еще вѣтви: Боржомская, Сурамская и Бакуріанская.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ — 56: Ферли—34, танковыхъ пассажирскихъ 10, и танковыхъ товарныхъ—12. Паровозы Ферли этого депо обслуживаютъ всѣ пассажирскіе и товарные поѣзда главной линіи до депо Квирилы (59 вер.). Остальные паровозы обслуживаютъ всѣ безъ исключенія поѣзда на вѣтвяхъ Боржомской (27,5 вер.) и Сурамской (3,9 вер.), а также рабочіе поѣзда на главной линіи.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется прямоугольное паровозное зданіе на 26 стойлъ, состоящее изъ 3-хъ отдѣльныхъ помѣщеній: первое помѣщеніе—для паровозовъ Ферли на 12 стойлъ (3-хъ путевое); къ нему дѣлается пристройка на три стойла (3-хъ путевая). Второе помѣщеніе, для танковыхъ паровозовъ,—на 8 стойлъ (2-хъ путевое). Третье для паровозовъ депо Тифлисъ—на 6 стойлъ (3-хъ путевое). Средній ремонтъ производится въ 2-хъ помѣщеніяхъ: одно на 4 стойла (2-хъ путевое) и другое на два стойла (2-хъ путевое).

Имѣется поворотный кругъ, діаметромъ въ 9,15 саж; надъ стойлами во всѣхъ помѣщеніяхъ (кромѣ ремонтныхъ) постоянныя вытяжныя трубы (безъ опускныхъ колпаковъ);

промывательныхъ крановъ 8.

Для промывки паровозовъ имѣется 4 переносныхъ паровыхъ насоса.

Паровозное зданіе и мастерская оборудованы однимъ комплектомъ домкратовъ Беккера и 21 слесарными верстаками при 38 тискахъ. Мастерская депо занимаетъ отдѣльное помѣщеніе въ 133,19 кв. саж.

Мастерская состоитъ изъ:

механической, площ. въ	86,89	кв. саж.,
кузницы „ „	27,3	„ „
котлового помѣщенія площ. въ . . .	6	„ „
инструментальной	13	„ „

Машинное отдѣленіе помѣщается въ механической мастерской и занимаетъ площадь въ 7,14 кв. саж., отдѣленную желѣзной оградой.

Контора депо помѣщается въ зданіи для паровозныхъ бригадъ и занимаетъ площадь въ 19.39 кв. саж.

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ и по текущему ремонту паровозовъ депо Тифлисъ, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ участка (5).

Оборудованіе мастерской:

паровая машина вертикальная въ 10 л. с. Въ настоящее время устанавливается горизонтальная паровая машина въ 18 л. с. котелъ вертикальный съ поверхностью нагрѣва въ 8,98 кв. метр. при рабочемъ давленіи въ 4 атм.; также устанавливается котелъ горизонтальный съ поверхностью нагрѣва въ 25,8 кв. метр., при рабочемъ давленіи въ 5 атм.

Станковъ имѣется:

строгальный 1,
поперечно-строгальный 1,
сверлильный. 1,
токарно-винторѣзныхъ 5,
болторѣзный 1,
долбежный 1,
колесно-токарный 1,
станокъ для дерева съ круглой пилой . . 1,
точильный камень 1,
наждачный кругъ 1,
вентиляторъ 1,
Прессъ для гидравл. испыт. . . . . 1.

Кузница занимаетъ отдѣльное помѣщеніе и оборудована двумя кузнечными горнами (переносныхъ 4), двумя мѣдницкими и паровымъ молотомъ въ 500 кил.

Паровозное зданіе и мастерская отапливаются углемъ (9 чугунныхъ печей).

Освѣщеніе—обыкновенное керосиновое.

Полезная длина тракціонныхъ путей—445 п. с.

Въ вѣдѣніи начальника 4-го участка сл. тяги оборотныхъ депо не имѣется, а имѣется одно депо Боржомъ для узкоколейныхъ паровозовъ.

При депо находится вагонная мастерская для ремонта какъ товарныхъ, такъ и пассажирскихъ вагоновъ.

Мастерская состоитъ изъ: кузницы вмѣстѣ со слесарней, площ.—7,35 кв. саж. и столярной—9 к. с.

Въ помѣщеніи кузницы находится:

постоянный горнъ. 1
ручной центробѣжный вентиляторъ къ нему 1
переносный горнъ 1
ручной сверлильный станокъ 1
верстаковъ слесарныхъ 3
тисковъ къ нимъ 4

Въ столярной имѣется:

токарный станокъ для дерева, ножной . . 1
верстаковъ столярныхъ 1
точильный камень 1

Завѣдываніе вагоннымъ дѣломъ возложено на старшаго осмотрщика вагоновъ.

Депо Михайлово снабжаетъ паровозы водой изъ рѣки Сурамулы. Водоснабженіе достаточное: для питья водой этой не пользуются, пьютъ воду изъ особаго водопровода съ родниковой водой изъ тоннеля.

Оборудованіе водоснабженія ст. Михайлово состоитъ изъ 2 машинъ Блека, мощностью 5,2 куб. саж. воды въ часъ, и 2 вертикальныхъ котловъ, поверхностью нагрѣва 172, 12 кв. фут.

При осмотрѣ депо и мастерскихъ было установлено, что помѣщенія ихъ вполнѣ достаточны и имѣются новые хорошіе станки.

Изъ депо Подкомиссія перешла къ осмотру пріемнаго покоя, скорѣй больницы, помѣщеніе котораго было найдено Подкомиссіей болѣе чѣмъ достаточнымъ.

Отсюда Подкомиссія отбыла въ 10 час. 15 мин. въ Боржомъ.

Путь въ предѣлахъ Михайлово-Боржомъ имѣетъ очень много кривыхъ радіуса менѣе 100 саж. и по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ представителей Закавказскихъ ж. д., Министерство Путей Сообщенія издало распоряженіе сдѣлать изысканія на передѣлку этихъ кривыхъ въ кривыя радіуса 150 саж.

Въ 11 час. Подкомиссія прибыла на станцію Боржомъ и прослѣдовала по Бакурьянской вѣткѣ.

Бакурьянская вѣтвь имѣетъ въ настоящее время небольшое движеніе; длина ея—34,72 вер. Профиль вѣтки дѣлаетъ эксплоатацію ея чрезвычайно дорогой и убыточность ея ложится тяжелымъ бременемъ на общую доходность дороги, о чемъ подробно сказано выше.

Вѣтвь узкоколейная, балластъ—щебень.

По возвращеніи съ Бакурьянской вѣтви, Подкомиссія, безъ осмотра станціи Боржомъ, прослѣдовала на станцію Михайлово и далѣе, къ Тифлису.

Слѣдуетъ отмѣтить, что при станціи Боржомъ находится депо и мастерская, состоящія въ вѣдѣніи начальника 4-го участка сл. тяги; длина узкоколейной линіи 37 вер., границами ея служатъ: ст. Бакуріаны 35 вер. и Боржомъ-паркъ 2 вер. отъ ст. Боржомъ.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—9 товарныхъ. Паровозы этого депо обслуживаютъ всѣ пассажирскіе и товарные поѣзда узкоколейной линіи до Бакуріаны 35 вер. и Боржомъ-паркъ 2 версты.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется одно прямоугольное зданіе на два стойла (двупутевое), гдѣ производится

и средній ремонтъ паровозовъ, а рядомъ съ нимъ въ особомъ помѣщеніи расположена мастерская. Надъ стойлами въ паровозномъ зданіи 6 постоянныхъ вытяжныхъ трубъ (безъ спускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ 1.

Для промывки паровозовъ имѣется одинъ паровой насосъ.

Паровозное зданіе и мастерская оборудованы однимъ комплектомъ домкратовъ Беккера и двумя слесарными верстаками при 6 тискахъ.

Мастерская депо занимаетъ площадь въ 27,54 кв. саж. и состоитъ изъ механической и кузницы, площ. въ 21,37 кв. саж., машинное отдѣленіе—3 кв. саж. и инструментальная—3,17 кв. саж.

Контора депо помѣщается въ жиломъ домѣ № 5, отстоящемъ отъ паровознаго зданія на разстояніи около 100 саж., и занимаетъ площадь въ 5 кв. саж.

Мастерская выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ и вагоновъ узкоколейной линіи.

Оборудованіе мастерской: тепловой двигатель (горизонтальный) въ 10 лош. сил.

Станковъ имѣется:

колесно-токарный	1
поперечно-строгальный	1
для обточки шеекъ	1
сверлильныхъ	1
токарно-винторѣзный	1
точильный камень	1
вентиляторъ	1

Кузница расположенная въ томъ же помѣщеніи, оборудована однимъ кузнечнымъ горномъ (переносныхъ три).

Паровозное зданіе и мастерская отапливаются двумя переносными чугунными печами.

Полезная длина тракціонныхъ путей—100 пог. саж.

Депо Боржомъ снабжаетъ паровозы водой изъ горъ, идущей самотекомъ.

25-го сентября въ 8 час. 30 мин. вечера Подкомиссія прибыла на станцію Тифлисъ и 26-го въ 8 час. утра отбыла изъ Тифлиса на Джульфинскую и Карскую линіи.

Ст. Навтлугъ. Въ 8 час. 10 мин. утра Подкомиссія прибыла на ст. Навтлугъ.

Развитіе станціи Навтлугъ производится, главнымъ образомъ, для нуждъ воинскаго движенія и отчасти коммерческаго.

Это послѣднее необходимо, какъ сообщили представители Закавказскихъ ж. д., въ виду удобнаго расположенія станціи по отношенію къ городу Тифлису для товарныхъ операцій.

Значительная часть работъ по развитію станціи уже исполнена и для окончанія работъ, въ соотвѣтствіи съ требованіями

ближайшаго времени, необходима сумма около 300.000 рублей, изъ коихъ 194.000 составляютъ стоимость работъ, вызываемыхъ коммерческими нуждами.

На 1911 годъ испрашивается половина необходимой для коммерческихъ работъ суммы—97.000 руб. и необходимость отпуска этого кредита признана Подкомиссіей на мѣстѣ.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Навтлугъ имѣется:

пакгаузъ, площ. въ		138,98	кв. саж.
платформъ:	крытая „	461,27	„ „
	открытая „	88,56	„ „

Товаро-станціонныя работы на станціи Навтлугъ производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 руб. 1.000 пуд. переработаннаго груза, охрана коего обходится въ 90 р. въ мѣсяцъ (6 сторожей).

Со станціи Навтлугъ Подкомиссія отбыла на ст. Санаинъ, при чемъ промежуточныя станціи, въ виду незначительности ихъ работы, были пройдены безъ осмотра.

Остановка была только на ст. Ашага-Сераль, Ахтала для набора воды и на пл. Алавердская, гдѣ расположенъ мѣднолитейный Алавердскій заводъ, который и былъ осмотрѣнъ Подкомиссіей.

На станціи Ашага-Сераль Предсѣдателю Подкомиссіи была подана докладная записка, помѣщенная въ приложеніи.

Въ 12 час. 7 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Санаинъ.

Ст. Санаинъ. Станціонное помѣщеніе расположено много ниже полотна и въ пассажирское и служебное помѣщеніе ведетъ лѣстница, идущая отъ площадки, находящейся на уровнѣ полотна.

Зданіе имѣетъ два этажа, нижній каменный и на него пристраивается деревянный второй.

Станція Санаинъ въ 1909 году пропускала въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего
По направленію на Александрополь.	2	$3^1/_2$	$5^1/_2$	3	$6^1/_2$	$8^1/_2$

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Александрополь и обратно	229	321
по направленію на Навтлугъ и обратно	233	285
Итого . . .	462	606

Въ 1909 году вагонооборотъ станціи Санаинъ выразился въ въ слѣдующихъ цифрахъ:

Отправлено со станціи 84.460 ваг.,
прибыло на станцію . 84.446 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

Поѣздами больш. скор. и воинск. 15.482 ваг.,
„ малой скорости . . . 153.423 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію на Санаинъ и отъ ст. Санаинъ за сутки.

	Товарн. поѣзд.	Съ числ. ваг.
1) Отъ Санаина къ Александрополю	8	100
2) „ Александрополя къ Санаину	8	240

Число путей на станціи 7, протяженіемъ 1.244 саж.

Нагружено. . . . . 182.978 пуд.,
выгружено. . . . . 341.969 „
перегружено . . . . . 1.444 „

Складочныхъ помѣщеній на ст. Санаинъ имѣется: пакгаузъ, площ. въ 12 к. с.; платф.: крытая площадью въ 30 к. с. открытая—39 к. с., участокъ земли, сдаваемый въ аренду—20 к. с.

Товаро-станціонныя работы на станціи Санаинъ производятся хозяйственнымъ способомъ по 2 р. 50 к. за 1.000 пуд. переработаннаго груза, охрана обходится въ 60 руб. въ мѣс. (3 сторожа).

Изъ станціонныхъ помѣщеній Подкомиссія перешла въ депо.

На станціи Санаинъ находится оборотное депо и мастерская. Длина участка—74 вер., границами служатъ ст. Ахтала въ сторону Тифлиса и ст. Амамлы въ сторону Карса.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—2 товарныхъ; паровозы эти обслуживаютъ маневры, иногда рабочіе поѣзда и подталкиваніе.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется вѣерное паровозное зданіе на 8 стойлъ. По сторонамъ зданія—2 открытыхъ канавы на 4 паровоза.

Въ паровозное зданіе и на открытыя канавы паровозы подаются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ 56 фут. съ пятой Блюмберга. Надъ стойлами постоянныя вытяжныя трубы (безъ опускныхъ колпаковъ) въ количествѣ 12 штукъ.

Промывательныхъ крановъ 2.

Для промывки паровозовъ насоса нѣтъ. Промывка производится изъ водопроводныхъ крановъ.

Въ паровозномъ зданіи домкратовъ Беккера не имѣется; оборудовано депо 3 слесарнымн верстаками при 7 тискахъ, изъ которыхъ 1 трубный.

Въ паровозномъ зданіи находится мастерская.

Инструментальная временно помѣщается въ вагонѣ (разрѣшено построить желѣзобетонную).

Контора депо—въ жиломъ зданіи № 1 близъ депо, площадью въ 4,10 кв. саж.

Мастерская депо выполняетъ работы по текущему ремонту приписанныхъ къ депо и прибывающихъ паровозовъ, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ участка, коихъ въ вѣдѣніи депо Санаинъ числится 3 (и два самотека).

Оборудованіе мастерской:

станковъ имѣется: строгальныхъ малыхъ . . 2,
сверильныхъ 1,
токарно-винторѣзныхъ мал. 1,
прессовъ для гидравл. исп. 1,
точильныхъ камней . . 1,
вентиляторовъ 1,
столярныхъ верстаковъ . 1.

Кузница расположена внутри депо, оборудована однимъ кузнечнымъ горномъ и однимъ переноснымъ.

Паровозное зданіе не отапливается.

Освѣщеніе снаружи и внутри депо 4-мя керосинокалильными фонарями системы Галкина.

Полезная длина тракціонныхъ путей 264 саж.

Путь для ремонта вагоновъ при депо Санаинъ длин. $33^1/_2$ саж.

Депо Санаинъ снабжаетъ водой паровозы изъ самотека, расположеннаго по откосу горы.

При депо Санаинъ имѣется 2 пути для слива мазута протяженіемъ 58 саж.

Слѣдуя далѣе, по осмотрѣ станціи Санаинъ, къ ст. Караклисъ, Подкомиссія отмѣтила одинъ серьезный недостатокъ Карской линіи именно то, что подходы къ станціямъ расположены на двадцати восьми тысячныхъ уклонахъ.

Кромѣ того, станціонные пути на этомъ участкѣ недостаточно длинны.

Въ 2 час. 45 мин. Подкомиссія прибыла на станцію Караклисъ.

Помѣщеніе для пассажировъ въ станціонномъ каменномъ зданіи достаточны, тѣмъ болѣе, что наибольшее движеніе пассажировъ происходитъ здѣсь лѣтомъ; было отмѣчено отсутствіе мужской уборной.

Въ помѣщеніи вокзала находится и товарная контора,—чрезвычайно тѣсная.

Начальникомъ дороги было доложено, что со стороны управленія Закавказскихъ дорогъ есть предположеніе пристроить товарную контору, но до сего времени, однако, вопросъ не разрѣшенъ въ ту или другую сторону.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Караклисъ имѣется: пакгаузъ, площ. въ 40 кв. саж., платформъ: крытая—90 кв. саж. и открытая—

90 кв. саж. и участокъ земли, сдаваемый въ аренду, площ. въ 30 кв. саж.

Товаро-станціонныя работы на ст. Караклисъ производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 р. 20 к. за 1.000 пуд. переработаннаго груза, охрана обходится въ 30 руб. въ мѣсяцъ (два сторожа).

Со складочныхъ помѣщеній Подкомиссія поднялась въ нагорную часть станціонной территоріи и осматривала жилые дома и питомникъ.

Помѣщеніе 13-го участка сл. пути хорошее и достаточное.

Домъ для стрѣлочниковъ и кондукторовъ—хорошій каменный.

Служащіе туземцы живутъ въ селеніи.

Въ 3 час. 4 мин. Подкомиссія отбыла со станціи Караклисъ въ Александрополь, куда и прибыла въ 5 час. 30 мин., но осмотръ ст. Александрополь былъ отложенъ до возвращенія съ Джульфинской линіи, куда Подкомиссія и прослѣдовала.

27-го сентября въ 6 час. 45 м. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Джульфа.

Станція Джульфа въ 1909 году пропускала въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товарн.	Всего	Пасс.	Товарн.	Всего.
По направленію на Нахичевань . .	1	$1^1/_2$	$2^1/_2$	1	2	3

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленн. движенія.
По направленію на Нахичевань и обратно	53	75

Въ 1909 году вагонооборотъ ст. Джульфа выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . . 9.669 ваг.
прибыло на станцію. . . . . 9.652 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.

Поѣздами большой скорости и воинскими . 7.714 ваг.
поѣздами малой скорости . . . . . 11.607 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ

груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Джульфа и отъ ст. Джульфа за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Джульфы къ Нахичевани . .	5	190
2) „ Нахичевани къ Джульфѣ . .	6	228

Число путей на станціи—6, протяженіемъ въ 1.362 саж.

Нагружено. . . . . 1.052.982 пуд.

выгружено. . . . . 1.271.599 „

Товаро-станціонныя работы на ст. Джульфа производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 р. за 1.000 пуд. переработаннаго груза.

Осмотръ ст. Джульфа былъ начатъ со складочныхъ помѣщеній, въ которыхъ здѣсь ощущается недостатокъ.

Всѣхъ складочныхъ помѣщеній имѣется:

пакгаузъ, площ. въ . . . 103,40 кв. саж.

крыт. платформъ. . . . 250,00 „ „

открыт. „ . . . . . 75,00 „ „

Затѣмъ былъ осмотрѣнъ рядъ жилыхъ домовъ.

Одинъ изъ домовъ двухъэтажный, каменный—занятъ квартирами агентовъ сл. движенія.

Въ другомъ жиломъ домѣ временно помѣщается пріемный покой и квартира фельдшера.

Третій изъ осмотрѣнныхъ жилыхъ домовъ отведенъ для служащихъ сл. тяги; въ немъ живутъ начальникъ депо и конторщики депо.

Квартиры — соотвѣтственныя, но во всѣхъ жилыхъ домахъ отсутствуютъ клозеты, и отхожія мѣста расположены въ значительномъ разстояніи отъ домовъ на дворахъ; всѣ дома кирпичные.

Далѣе, мимо строящагося за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп. пакгауза для грузовъ большой скорости, Подкомиссія прослѣдовала на вокзалъ.

Вокзалъ выстроенъ роскошный, и роскошь эта совершенно не соотвѣтствуетъ ни мѣсту, ни потребностямъ слѣдующихъ здѣсь пассажировъ. Такъ, помѣщенія 1 и 2 кл. чрезмѣрной высоты, съ паркетными полами, стильной обстановкой и дорогой покраской.

Рядомъ съ заломъ 1 и 2 кл. имѣются парадныя комнаты, въ которыхъ роскошь еще бо̀льшая.

Служебныя помѣщенія очень просторны, а широкій перронъ не соотвѣтствуетъ роскоши вокзала: онъ устроенъ изъ насыпаннаго гравія и очень неудобенъ для ходьбы.

На станціи Джульфа находится складъ топлива съ нефтехранилищемъ на 30.000 пудовъ нефти, складомъ для 11 куб. саж. дровъ и 10.000 пуд. каменнаго угля.

Наличіе топлива на 1-е сентября 1910 года:

дровъ и каменнаго угля на сумму 1.825 р. 29 к., нефти на сумму 4.998 р. 60 к., а всего на сумму 6.823 р. 89 к.

При ст. Джульфа находится оборотное депо. Длина участка— 23 версты, граница участка ст. Неграмъ.

Приписанныхъ паровозовъ депо не имѣетъ, маневровую службу обслуживаютъ паровозы отъ прибывающихъ поѣздовъ.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется вѣерное паровозное зданіе, съ тремя стойлами, паровозы подаются въ зданіе черезъ поворотный кругъ діаметромъ 68 фут.; надъ стойлами — постоянныя вытяжныя трубы (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ—2 шт.

Отдѣльной мастерской не имѣется, паровозное зданіе оборудовано двумя слесарными верстаками при 4-хъ тискахъ, 1 переноснымъ горномъ и 1 точильнымъ камнемъ.

Паровозное зданіе не отапливается и освѣщается обыкновенными фонарями.

Тракціонныхъ путей нѣтъ, мелкій ремонтъ и чистка пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, производится на станціонныхъ путяхъ.

Особаго помѣщенія для инструментальной не имѣется.

Контора депо помѣщается въ жиломъ домѣ № 2 и занимаетъ 4 кв. саж.

Депо Джульфа снабжаетъ паровозы, а также станцію питьевой водой изъ колодца, расположеннаго на островѣ рѣки Аракса; водокачка расположена на берегу рѣки, въ разстояніи одной версты отъ станціи; мощность источника 31,07 куб. саж. воды въ сутки.

Оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ машины Вортингтона, мощностью 2,3 куб. саж. воды въ часъ, и вертикальнаго котла, поверхностью нагрѣва 86,1 куб. фут.

Топливо доставляется на водокачку лошадьми.

Водоснабженіе для настоящихъ потребностей достаточное.

Въ вѣдѣніи депо Джульфа находится еще водокачка на ст. Неграмъ; она расположена на берегу рѣки Араксъ, имѣетъ колодезь, но имъ пользоваться нельзя, такъ какъ при своей настоящей глубинѣ онъ не даетъ достаточнаго количества воды, а при углубленіи сталъ бы давать соленую воду. Сейчасъ вода берется непосредственно изъ рѣки и подается въ имѣющійся фильтръ „Пеша“, а изъ фильтра въ водоемъ.

При осмотрѣ ст. Джульфа начальникомъ дороги было сообщено, что на 1910 годъ испрашивается кредитъ на постройку дежурныхъ для паровозныхъ бригадъ въ виду того, что спеціальныхъ дежурныхъ здѣсь нѣтъ, станція же Джульфа является конечной. Дежурная спроектирована на 30 кв. саж.

Подкомиссія признала испрашиваемый кредитъ подлежащимъ отпуску.

Сообщеніе станціи Джульфа съ Персіей производится при посредствѣ автомобилей.

Автомобилей 7:—4 грузовыхъ и 3 пассажирскихъ.

Грузовой антомобиль беретъ до *2.000* пуд. груза, каждый съ прицѣпленными вагонами.

Пассажирскій имѣетъ 18 мѣстъ и проѣздъ до Тавриза обходится около 7 руб., при чемъ пассажиры принимаются и на грузовые автомобили.

Эти автомобили принадлежатъ персидскимъ предпринимателямъ.

При ст. Джульфа устраивается въ настоящее время таможня и проводится шоссе къ ней.

По осмотрѣ ст. Джульфа Подкомиссія отбыла на ст. Нахичевань.

Джульфинская линія идетъ отъ ст. Джульфа къ Нахичевани по берегу рѣки.

На Джульфинской линіи, начиная отъ 150 вер., верстъ на 10, съ горъ сносится во время дождей масса песку и камней, которые засоряютъ и даже совершенно заносятъ кюветы и русла; вслѣдствіе этого, приходится расходовать значительныя суммы на расчистку и, кромѣ того, постоянно считаться съ опасностью смывовъ мостовъ, что и имѣло мѣсто; вслѣдствіе этого, управленіе дороги считаетъ полезнымъ и единственно цѣлесообразнымъ поднять пути.

Состояніе пути 18-го участка удовлетворительное. Балластъ хорошій, берется изъ Нахичеванскаго карьера.

Нахичеванскій карьеръ находится на 139 вер. Джульфинской вѣтви. Заготовка и нагрузка балласта на вагоны обходится въ 1 руб. 50 коп. за 1 куб. саж., заготовка же, нагрузка и выгрузка по линіи—2 руб. Карьеръ принадлежитъ казнѣ.

Въ 8 час. 32 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Нахичевань.

Ст. Нахичевань. Ст. Нахичевань пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ.

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Джульфу . . .	1	$1^1/_2$	$2^1/_2$	1	2	3

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ сококупности:	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усилен. движ.
По направленію на Джульфу и обр. .	53	75
По направленію на Улуханалу и обр.	64	75
Итого . .	117	150

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Нахичевань выразился съ слѣдующихъ цифрахъ:

Отправлено со станціи . . . . . 21.251 ваг.
Прибыло на станцію . . . . . 21.580 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

поѣздами большой скорости и воинскихъ . 15.428 ваг.,
поѣздами малой скорости . . . . . 27.403 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Нахичевань и отъ ст. Нахичевань за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Нахичевани къ Джульфѣ . .	6	228
2) „ Джульфы къ Нахичевани . .	5	190

Число путей на станціи—8, протяженіе ихъ—1.220 саж.;

нагружено . . . . . 254.217 пуд.,
выгружено . . . . . 263.508 „
перегружено . . . . . 14.082 „

Товаро-станціонныя работы на ст. Нахичевань производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 руб. за 1.000 пуд. переработаннаго груза, охрана коего обходится въ мѣсяцъ на содержаніе 2 сторожей 30 руб.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Нахичевань имѣется: пакгаузъ площ. въ 103,40 кв. саж., платформъ: крытыя, площ. въ 160 кв. саж. и открытая—60 кв. саж.

Покгаузы каменные, двери широкія, желѣзныя оцинкованныя. Полы вымощены каменными плитами. Боковыя площадки пакгаузовъ очень плохо вымощены и ходить по нимъ небезопасно; раціональнѣе было бы ихъ асфальтировать.

Станція не имѣетъ огражденія.

Пассажирское зданіе является почти копіей Джульфинскаго и не лишено той же роскоши.

Неудовлетворительное состояніе перрона имѣетъ мѣсто и здѣсь.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо пакгауза для грузовъ большой скорости, выстроеннаго за счетъ 1/5 коп. съ крышей изъ оцинкованной черепицы Батумскаго завода.

Начальникомъ дорогъ было доложено Подкомиссіи, что хотя на ст. Нахичевань и имѣются два жилыхъ дома, тѣмъ не менѣе ощущается сильный недостатокъ въ помѣщеніяхъ для служащихъ сл. тяги, и, главное, для паровозныхъ бригадъ, такъ какъ здѣсь собирается до 3 бригадъ, поэтому на 1911 г. испрашивается на постройку дежурныхъ комнатъ, пл. въ 36 кв. саж.

Подкомиссія при осмотрѣ ст. Нахичевань и 14 вагоновъ, занятыхъ подъ жилье агентами, убѣдилась въ необходимости отпуска этого кредита.

При ст. Нахичевань находится основное депо и мастерская VII участка тяги. Длина участка тяги—117 верстъ; границами его служатъ станціи Араратъ и Неграмъ Джульфинской линіи.

Инвентарное количество преписанныхъ паровозовъ—15; всѣ паровозы товарные.

Паровозы этого депо обслуживаютъ всѣ пассажирскіе и товарные поѣзда до оборотнаго депо Джульфа (участокъ Нахичевань—Джульфа 43 версты) и всѣ товарные поѣзда до оборотнаго депо Улуханлу (участокъ Нахичевань—Улуханлу 135 в.).

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется паровозное зданіе вѣернаго типа на 9 стойлъ, для средняго ремонта паровозовъ въ этомъ зданіи занимается одно стойло; надъ стойлами имѣются вытяжныя трубы (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ 5 шт.;

для промывки паровозовъ насоса нѣтъ; она производится напоромъ воды изъ водопровода.

Паровозное зданіе оборудовано однимъ комплектомъ домкратовъ Беккера и 4 слесарными верстаками при 6 тискахъ.

Въ вѣерное паровозное депо паровозы подаются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ въ 62 фута съ пятою на роликахъ.

Отдѣльно отъ паровознаго депо имѣется прямоугольное зданіе мастерскихъ, площадью въ 70 кв. саж.

Мастерская состоитъ изъ:

механической, площадью	41,52	кв. саж.
кузницы.	13,13	„ „
столярной	5,60	„ „
машиннаго отдѣленія	6	„ „
инструментальной	3,75	„ „

Контора депо находится въ жиломъ домѣ, близъ депо и мастерскихъ, и занимаетъ одну комнату, площадью въ 5,43 кв. саж.

Въ этомъ же жиломъ домѣ выдѣлены двѣ комнаты, общей площадью въ 9,00 кв. саж., для дежурной паровозныхъ бригадъ.

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка, коихъ въ вѣдѣніи послѣдняго числится 4.

Оборудованіе мастерскихъ:

горизонтальный керосиновый двигатель въ 16 силъ;

станки:	бандажно-токарный	1
	строгальный	1
	сверлильный	1
	токарно-винторѣзный	1
	болторѣзный	1
	прессъ для гидравлич. испытанія	1
	точильный камень	1

вентиляторъ 1
слесарныхъ верстаковъ 3 при 3 тискахъ
столярныхъ верстаковъ. 2

Кузница оборудована двумя кузнечными горнами (переносныхъ 2) однимъ горномъ для наварки трубъ и однимъ мѣдницкимъ.

Паровозное зданіе и мастерскія не отапливаются и освѣщаются простыми керосиновыми лампами.

Полезная длина тракціонныхъ путей—164 п. с., никакихъ спеціальныхъ устройствъ для ремонта вагоновъ не имѣется.

Въ особомъ зданіи помѣщается кладовая, площадью въ 12,50 кв. саж. для храненія матеріаловъ для смазки, освѣщенія, ремонта паровозовъ и запасныхъ частей паровозныхъ и вагонныхъ.

Депо Нахичевань снабжаетъ паровозы и станцію питьевою водою изъ водосборныхъ колодцевъ, расположенныхъ на руслѣ рѣки Нахичевань-Чай. Желѣзнодорожная водокачка отстоитъ отъ станціи на разстояніи $5^1/_2$ верстъ.

Водоснабженіе не всегда достаточное вслѣдствіе малаго притока воды въ лѣтнее время къ водосборнымъ колодцамъ.

Оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ 2 машинъ Вортингтона, мощностью въ 4,4 куб. саж. воды въ часъ и вертикальнаго котла, поверхностью нагрѣва въ 411,7 кв. фут.

Развитію депо Нахичевань до полныхъ размѣровъ препятствуетъ недостатокъ жилыхъ помѣщеній для штатныхъ и поденныхъ служащихъ. Въ городѣ Нахичевани, отстоящемъ отъ депо на $3^1/_2$ вер., квартиръ нанять тоже нельзя.

На ст. Нахичевань имѣется складъ топлива съ нефтехранилищемъ на 128.000 пуд. нефти, складомъ на 40 куб. саж. дровъ и 14.000 пуд. нефти.

Количество остатковъ топлива на 1 сентября 1910 г. дровъ и каменнаго угля на сумму 1.785 р. 24 к., нефти—23.702 р. 80 к., а всего на сумму 25.488 руб. 04 коп.

Товарная контора расположена въ одноэтажномъ каменномъ хорошемъ домѣ.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла двухъэтажный каменный домъ, въ которомъ расположена больница.

Постройка этого дома была произведена въ свое время неудовлетворительно и въ настоящее время печи и плинтусы отошли отъ стѣнъ и образовали большіе зазоры; дверные стояки также отошли и покосились.

Въ 9 час. Подкомиссія отбыла со ст. Нахичевань, и въ 9 час. 50 мин. прибыли на ст. Шахтахты.

Ст. Шахтахты. Ст. Шахтахты по пассажирскому движенію совершенно незначительная станція, пропускаются до 4.000 человѣкъ пассажировъ въ годъ, вокзалъ же здѣсь выстроенъ по размѣрамъ и роскоши несоотвѣтственный и имѣетъ типъ вокзала ст. Джульфа.

При осмотрѣ пассажирскихъ помѣщеній было усмотрѣно, что на внутренней стѣнкѣ одного изъ помѣщеній имѣлось объявленіе конторы, скупающей претензіи къ желѣзной дорогѣ [1]).

Въ 9 час. 55 мин. Подкомиссія отбыла на ст. Улуханлу, имѣя небольшую остановку на ст. Нарашенъ.

Двухъэтажное каменное пассажирское зданіе ст. Нарашенъ особаго типа.

Пакгаузовъ здѣсь совершенно нѣтъ, но, какъ было доложено начальникомъ дорогъ, сумма изъ недодѣлокъ на это имѣется и управленіе Закавказскихъ ж. д. предполагаетъ ихъ построить.

Въ 12 час. 45 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Улуханлу.

Ст. Улуханлу. Ст. Улуханлу пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товарн.	Всего.	Пасс.	Товарн.	Всего.
По направленію на Нахичевань . . .	1	$1^1/_2$	$2^1/_2$	1	2	3
По направленію на Эривань	3	1	4	3	2	5

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усилен. движ.
По направленію на Нахичевань и обр.	64	80
По направленію на Александрополь и обр.	82	100
По направленію на Эривань и обр.	102	120
Итого . .	248	300

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Улуханлу выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . 45.069 ваг.
прибыло на станцію . . . . . 45.216 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.:

поѣздами больш. скор. и воинскихъ . . . 39.629 ваг.,
„ малой „ . . . . . 60.656 „

---

[1]) Это объявленіе разрѣшено къ вывѣскѣ мѣстнымъ жандармскимъ желѣзнодорожнымъ управленіемъ и вывѣшено особымъ контрагенствомъ по порученію конторы Окуня въ Ростовѣ н/Д (Темерницкая ул. 137).

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Улуханлу и отъ ст. Улуханлу за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) отъ Улуханлу къ Нахичевани . . .	6	228
2) „ Нахичевани къ Улуханлу . . .	5	190
3) „ Улуханлу къ Эривани	6	126
4) „ Эривани къ Улуханлу	7	147

Число путей на станціи 6, протяженіемъ въ 1.036 саж. Нагружено—51.968 п., выгружено—19.687 п., перегружено—97.673 п.

Товаро-станціонныя работы на ст. Улуханлу производятся хозяйственнымъ способомъ по 4 р. 80 к. за 1.000 пуд. переработаннаго груза, охрана коего обходится въ 54 р. въ мѣсяцъ на содержаніе 3 сторожей.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Улуханлу имѣется: пакгаузъ, площ. въ 16,76 к. с., платформъ: крытая, площ. въ 28,90 к. с. и открытая—41,01 к. с.

Пассажирское зданіе такъ-же, какъ и всѣ прежде осмотрѣнныя станціонныя зданія Джульфинской линіи, не лишено роскоши и болѣе чѣмъ достаточно.

