

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



В. ХІІ.

~~3488/1.~~

МАТЕРІАЛЫ КЪ ВОПРОСУ
О РЕОРГАНИЗАЦІИ ОТЧЕТНОСТИ
КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Отвѣты мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ
на вопросы, поставленные письмомъ г. Предсѣдателя Особой
Высшей Комиссіи отъ 18 декабря 1909 г.

Часть III.

Отвѣты Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: Средне-Азіатской,
Сызрано-Вяземской, Сѣверныхъ, Сѣверо-Западныхъ, Ташкентской, Юго-
Западныхъ и Южныхъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Невская Лито-Типографія. Троицкая ул., д. № 32,
1910.

Слѣдующіе Труды Комиссіи:

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

№№ вы-
пусковъ.

Цѣна.
Р. К.

- | | |
|--|------|
| I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи | — 75 |
| II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предѣтельствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ | — 20 |
| III. Нѣсколько соображеній полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. | 1 — |
| IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ. | 1 50 |
| V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ | 3 — |
| VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г.г. | — 20 |
| 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 | 1 — |
| 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. | 1 — |
| XI. Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ | 3 — |
| XII. О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ. | 1 — |
| XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Плана на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ | 3 — |
| XV. Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г. | 3 — |

27270

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

В. ХІІ.

МАТЕРІАЛЫ КЪ ВОПРОСУ
О РЕОРГАНИЗАЦИИ ОТЧЕТНОСТИ
КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Отвѣты мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ
на вопросы, поставленные письмомъ г. Предсѣдателя Особой
Высшей Комиссіи отъ 18 декабря 1909 г.

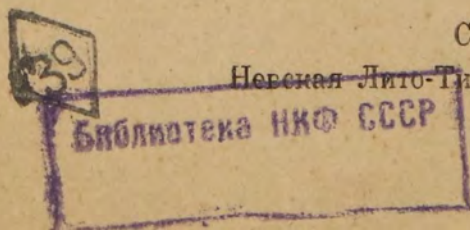
Часть III.

Отвѣты Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ: Средне-Азіатской,
Сызрано-Вяземской, Сѣверныхъ, Сѣверо-Западныхъ, Ташкентской, Юго-
Западныхъ и Южныхъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Невская Лито-Типографія. Троицкая ул., д. № 32.

1910.



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

844102

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Страницы.
Отвѣты Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ:	
Средне-Азіатской	1
Сызрано-Вяземской	48
Сѣверныхъ	102
Сѣверо-Западныхъ	202
Ташкентской	218
Юго-Западныхъ	246
Южныхъ	288

Отвѣты Управленія Средне-Азіатской желѣзной дороги на вопросный листъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

Для составленія правильнаго баланса счетовъ по Средне-Азіатской дорогѣ не имѣется точныхъ данныхъ о стоимости сооруженія дороги. По балансу счетовъ на 1 января 1909 года стоимость дороги хотя и показана въ 159.952.556 р., но цифра эта, взятая изъ данныхъ Государственнаго Контроля, представляется, несомнѣнно, преувеличенною, такъ какъ, нужно полагать, она даетъ сумму не дѣйствительнаго расхода на сооруженіе и улучшеніе дороги, а сумму валовыхъ отпусковъ, когда-либо производившихся изъ Государственнаго Казначейства для Закаспійской военной, а затѣмъ Средне-Азіатской дороги.

Отпуски эти, при сооруженіи дороги военнымъ вѣдомствомъ съ чисто стратегическою цѣлью, могли быть не полностью израсходованы собственно на постройку дороги. Кромѣ того, не всѣ кредиты, отпускавшіеся на усиленіе и улучшеніе дороги, переводились въ распоряженіе дороги, такъ какъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ употреблялись на другія надобности. Въ свою очередь и дорога, за неимѣніемъ средствъ, отпускавшіяся на улучшеніе дороги средства заимствовала на нужды эксплуатаціи, а затѣмъ, возмѣщенія, за отсутствіемъ денегъ, не дѣлала. Были даже случаи поступленія упомянутыхъ средствъ въ ресурсы казны, за неизрасходованіемъ ихъ во время дѣйствія кредитовъ.

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

Форму баланса, помѣщеннаго въ запискѣ инженера С. Н. Кульжинскаго, слѣдуетъ признать весьма удобной въ виду ея краткости, что для баланса, несомнѣнно, чрезвычайно важно. При этомъ необходимо, однако, замѣтить, что означенная форма баланса должна быть разсматриваема, какъ групповая, т.-е. каждый счетъ баланса С. Н. Кульжинскаго, по главной книгѣ долженъ разбиваться на извѣстную группу другихъ счетовъ, въ неизбѣжное развитіе основнаго счета. Безъ этого условія свѣрка вспомогательныхъ книгъ, неизбѣжно заключающихъ въ себѣ значительное число счетовъ, на практикѣ будетъ невозможна.

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

Такихъ документовъ, какъ видно изъ объясненія по вопросу 1-му, въ распоряженіи дороги не имѣется.

По службѣ Пути.

Отзѣтъ на вопросъ 4-й.

Если исходить изъ положеній записки инженера Кульжинскаго, что наилучшимъ способомъ опредѣленія дѣйствительной инвентарной стоимости дороги является только фактическая оцѣнка дороги путемъ особыхъ измѣрителей, то для Средне-Азіатской дороги, съ ея чрезвычайнымъ разнообразіемъ типовъ всѣхъ сооружений, для возможности оцѣнки инвентарной стоимости дороги, близкой къ дѣйствительности, главной частью работы по производству оцѣнки, какъ въ отношеніи трудности, такъ и въ отношеніи потребнаго времени и расходовъ, является именно выработка измѣрителей, поэтому указать въ настоящее время всѣ нужные и вѣрные измѣрители совершенно не представляется возможнымъ.

Для выработки измѣрителей и для расцѣнки инвентарной стоимости дороги по строго выработаннымъ измѣрителямъ потребуется не менѣе годовичнаго срока, при обязательномъ условіи подкрѣпленія штата службы Пути и соответственныхъ кредитовъ, а именно:

Десятниковъ	6	по	1.200	р.	. . . . .	7.200	р.
Техниковъ	1	„	—	„	. . . . .	1.800	„
Счетоводъ	1	„	—	„	. . . . .	900	„

Такимъ образомъ полный расходъ на добавочный личный составъ выразится въ суммѣ 9.900 р.

Къ изложенному необходимо добавить, что дѣло опредѣленія фактической инвентарной стоимости каждой дороги путемъ расцѣнки по измѣрителямъ, кажущееся на первый взглядъ наиболѣе простымъ и легкимъ, по сравненію съ другими способами, въ дѣйствительности, можетъ оказаться весьма затруднительнымъ по нижеслѣдующимъ причинамъ:

Для того, чтобы расцѣненная выше указаннымъ способомъ инвентарная стоимость каждой дороги не была совершенно произвольной и опредѣленной для каждой дороги по своимъ особымъ принципамъ, потребуются подробныя руководящія однообразныя для всѣхъ дорогъ указанія Центральныхъ Учрежденій, но такъ какъ при всей подробности и ясности означенныхъ указаній, съ примѣненіемъ ихъ къ мѣстнымъ условіямъ каждой дороги, возникнетъ, какъ это мы постоянно видимъ въ дѣлахъ менѣе сложныхъ, не мало новыхъ вопросовъ, кои придется опять согласовать для однообразія и быть можетъ съ переработкой первоначальныхъ руководящихъ указаній, то дѣло опредѣленія инвентарной стоимости дорогъ путемъ расцѣнки по измѣрителямъ рискуетъ затянуться на очень продолжительный срокъ.

По службѣ Движенія.

Выясненіе стоимости инвентаря службы Движенія и выработка измѣрителей оцѣнки ихъ, при длинѣ дороги 2.352 вер. и 118 остановочныхъ пунктовъ,—займетъ, при неудобствѣ передвиженія тѣхъ лицъ,

кои войдутъ въ составъ комиссіи для производства этой оцѣнки,—до 4-хъ мѣсяцевъ, такъ какъ остановка на каждой станціи потребуетъ ожиданія слѣдующихъ попутныхъ поѣздовъ, что, при негустомъ, сравнительно, движеніи вызоветъ непроизводительную трату времени.

Въ составъ комиссіи отъ службы Движенія должны будутъ войти: старшій счетоводъ и два счетовода (отъ сл. Движенія и отъ отдѣла Телеграфа), которымъ придется заплатить суточныхъ денегъ до 700 руб.

По службѣ Тяги.

Для выработки измѣрителей, съ помощью которыхъ можно было-бы произвести оцѣнку современной инвентарной стоимости дороги по службѣ Тяги, потребуется не менѣе года времени и приглашенія спеціальныхъ для этого служащихъ, а именно:

Техникъ	1	. . . . .	2.400	„
Счетоводовъ	3	по 1.500 р.	. . . . .	4.500
„	3	„ 1.200 „	. . . . .	3.600
На уплату за сверхурочныя занятія				1.500 р.
Итого. . .			12.000	р.

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

Стоимость подвижного состава числится по покупной цѣнѣ, а тѣ средства, которыя дорога тратитъ на ремонтъ подвижного состава, не увеличиваютъ инвентарной стоимости его.

Отвѣтъ на вопросъ 6-й.

Редакція этого вопроса является не вполне ясной, такъ какъ непонятно, идетъ ли рѣчь о принципиальномъ рѣшеніи того, какія новыя работы, по мнѣнію Управленія дороги, надлежало бы включать въ капитальную стоимость дороги, или требуется указать, какія изъ числа производившихся ранѣе новыхъ работъ, по мнѣнію Управленія, „можно включить въ увеличеніе капитальной стоимости дороги“. По буквальному смыслу редакціи вопроса надлежало бы понимать его въ послѣднемъ смыслѣ, т.-е. въ смыслѣ перечисленія сдѣланныхъ уже новыхъ работъ; по общему смыслу записки инженера Кульжинскаго надо думать, что рѣчь идетъ о принципиальномъ мнѣніи Управленія дороги.

Если вопросъ ставится принципиально, то необходимо сказать, что указаніе Управленіемъ дороги, безъ обстоятельной мотивировки, тѣхъ или другихъ работъ, какія, по его мнѣнію, можно включать въ увеличеніе капитальной стоимости дороги, едва ли явится надлежащимъ матеріаломъ; для возможности же обстоятельной мотивировки необходимо изученіе вопроса, что Управленію дороги, по краткости времени, является недоступнымъ.

Во всякомъ случаѣ, если принять, что по гл. 2, отдѣла VII проходятъ только такія работы, которыя не увеличиваютъ капитальную стоимость дороги, а лишь поддерживаютъ части ея въ первоначаль-

ной стоимости, то все новыя работы, которыя производятся за счетъ иныхъ кредитовъ (по вѣдомости дополнительныхъ работъ съ коммерческою цѣлью, по перечню работъ со спеціальною цѣлью и за счетъ чрезвычайныхъ работъ), надлежитъ включать въ увеличеніе капитальной стоимости дороги и, повидимому, нѣтъ основаній не включать въ капитальную стоимость дороги такихъ работъ, какъ постройка новыхъ паровозовъ и вагонныхъ мастерскихъ, усиленіе мостовъ, смягченіе уклоновъ, такъ какъ едва-ли правильно, въ данномъ случаѣ, исходить изъ того принципа, что въ инвентарную стоимость дороги можно включать только тѣ улучшения, которыя даютъ либо сокращеніе эксплуатационныхъ расходовъ, либо повышеніе дохода дороги (увеличеніе ея рыночной стоимости), ибо при такомъ условіи для каждаго случая того или другого улучшения даже для одной и той же дороги явилась бы почти всегда неразрѣшимая задача: создаетъ ли данное улучшение въ конечномъ результатѣ увеличеніе дохода или уменьшеніе расхода, или не создаетъ.

Какъ примѣръ подобной неразрѣшимости можно привести невыясненность до настоящаго времени, какое движеніе товарныхъ поѣздовъ выгоднѣе: малыми ли составами съ большой скоростью, или большими составами съ малой скоростью, а между тѣмъ, съ даннымъ вопросомъ связано огромное большинство расходовъ по улучшенію сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Вообще же было бы правильнѣе въ увеличеніе капитальной стоимости дороги включать все новыя работы, увеличивающія цѣнность ея, какъ предпріятія, внѣ зависимости отъ того, увеличиваетъ ли доходность этого предпріятія та или иная выполненная новая работа. Въ этихъ цѣляхъ, въ интересахъ упрощенія дѣла по опредѣленію работъ, подлежащихъ включенію въ капитальную стоимость дороги, было бы полезно главѣ II отдѣла VII-го эксплуатационной смѣты придать совершенно опредѣленный характеръ, дабы въ него не вносились работы по возведенію новыхъ сооружений, каковыя слѣдовало бы вносить исключительно въ вѣдомость дополнительныхъ работъ, такъ какъ иначе судить о чистомъ доходѣ данной дороги чрезвычайно затруднительно, ибо этотъ доходъ въ настоящее время выражается какъ въ чистомъ денежномъ доходѣ, такъ и въ затратахъ, произведенныхъ на возведеніе новыхъ сооружений изъ средствъ эксплуатации по гл. II отдѣла VII.

Что же касается работъ, производимыхъ изъ средствъ по сбору въ $\frac{1}{5}$ коп., то и эти работы, какъ увеличивающія цѣнность дороги, правильнѣе было бы относить къ увеличенію ея капитальной стоимости, тѣмъ болѣе, что съ отмѣною прежней статьи 50-й Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (см. циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 26-го мая 1906 г., за № 21877/122), производство изъ этого источника расходовъ временнаго характера, указанныхъ въ запискѣ С. Н. Кульжинскаго, не можетъ имѣть мѣста.

Отвѣтъ на вопросъ 7-й.

Счетъ стоимости сооруженія дороги до сего времени не велся, а потому по пункту *a* настоящаго вопроса никакихъ свѣдѣній не можетъ быть дано, такъ какъ стоимость сооруженія дороги опредѣлена

по даннымъ Государственнаго Контроля, а слѣдовательно можно допустить, что стоимость возобновленія сгорѣвшаго имущества въ капитальную стоимость дороги не включена

Соображенія же по пункту б настоящаго вопроса изложены выше, въ отвѣтъ по вопросу 6-му.

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

Въ отвѣтъ по вопросу 9-му указанъ способъ для опредѣленія величины необходимаго дорогѣ оборотнаго капитала, по каковому способу размѣръ оборотнаго капитала можетъ быть установленъ по окончаніи занятій коомиссій, вырабатывающихъ въ настоящее время нормы минимальныхъ запасовъ. При опредѣленіи же до настоящаго времени размѣра потребнаго Средне-Азіатской дорогѣ оборотнаго капитала въ 6.070.000 р. принимались въ соображеніе размѣры части расхода матеріаловъ въ теченіе 1906 года и нѣкоторыя другія соображенія, а именно:

По главѣ I номенклатуры: Запасъ дровъ принять въ размѣрѣ 50% отъ годового расхода за 1906 годъ, согласно журнала Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 5/12 іюня 1902 г. за № 1911*), въ копіи при этомъ представляемаго и минимальный запасъ по требованію Военнаго вѣдомства, на сумму 112.500 руб.

Запасъ нефти въ 3.000.000 пуд., какъ установлено журналомъ за № 1911. Въ этомъ количествѣ заключается 2.255.000 пуд. минимальнаго запаса для воинскаго движенія, а остальные 745.000 пуд. для нуждъ эксплуатаціи.

Каменнаго угля предположено имѣть въ размѣрѣ 50% отъ расхода 1906 г. (журналъ № 1911).

Остальные запасы по главѣ I сообразно дѣйствительной потребности, средняго расхода и способа заготовки; сумма стоимости этихъ матеріаловъ, израсходованныхъ въ 1906 г., равна 15.448 руб., запасъ исчисленъ въ 8.478 руб., т.-е. 55% отъ расхода (по журналу № 1911 исчислено 100%), всего по гл. I—1.350.978 р.

По главѣ II. Расходъ за 1906 г.—52.625 р., запасъ исчисленъ въ 30.116 р., т.-е. 57% отъ расхода.

По журналу № 1911 положено имѣть 50%. Разница въ 7% вызывается вздорожаніемъ масла смазочнаго и сала говяжьяго.

По главѣ III. Расходъ въ 1906 г.—155.430 р., запасъ исчисленъ въ суммѣ 77.770 р., т.-е. въ 50% отъ расхода.

По главѣ IV. Запасъ исчисленъ въ суммѣ 140.284 р., по дѣйствительному количеству необходимыхъ для сл. Пути запасовъ.

По главѣ V. Запасъ переводныхъ шпаль и брусевъ исчисленъ въ количествѣ, равномъ нормальной годовой потребности, т.-е. 100% отъ расхода, какъ разрѣшено и по журналу за № 1911.

Шпаль путевыхъ, пропитанныхъ необходимо имѣть двухлѣтнюю потребность: потребность одного года будетъ перевозиться моремъ и развозиться по линіи, а потребность другого года будетъ находиться въ пропиткѣ и зимовать въ астраханскомъ складѣ.

*) Дальнѣйшія ссылки на этотъ журналъ.

Цѣны пропитанныхъ шпальъ взяты: за 500 тыс. штукъ со стоимостью перевозки ихъ въ Красноводскъ, а за 500 тыс. штукъ безъ этого расхода.

Непропитанныхъ шпальъ предположено имѣть въ запасѣ 250.000 шт., т.-е. годовую потребность ихъ (всего по гл. V—1.795.865 р.).

По главѣ VI. Въ виду разнообразія и большого количества типовъ паровозовъ на Средне-Азіатской дорогѣ запасъ запасныхъ частей подвижного состава признано необходимымъ имѣть не менѣе 200⁰/₀ годового расхода, что составитъ сумму 1.015.200 руб.