При ст. Улуханлу находится оборотное депо и мастерская. Длина участка—94 версты, границами его служатъ: станція Араксъ въ сторону Александрополя, Араратъ въ сторону Джульфы и Эривани включительно.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—15 товарныхъ. Паровозы этого депо обслуживаютъ скорые и пассажирскіе поѣзда въ сторону Джульфы до основного депо Нахичевань 135 вер. и товарные и пассажирскіе поѣзда до Эривани.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется вѣерное паровозное зданіе на 5 стойлъ. Средній ремонтъ производится около мастерской надъ открытой кочегарной канавой.

Въ полукруглое паровозное зданіе паровозы подаются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ въ 63 фут. на обыкновенной пятѣ. Надъ стойлами паровознаго зданія имѣются 10 постоянныхъ вытяжныхъ трубъ (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ имѣется 4 шт., одинъ изъ нихъ около мастерской; насоса нѣтъ.

Паровозное зданіе и мастерская оборудованы 2-мя комплектами домкратовъ Беккера и 6 слесарными верстаками при 8 тискахъ.

Мастерская состоитъ изъ:

механической и кузницы, площ. въ . . $48^3/_4$ кв. саж.,
инструментальной . . . . . 2 „ „

Контора депо помѣщается въ жиломъ домѣ № 3, занимая площадь въ 8 кв. саж.

Мастерская депо выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ и по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка, коихъ въ вѣдѣніи участка числится 3.

Оборудованіе мастерской;

газомоторъ въ 4 лош. с., работающій бензиномъ;

станковъ имѣется:

строгальный	1,
поперечно-строгальный	1,
сверлильный	1,
токарно-винторѣзный	1,
точильный камень	1,
вентиляторъ.	1.

Кузница расположена въ томъ же помѣщеніи. Оборудована однимъ кузнечнымъ горномъ, (переносныхъ 2) и однимъ мѣдницкимъ.

Паровозное зданіе и мастерская отапливаются двумя желѣзными печами и освѣщаются обыкновенными керосиновыми фонарями.

Полезная длина тракціонныхъ путей—175 пог. с.

При депо Улуханлу имѣется тракціонный путь для ремонта товарныхъ, пассажирскихъ и служебныхъ вагоновъ, длиною въ 37 пог. саж.

Депо Улуханлу снабжаетъ паровозы водой изъ артезіанскихъ колодцевъ около станціи, гдѣ имѣется водокачка; мощность источника 100 куб. саж. воды въ сутки. Оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ машины Вортингтона, мощностью въ 8,7 куб-саж. воды въ часъ и вертикальнаго котла, поверхн. нагрѣва въ 139,93 куб. фут.

При ст. Улуханлу находится складъ топлива, на которомъ имѣется нефтехранилище на 96.000 пуд. нефти, складъ для 40 куб. саж. дровъ и 25.000 п. каменнаго угля.

Количество остатковъ матеріаловъ и топлива на складѣ на ст. Улуханлу на 1 сентября 1910 г.: дровъ и каменнаго угля на сумму 4.167 р. 01 к., нефти—6.811 р., матеріаловъ—4.003 р. 70 к., а всего на сумму 14.981 р. 71 к.

Къ ст. Улуханлу примыкаетъ вѣтвь, по которой въ 1 ч. 5 мин. Подкомиссія и отбыла въ Эривань.

Эриванская вѣтвь имѣетъ самое незначительное движеніе: по ней курсируетъ только одна пара товарныхъ поѣздовъ.

Ст. Эривань. Какъ помѣщеніе для пассажировъ, такъ, равно, и грузовыя помѣщенія вполнѣ достаточны.

Товаро-станціонныя работы на ст. Эривань производятся хозяйственнымъ способомъ по 70 коп. за 1000 пуд. переработаннаго груза, охрана коего въ мѣсяцъ обходится въ 60 руб. на содержаніе 4 сторожей.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Эривань имѣется: пакгаузъ, площ. въ 225 кв. саж., двѣ крытыхъ платформы, общ. площ. въ 354,20 кв. саж. и участокъ земли, сдаваемый въ аренду, площ. въ 150 к. с.

Помѣщеніе товарной конторы вполнѣ прилично.

При осмотрѣ депо было установлено, что помѣщеніе депо пустуетъ за бездѣйствіемъ его.

На ст. Эривань имѣется нефтехранилище на 30.000 п. нефти, складъ для 35 к. с. дровъ и 7.000 пуд. камен. угля; остатковъ топлива на 1 сентября 1910 г. значится: дровъ и камен. угля на сумму 1797 р. 72 к. и нефти на 6.020 р. 60 к.

По возвращеніи Подкомиссіи на ст. Улуханлу въ 1 час. 55 мин., былъ произведенъ осмотръ имѣющихся жилыхъ помѣщеній, при чемъ было установлено, что агенты живутъ въ очень тяжелыхъ условіяхъ: квартирами служатъ старые и очень плохіе развалившіеся бараки.

Служащіе, которымъ не хватило мѣста въ этихъ баракахъ, расположены въ 18 вагонахъ.

Подкомиссіей было установлено, что необходимость въ постройкѣ жилыхъ домовъ на ст. Эривань является неотложной.

Въ 2 час. 5 мин. Подкомиссія отбыла на ст. Александрополь.

Слѣдуя черезъ 99 и 104 версты, Подкомиссія осматривала имѣющіеся въ этихъ мѣстахъ два моста черезъ р. Мастару.

Въ 1909 году Законодательными Учрежденіями былъ отпущенъ кредитъ на работы по этимъ мостамъ къ суммѣ 67.500 р.+92.000 р.=159.500 руб., при чемъ предполагалась перестройка мостовъ съ отверстій въ 6 саж. на отверстія въ 40 саж.

До сего времени, однако, работы эти не произведены и управленіе Закавказскихъ ж. д. сообщило, что онѣ задержались, вслѣдствіе возникшей съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ переписки о предпочтительности устройства вмѣсто 2 мостовъ отв. по 40 саж. отвода русла р. Мастара вдоль полотна желѣзной дороги.

Въ настоящее время, по утвержденіи первоначальнаго проекта, вызывается конкуренція на сдачу работъ.

Подкомиссія при обслѣдованіи на мѣстѣ этого вопроса пришла къ заключенію, что нужны именно два моста по 40 саж., а не отводъ русла.

Затѣмъ, Подкомиссія прослѣдовала безъ осмотра до ст. Карсъ и 28 сентября въ 6 часовъ утра приступила къ осмотру ст. Карсъ.

Ст. Карсъ. Пассажирское зданіе имѣетъ вполнѣ достаточныя помѣщенія какъ для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ, такъ и для служебныхъ надобностей.

Въ залахъ I и II кл. полы паркетные.

Имѣются, кромѣ того, парадныя комнаты.

Зданіе каменное, хорошее.

Ст. Карсъ по Закавказскимъ ж. д. пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Александрополь	1	$1^1/_2$	$2^1/_2$	1	$3^1/_2$	$4^1/_2$

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 году по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Александрополь и обратно	74	139

Вагонооборотъ ст. Карсъ въ 1909 году выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . 13.496 вагон.,
прибыло на станцію . . . . 13.513 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 годъ:

поѣздами большой скорости и воинскихъ . 7.682 ваг.
поѣздами малой скорости . . . . . 19.327 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Карсъ и отъ ст. Карсъ за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) Отъ Карса къ Александрополю	7	144
2) „ Александрополя къ Карсу	4	84

Число путей на станціи 12, протяженіе ихъ—2.383 саж.,

нагружено . . . . . 386.932 пуд.
выгружено . . . . . 2.031.654 „
перегружено . . . . . 2.388 „

Товаро-станціонныя работы на ст. Карсъ производятся хозяйственнымъ способомъ по 60 коп. за 1.000 пуд. переработаннаго груза, охрана коего въ мѣсяцъ обходится (на содержаніе 4 сторожей)—60 рублей.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Карсъ: три пакгауза площ. въ 89,54 к. саж. и двѣ крытыя платформы, площ. въ 169,40 кв. саж.

Къ ст. Карсъ примыкаетъ вѣтвь интендантскаго вѣдомства, длиною въ 930 пог. саж.

Затѣмъ, Подкомиссія осматривала жилые дома и пріемный покой, при чемъ было отмѣчено, что пріемный покой занимаетъ, собственно, одну комнату при квартирѣ фельдшера.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

При ст. Карсъ находится оборотное депо. Длина участка—30 верстъ, границами его служатъ входная стрѣлка, со стороны Тифлиса, станціи Башъ-Кадыкляръ и ст. Карсъ.

Своихъ паровозовъ при депо Карсъ нѣтъ.

Для стоянки паровозовъ имѣется вѣерное паровозное зданіе на два стойла

Въ депо паровозы подаются черезъ поворотный кругъ, діаметромъ въ 56 фут. съ гидравлической пятой Блюмберга; надъ стойлами четыре постоянныхъ вытяжныхъ трубы съ колпаками.

Въ депо имѣется одинъ промывательный кранъ. Для промывки паровозовъ насоса нѣтъ.

Паровозное зданіе оборудовано:

1 слесарнымъ верстакомъ при двухъ тискахъ,
1 столярнымъ верстакомъ,
2 обыкновенными желѣзными домкратами,
2 деревянными домкратами,
1 постояннымъ кузнечнымъ горномъ,
1 переноснымъ горномъ.
Мастерской при депо нѣтъ.

Контора депо помѣщается въ зданіи № 7, площ. въ 2,22 кв. саж.

Въ вѣдѣніи депо Карсъ находится 2 водокачки: Карсъ и и Башъ-Кадыкляръ.

Депо отапливается одной чугунной печью, а освѣщается тремя обыкновенными фонарями.

Полезная длина тракціонныхъ путей равна 104,6 саж.

Вагоннаго сарая для ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ въ депо Карсъ нѣтъ.

Депо Карсъ, расположенное недалеко отъ входной стрѣлки станціи, снабжаетъ какъ паровозы, такъ и жилыя помѣщенія водою изъ колодцевъ, устроенныхъ вблизи рѣки Карсъ-Чай.

Оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ машины Блека. мощностью въ 2,00 куб. саж. воды въ часъ и 2 вертикальныхъ котловъ, поверхностью нагрѣва въ 185,4 куб. фут.

Въ 6 час. 15 мин. Подкомиссія отбыла въ Александрополь.

Балластный слой Карсской линіи, въ особенности въ части его, слѣдующей за переваломъ, имѣетъ очень незначительную высоту.

Типъ рельсъ—18 фун. и только въ нѣкоторомъ протяженіи—$22^1/_2$ фунт.

Почтовый поѣздъ проходитъ разстояніе отъ Карса до Александрополя (70 вер.) въ 3 часа и, какъ объяснилъ начальникъ сл, движенія, причиной этому служатъ недостаточно тяжелые рельсы,

вслѣдствіе чего приходится почтовые поѣзда обслуживать товарными паровозами, а не болѣе сильными и тяжелыми—типа „БН“.

Служебный поѣздъ Подкомиссіи слѣдовалъ по Карсской линіи со скоростью 50 вер. въ час.

Вопросъ объ увеличеніи недостаточной пропускной способности Карсской линіи, обладающей весьма большими уклонами, въ особенности въ предѣлахъ горнаго участка ея, гдѣ уклоны доходятъ до 28,6%, поднятъ давно и разработанъ инженеромъ Г. О. Графтіо въ особой переданной Подкомиссіи запискѣ.

Въ 1909 и 1910 г.г. на Карсскій участокъ были отпущены слѣдующіе кредиты:

Въ 1909 г. 15.500 руб. на предохраненіе полотна отъ подмывовъ горными потоками на 414—416 вер. Часть этихъ работъ, въ объемѣ не превышающемъ 20%, исполнена.

Въ 1909 г.—2.300 руб. на передвижку пути въ сторону рѣки на 132 версты и на ту же работу въ 1910 г.—10.000 руб.

Въ виду предложенія Управленія желѣзныхъ дорогъ изыскать средства на противопожарныя мѣропріятія и возникшаго вопроса объ устройствѣ второго пути по Карсской линіи, при которомъ передвижки пути не потребуется, ассигнованіе, согласно журнальному постановленію Совѣта за № 2602 отъ 31 августа 1910 г., представленному въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ за № 262349/10154 отъ 11/11 сентября 1910 г., предположено взять на противопожарныя мѣропріятія, на что ожидается согласіе Управленія желѣзныхъ дорогъ.

1909 г.—28.370 руб. на уширеніе отверстія моста на 150 верстѣ съ 5 саж. до 10 саж.

Работы пока не начаты. Проектъ составленъ и утвержденъ, вызывается конкуренція.

1909 г.—2.780 р. на устройство приспособленій для пропуска водъ изъ кюветовъ и оросительныхъ канавъ.

Работы эти, въ объемѣ 80%,—исполнены.

1910 г—29.000 руб. на переустройство моста, отв. въ 8 саж., на 121—122 вер., на мостъ, отверстіемъ въ 10 саж. Работа не начата, вызывается конкуренція

и 1909 г.—4.400 р. на устройство струенаправляющей дамбы у праваго берега р. Храма.

Работы исполнены лишь въ объемѣ 30%.

Карсская и Джульфинская линіи пролегаютъ по мѣстамъ, гдѣ климатическія и почвенныя условія чрезвычайно способствуютъ разведенію хлопка и въ настоящее время хлопковое дѣло на Кавказѣ сильно развивается.

Подкомиссіи была передана управленіемъ Закавказскихъ ж. д. справка о площади земли, находящейся подъ культурой хлопка въ Закавказьѣ и о количествѣ сборовъ его; изъ этой

справки видно, что вся площадь земли подъ хлопкомъ исчисляется нынѣ въ Закавказьѣ въ 40—45 тыс. десятинъ, изъ коихъ:

въ Эриванской губерніи	18 — 20	тыс. дес.
„ Елисаветпольской	15 — 18	„ „
„ Бакинской	5,5—6,1	„ „
„ Кутаисской	1 — 2	„ „
„ Тифлисской	1,2—1,5	„ „

Съ этой площади ежегодно собирается хлопка (очищеннаго)

Въ Эриванской губерніи	350 400	тыс. пуд.
„ Елисаветпольской	120—180	„ „
„ Бакинской	60—100	„ „
„ Кутаисской	15— 20	„ „
„ Тифлисской	12— 15	„ „

По мнѣнію съѣздовъ хлопководовъ, бывшихъ въ 1904 г. въ с. Агдашъ Елисаветпольской губ. и въ г. Эривани, при орошеніи степей Муганской, Мильской, Ширванской, Сальянской, Джейранчельской, Сардарабадской и Сурмалинской, а также прикурной части Арешскаго уѣзда Елисаветпольской губ. и Геокчайскаго уѣзда Бакинской губ., можетъ образоваться площадь земли, вполнѣ пригодной для культуры хлопка, до 700 тыс. десятинъ земли, съ которой, при расчетѣ засѣва только четвертой части и при величинѣ средняго урожая въ 15 пуд. съ десятины, можно было бы получить до 2.600 тыс. пуд. прекраснаго хлопка.

Произрастающій въ Закавказьѣ хлопокъ принадлежитъ къ, такъ называемому, американскому виду и мѣстному, извѣстному подъ названіемъ „Каракоза“. Первый по качеству выше второго, а потому и цѣнится дороже, но, къ сожалѣнію, сѣмена его успѣли переродиться и нынѣшніе урожаи не даютъ уже тѣхъ выгодъ, какія давали прежде. Это обстоятельство, въ связи съ затруднительностью очистки отъ сѣмянъ и прессованія хлопка, служитъ не малымъ тормозомъ въ дѣлѣ развитія хлопководства въ краѣ, климатическія и почвенныя условія котораго признаются агрономами вполнѣ благопріятными для этого.

Среднія цѣны таковы на американскій очищенный хлопокъ: 10—14 руб. и на мѣстный „каракозъ“—6—8 руб. за пудъ.

Въ теченіе пятилѣтія — перевозки хлопка были слѣдующія:

	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.
отправлено на свои стан.	160.697	142.503	252.114	185.792	264.039
„ „ чужія „	891.717	1042.460	1268.611	939.306	975.806
прибыло съ чужихъ „	3.941	2.196	3.245	3.483	1.320
перевезено транзитомъ	761.820	308.772	29.537	131.515	63.370
Итого	1.818.175	1495.931	1553.507	1260.096	1304.535

Кромѣ того, было отмѣчено одно обстоятельство, о которомъ слѣдуетъ упомянуть, а именно, сѣно, потребное войску въ Закавказьѣ, идетъ въ Карсъ изъ Владикавказа, мѣстное же карсское пресованное сѣно, идетъ въ Баку, Батумъ и др. мѣста.

На 1911 годъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ внесенъ кредитъ въ 58.128 руб. на работу по укладкѣ добавочныхъ скрѣпленій къ рельсамъ на Карсской, Эриванской и Джульфинской линіяхъ.

При постройкѣ названныхъ линій, подкладки укладывались лишь на стыковыхъ шпалахъ и отчасти на закругленіяхъ. Съ укладкой пропитанныхъ шпалъ, приходится теперь употреблять и подкладки; на это по смѣтѣ 1910 г. ассигновано 37.179 руб. Въ 1911 г. кредитъ испрашивается на укладку параллельно со смѣной шпалъ 50.000 подкладокъ съ соотвѣтственнымъ числомъ костылей на Карсской линіи и 100.000 подкладокъ на Эриванской и Джульфинской линіяхъ, послѣ чего будетъ еще не хватать 113.600 подкладокъ на первой и 110.000 подкладокъ на вторыхъ линіяхъ.

Подкомиссія, ознакомившись съ вопросомъ на мѣстѣ, признала отпускъ настоящаго кредита безусловно необходимымъ.

Въ 8 час. 15 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Александрополь.

Ст. Александрополь. Осмотръ ст. Александрополь былъ начатъ съ товарнаго двора.

Ст. Александрополь въ 1909 г. пропускала въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товарн.	Всего.	Пасс.	Товарн.	Всего
По направл. на Улуханлу	2	$2^1/_2$	$4^1/_2$	2	$3^1/_2$	$5^1/_2$
„ „ Карсъ	1	$1^1/_2$	$2^1/_2$	1	$3^1/_2$	$4^1/_2$

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности,	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Улуханлу и обр.	164	200
„ „ „ Санаинъ „	158	250
„ „ „ Карсъ „	104	195
Итого .	426	645

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Александрополь выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . . 80.200 ваг.
прибыло на станцію . . . . . 80.313 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.:

поѣздами большой скор. и воинск. . . 99.616 ваг.,
поѣздами малой скорости . . . . . 120.897 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Александрополь и отъ ст. Александрополь за сутки:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
Отъ Александрополя къ Улуханлу	5	105
„ Улуханлу къ Александрополю	5	105
„ Александрополя къ Карсу	4	84
„ Карса къ Александрополю	7	147

Число путей на станціи—12, протяженіемъ въ въ 2468 саж.,

нагружено . . . . . 474.088 пуд.,
выгружено . . . . . 1693.585 „
перегружено . . . . . 530.118 „

Товаро-станціонныя работы на ст. Александрополь производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 руб. за 1.000 пуд. перера ботаннаго груза.

Складочныя помѣщенія: пакгаузъ, площ. въ 140 кв. саж. и крытая платформа, площ. въ 217,85 кв. саж.

Къ ст. Александрополь примыкаетъ вѣтвь интендантскаго вѣдомства, длиною въ 2.549 саж.

При осмотрѣ товарной конторы, находящейся въ одноэтажномъ каменномъ домѣ, помѣщеніе ея было признано Подкомиссіей крайне тѣснымъ.

По поводу расширенія этого помѣщенія начальникъ дорогъ сообщилъ, что кредитъ на расширеніе конторы вносился, но исключался, и на 1911 г. снова внесенъ, при чемъ помѣщеніе предполагается уширить на 8 кв. саж.

Подкомиссія признала отпускъ кредита необходимымъ.

Неудобство для работы станціи составляетъ то обстоятельство, что пакгаузы прибытія не раздѣлены.

При ст. Александрополь имѣется продовольственный пунктъ, построенный въ 1904 году.

Путей достаточно.

Далѣе, Подкомиссія прослѣдовала мимо товарнаго вагона, занятаго временнымъ помѣщеніемъ для прикомандированныхъ кондукторовъ, въ дежурную осмотрщиковъ, занимающую небольшой сарайчикъ, устроенный въ концѣ пассажирской платформы.

Затѣмъ, мимо строящагося каменнаго пакгауза для грузовъ большой скорости Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную кондукторовъ.

Дежурная занимаетъ одноэтажный каменный хорошій домъ, вмѣщающій 25 кроватей.

Кровати поставлены тѣсно и расположеніе дежурной неудобное. Отсюда Подкомиссія прошла въ жилой домъ, въ которомъ осмотрѣла квартиру техническаго конторщика, состоящую изъ 2 комнатъ и кухни.

Территорія станціи большая и имѣется еще рядъ жилыхъ домовъ.

При осмотрѣ одного изъ нихъ, въ которомъ помѣщается пріемный покой, Подкомиссіей была обнаружена тѣснота и несоотвѣтствіе въ помѣщеніи покоя, такъ напримѣръ, ожидальня служитъ и перевязочной.

Квартира начальника участка сл. пути занимаетъ 6 комнатъ и имѣетъ кухню.

Помѣщеніе соотвѣтственное и хорошее.

Далѣе Подкомиссія перешла въ депо.

При ст. Александрополь находится основное депо и мастерская 6-го участка тяги. Длина участка—170 верстъ; границами его служатъ: по Джульфинской линіи—ст. Амамлы въ сторону Тифлиса и раз. Мастара въ сторону Джульфы, по Карсской вѣтви ст. Башъ-Кадыкляръ.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—70: всѣ паровозы товарные 4-хъ осные Коломенскіе, изъ нихъ 10 обслуживаютъ пассажирскіе поѣзда, остальные 60—товарные. Паровозы этого депо обслуживаютъ поѣзда до оборотныхъ депо Санаинъ (103 вер.), Улуханлу (132 вер.) и Карсъ (72 вер).

Для стоянки, промывки и производства текущаго, малаго и средняго ремонта имѣется вѣерообразное зданіе на 15 стойлъ и рядомъ съ нимъ 5 открытыхъ канавъ. Для паровозовъ, стоящихъ въ среднемъ ремонтѣ, отведены въ депо 4 стойла. Кругъ діаметромъ 56 ф.съ гидравлической пятой Блюмберга; надъ каждымъ стойломъ по двѣ постоянныхъ вытяжныхъ трубы (безъ опускныхъ колпаковъ).

Промывательныхъ крановъ 8.

Для промывки паровозовъ насоса нѣтъ.

Паровозное зданіе и мастерская оборудованы 1 комплектомъ домкратовъ Беккера и 15 слесарными верстаками при 26 тискахъ.

Мастерская депо выдѣлена въ отдѣльное зданіе площадью въ 111,50 кв. саж.

Мастерская состоитъ изъ:

механической, площ. въ	59 кв. саж.		
(вмѣстѣ съ новой пристройкой).			
кузницы площ. въ	17,50 „	„	
новой мѣдницкой	7 „	„	
новаго котельнаго отдѣленія . . .	9 „	„	еще необорудованы.
новой инструментальной	9,50 „	„	
будущаго машиннаго отдѣленія .	9,50 „	„	

въ коемъ предполагается установить въ 1910 г. 25-ти сильный тепловой двигатель, вмѣсто нынѣ дѣйствующаго 15-ти сильнаго установленнаго въ механическомъ отдѣленіи мастерской; помѣщеніе будущаго машиннаго отдѣленія нынѣ занято инструментальной.

Контора депо помѣщается въ жиломъ зданіи станціи, расположенномъ напротивъ паровознаго зданія, и занимаетъ площадь въ 14,97 кв. саж.

Мастерская участка выполняетъ работы по среднему и текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ, а также по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ всего участка, коихъ въ вѣдѣніи участка числится 7.

Оборудованіе мастерской:

тепловой двигатель горизонтальный въ 15 л. с.,

станковъ:

поперечно-строгальный	1,
сверлильный	1,
токарно-винторѣзныхъ	3,
токарный двойной (моталка)	1,
прессъ для гидравлическаго испытанія	1,
точильный камень—простой	1,
„ „ наждачный (двойной)	1,
вентиляторъ	1.

Кузница оборудована тремя кузнечными горнами (одно горно для вагонныхъ работъ; переносн. 5) и однимъ мѣдницкимъ; мѣдницкое горно подлежитъ переносу въ новое помѣщеніе мѣдницкой.

Паровозное зданіе и мастерская отапливаются чугунными печами, каковыхъ въ паровозномъ зданіи—14, въ механической—3 въ инструментальной 1, въ котельной—1, въ столярной—1.

Зданіе депо освѣщается 16-ю обыкновенными стѣнными фонарями, механическая—1 стѣннымъ фонаремъ и 2-мя бензинокалильными фонарями „Чудо“; Территорія депо освѣщается 2-мя столбовыми керосино-калильными фонарями „Россія“.

Полезная длина тракціонныхъ путей—587,50 пог. саж., изъ коихъ паровозами заняты 151,10 пог. саж.

Въ вѣдѣніи начальника VI-го участка тяги оборотныхъ депо нѣтъ.

При депо Александрополь имѣются вагонный паркъ и сарай для ремонта вагоновъ.

Площадь вагоннаго сарая—40,28 кв. саж., въ немъ помѣщены: слесарная мастерская съ 2-мя верстаками при 4-хъ тискахъ; столярная мастерская (каменное зданіе, пристроенное къ мастерской депо), площ.—14,56 кв. с., кузнечное горно вагонной мастерской находится въ общей кузницѣ мастерской депо.

Завѣдываніе вагоннымъ дѣломъ возложено на старшаго осмотрщика вагоновъ подъ непосредственнымъ наблюденіемъ начальника участка.

Станковъ въ вагонной мастерской нѣтъ; оборудованіе состоитъ изъ 5-ти столярныхъ верстаковъ и ножного токарнаго станка.

Депо Александрополь снабжаетъ паровозы водою изъ 3-хъ колодцевъ, дающихъ въ сутки до 150 куб. саж. воды. Водоснабженіе достаточное; вода прекрасная и для питья.

Оборудованіе водоснабженія ст. Александрополь состоитъ изъ 2 машинъ Вортингтона, мощностью въ 9,8 куб. саж. воды въ часъ, и 2 вертикальныхъ котловъ, поверхностью нагрѣва въ 322 куб. ф.

На 1911 г. испрашивается кредитъ въ 13.200 руб. на устройство поворотнаго круга, діаметр. въ 72′, съ гидравлической пятой, и Подкомиссія при осмотрѣ на мѣстѣ убѣдилась въ необходимости отпуска этого кредита въ виду тѣхъ соображеній, что существующій поворотный кругъ малаго діаметра перекошенъ и требуетъ ремонта; за отсутствіемъ круга на ст. Поти существующій здѣсь кругъ можно будетъ перенести туда, послѣ его ремонта.

Кромѣ того, начальникомъ дорогъ было отмѣчено, что управленіе Закавказскихъ ж. д. просило кредитъ на добавочныя стойла крытыя; Управленіе желѣзныхъ дорогъ внесло кредитъ на 1911 годъ на открытыя стойла, что совершенно не удовлетворитъ нужду депо.

При осмотрѣ мастерскихъ депо оказалось, что вагонный сарай холодный, деревянный, безъ стойлъ.

На складѣ топлива ст. Александрополь имѣется нефтехранилище на 73.5000 пуд. а также нефтехранилище для запасовъ на 411.000 пуд. нефти, въ томъ числѣ складъ для 300 куб. саж. дровъ и 30.000 пуд. каменнаго угля.

Затѣмъ, Подкомиссія осматривала мастерскую 15-го участка сл. пути.

Кузница и слесарная помѣщаются въ каменномъ небольшомъ сараѣ.

Кромѣ того, имѣется столярная и небольшой дворъ.

По порученію Предсѣдателя Подкомиссіи Н. А. Масловымъ была произведена полная ревизія товарныхъ операцій, частичная билетной кассы и книги выправокъ. Кромѣ этого, на выдержку

были сличены корешки багажныхъ квитанцій съ книгою продажи билетовъ, для опредѣленія правильности скидки по билетамъ за провозъ багажа. Для ревизіи товарной операціи было списано наличіе грузовъ съ натуры и документальное на 28 сентября, всѣ грузы оказались въ наличности, за исключеніемъ одного ящика, вѣсомъ въ 2 п. 20 ф., похищеннаго въ пути, по отправкѣ Тифлисъ № 8156, о чемъ составленъ протоколъ № 617 отъ 9 августа. Неправильности или небрежности въ веденіи книгъ продажи билетовъ и запаса не замѣчено. При подсчетѣ на выдержку билетовъ по разнымъ сообщеніямъ—недостающихъ не оказалось. Книга выправокъ найдена въ порядкѣ, деньги по начетамъ сдаются въ кассу своевременно.

Изъ мастерской Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ.

Количество остатковъ матеріаловъ и топлива на 1 сентября 1910 г. значится: матеріаловъ на сумму 41.205 р. 19 к., дровъ и каменнаго угля на 8.353 р. 81 к., нефти на 143.386 руб., а всего на сумму 192.945 рублей.

Дворъ матеріальнаго склада просторный. Имѣются деревянные и каменные амбары и подвалъ для легковоспламеняющихся предметовъ.

Воинскій запасъ вполнѣ обезпеченъ.

По окончаніи осмотра ст. Александрополь Подкомиссія отбыла въ 5 час. 5 мин. на ст. Навтлугъ для дальнѣйшаго слѣдованія на ст. Евлахъ и осмотра части этой линіи Евлахъ—Баладжары.

Наибольшее число поѣздовъ и отдѣльно идущихъ паровозовъ на участкѣ доходитъ въ мѣсяцъ (ноябрь 1909 г.) до 618 въ одномъ направленіи и до 681—въ другомъ.

На 1911 годъ вносится кредитъ въ 39.410 руб. на устройство электро-жезловой сигнализаціи Вебба и Томсона на участкѣ Навтлугъ—Александрополь.

Этимъ увеличится пропускная способность, обезпечится безопасность движенія поѣздовъ и уменьшится расходъ по содержанію телеграфистовъ. Необходимо провести 200 проводоверстъ на сумму около 9.000 руб. и установить 47 аппаратовъ на сумму около 30.000 руб.

Подкомиссія признала кредитъ подлежащимъ отпуску.

29-го сентября въ 7 час. 15 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Евлахъ.

Пассажирское зданіе достаточное и хорошее.

Ст. Евлахъ. Ст. Евлахъ по Закавказскимъ дорогамъ пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Аджи-Кабулъ	3	5	8	3	8	11

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Аджи-Кабулъ и обратно	674	730
По направлен. на Елисаветполь и обр.	518	601
Итого . .	1192	1331

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Евлахъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

отправлено со станціи . . . . . 215.759 ваг.,
прибыло на станцію . . . . . 215.521 „

Движеніе поѣздовъ опредѣляется за 1909 г.:

поѣздами большей скорости и воинскихъ 18.460 ваг.
„ „ „ „ 412.824 „

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Евлахъ и отъ ст. Евлахъ.

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) отъ Евлаха къ Аджи-Кабулу . . .	13	780
2) „ Аджи-Кабула къ Евлаху . .	13	780

Число путей на станціи 9, протяженіемъ въ 2.065 саж.,
нагружено . . . . . 1.367.055 пуд.,
перегружено . . . . . 2.400 „
выгружено . . . . . 1.281.701 „

Товаро-станціонныя работы на ст. Евлахъ производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 р. 25 к. за 1.000 пуд. переработаннаго груза.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Евлахъ имѣется: пакгаузъ, площ. въ 85,80 к. с., кр. платформа—297,25 к. с., открыт. платформа—79,89 к. с.

Помѣщеніе товарной конторы нѣсколько тѣсное.

Товарный дворъ предполагается уширить.

Строится пакгаузъ для легковоспламеняющихся грузовъ и предполагается перенесеніе пути.

При осмотрѣ одного изъ жилыхъ домовъ, двухъэтажнаго каменнаго, было обнаружено, что, вслѣдствіе сырости, въ нижнемъ этажѣ жить не представляется возможнымъ и помѣщеніе

это пустуетъ, въ верхнемъ же этажѣ расположены квартиры начальника станціи и его помощника.

Пріемный покой достаточный и хорошій.

Въ жиломъ домѣ, отведенномъ для агентовъ сл. движенія, квартиры очень малы и, вообще, въ квартирахъ на ст. Евлахъ чувствуется недостатокъ, между тѣмъ какъ помѣщеніе для дежурныхъ кондукторовъ не лишено нѣкоторой роскоши. Домъ этотъ кирпичный двухъэтажный, построенный въ 1909 г. и разсчитанъ на 45 кроватей. Слѣдуетъ отмѣтить, что постройка дежурныхъ—съ мраморными столами въ комнатѣ запасныхъ агентовъ и двумя эмалированными ваннами, когда для другихъ агентовъ нѣтъ никакихъ помѣщеній или помѣщенія эти чрезвычайно тѣсны—является несоотвѣтственнымъ.

Затѣмъ, по осмотрѣ другихъ жилыхъ домовъ и дежурной машинистовъ, расположенной въ верхнемъ этажѣ одного изъ домовъ и непохожей, по отдѣлкѣ, на дежурную кондукторовъ, Подкомиссія направилась въ депо.

Слѣдуетъ отмѣтить, что при всей роскоши кондукторской дежурной ни въ ней, ни въ другихъ домахъ отхожихъ мѣстъ нѣтъ и таковыя вынесены во дворъ.

При ст. Евлахъ находится оборотное депо. Длина участка депо—109,3 вер., границами его служатъ: входная стрѣлка разъѣзда Карабуджахъ въ сторону Баку и входная стрѣлка ст. Герань въ сторону Батума.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—7: пассажирскихъ—два и товарныхъ—пять. Паровозы эти обслуживаютъ маневры на ст. Евлахъ, рабочіе поѣзда X участка сл. пути и помогаютъ пассажирскимъ поѣздамъ въ сторону Тифлиса.

Для стоянки и промывки какъ своихъ, такъ и пассажирскихъ паровозовъ депо Баку и Тифлисъ, имѣется паровозное зданіе на 4 стойла. Средній ремонтъ производится своимъ паровозамъ въ этомъ зданіи, для чего особаго въ немъ мѣста не выдѣлено. Надъ стойлами имѣется 8 постоянныхъ вытяжныхъ трубъ (безъ опускныхъ колпаковъ); имѣется кругъ, діаметромъ въ 56 футовъ, съ подушкой на роликахъ; промывательныхъ крановъ—2; для промывки паровозовъ насосовъ нѣтъ.

Паровозное зданіе оборудовано:

желѣзными домкратами	5,
деревянными „	2,
слесарными верстаками 6-ю при 6 тискахъ	—
сверлильнымъ станкомъ	1,
токарно-винторѣзными	2,
точильнымъ камнемъ	1,
ручнымъ мѣхомъ	1.

Инструментальная находится въ задней части зданія, занимаетъ площадь въ 2,30 кв. саж. и отдѣлена отъ остального помѣщенія деревянной стѣной.

Кузница расположена въ этомъ же зданіи, ничѣмъ не отдѣлена и оборудована однимъ постояннымъ горномъ и однимъ переноснымъ мѣдницкимъ.

Паровозное зданіе не отапливается, освѣщается оно обыкновенными лампами въ фонаряхъ.

Полезная длина тракціонныхъ путей—103 п. с.

На ст. Евлахъ отведено мѣсто для текущаго ремонта вагоновъ (одинъ путь въ 31 саж.).

Снабженіе паровозовъ водой производится изъ рѣки Куры, гдѣ имѣется водокачка, состоящая въ вѣдѣніи керосинопроводной ст. Евлахъ. Водоснабженіе достаточное. Эта же вода служитъ и для питья всѣхъ живущихъ на станціяхъ между Карабуджахомъ и Кюрокъ-Чаемъ, куда она доставляется въ котлахъ.