По главѣ VII. Расходъ 1906 года въ суммѣ 911.070 руб.; запасъ исчисленъ въ 80⁰/₀ отъ расхода (журналъ Комитета за № 1911), т.-е. съ округленіемъ въ 728.800 р.

По главѣ VIII. Запасъ исчисленъ въ 100⁰/₀ отъ расхода 1906 г., журналомъ же за № 1911 опредѣлено имѣть въ запасѣ брусевъ и бревенъ для сл. Тяги 200⁰/₀, прочихъ лѣсныхъ матеріаловъ 100⁰/₀ (всего по гл. VIII—416.000 р.).

По главѣ IX. Запасъ опредѣленъ въ 70.285 р., что отъ расхода 1906 года въ 217.950 руб. составитъ 32⁰/₀. По журналу, за № 1911, запасъ исчисленъ въ 25⁰/₀ отъ годового расхода. Увеличеніе объясняется необходимостью имѣть запасъ огнеупорнаго кирпича, глины огнеупорной и цемента въ количествѣ 50⁰/₀ отъ расхода, такъ какъ періодъ наивыгоднѣйшей заготовки этихъ матеріаловъ—только время навигаціи по Волгѣ.

По главѣ X. Запасъ исчисленъ въ 75⁰/₀ отъ расхода 1906 года, какъ опредѣлено и по журналу за № 1911, т.-е. въ суммѣ 229.000 р.

По главѣ XI. Въ виду того, что книги и бланки заготавливаются для предстоящаго эксплуатаціоннаго года заблаговременно, признано необходимымъ имѣть на оборотномъ капиталѣ для пріобрѣтенія ихъ не менѣе 40.000 руб.

По главѣ XII. Запасъ опредѣленъ въ 50⁰/₀ отъ годового расхода, какъ и по журналу за № 1911, т.-е. въ суммѣ 46.000 р.

По главѣ XIII. Тоже въ суммѣ 129.000 руб.

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

Въ настоящее время на дорогѣ работаютъ комиссіи, имѣющія цѣлью опредѣлить необходимые минимальные запасы матеріаловъ и имущества для участковыхъ и главныхъ складовъ Матеріальной службы. На основаніи этихъ данныхъ и возможно будетъ опредѣлить величину необходимаго оборотнаго капитала.

Этотъ способъ для опредѣленія размѣра оборотнаго капитала представляется наиболѣе правильнымъ, такъ какъ онъ даетъ полную гарантію, что матеріалы и имущество, пріобрѣтаемые дорогою въ необходимомъ соотвѣтствіи съ правильно выработанными нормами минимальныхъ запасовъ, безпрепятственно могутъ быть оплачиваемы изъ оборотнаго капитала.

Этотъ же способъ вполне надежно гарантируетъ, что опредѣленный при его посредствѣ размѣръ оборотнаго капитала не будетъ преувеличеннымъ.

Здѣсь необходимо, однако, пояснить, что размѣръ опредѣленнаго такимъ способомъ оборотнаго капитала будетъ колебаться не только въ зависимости отъ увеличенія или уменьшенія потребностей дороги въ тѣхъ или иныхъ матеріалахъ, но также и въ зависимости отъ колебанія рыночныхъ цѣнъ на матеріалы.

Все это относится къ матеріаламъ и имуществу, потребнымъ для нуждъ эксплуатаціи дороги, для новыхъ же работъ матеріалы должны приобрѣтаться исключительно изъ соотвѣтствующихъ кредитовъ, путемъ авансированія изъ этихъ кредитовъ оборотнаго капитала.

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

Оборотный капиталъ на 1 января 1909 г. равнялся 4.300.000 руб.
Капиталъ старыхъ матеріаловъ 340.284 р. 20 к.
Капиталъ колеснаго парка—496.660 р.
Капиталъ воинскихъ запасовъ и приспособленій—171.415 руб.

Отвѣтъ на вопросъ 11-й.

По службѣ Движенія.

Стоимость запасовъ и приспособленій, которые нормально хранятся на складахъ и выдаются оттуда лишь по требованіямъ, по размѣру надобности, причисляется запискою С. Н. Кульжинскаго къ „капиталу оборотныхъ запасовъ“.

Къ такому ряду запасовъ и приспособленій, изъ находящагося въ распоряженіи сл. Движенія инвентаря, относятся: а) брезенты, б) щиты для перевозки хлѣба съ ссыпную и хлопковыхъ жмыховъ и в) рѣшетки для перевозки скота.

а. Брезенты:

На дорогѣ имѣется 2322 брезента, которые распределены по станціямъ дороги и въ виду недостатка складочныхъ помѣщеній, всегда находятся въ дѣлѣ (подъ укрытіемъ груза) и никогда не бываетъ времени, чтобы брезенты эти хранились на складахъ по неимѣнію въ нихъ надобности.

Стоимость наличнаго числа брезентовъ опредѣляется въ 121.548 р.

б. Щиты для перевозки хлѣба насыпью.

Такихъ щитовъ имѣется на дорогѣ 500 штукъ стоимостью на 4.000 руб.

в. Рѣшетки для перевозки скота.

Такихъ рѣшетокъ на дорогѣ не имѣется.

Щиты для перевозки хлѣба и жмыховъ въ періоды, когда таковы не нужны для совершенія перевозокъ,—служба Движенія хранитъ своими средствами на опредѣленныхъ станціяхъ, не прибѣгая къ услугамъ матеріальныхъ складовъ.

Что же касается вопроса о томъ, куда зачислять доходъ отъ такого рода запасовъ, какъ щиты и рѣшетки, такъ какъ за пользованіе ими взыскивается съ отправителей установленная плата, то зачисленіе этого дохода въ капиталъ оборотныхъ запасовъ едва ли можно признать правильнымъ, а именно:

Обыкновенно всякое поступленіе въ кассы дороги отъ эксплоатаціи имущества считается доходомъ дороги; неизбежная же порча имущества пополняется изъ спеціально отпускаемыхъ для ремонта и возобновленія инвентаря кредитовъ. Этотъ порядокъ установился годами и вполне отвѣчаетъ предъявляемымъ требованіямъ.

Установленіе новаго порядка къ такимъ запасамъ, стоимость коихъ сравнительно не велика (напримѣръ, щиты для перевозки хлѣба въ сыпную стоятъ только 8 руб.), а взыскиваемая плата за пользованіе ими сравнительно велика: 75 коп. за каждый разъ, вызываетъ слѣдующее явленіе, что стоимость щита будетъ окуплена доходомъ съ него въ то время, когда щитъ будетъ еще годенъ къ употребленію и дальнѣйшій отъ него доходъ будетъ увеличивать размѣръ „капитала оборотныхъ запасовъ“, что признать правильнымъ едва ли возможно, такъ какъ это увеличивало бы размѣръ „капитала оборотныхъ запасовъ“, лишило бы казну дохода отъ эксплоатаціи такого рода запасовъ, а также давало бы непроизводительную экономію по кредитамъ, отпускаемымъ спеціально на ремонтъ всякаго рода инвентаря.

По службѣ Тяги.

Въ службѣ Тяги имѣются воинскія приспособленія, которыя на оборотномъ капиталѣ не числятся, такъ какъ своевременно оплачены изъ имѣвшихся у сл. Тяги средствъ. Стоимость этихъ приспособленій на 1 января 1909 года=171.415 руб. Часть этихъ приспособленій хранится въ службѣ Тяги, а часть, за неимѣніемъ мѣста, въ матеріальныхъ складахъ.

Числить воинскіе запасы „на капиталѣ оборотныхъ запасовъ“ не желательно, а въ особенности придавать имъ тотъ характеръ, какой указанъ въ запискѣ С. Н. Кульжинскаго. Дѣло въ томъ, что отъ воинскихъ запасовъ дорога никакихъ, рѣшительно, доходовъ не получаетъ, а несетъ, за счетъ эксплоатаціонныхъ средствъ одни лишь расходы на исправленіе, возобновленіе и ежегодное освѣженіе $\frac{1}{12}$ части досокъ. Такимъ образомъ, характера „оборотнаго капитала“ этимъ приспособленіямъ придать нельзя, и они всецѣло носятъ характеръ „инвентаря“, на которомъ въ сл. Тяги и числятся.

Относительно стараго матеріала необходимо сказать, что вообще, какъ для упрощенія дѣла, такъ и для дешевизны работы, производителю работъ должно быть предоставлено полное право при ремонтѣ, напримѣръ, паровоза, расходовать получающійся у него при работѣ ломъ. Если каждый кусочекъ стараго желѣза отъ разобраннаго паровоза можетъ быть израсходованъ на ремонтъ этого паровоза съ обязательной уплатой за этотъ ломъ, то производитель работъ сочтетъ болѣе удобнымъ отказаться отъ этого лома, а расходовать новый матеріалъ и тѣмъ удорожать стоимость работы. Вообще непонятенъ тотъ взглядъ, который и нынѣ установился, и на будущее время предполагается сохранить въ отношеніи лома.

Необходимо признать, что этимъ способомъ лишь искусственно повышается стоимость работы. Если пунктуально слѣдовать этому порядку, то придется снятую при разборкѣ часть съ паровоза, при постановкѣ ея опять на паровозъ, оплачивать ея стоимость. Часто бывають случаи: ремонтируются одновременно два паровоза; снятая какая-либо часть съ одного паровоза, не можетъ быть поставлена на тотъ же паровозъ, но на второй паровозъ можетъ быть поставлена послѣ незначительной передѣлки, а часть со второго паровоза, послѣ накатки, наварки или наливки поставлена на первый паровозъ. По точному смыслу всѣ эти части и даже тотъ кусочекъ стараго желѣза, который употребленъ на наварку, надо оплатить.

Порядокъ этотъ, какъ безусловно неправильный, слѣдовало бы отмѣнить, установивъ, что всякій старый матеріалъ, какъ оплаченный уже одинъ разъ, затѣмъ, долженъ идти въ дѣло безъ всякой денежной стоимости, хотя и по цѣнѣ. Послѣднее, т.-е. показаніе старыхъ матеріаловъ со стоимостью, но безденежно, нужно лишь для того, чтобы получить вѣрную стоимость, въ которую должна была бы обойтись данная работа.

Отвѣтъ на вопросъ 12-й.

По службѣ Пути.

Чрезмѣрная детализировка расходовъ по формѣ Глушинскаго, въ особенности независящихъ или малозависящихъ отъ размѣровъ движенія, усложняя счетоводство и значительно стѣсняя распорядителей кредитовъ, по службѣ Пути не имѣетъ за собой особыхъ основаній, ибо въ результатѣ далеко не всегда обезпечиваетъ вѣрную цифру расхода по данному подраздѣленію, такъ какъ при нѣкоторой затруднительности оформленія подкрѣпленія одного очереднаго номера за счетъ сбереженій по другому, часто расходъ, предвидѣнный даннымъ очереднымъ номеромъ, по которому имѣется недостаточное ассигнованіе, показывается путемъ нѣкоторыхъ умолчаній, на такой очередной номеръ, по которому имѣется нѣкоторый избытокъ, не говоря уже о томъ, что нѣкоторыя мелкія новыя устройства при недостаточности „нераспредѣленныхъ“ по гл. 2 VII отдѣла очень часто проходятъ на соотвѣтственные очередные номера ремонта подъ видомъ возобновленія.

Кромѣ того, форма Глушинскаго, стремясь дать соотвѣтственнымъ расходамъ строго опредѣленное понятіе, тѣмъ самымъ нарушаетъ строгость представленія о расходахъ по нѣкоторымъ очереднымъ номерамъ, ибо, избѣгая указаній на общій характеръ работъ, въ то же время не предвидитъ совсѣмъ нѣкоторыхъ категорій работъ, которыя вслѣдствіе сего даже на одной и той же дорогѣ относятся то на одинъ, то на другой очередной номеръ, такъ напримѣръ: формой Глушинскаго не предвидѣны расходы по борьбѣ съ песчаными заносами и расходъ въ данномъ случаѣ, отнесенный на очер. № 125, нарушить то представленіе о расходахъ, которое предвидѣно очереднымъ № 125; то же съ расходомъ по оч. № 127, по которому проходятъ на нѣкоторыхъ дорогахъ расходы по укрѣпленію песковъ посадками; то же съ очередными №№ 148 и 149 и 166, по которымъ могутъ проходить

расходы по ремонту паропроводовъ; то же съ очер. № 145, на который могутъ относиться расходы по ремонту будокъ вдоль линіи водопроводовъ, тянущихся на много верстъ въ сторону отъ дороги и требующихъ охраны.

Затѣмъ, что касается сооруженій по нефтеснабженію, то таковыхъ форма Глушинскаго совершенно не предусматриваетъ. Нефтекачки, напримѣръ, можно еще относить на оч. № 156, а расходы по ремонту нефтепроводовъ относить некуда.

По службѣ Движенія.

По отдѣлу же IV-му форму Глушинскаго надо признать достаточно отвѣчающей требованіямъ. Детализировка расходовъ и здѣсь допущенная, для службы Движенія имѣетъ оправданіе, какъ дающая возможность распорядителю кредита легче ориентироваться въ общемъ положеніи хозяйства службы и быстрѣ замѣтить ту отрасль дѣла, которая вноситъ колебаніе въ расходный балансъ, а слѣдовательно, и устранить это явленіе примѣненіемъ соотвѣтственныхъ мѣръ.

Гадательность въ примѣненіи какихъ бы то ни было мѣръ къ расходамъ, непосредственно связаннымъ съ технической частью движенія, не можетъ быть допускаема, такъ какъ это можетъ повлечь за собою нарушеніе правильности движенія.

Поэтому для службы Движенія желательна именно форма Глушинскаго, которая по отдѣлу IV-му настолько хорошо разработана, что, несмотря на цѣлый рядъ новыхъ расходныхъ требованій, вытекающихъ изъ совершенствующихся способовъ эксплуатаціи и разновидностей перевозокъ, никогда не встрѣчалось затрудненій въ отнесеніи расходовъ; почему и надобности въ введеніи новыхъ очередныхъ номеровъ,—служба никогда не испытывала.

По службѣ Тяги.

По службѣ Тяги, наоборотъ, форма Глушинскаго также должна быть признана излишне детализированною. Дать въ такой короткій срокъ подробныя указанія о желательныхъ измѣненіяхъ не представляется возможнымъ, но въ краткихъ чертахъ можно указать на необходимость соединеній: очер. № 228 съ №№ 229 и 230, такъ какъ если кому-либо вмѣсто квартирныхъ денегъ дается квартира натурой, то по очер. № 228 будетъ экономія, а по очер. №№ 229 и 230 обязательно перерасходъ. По тѣмъ же причинамъ необходимо соединить очер. № 238 съ №№ 239 и 240. Очер. № 264 съ №№ 265 и 266. Очер. № 283 съ очер. №№ 284 и 285. Очер. № 242 исправленіе инструмента паровозовъ, присоединить къ очер. № 299.

Очер. № 247 присоединить къ очер. № 246	} Такъ какъ чѣмъ болѣе будетъ достигаться эконо- мія, тѣмъ болѣе будетъ пла- титься премія за сбереженіе этихъ матеріаловъ.
„ № 249 „ „ „ № 250	
Очер. № 287 соединить съ № 288.	

Содержаніе всѣхъ конторскихъ служащихъ относить на какой-либо одинъ очер. №. Въ настоящее время служащіе конторы сл. Тяги относятся на очер. №№ 226, 44, 46, 43, 280 и, конечно, отнесеніе рас-

ходовъ на тѣ или иные очер. №№, рѣшительно ничего не говорить, такъ какъ одинъ и тотъ же служащій привлекается къ работамъ и счетнаго, канцелярскаго и статистическаго характера.

Тоже самое слѣдуетъ сказать и про содержаніе штата конторъ депо, расходы коего относятся на очер. №№ 226, 280 и 281.

Вообще же слѣдуетъ сказать, что отпускъ ассигнованій по эксплуатационной смѣтѣ настоль мелко разбитыя подраздѣленія едва ли можно признать цѣлесообразнымъ и отвѣчающимъ требованіямъ существа дѣла, такъ какъ такое дробленіе кредитовъ стѣсняетъ распорядителя кредитовъ и лишаетъ его необходимой инициативы. Было бы поэтому правильнѣе кредиты по смѣтѣ отпускать по болѣе крупнымъ подраздѣленіямъ, но фактически производимые въ предѣлахъ этихъ подраздѣленій расходы регистрировать съ необходимою подробностью, противъ чего возражаній не должно встрѣтиться, ибо для самого распорядителя кредитовъ такая регистрація важна, какъ показатель дѣйствительныхъ потребностей каждой отдѣльной отрасли хозяйства.

По Матеріальной службѣ.

Годовой отчетъ о расходѣ матеріаловъ за № 5 составляется Матеріальной службою по формѣ Глушинскаго.

Нужно признать, что существующая форма годового матеріальнаго отчета удовлетворяетъ своему назначенію.

По службѣ Сборовъ.

Вѣдомость о валовомъ сборѣ Глушинскаго необходимо оставить, внеся въ нее лишь нижеслѣдующія измѣненія, вызываемыя измѣненіями въ сводахъ, установленныхъ Положеніемъ о службахъ Сборовъ изд. 1908 г.

- 1) Въ заголовкѣ вѣдомости слово „сборъ“ замѣнить „доходъ“.

По отдѣлу I.

- 1) Заголовокъ гл. 4 изложить въ слѣдующей редакціи: „Доходъ отъ перевозокъ пассажировъ, багажа и грузовъ пассажирской и большой скорости“.

- 2) Параграфъ 3, ст. 2, гл. 1, послѣ словъ: „съ пассажировъ, перевозимыхъ на особыхъ основаніяхъ“, дополнить „пассажировъ IV класса, переселенцевъ и проч.“.