При депо имѣется кладовая съ запасомъ матеріаловъ, удовлетворяющихъ нужды депо; помѣщается она позади паровознаго зданія въ бывшей казармѣ X-го участка сл. пути.

Склада матеріальной сл. на станціи нѣтъ.

Контора депо помѣщается отдѣльно отъ паровознаго зданія въ жиломъ домѣ № 2 и занимаетъ площадь въ 11,70 кв. саж,

На ст. Евлахъ имѣется складъ топлива, гдѣ находится нефтехранилище на 120.000 пуд. нефти, складъ для 80 куб. саж. дровъ и 6.000 пуд. каменнаго угля.

Количество остатковъ топлива на 1 сентября 1910 г. значится: дровъ и каменнаго угля на сумму 3.229 руб. 95 коп. и нефти на сумму 16.372 руб., а всего на сумму 19.601 р. 95 к.

Въ 7 час. 50 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Евлахъ на ст. Учжары.

Слѣдуя по 10-му участку сл. пути, Подкомиссія отмѣтила, что балластъ на этомъ участкѣ пылитъ, не покрытъ щебнемъ и высота его въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не достигаетъ 0,15 саж.

Начальникомъ керосинопровода было обращено вниманіе Подкомиссіи на слѣдующее обстоятельство.

На протяженіи 200 вер. въ этомъ раіонѣ трубы керосинопровода лежатъ слишкомъ близко къ полотну. Такая близость является не безопасной въ виду того обстоятельства, что трубы отъ нагрѣванія удлиняются и, приподнимаясь, раскрываютъ стыки, черезъ которые вытекаетъ керосинъ.

Въ настоящее время трубы временно прикрыты досками.

Кромѣ того, на матеріалъ трубъ вредно дѣйствуетъ солончаковая почва, въ которой онѣ лежатъ.

Наблюденія и опытъ показываютъ, что лучшимъ способомъ предохранить трубы отъ вліяній высокой температуры и почвы служитъ обертка трубы холстомъ и окраска два раза смолой.

Въ 8 час. 45 мин. Подкомиссія имѣла кратковременную остановку на ст. Учжары.

Пассажирское зданіе—старое, сырое.

Имѣвшееся здѣсь ранѣе депо упразднено и станція переустраивается.

Въ 9 час. 45 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Кюрдамиръ.

Пассажирское зданіе было въ полномъ ремонтѣ, помѣщенія всѣхъ трехъ классовъ тѣсны и темны.

Осмотръ станціи ограничился осмотромъ вокзала, и въ 12 час. Подкомиссія прибыла на ст. Аджи-Кабулъ.

Ст. Аджи-Кабулъ. Товаро-станціонныя работы на ст. Аджи-Кабулъ производятся хозяйственнымъ способомъ по 1 руб. 50 коп. за 1.000 пуд. переработаннаго груза, охрана коего обходится 100 руб. въ мѣсяцъ (содержаніе 5 сторожей).

Складочныхъ помѣщеній на ст. Аджи-Кабулъ имѣется: два пакгауза, площ. въ 38,70 кв. саж., кр. платформа, площ.—87,50 кв. саж. и откр. илатформа, площ. въ 70 кв. саж.

Пассажирское зданіе въ части его для пассажировъ—тѣсное и въ настоящее время расширяется. Служебныя помѣщенія достаточны.

На 1911 годъ предположена, какъ сообщилъ начальникъ дорогъ, перекладка путей для устраненія пересѣченія движенія, вслѣдствіе котораго здѣсь были крушенія поѣздовъ.

На эту работы испрашивалось 13.850 руб., и Подкомиссія признала необходимымъ отпускъ кредита.

Кромѣ того, на ст. Аджи-Кабулъ на 1911 г. испрашивается кредитъ на обдѣлку желѣзобетономъ трехъ отстойныхъ бассейновъ, во избѣжаніе фильтраціи воды по трещинамъ, въ суммѣ 7.350 руб. Этотъ кредитъ также признанъ Подкомиссіей подлежащимъ отпуску.

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила старыя дежурныя кондукторовъ на 48 кроватей и перешла въ депо.

При ст. Аджи-Кабулъ находится оборотное депо. Длина участка—134 вер. Границами его служатъ входная стрѣлка ст. Дуванный со стороны Баку и ст. Карабуджахъ со стороны Тифлиса до входной стрѣлки со стороны Баку.

Инвентарное количество приписанныхъ паровозовъ—10: пассажирскихъ 2 и маневровыхъ 8. Паровозы этого депо обслуживаютъ рабочіе поѣзда XI участка, водяные поѣзда до Сангачалы и Черноводскъ, работаютъ на маневрахъ и ходятъ вспомогательными съ пассажирскими и скорыми поѣздами до Сангачалы и Баку и подталкивающими до Пирсогата во время сильныхъ вѣтровъ.

Для стоянки и промывки паровозовъ имѣется паровозное зданіе на 9 стойлъ; въ зданіи 12 вытяжныхъ трубъ безъ опускныхъ колпаковъ; для промывки паровозовъ насоса нѣтъ; промывка производится изъ 6-ти водопроводныхъ крановъ.

Паровозное зданіе оборудовано однимъ комплектомъ домкратовъ Беккера и шестью слесарными верстаками при 14 тискахъ.

Мастерскихъ при депо нѣтъ (строятся).

Контора депо помѣщается въ домѣ № 3, занимая площадь въ 13,61 кв. саж. Депо выполняетъ работы по текущему ремонту приписанныхъ къ депо паровозовъ и паровозовъ, прибывающихъ изъ депо Елисаветполь въ Баку, а также по ремонту оборудованій водокачекъ, коихъ въ вѣдѣніи депо числится 6.

Кромѣ того, производится текущій ремонтъ вагоновъ.

Оборудованіе депо:

станковъ имѣется:

строгальный ручной	1,
сверлильный	1,
токарно-винторѣзныхъ	3,
прессъ для гидравлич. испытаній. . . .	1,
точильный камень	1.

Кузница расположена въ паровозномъ зданіи, оборудована двумя кузнечными горнами (переносныхъ 2).

Паровозное зданіе не отапливается.

Освѣщеніе керосиновое обыкновенными лампами въ 10″.

Длина тракціонныхъ путей—176 саж.

При депо Аджи-Кабулъ имѣется ледодѣлка, расположенная въ отдѣльномъ помѣщеніи, площадью въ 23,69 кв. саж., и въ этомъ же помѣщеніи двигатель „Дизеля“ въ 80 лош. силъ. Ледодѣлка оборудована одной ледодѣлательной машиной фирмы Р. Пикте въ Парижѣ и производитъ до 300 пуд. льду въ сутки, расходуемаго для нуждъ служащихъ по станціямъ отъ Елисаветполя до Баку включительно и отпускаемаго буфетосодержателямъ за ихъ личный счетъ.

Депо Аджи-Кабулъ снабжаетъ паровозы водой изъ рѣки Куры, на которой въ 12 вер. отъ ст. Аджи-Кабулъ имѣется водокачка. Вода, поступающая съ этой водокачки, разсылается цистернами по станціямъ отъ Аджи-Кабула до Баку включительно для паровозовъ и для питья. Для налива воды въ цистерны имѣется спеціальная эстакада.

Оборудованіе водоснабженія состоитъ изъ 4 маш. Вортингтона комп., мощн. въ 30,2 куб. саж. воды въ часъ и 4 горизонт. котловъ, поверхн. нагрѣва въ 325,10 кв. фут.

На складѣ топлива находится нефтехранилище на 131.400 пуд. нефти и складъ для 175 куб. саж. дровъ и 15.000 пуд. каменнаго угля.

Количество остатковъ топлива на 1 сентября 1910 г. значится: дровъ и каменнаго угля на сумму 2.133 р. 53 к., нефти на 2.403 р. 80 к., всего на сумму 4.537 р. 33 к.

Въ 12 час. 17 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Аджи-Кабулъ въ Баладжары по двупутному участку, идущему отъ ст. Аджи-Кабулъ до ст. Баку.

Ст. Баладжары. Въ 3 час. 5 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Баладжары.

Ст. Баладжары пропускала въ 1909 г. въ сутки слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
По направленію на Аджи-Кабулъ	7	12	19	7	17	24

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ 1909 г. по отдѣльнымъ направленіямъ былъ, въ среднемъ, за сутки:

	Пріемъ и отправленіе въ совокупности.	
	Въ среднемъ въ годъ.	Въ среднемъ въ періодъ усиленнаго движенія.
По направленію на Баку и обратно	271	418
„ „ Аджи-Кабулъ и обратно	380	650
Итого . .	651	1.068

Въ 1909 г. вагонооборотъ ст. Баладжары выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Принято.	Сдано.
по обмѣну съ Владикавказ. дор. . . .	48.418	48.963,
отправлено со станціи	69.668	ваг.,
прибыло на станцію	70.591	„

Движеніе поѣздовъ опредѣляется въ 1909 г.:

поѣздами большой скор. и воинск. . . .	15.330	ваг.
„ малой скор. и воинск.	124.929	„

По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ груженыхъ вагоновъ по направленію къ ст. Баладжары и отъ ст. Баладжары:

	Товарныхъ поѣздовъ.	Съ числомъ вагоновъ.
1) отъ Баладжары къ Аджи-Кабулу . .	21	987
2) „ Аджи-Кабула къ Баладжары . .	21	588

Число путей на станціи—30, протяженіе ихъ—6808 саж.

нагружено	424.125	пуд.,
выгружено	97.506	„
перегружено	2.952.481	„

Складочныхъ помѣщеній на ст. Баладжары имѣется: пакгаузъ, площ. въ 4 кв. саж., двѣ откр. платформы, площ. въ 220,86 кв. саж.,

три открытыя платформы, площ. въ 1981,93 кв. саж. и одинъ приписной складъ, вмѣстимостью 15 вагоновъ.

Товаро-станціонныя работы на ст. Баладжары производятся подряднымъ способомъ по 2 р. 80 к. за 1.000 пуд. переработаннаго груза вмѣстѣ съ охраной. Залогъ внесенъ въ размѣрѣ 20.000 руб.

Ст. Баладжары является мѣстомъ примыканія Владикавказской ж. д. къ Закавказскимъ ж. д.

На ст. Баладжары путевыя устройства вполнѣ удовлетворяютъ предъявляемымъ къ нимъ требованіямъ.

При слѣдованіи по станціоннымъ путямъ Подкомиссіей было установлено, что для предупрежденія несчастныхъ случаевъ съ людьми, проходящими черезъ эти пути, въ особенности въ ночное время, необходима постройка пѣшеходнаго моста длиной въ 85 саж. (стоим. 25.500 руб.). Кредитъ этотъ внесенъ на 1911 годъ, и, по мнѣнію Подкомиссіи, подлежитъ безотлагательному отпуску.

Жилыми помѣщеніями для агентовъ сл. движенія служатъ вагоны, занятія конторщиковъ производятся также въ вагонахъ.

Вопросъ о станціонныхъ помѣщеніяхъ является здѣсь очень острымъ, въ виду особо сложившихся обстоятельствъ.

Въ настоящее время помѣщеніемъ для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ, а также и служебными помѣщеніями служитъ баракъ, временнаго типа, но существующій уже давно. До сего времени Владикавказская и Закавказскія ж. д. не могутъ притти къ опредѣленному соглашенію по этому вопросу, и пассажирамъ и служащимъ приходится испытывать огромныя неудобства въ этихъ тѣсныхъ и совершенно несоотвѣтствующихъ помѣщеніяхъ.

По свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія, вопросъ этотъ долженъ быть разрѣшенъ въ январѣ мѣсяцѣ 1911 года.

Въ 4 час. вечера Подкомиссія отбыла въ Баку.

29 сентября 1910 г. при отъѣздѣ обслѣдовавшей Закавказскія ж. д. Подкомиссіи изъ гор. Баку въ гор. Красноводскъ, собравшимися, по предложенію Предсѣдателя, въ служебномъ помѣщеніи ст. Баку, представителями нефтяной промышленности были высказаны слѣдующія пожеланія въ отношеніи улучшенія обслуживанія желѣзными дорогами интересовъ промышленности:

1) о дальнѣйшемъ пониженіи тарифа на экспортный керосинъ по Закавказскимъ ж. д.;

2) объ увеличеніи числа вагоновъ-цистернъ Закавказскихъ ж. д. для нефтяныхъ продуктовъ путемъ приспособленія ихъ къ прямому сообщенію, а равно о приведеніи въ годность существующаго парка;

3) объ ускореніи вопроса объ отводѣ въ Батумѣ военнымъ вѣдомствомъ земли для постройки бензиновыхъ резервуаровъ;

4) о пониженіи тарифа на бензинъ;

5) объ устраненіи препятствій къ припискѣ къ парку Закавказскихъ ж. д. частныхъ цистернъ, приспособленныхъ для перевозки бензина, а также объ ускорѣніи передѣлки для этой же цѣли существующихъ вагоновъ;

6) объ устраненіи или облегченіи существующихъ тяжелыхъ условій налива бензина въ вагоны цистерны;

7) о продленіи срока перевозки легковоспламеняющихся нефтяныхъ продуктовъ въ деревянныхъ посудахъ (ограниченіе циркуляра о спеціальныхъ желѣзныхъ бочкахъ);

8) о пониженіи тарифа на мазутъ по линіи Баку-Батумъ и Грозный-Новороссійскъ;

9) объ особой вѣткѣ для Владикавказской ж. д. отъ ст. Баку до ст. Баладжары (выходъ къ морю); и

10) о сокращеніи всякихъ косвенныхъ налоговъ, взымаемыхъ Закавказскими ж. д. съ нефтепромышленниковъ въ видѣ арендной платы за прокладку трубъ, подъѣздные пути и проч.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре*

Членъ-Экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Управляющій дѣлами
Особой Высшей Комиссіи *С. Н. Кульжинскій.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.*
Сер. Воищевъ.

IV.

Приложенія.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

1. Схема административнаго дѣленія.
2. Таблица результатовъ эксплоатаціи.
3. Вѣдомость о задолженности правительственныхъ учрежденій счетамъ, предъявленнымъ на 1 мая 1910 г. (къ вопр. 18).
4. Вѣдомость остатка матеріаловъ и топлива по скл. матеріальной сл. на 1 сентября 1910 г. (къ вопр. 37).
5. Къ вопросу о задолженности оборотнаго капитала (къ вопр. 45).
6. Журнальное постановленіе общаго присутствія управленія дорогъ за № 83 отъ 16 іюля 1911 г. о реорганизаціи матеріальной сл. (къ вопр. 57).
7. Вѣдомость нефтехранилищъ и размѣровъ складовъ топлива по станціямъ (къ вопр. 88).
8. Вѣдомость рельсъ, лежащихъ въ главныхъ путяхъ и требующихся по приказу М. П. С. отъ 14 января 1903 г. за № 14 по состоянію на 1 января 1910 г. (къ вопр. 58).
9. Свѣдѣнія о количествѣ разныхъ сортовъ балласта, находящагося въ главномъ пути (къ вопр. 58).
10. Списокъ балластныхъ карьеровъ съ указаніемъ цѣнъ 1909 г. (къ вопр. 59).
11. Поверстная вѣдомость пучинистыхъ участковъ (къ вопр. 67).
12. Таблица сравнительныхъ данныхъ нѣкоторыхъ жел. дорогъ и Закавказскихъ по составу лицъ техническихъ отдѣловъ сл. пути, размѣрамъ ассигнованій по очер. № 85 отд. III смѣты 1909 г. и разверсткѣ этого кредита по пунктамъ а, б, в и г очер. № 85-го (къ вопр. 79).
13. Вѣдомость распредѣленія водоснабженія по линіи, мощность источниковъ и машинъ (къ вопр. 87).
14. Средняя нагрузка оси товарнаго вагона, пробѣгъ осей товарныхъ вагоновъ, густота движенія по участкамъ и средній составъ осей товарныхъ вагоновъ за 1910 г. (къ вопр. 110).
15. Необходимыя измѣненія въ правилахъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ (къ 4 п. вопр. 2 организ. прогр.).
16. Журнальное постановленіе совѣта управленія Закавказскихъ ж. д. за № 929 отъ 2 апрѣля 1908 г. (къ п. 5 вопр. 7 орган. прогр.
17. Докладъ начальника сл. движенія объ измѣненіи существующаго порядка веденія хозяйственнымъ способомъ товаростанціонныхъ работъ (къ вопр. 128).
18. Планъ главныхъ мастерскихъ.
19. Справка о площади земли, находящейся подъ культурой хлопка въ Закавказьѣ и о количествѣ сборовъ его.

ЕНІЯ ЛИНІИ ЗАКАВКШЕНІИ.

гарн. участ.

Распредѣленіе станцій по порядкѣ съ указаніемъ какія изъ нихъ вызова ремонта для вагоновъ

▲ Станціи съ водоснабженіемъ
● Станціи съ перекачкой невозможной воды

Мѣста жительства
Ст. Батумъ
Ст. Самтреди
Ст. Кутаисъ
Ст. Михайлово
Ст. Гори
Ст. Акстафа
Ст. Елисаветполь
Ст. Елисаветполь
Ст. Тифлисъ
Ст. Баку
Ст. Тифлисъ
Ст. Санаинъ
Ст. Александропол
Ст. Эривань
Ст. Нахичевань

Названіе депо	Станціи обращающіяся по за рем
Баку	Отъ ст. Баку до ст чительно и ст. Сабу
Аджи-Кабулъ	Отъ ст. Дуванный включительно
Евлахъ	Отъ раз. Карабуджа ра включительно
Елисаветполь	Отъ ст. Геранъ до с
Акстафа	Отъ ст. Дзсамъ до р
Тифлисъ	Отъ ст. Согуть-Бу цихе гл. линіи и до р ской линіи.
Михайлово	Отъ ст. Гори до ст чительно гл. линіи, жалской вѣтви и до курганской узкоко
Квирилы	Отъ ст. Пылогори гл линіи со включени узкоколейной вѣтви
Самтреди	Отъ ст. Поти до ст ст. Джуматы вкл
Поти	Отъ ст. Абаша до с
Батумъ	Отъ Котанеби до ст
Санаинъ	Отъ раз. Ахтала до
Александропаль	Отъ ст. Ямалы до с Карабурунъ включ
Улуханлу	Отъ раз. Мастара включительно.
Нахичевань	Отъ ст. Ярарать до включительно
Джульфа	Отъ ст. Нехрамъ

Названіе станцій	Участки гл. Пути	Участки и депо гл. Тифл.
Касри ▲	6	III
Кара-Тапа	7	II
Караязы ▲	8	III
Ковляръ	8	Акстафа
Кюрюкъ-Чай	9	II
Карабуджахъ	10	Евлахъ
Кюрдамиръ ▲	10	Аджи-Кабулъ
Керарбъ	11	"
Кишлы	12	I
Кутаисъ ▲	5	V
Кумисъ	7	III
Кобръ	15	Санаинъ
Калагранъ ▲	13	"
Караклисъ ▲	13	"
Колтахчи ▲	14	VI
Кюрюнъ-Дарья	15	"
Карсъ ▲	15	"
Кара-Кула ▲	16	"
Кара-Бурунъ ▲	16	"
Камышлю	16	Улуханлу
Камарлю ▲	17	"
Кивракъ	17	VII
Карталукъ	18	VII
Кизиль-Ванъ	18	VII
Кара-Су ▲	11	Аджи-Кабулъ
Л		
Ланчхути ▲	1	V
Ямы ▲	10	Евлахъ
М		
Мухамъ	2	V
Мартотуфанъ	4	Квирилы
Мерелиси ▲	4	Михайлово
Молитва ▲	4	"
Михайлово ▲	5	"
Мцхетъ ▲	6	III
Мингечауръ	9	II
Малай	10	Евлахъ
Мюсюсы	10	"
Мугань	11	Аджи-Кабулъ
Мастара ▲	16	Улуханлу
Н		
Навтлуги	7	III
Ново-Сенаки ▲	2	Поти
Нигоити	1	Батумъ
Котанеби ▲	1	"
Навлах ▲	11	Аджи-Кабулъ
Нахвандъ	14	VI
Норашенъ ▲	17	VII
Нахичевань ▲	13	VII
Нехрамъ ▲	18	Джульфа
Николаево ▲	5	Михайлово
О		
Ортатюбка	14	VI
П		
Поти ▲	2	Поти
Пойли ▲	8	Акстафа
Падаръ	11	Аджи-Кабулъ
Пирсагатъ	11	"
Пута ▲●	12	I
Р		
Рюнь ▲	3	V
Рывья ▲	4	Квирилы

Названіе станцій	Участки гл. Пути	Участки и депо гл. Тифл.
С		
Сагхери ▲	4	Квирилы
Самтреди ▲	2	V
Содженаво	1	V
Супса ▲	1	V
Свири	3	Квирилы
Сомети ▲	4	"
Сумбатово	5	Михайлово
Сурамъ	5	"
Саточави ▲	5	"
Скра	6	IV
Согуть-Булахъ ▲	8	Акстафа
Салогы	8	"
Сагири ▲	11	Аджи-Кабулъ
Сандаръ ▲	7	III
Сидахло ▲	13	II
Санаинъ ▲	13	Санаинъ
Сагамлугъ ▲	16	Улуханлу
Тифлисъ ▲	6	III
Ташаръ	17	VII
Тквибулъ ▲	3	V
Татлу	8	Акстафа
Тауз ▲	8	"
У		
Уджары ▲	10	II
Улуханлу ▲	16	Улуханлу
Утмисцихе	6	III
Х		
Хвалынская	12	I
Ц		
Цагвери ▲	5	Михайлово
Цеси ▲	5	"
Цимпа Ц ▲	5	"
Чалодиды	2	Поти
Чаква	1	Батумъ
Чатури ▲	4	Квирилы
Ш		
Шорапанъ ▲	4	Квирилы
Шакарлы	8	Акстафа
Шагали ▲	13	Санаинъ
Ширазлу	17	Улуханлу
Шахтахты ▲	17	VII
Шамхоръ ▲	9	II
Э		
Эйбатъ	12	I
Эривань ▲	16	Улуханлу
Эчмадзинъ	16	"
Я		
Ягни	15	VI

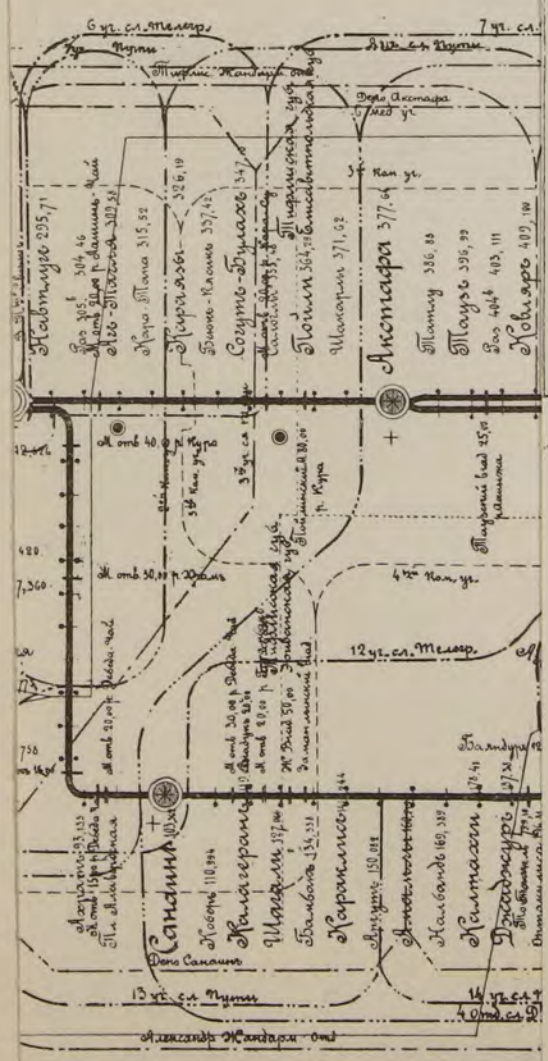


СХЕМА РАЗДѢЛЕНІЯ ЛИНІИ ЗАКАВКАЗСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОР. ВЪ АДМИНИСТРАТИВНОМЪ ОТНОШЕНІИ.

Приложеніе № 1.

Условные знаки:

- ◉ Оборотное депо
- ◎ Основное депо
- △ Главный складъ Матеріальн. сл.
- ◇ Склады Матеріальной сл.
- ✳ Расходные склады топлива Матеріальной службы.
- ⚑ Комнаты для пріѣзж. служ.
- \+ Пріемные покои врачебно-санитарныхъ участковъ
- ✚ Больницы
- ◉ Керосино-проводныя станціи.
- ╪ Станціи
- ╪ Полустанціи и разъѣзды
- ┿ Платформы

Значеніе границъ подраздѣленій

- —..—..— Участки по сл. Пути
- —.—.— Отдѣленія по сл. Движенія
- —.—.— Участки и депо сл. Тяги
- — —— — Участки контролеръ-механиковъ Телеграфа
- ———— Участки по Медицинской сл.
- —.—.— Отдѣлы Жандармск. Упр.
- – – – – – Участки комендантовъ
- .... Граница губерній.

Мѣстожительство Завѣдывающаго передвиженіемъ войскъ – въ Тифлисѣ

Коменданты желѣзнодорожныхъ станцій

№№ по порядку	Наименованіе участковъ подлежащихъ вѣдѣнію комендантовъ.	Мѣста жительства
1.	Отъ ст. Поти до ст. Цхипа включительно по гл. линіи, отъ ст. Самтреди до ст. Батумъ и отъ ст. Ріонъ до ст. Ткибули	Батумъ
2.	Отъ ст. Варварино до ст. Караязы включительно, отъ ст. Мартотубани до ст. Сачхери, отъ ст. Михайлово до ст. Бакуріани и отъ ст. Тифлисъ до ст. Бамбаки включительно.	Тифлисъ
3.	По главной линіи отъ ст. Беюкъ-Кясикъ до ст. Баку	Тифлисъ
4	Отъ ст. Каракилиса до станцій Александрополь, Карсъ, Эривань и Джульфа.	Александрополь

Жандармское Полицейское Управленіе Закавк. жел. дор.

Мѣстожительство Начальника Управленія въ Тифлисѣ

Отдѣленія Жандармскаго Управленія З. Ж. Д.

Отдѣленія	Районы отдѣленій
Батумское	Отъ ст. Батумъ пристань до ст. Самтреди и отъ ст. Поти до ст. Мухіани по 89 вер. гл. линіи включительно
Кутаисское	Отъ 90 вер. до 176 вер. гл. линіи включительно съ вѣтвями Ткибульской и Чіатурской
Горійское	Отъ 177 вер. до 288 гл. линіи включительно съ вѣтвями Боржомской, Бакуріанской и Сурамской
Тифлисское	Отъ 289 вер. до 410 вер. включительно
Елисаветпольское	Отъ 411 вер. до 616 вер. включительно
Бакинское	Отъ 617 вер. до 804 вер. включительно съ вѣтвями Сабунчинской и Сураханской
Александропольск.	Отъ ст. Навтлугъ до ст. Карсъ.
Эриванское	Отъ ст. Александрополь до ст. Эривань и Джульфа

Участки ревизоровъ станц. счетоводства

№№ участк.	Районы
1	Отъ ст. Самтреди до ст. Поти и отъ ст. Самтреди до ст. Батумъ
2	Отъ ст. Копитнари до ст. Варварино включительно съ вѣтвями Ткибульской и Чіатурской
3	Отъ ст. Михайлово до пл. Грма-Гели съ вѣтвями Боржомской, Бакуріанской и Сурамской
4	Отъ ст. Навтлугъ до ст. Джаджуръ включительно
5	Отъ ст. Зазалы до ст. Эйбатъ включительно
6	Отъ ст. Баладжары до ст. Баку, Сабунчи и Сураханы
7	Отъ ст. Тифлисъ до ст. Елисаветполь безъ Навтлуга
8	Отъ ст. Александрополь до ст. Карсъ, Эривань и Джульфа

Распредѣленіе линіи на врачебно-санитарн. участ.

№№	Районы	Мѣста жительства
1.	Отъ ст. Батумъ до ст. Саджевахо включит.	Ст. Батумъ
2.	Отъ ст. Поти до ст. Мухіани включительно	Ст. Самтреди
3.	Отъ 88 вер. до 123 вер. гл. линіи съ вѣтвями Ткибульской и Чіатурской	Ст. Кутаисъ
4.	Отъ 124 вер. до 195 вер. гл. линіи съ вѣтвями Сурамской, Боржомской и Бакуріанской	Ст. Михайлово
5.	Отъ 195 вер. до пл. Грма-Гели включительно	Ст. Гори
6.	Отъ 305 вер. до 424 вер. включительно	Ст. Акстафа
7.	Отъ 425 вер. до 545 вер. включительно безъ ст. Елисаветполь	Ст. Елисаветполь
8.	Станція Елисаветполь	Ст. Елисаветполь
9.	Отъ 546 вер. до 662 включительно	
10.	Отъ 663 вер. до 782 вер. включительно	
11.	Отъ 783 вер. до ст. Баку, Сабунчи и Сураханы	Ст. Баку
12.	Отъ ст. Тифлисъ до 305 вер. гл. линіи и отъ ст. Навтлугъ до ст. Садахло включит. Карской лин.	Ст. Тифлисъ
13.	Отъ ст. Айрумъ до ст. Джаджуръ включительно	Ст. Сананнъ
14.	Отъ р. Ортакилиса до ст. Карсъ и Агинъ	Ст. Александроп.
15.	Отъ раз. Бугдашенъ до ст. Араратъ включительно	Ст. Эривань
16.	Отъ ст. Араратъ до ст. Джульфа	Ст. Нахичевань

Распредѣленіе станцій по депо относит. вызова ремонта для вагоновъ и водоснаб. приб.

Названіе депо	Станціи обращающіяся въ депо за ремонтомъ.
Баку	Отъ ст. Баку до ст. Сангачалъ включительно и ст. Сабунчи и Сураханы
Аджи-Кабулъ	Отъ ст. Дюванный до ст. Кюрдамиръ включительно
Евлахъ	Отъ раз. Карабуджахъ до Мингечауръ включительно
Елисаветполь	Отъ ст. Геранъ до ст. Долляръ включ.
Акстафа	Отъ ст. Дзегамъ до раз. Салоглы включ.
Тифлисъ	Отъ ст. Согутъ-Булахъ до раз. Уплисцихе гл. линіи и до раз. Айрумъ Карской линіи.
Михайлово	Отъ ст. Гори до ст. Марелиси включительно гл. линіи, до ст. Боржомъ Боржомской вѣтви и до ст. Бакуріани Бакуріанской узкоколейной вѣтви
Квирилы	Отъ ст. Бѣлогоры до ст. Аджаметы гл. линіи со включеніемъ Чіатурской узкоколейной вѣтви
Самтреди	Отъ ст. Ріонъ до ст. Самтреди и до ст. Джуматы включительно
Поти	Отъ ст. Абаша до ст. Поти
Батумъ	Отъ Нотанеби до ст. Батумъ
Сананнъ	Отъ раз. Ахтала до раз. Аругутъ включ.
Александрополь	Отъ ст. Амамлы до ст. Карсъ и до ст. Карабурунъ включит.
Улуханлу	Отъ раз. Мастара до раз. Ширазлу включительно.
Нахичевань	Отъ ст. Араратъ до р. Кизилъ-Ванкъ включительно
Джульфа	Отъ ст. Неграмъ до ст. Джульфа

Мѣста жительства Начальниковъ участковъ Тяги

I участокъ	мѣстожительство	Баку
II	″	Елисаветполь
III	″ ″	Тифлисъ
IV	″ ″	Михайлово
V	″ ″	Самтреди
VI	″ ″	Александрополь
VII	″ ″	Нахичевань

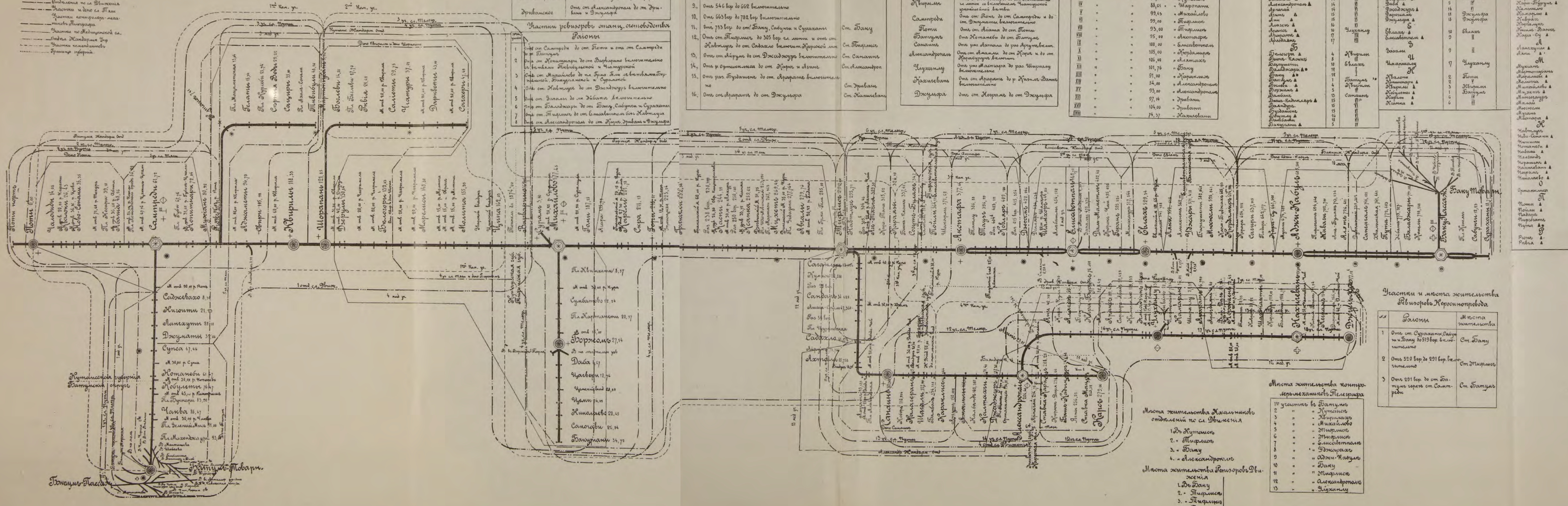
Протяженіе участковъ по сл. Пути и мѣста жительства Начальниковъ

I участокъ	(протяженіемъ	95,17 вер.)	въ Батумѣ
II	″ ″	96,90 ″	въ Поти
III	″ ″	80,85 ″	″ Кутаисѣ
IV	″ ″	88,65 ″	″ Шорапани
V	″ ″	99,43	″ Михайлово
VI	″ ″	99,00	″ Тифлисѣ
VII	″ ″	93,00	″ Тифлисѣ
VIII	″ ″	95,00	″ Акстафѣ
IX	″ ″	100,00	″ Елисаветполь
X	″ ″	105,00	″ Кюрдамирѣ
XI	″ ″	106,00	″ Алятахъ
XII	″ ″	101,76	″ Баку
XIII	″ ″	91,00	″ Каракилисѣ
XIV	″ ″	34,00	″ Александрополѣ
XV	″ ″	93,00	″ Александрополѣ
XVI	″ ″	97,14	″ Эривани
XVII	″ ″	104,00	″ Эривани
XVIII	″ ″	74,37	″ Нахичевани

Перечень станцій въ алфавитномъ порядкѣ съ указаніемъ какія изъ нихъ имѣютъ водоснабженіе.