- 3) Ст. 3 той же главы дополнить: „и товаро-багажа“.

- 4) Ст. 4 той же главы замѣнить: „съ товаровъ пассажирской и большой скорости“.

- 5) Параграфъ 2 той же ст. и главы изложить: „по воинскому тарифу за багажъ и грузы пассажирской и большой скоростей“.

- 6) Ст. 4 той же главы разбить на параграфы: „1) по общему тарифу пассажирской скорости, 2) по общему тарифу большой скорости и 3) по воинскому тарифу за багажъ и грузы пассажирской и большой скоростей“.

- 7) Ст. 5 и 6 той же главы съ ихъ параграфами исключить, такъ какъ данныхъ, требуемыхъ этими статьями, въ отчетахъ станцій не имѣется.

8) Статью 8 той же главы измѣнить, такъ какъ включаемыя по этой статьѣ свѣдѣнія проводятся по графамъ соотвѣтствующихъ сводовъ.

9) Во 2 гл., ст. 1, 2 и 3 съ ихъ параграфами, а равно и ст. 4 исключить по причинѣ указанной въ п. 7.

10) Заголовокъ гл. 3 замѣнить на: „Дополнительные сборы, связанные съ перевозками и главу подраздѣлить на нижеслѣдующія статьи:

„1) Страхование багажа и товаровъ.

2) Станціонные расходы.

3) За нагрузку, выгрузку и перегрузку.

4) За храненіе, простой подвижного состава и подачу вагоновъ.

5) За взвѣшивание и перевѣшивание.

6) За бланки копій накладныхъ, за увѣдомленія грузополучателей и проч.“

По отдѣлу II.

Главу первую, не подраздѣляя на статьи, объединить въ одной статьѣ: „доходъ отъ отдачи въ наемъ: сооружений, помѣщеній, станціонныхъ лавокъ, земли, за пользованіе цистернами, водоснабженіемъ, кранами и проч.“.

2) Главу 3 „Доходъ отъ пропуска чужого подвижного состава, не подраздѣляя на статьи, перенести въ отдѣлъ I, гл. 4, какъ доходъ, связанный съ движеніемъ.

3) Въ главѣ 6, исключивъ статьи, объединить всѣ поступления въ одномъ заголовкѣ: „разныя поступления: доходъ отъ продажи изданій и проч.“.

По отдѣлу III.

1) Главу первую исключить, такъ какъ такихъ расчетовъ не встрѣчается.

2) Заголовки главъ 2, 3 и 4 замѣнить слѣдующими: „2) Комиссіонныя за переводъ наложенныхъ платежей и $\frac{0}{100}$ за несвоевременные расчеты по ссудамъ“.

„3) Прибыль отъ вспомогательныхъ предпріятій“.

„4) Прибыль по магазину и топливу“.

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

Отступленій отъ формы Глушинскаго не допускается, за исключеніемъ случаевъ, когда это вызывается необходимостью. Напримѣръ, по III отдѣлу, какъ указано въ объясненіи по вопросу 12-му, расходы по борьбѣ съ песчаными заносами, относятся на очер. № 125 неправильно, такъ какъ ни одинъ изъ очередныхъ номеровъ III-го отдѣла такихъ расходовъ не предусматриваетъ, какъ не предусматриваются и расходы по ремонту сооружений нефтеснабженія.

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

По службѣ Тяги.

Вопросъ о разработкѣ особыхъ измѣрителей слишкомъ сложный и отвѣтить детально по заданному вопросу въ столь краткій срокъ не представляется никакой возможности. Можно лишь указать на

наиболѣе крупныя дефекты, а именно: полное несоотвѣтствіе особаго измѣрителя (100 пар. верстъ) для очер. № 246 (отопленіе паровозовъ).

Количество топлива, расходимаго паровозомъ, зависитъ не только отъ числа верстъ, исполненныхъ паровозомъ, но еще въ болѣе сильной степени зависитъ: отъ тяжести поѣзда, скорости, конструкціи паровоза, времени года и проч. Очевидно, что для одиночно слѣдующаго паровоза топлива потребуется на версту пробѣга менѣе, чѣмъ для паровоза, ведущаго нѣсколько десятковъ груженыхъ вагоновъ.

Это несоотвѣтствіе для очер. № 246 особаго измѣрителя приводитъ къ тому, что при увеличеніи непроизводительнаго пробѣга и неполногрузности перевезенныхъ поѣздовъ получается малый расходъ топлива на паровозо-версту, а когда сила тяги паровозовъ вполне использована, фигурируютъ перерасходы, которые, благодаря несовершенству установленнаго измѣрителя, являются не оправданными.

Поэтому, казалось бы, что для очер. № 246 необходимо установить нѣсколько измѣрителей и во всякомъ случаѣ не менѣе двухъ, а именно: паровозо-верстъ и пудо-верстъ. По каждому этому измѣрителю должны быть ассигнуемы особыя суммы: собственно для паровоза и, отдѣльно, собственно для перевозки поѣзда (пудо-верстъ), причемъ, исчисленіе должно производиться для лѣтнихъ мѣсяцевъ особо отъ зимнихъ мѣсяцевъ. Въ своихъ отчетахъ дороги, въ оправданіе произведеннаго расхода по очер. № 246 (топливо для паровозовъ) должны отсчитываться по каждому измѣрителю особо, т.-е. въ зависимости отъ фактически исполненныхъ пудо-верстъ имѣть право на опредѣленный расходъ и особо на паровозо-верстъ.

По службѣ Движенія.

Служба Движенія до настоящаго времени примѣняла особый измѣритель по очер. №№ 178, 187, 193 и 195, а именно:

„На 1000 пудовъ перевезеннаго груза“ и по главамъ I, II, III и IV отдѣла IV.

Въ ‰ отъ расхода по отд. IV.

Расходъ по содержанію агентовъ за счетъ очер. № 178 необходимо нормировать примѣнительно къ роду выполняемыхъ этими агентами обязанностей, а именно:

а) Смотрителей погрузныхъ дворовъ, помощниковъ ихъ, вѣсовщиковъ, пломбировщиковъ, маркировщиковъ и привратниковъ, сообразно числу обработанныхъ ими отправокъ по прибытію и отправленію и числу нагруженныхъ и выгруженныхъ пудовъ въ этихъ отправленияхъ; причемъ необходимо установить наиболѣе жизненно соотношеніе, въ которомъ должно быть принято для учета число отправокъ и число пудовъ;

б) кассировъ товарныхъ, артельщиковъ, коммерческихъ конторщиковъ и разсыльныхъ—на 1000 отобранныхъ и выданныхъ товарныхъ накладныхъ пассажирской, большой и малой скорости, причемъ, известное число накладныхъ пассажирской и большой скорости надо приравнять къ одной накладной малой скорости;

в) агентовъ передачи, а также вѣсовщиковъ и конторщиковъ при нихъ—на 1000 отправокъ, переданныхъ на сосѣднія дороги и принятыхъ съ нея;

г) багажныхъ кассировъ на 1000 квитанцій, отобранныхъ и выданныхъ, приравнивая извѣстное число квитанцій, выданныхъ и отобранныхъ, къ одной товарной накладной;

д) билетныхъ кассировъ по числу проданныхъ билетовъ, приравнявъ работу по продажѣ извѣстнаго числа билетовъ или къ одной товарной накладной, или по числу отправленныхъ пассажировъ, переводя ихъ на пуды.

Эти измѣрители, введенные въ отчетъ, будутъ освѣщать его должнымъ образомъ, такъ какъ они вытекаютъ изъ существа дѣла и сопоставленіе такихъ измѣрителей за рядъ лѣтъ дастъ возможность ясно видѣть насколько прогрессируетъ или регрессируетъ хозяйство службы Движенія.

Для возможности подсчета работы и опредѣленія степени соотвѣтственности наличныхъ штатовъ служащихъ слѣдуетъ приспособить и соотвѣтствующіе приемы коммерческой статистики, разработкою которой занята въ настоящее время особая комиссія.

По очер. № 179 (Содержаніе составительскихъ бригадъ).

Расходы по этому номеру находятся въ нѣкоторой зависимости отъ размѣровъ движенія и въ безусловной зависимости отъ числа переработанныхъ вагоновъ, въ связи съ условіями маневровой работы на каждой станціи въ зависимости отъ достаточности и правильности ея путевого развитія.

Такъ—степень достаточности и правильности путевого развитія каждой станціи, по отношенію къ возможности успѣшнаго производства маневровъ, можетъ быть практически учтена исключительно числомъ часовъ работы маневровыхъ паровозовъ (или числомъ верстъ, на которыя переводится время),—число служащихъ по очередному № 179 должно быть поставлено въ зависимость отъ числа переработанныхъ вагоновъ и числа верстъ работы на маневровыхъ паровазахъ, сдѣланныхъ для этой цѣли.

По очер. № 193. (Расходы по грузовымъ работамъ).

Для Средне-Азіатской дороги расчетъ кредита по этому номеру не можетъ основываться только на измѣрителѣ въ 1000 пудовъ перевезеннаго груза, такъ какъ транзитнаго груза на ней совершенно нѣтъ.

Между тѣмъ, транзитный грузъ составляетъ на всѣхъ дорогахъ тотъ резервъ, который, не вызывая для дороги почти никакого расхода, увеличиваетъ собою количество перевезеннаго груза, а слѣдовательно, и сумму ассигнованія, что дастъ возможность рациональнѣе поставить хозяйство по производству грузовыхъ работъ.

Поэтому необходимо установленіе особаго измѣрителя на 1000 пудовъ дѣйствительно переработаннаго груза, т.-е. не только нагруженнаго и выгруженнаго и перегруженнаго (гдѣ это неизбѣжно), но и *сортированнаго* для образованія болѣе полногрузныхъ, сборныхъ вагоновъ со сборнымъ грузомъ различной дальности.

Этот изобретатель и дает возможность дѣлать правильныя сравненія о дѣйствительной стоимости грузовыхъ работъ на всѣхъ дорогахъ.

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

Изъ разсмотрѣнія таблицы № 10, приложенной къ ст. С. Н. Кульжинскаго, нужно придти къ выводу, что отсутствіе точно разработанныхъ правилъ по разнесенію расходовъ на производство товаростанціонныхъ работъ, породило то разнообразіе въ отнесеніи расходовъ, разобрать въ которомъ представляетъ дѣло значительной трудности. Между тѣмъ, каждая дорога, относя расходы на тотъ или иной источникъ, руководствуясь совершенно опредѣленными данными, нисколько не нарушала того или иного правила, дающаго возможность поступить такъ, а не иначе.

Для возможности однообразнаго отнесенія расхода по этому очередному номеру необходимо, въ первую очередь, опредѣлить тѣ принципы, которые должны быть положены въ основу этой задачи:

1) Кредитъ расхода по очередному № 193, по формѣ Глушинскаго, составляетъ:

„Расходы по нагрузкѣ, выгрузкѣ багажа и товаровъ и по передвиженію вагоновъ на станціяхъ людьми и животными“.

Слѣдовательно, содержаніе какихъ-либо служащихъ, кромѣ рабочихъ, выполняющихъ грузовыя работы и связанную съ ними перекатку вагоновъ, а также расходовъ, непосредственно изъ этихъ работъ вытекающихъ,—относить на этотъ очер. номеръ нельзя.

2) Обращаясь къ нивелиру, издаваемому Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, мы найдемъ подтвержденіе высказанному выше положенію, такъ какъ такіе агенты, какъ пріемщики поѣздовъ, агенты по розыску грузовъ, вѣсовщики, маркировщики, пломбировщики и носильщики, содержаніе коихъ многими дорогами относится на № 193,—должны относиться на точно опредѣленные номера смѣты, а именно:

пріемщики поѣздовъ на очер.	№ 177;
агенты по розыску „ “	” 3
и всѣ остальные изъ	
перечисленныхъ	
выше агентовъ на очер.	№ 178

и 3) Ни въ какомъ случаѣ не относить на № 193, такихъ расходовъ, кои явились слѣдствіемъ недостатка брезентовъ (подмочка), крушеній, пожаровъ и всѣхъ тѣхъ причинъ, кои отъ воли агентовъ, причастныхъ къ дѣлу грузовыхъ работъ, не могутъ зависеть и вообще, если не установлена виновность агента.

При установленіи такого порядка, на очередной номеръ 193 будутъ относиться, изъ перечисленныхъ въ статьѣ С. Н. Кульжинскаго подъ рубрикою „вопросы“, расходы.

Р а з д ѣ л ъ П.

1) При Управленіи (пун. а). По учету работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ и распредѣленію премій агентамъ отъ товарныхъ операций.

2) На линіи (пун. е). Содержаніе сторожей, охраняющихъ грузы на станціяхъ.

и п. е). Стражниковъ въ томъ случаѣ, если они замѣняютъ собою сторожей охраны грузовъ.

Р а з д ѣ л ь Ш.

П. а). Очистка вагоновъ и платформъ отъ мусора, очистка отъ снѣга бунтовъ (или штабелей) съ хлѣбомъ, сложенныхъ на настилахъ (или иныхъ грузовъ).

П. г). Нагрузка щитовъ для перевозки хлѣба въ ссыпную и рѣшетокъ для перевозки скота.

П. е). Снятіе брезентовъ на передаточныхъ пунктахъ съ открытаго подвижного состава, а также и укрытіе брезентами.

П. ж). Подкатка вагоновъ волами (или лошадьми).

П. з). Случайная переноска грузовъ съ платформъ на подстилы.

П. і). Перекачка цистернъ съ нефтяными грузами, вслѣдствіе технической неисправности, происшедшей по винѣ дороги.

Р а з д ѣ л ь ІV.

П. в). За просрочки въ тѣхъ случаяхъ, когда виновность агентовъ несомнѣнна.

Р а з д ѣ л ь V.

Р а з д ѣ л ь VI.

П. и). Книги, бланки и канцелярскія принадлежности только для дѣлопроизводства по учету грузовыхъ работъ и распредѣленію премій агентамъ отъ товарныхъ операцій.

(Всѣ остальные расходы, какъ составляющіе принадлежность для перевозки грузовъ, на очер. № 195).

Кромѣ того, „*Временное нормальное, о производствѣ грузовыхъ работъ хозяйственнымъ способомъ, положеніе*“, преподало общими выраженіями только *порядокъ разверстки премій*; разработку же деталей предоставило Совѣтамъ мѣстныхъ Управленій.

Между тѣмъ, правила выдачи премій должны быть разработаны совершенно точно, причемъ, въ основу этихъ правилъ долженъ быть положенъ принципъ *именного ихъ назначенія* и реального осуществленія выдачи таковыхъ подлежащимъ лицамъ, *независимо* отъ неуспѣшности работы, проявленной сослуживцами даннаго агента.

По обмѣну вагоновъ.

Однообразное разнесеніе расходовъ по обмѣну вагонами, при точномъ соблюденіи градацій, преподанныхъ формою Глушинскаго, по очер. №№ 199 и 304, можно считать вполне обеспеченнымъ, такъ какъ на № 199, относятся расходы по конвенціоннымъ штрафамъ, по обмѣну и пользованію подвижнымъ составомъ и платы за пробѣгъ

подвижного состава, а на № 304—конвенціонные штрафы за несвоевременный обмѣнъ запасными частями, неправильныя браковки, штрафы за простой вагоновъ, вслѣдствіе невысылки запасныхъ частей и за несвоевременный обмѣнъ запасными частями; штрафы за неправильную браковку вагоновъ; возвратъ стоимости перегрузки вагоновъ и т. п. конвенціонныя уплаты другимъ дорогамъ, производимыя по винѣ сл. Тяги.

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

На 1 января 1909 года состояло долговъ, какъ видно изъ прилагаемой вѣдомости:

а) за казенными учрежденіями	1.436.812 руб. 17 к.
б) за желѣзными дорогами	168.909 „ 77 „
в) за частными транспортными предпріятіями	390.032 „ 09 „
г) за служащими дороги	17.864 „ 57 „

Кромѣ того числится:

д) за частными лицами	14.927 „ 14 „
е) долговъ безденежныхъ къ поступленію (сверхъ долговъ безденежныхъ, показанныхъ въ пунктѣ „г“ вѣдомости)	77.976 „ 80 „

Итого . . 2.106.522 руб. 54 к.

Отвѣтъ на вопросъ 17-й.

Высказанное С. Н. Кульжинскимъ, пожеланіе о полномъ прекращеніи безденежныхъ расчетовъ между казенными учрежденіями и введеніи оплатъ наличными деньгами, или чеками надо признать мѣрою безусловно полезною.

Для службы Движенія, гдѣ безденежные расчеты по обмѣну вагонами выражаются крупными цифрами, установленіе этого порядка является особенно желательнымъ, какъ мѣра влекущая за собою урегулированіе отношеній между дорогами и упорядоченіе вагоннаго хозяйства всѣхъ казенныхъ дорогъ.

Въ поясненіе приведенныхъ положеній достаточно указать на то обстоятельство, что при безденежности расчетовъ Управленія дорогъ не видятъ особой нужды въ томъ, что на нихъ насчитываются штрафы за нарушеніе опредѣленныхъ параграфовъ соглашенія, что образуется вагонный долгъ сосѣднимъ дорогамъ, такъ какъ это явленіе не отражается на окончательныхъ выводахъ о дѣятельности данной дороги. Эта отрицательная сторона хозяйства дороги обходится полнымъ молчаніемъ. Установите порядокъ оплаты счетовъ полнымъ рублемъ и сразу понизится абсолютная цифра долга между казенными дорогами, выяснится на нѣкоторыхъ дорогахъ излишекъ всякаго рода подвижного состава, который дороги будутъ просить разрѣшенія сдать въ аренду на дороги дѣйствительно въ немъ нуждающіяся.