▲ Станціи съ водоснабженіемъ
● Станціи съ перевозкою подвозимой воды

Названіе станцій	Участки сл. Пути	Участки и депо сл. Тяги
А		
Абаша ▲	2	Поти
Аджаметы ▲	3	Квирилы
Агара	6	IV
Авчалы	6	III
Ахъ-Тагля ▲	7	III
Акстафа ▲	8	Акстафа
Алабашли	9	II
Алиенты	10	Евлахъ
Аджи-Кабулъ ▲	11	Аджи-Кабулъ
Ахъ-Булахъ	11	″
Алятъ ▲●	11	″
Ашага-Сераль ▲	7	III
Айрумъ	13	III
Ахтала ▲	13	III
Ахпатъ	13	Сананнъ
Аругутъ	13	Сананнъ
Амамлы ▲	14	VI
Александрополь ▲	14	VI
Арпачай	14	VI
Агинъ ▲	15	VI
Ани ▲	15	VI
Алагязъ ▲	16	VI
Араксъ ▲	16	Улуханлу
Араратъ ▲	17	VII
Араздаянъ	17	VII
Б		
Бѣлогоры ▲	4	Квирилы
Беюкъ-Кясикъ	8	III
Берушети	10	Евлахъ
Баладжары ▲●	12	I
Баку ▲●	12	I
Батумъ ▲	1	Батумъ
Бослеби ▲	4	Квирилы
Боржомъ ▲	5	V
Бамбаки	13	Сананнъ
Башъ-Кадикляръ ▲	15	VI
Баяндуръ	15	VI
Бугдашенъ	15	VI
Баутлу ▲	16	VI
Башбаши	18	VII
Бакуріани ▲	5	IV
В		
Варварино	5	IV
Вели-Дагъ	17	VII
Г		
Гоми ▲	5	IV
Гори ▲	6	IV
Гракали ▲	6	III
Геранъ ▲	9	II
Гелаты ▲	3	V
Д		
Дзегамъ ▲	9	Акстафа
Долляръ	9	II
Даль-Мамедлы ▲	9	II
Дюванный ▲●	12	Аджи-Кабулъ
Дарквети	4	Квирилы
Джуматы	1	V
Дзерулы ▲	4	Квирилы
Даба ▲	5	IV
Джаджуръ ▲	14	VI
Дарошамъ	18	Джульфа
Джульфа ▲	18	Джульфа
Е		
Евлахъ ▲	10	Евлахъ
Елисаветполь ▲	9	II
З		
Зазалы	9	II
И		
Имамшалу	17	Улуханлу
К		
Квалони	2	Поти
Копитнари ▲	2	V
Квирилы ▲	3	Квирилы
Кобулеты ▲	1	Батумъ
Карели ▲	6	IV
Ксанка ▲	6	III
Каспи ▲	6	III
Кара-Тапа	7	III
Караязы ▲	8	III
Ковляръ	8	Акстафа
Кюрокъ-Чай	9	II
Карабуджахъ	10	Евлахъ
Кюрдамиръ ▲	10	Аджи-Кабулъ
Кераръ	11	″
Кишлы	12	I
Кутаисъ ▲	3	V
Кумисъ	7	III
Коберь	13	Сананнъ
Калагеранъ ▲	13	″
Каракилиса ▲	13	″
Калтахчи ▲	14	VI
Кюрюкъ-Дара	15	″
Карсъ ▲	15	″
Кара-Кула ▲	16	″
Кара-Бурунъ ▲	16	″
Камышлю	16	Улуханлу
Камарлю ▲	17	″
Кивраге	17	VII
Каргалукъ	18	VII
Кизилъ-Ванкъ	18	VII
Кара-Су ▲	11	Аджи-Кабулъ
Л		
Ланчхуты ▲	1	V
Ляки ▲	10	Евлахъ
М		
Мухіани	2	V
Мартотубани	4	Квирилы
Марелиси ▲	4	Михайлово
Молита ▲	4	″
Михайлово ▲	5	″
Мцхети ▲	6	III
Мингечауръ	9	II
Малай	10	Евлахъ
Мюсюсли	10	″
Муганъ	11	Аджи-Кабулъ
Мастара ▲	16	Улуханлу
Н		
Навтлугъ	7	III
Ново-Сенаки ▲	2	Поти
Нигоити	1	Батумъ
Нотанеби ▲	1	″
Навагы ▲	11	Аджи-Кабулъ
Налбандъ	14	VI
Норашенъ ▲	17	VII
Нахичевань ▲	18	VII
Неграмъ ▲	18	Джульфа
Николаево ▲	5	Михайлово
О		
Ортакилиса	14	VI
П		
Поти ▲	2	Поти
Пойлы ▲	8	Акстафа
Падаръ	11	Аджи-Кабулъ
Пирсагатъ	11	″
Пута ▲●	12	I
Р		
Ріонъ ▲	3	V
Рѣвія ▲	4	Квирилы
С		
Сачхери ▲	4	Квирилы
Самтреди ▲	2	V
Саджевахо	1	V
Супса ▲	1	V
Свири	3	Квирилы
Саметы ▲	4	″
Сумбатово	5	Михайлово
Сурамъ	5	″
Саногави ▲	5	″
Скра	6	IV
Согутъ-Булахъ ▲	8	Акстафа
Салоглы	8	″
Сагири ▲	11	Аджи-Кабулъ
Сандаръ ▲	7	III
Садахло ▲	13	III
Сананнъ ▲	13	Сананнъ
Сардаръ-Абадъ ▲	16	Улуханлу
Ставка Мацра	15	VI
Ставка Караям ▲	15	VI
Сангачалъ ▲●	12	I
Сабунчи ▲●	12	″
Сураханы	12	″
Сацхени	3	V
Сѣрныя Воды ▲	3	V
Сагамлугъ ▲	7	III
Т		
Тифлисъ ▲	6	III
Тамархъ	17	VII
Ткибули ▲	3	V
Тамлу	8	Акстафа
Таузъ ▲	8	″
У		
Уджары ▲	10	II
Улуханлу ▲	16	Улуханлу
Уплисцихе	6	III
Х		
Хвалынская	12	I
Ц		
Цагвери ▲	5	Михайлово
Цеми ▲	5	″
Ципа ▲	5	″
Ч		
Чалодиди	2	Поти
Чаква	1	Батумъ
Чіатуры ▲	4	Квирилы
Ш		
Шоропань ▲	4	Квирилы
Шакарлы	8	Акстафа
Шагали ▲	13	Сананнъ
Ширазлу	17	Улуханлу
Шахтахты ▲	17	VII
Шамхоръ ▲	9	II
Э		
Эйбатъ	12	I
Эривань ▲	16	Улуханлу
Эчміадзинъ	16	″
Я		
Ягни	15	VI



Участки и мѣста жительства Ревизоровъ Керосинопровода

№№	Районы	Мѣста жительства
1	Отъ ст. Сураханы, Сабунчи и Баку до 519 вер. включительно	Ст. Баку
2	Отъ 520 вер. до 291 вер. включительно	Ст. Тифлисъ
3	Отъ 291 вер. до ст. Батумъ черезъ ст. Самтреди	Ст. Батумъ

Мѣста жительства контролеръ-механиковъ Телеграфа

1й участокъ	въ	Батумѣ
2	″	″ Кутаисѣ
3	″	″ Квирилахъ
4	″	″ Михайлово
5	″	″ Тифлисѣ
6	″	″ Тифлисѣ
7	″	″ Елисаветполѣ
8	″	″ Уджарахъ
9	″	″ Аджи-Кабулѣ
10	″	″ Баку
11	″	″ Тифлисѣ
12	″	″ Александрополѣ
13	″	″ Улуханлу

Мѣста жительства Начальниковъ отдѣленій по сл. Движенія

1. Въ Кутаисѣ
2. ″ Тифлисѣ
3. ″ Баку
4. ″ Александрополѣ

Мѣста жительства Ревизоровъ Движенія

1. Въ Баку
2. ″ Тифлисѣ
3. ″ Тифлисѣ
4. ″ Батумѣ

Приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплоатаціи Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

№№ графъ	Названіе графъ. / ГОДЫ	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
	Расходъ по отдѣламъ и главамъ въ % % отъ валового дохода.																	
1	**Отдѣлъ I.** Центральное Управленіе, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы	3,23	3,15	3,14	3,73	3,64	3,49	4,83	4,78	5,40	4,81	8,61	6,12	5,09	5,73	5,15	4,82	4,81
2	Глава I. Управленіе желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	0,71	0,62	0,56	0,66	0,64	0,65	0,60	0,68	0,72	0,66	1,12	0,78	0,68	0,90	0,68	0,71	0,63
3	Глава II. Служба сборовъ	—	—	—	—	—	—	0,45	0,49	0,51	0,47	0,81	0,68	0,63	0,67	0,69	0,75	0,74
4	Глава III. Общіе расходы	2,52	2,53	2,58	3,07	3,00	2,84	3,78	3,61	4,17	3,68	6,68	4,66	3,78	4,16	3,78	3,36	3,44
5	**Отдѣлъ II.** Управленіе дорогой, врачебная и матеріальная части	2,75	2,53	2,33	2,60	2,61	2,43	2,40	2,53	2,61	2,40	4,36	3,71	3,36	3,82	3,52	3,61	3,36
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія	1,31	1,19	1,03	1,16	1,20	1,09	1,04	1,07	1,11	1,07	1,84	1,51	1,35	1,55	1,41	1,41	1,31
7	Глава II. Содержаніе врачебной части	0,67	0,62	0,59	0,68	0,64	0,62	0,63	0,65	0,68	0,61	1,12	1,02	0,96	1,05	0,96	1,01	0,94
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части	0,53	0,48	0,45	0,49	0,47	0,43	0,42	0,42	0,43	0,41	0,74	0,59	0,56	0,65	0,63	1,65	0,61
9	Глава IV. Расходы производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія	0,24	0,24	0,26	0,27	0,30	0,29	0,31	0,39	0,39	0,31	0,66	0,59	0,49	0,57	0,52	0,54	0,50
10	**Отдѣлъ III.** Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	10,44	9,79	9,10	10,82	9,77	9,96	9,64	11,48	12,49	11,23	21,10	16,16	15,06	16,33	15,96	14,78	14,31
11	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,71	0,60	0,56	0,61	0,63	0,64	0,62	0,62	0,65	0,59	1,02	0,79	0,69	0,81	0,83	0,85	0,78
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	7,51	7,29	7,05	8,28	7,26	7,64	7,43	9,03	10,08	8,85	17,07	12,90	11,96	12,86	12,68	11,30	11,11
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	2,22	1,90	1,49	1,93	1,88	1,68	1,59	1,83	1,76	1,79	3,01	2,47	2,41	2,66	2,45	2,63	2,42
14	**Отдѣлъ IV.** Движеніе, телеграфъ и телефоны	10,42	9,68	9,28	11,37	11,45	11,03	11,16	11,39	11,25	10,74	17,09	15,53	14,53	16,12	14,28	15,42	14,28
15	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,42	0,44	0,43	0,50	0,49	0,50	0,49	0,51	0,52	0,49	0,82	0,69	0,68	0,78	0,66	0,69	0,64
16	Глава II. Станціонная служба	5,01	4,60	4,30	5,20	5,37	5,29	5,57	5,86	5,74	5,31	9,79	8,78	8,27	9,43	7,81	8,94	8,23
17	Глава III. Служба поѣздовъ	3,67	3,48	3,50	4,28	4,17	3,93	3,79	3,79	3,80	3,91	4,72	4,53	4,19	4,28	4,18	4,15	3,88
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны	1,32	1,16	1,05	1,39	1,40	1,31	1,31	1,23	1,19	1,03	1,76	1,53	1,39	1.63	1,63	1,64	1,53
19	**Отдѣлъ V.** Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава	15,26	14,61	14,84	17,30	19,03	19,85	21,13	18,13	18,47	18,13	29,04	31,94	31,33	33,67	26,63	25,27	22,75
20	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,69	0,60	0,54	0,61	0,60	0,56	0,58	0,57	0,56	0,55	0,97	0,75	0,68	0,80	0,75	0,75	0,69
21	Глава II. Тяга поѣздовъ	7,06	7,00	7,26	8,99	10,26	10,78	11,20	8,47	8,95	8,71	14,53	18,18	16,70	18,17	14,16	13,22	14,93
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ	0,51	0,49	0,47	0,58	0,57	0,60	0,68	0,74	0,79	0,85	1,51	1,41	1,29	1,48	1,20	1,19	1,11
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава	1,10	1,00	0,93	1,04	1,13	1,16	1,32	1,24	1,21	1,10	2,38	2,25	2,08	2,16	1,70	1,71	1,58
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	2,84	2,67	2,82	3,02	3,16	2,95	3,39	3,27	3,17	3,29	4,57	4,72	5,15	5,29	4,60	4,44	3,75
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	3,06	2,85	2,82	3,06	3,15	2,93	3,46	3,80	3,61	3,31	5,08	4,63	5,43	5,77	4,18	3,96	3,69
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава	—	—	—	—	0,16	0,87	0,50	0,04	0,18	0,32	—	—	—	—	0,04	—	—
27	**Отдѣлъ VI.** Особые обязательные расходы	0,41	0,33	0,34	0,38	0,36	0,33	0,28	0,25	0,27	0,25	0,44	0,33	0,29	0,34	0,22	0,22	0,20
28	**Отдѣлъ VII.** Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	1,83	3,61	1,28	1,52	1,27	1,40	1,50	1,60	1,50	1,60	4,07	3,86	3,06	3,39	4,32	2,85	2,22
29	**Отдѣлъ VIII.** Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ	0,01	0,11	0,06	0,05	0,05	0,30	0,59	0,48	0,54	0,68	1,20	2,30	1,98	2,10	1,73	2,05	1,98
30	**Отдѣлъ IX.** Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	3,60	3,14	3,40	4,02	3,69	2,55	2,61	2,67	2,71	2,68	3,82	3,73	3,27	4,24	4,14	4,19	3,93
31	**Эксплоатаціонный коэффиціентъ**	47,95	46,95	43,77	51,79	51,85	51,34	54,14	53,31	55,24	2	89,73	83,68	77,97	85,74	75,95	73,21	67,84
32	**Валовой доходъ** (въ тысячахъ рублей)	16834	19092	22146	20300	21959	26621	27917	29025	30291	33330	19258	25868	29518	27091	28657	28555	31057
33	**Расходъ** (въ тысячахъ рублей)	8073	8984	9694	10514	11385	13666	15115	15474	16733	17504	17282	21647	23014	23227	21765	20904	21035
34	**Расходы не зависящіе отъ движенія, на 1 экспл. вер. дороги**	4762,61	5349,27	5451,21	5882,49	5911,85	5697,08	6119,27	6271,30	6511,80	6660,71	7048,97	7972,14	8087,04	7474,47	7598,76	5333,07	5511,22
35	**Расходы, зависящіе отъ движенія, на 1 поѣздо-версту**	0,47	0,50	0,50	0,37	0,57	0,62	0,67	0,61	0,60	0,61	0,82	0,99	1,13	1,02	0,92	1,22	1,19
36	**Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи** (въ тысячахъ рублей)	—	—	6399	6269	6366	7432	7824	8188	9131	9423	9905	9906	9906	9906	9906	10829	10829
37	**Эксплоатаціонная длина дороги** средняя за годъ, вер.)	1043	1047	1047	1047	1070	1325	1359	1438	1532	1532	1532	1532	1532	1710	1710	1710	1710
38	**Количество паровозо-верстъ на версту дороги**	8384	8795	10352	11305	11798	10584	10844	10916	11145	11892	8387	9809	10002	10137	9311	9155	9177
39	**Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу**	21,74	23,09	22,14	22,93	24,45	25,17	24,50	24,98	26,31	26,25	31,10	30,40	31,39	30,80	30,81	32,44	33,95
40	**Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги** (тысячъ осе-верстъ)	462,28	451,53	562,85	582,00	585,00	496,00	505,00	465,00	468,19	494,00	270,54	320,00	306,70	303,61	305,54	298,69	306,07
41	**Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей**	54,92	56,00	55,00	55,00	55,00	55,00	56,00	60,00	61,00	57,00	61,00	63,00	64,30	62,42	63,86	64,42	65,79
42	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги**	6256	6430	7642	8125	8268	7404	7430	7413	7293	7785	5147	6191	6168	6000	5599	5660	5714
43	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги**	302	354	345	335	255	280	276	293	271	288	201	260	270	255	197	219	253
44	**Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ**	83	83	87	85	83	79	79	75	77	77	67	64	62	62	69	71	73
45	**Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ**	30	28	28	29	31	30	31	28	31	30	29	31	31	33	33	31	32
46	**Пробѣгъ валового груза на версту дороги** (тысячи пудо-верстъ)	177706	175147	221540	234678	238673	202564	341921	300460	204648	217633	128300	146192	141821	144955	143230	138512	144288
47	**Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось**	3597	3523	4055	4216	4404	4133	3723	3562	3807	3741	1925	2311	2145	2374	2381	2508	2718
48	**Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги**	64030	62748	78892	84895	86624	71867	71996	66473	66692	68733	35541	42566	40514	40431	40543	42668	46414
49	**Средній пробѣгъ одного пуда груза** (верстъ)	433,69	424,78	457,37	428,43	433,91	384,84	367,70	362,87	365,17	359,37	307,32	263,29	223,29	254,34	260,01	25435	25310
50	**Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона**	149,81	150,84	151,92	160,32	163,51	161,37	160,09	160,42	163,15	159,64	161,37	163,19	170,45	169,82	170,19	176,90	188,91
51	**Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги**	130097	161964	184211	208304	230809	219101	232914	221790	223846	240617	204720	274155	316138	260713	302864	292002	334294
52	**Средній пробѣгъ одного пассажира** (верстъ)	75,73	77,80	77,67	56,98	50,58	52,07	52,78	58,49	60,32	60,57	70,55	61,27	55,00	50,12	53,00	57,00	62,00
53	**Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона**	4,33	4,55	4,23	3,91	4,15	4,33	4,24	4.35	3,95	3,81	4,05	4,62	4,60	4,47	412	4,66	5,56
54	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги** (рублей)	13054	15468	18028	15131	16544	16238	16922	16314	15923	17678	9487	12517	12255	10786	11381	11197	12140
55	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза** (копѣекъ)	0,020	0,025	0,023	0,018	0,019	0,023	0,024	0,025	0,024	0,026	0,027	0,029	0,028	0,026	0,028	0,023	0,026
56	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги** (рублей)	1520	1590	1756	2004	2293	2236	2309	2204	2165	2311	1815	2537	2908	2600	2640	2919	3095
57	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту** (копѣекъ)	1,17	0,98	0,95	0,96	0,99	1,02	0,99	0,99	0,97	0,96	0,88	0,93	0,94	1,00	1,06	1,00	0,93
58	**Инвентарное число паровозовъ**	354*) 6	332 10	324 10	324 11	364 11	414 15	423 15	453 27	473 27	524 27	559 27	552 27	576 35	569 35	605 38	602 38	630 38
59	**Движущихъ осей въ нихъ**	1333*) 13	1267 25	1243 25	1243 28	1385 28	1560 40	1596 40	1716 76	1796 76	1979 76	2119 76	2091 76	2181 100	2151 100	2285 109	2285 109	2399 109
60	**Инвентарное число осей товарнаго парка**	18638	18642	20372	20844	21046	23038	25796	26836	26836	28124	28278	28220	28938	29120	29114	29094	29196
61	**Инвентарное число осей пассажирскаго парка**	700	766	824	1020	1144	1202	1334	1524	1632	1664	1696	1724	1724	1748	1704	1936	2044

*) Нижнія числа относятся къ узкоколейной части Закавказскихъ жел. дор.

Приложеніе № 3.

Вѣдомость о задолженности правительственныхъ учрежденій по счетамъ, предъявленнымъ на 1 мая 1910 г.

№№ по порядку.	Наименованіе вѣдомствъ.		Долгъ на 1-ое мая 1910 года.	
1	Военное вѣдомство . .	за время до 1908 г. . .	1.323.770	91
		„ 1908 г.	1.176.670	93
		„ 1909 г.	969.121	13
		„ 1910 г.	252.196	72
		Итого	3.721.759	68
2	Морское вѣдомство . .	за время до 1908 г. . .	1	01
		„ 1908 г.	543	20
		„ 1909 г.	2.883	91
		„ 1910 г.	897	56
		Итого	4.325	68
3	Разныя правительственныя учрежденія по нефактурнымъ перевозкамъ	за время до 1908 г. . .	16.208	84
		„ 1908 г.	15.762	41
		„ 1909 г.	26.681	41
		„ 1910 г.	11.440	24
		Итого	70.092	90
4	ВЫСОЧАЙШІЙ ДВОРЪ	за время до 1908 г. . .	16.029	89
		„ 1908 г.	—	—
		„ 1909 г.	—	—
		„ 1910 г.	—	—
		Итого	16.029	89

Начальникъ отдѣленія счетоводства (подпись).

Вѣдомость остатка матеріаловъ и топлива по скл. матеріальной службы Закавказскихъ жел. дорогъ на 1-е сентября 1910 года.

НАИМЕНОВАНІЕ СКЛАДОВЪ.	Дрова и каменный уголь.		Нефть.		Матеріалы.		Всего.	
	С у м м а.							
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Баку	1.313	15	22.878	—	112.371	83	136.562	98
Аджи-Кабулъ . . .	2.133	53	2.403	80	—	—	4.537	33
Елисаветполь . . .	5.834	49	30.474	40	27.378	29	63.687	18
Евлахъ	3.229	95	16.372	—	—	—	19.601	95
Акстафа	3.014	75	23.927	67	—	—	26.942	42
Тифлисъ	40.914	92	74.589	20	—	—	115.504	12
Главный	—	—	—	—	2.226.218	08	2.226.218	08
Михайлово	6.161	83	58.158	60	66.202	21	130.522	64
Шаропань	403	92	1.773	50	—	—	2.177	42
Квирилы	508	06	29.554	—	—	—	30.062	06
Самтреди	1.951	50	33.931	—	43.175	84	79.058	34
Батумъ	1.434	64	2.110	40	25.807	46	29.352	50
Санаинъ	798	58	9.439	80	—	—	10.238	38
Александрополь . .	8.353	81	143.386	—	41.205	19	192.945	—
Карсъ	1.604	50	12.242	60	—	—	13.847	10
Улуханлу	4.167	01	6.811	—	4.003	70	14.981	71
Эривань	1.797	72	6.020	60	—	—	7.818	32
Нахичевань	1.785	24	23.702	80	—	—	25.488	04
Джульфа	1.825	29	4.998	60	—	—	6.823	89
Боржомъ	147	68	1.192	80	—	—	1.340	48
Кутаисъ	366	80	105	20	—	—	472	—
Тквибули	807	92	—	—	—	—	807	92
Поти	335	41	1.460	40	—	—	1.795	81
Временные	82.542	93	—	—	89.351	67	171.894	60
На всѣхъ остальныхъ станціяхъ .	159.999	24	—	—	—	—	159.999	24
Скл. Бланковъ . .	—	—	—	—	94.674	77	94.674	77
Итого . . .	331.432	87	505.532	37	2.730.389	04	83.567.354	28

Начальникъ матеріальной части (подпись)

Завѣдывающій счетоводствомъ матер. сл. (подпись)

Старшій счетоводъ матер. сл. (подпись).

Приложеніе № 5.
(Къ вопросу 45).

Къ вопросу о задолженности оборотнаго капитала.

Копія.

Отношеніе управленія Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, главной бухгалтеріи отъ 19 октября 1911 г. за № 65960, въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

(По хозяйственному отдѣлу).

Представляя при семъ составленную на 1-е января 1911 года расчетную вѣдомость оборотнаго капитала ввѣренныхъ мнѣ дорогъ съ приложеніемъ протокола согласованія таковой съ мѣстнымъ контролемъ и вѣдомости не урегулированныхъ расчетовъ съ кредитами (къ статьѣ 6 пассива), а также копію отношенія контроля отъ 16-го августа с. г. за № 4042, честь имѣю доложить:

Сумма 2.003.538 р. 11 к., которую контроль находитъ излишне числящейся въ оборотномъ капиталѣ, состоитъ изъ слѣдующихъ суммъ пассива расчетной вѣдомости:

а) Ст. 3, авансы, не урегулированные къ 1-му января 1911 г.	760.525,56
б) Ст. 4, прибыль матеріаловъ	364.721,27
в) Ст. 5, прибыль по расчетамъ прежнихъ лѣтъ	598.794,32
г) Ст. 6, не урегулированные расчеты	160.342,49
д) Ст. 9, кредиты на запасныя части	119.154,47
	2.003.538,11

а) Изъ объясненій, приведенныхъ въ расчетной вѣдомости усматривается, что сумма 760.525,56 составляетъ авансы кредитовъ оборотному капиталу, не урегулированные фактически къ 1-му января 1911 г. Контроль находитъ, что такъ какъ балансъ составленъ именно на 1-е января, то сумму 760.525,56 нужно считать долгомъ оборотнаго капитала кредитамъ. Собственно никакого разногласія здѣсь нѣтъ, такъ какъ управленіе дорогъ признаетъ означенную сумму долгомъ оборотнаго капитала, но долгомъ временнымъ, погашеннымъ льготнымъ срокомъ, ибо урегулированіе расчетовъ каждаго года по расходованію матеріаловъ за счетъ кредитовъ производится окончательно лишь по завершеніи всѣхъ отчетовъ за истекшій годъ, каковое происходитъ къ 1-му апрѣля слѣдующаго года.

Сумма наличныхъ средствъ оборотнаго капитала, находящихся въ Казначействѣ, выведена въ ст. 2 актива, фактически состоящая именно на 1-е января, поэтому въ пассивѣ правильно показана сумма авансовъ, данныхъ оборотному капиталу, но не погашенныхъ къ тому же 1-му января. Другими словами, если бы произвести расчетъ

съ оборотнымъ капиталомъ 31-го декабря 1910 года, то пришлось бы изъ него возвратить кредитамъ 760.525,56 и тогда наличныя средства въ Казначействѣ понизились бы на равную сумму.

б) Прибыль матеріаловъ въ настоящее время уже перечислена изъ оборотнаго капитала въ сборы дорогъ по ассигновкамъ отъ 24-го августа, 3 и 15 октября 1911 года за №№ 5617, 6588.

в) 598.794,32 состоитъ:

1) изъ прибыли отъ номенклатурныхъ цѣнъ до 1892 г., отъ изготовленія предметовъ по работамъ мастерскихъ за прежніе годы и отъ отпуска матеріаловъ подрядчикамъ по высшимъ цѣнамъ	454.144,69
2) изъ прибыли отъ ликвидаціи счетовъ бывшаго общества	71 574,74
3) изъ прибыли отъ номенклатурныхъ цѣнъ 1906 г.	73.074,89
	598.794,32

Сумма эта не могла быть перечислена въ доходы вслѣдствіе того, что въ активѣ оборотнаго капитала числится по счету заказовъ мастерскихъ въ производствѣ 582.198,36, каковая фактически представляетъ: заказы въ производствѣ на сумму 2.892,78 и проработокъ мастерскихъ на сумму 579.305,58 вслѣдствіе несоотвѣтствія номенклатурныхъ цѣнъ за изготовленіе вещей дѣйствительной ихъ стоимости за рядъ послѣднихъ лѣтъ.

По поводу покрытія этого проработка вышеуказанными прибылями управленіе ввѣренныхъ мнѣ дорогъ доносило рапортомъ отъ 11-го ноября 1909 г. за № 72395. Нынѣ, въ видахъ урегулированія счетовъ, имѣю честь ходатайствовать о разрѣшеніи покрыть проработокъ мастерскихъ суммою прибыли прежнихъ лѣтъ, послѣ чего остающаяся сумма прибыли въ размѣрѣ 598.794,32—582.198,36=16.595,96 и будетъ перечислена въ сборы дорогъ. Журнальное постановленіе совѣта управленія ввѣренныхъ мнѣ дорогъ отъ 11-го октября с. г. за № 3133, касающееся настоящаго вопроса, въ копіи при семъ представляю.

Къ сему долгомъ считаю присовокупить, что впредь до рѣшенія дѣла Комитетомъ, перечисленіе суммы 598.794,32 произвести не представляется возможности, такъ какъ оно явилось бы столь обременительнымъ для оборотнаго капитала, что пришлось бы вновь усложнить расчеты позаимствованіями изъ текущихъ кредитовъ.

г) Не урегулированные расчеты съ кредитами за прежніе годы составляютъ въ сальдо (согласно прилагаемой вѣдомости) сумму 160.342,49. Сумма эта состоитъ изъ 133.645,82, излишне зачисленныхъ изъ кредита эксплоатаціонной смѣтѣ 1910 г., и 26.696,67 излишковъ отъ кредитовъ прошлыхъ лѣтъ. Обѣ суммы подлежали бы обращенію

въ рессурсы казны по заключеннымъ смѣтамъ, но, какъ видно изъ вѣдомости, изъ кредита эксплоатаціонной смѣты 1909 г. было излишне перечислено въ оборотный капиталъ 102.809,91, а, вслѣдствіе чего, для окончанія расчетовъ по кредиторскому списку эксплоатаціонной смѣты 1909 г. оказалось недостаточно суммъ, отчисленныхъ для исполненія этого кредиторскаго списка.

Въ виду сего ходатайствую разрѣшить расходовать излишне находящіеся въ оборотномъ капиталѣ 26.696,67 для оплаты расчетовъ по кредиторскому списку эксплоатаціонной смѣты 1909 года, а остальную сумму 133.645,82, составляющую часть остатка по исполненію эксплоатаціонной смѣты 1910 г., зачислить въ рессурсы казны.

д) Сумма 119.154,47 представляетъ разновременно разрѣшенные кредиты на заготовку запасныхъ частей подвижного состава, зачисленные въ оборотный капиталъ на основаніи § 2 п. В общихъ основаній для однообразнаго учета расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденныхъ Господиномъ Министромъ Путей Сообщенія 30-го ноября 1901 года. Такъ какъ въ запасныхъ частяхъ надобность встрѣчается только при поступленіи подвижного состава въ капитальный ремонтъ, или, въ исключительныхъ случаяхъ, при поломкахъ во время сходовъ и столкновеній, то кредиты не могли быть использованы въ предѣлахъ сроковъ ихъ дѣйствія, почему и представлялось необходимымъ перечислять ихъ на увеличеніе средствъ оборотнаго капитала.

Въ числѣ этихъ кредитовъ заключается сумма 75.000 р. ассигнованная на пріобрѣтеніе запасныхъ частей тормозовъ Вестингауза для товарныхъ вагоновъ. Такъ какъ автоматическіе тормоза сняты съ товарныхъ вагоновъ, то возможно отказаться отъ кредита въ 75.000 р. и таковой могъ бы быть зачисленъ въ рессурсы казны. Что же касается остальной суммы 44.154,47, то зачисленіе ея въ рессурсы казны вызвало бы необходимость испрошенія новыхъ кредитовъ на пріобрѣтеніе запасныхъ частей подвижного состава.

Копія настоящаго объясненія одновременно препровождается въ мѣстный контроль въ отвѣтъ на отношеніе отъ 16-го августа с. г. за № 4042. Подлинный за надлежащими подписями.

Съ подлиннымъ вѣрно:

За главнаго бухгалтера (подпись).

Копія.

ПРОТОКОЛЪ

Комиссія, въ составѣ старшаго помощника главнаго бухгалтера С. В. Ширяева, помощника главнаго бухгалтера Л. А. Якобсона, старшаго контролера К. М. Соловскаго и контролера Н. П. Андріановскаго, прилагаемый къ сему балансъ суммъ оборотнаго капитала на 1-ое января 1911 года признала за основаніе къ дальнѣйшему веденію счета этаго капитала по вновь установленнымъ формамъ.

Съ подлиннымъ вѣрно:

За главнаго бухгалтера (подпись)

Копія.

АКТИВЪ. Счетъ оборотнаго капитала на 1-ое января 1911 года. ПАССИВЪ.

№№ счетовъ баланса					
13	1	Запасъ новыхъ матеріаловъ въ складахъ на 1-е января 1911 г.		—	5.086.703,66
10	2	Денежная наличность оборотнаго капитала въ Тифлисскомъ Казначействѣ на 1-е января 1911 г. . .		1.915.301,73	
—	3	Неоплаченныя ассигновки къ 1-му января 1911 г., согласно справкѣ . .	13.601,74		
		а) за исключеніемъ вычетовъ, непроведенныхъ Казначействомъ къ 1-му января 1911 г., согл. справкѣ .	327,61	13.274,13	1.928.575,86
28	4	Счетъ невозмѣщенныхъ къ 1 января 1911 г. претензій за недостачу матеріаловъ		—	12.289,13
28	5	Счетъ долга по дому управленія дорогъ въ Севастополѣ		—	43.138,31
28	6	Счетъ разныхъ лицъ и мѣстъ		—	153.623,53
27	7	„ заказовъ въ производствѣ		—	582.198,36
—	8	Недопереведено кредита для образованія оборотнаго капитала до нормы:			
		а) на установленіе запаса для сл. керосинопровода	475,000,00		
		а за исключеніемъ заприходованныхъ къ 1-му января 1911 г. матеріаловъ сл. керосинопровода . . .	274.912,63	200.087,37	
		а) на установленіе запаса для Джульфинской линіи	310.000,00		
		а за исключеніемъ переведеннаго кредита . . . . . 30.600 + 265.680 =	206.280,00	13.720,00	
		Транспортъ		213.807,37	7.806.828,85

№№ счетовъ баланса.				
	1	Норма оборотнаго капитала на 1-е января 1911 г., согласно закону 3-го іюня 1911 г.	—	4.785.000,00
	3	Долги оборотнаго капитала, сог. балансу матеріальной службы на 1-ое января 1911 г.:		
		а) по счету поставщиковъ	928.811,04	
		„ „ накл. расходовъ на матеріалы . . .	26.131,74	
		„ „ хозяйств. заготовки	1.687,28	956.630,06
	3	Авансы оборотному капиталу къ 1-му января 1911 г., урегулированные льготнымъ срокомъ въ 1911 г.:		
		а) по § 5 ст. 11 см. 1910 г.	641.767,71	
		б) „ § 9 „ 1 „ 1910 „	15.730,39	
		в) „ § 5 „ 11 „ 1909 „	98.718,84	
		г) „ § 8 „ 1 „ 1909 „	4.308,62	760.525,56
	4	Прибыль матеріаловъ неперечисленная изъ оборотнаго капитала къ 1-му января 1911 г. (см. табл. 5 къ балансу счетовъ) . 250.116,36+61.373,29+53.231,62=	—	364.721,27
	5	Прибыль по изготовленію вещей въ запасъ и отъ номенклатурныхъ цѣнъ, по расчетамъ прежнихъ лѣтъ (рапортъ въ управленіе дорогъ отъ 1/XI 1909 г. № 72395), согласно таблицѣ 5 къ балансу счетовъ 454.144,69 + 71.574,74 + 73,074,89=	—	598.794,32
		Транспортъ	—	7.465.671,21

АКТИВЪ.

№№ счетовъ баланса.				
		Транспортъ . . .	213.807,37	7.806.828,85
	6	Подлежащіе дополнительному отпуску	35.000,00	
				248.807,37
		Балансъ	—	8.055.636,22

ПАССИВЪ

№№ счетовъ баланса.				
		Транспортъ	—	7.465.671,21
	7	Неурегулированные расчеты съ кредитами прежнихъ лѣтъ, согласно прилагаемой вѣдомости.	—	160.342,49
	8	Платежи матеріальной службы произведены льготнымъ срокомъ	—	76.577,41
		Тоже—управленіемъ желѣзныхъ дорогъ:		
		а) по § 5 — 11 см. 1909 г.	191,79	
		б) „ § 5 — 11 „ 1910 „	183.303,14	
		в) „ § 9 — 1 „ 1910 „	50.395,71	
				233.890,64
	9	Перечисленія въ оборотный капиталъ, сдѣланныя на заготовленіе запасныхъ частей изъ кредитовъ:	3.500,00	
		§ 7 — 1 см. 1910 г.	5.300,00	
		§ 7 — 2 „ „ „	4.600,00	
		§ 31 — 1 „ 1902 „	700,00	
		§ 31 — 2 „ „ „	3.702,47	
		§ 31 — 4 „ „ „	3.920,00	
		§ 31 — 1 „ 1903 „	—	
		§ 31 — 4 „ „ „	75.000	
		§ 2 — 9 „ „ „	3.000,00	
		§ 2 — 12 „ „ „	4.400,00	
		§ 32 — 1 „ 1905 „	1.920,00	
		§ 32 — 3 „ „ „	4.112,00	
		§ особо-послѣдній 1905 „	9.200	
				119.154,47
		Балансъ	—	8.055.636,22

Признавая возможнымъ настоящій балансъ принять за основаніе къ началу веденія счетоводства для учета оборотнаго капитала, считаемъ необходимымъ отмѣтить: 1) что для приведенія размѣра оборотнаго капитала къ нормѣ, установленной Высочайше утвержденнымъ 3-го іюня с. г. закономъ, опубликованнымъ въ указателѣ правительственныхъ распоряженій по Министерству Путей Сообщенія отъ 25-го іюня с. г. за № 26, слѣдовало бы перечислить въ рессурсы казны неподлежаще числящіяся въ оборотномъ капиталѣ слѣдующія суммы:

а) прибыль матеріаловъ.	364.721,27
б) „ прежнихъ лѣтъ	598.794,32
в) неурегулированный остатокъ по расчетамъ съ кредитами.	160.342,49
	1.123.858,08

2) По отношенію къ суммѣ аванса 760.525 р. 56 к. излишне остававшейся въ оборотномъ капиталѣ къ моменту 1-го января 1911 г., представители контроля высказали, что и на эту сумму надо смотрѣть какъ на долгъ оборотнаго капитала, такъ какъ эта сумма является увеличеніемъ оборотнаго капитала противъ нормы. На заявленіе представителей управленія дорогъ о томъ, что этотъ долгъ является временнымъ и уже урегулированъ къ окончанію льготнаго срока, представители контроля замѣтили, что разъ балансъ составленъ на 1-ое января 1911 г., то недопустимо принимать при оцѣнкѣ баланса дальнѣйшіе обороты по одному изъ счетовъ безъ связи съ измѣненіями прочихъ счетовъ баланса.

3) Всего для доведенія нынѣ имѣющагося въ распоряженіи управленія дорогъ оборотнаго капитала до законной нормы, если будетъ разрѣшено центральными учрежденіями сдѣлать взаимный зачетъ задолженностей оборотнаго капитала и кредитовъ по зачету долговъ оборотному капиталу: 1) счета заказовъ въ производствѣ въ суммѣ 582.198 р. 36 к., составляющей почти полностью проработокъ мастерскихъ (донесено Управ. ж. дорогъ отъ 13 ноября 1909 г. за № 72395); и 2) недопереведеннаго кредита для образованія оборотнаго капитала—керосинопровода — 200.087 р. 37 к., джульфинской линіи— 1?.720 р. 00 к. и подлежащихъ къ отпуску по закону 3 іюня 1911 г. 35.000 р. — въ рессурсы казны должна быть передана сумма — 292.852 р. 35 к.

По мнѣнію представителей контроля, для покрытія суммы проработка мастерскихъ 582.198 р. 36 к. и пополненія недоперечисленныхъ суммъ оборотнаго капитала долженъ быть открытъ особый кредитъ, въ рессурсы же казны слѣдуетъ нынѣ же передать сумму 1.884.383 р. 64 к.

4) По поводу 119.154 р. 47 к. представители контроля заявили, что такъ какъ кредиты, изъ коихъ таковая перечислена въ оборотный капиталъ, уже закрыты, то сумма эта должна быть также нынѣ зачи-

слена въ рессурсы казны, представители же управленія дорогъ полагаютъ, что такъ какъ кредиты на сумму 119.154 р. 47 к. были открыты (для пріобрѣтенія запасныхъ частей подвижного состава) сверхъ нормы, установленной для оборотнаго капитала, то послѣдніе подлежали бы оставленію въ оборотномъ капиталѣ, впредь до израсходованія, на заготовку необходимыхъ запасныхъ частей.

Къ изложенному представители контроля присовокупляютъ, что въ оправданіе отдѣльныхъ суммъ какъ по активу, такъ и по пассиву настоящаго баланса должны быть заведены вспомогательныя книги съ постатейнымъ разложеніемъ каждой изъ этихъ балансовыхъ суммъ.

Подлиный подписали: помощники главнаго бухгалтера С. В. Ширяевъ и Л. А. Якобсонъ, старшій контролеръ К. М. Соловской и контролеръ Н. П. Андріановскій.

Съ подлиннымъ вѣрно:

За главнаго бухгалтера (подпись)

ВѢДОМОСТЬ

неурегулированныхъ расчетовъ оборотнаго капитала съ кредитами на 1-ое января 1911 года.

Излишне перечислено въ оборотный капиталъ.			Недоперечислено въ оборотный капиталъ.		
I. Изъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ:			I. Изъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ:		
§ 28—1895 г.	430,21		§ 28—1896 г.	139.352,71	
§ 28—1899 г.	22.545,80		§ 28—1897 г.	106.877,93	
§ 10—1900 г.	18.099,64		§ 28—1898 г.	212.643,92	
§ 13—1901 г.	6.096,48		§ 13—1903 г.	19.025,92	
§ 13—1902 г.	104.333,18		§ 13—1904 г.	104.504,40	
§ 13—1906 г.	64.758,18		§ 13—1905 г.	11.564,73	
§ 5—11—1909 г.	102.809,91		§ 5—11—1907 г.	581.808,97	
§ 5—11—1910 г.	133.645,82		§ 5—11—1908 г.	495.303,69	
Кромѣ того, подлежитъ перечисленію изъ кр. сп. № 2 по § 5-11—1909 г. по неутвержд. асс. № 1778, о коей ведется переписка.	3.021,91				
		455.741,13			1.671.082,27
II. Изъ прочихъ кредитовъ:			II. Изъ прочихъ кредитовъ:		
§ 7—1—1896 г.	383.41		§ 44—1895 г.	3.468,75	
§ 55—1896 г.	65,48		§ 46—1896 г.	36.877,48	
§ 2—2—1897 г.	11.445,67		§ 54—1896 г.	19.272,26	
§ 2—1—1897 г.	265,69		§ 2—2—1896 г.	8.951,13	
§ 7—2—1897 г.	2.592,85		§ 3—1—1896 г.	976,45	
§ 47—1897 г.	35.418,54		§ 7—2—1896 г.	37.135,54	
§ 2—1—1898 г.	1.253,71		§ 45—1896 г.	1,10	
§ 2—2—1898 г.	21.101,65		§ 3—1—1897 г.	47.859,80	
§ 7—1—1898 г.	6.462,98		§ 46—1897 г.	7,03	
§ 7—2—1898 г.	551,21		§ 7—3—1898 г.	9,50	
§ 46—1898 г.	56.910,03		§ 49—1898 г.	160,07	
§ 47—1899 г.	59,38		§ 2—1—1899 г.	1.376,79	
§ 29—1—1900 г.	276.443,15		§ 2—2—1899 г.	12.245,22	
§ 48—1900 г.	51.630,65		§ 48—1899 г.	10.300,27	
§ 2—2—1901 г.	24,79		§ 7—1—1900 г.	2,65	
§ 29—1—1901 г.	128.334,32		§ 7—2—1900 г.	3.950,26	
§ 30—1—1902 г.	6.408,97		§ 25—1—1901 г.	19.714,09	
§ 31—6—1902 г.	2.505,20		§ 2—1—1902 г.	82,64	
§ 44—1904 г.	98,99		§ 2—8—1902 г.	241,10	
§ 32—1—1906 г.	255.430,97		§ 30—2—1902 г.	56,85	

Излишне перечислено въ оборотный капиталъ.			Недоперечислено въ оборотный капиталъ.		
§ 7—1—1907 г.	461.352,43		Ос.-посл. 1902 г.	8,01	
§ 7—2—1907 г.	6.435,57		§ 2—8—1903 г.	172,56	
§ 7—1—1908 г.	161.718,00		§ 30—2—1903 г.	78.784,91	
§ 7—2—1908 г.	5.569,13		§ 20—2—1903 г.	2.533,11	
			§ 31—4—1903 г.	8,35	
Особо послѣдн. 1908 г. (по расчетамъ прежнихъ лѣтъ на покрытіе перерасходовъ).	368 274,02		§ 30—1—1904 г.	4.283,94	
			§ 30—2—1904 г.	2.554,87	
			§ 31—1—1904 г.	2.073,02	
			§ 27—1—1905 г.	258,05	
			§ 31—1—1905 г.	145.551,62	
			§ 31—2—1905 г.	10.077,05	
			Ос.-посл. 1906 г.	740,23	
			§ 33—1—1907 г.	2,60	
			Недод. Джул. ж. д.	19.803,33	
			Сборъ въ 1/5 коп.	1.212,05	
			Постр. Кобул. гор.	2.851,68	
			§ 5—22—1908 г.	673,57	
			№ 427—1908 г. Интенд. Управл.	10.775,23	
		1.859.736,79			485.053,16
			Сальдо		160.342,49
		2.316.477,92			2.316.477,92

Изъ суммы 160.342,49 подлежитъ перечисленію въ рессурсы казны:

1) по заключенной смѣтѣ § 5—11—1910 г., какъ излишне перечисленные въ оборотный капиталъ въ 1910 г. 133.645,82

2) какъ излишне образовавшійся въ оборотномъ капиталѣ излишекъ по оборотамъ прежнихъ лѣтъ 26.696,67

160.342,49

Вѣрно: За главнаго бухгалтера (подпись).

Копія отношенія Контроля Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ 16-го августа 1911 года за № 4042—г. начальнику Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Согласно балансу счетовъ оборотнаго капитала на 1-е января 1911 года, составленному комиссіей изъ высшихъ агентовъ главной бухгалтеріи и чиновъ контроля, задолженность оборотнаго капитала доходамъ казны и смѣтнымъ кредитамъ прежнихъ лѣтъ выражается суммой 2.003.538 р. 11 к., въ то же время недоперечислено въ оборотный капиталъ 248.807 р. 37 к. до установленной нормы таковаго и подлежитъ возмѣщенію ему же на покрытіе перерасходовъ по заказамъ прежнихъ лѣтъ, выданныхъ главнымъ мастерскимъ 582.198 р. 36 к., а всего 831.005 р. 73 к.

Агенты управленія, участвовавшіе въ составленіи означеннаго баланса, признали излишней въ оборотномъ капиталѣ сумму 1.123.858 р. 08 к., но въ то же время выразили намѣреніе возбудить вопросъ о погашеніи части этого излишка вышеупомянутыми суммами 248.807 р. 37 к. и 582.198 р. 36 к. Затѣмъ, агенты управленія не признали долгомъ оборотнаго капитала казнѣ сумму 119.154 р. 47 к., состоящую изъ неиспользованныхъ кредитовъ прежнихъ лѣтъ, перечисленныхъ въ оборотный капиталъ на заготовленіе запасныхъ частей. Такъ какъ кредиты, изъ коихъ суммы были перечислены въ оборотный капиталъ закрыты, то эти неиспользованныя суммы должны быть возвращены казнѣ; оставленіе же ихъ въ оборотномъ капиталѣ составляетъ произвольное увеличеніе оборотнаго капитала противъ нормы, опредѣленной закономъ 3-го іюня 1911 года.

Также непріемлемо толкованіе представителей управленія, приведенныя ими въ балансѣ по отношенію суммы 760.525 р 56 к. Эта сумма состоитъ изъ авансовъ, позаимствованныхъ оборотнымъ капиталомъ изъ кредитовъ и, слѣдовательно, эта сумма на 1 января 1911 года увеличивала собою оборотный капиталъ на это число.

То объясненіе, что этотъ долгъ „урегулированъ льготнымъ срокомъ въ 1911 году",—не можетъ вліять на оцѣнку баланса на 1-е января 1911 года, такъ какъ, если включить въ балансъ обороты льготнаго срока (до 31-го марта) по долговымъ суммамъ, то необходимо было бы и состояніе всѣхъ другихъ счетовъ вывести на это же число, иначе суммы баланса окажутся пріуроченными не къ одному опредѣленному моменту, а къ разнымъ, чѣмъ нарушится и всякая связь между счетами.

По изложеннымъ соображеніямъ для приведенія оборотнаго капитала Закавказскихъ дорогъ къ нормѣ, опредѣленной Высочайше утвержденнымъ закономъ 3-го іюня с. г., управленію надлежитъ: нынѣ же перечислить въ рессурсы казны сумму 2.003.538 р. 11 к. и одновременно возбудить ходатайство объ отпускѣ изъ казны на пополненіе оборотнаго капитала суммы 831.005 р. 73 к.

О послѣдующихъ по сему распоряженіяхъ Вашего Высокородія контроль имѣетъ честь просить увѣдомить его для сообщенія Департаменту Желѣзнодорожной Отчетности отвѣта на запросъ его отъ 3-го мая с. г. за № 5196 о мѣропріятіяхъ, направленныхъ къ ликвидаціи задолженности оборотнаго капитала Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ казнѣ.

Подлинное подписали: за главнаго контролера Столяровъ и старшій контролеръ Саловской.

Съ подлиннымъ вѣрно:
За главнаго бухгалтера (подпись)

Приложеніе № 6.
Къ вопросу № 57.

Журнальное постановленіе совѣта управленія Закавказскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ № 83.

Засѣданіе 16 іюля 1911 года.

Слушали: докладъ по матеріальной службѣ отъ 19 іюня 1910 года за № 215011 о реорганизаціи матеріальной службы.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ предписаніемъ отъ 20 марта с. г. за № 8158/3593 предложило обсудить въ общемъ присутствіи:

1) не представляется ли соотвѣтственнымъ введеніе существующей нынѣ на Владикавказской ж. д. системы заготовки отдѣльными службами, потребляемыхъ исключительно ими матеріаловъ съ централизаціею заготовки такихъ матеріаловъ, которые требуются для всѣхъ службъ, напримѣръ, обмундированія, канцелярскихъ принадлежностей, топлива для зданій въ непосредственномъ вѣдѣніи начальника магазинной части, которая подъ руководствомъ общаго управленія дороги контролируетъ и склады всѣхъ службъ;

2) какія, вообще, возможны преобразованія по матеріальной части и

3) какихъ финансовыхъ результатовъ можно ожидать отъ тѣхъ или иныхъ преобразованій въ матеріальной службѣ.

Копіи съ этого предписанія были разосланы службамъ для представленія своихъ заключеній, каковыя препровождались въ матеріальную службу, для составленія доклада общему присутствію.

Согласно этому отъ службъ поступили въ хронологическомъ порядкѣ нижеслѣдующія заключенія:

Отъ сл. пути 22 апрѣля за № 250119. Во исполненіе резолюціи Вашего Превосходительства отъ 2 апрѣля с. г. докладывая, что по моему мнѣнію введеніе на Закавказскихъ ж. д., существующей нынѣ на Владикавказской жел. дор., системы заготовки матеріаловъ отдѣльными службами будетъ убыточно. Увеличатся расходы на администрацію, такъ какъ при каждой отдѣльной службѣ явится необходимость организовать особые отдѣлы, съ соотвѣтственнымъ штатомъ служащихъ, вѣдающіе заготовкой и храненіемъ матеріаловъ.

Общее количество служащихъ въ этихъ отдѣлахъ по всѣмъ службамъ, несомнѣнно, будетъ превышать штатъ служащихъ, имѣющійся нынѣ въ матеріальной службѣ. Могутъ повыситься и цѣны на матеріалы и инструменты, такъ какъ покупка будетъ производиться не оптомъ, а врозницу (по службамъ).

Службѣ пути можетъ быть предоставлена заготовка имѣющихся на мѣстныхъ рынкахъ строительныхъ матеріаловъ, за исключеніемъ лѣса, которые исключительно расходуются этой службой, какъ то: камень, строительный песокъ, кирпичъ, известь, алебастръ и т. п. Заготовка этихъ матеріаловъ и нынѣ производится распоряженіемъ сл. пути, но за счетъ матеріальной службы, которая обратными фактурами передаетъ матеріалы службѣ пути. Эти формальности усложняютъ дѣло, плодятъ лишнюю переписку и никакой пользы не приносятъ.

Во избѣжаніе задержки въ производствѣ экстренныхъ работъ слѣдуетъ предоставить службѣ пути право самой пріобрѣтать матеріалы (а также и инструменты), сверхъ выше упомянутыхъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда въ складахъ матеріальной службы требуемыхъ предметовъ въ запасѣ не имѣется.

Равнымъ образомъ предоставить сл. пути право пріобрѣтать матеріалы, номенклатурой не предвидѣнные. Какъ примѣръ можно привести оцинкованныя пластины сист. Шеленговскаго. Матеріалъ этотъ, не предвидѣнный номенклатурой, между прочимъ, потребовался для покрытія крыши зданія на ст. Батумъ. Заводъ Шеленговскаго—въ Батумѣ, и если бы служба пути имѣла право сама пріобрѣсти этотъ матеріалъ, то на это самое большое понадобилась бы недѣля времени. Пріобрѣтеніе же черезъ матеріальную службу, при соблюденіи существующихъ формальностей, потребовало два мѣсяца.

Для отвѣта на вопросъ: какихъ финансовыхъ результатовъ можно ожидать отъ преобразованій въ матеріальной службѣ—данныхъ въ службѣ пути не имѣется.

Отъ сл. тяги 7 мая 1910 г. № 386313:

Вслѣдствіе резолюціи Вашего Превосходительства на копіи предписанія управленія жел. дорогъ отъ 20 марта с. г. за № 8158/3593 докладываю по пунктамъ слѣдующее:

1) Введеніе существующей нынѣ на Владикавказской жел. дорогѣ системы заготовки отдѣльными службами потребляемыхъ исключительно ими матеріаловъ для себя съ централизаціей заготовки такихъ матеріаловъ, которые потребуются для всѣхъ службъ, въ вѣдѣніи начальника магазина слѣдуетъ признать весьма желательнымъ и раціональнымъ. Порядокъ этотъ, кромѣ ускоренія полученія всѣхъ необходимыхъ для сл. тяги матеріаловъ, запасныхъ частей и предметовъ оборудованія, дастъ возможность достигнуть правильнаго и своевременнаго расходованія разрѣшаемыхъ кредитовъ, приведетъ къ точному установленію нормъ годовыхъ запасовъ, такъ какъ данныя о расходахъ того или другого матеріала будутъ въ рукахъ самой службы—потребительницы и, наконецъ, приведетъ къ соразмѣрному обремененію оборотнаго капитала, который загруженъ сейчасъ массой предметовъ, пріобрѣтенныхъ матеріальной службой съ такимъ

опозданіемъ, что или надобность въ нихъ уже миновала для службы тяги, или вслѣдствіе закрытія соотвѣтственныхъ кредитовъ, взять эти предметы изъ гл. склада не представляется возможнымъ.

2) Въ виду изложеннаго, преобразованія въ матеріальной службѣ, по отношенію къ службѣ тяги, возможны и необходимы слѣдующія:

Въ службу тяги должна быть передана изъ матеріальной вся заготовка матеріаловъ, запасныхъ частей, и предметовъ оборудованія, для чего въ первой необходимо организовать столъ заготовки матеріаловъ со столомъ заказовъ, подчиненный всецѣло начальнику службы тяги. Предметы, заготовляемые этимъ отдѣломъ, должны сдаваться на храненіе въ магазины (главный и мѣстные) матеріальной службы, которая явится отвѣтственной за цѣлость, исправность и наличіе сданныхъ ей предметовъ. Качество же заказанныхъ матеріаловъ, запасныхъ частей и предметовъ оборудованія, количество, своевременная заготовка и т. д. лежала бы тогда на отвѣтственности службы тяги.

3) При принятіи такого порядка можно ожидать слѣдующихъ финансовыхъ результатовъ:

а) сокращеніе штата матеріальной службы, которая, заготовляя спеціальные предметы для сл. тяги и будучи составлена при этомъ изъ лицъ неопытныхъ и мало свѣдующихъ въ вопросахъ техники, настолько оказывается заваленной работой нынѣ, что едва справляется съ огромной перепиской, возникающей между заказчиками и потребителями иногда изъ-за самыхъ малозначущихъ вопросовъ. Сокращеніе этой огромной переписки изъ за одного миллиметра или какого-нибудь спеціально техническаго выраженія не можетъ не сократить времени и, слѣдовательно, и нужнаго персонала для выполненія заказовъ.

б) сокращеніе времени на выдачу и полученіе заказа на мѣстѣ. Нынѣ о необходимости заказать какой-нибудь предметъ для сл. тяги сообщается письменно матеріальной службѣ; тамъ до разсылки запросовъ фирмамъ необходимо еще столько справокъ отъ сл. тяги, что запросъ самъ задерживается по недѣлямъ. Послѣ выдачи заказовъ, слѣдуютъ разные запросы и подробности отъ фирмъ, которыя поступаютъ на имя матеріальной службы, пересылаются затѣмъ въ сл. тяги, здѣсь рѣшаются въ очереди входящихъ дѣлъ, ибо спеціальныхъ агентовъ для разсмотрѣнія вопросовъ о заготовкѣ матеріаловъ въ сл. тяги не имѣется, а затѣмъ рѣшеніе сообщается матеріальной службѣ, которая передаетъ его заводу. Такимъ образомъ, матеріальная служба является какъ бы передаточной инстанціей въ сообщеніи сл. тяги съ поставщикомъ. Времени на это посредничество уходитъ очень много (цѣлые мѣсяцы) и въ результатѣ—полученіе предмета по минованіи въ немъ надобности или по закрытіи необходимыхъ

кредитовъ. Поэтому не разъ случается, что паровозъ въ ремонтѣ въ ожиданіи крейцкопфа стоитъ 2—3 мѣсяца лишнихъ, вагоны, за недостаткомъ рифленнаго желѣза, о выясненіи номенклатурнаго номера коего въ теченіе 1/2 года идетъ самая рѣшительная и оживленная переписка, не выпускаются изъ Главныхъ мастерскихъ. Всего этого, на—сколько мнѣ извѣстно, не бываетъ на Владикавказской жел. дорогѣ, гдѣ достаточно телефоннаго сношенія начальника главныхъ мастерскихъ съ завѣдывающимъ столомъ заготовки матеріаловъ для сл. тяги, чтобы, въ два дня максимумъ, вопросъ разрѣшенъ былъ окончательно.

в) общаго сокращенія расходовъ по заготовкѣ матеріаловъ и по ремонту подвижного состава вообще. Въ на стоящее время, въ ожиданіи полученія заказанныхъ съ большимъ опозданіемъ матеріаловъ, приходится покупать на мѣстномъ рынкѣ частями необходимые инструменты и матеріалы, переплачивая значительно. Задержка въ ремонтѣ подвижного состава и паровозовъ тоже удорожаетъ ремонтъ непомѣрно, а служба матеріальная, будучи завалена заготовками для всѣхъ службъ не можетъ внѣ очереди исполнять требованія сл. тяги, тѣмъ болѣе, что ни однаго вопроса относительно сл. тяги рѣшить самостоятельно она не въ состояніи; каждый разъ необходимо участіе агентовъ сл. тяги и согласіе начальника службы, что опять сводится къ непосредственному рѣшенію вопросовъ самой службою, только черезъ матеріальную службу.

Это обстоятельство привело вѣдь къ учрежденію хозяйственной комиссіи у насъ на дорогахъ, которая, улучшивъ дѣло заготовки чрезъ введеніе въ курсъ дѣла агентовъ отдѣльныхъ службъ, не только не ускорила системы заготовокъ, но даже замедлила, ибо явилась лишней разсматривающей инстанціей; кромѣ того, опять таки, отсутствіе спеціальныхъ агентовъ въ сл. тяги для рѣшенія вопросовъ этихъ, затягиваетъ дѣло какъ самой заготоики, такъ и общій ходъ работъ въ отдѣлахъ службы, такъ какъ на одинъ—два дня въ недѣлѣ приходится командировать своихъ агентовъ (изъ управленія и главныхъ мастерскихъ) для занятій въ хозяйственной комиссіи.

г) своевременнаго использованія кредитовъ и разгрузки оборотнаго капитала, обремененнаго сейчасъ массой ненужныхъ уже предметовъ. Факты здѣсь извѣстны, потому считаю долгомъ обратить вниманіе Вашего Превосходительства, что въ случаяхъ, когда требуется спѣшно использовать кредитъ, сл. тяги самостоятельно дѣлаетъ запросы, выдаетъ заказы пока только по расцѣночной вѣдомости (новыя работы) и могу утверждать, что выигрываетъ во времени при такомъ порядкѣ весьма много (по нѣсколько мѣсяцевъ), чего не достигала бы, направивъ пріобрѣтеніе этихъ предметовъ черезъ матеріальную службу, хозяйствен-

ную комиссію и совѣтъ. Это же сокращеніе дѣлопроизводства для сл. тяги имѣетъ громадное значеніе.

Въ заключеніе считаю долгомъ доложить, что взаимоотношенія между сл. тяги и матеріальной отличаются отъ прочихъ службъ тѣмъ, что сл. тяги для своего обихода требуетъ громадной массы матеріаловъ и притомъ въ незначительныхъ сравнительно количествахъ (кромѣ топлива), Эта масса номенклатурныхъ номеровъ, расходуемыхъ сл. тяги, требуетъ для заготовки изъ гибкой и приспособленной организаціи, близко стоящей къ управленію сл. тяги, и составленной изъ лицъ близко и хорошо знакомыхъ съ требованіями сл. тяги.

Такая же организація возможна только въ лицѣ отдѣла для заготовки матеріаловъ при сл. тяги непосредственно начальнику сл. подчиненнаго.

Отъ отдѣла телеграфа 13 мая 1910 г. за № 95388:

Согласно резолюціи на предписаніи управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 20 марта № 8158/3593 докладываю, что заготовка непосредственно службами потребляемыхъ исключительно ими матеріаловъ было бы цѣлесообразнѣе лишь при отсутствіи въ составѣ управленія спеціальнаго отдѣла подъ названіемъ „матеріальной службы“ или „магазинной части“ и только въ томъ случаѣ, если бы службы операціи по пріобрѣтенію необходимыхъ имъ предметовъ могли производить безъ увеличенія для сей цѣли своихъ штатовъ. Въ противномъ случаѣ параллельно съ магазинной частью въ каждой службѣ образуется свой „матеріальный отдѣлъ“, а при такихъ условіяхъ предполагаемый способъ никакихъ выгодъ не принесетъ.

На службы—потребительницы надлежало бы возложить пріобрѣтеніе непосредственно предметовъ небольшой стоимости случайной надобности, предметовъ расходуемыхъ рѣдко и въ небольшомъ количествѣ, а также такихъ, которые по мѣрѣ надобности могутъ быть пріобрѣтаемы на мѣстѣ потребленія по мѣрѣ надобности.

Это освободило бы матеріальную службу отъ излишняго дѣлопроизводства по вызову конкуренцій и заготовкѣ такихъ предметовъ, а склады отъ лишнихъ запасовъ, причемъ освободило бы также въ извѣстной степени оборотный капиталъ, такъ какъ заготовка производилась бы за счетъ соотвѣтствующихъ кредитовъ.

Въ настоящее время при надобности въ предметахъ незначительной (кнопки, звонки и проч.), стоимости только потому, что они относятся къ категоріи, по которой годовой расходъ превышаетъ 10.000 р. на покупку ихъ приходится испрашивать разрѣшенія совѣта или же вносить въ номенклатуру и держать ихъ въ запасахъ склада.

Отъ службы движенія 21 мая 1910 г. за № 459289:

Во исполненіе резолюціи Вашего Превосходительства на циркулярномъ предложеніи управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 20 марта сего года за № 8158/3593 докладываю, что заготовленіе матеріаловъ и предметовъ, необходимыхъ исключительно и главнымъ образомъ для службы движенія какъ то: меблировка станціонныхъ пассажирскихъ помѣщеній и конторъ всѣхъ наименованій, предметовъ для товарныхъ работъ (телѣжки. вѣсы брезенты, пломбы, бичева, щиты, сходни и т. п.), сигналовъ (фонари вагонные дисковые, семафорные, веревки сигнальныя и т. п.), предметы для содержанія въ чистотѣ и для освѣщенія (свѣчи, щетки платформенныя и бамбуковыя и т. п.), желательно было бы производить непосредственнымъ распоряженіемъ службы движенія.

При существующемъ порядкѣ матеріальная служба, въ дѣлѣ заготовки потребныхъ службѣ движенія матеріаловъ, является лишь передаточною излишнею инстанціею, затягивающею дѣло поставки матеріаловъ, и вслѣдствіе этого служба движенія часто, имѣя крайнюю надобность въ матеріалахъ, за неимѣніемъ другихъ, чтобы не остаться совсѣмъ безъ матеріаловъ, вынуждена принимать матеріалы, и не вполнѣ отвѣчающіе своему назначенію.

Иногда же имѣетъ мѣсто и обратное явленіе,—опасаясь оставить службу безъ матеріаловъ, матеріальная служба пріобрѣтаетъ большіе запасы матеріаловъ, непроизводительно обременяющихъ оборотный капиталъ дорогъ; запасы эти, не будучи употреблены немедленно въ дѣло, вслѣдствіе долгаго храненія портятся и службѣ приходится опять-таки пользоваться недоброкачественнымъ матеріаломъ. Наконецъ, предоставленіе заготовки матеріаловъ самой службѣ-потребительницѣ даетъ возможность обойтись почти безъ запаса матеріаловъ, такъ какъ служба, заинтересованная непосредственно въ безостановочномъ веденіи работы и близко стоящая у дѣла, лучше чѣмъ матеріальная служба можетъ регулировать дѣло поставки матеріаловъ и заключать договоры только съ такими фирмами, которыя будутъ поставлять матеріалы по мѣрѣ надобности. Заготовленіе непосредственнымъ распоряженіемъ службы движенія выше перечисленныхъ предметовъ разумѣется возможно только при увеличеніи штата службы движенія, каковой штатъ можетъ быть увеличенъ за счетъ матеріальной службы соотвѣтственнымъ уменьшеніемъ ея штата, вслѣдствіе сокращенія въ ней работы.

Что касается матеріаловъ, требующихся для всѣхъ службъ, какъ керосинъ, дрова, каменный уголь, обмундированіе и т. п., то заготовку такихъ матеріаловъ полагалъ бы оставить въ вѣдѣніи матеріальной службы.

Изъ приведенныхъ отвѣтовъ начальниковъ службъ пути и телеграфа видно, что въ общемъ они находятъ необходимымъ

сохранить нынѣ существующую организацію заготовокъ почти всѣхъ матеріаловъ, предвидѣнныхъ номенклатурой, а начальники службъ тяги и движенія находятъ болѣе цѣлесообразнымъ взять заготовку матеріаловъ исключительно расходуемыхъ ими самими на себя, при чемъ служба тяги отказывается отъ завѣдыванія складами, оставляя пріемъ, храненіе и выдачу матеріаловъ и запасныхъ частей на отвѣтственности матеріальной службы, а служба движенія предполагаетъ заготовку вести такъ, что этой послѣдней работы не придется исполнять ни матеріальной службѣ ни службѣ движенія, такъ какъ поставку предполагается сдавать такимъ лицамъ, которыя будутъ ставить матеріалы по мѣрѣ надобности.

Служба тяги отъ предложеннаго имъ порядка видитъ сокращеніе штата матеріальной, но не говоритъ, какой штатъ необходимъ ей для веденія дѣла. Въ настоящее время въ столѣ заказовъ по дѣлу заготовки всѣхъ запасныхъ частей для паровозовъ и вагоновъ, изготовляемыхъ главными мастерскими, занятъ одинъ счетоводъ, которому по временамъ приходится давать помощь. Заготовкой всѣхъ остальныхъ матеріаловъ и предметовъ, за исключеніемъ топлива нефтяныхъ продуктовъ и обмундированія, занято 13 счетоводовъ и конторщиковъ, выдѣлить, сколько приходится на матеріалы, предметы и запасныя части, заготовляемые на частныхъ заводахъ, расходуемые исключительно службой тяги, нѣтъ возможности, такъ какъ одни и тѣ же матеріалы расходуются и другими службами, но, во всякомъ случаѣ, число лицъ значительно увеличится, если заготовка будетъ разбита по службамъ, не говоря объ увеличеніи числа дѣлопроизводителей и другихъ высшихъ агентовъ дороги.

Затѣмъ, начальникъ сл. тяги находитъ, что время заготовки значительно сократится; съ этимъ отчасти можно согласиться, но необходимо сказать, что въ настоящее время большею частью замедляется заготовка оттого, что службы не даютъ сразу точныхъ требованій, и приходится по нѣсколько разъ писать о присылкѣ необходимыхъ данныхъ для запроса, цѣнъ и заказа.

Кромѣ того, начальникъ службы тяги предполагаетъ при самостоятельномъ заготовленіи матеріаловъ, удешевить ремонтъ подвижнаго состава, такъ какъ теперь отъ большого опозданія по заказамъ приходится покупать на мѣстномъ рынкѣ недостающіе матеріалы и инструменты; сомнѣваюсь, чтобы поставщики были аккуратны только потому, что заказы будутъ выдаваться другой службой, если всѣ прочія условія для конкуренцій останутся такія же, какія существуютъ теперь.

Наконецъ, начальникъ службы тяги берется разгрузить оборотный капиталъ, обремененный теперь ненужными запасными частями и матеріалами, пріобрѣтенными большею частью по требованіямъ службы тяги.

Относительно желанія службы движенія не дѣлать запасовъ, а требовать поставки по мѣрѣ надобности, надо сказать, что для большинства матеріаловъ Тифлисъ не даетъ возможности установить такой порядокъ; если же мѣстные поставщики и согласятся, то это поведетъ или къ увеличенію стоимости, или къ тому, что, когда наступитъ срокъ, то въ наличности у поставщика не найдется необходимыхъ матеріаловъ, запасы для такой отдаленной мѣстности отъ производства большей части матеріаловъ необходимо имѣть дорогѣ или поставку сдавать аккуратному поставщику, за что, конечно, послѣдній потребуетъ вознагражденіе.

Относительно вопроса, поставленнаго управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, матеріальная служба считаетъ нужнымъ. прежде всего, обратить вниманіе на то, что примѣненіе у насъ порядковъ Владикавказской желѣзной дороги по отношенію заготовки нужныхъ предметовъ и матеріаловъ, безъ существенныхъ реорганизацій всего управленія Зак. жел. дорогъ,—не возможно.

Владикавказская дорога—частная, и тамъ все дѣло сосредоточено въ рукахъ управляющаго, отъ распоряженія котораго зависитъ то или иное направленіе всѣхъ дѣлъ; Закавказскія же желѣзныя дороги казенныя и здѣсь все дѣло о заготовкахъ ведется на основаніи какъ положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ, такъ и подробныхъ инструкцій, утвержденныхъ управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

По отношенію заготовки предметовъ и матеріаловъ права, раздѣлены между г.г. начальникомъ дорогъ и совѣтомъ, при чемъ рѣшенія совѣта могутъ быть опротестованы, а потому и пріостановлены главнымъ контролеромъ и членомъ совѣта отъ Министерства Финансовъ, заявившими особое мнѣніе.