И то и другое будетъ вытекать изъ простого стремленія дорогъ свести сальдо своихъ счетовъ съ возможною прибылью, которая бу-

детъ въ осязательныхъ цифрахъ входитъ въ балансъ и характеризовать собою, насколько рационально поставлено дѣло по обмѣну подвижнымъ составомъ.

При такомъ порядкѣ, наконецъ, совершенно устраняется обычно наблюдаемые теперь случаи, что за цѣлый рядъ казенныхъ дорогъ, должующихъ одна другой подвижнымъ составомъ, документально является отвѣтственной только та дорога, которая непосредственно связана съ одною изъ частныхъ дорогъ, такъ какъ съ послѣдними ведутся только денежные расчеты. Слѣдовательно, нельзя признать правильнымъ, чтобы такая казенная дорога принимала на себя нравственную и матеріальную отвѣтственность за цѣлый рядъ казенныхъ дорогъ, косвенно оказавшихъ вліяніе на образованіе у нея платнаго долга.

Отъ перенесенія фактически денежной отвѣтственности на каждую изъ дорогъ, разгрузятся счета дорогъ, примыкающихъ къ частнымъ дорогамъ и установится вполне правильный порядокъ расчетовъ между дорогами.

Точно также было бы во всѣхъ отношеніяхъ цѣлесообразнѣе оплачивать и всѣ служебныя перевозки, такъ какъ нельзя не признать, что эта мѣра значительно упорядочитъ дѣло служебныхъ перевозокъ и, несомнѣнно, сократитъ непроездившія перевозки служебныхъ грузовъ.

Отвѣтъ на вопросъ 18-й.

Не только сокращеніе, но даже полное уничтоженіе кредиторскихъ списковъ было бы чрезвычайно полезно, такъ какъ нельзя не признать, что существованіе кредиторскихъ списковъ въ настоящемъ ихъ видѣ совершенно чуждо по духу коммерческому предпріятію, каковымъ, несомнѣнно, является желѣзнодорожное хозяйство. Не подлежитъ, казалось бы, никакому спору, что проведеніе по отчетамъ дороги кредиторскихъ списковъ подъ видомъ фактически произведенныхъ расходовъ и включеніе въ активъ предпріятія стоимости несуществующихъ сооружений является полнѣйшей аномаліей, между тѣмъ, на самомъ дѣлѣ, это явленіе имѣетъ мѣсто на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ и при томъ въ самыхъ широкихъ размѣрахъ.

Представляется совершенно непонятнымъ, почему для строительныхъ работъ требуется, сверхъ двухъ лѣтъ прямого дѣйствія кредитовъ, еще два года дѣйствія этихъ кредитовъ по кредиторскимъ спискамъ и почему для кредитовъ обыкновенныхъ сверхъ одного года прямого дѣйствія и трехъ мѣсяцевъ льготнаго срока также нужно еще годъ и девять мѣсяцевъ для закрѣпленія работъ и расходовъ за счетъ этихъ кредитовъ по кредиторскимъ спискамъ. Такой продолжительный срокъ тѣмъ болѣе необъяснимъ, что кредиторскіе списки въ сущности, рассматриваемые съ точки зрѣнія кассовыхъ правилъ, имѣютъ назначеніемъ закрѣпленіе суммъ лишь для производства расчетовъ, а не для выполненія работъ какъ это нынѣ вездѣ практикуется.

Здѣсь необходимо, однако, оговориться, что совершенное уничтоженіе кредиторскихъ списковъ можетъ быть достигнуто при томъ не-

премѣнномъ условіи, чтобы, во-первыхъ, ассигнуемые по смѣтамъ кредиты отпускались въ распоряженіе дорогъ полностью и немедленно по наступленіи года, а во-вторыхъ, чтобы на работы, почему-либо не выполненныя во время дѣйствія данной смѣты, кредиты возобновлялись бы безъ затрудненій по смѣтамъ слѣдующихъ лѣтъ. Отпускъ кредитовъ въ размѣрѣ $\frac{1}{12}$ ассигнованій и задержки вообще въ переводѣ денегъ на выполненіе назначенныхъ по расцѣночнымъ вѣдомостямъ работъ дѣлаютъ кредиторскіе списки почти неизбѣжными. При нормаль-же условіяхъ отпуска кредитовъ и при легкости возобновленія неизрасходованныхъ кредитовъ, кредиторскіе списки не могутъ имѣть оправданія, такъ какъ 2-хъ лѣтній срокъ для выполненія работъ слѣдуетъ считать вполне достаточнымъ, а для эксплуатаціонныхъ расходовъ вполне достаточенъ трехмѣсячный льготный срокъ. При этомъ желательно установить, чтобы въ теченіе льготнаго срока предоставлено было не только производство расчетовъ, но также и фактическое производство расходовъ, т.-е. чтобы льготнымъ срокомъ можно было располагать для использованія кредитовъ, не израсходованныхъ до 31 декабря.

Такимъ образомъ наиболѣе серьезною мѣрою, которая могла бы способствовать уничтоженію кредиторскихъ списковъ, является своевременный отпускъ по смѣтамъ кредитовъ, а затѣмъ, какъ сказано выше, весьма важно упростить дѣло возобновленія неизрасходованныхъ кредитовъ и разрѣшить производство расходовъ въ теченіе льготнаго срока.

Отвѣтъ на вопросъ 19-й.

Прилагается требуемый кредиторскій списокъ, составленный по формѣ таблицы № 12 записки С. Н. Кульжинскаго.

Отвѣтъ на вопросъ 20-й.

Высказанныя въ запискѣ С. Н. Кульжинскаго соображенія о необходимости регулированія эксплуатаціонныхъ расходовъ въ соответствіи съ получаемыми дорогою доходами слѣдуетъ признать совершенно правильнымъ. Для того же, чтобы начальникъ дороги легко могъ ориентироваться въ наличномъ финансовомъ положеніи дороги существенно важно сліяніе органовъ, вѣдающихъ расходами дороги и регистрирующихъ доходы ея, а именно присоединеніе къ Главной Бухгалтеріи той части службы Сборовъ, которая ведетъ расчеты съ другими дорогами, учитываетъ доходы дороги и производитъ всѣ расчеты доходовъ съ расходными кредитами.

Кромѣ того, представляется целесообразнымъ соединеніе остальной части службы Сборовъ съ Коммерческимъ Отдѣломъ и со службою Движенія и Телеграфа въ одну службу Эксплуатаціи. Это присо-

единеніе, сосредоточивъ въ одномъ мѣстѣ свѣдѣнія о доходахъ и расходахъ дороги, окажетъ важную услугу дѣлу наиболѣе полного и быстрого полученія данныхъ о финансовой дѣятельности дороги, съ помощью каковыхъ данныхъ начальникъ дороги можетъ соотвѣтственно регулировать веденіе хозяйства.

Отвѣтъ на вопросъ 21-й.

Отчетъ по эксплуатаціи Средне-Азіатской дороги за 1909 годъ будетъ готовъ къ 15-му іюня текущаго года.

Начальникъ дороги, инженеръ (подпись.).

Главный бухгалтеръ (подпись.).

Бухгалтеръ (подпись.).

*Приложеніе № 1,
къ вопросу 8.*

ВЪДОМОСТЬ

состоянія запасовъ матеріаловъ на Средне-Азіатской
жел. дор., съ исчисленіемъ количества матеріаловъ,
подлежащихъ ликвидированію.

Вѣдомость состоянія запасовъ матеріаловъ на Средне-Азіатской жел. дор.,

№ № главъ.	НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРІАЛОВЪ.	А.		Б.	
		Наличіе на 1-е января 1907 г.		Необходимые запасы.	
		Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
I	Топливо	979.589	38	1.350.978	80
II	Смазочные матеріалы	22.997	09	30.116	55
III	Освѣтительные „	109.483	10	77.700	—
IV	Рельсы, скрѣпленія, стрѣлки и кресто- вины	714.474	25	140.284	—
V	Шпалы и переводные брусья	1.277.504	80	1.795.865	—
VI	Запасныя части подвижного состава. .	1.217.188	54	1.015.200	—
VII	Металлы и издѣлія изъ нихъ	984.048	75	728.800	—
VIII	Лѣсной матеріалъ.	442.980	89	416.000	—
IX	Матеріалы для каменныхъ работъ . . .	175.811	22	70.285	50
X	Мануфактурные, химическіе и проч. предметы	280.549	60	229.000	—
XI	Канцелярскіе предметы	44.080	88	40.000	—
XII	Обмундировочные „	49.447	95	46.000	—
XIII	Инвентарные „	318.291	96	129.000	—
	Итого.	6.616.448	41	6.069.917	85
				6.070.000	—

Начальникъ Матеріальной Службы

И. д. Бухгалтера

Старшій Счетоводъ

Приложеніе № 1,
къ вопросу 8.

съ исчисленіемъ количества матеріаловъ, подлежащихъ ликвидированію.

№ № главъ.	НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРІАЛОВЪ.	В.		А-Б.		Б-В.		ПРИМѢЧАНІЕ.
		Годные запасы, подлежавшіе за- чету изъ наличія на 1-е января 1907 года.		Излишекъ нерас- ходованныхъ или негодныхъ запа- совъ на 1-е янва- ря 1907 г. (а-в).		Недостаточность запасовъ или необходимое уве- личеніе запасовъ (б-в).		
		Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	
		839.153	92	140.435	46	511.824	88	
		15.789	69	7.207	40	14.326	86	
		71.754	39	37.728	71	5.945	61	
		119.567	—	594.907	25	20.717	—	
		1.250.210	18	27.294	62	545.654	82	
		628.388	12	588.800	42	386.811	88	
		564.057	49	419.991	26	164.742	51	
		264.778	95	178.201	94	151.221	05	
		67.453	13	108.358	09	2.832	37	
		172.231	14	108.318	46	56.768	86	
		40.000	—	4.080	88	—	—	
		45.000	14	3.990	81	1.230	86	
		113.137	03	205.154	93	15.862	97	
		4.191.978	18	2.424.470	23	1.877.939	67	

(подпись).

(подпись).

(подпись).

**Копія журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ (по Хозяйственному отдѣлу
отъ 5/12 іюня 1902 г., за № 1911.**

Слушали: При рапортѣ отъ 28 октября 1900 г. Г. Начальникъ Средне-Азіатской дороги представилъ журналъ Совѣта отъ 27 сентября 1900 года, за № 10352 о размѣрѣ потребнаго оборотнаго капитала.

Изъ доклада Начальника Матеріальной службы Совѣту усматривается, что въ 1890 г. назначенъ былъ оборотный капиталъ въ размѣрѣ 790.000 р., въ 1896 г. особая коммиссія подъ предсѣдательствомъ генераль-лейтенанта Головина опредѣлила размѣръ оборотнаго капитала въ 1.000.000 р., въ 1898 г. вопросъ этотъ былъ пересмотрѣнъ вновь назначенной коммиссіей, опредѣлившей потребный оборотный капиталъ въ 2.868.000 руб. Предсѣдатель коммисіи по приему Средне-Азіатской дороги въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія опредѣлилъ размѣръ оборотнаго капитала въ 3.500.000 руб., докладчикъ Совѣту полагалъ въ виду роста движенія и присоединенія Мургабской вѣтви установить оборотный капиталъ въ 5.000.000 руб.

Совѣтъ Управленія въ засѣданіи 27 сентября 1900 г. опредѣлилъ размѣръ оборотнаго капитала въ 4.347.000 руб.

Главный Контролеръ остался при особомъ мнѣніи и исчислилъ оборотный капиталъ въ 3.200.000 р., изъ коихъ 1.248.666 р. на приобрѣтеніе матеріаловъ въ счетъ потребности даннаго года и 1.950.922 р. на приобрѣтеніе матеріаловъ въ запасъ.

Въ прилагаемой вѣдомости сопоставленъ расходъ матеріаловъ въ 1900 году (3.850.141 р.), остатокъ матеріаловъ на 1 января 1901 года (2.065.654 р.), размѣръ потребнаго оборотнаго капитала, согласно журналу Совѣта (4.347.000 руб.) и размѣръ оборотнаго капитала по заключенію Хозяйственнаго отдѣла (3.700.000 р.).

Послѣдняя сумма опредѣлена Хозяйственнымъ отдѣломъ на основаніи нижеслѣдующихъ соображеній:

По главѣ I Совѣтомъ Управленія необходимый запасъ нефтяныхъ остатковъ опредѣленъ въ 60% отъ расхода каменнаго угля, дровъ и прочихъ матеріаловъ въ 15% отъ расхода.

Главнымъ Контролеромъ запасъ нефтяныхъ остатковъ опредѣленъ въ 25% отъ расхода, по остальнымъ статьямъ главы I въ 50% отъ расхода.

Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы запасъ нефтяныхъ остатковъ опредѣлить въ зависимости отъ имѣющихся и подлежащихъ постройкѣ нефтехранилищъ, всего 3.000.000 пуд., принявъ цѣну нефтяныхъ остатковъ въ 15 коп., всего на сумму 450.000 руб.; запасъ каменнаго угля и дровъ исчислить въ 50% отъ расхода, что составитъ 105.000 руб.; запасъ кокса, кузнечнаго угля и прочихъ матеріаловъ по главѣ I опредѣлить въ 100% отъ расхода, что составитъ 16.000 руб. Итого по I главѣ: 450.000 р. + 105.000 р. + 16.000 р. = 571.000 руб.

По главѣ II Совѣтомъ Управленія запасъ минеральнаго масла исчисленъ въ 50% отъ расхода, запасъ по прочимъ статьямъ II главы въ 15%. Государственнымъ Контролемъ запасъ минеральнаго масла исчисленъ въ 50%, по прочимъ статьямъ въ 25%.

Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы запасъ матеріаловъ по главѣ II исчислить въ 50% отъ расхода, что составитъ 25.500 руб. (дороги Европейской Россіи опредѣляютъ запасъ въ 25—33% отъ расхода).

По главѣ III. Совѣтомъ Управленія запасъ свѣчей исчисленъ въ 100% отъ расхода, керосина въ 50%, а по прочимъ статьямъ въ 15% отъ расхода. Главнымъ Контролеромъ запасъ керосина опредѣленъ въ 25% отъ расхода, по прочимъ статьямъ въ 50% отъ расхода.

Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы запасъ по настоящей главѣ опредѣлить въ 50% отъ расхода, что составитъ 27.000 руб.

По главѣ IV. Совѣтомъ Управленія запасъ рельсовъ, скрѣпленій и стрѣлочныхъ переводовъ исчисленъ въ 15% отъ расхода, Главнымъ Контролеромъ въ 50% отъ расхода.

Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы запасъ рельсовъ опредѣлить въ двѣ рельсы на версту главнаго пути и 1½ версты въ запасъ въ складѣ; скрѣпленія опредѣлить въ 12% отъ вѣса рельсовъ въ запасъ и стрѣлочныхъ переводовъ по два на каждыя 100 верстъ пути и 6 переводовъ въ главномъ складѣ.

При длинѣ главнаго пути 2.362 версты запасъ рельсовъ составитъ $2.362 \times 2 = 4.724 + 1\frac{1}{2} \times 400 = 5.324$ верстамъ рельсоваго пути (длина рельсъ) 35, типъ 22½ фунта въ пог. футѣ) цѣна пуда рельсъ принята въ 1 р. 50 к.— $13,31 \times 4.000 \times 1,50 = 79.860$ руб.

Запасъ скрѣпленій опредѣленъ въ 6.000 пуд. по цѣнѣ 2 р. 50 к. = 15.000 р. Стрѣлочныхъ переводовъ $\frac{2.362}{100} + 6 = 30$ переводовъ по цѣнѣ 350 р. = 10.500 р. Всего по главѣ IV—79.860 р. + 15.000 р. + 10.500 р. = 105.360 руб.; округленно 105.000 рублей.

По главѣ V. Совѣтомъ Управленія запасъ шпаль и переводныхъ брусевъ опредѣленъ въ 20% отъ расхода. Главнымъ Контролеромъ въ 10%.

Соглашаясь съ мнѣніемъ Контроля о достаточности 10% запаса шпаль и брусевъ, но отрицая надобность въ денежномъ кредитѣ, равномъ 1/3 части годового расхода шпаль и брусевъ, Хозяйственный отдѣлъ признаетъ необходимымъ исчислить запасъ не въ зависимости отъ расходовъ 1900 года, а въ 1/5 часть отъ количества шпаль, уложенныхъ въ главномъ пути.

При длинѣ главнаго пути въ 2.362 версты число лежащихъ въ пути шпаль составляетъ 2.362×1.500 , а при ежегодной смѣнѣ 1/5 части, часть 699.600 шпаль округленно 700.000 шпаль, что составитъ, по цѣнѣ 1 р. 20 к.—840.000 руб. Запасъ переводныхъ брусевъ Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы, согласно заключенія Контроля, принять въ 10% отъ расхода и опредѣлить въ суммѣ 9.000 руб.

Такимъ образомъ итогъ по главѣ V составитъ 849.000 р., при чемъ, эта сумма не подлежитъ сокращенію по введеніи пропитки шпаль и брусевъ.

По главѣ VI. Совѣтъ исчислилъ запасъ запасныхъ частей къ подвижному составу въ 80% отъ расхода, Контроль въ 50%.

Въ виду наличія на дорогѣ большого числа серій паровозовъ старыхъ типовъ, затруднительности заказа разнообразныхъ запасныхъ частей на заводахъ, отдаленныхъ отъ дороги, значительнаго увеличенія числа паровозовъ, вслѣдствіе быстрого роста движенія, Хозяй-

ственный отдѣлъ полагалъ бы опредѣлить запасъ въ 100% отъ расхода, что составитъ 300.000 руб.

По главѣ VII. Совѣтомъ опредѣленъ запасъ металловъ и издѣлій изъ нихъ въ 150% отъ расхода, Контролемъ въ 50%.

Хозяйственный Отдѣлъ полагалъ бы опредѣлить расходъ въ 80% отъ расхода, что составитъ 380.000 руб.

По главѣ VIII. Совѣтомъ опредѣленъ запасъ въ 150% отъ расхода, Контролемъ въ 50%.

Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы запасъ брусевъ и бревенъ для службы Тяги опредѣлить въ 200% отъ расхода, прочихъ лѣсныхъ матеріаловъ 100%, что составитъ $75.000 \times 200 + 125.000 \times 100 = 275.000$ руб.

По главѣ IX. Совѣтомъ опредѣленъ запасъ въ 50% отъ расхода, Контролемъ въ 25%.

Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы, согласно съ заключеніемъ Контроля, опредѣлить запасъ въ 25%, что составитъ 25.000 руб.

По главѣ X. Совѣтомъ опредѣленъ запасъ въ 150%, Контролемъ въ 50%.

Хозяйственный отдѣлъ, въ виду отдаленности отъ центровъ производства мануфактурныхъ и химическихъ матеріаловъ, полагалъ бы запасъ опредѣлить въ 75% отъ расхода, что составитъ 150.000 руб.

По главѣ XI. Запасъ канцелярскихъ предметовъ исчисленъ Совѣтомъ въ 29.000 руб., Контролемъ въ 28.500 руб. Хозяйственный Отдѣлъ полагалъ бы принять запасъ въ 29.000.

По главѣ XII. Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы оставить сумму, опредѣленную Совѣтомъ.

По главѣ XIII. Совѣтомъ запасъ опредѣленъ въ 100% отъ расхода, Контролемъ въ 50%.

Въ виду отдаленности Закаспійской дороги, Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы возможнымъ имѣть запасъ инвентарныхъ предметовъ въ 50% отъ расхода.

За указанными измѣненіями размѣръ оборотнаго капитала опредѣлится въ 2.872.500 руб.

Принимая, за симъ, во вниманіе, что оборотные капиталы предположено установить на 1 января 1904 г., что въ составѣ исчисленнаго оборотнаго капитала заключается на сумму около 1.900.000 р. матеріаловъ, расходъ коихъ прямо пропорціоналенъ размѣрамъ движенія, что приростъ движенія, исчисленный по паровозоверстамъ, составитъ въ трехлѣтіе 1898—1900 г.г. около 46%, опредѣляя его въ трехлѣтіе послѣ 1 января 1901 г. лишь въ 35, размѣръ оборотнаго капитала на 1 января 1904 г. составитъ $2.872.500 + 1.900.000 \times 0,35 = 3.537.500$ руб.

Исчисленная сумма оборотнаго капитала достаточно лишь для нуждъ эксплуатаціи, а такъ какъ на Средне-Азіатской дорогѣ быстро развивается движеніе, то слѣдуетъ предвидѣть въ ближайшіе годы производство значительныхъ работъ по усилению пропускной способности дороги.

Предполагая, что большинство новыхъ работъ будетъ исполнено подряднымъ способомъ, тѣмъ не менѣе, необходимый запасъ нѣкоторыхъ матеріаловъ, какъ на примѣръ: рельсъ, скрѣпленій, шпаль, переводныхъ брусевъ, стрѣлочныхъ переводовъ для укладки верствъ 10 по-

выхъ путей и нѣкоторое количество лѣсного матеріала скобяного, кровельнаго желѣза, стекла для постройки путевыхъ или станціонныхъ зданій, которыя вслѣдствіе разбросанности по линіи не могутъ быть сданы съ подряда.

Стоимость укладочнаго матеріала для 10 верстъ пути и для 10 переводовъ составляетъ около 100.000 р., полагая на прочіе матеріалы 50—60.000 руб., оборотный капиталъ за нѣкоторымъ округленіемъ составитъ 3.700.000 руб.

Къ рапорту Начальника Средне-Азіатской дороги отъ 26 іюня 1901 г. приложена вѣдомость, изъ которой усматривается, что стоимость наличія матеріаловъ въ складахъ дороги составляла на 1 января 1901 г. 2.065.654 р. 81 к., при чемъ, запасы на сумму 822.181 р. 81 к. Начальникъ дороги считаетъ обременяющими оборотный капиталъ.

Эта послѣдняя сумма подраздѣляется на слѣдующія категоріи:

1) Стоимость матеріаловъ годныхъ, имѣющихся въ излишествѣ	713.929 р. 68 к.
2) Стоимость колесныхъ паръ, числящихся въ складѣ дороги	76.944 „ 48 „
3) Стоимость матеріаловъ, подлежащихъ перечисленію въ ломъ	5.213 „ 38 „
4) Стоимость матеріаловъ, подлежащихъ за ненадобностью или негодностью продажѣ	21.509 „ 44 „
5) Стоимость матеріаловъ, подлежащихъ уничтоженію	34 „ 40 „
6) Сумма, на которую надлежитъ уменьшить ярлычную стоимость нѣкоторыхъ матеріаловъ	4.550 „ 43 „
	822.181 р. 81 к.

Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы:

а) По пункту 1. Матеріалы годные, излишніе въ настоящее время, сохранить въ составѣ оборотнаго капитала.

б) По пункту 2. Колесныя пары, числящіяся въ оборотномъ капиталѣ, перечислить въ колесный паркъ безъ возмѣщенія оборотному капиталу заготовительной стоимости колесныхъ паръ.

в) По пункту 3. При признаніи Совѣтомъ Управленія подлежащимъ перечисленію въ ломъ матеріаловъ, показанныхъ въ графѣ 6 вѣдомости, ярлычной стоимостью 5.213 р. 38 р. оборотному капиталу возмѣстить стоимость лома изъ источника, за счетъ коего ломъ будетъ приобрѣтенъ, а оказавшійся убытокъ возмѣстить изъ эксплуатаціоннаго кредита.

г) По пункту 4. При признаніи Совѣтомъ подлежащими продажѣ матеріаловъ ярлычной стоимости 21.509 р. 44 к., показанныхъ въ графѣ 7 вѣдомости, сумму, вырученную отъ продажи, зачислить въ оборотный капиталъ, а недостающую до ярлычной стоимости сумму возмѣстить оборотному капиталу изъ эксплуатаціонныхъ кредитовъ.

д) По пункту 5. При признаніи Совѣтомъ Управленія подлежащими уничтоженію матеріалы ярлычной стоимостью 34 р. 40 к., по-

казанные въ графѣ 8 вѣдомости, возмѣстить оборотному капиталу изъ эксплуатаціонныхъ кредитовъ сумму 34 р. 40 к.

е) По пункту 6. Признать, что брусья и бревна должны быть расходуемы для надобности эксплуатаціи по заготовительной стоимости безъ переоцѣнки.

Постановили: 1) Не считая стоимости колеснаго парка, снѣговыхъ защитъ, воинскихъ приспособленій, опредѣлить размѣръ оборотнаго капитала на 1 января 1901 г. въ 2.872.500 руб., а за прибавленіемъ 162.500 руб. на пріобрѣтеніе запасовъ матеріаловъ для новыхъ работъ и 35% отъ стоимости матеріаловъ, расходъ коихъ пропорціоналенъ размѣрамъ движенія, установить размѣръ оборотнаго капитала на 1 января 1904 года въ 3.700.000 рублей.

2) Матеріалы годные, излишніе въ настоящее время, сохранить въ составѣ оборотнаго капитала.

3) Колесныя пары, числящіяся въ оборотномъ капиталѣ, перечислить въ колесный паркъ безъ возмѣщенія оборотному капиталу заготовительной стоимости колесныхъ паръ.

4) При признаніи Совѣтомъ Управленія подлежащимъ перечисленію въ ломъ матеріаловъ, показанныхъ въ графѣ 6 вѣдомости, ярлычной стоимостью 5.213 руб. 38 к. оборотному капиталу возмѣстить стоимость лома изъ источника, за счетъ коего ломъ будетъ пріобрѣтенъ, а оказавшійся убытокъ возмѣстить изъ эксплуатаціоннаго кредита.

5) При признаніи Совѣтомъ подлежащими продажѣ матеріаловъ, ярлычной стоимостью 21.509 р. 44 к., показанныхъ въ графѣ 7 вѣдомости, сумму, вырученную отъ продажи, зачислить въ оборотный капиталъ, а недостающую до ярлычной стоимости сумму возмѣстить оборотному капиталу изъ эксплуатаціонныхъ кредитовъ.

6) При признаніи Совѣтомъ Управленія подлежащими уничтоженію матеріалы, ярлычной стоимостью 34 р. 40 к., показанные въ графѣ 8 вѣдомости, возмѣстить оборотному капиталу изъ эксплуатаціонныхъ кредитовъ сумму 34 р. 40 коп.

7) Признать, что брусья и бревна должны быть расходуемы для надобности эксплуатаціи по заготовительной стоимости безъ переоцѣнки.

Подлинный за надлежащими подписями.

Съ копіей вѣрно: Бухгалтеръ (подпись).

Вѣдомость о валовомъ доходѣ Средне-Азіатской желѣзной дороги за _____
съ подробнымъ распредѣленіемъ, согласно номенклатуры смѣты.

Общая сумма дохода.

Отдѣль.	Глава.	Статья.	§§.	Наименованіе доходовъ.	Очередн. №.	За отчетный мѣсяць.		За время съ начала года, съ отчетн. мѣсяцемъ.		Примѣчаніе.
						Руб.	К.	Руб.	К.	
I				Выручка (валового дохода) по движенію и операціямъ, непосредственно съ нимъ связанными.						
		1		Доходъ отъ перевозокъ: пассажировъ, багажа и грузовъ пассажирской и большой скоростей:						
			1	Съ экстренныхъ поѣздовъ	1					
			2	Съ пассажировъ всякаго рода						
			1	Съ пассажировъ по общему тарифу всѣхъ классовъ	2					
			2	Съ военныхъ чиновъ	3					
			3	Съ пассажировъ, перевозимыхъ на особыхъ основаніяхъ: пассажир. IV класса, переселенцевъ и пр.	4					
			4	Съ арестантовъ и конвойныхъ	5					
			3	Съ багажа и товаро-багажа	6					
			4	Съ товаровъ пассажирской и большой скоростей						
			1	По общему тарифу пассажирской скорости	7					

Отдѣль.	Глава.	Статья.	§§.	Наименованіе доходовъ.	Очередн. №.	За отчетный мѣсяць.		За время съ начала года, съ отчетн. мѣсяцемъ.		Примѣчаніе.
						Руб.	К.	Руб.	К.	
			2	По общему тарифу большой скорости	8					
			3	По воинскому тарифу за багажъ и грузы пассажирской и большой скоростей	9					
			5	За перевозку почты	10					
	2			Съ перевозокъ по тарифамъ малой скорости						
			1	По общему тарифу	11					
			2	По воинскому тарифу	12					
	3			Дополнительные сборы, связанные съ перевозками						
			1	За страхованіе багажа и товаровъ	13					
			2	Станціонные расходы	14					
			3	За нагрузку, выгрузку и перегрузку клады	15					
			4	За храненіе груза, простой подвижнаго состава и подачу вагоновъ	16					
			5	За взвѣшиваніе и перевѣшиваніе	17					
			6	За бланки, копіи накладныхъ, за увѣдомленія грузополучателей и пр.	18					
	4			Доходъ отъ пропуска чужого подвижнаго состава	19					
II				Разныя статьи дохода.						
		1		Доходъ отъ отдачи въ наемъ: сооружений, помѣщеній, станціон-						

Отдѣль.	Глава.	Статья.	§§.	Наименованіе доходовъ.	Очередн. №.	За отчетный мѣсяць.		За время съ начала года, съ отчетн. мѣсяцемъ.		Примѣчаніе.
						Руб.	К.	Руб.	К.	
				ныхъ лавокъ, земли, за пользованіе цистернами, водоснабженіемъ кранами и пр. . .	20					
	2			Отдача во временное пользованіе и въ наемъ подвижного состава .						
		1		Отдача въ наемъ подвижного состава . . .	21					
		2		Причитающіеся къ полученію съ чужихъ дорогъ конвенціонные штрафы по обмѣну и пользованію подвижнымъ составомъ . . .	22					
		3		Сборъ съ телеграфа . .	23					
		4		Доходъ отъ продажи стараго имущества . .						
		1		Рельсовъ и скрѣпленій .	24					
		2		Шпаль	25					
		3		Прочаго имущества . .	26					
		5		Разныя поступленія (доходъ отъ продажи изданій и пр.	27					
III				Доходъ по финансовымъ и дополнительнымъ оборотамъ и предпріятіямъ.						
		1		Коммисіонные за переводъ наложенныхъ платежей и % за несвоевременные расчеты по ссудамъ	28					
		2		Прибыль отъ вспомогательныхъ предпріятій	29					
		3		Прибыль по магазину, и топливу и пр. . . .	30					

Отдѣль.	Глава.	Статья.	§§.	Наименованіе доходовъ.	Очередн. №.	За отчетный мѣсяцъ.		За время съ начала года, съ отчетн. мѣсяцемъ.		Примѣчаніе.
						Руб.	К.	Руб.	К.	
						IV				
		1		Доходъ отъ таксировки служебныхъ грузовъ .						
			1	Служебныхъ перевозокъ относимыхъ на счетъ матеріаловъ, или на счетъ работъ, покрывающихъ изъ особыхъ источниковъ	31					
		2		Служебныхъ перевозокъ произведенныхъ непосредственно для эксплоатациі	32					
				Всего по всѣмъ отдѣламъ . .						

Начальникъ службы Сборовъ (подпись).

Начальникъ отдѣла счетоводства (подпись).

Приложеніе
къ вопросу 16.

Свѣдѣнія о долгахъ за разными лицами и учрежденіями на 1 января 1909 г.