Съ своей стороны матеріальная служба представляетъ на благоусмотрѣніе общаго присутствія нижеслѣдующее.

Функція матеріальной службы заключаетъ въ себѣ:

а) наивыгоднѣйшее пріобрѣтеніе нужныхъ для дорогъ предметовъ и матбріаловъ;

б) храненіе и разсылку потребителямъ пріобрѣтенныхъ предметовъ и матеріаловъ;

в) учетъ и составленіе статистическихъ данныхъ для пріобрѣтаемыхъ и расходуемыхъ предметовъ и матеріаловъ.

Въ настоящее время предложено рѣшить вопросъ, гдѣ цѣлесообразнѣе исполнять первую функцію: оставить ли заготовку въ матеріальной службѣ или передать эту работу по службамъ, для чего слѣдуетъ выяснить, какъ производить эту работу матеріальной службѣ, что въ этой работѣ не соотвѣтствуетъ дѣйствительной необходимости, можно ли измѣнить существующій порядокъ, и улучшится ли дѣло отъ передачи заготовки въ другія службы.

Подготовительныя работы для производства заготовокъ дѣлаются въ столѣ заказовъ. Матеріалы, норма запасовъ которыхъ положена, имѣютъ утвержденныя техническія условія, въ которыя при каждой новой заготовкѣ вносятся выяснившіяся измѣненія, затѣмъ, докладъ о пріобрѣтеніи матеріаловъ передается въ хозяйственную комиссію, которая разсматриваетъ необходимость заготовки, техническія условія и кондиціи, провѣряетъ кредитъ и даетъ заключеніе и, наконецъ, докладъ передается на рѣшеніе совѣту или начальнику дорогъ. Порядокъ этотъ обыкновенно продѣлывается въ 2 или 3 недѣли, если не встрѣчается какихъ-либо затрудненій, для выясненія которыхъ требуется предварительная переписка съ поставщикомъ или управленіемъ другихъ дорогъ. Въ экстренныхъ случаяхъ процедура сокращается до одной недѣли, а съ разрѣшенія совѣта и до 3-хъ дней.

Если указанный порядокъ не можетъ быть измѣненъ, что при заготовкахъ на крупныя суммы врядъ ли можно, то передача заготовки въ службы не дастъ сокращенія расходовъ по штату, не ускоритъ и не улучшитъ дѣла, такъ какъ при рѣшеніи вопроса по заготовкамъ въ хозяйственной комиссіи присутствуетъ начальникъ службы или его представитель.

Иначе обстоитъ дѣло при заготовкахъ на небольшія суммы, управленіе желѣзныхъ дорогъ разбило матеріалы на группы и если средній годовой расходъ по группѣ превосходитъ 10.000 р., то всѣ матеріалы такой группы должны заготовляться совѣтомъ, а если не превосходитъ, то начальникомъ дорогъ, и другого способа заготовки не предусматривается. Было бы понятно такое требованіе, если бы всѣ матеріалы по каждой группѣ заготовлялись за одинъ разъ, тогда бы каждая заготовка представляла солидную сумму и для исполненія ея полезно обставить солидными гарантіями, для правильнаго и экономнаго рѣшенія, кому дать поставку. Крупныя заготовки производятся рѣдко, въ большинствѣ же случаевъ заготовки выражаются отъ нѣсколькихъ рублей и до 1.000 рублей. Поэтому, необходимо выработать раздѣленіе на группы иное, разрѣшить производить покупку матеріаловъ также и начальнику матеріальной службы, по разсмотрѣніи дѣла въ хозяйственной комиссіи по каждой группѣ, общая сумма средняго расхода которой не превышаетъ 500 руб., а также по всѣмъ остальнымъ группамъ до 100 рублей.

Все вышеизложенное относится до заготовленія матеріаловъ черезъ поставщиковъ. Иначе обстоитъ дѣло съ заготовками запасныхъ частей паровозовъ и вагоновъ черезъ главныя мастерскія. Затрудненія и замедленія въ заготовкѣ встрѣчаются иногда только потому, что до сего времени нѣтъ еще расцѣнокъ на многія части, а другія имѣющіяся расцѣнки не соотвѣтствуютъ современнымъ условіямъ, отчего задерживается выдача заказовъ. Затѣмъ, огромное количество запасныхъ частей расходуется въ

самомъ незначительномъ количествѣ отъ одной до трехъ штукъ въ годъ, заготовка такихъ частей производится также черезъ матеріальную службу, кромѣ того, имѣются такія запасныя части, которыя расходуются не каждый годъ.

Очень многія изъ нихъ могли бы не быть въ запасѣ и заготовляться по мѣрѣ надобности, почему норма запаса для такихъ частей не должна устанавливаться. Пересмотръ и установленіе нормъ запасовъ, только такихъ запасныхъ частей, которыя дѣйствительно должны находиться въ склалахъ матеріальной службы, облегчило бы работу послѣдней, освободило со временемъ оборотный капиталъ отъ излишнихъ запасныхъ частей, а также значительно уменьшило бы причины жалобъ службы тяги.

Изъ всего вышеизложеннаго слѣдуетъ, что предоставленіе службамъ заготовки нужныхъ только имъ предметовъ и матеріаловъ, и сосредоточеніе въ матеріальной службѣ заготовки лишь предметовъ, нужныхъ для всѣхъ службъ, потребуетъ у насъ организацію четырехъ новыхъ матеріальныхъ службъ или отдѣловъ: въ службахъ пути, тяги, движенія и керосинопровода.

Дѣло наивыгоднѣйшей заготовки предметовъ, и матеріаловъ требуетъ немало знаній коммерческихъ дѣлъ, а потому, если нѣкоторые г.г. начальники службъ находятъ дефекты въ дѣлахъ матеріальной службы, несмотря на долгое ея существованіе, то гдѣ же могутъ найтись столько лицъ, знающихъ коммерческія дѣла и подготовленныхъ для организаціи и веденія четырехъ новыхъ отдѣловъ.

Само собой разумѣется, что созданіе четырехъ новыхъ отдѣловъ не можетъ быть достигнуто на счетъ возможныхъ сокращеній расходовъ нынѣ существующей матеріальной службы, а потому финансовые результаты рекомендуемой реформы выразятся въ значительномъ увеличеніи общихъ расходовъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Независимо отъ этого увеличенія расходовъ, несомнѣнно, повысятся цѣны и покупаемыхъ предметовъ, и матеріаловъ, такъ какъ на рынкѣ вмѣсто одного покупателя для всѣхъ явятся пять покупателей по мелочамъ.

Само собой разумѣется, что потребуются также новые расходы по сооруженію новыхъ зданій для храненія предметовъ и матеріаловъ.

Относительно возможныхъ улучшеній дѣлъ матеріальной службы можно сдѣлать слѣдующее:

а) Заказы на запасныя части подвижного состава и постоянныхъ машинъ сосредоточить въ главныхъ мастерскихъ дорогъ по цѣнамъ, выработаннымъ сл. тяги, разсмотрѣннымъ хозяйственной комиссіей и утвержденнымъ г. начальникомъ дорогъ, при чемъ расцѣнка относительно работъ остается неизмѣненною,

а цѣны на матеріалы ставляются каждый разъ по дѣйствующему цѣннику.

На сторону можно заказывать, посредствомъ нынѣ существующаго порядка конкуренціи, лишь тѣ запасныя части, которыя главныя мастерскія по своей необорудованности не могутъ изготовить.

Такая реформа значительно упроститъ и ускоритъ заготовку запасныхъ частей и поможетъ главнымъ мастерскимъ поставить свое дѣло на требуемую высоту.

Не подлежитъ сомнѣнію, что запасныя части, изготовляемыя главными мастерскими благонадежнѣе покупаемыхъ на сторонѣ, а благонадежность запасныхъ частей въ значительной степени обусловливаетъ какъ благополучіе пассажировъ, такъ и провозоспособность дорогъ.

б) Заготовку предметовъ и матеріаловъ, не внесенныхъ въ номенклатуру съ подробной характеристикой, а относимыхъ на номера собирательные (случайной покупки), можно предоставить самимъ службамъ съ тѣмъ, чтобы такіе матеріалы заготовлялись по мѣрѣ надобности, не въ запасъ, при чемъ уплату за эти покупки производили сами службы за счетъ кредитовъ, находящихся въ ихъ распоряженіи, а не за счетъ оборотнаго капитала и чтобы эти покупки службы проводили черезъ свои же книги.

в) Непосредственно службамъ можно предоставить заготовку: глины простой, песка, камня, извести, гажи, кирпича простого, черепицы не марсельской, томета простого, алебастра, съ соблюденіемъ существующихъ правилъ заготовки.

Эти покупки также должны быть оплачиваемы и проводимы по книгамъ, какъ и покупки упомянутыя въ пункѣ б.

О покупкахъ, упомянутыхъ въ пунктахъ б и в, службы должны черезъ каждые два мѣсяца представить чрезъ хозяйственную комиссію на одобреніе по принадлежности г. начальника дорогъ или совѣта вѣдомости сдѣланныхъ имъ покупокъ.

г) Выясненіе цѣнъ на машины и станки, а также спеціальные приборы и аппараты, службы должны производить сами, при саблюденіи установленныхъ правилъ.

По собраніи цѣнъ, онѣ входятъ съ надлежащимъ докладомъ черезъ хозяйственную комиссію и, по утвержденіи этихъ докладовъ, исполненіе ихъ надлежитъ передать матеріальной службѣ и

д) начальнику матеріальной службѣ послѣ полученія надлежащаго заключенія хозяйственной комиссіи разрѣшить покупки на сумму до 100 р. съ представленіемъ на одобреніе г. начальника дорогъ или совѣта вѣдомостей такихъ покупокъ по достиженіи общей стоимости въ 1.000 рублей.

Подобное расширеніе полномочій хозяйственной комиссіи, съ одной стороны, значительно ускоритъ пріобрѣтеніе матеріаловъ и ослабитъ жалобы службъ на позднюю ихъ доставку, а съ другой—сократитъ работу совѣта и освободитъ время для разсмотрѣнія серьезныхъ докладовъ о покупкахъ на крупныя суммы.

Подлинный подписалъ:

Начальникъ матеріальной службы *А. Ленчевскій.*

Постановили: по 1 п. Въ виду того, что всѣ мѣстныя управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ ограничены въ своихъ дѣйствіяхъ участіемъ представителей другихъ вѣдомствъ, какъ то: Мин. Фин. и Государствен. Контроля, особыя мнѣнія коихъ имѣютъ своимъ послѣдствіемъ перенесеніе вопросовъ, имѣющихъ небольшое значеніе и связанныхъ съ не значительнымъ расходомъ, на разрѣшеніе центральнаго Управленія, Общее Присутствіе признало расчлененіе функцій матеріальной службы и распредѣленіе ихъ между службами—потребительницами въ цѣляхъ ускореніи исполненій заготовокъ, какъ это принято на Владикавказской дорогѣ, въ предпріятіи частномъ, въ которомъ управляющій дорогой связанъ лишь въ своихъ дѣйствіяхъ правленіемъ общества, не достигающимъ цѣли, и потому находитъ по указаннымъ выше условіямъ порядокъ заготовки матеріаловъ, практикуемый на Владикавказской ж. дорогѣ не пріемлемымъ для Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

По п. 2. Высказавшись такимъ образомъ за сохраненіе матеріальной службы со всѣмъ объемомъ, предоставленнымъ ей по существующему положенію правъ и обязанностей, общее присутствіе полагаетъ необходимымъ примѣнить нижеслѣдующія мѣры для упорядоченія дѣла заготовокъ, нерѣдко тормозящихъ правильный ходъ работъ.

а) Во избѣжаніе перезаготовокъ запасныхъ частей подвижного состава, постоянныхъ машинъ, а также машинъ насосовъ кер—да первоначальную разработку проекта заготовокъ и докладъ совѣту поручить нач-ку сл. тяги или кер-да по принадлежности, при участіи нач-ка матеріальной службы; при чемъ матеріальная сл. обязана своевременно доставлять подлежащему нач-ку службы необходимыя статистическія данныя; исполненіе же заказовъ по утвержденіи таковыхъ совѣтомъ возложить на матеріальную службу.

б) Заготовку предметовъ и матеріаловъ, не внесенныхъ въ номенклатуру съ подробной характеристикой, относимыхъ на №№ собирательные (случайныя покупки), а равно заготовку машинъ, станковъ, спеціальныхъ приборовъ и аппаратовъ, предоставить самимъ службамъ съ тѣмъ, чтобы такіе матеріалы и

предметы заготовлялись по мѣрѣ надобности, не въ запасъ, при чемъ уплату за эти покупки производили бы сами службы за счетъ кредитовъ, находящихся въ ихъ распоряженіи, а не за счетъ оборотнаго капитала.

в) Предоставить непосредственно службамъ заготовку: простой глины, песка, камня, извести, гажи, кирпича простого, черепицы не марсельской, томета простого, алебастра, съ соблюденіемъ существующихъ правилъ заготовокъ. Эти покупки должны быть оплачиваемы и проводимы по книгамъ, какъ и покупки упомянутыя въ пунктѣ б, но съ тѣмъ, чтобы всѣ эти заготовки проводились и по книгамъ матеріальной службы.

По п. 3. Принятіемъ указанныхъ мѣръ при сохраненіи существующей организаціи мат. службы, устраняется необходимость увеличенія штатовъ, предупреждается перезаготовка различныхъ матеріаловъ и достигается удешевленіе ремонтныхъ работъ.

Вѣдомость нефтехранилищъ и размѣровъ складовъ топлива по станціямъ Закавказскихъ ж. д.

НАЗВАНІЕ СКЛАДОВЪ.	Распредѣленіе и размѣры складовъ топлива на линіи.			Распредѣленіе мобилизаціонныхъ запасовъ.	Примѣчаніе.
	Нефть.	Дрова	Уголь камен.		
	Пуд.	Кб. с.	Пуд.		
Елисаветполь . .	166.000	250	30.000	Свѣдѣнія имѣются въ дѣлопроизводствѣ Высшей Комиссіи.	
Баку	230.000	90	30.000		
Акстафа	128.600	84	13.000		
Тифлисъ	382.000	1.300	60.000		
Аджи-Кабулъ .	131.400	175	15.000		
Евлахъ	120.000	80	6.000		
Михайлово . . .	327.000	220	40.000		
Боржомъ	1.000	3	3.000		
Шаропань . . .	5.180	17	2.150		
Квирилы	130.000	20	4.000		
Чіатуры	3.000	10	1.500		
Кутаисъ	6.000	12	4.000		
Самтреди	226.000	100	16.000		
Поти	6.000	10	3.000		
Батумъ	16.200	30	15.000		
Санаинъ	60.000	25	6.750		
Александрополь.	735.000	300	30.000		
Карсъ	61.200	30	10.000		
Эривань	30.000	35	7.000		
Улуханлу. . . .	96.000	40	25.000		
Нахичевань . .	128.000	40	14.000		
Джульфа	30.000	11	10.000		
Итого . . .	3.018.580	2.882	345.400		

Приложеніе № 8.
Къ вопросу № 58.

Вѣдомость рельсъ, лежащихъ въ главныхъ путяхъ и требующихся по приказу М. П. С. отъ 14-го января 1903 г. за № 14 по состоянію на 1-е января 1910 г.

Линіи, ихъ участки и вѣтви.	Протяженіе въ верстахъ.	Двойной или одиночный путь.	Наибольшая допущенная скорость поѣздовъ въ верстахъ.	Наибольшее давленіе осей подвижного состава, соотвѣтствующее наибольшей скорости (тонны)	Число шпалъ на версту.	Типъ рельсъ соотвѣтствующей требованіямъ приказа М П. С. отъ 14 января 1903 года № 14. Вѣсъ погоннаго фута рельса въ фунтахъ.	Рельсы находящіеся въ пути на 1-е января 1910 г. Типъ, или единицный вѣсъ рельса.	Протяженіе въ верстахъ.		Примѣчаніе.
I. Главная линія.										
Участки:										
1) Поти-Квирилы и Семтреди-Батумъ	217,3366	Один.	62	14,78	1500	Типъ III. 24 1/3 24(1/2)	21 2/3	32,4799	67,1884	
			60	15,31			22 1/2	34,7085		
			40	17,42			24 1/3	32,0623	150,1482	
							24 1/2	85,2873		
							25	32,7986		
2) Квирилы-Михайлово . . .	59,6545	Один.	35	15,18	1500	24 1/3(24 1/2)	21 2/3	1,0784	4,2754	
							22 1/2	3, 197		
							24 1/3	17,5694	54,0322	
							24 1/2	24,6703		
							25	11,7925		
3) Михайлово-Тифлисъ . . .	111,4891	Один.	62	14,78	1500	24 1/3(24 1/2)	21 2/3	3,3323	33,513	
			60	15,31			22 1/2	30,1807		
			40	17,42			24 1/3	30,5761	79,5991	
							24 1/2	37,9836		
							25	10,0394		
4) Тифлисъ-Акстафа	88,1926	Один.	62	14,78	1500	24 1/3(24 1/2)	21 2/3	7,7392	8,3592	
			60	15,31			22 1/2	0,620		
			40	17,42			24 1/3	30,3326	78,1817	
							24 1/2	47,8491		

Линіи, ихъ участки и вѣтви.	Протяженіе въ верстахъ.	Двойной или одиночный путь.	Наибольшая допущенная скорость поѣздовъ въ верстахъ.	Наибольшее давленіе осей подвижного состава соотвѣтствующее наибольшей скорости (тонны).	Число шпалъ на версту.	Типъ рельсъ соотвѣтствующій требованіямъ приказа М. П. С. отъ 14 января 1903 года № 14. Вѣсъ погоннаго фута рельса въ фунтахъ.	Рельсы находящіеся въ пути на 1-е января 1910 г. Типъ, или единичный вѣсъ рельса.	Протяженіе въ верстахъ.		Примѣчанія.
5) Акстафа-Евлахъ . . .	I 151,0674 II 151,8286 302,8960	Двойной.	62	14,78	1500	24 1/3 (24 1/2)	I п. Сѣверный.			
			60	15,31			21 2/3	11,2942	14,0242	
			40	17,42			22 1/2	2, 730		
							24 1/3	73,2734	135,8712	
							24 1/2	60,8738		
							25	1, 724		
							II п. Южный.			
							21 2/3	10,0251		
							24 1/3	3,6532	141,8235	
							24 1/2	138,0643		
							25	0, 086		
6) Евлахъ-Аджи-Кабулъ. . .	156,1060	Один.	62	14,78	1500	24 1/3 (24 1/2)	21 2/3	11, 275	18, 529	
			60	15,31			22 1/2	7, 234		
			42	17,42			24 1/3	68,6356	137, 222	
							24 1/2	62,1264		
							25	6,4600		
7) Аджи-Кабулъ-Баку	I 119, 764 II 119, 783	Двойной.	62	14,78	1500	24 1/3 (24 1/2)	I п. Сѣверный.			
			60	15,31			21 2/3	11,3567	28,1517	
			40	17,42			22 1/2	16,7950		
							24 1/3	61,7801	91,0483	
							24 1/2	29,2682		

Линіи, ихъ участки и вѣтви.	Протяженіе въ верстахъ.	Двойной или одиночный путь.	Наибольшая допущенная скорость поѣздовъ въ верстахъ.	Наибольшее давленіе осей подвижного состава соотвѣтствующее наибольшей скорости (тонны).	Число шпалъ на версту.	Типъ рельсъ соотвѣтствующій требованіямъ приказа М. П. С отъ 14 января 1903 года № 14. Вѣсъ погоннаго фута рельса въ фунтахъ.	Рельсы находящіеся въ пути на 1-е января 1910 г. Типъ, или единичный вѣсъ рельса	Протяженіе въ верстахъ.		Примѣчаніе.
7) Аджи-Кабулъ-Баку.							II п. Южный.			
							$21^2/_3$	11,0454	15,3638	
							$22^1/_2$	4,3184		
							$24^1/_3$	6,4620	104,4192	
							$24^1/_2$	97,9572		
II Вѣтви:										
1) Сурамская . .	4,4	Один.	35	14,78	1500		$21^2/_3$	0,7	4,4	
							$22^1/_2$	3,7		
2) Боржомская .	27,2	Один.	33	14,78	1500	$22^1/_2$	$24/_2$	27,2		
3) Ріонъ-Кутаисъ-Тквибульская .	49,00	Один.	30	15,31	1500	$22^1/_2$	$21^2/_3$	48,6884	49,00	
							26,42	0,3116		
4) Баку-Сабунчинская	I 12,8	Двойной.	62	14,78	1500	$24^1/_3(24^1/_2)$	I п. Сѣверная.			
	II 11,7014									
	24,5014									
			60	15,31			$21^2/_3$	1,7596	2,0166	
			40	17,42			$22^1/_2$	0,257		
							$24^1/_2$	10,7834		
							II п. Южная.			
						$24^1/_3$	$21^2/_3$	11,3654	11,7014	
							$22^1/_2$	0,336		
5) Сабунчи-Сураханская	6,8	Один.	62	14,78	1500	$24^1/_3(24^1/_2)$	$21^2/_3$	6,8		
			60	15,31						
			40	17,42						
6) Тифлисъ-Карсская	278,91	Один.	35	13,56	1625	$22^1/_2$	18	180,981	182,291	
							$21^2/_3$	1,310		

Линіи, ихъ участки и вѣтви.	Протяженіе въ верстахъ.	Двойной или одиночный путь.	Наибольшая допущенная скорость поѣздовъ въ верстахъ.	Наибольшее давленіе осей подвижного состава соотвѣтствующее наибольшей скорости (тонны).	Число шпалъ на версту.	Типъ рельсъ соотвѣтствующій требованіямъ приказа М. П. С. отъ 14 января 1903 года № 14. Вѣсъ погоннаго фута рельса въ фунтахъ.	Рельсы находящіеся въ пути на 1-е января 1910 года. Типъ или единичный вѣсъ рельса.	Протяженіе въ въ верстахъ.		Примѣчаніе.
6) Тифлисъ-Карсская	278,91	Один.	35	13,56	1625	$22^1/_2$	$22^1/_2$	66,512	96,609	
							23	24,903		
							$24^1/_3$	4,900		
							$24^1/_2$	0,294		
7) Александрополь-Эриванск.	145,00	Один.	40	13,95	1500	$22^1/2$	18	0,444	145,00	
							$22^1/_2$	144,556		
8) Улуханлу-Джульфинская.	178,366	Один.	35	13,95	1500	$22^1/_2$	$22^1/_2$	178,366		
9) Чіатурская . .	49,704	Один.	25	8,45	1600	Въ приказѣ №14--1903 г. нормъ для узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ не указано.	15,077	7,9746	49,704	Скорости и давленія осей паровозовъ на узкоколейныхъ дорогахъ находятся за наименьшими предѣлами приказа М. П. С. отъ 14 января 1903г № 14.
							18	1,3889		
							20	2,1320		
							$21^2/_3$	38,2085		
10) Бакурьянская и Боржомъ-парковыя (узкоколейная) . . .	37,4	Один.	18	12,80	1600	Въ приказѣ №14--1903 г. нормъ для узкоколейныхъ желѣзныхъ дорогъ не указано.	18	0,727	37,4	Скорости и давленія осей паровозовъ на узкоколейныхъ дорогахъ находятся за наименьшими предѣлами приказа М. П. С. отъ 14 января 1903 г. № 14.
							$21^2/_3$	36,673		

Начальникъ службы инженеръ

Начальникъ техн. отд. сл. пути и зданій инженеръ

Подписи:

Приложеніе № 9.
Къ вопросу 58.

Свѣдѣнія о количествѣ разныхъ сортовъ балласта, находящагося въ главномъ пути (по участкамъ службы пути).

1-й участокъ:

Кобулетскаго морского гравія	16380	куб. с.

2-й участокъ:

Кобулетскаго морского гравія	16920	куб. с.

3-й участокъ:

Кобулетскаго морского гравія	8098,20	куб. с.
Мелкаго Тквибульскаго гравія.	2045	„ „
Щебня.	19375,20	„ „
Итого . .	29518,40	куб. с.

4-й участокъ:

Кобулетскаго морского гравія	7020	куб. с.
Горнаго балласта	2888	„ „
Рѣчного гравія.	889,50	„ „
Итого . .	10797,50	куб. с.

5-й участокъ:

Кобулетскаго морского гравія	3060	куб. с.
Рѣчного гравія	10592,80	„ „
Итого . .	13652,80	куб. с.

6-й участокъ:

Гравія разныхъ сортовъ	17838	куб. с.

7-й участокъ:

Рѣчного гравія	16904	куб. с.

8-й участокъ:

Рѣчного гравія	24491,27	куб. с.

9-й участокъ:

Рѣчного гравія	36000	куб. с.

10-й участокъ:

Мелкаго морского песка съ ракушками .	20549,88	куб. с.
Крупнаго рѣчного гравія	360	„ „
Итого . .	20909,88	куб. с.

11-й участокъ:

Мелкаго морского песка съ ракушками .	27221,58	куб. с.

12-й участокъ:

Мелкаго морского песка съ ракушками .	32571	куб. с.

13-й участокъ:

Рѣчного песка съ гравіемъ	16415,64	куб. с.

14-й участокъ:

Рѣчного песка съ гравіемъ.	15184,36	куб. с.

15-й участокъ:

Рѣчного песка съ гравіемъ	16740	куб. с.

16-й участокъ:

Рѣчного гравія	17640	куб. с.

17-й участокъ:

Мелкаго песка.	7020	куб. с.
Крупнаго песка	11520	„ „
Итого . .	18540	куб. с.

18-й участокъ:

Рѣчного гравія	13385,88	куб. с.

Итого:	Кобулетскаго морского гравія .	51478,20	куб. с.
	Рѣчного балласта.	186441,45	„ „
	Прочихъ сортовъ.	123190,66	„ „
	Всего . .	361110,31	куб. с.

Начальникъ службы пути
инженеръ (подпись).

Начальникъ техн. отд. сл. пути и зданій
инженеръ (подпись).

Приложеніе № 10.
Къ вопросу 59.

Списокъ балластныхъ карьеровъ съ указаніемъ цѣнъ 1909 года.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ КАРЬЕРОВЪ.	Заготовка и нагрузка на вагоны за 1 куб. с.	Заготовка нагрузка и выгрузка по лин. за 1 кб с.	Казенный или частный.	Примѣчаніе.
		ЦѢНА.			
1	Кобулетскій 79 вер. гл. л.	1,35	1,75	казен.	
2	Чіатурскій 8 вер. . . .	4,50	—	„	Горный балл.
3	» 26 вер. . .	4,00	--	„	Горный балл.
4	» 42—48 вер.	4,95	—	„	Безъ нагрузки.
5	Земо-Гомскій 196 вер. гл. л.	3,15	—	„	
6	Пойлинскій 365 вер. . .	1,50	1,80	„	
7	Кюрокъ-чайскій 490 вер. .	1,90	2,10	част.	
8	Алятскій 727 вер.	1,20	1,50	казен.	
9	Хвалынскій 763 вер. . . .	1,20	1,50	„	
10	Храмскій 44 вер. Карск. .	2,25	2,60	„	
11	Караклисскій 142 вер. . .	1,75	2,00	„	
12	120 вер. Эриванск. вѣт. .	1,55	1,85	„	
13	Баяндурскій 14 в. Эрив, л.	1,90	2,40	част.	
14	Камарлинскій 17 в. Джул. в.	1,55	1,90	казен.	
15	Норашенскій 76 в. „	1,95	2,20	„	
16	Нахичеванскій 139 в. „	1,50	2,20	„	

Начальникъ службы пути инженеръ (подпись).

Начальникъ тех. отд.
сл. пути и зданій (подпись).

Приложеніе № 11.
Къ вопросу 67.

Поверстная вѣдомость пучинистыхъ участковъ.

№№ по порядку.	Названія линій и вѣтвей Закавказскихъ ж. д.	№№ участковъ сл. пути.	№№ верстъ.	Протяженіе пучинистыхъ участ. въ саж.
1	Ріонъ-Кутаисъ . . . . . Тквибульская вѣтвь	3	30	20
2	Главная линія	5	170	45
3	„ „	„	174	35
4	„ „	„	175	85
5	Бакурьянская вѣтвь	„	12	15
6	„ „	„	15	25
7	„ „	„	16	30
8	„ „	„	23	15
9	Карсская линія	13	—	551
10	„ „	14	156	300
11	„ „	„	157	20
12	„ „	„	158	70
13	„ „	„	162	400
14	„ „	„	163	150
15	„ „	„	164	100
16	„ „	„	165	50
17	„ „	„	167	120
18	„ „	„	168	200
19	„ „	„	169	370
20	„ „	„	170	100
21	„ „	„	172	52
22	„ „	„	173	60
23	„ „	„	179	28
24	„ „	„	180	37
25	„ „	„	181	31
26	„ „	„	182	97
27	„ „	„	183	130
28	„ „	„	184	113

№№ по порядку.	Названія линій и вѣтвей Закавказскихъ ж. д.	№№ участковъ сл. Пути.	№№ верстъ.	Протяженіе пучинистыхъ участ. въ саж.
29	Карсская линія	14	185	160
30	„ „	„	186	50
31	„ „	„	187	95
32	„ „	„	188	75
33	„ „	„	189	130
34	„ „	„	190	55
35	„ „	„	191	80
36	„ „	„	192	170
37	„ „	„	193	7
38	„ „	„	194	45
39	„ „	„	195	25
40	„ „	„	196	22
41	„ „	„	197	25
42	„ „	„	198	10
43	„ „	„	199	17
44	„ „	„	200	77
45	„ „	„	201	21
46	„ „	„	202	51
47	„ „	„	203	56
48	„ „	„	204	4
49	„ „	„	206	8
50	„ „	„	207	4
51	„ „	„	211	36
52	„ „	„	212	44
53	„ „	„	213	60
54	„ „	„	214	42
55	„ „	„	215	39
56	„ „	„	216	7
57	„ „	„	217	22
58	„ „	„	219	30

№№ по порядку.	Названія линій и вѣтвей Закавказскихъ ж. д.	№№ участковъ сл. Пути.	№№ верстъ.	Протяженіе пучинистыхъ участ. въ саж.
59	Карсская линія	14	220	98
60	„ „	„	221	95
61	„ „	„	222	100
62	„ „	„	223	104
63	„ „	„	224	44
64	„ „	„	225	12
65	„ „	„	226	44
66	„ „	„	228	60
67	Эриванская линія	„	5	12
68	„ „		6	46
69	„ „	15	—	5750
70	Карсская линія	15	—	7290
71	Эриванская линія	16	49	132
72	„ „	„	50	12
73	„ „	„	51	210
74	„ „	„	55	460
75	„ „	„	60	40
76	„ „	„	74	27
77	„ „	„	77	20
78	„ „	„	78	30
79	„ „	„	79	27
80	„ „	„	81	25
81	„ „	„	85	30
82	„ „	„	87	28
83	„ „	„	88	30
84	„ „	„	142	160
85	„ „	„	136	230
	Итого . . .	—	—	19832, т.е. 39 вер. 332 с.

Начальникъ службы пути инженеръ (подпись).

Начальникъ техн. отд. сл. пути и зданій инженеръ (подпись).

Приложеніе № 12.
къ вопросу № 79.

Таблица сравнительныхъ данныхъ нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогъ и Закавказскихъ по составу лицъ техническихъ отдѣловъ службы пути, размѣрамъ ассигнованій по очер. № 85 Отд. III смѣты 1909 года и разверсткѣ этого кредита по пунктамъ а, б, в, и г очер. № 85-го.

Названія желѣзныхъ дорогъ.	Протяженіе дороги въ верстахъ.	Число лицъ въ технич. отд.			Ассигновано по смѣтѣ 1909 года рублей.									
		Инженеровъ.	Техниковъ.	Итого.	По всему очер. № 85.		По пункту а № 85.		По пункту б № 85.		По пункту в № 85.		По пункту г № 85.	
					Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.	Всего.	На версту.
Екатериненская	2810	6	5	11	266.376	94,79	17.825	6,34	35.256	12,55	14.903	5,30	198.392	70,60
Забайкальская	1687	4	4	8	245.290	145,40	24.600	14,59	32.080	19,00	16.170	9,59	174.440	103,40
Закавказскія	1710	5	2	7	209.444	122,48	18.600	10,88	26.880	15,72	13.100	7,66	150.854	88,22
Николаевская	1857	9	3	12	180.794	97,36	17.825	9,60	41.388	22,29	17.664	9,51	180.794	97,36
Привислинскія	2262	6	5	11	229.151	101,30	17.425	7,70	35.933	15,96	16.220	7,17	159.573	70,55
Сѣверныя	2154	5	6	11	266.689	123,81	17.425	8,09	36.240	16,82	13.740	6.38	199.284	92,5
Сѣверо-Западныя	2546	7	5	12	277.864	109,14	20.025	7,85	41.466	16,29	11.772	4,62	204.406	80,28
Южныя	3063	9	6	15	307.313	100,33	17.825	5,82	45.910	15,00	15.560	5,08	228.018	76,23
Юго-Западныя	3905	9	9	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Начальникъ службы пути, инженеръ (подпись).

Начальникъ техническаго отдѣла, инженеръ (подпись).

Вѣдомость распредѣленія водоснабженія по линіи; мощность источниковъ и машинъ.