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖ- ДЕНІЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, со- вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
А. Долговъ казенныхъ учреждений.							
1) за перевозки, совершаемыя по Средне-Азіатской жел. дор. и неоплаченныя на 1 января 1909 года.							
Военное вѣдомство.							
Главное Интендантское Управ- леніе	526,653	56	370,918	92	897,572	48	
Казанское Окруж. Интендант.	29,588	52	9,999	72	39,588	24	
С.-Петербург. " "	8,569	25	826	85	9,396	10	
Туркестанское " "	12,096	38	99,037	23	111,133	61	
Кіевское " "	103	60	874	25	977	85	
Московское " "	4	77	24,889	95	24,894	72	
Кавказское " "	—	—	10,392	40	10,392	40	
Варшавское " "	—	—	8	22	8	22	
Пріамурское " "	—	—	67	21	67	21	
Иркутское " "	—	—	153	05	153	05	
Омское " "	—	—	1,474	09	1,474	09	
Виленское " "	—	—	8,397	70	8,397	70	
Корпусное Интенд. 2-го ар- мейскаго корпуса	—	—	7,574	85	7,574	85	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Чарджуйская инженерная дистанція	407	72	—	—	407	72	
Главное военно-медицинское Управленіе	343	72	82	03	425	75	
Асхабадскій продовольствен. магазинъ	2,097	93	388	83	2,486	76	
Ташкентскій продовольствен. магазинъ	—	—	17	76	17	76	
СПБ. складъ огнестрѣльн. пр. Управленіе Ижевск. завода . .	—	40	3,601	71	3,602	11	
Главный Штабъ	15	24	42	05	57	29	
Гл. артиллер. Управленіе . .	1,541	22	2	04	1,543	26	
Туркестантск. окр. арт. Упр . .	—	—	4,485	68	4,485	68	
С.-Петербург. " " "	—	—	26	21	26	21	
Омское " " "	—	—	2	05	2	05	
Варшавское " " "	—	—	1,156	20	1,156	20	
С.-Петербург. арт. складъ . .	—	—	1,334	62	1,334	62	
Московскій " " . .	—	—	14	51	14	51	
Александропольск. " . .	—	—	7	43	7	43	
Тифлисскій " " . .	—	—	1	77	1	77	
Кіевскій " " . .	—	—	498	01	498	01	
Асхабадскій " " . .	—	—	2,572	11	2,572	11	
Варшавскій " " . .	—	—	1	66	1	66	
Казанскій " " . .	—	—	1,014	55	1,014	55	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖ- ДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, со- вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Двинскій арт. складъ	—	—	21	42	21	42	
Кременчугскій арт. складъ	—	—	15	09	15	09	
Николаевскій ракетный зав.	—	—	19	24	19	24	
Михайловск. Шост. порох. зав.	—	—	649	56	649	56	
Луганскій патрон. заводъ	—	—	1.603	04	1.603	04	
Главн. инженер. Управление	—	—	7.988	72	7.988	72	
Закаспійск. обл. инж. складъ	—	—	—	72	—	72	
Туркест. инж. Управление	—	—	—	21	—	21	
„ „ паркъ	—	—	—	25	—	25	
Кіевское инж. окр. Управл.	—	—	—	88	—	88	
Управление Электротех. части инженер. вѣдомства	—	—	6	26	6	26	
Самаркандская инженер. ди- станція	—	—	2	45	2	45	
Туркестанск. понтон. рота	—	—	—	55	—	55	
„ конно-горн. бат.	—	—	—	85	—	85	
„ воен. тел. рота.	—	—	—	68	—	68	
4 бат. 1 артилер. бригады	—	—	—	11	—	11	
Бр.-Литовск. крѣп. арт. Упр.	—	—	1	57	1	57	
„ „ инж. „	—	—	—	90	—	90	
Маргеланск. крѣпостн. артил.	—	—	—	87	—	87	
1 рота Кушк. крѣп. артиллер.	—	—	—	28	—	28	
Кушкинск. кадр. рот.	—	—	—	16	—	16	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖ- ДЕНІЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, со- вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Усть-Двинск. крѣп. артилл.	—	—	40	87	40	87	
Хорошевскій интенд. складъ	—	—	10	58	10	58	
Тифлисскій вещевой инд. скл.	—	—	40	92	40	92	
Кіевскій	—	—	3	80	3	80	
Двинскій	—	—	88	87	88	87	
Духовнаго Правленія воен. морского Д-ва	—	—	151	76	151	76	
Комит. по постройкѣ въ крѣп. Кушка церкви	—	—	302	18	302	18	
Заводъ военно-врачебн. заго- товленій	—	—	17	69	17	69	
Кокандск. уѣзд. нач.	—	—	—	46	—	46	
Начальн. Скобелевск. уѣзда	—	—	—	62	—	62	
„ Андижанск. „	—	—	—	36	—	36	
Скобелевск. воинск. нач.	—	—	—	11	—	11	
Воен. Губерн. Ферганск. обл.	—	—	—	27	—	27	
„ „ Самарканд. „	—	—	—	22	—	22	
Нач. Аму-Дарьинск. отд.	—	—	—	18	—	18	
Ферганск. обл. Правленіе	—	—	20	62	20	62	
Сырѣ-Дарьинское „	—	—	—	58	—	58	
1 Закасп. желѣзнодорож. бат.	—	—	—	38	—	38	
2 „ „ „	—	—	—	39	—	39	
3 Зирабулакск. рез. бат.	—	—	1	80	1	80	
5 Туркест. стрѣлк. бат.	—	—	134	63	134	63	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖ- ДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, со- вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
7 Туркест. стрѣлк. бат.	—	—	—	67	—	67	
9 " " "	—	—	—	20	—	20	
10 " " "	—	—	—	10	—	10	
11 " " "	—	—	—	51	—	51	
12 " " "	—	—	—	1 39	—	1 39	
13 " " "	—	—	—	31	—	31	
3 " " "	—	—	—	62	—	62	
16 " " "	—	—	—	45 13	—	45 13	
17 " " "	—	—	—	93 66	—	93 66	
18 " " "	—	—	—	94	—	94	
19 " " "	—	—	—	36	—	36	
6 Закаспійскій стрѣлк. бат. . .	—	—	—	3 94	—	3 94	
7 " " "	—	—	—	59 23	—	59 23	
8 " " "	—	—	—	6 98	—	6 98	
5 " " "	—	—	—	56 86	—	56 86	
7 Мервскій рез. бат.	—	—	—	48	—	48	
8 Красноводск. рез. бат. . . .	—	—	—	66	—	66	
Закасп. саперн. батал.	—	—	—	1 32	—	1 32	
5 Кушкинск. резерв. бат. . . .	—	—	—	1 78	—	1 78	
1 Кавказскій казач. полкъ . . .	—	—	—	99	—	99	
1 Семирѣченск. " "	—	—	—	68	—	68	
1 Астраханскій " "	—	—	—	49	—	49	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖ- ДЕНІЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, со- вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
2 Уральскій казач. полкъ . .	—	—	1 04	—	1 04	—	
2 Оренбургскій „ „ . .	—	—	10 46	—	10 46	—	
4 „ „ „ . .	—	—	—	63	—	63	
6 „ „ „ . .	—	—	—	40	—	40	
	581.753	02	561.284	59	1.143.037	61	
Туркестанская желѣзнодорож- ная бригада по льготному та- рифу № 19 1907 года.							
Командиръ 1 Закасп. жел.-дор. баталіона	—	—	5.491	60	5.491	60	
Командиръ 2 Закасп. жел.-дор. баталіона	—	—	1.527	71	1.527	71	
Командиръ Кушкинской по- левой желѣзнодорож. роты . .	—	—	840	94	840	94	
Штабъ бригады	—	—	610	67	610	67	
	—	—	8.470	92	8.470	92	
Министерство Внутрен. Дѣлъ.							
Главное Тюремн. Управленіе.	30.338	81	27.392	44	57.731	25	
Департаментъ Общихъ Дѣлъ.	—	—	682	24	682	24	
Тоже по фактурнымъ перевоз- камъ	—	—	73	65	73	65	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНІЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Министерство Финансовъ.							
Штабъ отдѣльнаго корпуса пограничной стражи	—	—	1.485	62	1.485	62	
Разныя учрежденія.							
Кокандск. уѣздн. начальникъ.	—	—	—	46	—	46	
Воен. Губернат. Ферган. Обл.	—	—	—	27	—	27	
Бухарское Правительство. . .	—	—	126	36	126	36	
Правленіе Кит.-Вост. дороги .	—	—	72	60	72	60	
Жандармское Упр. Ср.-Аз. ж.д.	—	—	85	58	85	58	
Штабъ Отд. Корп. Жандарм.	—	—	3	44	3	44	
Нач. Туркестанск. почтово-телеграфнаго округа	—	—	53	95	53	95	
	—	—	342	66	342	66	
Итого	612.091	83	599.732	12	1.211.823	95	
2) за отпущенные материалы и произведенныя работы.							
Амударьинская флотилія	—	—	—	—	53.916	84	
Андижанскій продовольствен. магазинъ	—	—	—	—	1	66	
Андижанское уѣздн. Управ. . .	—	—	—	—	1.276	84	
Асхабадскій уѣздный Нач. . .	—	—	—	—	13	45	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖ- ДЕНІЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, со- вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Асхабадская инженерная ди- станція	—	—	—	—	2.421	19	
Атекскій приставъ	—	—	—	—	15	81	
Андижанское казначейство. .	—	—	—	—	16	80	
Военное Вѣдомство.							
За командировки служащихъ по случаю минувшей войны.	—	—	—	—	10.549	39	
Жандармск. полиц. Управл. .	—	—	—	—	3.777	07	
Завѣдующій Каахкинскимъ лазаретомъ.	—	—	—	—	333	80	
Интендантское Управл. 2-го Туркестанскаго армейскаго корпуса	—	—	—	—	1.139	23	
Красноводскій мѣстный лаза- ретъ	—	—	—	—	310	19	
1-й Закаспійскій жел.-дорожн. батал.	—	—	—	—	10.961	44	
6-я Мортирн. батарея	—	—	—	—	856	62	
4-я Кубанск. казач. батарея .	—	—	—	—	1.375	75	
Меанскій отрядъ пограничной стражи	—	—	—	—	16	83	
Хивабадскій отрядъ погран. стражи	—	—	—	—	142	28	
2-й Закаспійскій жел.-дорожн. батал.	—	—	—	—	11.019	64	
Кушкинская полевая ж.-дор. рота	—	—	—	—	9.334	13	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНІЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Красноводскій воинск. н-къ	—	—	—	—	282	26	
Кушкинск. артиллер. складъ	—	—	—	—	211	05	
Кушкинск. крѣп. артил.	—	—	—	—	674	84	
Кушкинскій лазаретъ	—	—	—	—	30	81	
Красноводскій продовольств. магазинъ	—	—	—	—	2	80	
6-й Геокъ-Тепинскій резервн. батал.	—	—	—	—	21	52	
6-й Туркестанскій стрѣлк. бат.	—	—	—	—	67	88	
17-й " " "	—	—	—	—	28	10	
Закасп. стрѣлк. батал.	—	—	—	—	101	50	
7 Закаспійскій стрѣлковый батал.	—	—	—	—	718	27	
2-я батарея 2-й Туркестанск. стрѣлковой бригады	—	—	—	—	5	92	
2 Турк. стрѣлк. баталіонъ	—	—	—	—	1	20	
1 кон. кавказ. полкъ	—	—	—	—	2	80	
4 батарея 1 Туркестан. артил. бригады	—	—	—	—	15	40	
19 Туркестанскій стрѣлковый батал.	—	—	—	—	1	35	
1 Закасп. батарея	—	—	—	—	224	75	
4 Заамурск. ж.-д. батал.	—	—	—	—	35	20	
1 Сводн. Закасп. ж.-д. батал.	—	—	—	—	26	40	
Туркестанск. П.-Т. округъ	—	—	—	—	10.603	37	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/712.		По перевозкамъ, со-вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Тедженское уѣздное управленіе	—	—	—	—	552	91	
Туркестанск. ж.-д. бригада . .	—	—	—	—	2,543	95	
Экспедиція Заготовл. Госуд. бумагъ	—	—	—	—	281	90	
Постройка Оренбургъ - Ташкентской жел. дор.	—	—	—	—	78,195	89	
Асхабадское техническ. учил.	—	—	—	—	20,067	34	
Ташкентское „ „	—	—	—	—	2,811	85	
Итого . . .	—	—	—	—	224,988	22	
Всего по пункту А .	612,091	83	599,732	12	1,436,812	17	
Б. За желѣзными дорогами.							
Владикавказская жел. дор. . .	—	—	—	—	2	75	
Закавказскія „ „ . . .	—	—	—	—	6,444	69	
Моск.-Курск.-Нижегор. ж. д. .	—	—	—	—	3,960	79	
Привислинскія жел. дор. . .	—	—	—	—	1,825	20	
Рязанско-Уральская жел. дор.	—	—	—	—	80	—	
Риго-Орловская „ „	—	—	—	—	30	—	
Сызрано-Вяземская „ „	—	—	—	—	862	44	
Сибирская „ „	—	—	—	—	2,963	75	
Самаро-Златоустовск. „ „	—	—	—	—	59,675	75	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, со-вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Сѣверная жел. дор.	—	—	—	—	15	60	
Ташкентская жел. дор.	—	—	—	—	92.693	50	
Юго-Западная „ „	—	—	—	—	355	30	
Всего по пункту Б .	—	—	—	—	168.909	77	
В. За частными транспортными предприятиями.							
Компанія Надежда	—	—	—	—	389.145	93	
Россійскимъ Обществомъ.	—	—	—	—	747	33	
Русскимъ Обществомъ	—	—	—	—	26	71	
Волжско-Камскимъ Обществ.	—	—	—	—	112	12	
Всего по пункту В .	—	—	—	—	390.032	09	
Г. За служащими дороги.							
Буцковъ, мастеръ гл. мастерскихъ	—	—	—	—	202	26	
Инспекторъ народныхъ учил.	—	—	—	—	132	39	
Московская Матвѣевская биржевая артель	—	—	—	—	756	34	
Полушко, конторщ. сл. Пути.	—	—	—	—	8	—	
Толоконниковъ, счетоводъ гл. бухгалтеріи	—	—	—	—	85	84	
Шелковскій, инженеръ, инженеръ для особыхъ поручен.	—	—	—	—	82	74	
Всего по пункту Г .	—	—	—	—	1.267	57	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/762.		По перевозкамъ, со-вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Долговъ служащихъ на 1 января 1909 года состояло.							
Начеты сл. Сборовъ, отнесенные на дебетъ сл. Движенія и числящіеся на 1 января 1909 года.							
Начальники станцій	—	—	—	—	8.926	31	
Ихъ помощники (какъ времен. замѣстители начальниковъ станцій)	—	—	—	—	736	64	
Товарные кассиры	—	—	—	—	3.787	86	
Багажные кассиры	—	—	—	—	269	63	
Билетные кассиры	—	—	—	—	2.876	56	
Итого . . .	—	—	—	—	16.597	—	
Всего по пункту Г. .	—	—	—	—	17.864	57	
Въ томъ числѣ показано растраченныхъ бывшими агентами дороги, нынѣ уволенными отъ службы:							
Начальникъ ст. Добронравовъ.	—	—	—	—	2.800	25	
Помощникъ нач. ст. Шаликашвили	—	—	—	—	568	93	
Нач. ст. Абрамовъ	—	—	—	—	602	92	
„ „ Вершковскій	—	—	—	—	344	43	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.				По перевозкамъ, со-вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.	Примѣчаніе.
	С у м м а.							
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
Товарный кассиръ Румянцевъ.	—	—	—	—	517	37	*) Умышленно взыскалъ по товарной кассѣ ст. Джебелъ деньги безъ вѣдома Начальника станции и присвоилъ себѣ.	
Билетный „ Баскаковъ.	—	—	—	—	1,158	17		
Конторщикъ Дзецинъ *) . . .	—	—	—	—	115	47		
Багажный кассиръ Логиновъ.	—	—	—	—	123	84		
Товарный „ Ермаковъ.	—	—	—	—	586	54		
Итого . . .	—	—	—	—	6,817	92		

Причемъ Добронравовъ, Шаликашвили, Румянцевъ, Вершковскій, Баскаковъ, Дзецинъ, Логиновъ преданы суду.

Изъ перечисленныхъ выше долговъ есть нѣкоторая доля вѣроятности считать безнадежными изъ суммъ, растраченныхъ бывшими служащими дороги:

2800 р. 25 к.	съ	Добронравова.
568 „ 93 „	„	Шаликашвили.
344 „ 43 „	„	Вершковскаго.
517 „ 37 „	„	Румянцевъ.
1158 „ 17 „	„	Баскакова.
115 „ 47 „	„	Дзецина.
123 „ 84 „	„	Логинова.
256 „ 78 „	„	Ермакова (остальная сумма 329 р. 78 коп. обезпечена его пенсіонными взносами).

Всего . . . 5885 „ 24 „

Главный бухгалтеръ (подпись).

Бухгалтеръ (подпись).

Приложение
къ вопросу № 19.

Кредиторские списки Средне-Азиатской жел. дор. на 1 января 1909 года.

Наименование кредитовъ.	Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредита (безъ кредиторск. списковъ).		Остатокъ кредита, подлежащ. къ поступленію въ ресурсы казны.		Кредиты, заявленные въ кредитор. списокъ.		Расходы, произведенные въ 1908 г. за счетъ кредиторскихъ списковъ.	Остатки кредиторскихъ списковъ къ 1-му января 1909 г.	Наличность на 1-е января 1909 г. въ Гл. Казн. и Асхаб. Казн.		Въ томъ числѣ.				Примѣчаніе.				
													На оплату кредиторскихъ списковъ.		Суммы, подлежащія зачисленію въ ресс. казны.			Сумма, заявленная въ кредитор. спис. для перечислен. въ друг. источники.			
	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.			РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.		РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.
§ 7 ст. 1 см. Упр. ж. д. 1907 г.	1,301,281	—	1,168,149	84	—	—	521,119	62	—	—	521,119	62	133,131	16	133,131	16	—	—	—	—	Разница съ данными по отчету вслѣд. того, что ас. оплачены въ 1909 г.
§ 7 „ 2 „ 1907 г.	302,755	—	199,253	50	—	—	224,047	56	—	—	224,047	56	103,501	50	103,501	50	—	—	—	—	
§ 8 „ 1 „ 1907 г.	151,325	—	60,239	78	—	—	91,085	22	—	—	91,085	22	91,085	22	—	—	—	—	—	—	
§ 5 „ 23 „ 1907 г. (рез. эксп.)	95,065	—	94,272	69	—	—	792	31	350,00	—	442	31	442	31	—	—	442	31	—	—	
§ 5 „ 22 „ 1907 г.	220,137	—	201,118	22	—	—	55,176	91	—	—	55,176	91	19,018	78	19,018	78	—	—	—	—	
§ 5 „ 18 „ 1907 г. (отд. 7 гл. II)	210,000	—	209,950	68	—	—	38,991	66	—	—	38,991	66	49	32	49	32	—	—	—	—	
§ 5 „ 18 „ 1907 г.	12,133,574	04	11,968,000	96	—	—	983,201	69	113,084	48	183,022	76	52,485	60	52,485	60	—	—	—	—	
§ 4 „ 1 „ 1907 г.	6,590	—	6,477	50	—	—	125	98	—	—	125	98	112	50	112	50	—	—	—	—	
§ 3 „ 2 „ 1907 г.	65,100	—	—	—	—	—	65,100	—	64,987	04	112	96	65,100	—	65,100	—	—	—	—	—	
§ 3 „ 1 „ 1907 г.	40,474	—	—	—	—	—	40,474	—	40,473	95	—	05	40,474	—	40,474	—	—	—	—	—	
31 1906 г.	18,360	—	18,229	24	—	—	131	89	102	17	29	72	28	59	28	59	—	—	—	—	
§ 32 ст. 2 см. 1906 г.	354,600	55	228,784	67	—	—	197,145	25	102,089	12	95,056	13	6,316	24	6,316	24	—	—	—	—	
§ 32 „ 1 „ 1906 г.	953,773	—	942,783	67	—	—	716,521	18	10,973	29	575,875	99	16	04	16	04	—	—	—	—	
§ 29 см. 1906 г. (рез. эсп.)	102,925	—	102,144	80	—	—	780	20	302	85	461	45	477	35	—	—	477	35	—	—	
§ 28 ст. 3 см. 1906 г.	525,825	—	253,530	56	—	—	274,516	28	260,659	25	13,857	03	21,635	19	21,635	19	—	—	—	—	
§ 23 см. 1906 г. (отд. 7 гл. II).	212,000	—	211,512	17	—	—	91,433	09	90,407	63	1,025	46	—	—	—	—	—	—	—	—	
Итого	16,693,781	59	15,664,448	28	—	—	3,300,642	84	683,429	78	1,800,430	81	533,873	80	532,954	14	919	66	—	—	

Главный бухгалтеръ (подпись).

Бухгалтеръ (подпись).

Отвѣты Управленія Сызрано-Вяземской желѣзной дороги на вопросный листъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

Для правильности баланса счетовъ по Сызрано-Вяземской жел. дорогѣ необходимо лишь включить въ таковой свѣдѣнія о стоимости дороги, помѣщенные въ особой вѣдомости отчета, передъ балансомъ счетовъ, во всемъ остальномъ неправильностей въ составленіи баланса счетовъ не замѣчается.

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

Въ предлагаемой формѣ баланса необходимо „Счетъ эксплуатаціи“, какъ въ активѣ, такъ и въ пассивѣ раздѣлить на два счета — по доходу и расходу, а „счетъ прибыли и убытка“, какъ излишній — исключить. Въ остальномъ предлагаемая форма баланса представляется удовлетворительной.

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

Данными для опредѣленія стоимости дороги по отчету дороги за 1907 г. служатъ слѣдующія цифры:

а) стоимость дороги (стр. 92)	88.209.904 р. 38 к.
б) дополнительныя сооруженія и работы (стр. 98)	2.161.113 „ 02 „
в) инвентарное имущество (стр. 105)	2.861.800 „ 68 „
г) подвижной составъ (стр. 105)	34.519.129 „ 49 „
	<hr/>
	127.751.947 р. 57 к.,
въ таблицѣ же показано	130.889.772 р. — к.,

т.-е. болѣе на 3.137.824 р. 43 к. Выяснить эту разницу, за отсутствіемъ свѣдѣній о томъ—изъ какихъ источниковъ взяты данныя для таблицы—не представляется возможнымъ.

Отвѣтъ на вопросъ 4-й.

По службѣ Пути.

Для опредѣленія фактической инвентарной стоимости дороги, по службѣ Пути необходимо оцѣнить слѣдующія составныя ея части: земляное полотно, верхнее строеніе, искусственныя сооруженія, принадлежности станцій и гражданскія сооруженія.

Наиболѣе подходящій и непреувеличенный противъ существующихъ рыночныхъ цѣнъ, способъ оцѣнки дороги необходимо признать слѣдующій:

а) земляное полотно — по дѣйствительному объему и по среднимъ цѣнамъ, выяснившимся при постройкѣ новыхъ линій ближайшихъ раіоновъ;

б) верхнее строение: рельсы, шпалы, скрѣпленія, нижній и верхній балластъ съ версты или погонной сажени, по цѣнамъ того года, когда будетъ производиться оцѣнка;

в) принадлежности станцій: стрѣлки, семафоры, упоры, верстовые и иные столбы, поворотные круги, вѣсовые помосты и кочегарныя ямы,—со штуки, по цѣнамъ года оцѣнки;

г) искусственныя сооруженія: трубы, мосты, путепроводы — по дѣйствительному объему кладки устоевъ и быковъ и съ пуда верхняго строенія (фермы), по цѣнамъ года оцѣнки;

д) гражданскія сооруженія: зданія съ куба объема, а платформы и пакгаузы съ квадратной сажени пола, по цѣнамъ года ихъ оцѣнки;

е) инвентарь службы Пути: по цѣнамъ года оцѣнки, со скидкою отъ 10 до 50⁰/о.

Для оцѣнки дороги указаннымъ выше способомъ потребуется не менѣе двухъ лѣтъ съ расходомъ на этотъ предметъ около 12.000 руб.

Для однообразнаго установленія, по всѣмъ казеннымъ жел. дорогамъ, способа инвентарной оцѣнки дорогъ во избѣжаніе разнообразія въ приѣмахъ при выводѣ результатовъ этихъ оцѣнокъ, необходимо учредить главную оцѣночную комиссію общую для всѣхъ дорогъ съ участіемъ представителей отъ извѣстныхъ группъ дорогъ, которые бы выработали опредѣленную инструкцію для мѣстныхъ оцѣночныхъ подкомиссій, подлежащихъ организованію при каждой дорогѣ изъ числа ея агентовъ. Для содержанія каждой такой подкомиссіи нужно:

Инженеръ съ окладомъ въ годъ	3.000 р.
Техникъ " " " "	1.500 "
Счетов. и конторщ. 2 съ окладомъ въ годъ.	1.500 "
	<hr/>
	6.000 р.
а на 2 года $6.000 \times 2 =$	12.000 "

По службѣ Движенія.

Такъ какъ въ числѣ инвентарнаго имущества Сызр.-Вяз. дороги находятся предметы переданные нынѣ соединенными дорогами: частью съ пониженной стоимостью, а частью безъ стоимости, то опредѣлить въ настоящее время измѣритель стоимости этого имущества не представляется возможнымъ. Срокъ производства оцѣнки имущества сл. Движенія нужно назначить 3 мѣсяца съ разрѣшеніемъ кредита на сей предметъ въ 800 руб.

По службѣ Тяги.

Въ оцѣнку стоимости дороги необходимо включать по службѣ Подвижнаго Состава и Тяги: стоимость паровозовъ и вагоновъ, водопроводовъ, механическаго оборудованія водоснабженія, мастерскихъ и депо. Измѣритель для оцѣнки инвентарной стоимости паровозовъ надлежитъ опредѣлить изъ слѣдующихъ соображеній: 1) съ теченіемъ времени, вслѣдствіе износа и поврежденій крупныхъ частей паровоза, капитальный ремонтъ удорожается и потому первоначальная стоимость паровозовъ соотвѣтственно выростанію стоимости этого ремонта па-

даетъ, 2) типъ паровозовъ старѣеть и становится съ теченіемъ времени невыгоднымъ при данныхъ условіяхъ эксплуатаціи дороги сравнительно съ новыми типами, 3) наконецъ, рыночная цѣна даннаго типа паровозовъ мѣняется. Учесть точное вліяніе всѣхъ этихъ факторовъ на современную стоимость паровозовъ составляетъ вопросъ большой сложности и потому приходится руководствоваться въ этомъ отношеніи нѣкоторымъ реальнымъ указаніямъ практики; такъ, на примѣръ, эксплуатація 6-ти колесныхъ паровозовъ на Сызрано-Вяземской дорогѣ и на большинствѣ дорогъ не выгодна и эти паровозы имѣютъ постепенный возрастъ около 40 лѣтъ и болѣе; стоимость капитальнаго ремонта этихъ паровозовъ нерѣдко свыше 7.000 руб. при достиженіи этой стоимости до 10.000 руб. паровозы сдавались въ ломъ. Эти паровозы было бы выгодно замѣнить постепенно на восьми или десятиколесные. Что касается старыхъ восьмиколесныхъ и десятиколесныхъ паровозовъ, то исключенія ихъ изъ инвентаря по старости до сего времени не было, хотя стоимость капитальнаго ремонта нерѣдко достигаетъ 8.000 руб. Если принять во вниманіе, что стоимость капитальнаго ремонта паровозовъ средней изношенности составляетъ 5.000 руб. и что капитальный ремонтъ производится черезъ 4 года, то при стоимости 8.000 руб. тратится ежегодно на капитальный ремонтъ лишнихъ около $\frac{8.000 - 5.000}{4} = 800$ руб., что составляетъ $\frac{800}{13.300} \approx 6\%$ отъ капитала изъ 6% 13.300 руб., слѣдовательно, стоимость паровозовъ понизилась на 13.300 руб., т.-е. примѣрно на половину стоимости новаго паровоза, что составляетъ при 26 лѣтней службѣ паровозовъ ежегодное пониженіе стоимости на $\frac{50\%}{36} = 1,4\%$.

Такимъ образомъ, оцѣнку современной стоимости паровозовъ казалось бы слѣдовало сдѣлать принимая до 8-ми и десятиколесныхъ паровозовъ пониженіе ихъ первоначальной стоимости въ размѣрѣ 1,4% за каждый годъ службы, а для 6-ти колесныхъ паровозовъ, въ виду невыгодности ихъ эксплуатаціи, на 2%, но не ниже, для паровозовъ не требующихъ капитальнаго ремонта 6.000 руб., а для паровозовъ, требующихъ капитальнаго ремонта 2.500 руб., составляющихъ стоимость паровозовъ, какъ старый ломъ.

По тѣмъ же соображеніямъ пассажирскіе вагоны слѣдовало бы считать по первоначальной стоимости уменьшенной на 1% за каждый годъ службы, товарные же вагоны, какъ постепенно возстановливаемые путемъ ремонта въ первоначальномъ видѣ по первоначальной стоимости.

Оцѣнка оборудования мастерскихъ и водоснабженій должна быть сдѣлана по подробному осмотру всѣхъ двигателей, машинъ, орудій и котловъ въ зависимости отъ современныхъ цѣнъ этихъ предметовъ, степени совершенства ихъ конструкціи и состоянія износа отъ предшествующей службы. Примѣненіе къ оцѣнкѣ этихъ предметовъ общаго измѣрителя представляется въ виду большаго разнообразія типовъ затруднительнымъ.

Водопроводы и ихъ части по указаніямъ практики относительно продолжительности ихъ службы можно бы оцѣнить скидывая съ современной ихъ стоимости по $1\frac{1}{2}\%$ за каждый годъ службы.

На переоцѣнку всего инвентаря службы Тяги и опредѣленіе стоимости измѣрителей требуется около 1 года времени съ расходомъ до 15.000 руб.

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

Стоимость подвижного состава по отчету опредѣлена такъ: стараго подвижного состава, перешедшаго отъ частныхъ обществъ (Морш., Сызр., Рязско-Вяз. и Рязско-Морш.) опредѣлена согласно отчетныхъ данныхъ тѣхъ дорогъ; новаго подвижного состава, поступившаго на дорогу за время казенной эксплуатаціи, опредѣлена по договорамъ Управленія жел. дорогъ съ заводами на постройку. Къ инвентарной стоимости, опредѣленной вышеприведеннымъ способомъ, добавляется еще стоимость доставки новаго подвижного состава съ заводовъ и стоимость работъ по улучшенію его, какъ-то: оборудованіе автоматическими тормазами, перестройка вагоновъ въ типовые, приспособленіе товарныхъ вагоновъ для перевозки людей зимою, улучшение приборовъ отопленія въ пассажирскихъ вагонахъ и проч. расходы, связанные съ улучшеніемъ состава.

Отвѣтъ на вопросъ 6-й.

Въ увеличеніи капитальной стоимости дороги, установленной указаннымъ выше способомъ, необходимо включить слѣдующія новыя работы по улучшенію дороги, развитіе путей на станціяхъ и развѣздахъ, устройство поворотныхъ круговъ, отчужденіе земель, устройство централизаціи и сигнализаціи стрѣлокъ, улучшеніе и усиленіе водоснабженій, улучшеніе верхняго строенія путемъ введенія болѣе тяжелаго типа рельсовъ, усиленіе фермъ искусственныхъ сооружений и постройка новыхъ, расширеніе и постройка новыхъ зданій мастерскихъ, расширеніе и постройка новыхъ станціонныхъ помѣщеній какъ для пассажирскихъ, такъ и для товарныхъ операцій, устройство вѣсовыхъ помостовъ, расширеніе и постройка новыхъ помѣщеній для служащихъ, расширеніе и постройка вновь зданій школъ, общежитій, больницъ и церквей, расширеніе и устройство вновь складовъ имущества дороги, словомъ, стоимость тѣхъ новыхъ работъ, которыя увеличиваютъ количество инвентаря дороги или же, улучшая состояніе существующаго инвентаря или его конструкцію, увеличиваютъ его заготовительную стоимость въ улучшенномъ состояніи противъ прежняго типа. Всѣ указанныя работы несомнѣнно вліяютъ на увеличеніе стоимости дороги.

Что же касается работъ по подъемкѣ полотна, смягченія уклоновъ и измѣненіи направленія линіи, то работъ этихъ не слѣдуетъ относить къ увеличенію капитальной стоимости дороги.

Отвѣтъ на вопросъ 7-й.

На Сызрано-Вяземской жел. дорогѣ включенія въ капитальную стоимость дороги стоимости возобновленія сгорѣвшаго имущества, а равно стоимости новыхъ работъ по гл. II, отд. VII не допускается.

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

При семь прилагаются свѣдѣнія, изъ коихъ усматривается, что, исходя изъ эксплуатационнаго расхода матеріаловъ за 1908-й годъ въ 7.500.000 руб., для Сызрано-Вяземской жел. дороги требуется оборотный капиталъ въ 3.236.000 руб., что составляетъ около 43,1% отъ расхода. Въ основаніе исчисленія размѣровъ оборотнаго капитала были положены нормы запаса, установленныя циркуляромъ Управленія жел. дорогъ 1896 г. за № 30377/3495, за нѣкоторыми отступленіями, сдѣланными, согласно постановленію Совѣта, одобренному Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналу, отъ 18 ноября 1902 г. № 2010, а именно норма запаса дровъ понижена съ 15% до 100% и—шпаль и переводныхъ брусевъ съ 170% до 150%.

На практикѣ приведенный размѣръ оборотнаго капитала, исчисленный на основаніи установленныхъ правилъ, является недостаточнымъ и для успѣшной эксплуатаціи необходимо нѣкоторое увеличеніе его, подробно указанное въ слѣдующемъ пунктѣ.

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

Для опредѣленія величины оборотнаго капитала, а слѣдовательно и нормальныхъ запасовъ дороги, наиболѣе пригоднымъ измѣрителемъ должно быть признано процентное отношеніе стоимости запаса къ стоимости годового расхода даннаго матеріала.

Обращаясь къ вопросу о размѣрахъ этого измѣрителя для отдѣльныхъ родовъ матеріаловъ, придерживаясь классификаціи ихъ по системѣ Глушинскаго на XIII главъ, мѣстное Управленіе, оставляя въ большинствѣ случаевъ въ силѣ примѣняемыя нынѣ нормы запасовъ, указанныя поименованныхъ выше циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, полагало бы желательнымъ для нѣкоторыхъ подраздѣленій номенклатуры допустить слѣдующія измѣненія:

Гл. 1. Для дровъ—понизить запасъ со 100 до 75%.

Гл. 4. Для рельсовыхъ скрѣпленій—установить запасъ въ 350 руб. на версту дороги.

Гл. 5. Запасъ шпаль и переводныхъ брусевъ понизить со 150 до 100%.

Гл. 6. Норму запаса запасныхъ частей подвижнаго состава повысить съ 50% для паровозовъ, въ виду разнообразія существующихъ на дорогѣ серій—до 100% и для вагоновъ и постоянныхъ машинъ до 75%.

Гл. 10. Норму запаса для мануфактурныхъ и москательныхъ запасовъ повысить съ 25 до 40%-въ.

Гл. 12. Норму запасовъ для обмундированія повысить съ 16 до 25 % и

Гл. 13. Норму запасовъ для инвентарнаго имущества повысить съ 16 до 40%.

Въ зависимости отъ предположенныхъ измѣненій, общій размѣръ, необходимаго для успѣшной эксплуатаціи оборотнаго капитала, опредѣлится, какъ усматривается изъ тѣхъ же свѣдѣній, въ 3.650.000 р., что составитъ 48,6% отъ расхода.

Слѣдуетъ признать вполне правильнымъ указаніе записки С. Н. Кульжинскаго (стр. 30—31), что много матеріаловъ, запасныхъ частей и предметовъ лежитъ въ складахъ дорогъ безъ малѣйшихъ шансовъ быть употребленными въ дѣло изъ-за чрезмѣрно высокой расцѣнки, или вслѣдствіе принадлежности ихъ къ типамъ, уже изъятымъ изъ употребленія. Накопленіе съ теченіемъ времени, такого рода матеріаловъ неизбежно во всякомъ большомъ предпріятіи и если не принимать мѣръ къ пересмотру и возможной ликвидаці такихъ матеріаловъ, то запасы ихъ только вызываютъ расходы по храненію, влекутъ за собою неизбежно нѣкоторую порчу матеріаловъ и потерю процентовъ на капиталъ, вложенный въ имущество, остающееся безъ употребленія. Пересмотръ и ликвидація такого рода запасовъ на казенныхъ дорогахъ производится только чрезъ значительный промежутокъ времени (въ 1901 и 1910 гг.). Было бы желательно, чтобы Совѣтамъ мѣстныхъ Управленій было предоставлено, въ зависимости отъ потребности, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ переоцѣнивать съ пониженіемъ цѣнъ, или пускать въ продажу съ торговъ залежавшіяся или нерасходуемые по той или другой причинѣ матеріалы и запасныя части.

Убытокъ отъ переоцѣнки или отъ продажи возможно относить на № 322, расходной смѣты, причемъ, при ежегодномъ пересмотрѣ особаго ассигнованія на этотъ предметъ врядъ ли потребуетъ, такъ какъ по принятому на казенныхъ дорогахъ порядку показывается только сальдо между №№ 322 и 46 доходной смѣты, а по послѣднему номеру всегда имѣется значительная сумма прибыли отъ номенклатурныхъ цѣнъ (п. В, § 15 „Общихъ основаній для учета расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ“).

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

1) Согласно донесенія Управленію желѣзныхъ дорогъ рапортомъ отъ 18 іюня 1908 г. за № 8425/11671 на образованіе запасовъ Сызрано-Вяземской жел. дороги были получены запасы отъ дорогъ при переходѣ ихъ въ казенное управленіе:

Моршанско-Сызранской	1.250.000 руб. — к.
Рязско-Моршанской	537.459 „ — „
Рязско-Вяземской	1.090.538 „ — „

Итого . . . 2.877.997 руб. — к.

2) Оборотный капиталъ дороги установленъ журналомъ Комитета Управленія жел. дорогъ, отъ 18 іюня 1902 г., № 2010, въ 2.500.000 руб., въ счетъ коихъ лишь въ 1909 г. отпущено изъ кредита по § 8 ст. 3 см. Управл. ж. д. 1909 г.—245.070 р. 40 к.

3) Данныя о наличныхъ остаткахъ матеріаловъ на 1 января 1909 г., приведены въ печатномъ отчетѣ за 1908 г., приложение № 5-б, которое при семъ прилагается.

Отвѣтъ на вопросъ 11-й.

Изъ числа тѣхъ потребностей, для которыхъ предназначается, согласно указаній записки С. Н. Кульжинскаго, капиталъ оборотныхъ запасовъ.—Для Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, желателенъ особый капиталъ только для воинскихъ приспособленій и для воинскихъ запасовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда таковые превышаютъ нормальный эксплуатаціонный запасъ.