Станціи, на которыхъ находятся водокачки.	Источникъ водокачки.	Мощность источн., доставляемыхъ въ сутки въ кб. саж.	Родъ машинъ насосовъ.	Мощность машинъ, подаваемыхъ въ часъ въ кб. саж.	Типъ котловъ.	Поверхность нагрѣва въ куб. футахъ.	Примѣчаніе
Батумъ . . .	р. Барцхвана	20	Самотекъ . .				
Кабулеты . .	колодезь . .	32,64	Маховичный .	1,3	горизонт. . .	32,29	
Нотанеби . .	„	1,53	„	„	„	„	
Супса	р. Супса . .	80,00	2 Вортингтона	7,6	паръ продается изъ кер-да .		
Ланчхуты . .	колодезь . .	36,00	Маховичный	1,4	горизонт. . .	75,34	
Самтреди . .	р. Ріонъ . . .	Неогранич.	2 Вортингтона	12,4	2 вертик. . .	204,51	
Копитнари . .	колодезь . .	6,12	Вортингтона	2,01	вертикальн. .	32,29	
Ріонъ	на бер. Ріона	Неогранич.	Блека махович.	5,2	гориз. и верт.	189,45	
Аджаметы . .	колодезь . .		ручной насосъ	0,6			
Квирилы. . .	„	35,00	Вортингтона .	2,2	гориз. и верт.	195,47	
Шаропань . .	р. Чхеремела 2 колодца . . .	Неогранич.	Блека махович	1,00	2 вертикальн.	215,18	
Дзерулы. . .	родникъ . . .	„	не имѣется.				
Бѣлогоры. . .	р. Чхеремела колодезь . .	35,00	2 Вортингт. и Блека . . .	2,3	горизонт. . .	64,58	
Марелисы. .	р. Чхерем. колодезь . .	Неогранич.	Блека	2,2	вертикальн. .	26,91	
Малита . . .	родникъ . . .	„	Самотекъ . .				
Ципа	р. Ципа . . .	44,00	„				
Михайлово. .	р. Сурамула .	Неопред.	2 Блека . . .	5,2	2 вертикальн.	172,12	Для снабженія паровозовъ и самотекъ изъ родниковъ въ тонели—для питья.
Карели. . . .	р. Кура . . .	Неогранич.	2 Вортингтона	5,9	Вортингтона .	64,58	
Гори.	при Курѣ кол.	„	„	10,4	2 вертикальн.	215,58	
Каспи	р. Ляхуръ . .	Неопред.	Вортингтона	6,2	вертикальн. .	64,58	Рѣчка высыхаетъ.
Ксанка . . .	р. Кура . . .	„	„	1,6	„	64,58	
Мцхеть . . .	р. Армазицехали	Самотекъ					
Тифлисъ. . .	р. Кура . . .	Неогранич.	Комп. 3 Вортин	38,4	4 Корнвалійск.	1076,00	
Агъ-Тагля . .	„	„	2 Вортингтона	17,8	вертикальн. 2	258,38	
Караязы. . .	Колодезь . .	Неопред.	Блека и Ворт.	5,4	верт. и гориз.	87,00	Оросительная канава Маріинской системы и пруды.
Согутъ-Булахъ	Оросит. канава	„	Блека махович.	4,2	2 вертикальн.	165,22	
Салоглы . . .	Черная рѣчка	„	2 Вортингтона	7,4	2 вертикальн.	236,8	
Пойли. . . .	р. Кура . . .	80,00	Блека и Ворт	2,1	вертик. и гориз.	115,64	
Акстафа. . .	р. Гасанъ-Су.	60,00	Вортингтона .	3,7	2 вертикальн.	142,59	
Таузъ	р. Таузъ . .	80,00	2 Вортингтона	8,6	2 вертикальн.	217,53	
Дзегамъ. . .	Кягризъ . .	26,88	Самотекъ . .				
Шамхоръ . .	пруды	44,64	махович. Ворт.	3,9	гориз. и верт.	138,85	
Елисаветполь	Кягризъ . .	140,10	Самотекъ . .				
Даль-Маметлы	пруды	50	махов. и Ворт.	3,6	гориз. и верт.	129,06	
Герань. . . .	„	21,00	Самотекъ . .				
Евлахъ . . .	р. Кура . . .	Неогранич.	подаетъ кердная станція				
Ляки	р. Гурянчай .	60,00	Блека махов.	1,00	горизонт. . .	34,05	
Уджары . . .	р. Геокчай .	60,00	„ „	„	„	64,58	
Кюрдамиръ .	пруды изъ рѣки Гердыманъ	Неогранич	иахов. и Ворт.	3,5	гориз. и верт.	182,22	
Сагиры . . .	пруды изъ орос. канав. .	Неопред.	маховичн.	1,00	горизонт. . .	43,05	
Черноводскъ.	р. Кура . . .	Неогранич.	махов. Вортин.	13,1	2 вертикальн.	365,97	
Аджи-Кабуль	„	„	4 Ворт. Комп.	30,2	гориз. 4 кот.	325,10	
Наваги . . .	пруды изъ оросит. канавы .	„	маховичн. . .	1,00	горизонт. . .	43,05	
Сангачалъ. .	Привозн. изъ Аджи-Кабула	10,00	Вортингтона .	1,00	вертик. и гориз.	214,52	
Алятъ	„	12,00	маховичн. . .	1,7	горизонт. . .	50,7	
Пута	„	8,00	Вортингтона .	1,00	„	43,05	
Баладжары .	„	18,00	„	3,7	вертикальн. .	107,64	
Баку	„	120,00	2 Вортингтона	8,7	2 горизонт. .	117,64	
ОТЪ ПОТИ ДО САМТРЕДИ.							
Поти	р. Ріонъ . . .	Неогранич.	2 Вортингтона	11,4	вертик. 3 кот.	269,05	
Чалодиды . .	колодезь у р. безъ названія	6,80	ручн. насосъ .				
Новосенаки .	тоже	Неогранич.	Самотекъ .				
Абаша. . . .	колодезь . .	4,32	ручн. насосъ .	0,6			
ОТЪ ГЕЛАТЪ ДО КУТАИСА.							
Тквибулы . .	колодезь . .	6,00	Самотекъ . .				
Сѣрныя воды	„	4,00	маховичный .	1,3	горизонт. . .	32,29	
Кутаисъ. . .	р. Ріонъ . . .	Неогранич.	Не работаетъ				
ОТЪ БАКУРІАНИ ДО СУМБАТОВО.							
Бакуріани . .	колодезь при р. Бакуріани	20,50	Самотекъ . .				
Сакачави . .	Родникъ . .		Блека	1,3	Вортингтона .	32,29	
Николаево. .	„		Самотекъ . .				
Цеми	Колодцы . .	Неогранич.	„				
Цагвери . . .	кол. на р. Бакуріани . . .	„	„				
Боржомъ . .	Родники . .	Неопред.	„				
Сумбатово . .	кол. на р. Надзури	„	„				
ОТЪ САЧХЕРИ ДО ШАРОПАНИ.							
Сачхери . . .	Водокачка пока не окончена.						
Чіатури . . .	Самотекъ.						
Саліеты . . .	тоже						
Бослеви . . .	колодезь . .	4,00	ручн. насосъ .	0,6			
Шаропань . .	2 кол. на р. Чхеремела .	44,00	Вортингтона .	2,5	вертикальн. .	10,00	
ОТЪ ДЖУЛЬФЫ ДО НАВТЛУГА.							
Джульфа . .	кол. на Араксъ	31,07	Вортингтона .	2,3	вертикальн. .	86,1	
Неграмъ . . .	тоже	20,72	2 Вортингтона	2,00	„	43,05	
Нахичевань .	на р. Нахичевани	Неогран.	„	4,4	„	411,7	
Шахтахты . .	2 колодца съ грунт. воды .	72,50	Вортингтона .	2,3	„	53,8	
Норашенъ . .	Артиз. колодц.	50,00	„	2,3		53,8	
Араратъ . . .	„ „	50,00	„	2,3	„	43,05	
Камарлю. . .	2 кол. грунт. в.	40,00	„	1,5			
Эривань. . .	Кягризъ . .	75,00	Самотекъ . .				
Улуханлу . .	2 артиз. кол.	100,00	Вортинг. Ком.	8,7	вертикальн. .	139,93	
Сардаръ-Абадъ	Колодезь грун. воды	90,00	Вортингтона .		горизонт. . .	53,8	
Мастара . . .							
Карабурунъ .							
Богутлу . . .	Самотекъ со ст. Ани.						
Алагезъ . . .							
Каракула . .							
Ани	р. Арпачай кол.	Неогранич.	Блека Вортин.	5,2	2 Корнвалійск.	723,34	
Агинъ. . . .	„	44,00	„	2,3	вертикальн. .	60,78	
Карсъ	2 кол. при р. Карсъ . . .	45,00	„	2,00	2 вертикальн,	185,4	
Башъ-Кадыкляръ . . .	колодезь . .	48,00	Вортингтона .	1,9	вертикальн. .	134,5	
Ставка-Караялъ	р. Караханчай	Неогранич.	„	2,1	„	161,46	
Александрополь . . .	2 кол. водослива	100,00	2 Вортингтона	9,8	2 вертикальн.	322,00	
Джаджуръ .	тоже	21,00	Вортингтона .	1,9	вертикальн. .	134,5	
Калтахчи . .	„	35,00	то же.				
Амамлы . . .	колодцы . .	113,04	Говард. и Ворт.	1,6	2 вертикальн.	69,96	
Караклисъ .	2 колодца . .	54,48	2 Вортингтона	6,1	2 „	199,14	
Шагали . .	Самотекъ . .	27,29	Самотекъ.				
Калагеранъ .	кол-цы на р. Бамбакъ-Чай	28,00	Вортингтона .	2,6	вертикальн. .	43,05	
Санаинъ . .	Самотекъ . .	34,00	Самотекъ.				
Ахтала . . .	Дебеда-Чай .	37,63	Вортин. 2 цил.	2,2	2 вертикальн.	112,18	
Садахло . . .	„	Неогранич.	Вортингтона .	5,3	вертикальн. .	53,8	
Ашага-Сераль	р. Храмъ колод.	„	„	2,1	„	161,46	
Сандаръ . . .	Алгеръ . . .	„	„	1,9	„	32,29	
Саганлугъ . .	р. Кура . . .	„	„	2,1	„	32,29	

Средняя нагрузка оси товарнаго вагона.

(Безъ вліянія перевозокъ пассажировъ IV кл.) за 1910 годъ.

УЧАСТКИ.	Въ нечетномъ направленіи.		Въ четномъ направленіи.	
	Гружен.	Вообще вагон. въ движеніи	Гружен.	Вообще вагон. въ движеніи
Батумъ-Самтреди	306,1	264,6	265,8	83,7
Поти-Самтреди	369,8	312,0	329,2	103,3
Самтреди-Квирилы	332,2	293,2	273,2	95,9
Квирилы-Михайлово	292,0	241,5	280,4	154,9
Михайлово-Тифлисъ	284,2	227,1	268,6	150,7
Тифлисъ Акстафа	309,2	300,3	249,1	73,9
Акстафа-Евлахъ	304,1	294,2	211,5	64,0
Евлахъ-Аджи-Кабулъ	292,1	283,9	196,4	60,2
Аджи-Кабулъ-Баку	318,8	199,4	319,8	176,7
Баку-Сураханы	252,6	223,7	206,9	55,4
Ріонъ-Тквибули	256,3	230,7	185,8	108,6
Боржомъ и Сурамск. вѣтвь	272,7	177,8	238,2	178,9
Тифлисъ-Санаинъ	263,7	246,0	198,4	116,6
Санаинъ-Александрополь	275,4	259,2	219,8	122,7
Александрополь-Карсъ	251,3	222,9	216,8	126,6
Александроп.-Улахан. съ Эриванск. в.	270,4	256,8	213,2	130,2
Улуханлу-Джульфа	259,7	239,9	258,2	160,2
Чіатурская вѣтвь	359,6	340,4	155,8	10,7
Бакурьянская вѣтвь	132,6	78,7	196,7	144,6
Средняя нагрузка на ось для всей дороги	296,2	256,7	259,1	105,3
Средняя нагрузка на ось для всей дороги въ обоихъ направленіяхъ	285,2	**181,3**	—	—
Средняя нагрузка на ось для ширококолейныхъ участковъ	241,5	193,5	264,00	185
Тоже въ обоихъ направленіяхъ	252,00	**187,00**	—	—

Пробѣгъ осей товарныхъ вагоновъ въ товарныхъ поѣздахъ.

(За 1910 годъ).

УЧАСТКИ.	Нечетное направленіе.		Четное направленіе.	
	Гружен.	Порожн.	Гружен.	Порожн.
Батумъ-Самтреди	9.367.860	1.457.230	3.409.038	7.196.996
Поти-Самтреди	7.589.338	1.415.062	2.840.302	6.196.360
Самтреди-Квирилы	12.519.470	1.671.786	5.117.434	9.386.926
Квирилы-Михайлово . . .	7.266.168	1.513.172	4.855.314	3.923.734
Михайлово-Тифлисъ . . .	13.825.720	3.454.902	9.742.406	7.592.086
	50.568.556	9.512.152	25.964.494	34.293.102
	гружен. 76.533.050		порожн. 43.805.254	
Тифлисъ-Евлахъ	38.633.148	1.145.334	11.954.626	27.402.142
Евлахъ-Баку	47.688.382	13.027.508	26.442.674	33.403.098
	86.321.530	14.172.842	38.397.300	60.805.240
	гружен. 124.718.830		порожн. 74.978.082	
Тифлисъ-Санаинъ	6.224.966	455.104	3.902.344	2.695.790
Санаинъ-Александрополь .	5.914.870	399.478	3.534.654	2.723.026
Алек.-Улуханлу съ Эрив. в.	4.118.412	244.450	2.622.630	1.691.706
Улуханлу-Джульфа	2.217.518	204.694	1.473.474	918.396
	18.475.766	1.303.726	11.533.102	8.028.918
	гружен. 30.008.868		порожн. 9.332.644	
Баку-Сураханы	160.514	20.718	48.112	130.186
Ріонъ-Тквибули	237.546	50.434	155.128	128.960
Мих.-Борж. и Сурамск. в. .	211.344	113.460	217.098	71.552
Чіатурская вѣтвь	8.406.088	475.556	614.314	8.295.228
Бакуріанская вѣтвь . . .	55.560	37.996	68.998	24.832
	9.071.052	698.164	1.103.650	8.650.758
	гружен. 10.174.702		порожн. 9.348.922	
Александрополь-Карсъ . .	1.209.123	170.976	794.472	563.854
	гружен. 2.003.595		порожн. 734.830	
Всего въ груженомъ видѣ за 1910 годъ	243.439.045	—	—	—

Густота движенія (количество пудовъ на версту) по участкамъ дорогъ за 1910 годъ.

Участки дорогъ.	Разстояніе въ верст.	Нечетное направл.		Четное направл.	
		Коммерч. грузъ.	Хозяйственный грузъ.	Коммерч. грузъ.	Хозяйственный грузъ.
Баку-Баладжары	13	47.263.866	18.663.704	26.990.486	27.108.211
Баладжары-Аджи-Кабулъ	106	37.723.036	15.355.646	9.969.323	37.053.400
Аджи-Кабулъ-Евлахъ	157	35.283.824	14.849·051	9.570.431	896.210
Евлахъ-Акстафа	152	36.304.224	12.777.051	9.273.359	1.250.447
Акстафа-Тифлисъ	89	36.527.406	11.003.379	9.114.068	1.541.920
Тифлисъ-Михайлово	112	29.532.001	5.090.229	18.480.153	4.625.435
Михайлово-Квирилы	58	32.747.500	3.467.503	17.510.667	5.618.283
Квирилы-Самтреди	56	71.044.419	2.822.354	18.569.371	6.096.715
Самтреди-Батумъ	98	27.622.449	990.832	4.950.640	3.938.492
Самтреди-Поти	64	43.219.815	509.983	13.099.005	1.437.077
Тифлисъ-Санаинъ	104	11.553.827	3.895.593	6.836.186	383.180
Санаинъ-Александрополь	103	11.845.211	3.574.853	7.021.161	288.651
Алек.-Улух.-Эрив.	145	6.036.522	1-494.715	3.648.963	139.998
Улуханлу-Джульфа	177	2.605.395	631.034	2.029.006	88.583
Александрополь-Карсъ	72	3.717.108	258.015	2.211.553	62.112
Чіатурскій	50	30.225.400	3.567	862.970	94.290
Тквибульскій	49	1.233.476	1.256.542	668.584	236.139
Боржомскій	28	1.859.828	120.864	1.397.919	353.991
Бакуріанскій	35	58.950	46.297	183.463	10.148
Сурамскій	4	111.169	20.097	334.404	37.116
Нефтяной участокъ	19	2.052.401	73.209	506.822	11.078

Средній составъ осей товарныхъ вагоновъ въ товарныхъ поѣздахъ за 1910 г.

УЧАСТКИ.	Нечетн. направл.		Четное направл.	
	Гружен.	Порожн.	Гружен.	Порожн.
Батумъ-Самтреди	56,61	8,97	25,70	55,33
Поти-Самтреди	84,68	15,79	30,35	66,33
Самтреди-Квирилы	86,54	11,39	31,49	58,50
Квирилы-Михайлово	55,40	11,63	28,31	23,04
Михайлово-Тифлисъ	52,90	13,45	44,83	35,11
Тифлисъ-Акстафа	57,44	1,74	23,82	59,53
Акстафа-Евлахъ	56,86	1,70	29,06	70,83
Евлахъ-Аджи-Кабулъ	96,98	2,86	33,08	79,45
Аджи-Кабулъ-Баку	54,64	33,02	35,15	28,89
Баку-Сураханы	15,20	1,96	4,85	13,12
Кутаисъ-Ріонъ	18,42	9,71	23,19	2,56
Кутаисъ-Тквибули	16,57	0,25	3,98	14,24
Михайлово-Боржомъ	18,71	10,41	17,80	6,15
Сурамская вѣтвь	—	—	12,00	38,00
Тифлисъ-Санаинъ	31,97	2,40	26,97	20,48
Санаинъ-Александрополь	32,44	2,29	26,27	22,11
Александрополь-Карсъ	28,13	4,78	22,51	17,51
Александрополь-Эривань	33,00	1,96	25.16	17,01
Джульфа-Улуханлу	32,88	3,10	21,97	14,06
Чіатурская вѣтвь	69,48	3,93	4,62	62,44
Бакуріанская вѣтвь	7,28	4,98	9,56	3,44
Итого	57,38	9,14	29,34	44,13

Необходимыя измѣненія въ правилахъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ.

Глава I.

Техническія службы въ составѣ Управленія ж. д.

§ 4. Указанныя въ дополненіи I инструкціи и дисциплинарныя правила слѣдуетъ приложить въ концѣ книжки, если таковыя не устарѣли.

§ 6. Въ дополненіи I слова „по сл. тяги № 247“ замѣнить: „по сл. тяги въ приказѣ № 447 отъ 13/20 ноября 1909 г.“.

Предметы вѣдѣнія техническихъ службъ.

§ 7. По сл. подвижного состава. и тяги: дополненіе I. Распредѣленіе линій Закавказскихъ ж. д. по сл. тяги, установленное приказомъ 1903 г. № 409, слѣдуетъ приложить въ концѣ книжки.

Общія условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на ж. д.

§ 8. Въ этомъ § при перечисленіи должностей служащихъ выпущены: машинисты-наставники и техническіе агенты на передаточныхъ пунктахъ.

Въ этомъ же § слѣдуетъ указать порядокъ поступленія и условія пріема служащихъ на дорогу (т. е. медицинское освидѣтельствованіе, прописка у жандармской полиціи и проч.).

Особыя условія, которымъ должны удовлетворять служащіе на ж. д.

§ 9. д) Въ этомъ пунктѣ не упомянутъ начальникъ техническаго отдѣла сл. тяги.

е) Въ этомъ пунктѣ послѣ словъ „техническія познанія“ добавить въ скобкахъ (не ниже курса техническаго желѣзнодорожнаго училища).

Инструкція для служащихъ на желѣзныхъ дорогахъ.

§ 10. Въ этомъ § исключить перечень инструкцій, такъ какъ въ началѣ § сказано, что каждое лицо должно быть снабжено соотвѣтственной инструкціей.

§ 11. Къ этому § слѣдуетъ отнести слѣдующее дополненіе: „Неграмотнымъ служащимъ ихъ инструкціи, а также приказы и циркуляры, прочитываются ихъ ближайшими начальниками, которые и удостовѣряютъ знаніе неграмотными подчиненными ихъ инструкцій.

Порядокъ испытанія служащихъ.

§ 12. Въ 4-мъ абзацѣ этого § слова „начальникомъ дороги“ надо замѣнить словами „начальникомъ сл. тяги“.

Глава II.

Б. По службѣ подвижного состава и тяги.

Въ этой главѣ нѣтъ § „Обязанности начальника участка тяги“.

§ 32. Измѣнить заголовокъ: „*Обязанности дежурнаго по депо кочегара*“. Дополненіе уничтожить.

§ 33. *Обязанности паровознаго машиниста.*

Дополненіе I этого § слѣдуетъ помѣстить послѣ пункта б[в].

§ 35. *Обязанности осмотрщика вагоновъ и смазчика.*

Въ этомъ § слѣдуетъ внести дополненіе: „Въ виду примѣненія на Закавказскихъ ж. д. періодической смазки вагоновъ смазчики съ поѣздами не слѣдуютъ“.

ОТДѢЛЪ III.

Глава II.

Снаряженіе паровоза для движенія.

§ 66. Дополненіе I этого § слѣдуетъ замѣнить слѣдующимъ:

1) каждый дѣйствующій паровозъ долженъ быть снаряженъ необходимымъ количествомъ инструмента и инвентаря согласно „Описи“, утвержденной начальникомъ сл. тяги (опись эту приложить въ концѣ).

2) На каждомъ дѣйствующемъ паровозѣ должны быть слѣдующія ясно обозначенныя отмѣтки (надписи): а) наивысшее допускаемое давленіе пара въ котлѣ сверхъ атмосфернаго; б) наибольшая допускаемая скорость паровоза соотвѣтственно конструкціи; в) годъ, мѣсяцъ, число и мѣсто послѣдняго испытанія котла; г) нумеръ, подъ которымъ значится паровозъ на дорогѣ и д) годъ и мѣсто постройки и капитальнаго ремонта.

Надзоръ за паровозомъ.

§ 68. Къ этому § нужно слѣдующее дополненіе:

1) Паровозъ, дѣйствующій въ поѣздѣ и на маневрахъ, долженъ находиться подъ наблюденіемъ полной паровозной бригады (см. § 67. Дополненіе).

2) При стоянкахъ въ депо или на деповскихъ путяхъ наблюденіе за паровозомъ лежитъ на обязанности дежурнаго по депо кочегара.

Глава III.

ВАГОНЫ.

Освидѣтельствованіе вагоновъ.

§ 70. в) 2. Измѣнить: вагоновъ, входящихъ, въ составъ пассажирскихъ поѣздовъ въ участковыхъ мастерскихъ по назначенію начальника сл. тяги. г) Измѣнить: срочный осмотръ товарныхъ вагоновъ производится преимущественно главными мастерскими, а также въ участковыхъ мастерскихъ въ количествѣ, указанномъ начальникомъ сл. тяги; товарные же вагоны, находящіеся въ составахъ мѣстныхъ рабочихъ поѣздовъ, осматриваются тѣми депо, въ участкахъ которыхъ находятся эти составы.

Дополнить: Каждый вагонъ, входящій въ составъ поѣзда, долженъ быть осматриваемъ осмотрщикомъ и смазчикомъ приблизительно черезъ каждыя 100 вер. для удостовѣренія въ исправности тѣхъ частей, отъ которыхъ зависитъ безопасность движенія.

§ 71. Дополненіе I. Абзацъ 2-й замѣнить слѣдующимъ: Найденный вѣсъ отмѣчается на швеллерномъ брусѣ.

Примѣчаніе исключить.

2) исключить.

4) исключить.

въ 6) исключить слова: „по сравненію... на кузовѣ".

Буфера, тяговые и сцѣпные приборы.

§ 72. Дополненія 1 и 2 этого § исключить, такъ какъ все это помѣщено въ § 84 (сцѣпка вагоновъ).

Особыя условія, которымъ долженъ удовлетворять пассажирскій вагонъ.

§ 75. Внести дополненіе: „Купэ пассажирскихъ вагоновъ должны быть снабжены дверными предохранительными цѣпочками или иными подобными приспособленіями. е) Дополненіе I. Замѣнить слово: „Чіатурской" словомъ „Сабунчинской", а слово „узкоколейной"—исключить.

§ 78. Приказъ 1901 г. № 391, помѣщенный на стр. 100,—исключить.

Составленіе и снаряженіе поѣздовъ.

§ 81. Въ ст. 1 этого § помѣстить новыя нормы составовъ поѣздовъ по вѣсу. (Инструкція утвержд. начальникомъ дорогъ 9 іюля 1909 г.).

Ст. 5—исключить.

§ 82. п. е) Дополнить въ концѣ: расчетъ за исправленіе вагоновъ по горѣнію буксъ на линіи производится, согласно приказу по дорогамъ за № 339 отъ 17/18 сентября 1909 года.

Въ дополненіи 2-мъ добавить серіи: Нк, Нр, Нс, Дв, Дк, Дм, Дн, Дп, Дб, Зд и всѣ прямого сообщенія.

Сцѣпка вагоновъ между собою и съ паровозомъ.

§ 84. 5) У сцѣпляемыхъ между собою вагоновъ высоты центровъ буферныхъ тарелокъ надъ уровнемъ рельса должны быть по возможности одинаковы, разница не должна быть болѣе 4.

Скорость движенія.

§ 88. Въ этомъ § нужно внести слѣдующія дополненія: 2) скорость при видѣ зеленаго сигнала, когда не было предупрежденія, не должна превышать 10 верстъ въ часъ. 3) Скорость пробныхъ паровозовъ не должна превышать предѣльной скорости, назначенной для данной серіи паровозовъ.

Огражденіе сигналами главныхъ путей.

§ 101. Внести дополненіе: „Всякая невѣрность или неясность положенія семафора или диска обязываетъ машиниста остановить поѣздъ.

§ 110. Въ дополненіи 2. (Остановка поѣздовъ), добавить: „На проходныхъ станціяхъ въ случаѣ выдачи неправильной или непонятной путевой“.

Замѣчанія относительно изданія книжки.

1) Форматъ книжки желательно установить для всѣхъ инструкцій и справочныхъ книжекъ въ 1/16 листа.

2) Печатать на лучшей бумагѣ.

3) Шрифтъ болѣе отчетливый или крупный.

4) Нумераціи §§ выставить соотвѣтственно на правыхъ верхнихъ углахъ страницъ и болѣе жирнымъ шрифтомъ, а нумерацію страницъ можно внизу.

5) Заголовки §§ (нынѣ курсивные) напечатать жирнымъ шрифтомъ.

6) Передъ нумераціей дополненій ставить буквы „Доп“.

7) Статьи обозначать заглавными буквами, а пункты ихъ малыми.

Желательныя исправленія въ технической эксплоатаціи.

1) Слѣдуетъ оповѣщать машинистовъ о непредвидѣнномъ скрещеніи поѣздовъ, дабы машинистъ всегда былъ наготовѣ исполнить предписанные ему инструкціей пріемы на паровозѣ, на случай впуска встрѣчнаго поѣзда на занятый его поѣздомъ путь.

Такое предупрежденіе заставитъ машиниста быть осмотрительнымъ при полученіи путевой для дальнѣшаго слѣдованія.

2) Красный огонь долженъ быть исключительно сигналомъ остановки, между тѣмъ на нашей дорогѣ при централизаціи стрѣлокъ, машинистъ, выѣзжая на станцію (для примѣра возьмемъ станцію Аджи-Кабулъ при въѣздѣ со стороны ст. Пирсогатъ) видитъ много красныхъ огней: двойной входной семафоръ, семафоры боковыхъ путей, хвостовые огни обгоняемыхъ поѣздовъ: при такой массѣ красныхъ огней, ему трудно оріентироваться, требуется чрезмѣрное напряженіе, какъ зрѣнія, такъ и нервовъ, дабы различить, который изъ огней препятствуетъ движенію и требуетъ немедленной остановки, въ особенности въ ненастную погоду. Машинистъ, въѣзжая на ст., долженъ видѣть только одинъ красный огонь, воспрещающій ему въѣздъ, остальные красные огни слѣдуетъ замѣнить другими цвѣтами, за исключеніе хвостовыхъ красныхъ огней обгоняемаго поѣзда, которые легко различить по ихъ расположенію. По правиламъ технической эксплоатаціи (стр. 212 п, 3), машинистамъ вмѣняется въ обязанность руководствоваться указаніемъ Бендеровскихъ фонарей на стрѣлкахъ.

3) Для предупрежденія въѣзда на станцію одновременно съ обѣихъ сторонъ, слѣдуетъ входные семафоры поставить въ зависимость одинъ отъ другого: при открытіи одного для пріема поѣзда на станцію, другой автоматически долженъ закрывать входъ на станцію съ противоположной стороны.

4) Для предупрежденія въѣзда на станцію при закрытомъ семафорѣ, слѣдуетъ принять и установить слѣдующія мѣры и правила:

а) на перегонахъ, гдѣ въѣздъ на станцію съ уклона, начиная отъ 0,005, установить зеленые (упраздненные) диски и при нихъ звуковые сигналы-колокола, приводимые въ дѣйствіе колесами паровоза и вагоновъ;

б) вмѣнить въ обязанность кондукторскимъ бригадамъ, послѣ проѣзда этихъ сигналовъ привести тормоза въ такое положеніе, чтобы при первомъ сигналѣ тормозить, остановить поѣздъ немедленно, если семафоръ окажется закрытымъ, или уменьшить скорость хода поѣзда до нормальной допускаемой при входѣ на станцію, если семафоръ окажется открытымъ; кондукторская бригада останавливаетъ поѣздъ окончательно, если послѣ прохода семафора машинистомъ не былъ данъ входный къ станціи свистокъ и не принимаются мѣры къ уменьшенію хода поѣзда по станціи и къ его остановкѣ;

в) Такъ какъ благополучіе слѣдованія поѣзда зависитъ отъ правильнаго и внимательнаго исполненія своихъ обязанностей, какъ паровозной, такъ и кондукторской бригадой, то за въѣздъ на станцію съ закрытымъ семафоромъ, отвѣтственность возлагать

одинаково, какъ на паровозную, такъ и на кондукторскую бригзду; въ такихъ случаяхъ въ настоящее время преимущественно обвиняется только паровозная бригада, такъ какъ кондукторская бригада всегда утверждаетъ, что тормоза тормозились, провѣрить дѣйствительность ихъ заявленія можно только ощупываніемъ бандажей, теплы они или нѣтъ, но это не всегда можетъ тотчасъ по приходѣ поѣзда сдѣлать дежурный агентъ, несвоевременный же осмотръ не даетъ никакихъ результатовъ, только усложняетъ и запутываетъ дѣло. При отвѣтственности кондукторской бригады за въѣздъ на станцію при закрытомъ семафорѣ, случаи такіе должны прекратиться или въ значительной степени уменьшиться. Вообще отвѣтственность должна падать на кондукторскія бригады за проѣздъ станцій и не огражденныхъ зелеными дисками и звуковыми сигналами, какъ это сказано выше.

5) На горныхъ участкахъ кондукторскія бригады подчинаются въ техническомъ отношеніи машинистамъ (стр. 138 и 141 Правилъ технической эксплоатаціи), слѣдовало бы это правило распространить и на другія участки.

6) Огражденіе сигналами мѣста работъ, требующихъ остановки поѣзда и дрезинъ-вагонетокъ, на разстояніи 300 саженей, при слѣдованіи поѣзда подъ уклонъ на горныхъ участкахъ, нельзя считать достаточнымъ, въ особенности въ ненастную погоду; такое разстояніе поѣздъ проходитъ нормально въ $1^1/_2$—2 минуты, а въ плохую погоду, когда тормоза держатъ хуже—скорѣе, поэтому вышесказаннаго времени недостаточно для остановки поѣзда. Разстояніе для огражденія сигналами остановки отъ мѣстъ, требующихъ остановки, на значительныхъ уклонахъ необходимо увелучить до одной версты и болѣе въ зависимости отъ значительности уклона.

Приложеніе № 16

Послано въ Управленіе жел. дор.
при рапортѣ отъ 5/IV 1908 г.
№ 236669/5126.

Журнальное постановленіе совѣта управленія Закавказскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ № 929.

Засѣданіе 2 апрѣля 1908 года.

Слушали: докладъ по службѣ пути отъ 18 марта 1908 года за № 234935 о постройкѣ требующихся жилыхъ помѣщеній на Закавказскихъ дорогахъ въ пятилѣтіе 1903—1912 годовъ.

Во исполненіе циркулярнаго предписанія Управленія ж. д. отъ 24 января с. г. № 2291 о представленіи свѣдѣній по постройкѣ требующихся жилыхъ помѣщеній въ пятилѣтіе 1908—1912 годовъ, предсавляю на заключеніе совѣта вѣдомости, составленныя на основаніи вышеупомянутаго предписанія:

1) О количествѣ жилыхъ помѣщеній, требующихся для предоставленія квартиръ въ натурѣ всѣмъ тѣмъ служащимъ, которые нынѣ по эксплоатаціонной смѣтѣ получаютъ квартирныя деньги. Общая площадь требующихся жилыхъ помѣщеній—15.291 кв. саж. и общая сумма выдаваемыхъ квартирныхъ денегъ—296.086 р.

2) О количествѣ жилыхъ помѣщеній, требующихся для предоставленія квартиръ въ натурѣ лишь тѣмъ служащимъ, которые по положенію о квартирномъ довольствіи (Цирк. быв. Вр. Управ. каз. ж. д. отъ 18 авг. 1890 года № 19709, Сбор. распор. Закавказ. ж. д. часть I стр. 232) имѣютъ право на отводъ казенныхъ квартиръ, но не пользуются таковыми за недостаткомъ помѣщеній. Общая площадь такихъ жилыхъ помѣщеній—13.603 кв. саж. и общая сумма выдаваемыхъ квартирныхъ денегъ—276.227 рублей.

3) Вѣдомость о количествѣ жилыхъ помѣщеній, требующихся лишь для тѣхъ служащихъ, имѣющихъ право на отводъ квартиры натурою, постоянное пребываніе которыхъ на станціяхъ, по условіямъ службы, необходимо (1-ая категорія перечня, препровожденнаго быв. Врем. Упр. каз. ж. д. при предписаніи отъ 22 авг. № 16275, Сбор. распор. часть 1 стр. 31); а равно и для тѣхъ служащихъ, постоянное пребываніе которыхъ на станціяхъ хотя и не представляется необходимымъ (2-ая категорія перечня), но которымъ, вслѣдствіе отсутствія вблизи станцій жилыхъ помѣщеній, должны быть отведены квартиры натурою. Общая площадь жилыхъ помѣщеній—10.435 квад. саж. и общая сумма выдаваемыхъ квартирныхъ денегъ равна 207.566 руб. Вѣдомость эта составлена исключеніемъ изъ расчета по 2-му пункту служащихъ 2-ой категоріи, находящихся на станціяхъ Поти, Кутаисъ и Тифлисъ. Служащимъ этой категоріи на всѣхъ прочихъ стан-

ціяхъ должны быть отведены квартиры натурою, такъ какъ вблизи всѣхъ станцій, за исключеніемъ Батума и Баку, не имѣется населенныхъ мѣстъ. Казенныя квартиры должны быть отведены служащимъ 2-ой категоріи и на станціяхъ Батумъ и Баку, вблизи которыхъ хотя и имѣются частныя жилыя помѣщенія, но онѣ, вслѣдствіе весьма высокой наемной платы, при общей дороговизнѣ жизни въ этихъ городахъ, недоступны служащимъ при существующихъ окладахъ квартирныхъ денегъ. Въ городѣ Баку, кромѣ того, всѣ близкіе къ станціи жилые дома заняты служащими на нефтяныхъ промыслахъ, обставленными въ матеріальномъ отношеніи гораздо лучше служащихъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ.

4) Вѣдомость о количествѣ жилыхъ помѣщеній, требующихся для тѣхъ служащихъ, которые хотя и не имѣютъ право на отводъ квартиръ натурою и не получаютъ квартирныхъ денегъ, но которымъ, вслѣдствіе отсутствія вблизи станцій населенныхъ пунктовъ, гдѣ было бы возможно найти наемныя помѣщенія, должны быть отведены казенныя квартиры. Общая площадь такихъ помѣщеній — 5.827,50 кв. саж., за отводъ которыхъ должны быть произведены вычеты, согласно положенію, въ размѣрѣ 1/5 изъ штатныхъ окладовъ содержанія въ общей суммѣ 88.308 рублей.

Всѣ вышепоименованныя вѣдомости составлены на основаніи нормъ квартирнаго довольствія натурою, препровожденныхъ къ руководству при вышеупомянутомъ предписаніи Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Для рѣшенія вопроса о финансовой сторонѣ дѣла ниже приведены вычисленія стоимости постройки жилыхъ помѣщеній въ количествѣ квадратныхъ саженей, указанныхъ въ вѣдомостяхъ за №№ 1, 2, 3 и 4 въ предположеніи, что стоимость постройки одной квадратной сажени каменныхъ жилыхъ домовъ вмѣстѣ со службами обойдется 270 рублей, что на затраченный капиталъ на постройку слѣдуетъ считать 5% годовыхъ, а на ремонтъ, содержаніе и отопленіе построенныхъ зданій 3% стоимости ихъ, а всего ежегоднаго расхода 8% стоимости зданій.

По вѣдом. № 1.

Стоимость кв. с. 15.290 × 270	=	4.128.300 р.
Уплата %, ремонтъ и содержаніе . . 4.128.300 × 0,08	=	330.264 „
Сбереженіе въ расходѣ квартирныхъ денегъ		296.086 „
Перерасходъ		34.178 р.

По вѣдом. № 2.

Стоимость кв. с. 13.600×270	=	3.672.000 р.
Уплата %, рем. и сод. 3.672.000×0,08 . .	=	293.760 „
Сбереж. въ расх. квар. денегъ		276.227 „
Перерасходъ		17.533 р.

По вѣдом. № 3.

Стоимость кв. с. 10.435×270	. . . . . =	2.817.450 р.
Уплата %, рем. и сод.	2.817.450×0,08 . . =	225.396 „
Сбереж. въ расх. кварт. денегъ	. . . . .	207.566 „
	Перерасходъ . . .	17.830 р.

По вѣдом. N 4.

Стоимость кв. с. 5.825×270	. . . . . =	1.572.750 р.
Уплата %, рем. и сод.	1.572.750×0,08 . . =	125.820 „
Вычеты со служ. за отвед. кварт.	. . . . .	88.308 „
	Перерасходъ	37.512 р.

По вѣдом. №№ 3 и 4.

Стоимость кв. с. 16.260×270	. . . . . =	4.390.200 р.
Уплата %, рем. и сод.	4.390.200×0,08 . . =	351.216 „
Сбереж. отъ кварт. 207.566+ +88.308	. . . . =	295.874 „
	Перерасходъ . . .	55.342 р.

При всѣхъ комбинаціяхъ получается перерасходъ. Это происходитъ потому, что существующіе оклады квартирныхъ денегъ слишкомъ низки и не соотвѣтствуютъ дѣйствительной наемной платѣ. Обстоятельство это въ особенности чувствительно для низшихъ служащихъ. При существующихъ цѣнахъ на квартиры немыслимо служащему, получающему, напримѣръ, 60 рублей квартирныхъ въ годъ, нанять квартиру положенной ему по нормѣ площади (въ данномъ случаѣ 3,50 кв. саж.) и изъ тѣхъ же 60 рублей производить расходъ на отопленіе квартиры, котораго нѣтъ при казенной квартирѣ.

Но если принять въ соображеніе, не поддающуюся учету, выгоду отъ улучшенія быта служащихъ удовлетвореніемъ одной изъ важнѣйшихъ жизненной потребности, при чемъ, несомнѣнно, увеличится продуктивность работы и ту пользу для службы, которая получится отъ помѣщенія служащихъ вблизи ихъ непосредственной служебной дѣятельности, то слѣдуетъ притти къ заключенію, что жилые дома построить необходимо и это будетъ выгодно, даже и при самой невыгодной изъ вышеуказанныхъ комбинацій, т. е. при постройкѣ 16.200 кв. саж. на сумму 4.390.200 руб.

Подписалъ: начальникъ службы пути, инженеръ *П. Мазуровскій.*

Постановили: Признавая, что вѣдомости и исчисленія, приведенныя въ докладѣ, не преувеличены и что, хотя по состоянію Государственнаго Казначейства едва ли можно ожидать столь значительныхъ кредитовъ въ теченіе пяти лѣтъ, тѣмъ не менѣе, является крайне желательнымъ ассигнованіе на постройку жилыхъ домовъ по вѣдомостямъ 2 и 4, — совѣтъ постановилъ представить во исполненіе предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ настоящія данныя на усмотрѣніе Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Подписали: Помощникъ нач. дорогъ инженеръ Н. Зарубовъ. Членъ М. П. С. Соломко. Главный Контролеръ Савойскій. Начальникъ сл. пути инж. П. Мазуровскій. Членъ отъ М. Ф. И. Дюврe.

Докладъ совѣту управленія Закавказскихъ ж. д. начальника службы движенія объ измѣненіи существующаго порядка веденія хозяйственнымъ способомъ товаростанціонныхъ работъ.

Существующій порядокъ веденія грузовыхъ работъ на станціяхъ Закавказскихъ жел. дор. разбивается на два слѣдующихъ способа: подрядный, который производится или отдѣльнымъ подрядчикомъ или артелью рабочихъ, или товариществомъ рабочихъ и хозяйственный.

До установленія раціональнаго положенія о товаростанціонныхъ работахъ и правильной ихъ организаціи, а именно, той оранизаціи, когда въ дѣлѣ товаростанціонныхъ работъ заинтересованы всѣ безъ исключенія агенты станціи и несутъ наравнѣ съ рядчиками достаточную матеріальную отвѣтственность за недостачу, утрату и порчу грузовъ, на нѣкоторыхъ станціяхъ дорогъ, какъ напримѣръ, Тифлисъ, Баку, Баладжары, Сабунчи, Ріонъ и Кутаисъ, Самтреди и Квирилы, не было восможности перейти къ хозяйственному способу веденія товаростанціонныхъ работъ при существующей ихъ организаціи.

Главной причиной этого былъ громадный рискъ за цѣлость и сохранность груза вслѣдствіе все же продолжающихся по причинамъ чисто мѣстаго характера (разбросанность складовъ, отсутствіе надлежащаго огражденія станціонной территоріи, недостатокъ и примитивность устройства складочныхъ помѣщеній) кражъ и хищеній груза, не смотря на рядъ мѣръ, принятыхъ къ устраненію хищенія и установленію порядка въ дѣлѣ производства грузовыхъ работъ и охраны грузовъ.

Хозяйственный способъ веденія товаростанціонныхъ работъ, казалось, можно было бы наилучшимъ образомъ примѣнять какъ, съ одной стороны, болѣе выгодный для казны, ибо въ пользу казны оставался бы тотъ излишекъ отъ грузовыхъ работъ, который составляетъ прибыль рядчика, а, съ другой стороны, какъ улучшающій при нѣсколько иной постановкѣ дѣла матеріальное положеніе всѣхъ агентовъ станціи. Но все это возможно и достижимо лишь при условіи, если организація товаростанціонныхъ работъ будетъ вполнѣ раціональна.

При существующемъ нынѣ порядкѣ веденія товаростанціонработъ хозяйственнымъ способомъ наблюдаются, какъ это будетъ указано ниже, различныя организаціи ихъ, и были случаи, когда

возникали со стороны станціонныхъ агентовъ жалобы на начальниковъ станцій, которые якобы только одни пользуются выгодами веденія работъ хозяйственнымъ способомъ, входя въ негласное соглашеніе съ рядчикомъ, заключающееся въ томъ, что рядчикъ обязуется уплачивать начальнику станціи нѣкоторую сумму изъ остатковъ отъ платы за подноску грузовъ, что, конечно, нельзя признать правильнымъ и закономѣрнымъ. Но, съ другой стороны, нельзя и не обратить вниманія на то, что въ то время, когда при хозяйственномъ способѣ веденія товаростанціонныхъ работъ вся тяжесть отвѣтственности за цѣлость и сохранность груза ложится главнымъ образомъ на начальника станціи и, кромѣ того, значительно увеличивается работа по организаціи и наблюденію за общимъ ходомъ товаростанціонныхъ работъ, вознагражденіе начальника станціи нисколько не увеличивается, и невольно выступаетъ на очередь обычный въ этихъ случаяхъ принципъ самовознагражденія, бороться съ которымъ крайне затруднительно и который вводитъ деморализующее начало въ среду служащихъ. Что же касается премій за товаростанціонныя работы, которыя должны выдаваться согласно временному нормальному положенію о хозяйственномъ способѣ производства товаростанціонныхъ работъ, то преміи эти, составляющія общій фондъ, съ 1902 года по настоящее время совершенно не выдавались за неимѣніемъ надлежащаго кредита, въ виду перерасходовъ какъ по претензіямъ, такъ и по грузовымъ работамъ. Кромѣ того, самое образованіе для всѣхъ станцій фонда лишаетъ управленіе дорогъ возможности выдѣлить добросовестно работающія станціи и, путемъ премированія таковыхъ, постепенно улучшить общую постановку дѣла, такъ какъ преміи хорошо работающихъ станцій поглащаются дефектами работы другихъ, и образованіе отдѣльныхъ фондовъ сводится лишь къ функціи, имѣющей значеніе статистическаго матеріала, но неимѣющей никакого жизненнаго примѣненія.

Съ цѣлью детальнаго и всесторонняго выясненія вопроса о постановскѣ хозяйственнаго способа веденія грузовыхъ работъ на станціяхъ Закавказскихъ дорогъ текущимъ лѣтомъ помощникомъ начальника сл. движенія А. П. Соловьемымъ были приглашены въ управленіе дорогъ съ разныхъ участковъ и разныхъ станцій, въ зависимости отъ характера и особенности товаростанціонныхъ работъ, начальники станцій, которымъ было предложено высказаться вполнѣ откровенно и правдиво о примѣняемыхъ ими хозяйственныхъ способахъ веденія товаростанціонныхъ работъ.

Было установлено, что хозяйственный способъ веденія грузовыхъ работъ на станціяхъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ не вездѣ одинаковъ и, какъ онъ примѣняется въ настоящее время, его можно подраздѣлить на три вида.

Первый видъ. Начальникъ станціи по нормѣ, опредѣленной для данной станціи за 1.000 пуд. переработаннаго груза, отъ себя сдаетъ производство грузовыхъ работъ рядчику, заключая съ послѣднимъ въ отношеніи исправности веденія грузовыхъ работъ и отвѣтственности за цѣлость и сохранность груза домашній договоръ. Исполненіе обязанностей рядчика, вытекающихъ изъ договора, рядчикъ гарантируетъ залогомъ, который хранится у начальника станціи. Всѣ агенты станціи, служебныя обязанности которыхъ тѣсно связаны съ производствомъ грузовыхъ работъ, напримѣръ, вѣсовщики, кладовщики, товарные кассиры, смотрителя погрузныхъ дворовъ и ихъ помощники и др. въ данномъ случаѣ никакого активнаго участія въ организаціи грузовыхъ работъ не принимаютъ, такъ какъ грузовыя работы, охрана грузовъ, отвѣтственность за цѣлость и сохранность груза—все это уже лежитъ фактически на обязанности рядчика и юридически на начальникѣ станціи.

Второй видъ. Начальникъ станціи при участіи нѣкоторыхъ станціонныхъ агентовъ, причастныхъ по своимъ служебнымъ обязанностямъ къ грузовымъ операціямъ, производитъ грузовыя работы; для этой цѣли нанимаются нѣсколько постоянныхъ мѣсячныхъ рабочихъ, а остальная необходимая рабочая сила пополняется поденными рабочими. Всѣ расчеты съ рабочими и караульными производитъ начальникъ станціи при ближайшемъ участіи одного изъ мѣсячныхъ рабочихъ, опытнаго въ дѣлѣ грузовыхъ работъ, которому поэтому поручается наблюденіе за всѣми рабочими, караульными и т. п. Всѣ выгоды, вытекающія изъ подобнаго хозяйственнаго способа веденія грузовыхъ работъ, а именно, суммы, выручаемыя за подноску и выноску грузовъ, распредѣляются между агентами станціи, прямо или косвенно причастными къ грузовымъ операціямъ. Выборъ же лицъ, между которыми производится распредѣленіе суммъ за подноску и выноску грузовъ, а также размѣръ вознагражденія назначенный тому или иному агенту, всецѣло зависитъ лишь отъ усмотрѣнія начальника станціи, который въ данномъ случаѣ никому не даетъ отчета какъ въ поступленіи суммъ, такъ и въ ихъ расходованіи и распредѣленіи.

Третій видъ. Что касается способа веденія грузовыхъ работъ и участія въ ихъ организаціи агентовъ станціи, то данный видъ во всемъ сходенъ съ видомъ вторымъ; разница въ распредѣленіи суммъ, которыя слагаются отъ экономнаго расходованія опредѣленной платы по нормѣ и отъ подноски грузовъ. Въ данномъ случаѣ всѣ агенты станціи безъ исключенія участвуютъ въ полученіи той или иной доли отъ вышеупомянутыхъ суммъ, и самыя суммы распредѣляются примѣнительно къ временному нормальному положенію о хозяйственномъ способѣ производства товаростанціонныхъ работъ. При этомъ наблюда-

лись случаи, когда суммы, полученныя отъ экономнаго расходованія за грузовыя работы и подноску грузовъ, были представлены на усмотрѣніе и распредѣленіе управленію дорогъ и послѣднее, съ согласія мѣстнаго государственнаго контроля распредѣляло эти суммы по своему усмотрѣнію.

Изъ разсмотрѣнія перечисленныхъ видовъ хозяйственнаго способа веденія грузовыхъ работъ надо признать, что первый видъ есть не что иное, какъ скрытый видъ подряднаго способа, съ той лишь разницей, что при подрядномъ способѣ договоръ на производство товаростанціонныхъ работъ заключается управленіемъ дорогъ, а въ данномъ случаѣ начальникомъ станціи, при чемъ, гарантія интересовъ казны отъ могущихъ быть хищеній или недостачъ носитъ опредѣленный характеръ, такъ какъ юридически является гарантіей лишь личная отвѣтственность начальника станціи. Всѣми же выгодами отъ веденія грузовыхъ работъ хозяйственнымъ способомъ подобнаго вида пользуются рядчики и въ нѣкоторыхъ случаяхъ начальники станцій, которые по словесному соглашенію съ рядчикомъ, получаютъ отъ послѣдняго извѣстную сумму отъ подноски и выноски грузовъ.

Второй видъ хозяйственнаго способа веденія грузовыхъ работъ является неудовлетворительнымъ потому, что распредѣленіе суммъ, вырученныхъ отъ подноски и выноски грузовъ, зависитъ всецѣло отъ усмотрѣнія начальника станціи, который въ данномъ случаѣ является лицомъ безотчетнымъ: отъ его усмотрѣнія зависитъ назначить сумму къ распредѣленію между агентами станціи, отъ его же усмотрѣнія зависитъ и выборъ агентовъ, между которыми распредѣляется данная сумма и, самое главное не ведется учета поступленія суммъ отъ подноски и выноски грузовъ. Все это, вмѣстѣ взятое, создаетъ неудовольствія, нареканія и раздоры между агентами станцій.

Третій видъ хозяйственнаго способа веденія грузовыхъ работъ, по сравненію съ двумя предыдущими, надо признать болѣе или менѣе раціональнымъ и правильнымъ.

Имѣя въ виду ввести на станціяхъ Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ въ настоящее время грузовыя работы производятся вышеупомянутыми хозяйственными способами, тотъ порядокъ веденія грузовыхъ работъ, при которомъ всѣ безъ исключенія агенты станціи, въ томъ числѣ и жандармы, были бы заинтересованы матеріально въ экономномъ и раціональномъ веденіи грузовыхъ операцій и пользовались бы всѣми выгодами подобнаго способа веденія грузовыхъ работъ, слѣдовало бы установить слѣдующій порядокъ веденія грузовыхъ работъ.

1) На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ грузовыя операціи ведутся хозяйственнымъ способомъ, норма съ 1.000 пуд. переработаннаго груза должна быть выработана особой комиссіей, членами которой состоятъ ревизоръ движенія, представитель

коммерческоя службы, мѣстный ревизоръ станціоннаго счетоводства, старшій счетоводъ стола нагрузки и выгрузки, начальникъ станціи и представитель мѣстнаго государственнаго контроля.

2) При разработкѣ нормальныхъ цѣнъ комиссія принимаетъ во вниманіе не только статистическій матеріалъ, имѣющійся, по этому вопросу въ управленіи дорогъ, но и всѣ тѣ данныя, какія она признаетъ полезнымъ собрать какъ въ управленіи дорогъ, такъ и на станціяхъ.

3) Разработанныя комиссіей нормы вносятся на утвержденіе начальника дорогъ и по утвержденіи ихъ объявляются приказомъ по дорогамъ.

4) Расходованіе денежныхъ суммъ за счетъ нормальныхъ цѣнъ должно производится съ должной осмотрительностью и стремленіемъ къ достиженію возможныхъ сбереженій противъ нормъ, къ чему должно быть оказываемо станціямъ надлежащее содѣйствіе со стороны всѣхъ агентовъ сл. движенія, коммерческой и др., имѣющихъ возможность тѣмъ или инымъ способомъ вліять на удешевленіе работъ и на успѣшный ходъ ихъ. Но при этомъ строго воспрещается прибѣгать къ такимъ мѣрамъ, которыя, принося пользу дѣлу нагрузки и выгрузки, могли бы оказаться вредными или убыточными для интересовъ частныхъ лицъ или казны по другимъ операціямъ.

5) Согласно § 6 Правилъ о нагрузкѣ и выгрузкѣ, утвержденныхъ постановленіемъ г. Министра Путей Сообщенія 21/24 мая 1895 г. за № 8532, подноска груза съ подводъ на вѣсы и съ вѣсовъ въ пакгаузы, а также и выноска изъ пакгаузовъ на подводы возложена на обязанности грузохозяина и должна производиться ихъ средствами.

Случайные грузополучатели и грузоотправители правомъ, представленнымъ имъ § 6 правилъ нагрузки и выгрузки, пользуются въ очень рѣдкихъ случаяхъ, а именно, тогда, когда они могутъ лично внести и поднести грузъ; въ противномъ случаѣ, грузоотправители и грузополучатели прибѣгаютъ для этой цѣли къ услугамъ рабочихъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ грузовъ.

Изъ наблюденія надъ товаростанціонными работами и изслѣдованія ихъ въ теченіе 1909 и 1910 г.г. на мѣстѣ установлено, что постоянные грузоотправители и грузополучатели также находятъ выгоднымъ и удобнымъ для себя пользоваться для подноски и выноски грузовъ услугами рабочихъ по грузовымъ работамъ, независимо отъ того, какъ производятся грузовыя работы подряднымъ или хозяйственнымъ способомъ.

Но пользуются они услугами рабочихъ лишь до тѣхъ поръ, пока оплата услугъ рабочихъ за подноску и выноску грузовъ не превышаетъ того расхода, какой пришлось бы нести грузоотправителямъ и грузополучателямъ, если бы они, согласно § 6 пра-

вилъ нагрузки и выгрузки, подноску и выноску грузовъ производили своими средствами.

Такъ какъ размѣръ платы за подноску и выноску грузовъ до настоящаго времени зависитъ исключительно отъ соглашенія грузохозяевъ съ рядчиками, артелями или рабочими, производящими работы по нагрузкѣ и выгрузкѣ, и управленіе дорогъ въ эти частныя отношенія грузохозяевъ съ рядчиками или рабочими по грузовымъ работамъ не входило, то рядчики и рабочіе по грузовымъ работамъ часто, пользуясь своимъ правомъ преимущества, за подноску и выноску грузовъ взымаютъ съ нихъ слишкомъ высокую плату. На этой почвѣ возникали и возникаютъ крупныя недоразумѣнія между рядчиками и рабочими по грузовымъ работамъ, съ одной стороны, и грузохозяевами съ другой. Результатомъ этихъ недоразумѣній являлись жалобы на рядчиковъ и рабочихъ по грузовымъ работамъ, и грузохозяева, основываясь на § 6 правилъ нагрузки и выгрузки, требовали допущенія къ производству подноски и выности грузовъ своихъ рабочихъ.

Разрѣшить вводить на станціонную территорію, а въ данномъ случаѣ на товарные склады, постороннихъ рабочихъ по соображеніямъ чисто административнымъ, а также въ виду опасенія за цѣлость и сохранность груза, зачастую очень цѣннаго, не представляется желательнымъ и въ одномъ случаѣ, а именно, на станціи Тифлисъ такое положеніе не только было санкціонировано Генералъ-Губернаторомъ полосы отчужденія въ цѣляхъ чисто административныхъ, но и признано было вполнѣ цѣлесообразнымъ мѣстнымъ Биржевымъ Комитетомъ.

Съ другой стороны но многихъ станціяхъ, ведущихъ значительныя грузовыя операціи, ощущается, въ особенности въ лѣтнее время, недостатокъ въ свободныхъ рабочихъ рукахъ, и волей неволей отправители становятся въ зависимость отъ рядчиковъ и ихъ цѣнъ на грузовыя работы.

Въ виду того, что вопросъ о подноскѣ и выноскѣ грузовъ въ дальнѣйшемъ не можетъ быть такимъ неопредѣленнымъ, какимъ онъ есть и по настоящее время, и зависѣть лишь отъ произвола и усмотрѣнія рядчика по грузовымъ работамъ, а, съ другой стостороны, при надлежащемъ урегулированіи вопроса относительно платы за подноску и выноску грузовъ всякія недоразумѣнія и столкновенія между заинтересованными сторонами, какъ показалъ уже опытъ, прекращаются, то вышеназванная комиссія должна выработать для всѣхъ станцій съ болѣе или менѣе значительнымъ грузооборотомъ особую таксу за подноску и выноску грузовъ, при чемъ такса должна быть выработана на мѣстѣ при участіи представителей отъ рабочихъ, мѣстной администраціи и купечества. Всѣ остальныя станціи, какъ незначительныя по своимъ грузовымъ операціямъ, плату за подноску и выноску

грузовъ должны взимать по таксѣ ближайшаго раіона, для котораго такса эта будетъ установлена комиссіей.

При этомъ слѣдуетъ добавить, что опытъ урегулированія вопроса о подноскѣ и выноскѣ грузовъ на Закавказскихъ дорогахъ уже сдѣланъ, а именно, станціи Ріонъ и Кутаисъ, Тифлисъ и Баку плату за подноску и выноску грузовъ взимаютъ по таксѣ, выработанной представителями отъ рабочихъ по грузовымъ работамъ при участіи агентовъ отъ Управленія дорогъ и для Ріона и Кутаиса—при участіи представителя отъ мѣстнаго купечества, а для Тифлиса и Баку—утвержденной Тифлисскимъ и Бакинскимъ биржевыми комитетами.

6) Всѣ суммы, вырученныя отъ подноски и выноски грузовъ, поступаютъ къ начальнику станціи или лицу на то уполномоченному послѣднимъ, которые заносятъ эти суммы на приходъ въ особой денежной книгѣ. Въ эту же книгу вносятся и всѣ сбереженія отъ нормальныхъ цѣнъ за грузовыя работы, если сбереженія эти будутъ имѣть мѣсто.

7) По окончаніи каждаго мѣсяца, послѣ уплаты рабочимъ за грузовыя работы и караульнымъ по охранѣ грузовъ, весь остатокъ суммъ сбереженій отъ грузовыхъ работъ и отъ подноски грузовъ распредѣляются слѣдующимъ образомъ:

а) 80% общей суммы сбереженій отчисляется на случай возникновенія претензій за недостачу, порчу и кражу грузовъ, поврежденіе вагоновъ, утерю инвентаря и др. начетовъ, происшедшихъ по винѣ агентовъ данной станціи или рабочихъ по грузовымъ работамъ, и вносится въ депозитъ управленія дорогъ.

б) 2% всей суммы распредѣляется между тѣми рабочими по грузовымъ работамъ и караульными по охранѣ грузовъ, которые своимъ трудолюбіемъ и прилежаніемъ заслуживаютъ поощренія.

в) 2% отчисляются на леченіе рабочихъ, на единовременное пособіе при несчастныхъ случаяхъ и т. п.

г) 1%—вознагражденіе агентамъ стола нагрузки и выгрузки, систематически контролирующимъ производство грузовыхъ работъ станцій, правильность составленія отчетовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ и правильность веденіе записей по приходу и расходу суммъ по грузовымъ работамъ.

д) остальные 65% поступаютъ къ распредѣленію между агентами станціи, прямо или косвенно, причастными къ грузовымъ операціямъ.

Распредѣленіе суммъ должно производиться по слѣдующей схемѣ.

Категорія станцій.	Условія принадлежности станціи къ данной катеріи.	Группа служащихъ и установленное для каждой группы участіе въ преміи.					
		1.	2.	3.	4.	5.	6.
		Начальникъ ст.	Помощн. начальника ст.	Смотритель грузового двора.	Товарная касса.	Вѣсовщики.	Остальные станц. служащіе.
I	Наличіе особаго смотрителя грузового двора, товарнаго кассира и вѣсовщика.	20%	10%	10%	15%	15%	30%
II	Наличіе товарнаго кассира и вѣсовщика	25%	15%	—	15%	15%	30%
III	Наличіе вѣсовщиковъ	40%	17,5%	—	—	17,5%	20%
IV	Наличіе конторщика	55%	20%	—	—	—	20%
V	Наличіе лишь начальника станціи и его помощника.	60%	30%	—	—	—	10%

Примѣчаніе. 1) По станціямъ I, II, и V категорій вся премія (всѣ 100%) распредѣляется между группами станціонныхъ агентовъ; по станціямъ же III и IV категоріи 5% всей станціонной преміи назначается конторщику.

Полученіе на станціяхъ III и IV категорій указанныхъ 5% не лишаетъ лицо, помогающее начальнику станціи вести товарную кассу, причитающейся ему преміи по соотвѣтственной группѣ, если оно въ таковой состоитъ.

8) Служащіе, занимавшіе извѣстную должность не весь отчетный годъ, получаютъ премію пропорціонально времени служенія въ данной должности.

9) Премія, причитающаяся цѣлой группѣ служащихъ, распредѣляется между ними пропорціонально получаемому каждымъ изъ нихъ содержанію (безъ квартирныхъ), исключая помощниковъ начальниковъ станцій, которые получаютъ премію поровну.

10) За время болѣзни, если таковая продолжается болѣе недѣли, премія не выдается и поступаетъ или лицу, замѣняв-

шему больного агента, или же, если замѣны не было, въ общую сумму, для раздѣла между всѣми агентами на общихъ основаніяхъ.

11) Замѣстители служащихъ, участвующихъ въ преміи, получаютъ таковыя сообразно времени, въ теченіи котораго они ихъ замѣщали, и по той должности, какую исполняли.

12) Никто изъ служащихъ безъ уважительныхъ причинъ не можетъ быть лишенъ преміи. Представленіе о лишеніи преміи съ мотивированными данными поступаетъ на разсмотрѣніе г. начальника службы движенія, которымъ и рѣшается вопросъ о лишеніи преміи въ окончательной формѣ.

13) Служащіе, уволенные за злоупотребленія по службѣ или по нерадивому отношенію къ своимъ служебнымъ обязанностямъ, лишаются преміи, которая поступаетъ къ распредѣленію между всѣми остальными агентами на общемъ основаніи.

14) Въ случаѣ недостачи на станціи отчисляемаго фонда на пополненіи возникшей претензіи, таковая пополняется удержаніями изъ станціонной преміи служащихъ за послѣдующіе мѣсяца

15) Временнымъ станціоннымъ рабочимъ и караульнымъ должны быть предоставлены права поденныхъ рабочихъ службы пути.

16) Изъ ежемѣсячныхъ 30%-ныхъ отчисленій отъ общей суммы сбереженій за годъ образуется сумма ме менѣе 200 тысячъ рублей; принимая во вниманіе, что средствами службы движенія въ годъ въ среднемъ перерабатывается 150 милліоновъ пудовъ груза, а за подноску, какъ показали наблюденія, взыскивается по $^1/_2$ коп. съ пуда; общая сумма за подноску составить 225 тысячъ рублей. Изъ этой суммы, хранящейся депозизитомъ въ управленіи дорогъ погашаются всѣ претензіи за недостачу, порчу и утрату груза, и всѣ другіе начеты и денежныя взысканія.

Свободный остатокъ отъ этой суммы, послѣ погашенія всѣхъ вышеупомянутыхъ денежныхъ взысканій и начетовъ, выдается участникамъ преміи того года, за которой сумма эта получена, лишь по окончаніи года, слѣдующаго за даннымъ примѣнительно къ существующему порядку разсчетовъ.

Распредѣленіе этого остатка между всѣми участниками премій производится согласно вышеизложенной схемѣ распредѣленія.

Такимъ образомъ, въ депозитѣ управленія дорогъ на случай погашенія претензій и всякихъ другихъ начетовъ въ концѣ перваго года по введенію предполагаемаго способа производства грузовыхъ работъ хозяйственнымъ образомъ будетъ храниться сумма приблизительно не менѣе 200 тысячъ рублей, а во всѣ послѣдующіе годы не менѣе 400 тысячъ рублей.

Начальникъ службы движенія полагаетъ, что предлагаемый имъ проектъ организаціи хозяйственняго способа товаростанціонныхъ работъ, какъ имѣющій въ виду матеріальную заинтересованность всѣхъ агентовъ станцій, вызоветъ въ нихъ подъемъ энергіи, трудолюбія и защиту интересовъ казны, во-первыхъ, въ экономномъ расходованіи суммъ, ассигнованныхъ на производство грузовыхъ работъ, а во-вторыхъ, уменьшеніе до возможнаго минимума расхода по уплатѣ претензій за недостачу, утрату и порчу груза, ибо, благодаря бдительному надзору всѣхъ агентовъ станціи, какъ за дѣйствіями другъ друга въ дѣлѣ грузовыхъ работъ, такъ и всѣхъ вмѣстѣ за дѣйствіями рабочихъ по грузовымъ работамъ и караульнымъ по охранѣ грузовъ, кража и хищенія должны прекратится; съ другой же стороны, претензіи за случайную недостачу, порчу и утрату груза будутъ повозможности удовлетворятся изъ 30% отчисленія отъ экономіи станціи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, настоящая регламентація хозяйственныхъ работъ совершенно выводитъ изъ жизни дорогъ нежелательный но, къ сожалѣнію, существующій принципъ самовознагражденія и негласныхъ сдѣлокъ агентовъ дорогъ съ рядчиками.

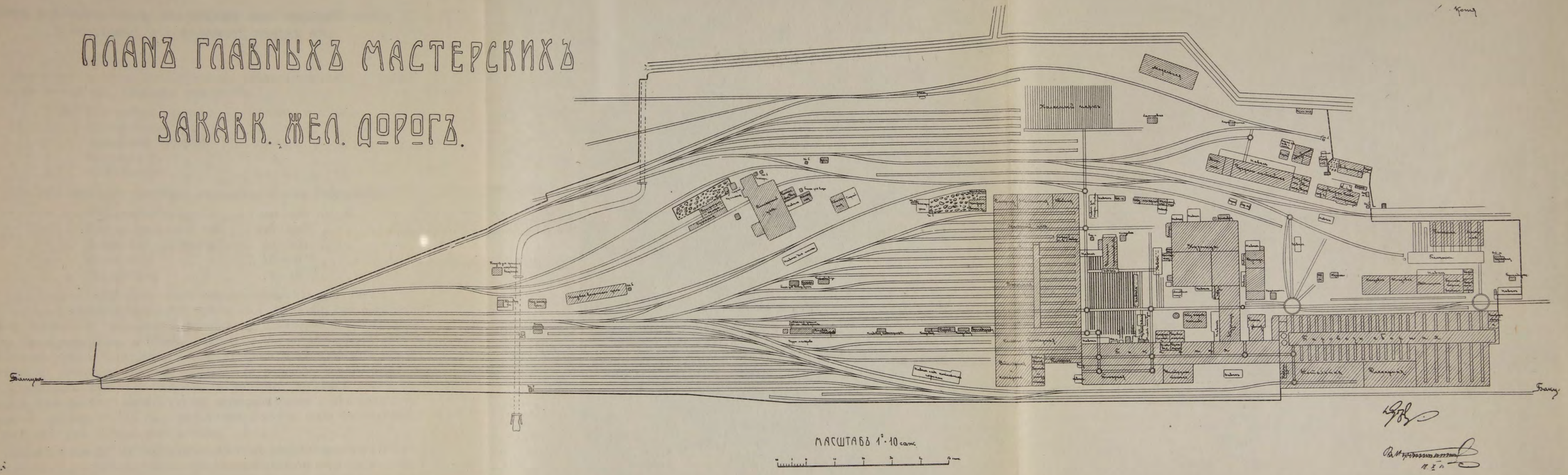
Въ виду этого начальникъ сл. движенія просилъ разрѣшенія совѣта управленія дорогъ примѣнить предлагаемый хозяйственный способъ веденія товаростанціонныхъ работъ сначала на тѣхъ станціяхъ дорогъ, гдѣ въ настоящее время грузовыя работы ведутся хозяйственнымъ способомъ, а затѣмъ изъ данныхъ опыта перенести таковые и на станціи работающія съ подряда.

Начальникъ сл. движенія (подпись)

За завѣдующаго счетоводствомъ сл. движенія (подпись)

Приложеніе № 18.

ПЛАНЪ ГЛАВНЫХЪ МАСТЕРСКИХЪ ЗАКАВК. ЖЕЛ. ДОРОГЪ.



Справка о площади земли, находящейся подъ культурой хлопка въ Закавказьѣ, и о количествѣ сборовъ его.

Вся площадь земли подъ хлопкомъ исчисляется нынѣ въ Закавказьѣ въ 40--45 тыс. десятинъ, изъ коихъ:

1.	Въ Эриванской губерніи . .	18—20	тыс. дес.
2.	„ Елисаветпольской губ. .	15—16	„ „
3.	„ Бакинской губерній . .	5,5—6,1	„ „
4.	„ Кутаисской „ . .	1—2	„ „
5.	„ Тифлисской „ . .	1,2—1,5	„ „

Съ этой площади ежегодно собирается хлопка (очищеннаго):

1.	Въ Эриванской губерніи . .	350--400	тыс. п.
2.	„ Елисаветпольской губ. .	120—180	„ „
3.	„ Бакинской губерніи . .	60—100	„ „
4.	„ Кутаисской „ . .	15—20	„ „
5.	„ Тифлисской „ . .	12—15	„ „

По мнѣнію съѣздовъ хлопководовъ, бывшихъ въ 1904 г. въ сел. Агдашъ Елисаветпольской губ. и въ г. Эривани, при орошеніи степей Муганской, Мильской, Ширванской, Сальянской, Джейранчельской, Сардарабадской и Сурмалинской, а также прикурной части Арешскаго уѣзда Елисаветпольской губерніи и Геокчайскаго уѣзда Бакинской губерніи, можетъ образоваться площадь земли, вполнѣ пригодной для культуры хлопка, до 700 тыс. десятинъ земли, съ которой, при расчетѣ засѣва только четвертой части и при величинѣ средняго урожая въ 15 пуд. на десятинѣ, можно было бы получить до 2600 тыс. пуд. прекраснаго хлопка.

Произростающій въ Закавказьѣ хлопокъ принадлежитъ къ двумъ разновидностямъ: къ такъ называемому американскому виду и мѣстному, извѣстному подъ названіемъ „Каракоза“. Первый по качествамъ выше второго, а потому и цѣнится дороже, но, къ сожалѣнію, сѣмена его успѣли переродиться и нынѣшніе урожаи не даютъ уже тѣхъ выгодъ, какія давали прежде. Это обстоятельство, въ связи съ затрудненностью для хлопководовъ очистки отъ сѣмянъ и прессованія хлопка, служитъ не малымъ тормозомъ въ дѣлѣ развитія хлопководства въ краѣ, климатическія и почвенныя условія котораго признаются агрономами вполнѣ благопріятными для этого.

Среднія цѣны существуютъ на американскій очищенный хлопокъ—10--14 руб. и на мѣстный „каракозъ“—6—8 руб. за пудъ.

Въ теченіе пятилѣтія перевозки хлопка были слѣдующія:

	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.
Отправлено на свои станціи	160697	142503	252114	185792	264039
„ чужія „	891717	1042460	1268611	939306	975806
Прибыло съ чужихъ „	3941	2196	3245	3483	1320
Перевезено транзитомъ . .	761820	308772	29537	131515	63370
Итого . .	1818175	1495931	1553507	1260096	1304535

Начальникъ коммерческаго отдѣла (подпись).

Коммерческій ревизоръ (подпись).