Что же касается предположенія (стр. 32), чтобы доходы, полученные отъ эксплуатаціи рѣшетокъ, щитовъ и брезентовъ, поступали непосредственно на погашеніе оборотныхъ капиталовъ, затраченныхъ на приобрѣтеніе этихъ предметовъ, то таковой порядокъ можетъ сказаться въ противорѣчій съ пунктомъ 7-мъ „Общихъ смѣтныхъ правилъ“, согласно которому всѣ сборы и доходы, по какому бы вѣдомству они не открылись, поступаютъ въ распоряженіе Министерства Финансовъ.

Отвѣтъ на вопросъ 12-й.

Въ общемъ форма смѣты и отчета системы Глушинскаго, признается удовлетворительной; въ частности желательны слѣдующія измѣненія:

По службѣ Сборовъ.

Роль службъ Сборовъ въ составленіи вѣдомости доходовъ по схемѣ Глушинскаго, есть не болѣе, какъ исполнительная, заключающаяся въ распредѣленіи доходовъ по категоріямъ перевозокъ. Практика же показываетъ, что центральныя учрежденія очень часто обращаются за свѣдѣніями о доходахъ такихъ категорій перевозокъ, какихъ въ схемѣ Глушинскаго не заключается. Требуются, на примѣръ, свѣдѣнія о доходѣ отъ перевозокъ переселенцевъ, ихъ клади, подвижного состава, между тѣмъ, счетоводство службы Сборовъ такихъ готовыхъ свѣдѣній не имѣетъ и не имѣетъ ихъ не только потому, что этого не требуется схемой Глушинскаго, но и потому, что Положеніе о службахъ Сборовъ введенное съ 1 января 1908 г., а затѣмъ, постановленіе Общаго Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ, отмѣняющее высылку транзитнымъ казеннымъ дорогамъ подробныхъ расчетныхъ вѣдомостей, разработку такого рода свѣдѣній дѣлаетъ невозможной. Отсутствіе же по транзиту подробнаго расчетнаго матеріала отнимаетъ у службы Сборовъ возможность дѣлать распредѣленіе сборовъ даже по тѣмъ категоріямъ перевозокъ, какія указаны въ схемѣ Глушинскаго.

Нельзя предполагать, чтобы при составленіи Положенія о службахъ Сборовъ 1908 г., согласованнаго тремя Министерствами и при рѣшеніи Съѣздовъ вопроса объ отмѣнѣ высылки транзитнымъ дорогамъ подробнаго расчетнаго матеріала не обсуждалась надобность, насколько необходимо подробное распредѣленіе сборовъ. Поэтому, я полагаю бы, схему Глушинскаго, по доходамъ строго согласовать съ существующимъ въ настоящее время счетоводствомъ по сборамъ до-

роги, исключивъ изъ нея все то, чего въ настоящее время расчетный матеріалъ и счетоводство службы Сборовъ не въ состояніи дать. Что же касается помянутыхъ выше свѣдѣній, требуемыхъ иногда Центральными учрежденіями, то таковыя могли бы сообщаться лишь по приблизительнымъ каждый разъ статистическимъ подчетамъ.

По расходамъ схему Глушинскаго въ части касающейся кредитовъ службы Сборовъ, по моему мнѣнію, слѣдовало бы измѣнить. Кредиты службы Сборовъ, разбросанные въ настоящее время по разнымъ главамъ и отдѣламъ, слѣдовало бы соединить въ одну 2-ую главу отдѣла I. Для этого изъ главы I, отд. I кредиты на части Коммерческаго отдѣла, находящіяся при службѣ Сборовъ, слѣдовало бы перемѣстить въ одноименные №№ кредитовъ по службѣ Сборовъ, точно также помѣстить въ гл. 2 отд. I кредиты находящіяся въ распоряженіи службы Сборовъ по очер. № 54, на печатаніе расчетныхъ вѣдомостей по продажѣ пассажирскихъ билетовъ и переписку багажныхъ расчетныхъ вѣдомостей и кредиты изъ отд. IV по очер. №№ 196 и 197, на печатаніе пассажирскихъ билетовъ и заготовленіе, храненіе и разсылку линейныхъ бланковъ и книгъ. Въ текстъ очер. № 25, ввести слова: „и приобрѣтеніе“. Тогда редакція очер. № 25, будетъ изложена такъ: „содержаніе, возобновленіе и приобрѣтеніе инвентарнаго имущества“. Этимъ устранилась бы необходимость испрошенія сл. Сборовъ кредита на отд. VII на покупку инвентарнаго имущества.

По Врачебной службѣ.

Существующая нынѣ по формѣ Глушинскаго дробленность назначенія расходовъ по Врачебной службѣ (отд. II, гл. 2), при пользованіи ассигнуемыми и фиксированными кредитами по каждому отдѣльному смѣтному номеру, создаетъ для распорядителей кредитами не мало затрудненій и недоразумѣній съ ревизирующими установленіями въ отношеніи правильности отнесенія на очередные №№ исполненныхъ расходовъ, когда это совершенно устранилось бы, ежели бы назначеніе смѣтныхъ расходовъ для Врачебной службы было такого подраздѣленія:

Отдѣлъ II, гл. 2. Содержаніе Врачебной части.

§ 1. Расходы на содержаніе личнаго состава (всѣ виды денежнаго довольствія: жалованье, квартирныя, разъѣздныя, суточные, обмундированіе штатнаго персонала и вознагражденіе специалистовъ и консультантовъ.).

§ 2. Расходы на содержаніе и возобновленіе инвентаря и по содержанію служебныхъ помѣщеній въ чистотѣ.

§ 3. Расходы по леченію и санитарному надзору за населеніемъ дороги и пассажирами (заготовленіе медикаментовъ и другихъ врачебныхъ пособій, содержаніе больныхъ въ больницахъ дороги и постороннихъ, погребеніе умершихъ, разъѣзды медицинскаго персонала къ больнымъ на домъ и разные мелкіе расходы).

§ 4. Канцелярскіе расходы. Расходы же по отопленію и освѣщенію служебныхъ помѣщеній и квартиръ служащихъ должны быть производствомъ изъяты изъ вѣдѣнія службъ и переданы заботамъ службы вѣдающей зданіями — службъ Пути. Это, несомнѣнно, привело бы къ болѣе правильному и экономному производству расхода матеріаловъ для этой цѣли, такъ какъ ближе бы стояло къ интересамъ службы Пути по надзору за зданіями и выясненію причинъ потребности увеличенія расхода матеріаловъ отопленія и освѣщенія, не говоря уже о томъ, что экономность расходовъ на это должна явиться и результатомъ вѣдѣнія однимъ хозяиномъ-производителемъ въ такомъ громадномъ хозяйствѣ, какъ желѣзная дорога.

По Матеріальной службѣ.

Относительно классификаціи расходовъ по эксплуатаціонной смѣтѣ, согласно формы Глушинскаго, замѣчаній со стороны Матеріальной службы не имѣется и только возможно высказать пожеланіе о болѣе опредѣленномъ указаніи, какія изъ расходовъ по выгрузкѣ и по нагрузкѣ матеріаловъ должны быть относимы на счетъ № 77 и какіе на стоимость матеріаловъ, такъ какъ въ этомъ отношеніи на отдѣльныхъ казенныхъ дорогахъ встрѣчается значительное разнообразіе.

Что же касается классификаціи матеріаловъ по формѣ Глушинскаго, то таковая представляется устарѣлой и для приведенія ея въ соотвѣтствіе современнымъ требованіямъ желѣзно-дорожнаго хозяйства, требуетъ значительныхъ измѣненій и дополненій.

При семъ представляется переработанная классификація матеріаловъ и предметовъ желѣзнодорожнаго хозяйства при составленіи которой, тѣмъ не менѣе, сохранены главнѣйшія подраздѣленія по формѣ Глушинскаго.

По службѣ Пути.

Измѣненій не требуется.

По службѣ Движенія.

1. Расходы по очер. №№ 178, 186, 187, 193, 195 и 197, размѣръ которыхъ зависитъ не только отъ количества работы на дорогѣ по перевозкѣ грузовъ, но распорядительности и хозяйственности станціонныхъ служащихъ, объединить въ одинъ расходный № подъ наименованіемъ: „Расходы вызываемые станціонными работами по экспедиціи грузовъ“.

2. Расходы по отопленію и освѣщенію, предусмотрѣнные формою Глушинскаго въ 9 номерахъ смѣты IV отдѣла, для упрощенія дѣлопроизводства и самаго учета объединить:

а) По отопленію—№№ 172 и 215 въ одинъ №,—№№ 183, 190 и 255 въ одинъ №.

б) По освѣщенію—№№ 173 и 216 въ одинъ №,—№№ 184, 191, 192 и 206 въ одинъ №.

3) Расходы по очер. №№ 201 и 203 и часть расходовъ № 204 (обмундированіе истопниковъ), представляющіе составъ отопленія ваго-

новъ, учитываемые по очер. № 273, по существу должны относиться къ расходамъ этого №, и учитываться по измѣрителю не поѣздо-версть, а вагоно-осе-версть пассажирскихъ поѣздовъ.

По службѣ Тяги.

1. Однородные расходы, встрѣчающіеся нѣсколько разъ въ одной главѣ смѣты, соединить въ одинъ очер. номеръ; къ такимъ же расходамъ относятся содержаніе и квартирныя деньги служащимъ, а именно:

- а) По главѣ I-ой очер. №№ 226 и 228.
- б) " " II-ой " " 234, 235, 238 и 252.
- в) " " III-ей " " 262, 264 и 272.
- г) " " IV-ой " " 280, 281 и 283.

Такое соединеніе однородныхъ расходовъ дастъ возможность распорядителямъ кредитовъ, не выходя изъ рамокъ ассигнованія, при встрѣтившихся надобностяхъ, сокращать число лицъ одной должности и увеличивать по другой должности.

2) По отношенію ремонта паровозовъ и тендеровъ (очер. №№ 298 и 299), необходимо ввести нѣкоторыя измѣненія, исходя изъ слѣдующихъ соображеній:

Капитальный ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, слѣдуетъ помѣщать въ смѣтахъ отдѣльной статьей.

Количество капитально ремонтируемыхъ паровозовъ опредѣляется на дорогѣ въ зависимости отъ совершеннаго паровозами пробѣга отъ предыдущаго капитальнаго ремонта—пассажирскими паровозами около 200.000, а товарными около 150.000 версть, а также въ нѣкоторыхъ случаяхъ и ранѣе въ зависимости отъ дѣйствительной необходимости производства паровозамъ значительныхъ котельныхъ работъ. Въ дѣйствительности потребность въ капитальномъ ремонтѣ паровозовъ почти совершенно не находится въ зависимости отъ смѣтныхъ пробѣговъ каждаго даннаго года, а исключительно отъ пробѣга ихъ за предшествовавшіе годы, считая отъ предыдущаго капитальнаго ремонта и отъ состоянія паровозовъ.

Поэтому, расчетъ капитальнаго ремонта паровозовъ слѣдуетъ дѣлать въ зависимости отъ указанныхъ выше условій, при семъ какъ измѣритель возможно принять по отношенію числа подлежащихъ ремонту паровозовъ среднее количество отремонтированныхъ паровозовъ за 3 послѣдніе отчетные года, а по отношенію стоимости—среднюю дѣйствительную стоимость за тотъ же періодъ времени.

Періодическій осмотръ и малый ремонтъ паровозовъ и тендеровъ съ подъемкою, исправленіе паровозовъ безъ подъемки, а также колесныя работы, производимыя на дорогѣ сообразно съ дѣйствительной потребностью и находящіяся въ зависимости отъ пробѣга паровозовъ, слѣдуетъ оставить безъ измѣненій.

Окраску паровозовъ и тендеровъ, какъ составляющую нераздѣльную часть капитальнаго ремонта, слѣдуетъ исключить какъ отдѣльную статью и причислить къ капитальному ремонту паровозовъ и тендеровъ.

3) По очер. №№ 300 и 301. Форма Глушинскаго по очер. №№ 300 и 301 признается неправильной въ томъ отношеніи, что расходъ на всякаго рода ремонтъ вагоновъ, согласно формы, долженъ исчисляться на 10.000 осе-верстъ пробѣга вагоновъ. Признавая цѣлесообразность примѣненія такого измѣрителя для исчисления кредита на мелкій текущій ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, нельзя согласиться съ правильностью опредѣленія кредита, по сему измѣрителю на срочный періодическій осмотръ и ревизію буксъ.

Періодическій осмотръ и ревизія буксъ совершаются въ опредѣленные сроки необходимость ихъ производства стоитъ внѣ зависимости отъ выполненнаго вагонами въ томъ или иномъ размѣрѣ пробѣга. Такимъ образомъ двѣ, напримѣръ, дороги, слѣвашія одинаковое число вагоно-осе-верстъ, но имѣющія различное количество инвентарныхъ вагоновъ, каждая должна ежегодно, независимо отъ пробѣга подвергнуть осмотру и ревизіи буксъ опредѣленное число своихъ вагоновъ по времени наступленія сроковъ и, слѣдовательно для дороги обладающей большимъ инвентаремъ, фактическіе расходы по осмотру вагоновъ и ревизіи буксъ ни въ коемъ случаѣ не будутъ соотвѣтствовать отпущенному кредиту исчисленному на пробѣгъ. Казалось бы посему, что кредитъ на періодическій осмотръ и ревизію буксъ долженъ исчисляться не по пробѣгу, а по дѣйствительному количеству вагоновъ, кои въ смѣтномъ году будутъ подлежать ремонту упомянутыхъ родовъ, а потребный кредитъ на единицу вагона каждаго рода по средней сложности расходовъ за послѣднее трехлѣтіе.

Что касается капитальнаго и срочнаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ, то потребные кредиты на эти виды ремонта представляется болѣе правильнымъ исчислять по среднимъ расходамъ за отчетное трехлѣтіе на единицу вагона каждаго рода и по числу вагоновъ подлежащихъ ремонту въ смѣтномъ году въ зависимости отъ продолжительности службы, отъ предыдущаго ремонта. На С.-В. дорогѣ періодъ службы пассажирскихъ вагоновъ отъ одного капитальнаго ремонта до другого установленъ по практическимъ указаніямъ въ 8 лѣтъ съ производствомъ между двумя капитальными одного средняго ремонта.

Капитальный ремонтъ товарныхъ вагоновъ на С.-В. дорогѣ съ 1909 г. не производится и подъ рубрикой „капитальный ремонтъ“ разумѣется возобновленіе и исправленіе вагоновъ разбитыхъ и поврежденныхъ при несчастныхъ случаяхъ. Расходъ на это, какъ не зависящій отъ пробѣга, казалось бы лучше исчислять также по трехлѣтней сложности, хотя указать болѣе или менѣе точный способъ исчисления кредита на эту работу, какъ являющуюся лишь результатомъ случайностей, вообще нельзя.

Исчисляя предполагаемымъ способомъ кредитъ по капитальному, среднему и мелкому ремонту вагоновъ принимать въ немъ и стоимость окраски, не выдѣляя ее въ особый учетъ, какъ это дѣлается до сихъ поръ въ соотвѣтствіи съ требованіями формы Глушинскаго. Причины неудобства веденія особаго учета расхода по окраскѣ изложены въ объясненіи къ №№ 298 и 299.

При исчисленіи кредита по мелкому ремонту товарныхъ вагоновъ на 10000 осе-верстъ пробѣга, расходъ собственно на товарные вагоны опредѣлять на заданный пробѣгъ, за вычетомъ изъ него осе-верстъ

теплушекъ; для теплушекъ же на пробѣгъ назначенный для нихъ, включая сюда и расходы по ремонту и возобновленію съемныхъ воинскихъ приспособленій.

Такое раздѣленіе предусматривается въ виду слѣдующихъ соображеній:

Теплушки вполнѣ оборудованныя разсматриваются какъ инвентарныя единицы товарнаго парка и представляя собой вагоны прямого сообщенія, при переходѣ съ дороги на дорогу передаются по конвенціоннымъ правиламъ, при чемъ, обнаруживаемые въ нихъ недостатки, за которые передъ дорогой принимающей отвѣтственность несетъ дорога сдающая, заносится въ протоколы фор. № 6 (см. Общ. Соглаш. о вагонахъ). Эти протоколы, служащіе документами для расчетовъ между дорогами, заключаютъ въ себѣ по отношенію теплушекъ двоякаго характера недостатки, одни относящіеся къ теплушкѣ, какъ къ товарному вагону, другіе къ спеціальному оборудованію, какъ-то воинскія приспособленія. Такое же соединеніе двухъ родовъ расходовъ встрѣчается и въ техническихъ актахъ, по коимъ производится исправленіе теплушекъ чужими дорогами за счетъ дорогъ собственницъ. Раздѣлять по этимъ документамъ сумму расходовъ на двѣ части по ремонту вагоновъ и по ремонту спеціальныхъ приспособленій, присутствующихъ теплушкѣ, такъ вагону оборудованному подъ перевозку людей, весьма затруднительно и сложно; по сему все эти расходы безраздѣльно слѣдовало бы относить къ мелкому ремонту, а такъ таковой на теплушки представляетъ большій размѣръ, чѣмъ на обыкновенные товарные вагоны, то исчисленіе его производить отдѣльно. Устанавливая по очер. № 301 особый учетъ расходамъ на мелкій ремонтъ теплушекъ включительно съ расходами на ремонтъ и возобновленіе ихъ приспособленій, необходимо изъ смѣты исключить какъ уже излишній очер. № 279.

Въ виду вышеизложеннаго казалось бы необходимымъ исчисленіе кредитовъ и по очер. №№ 300 и 301 раздѣлить на слѣдующія категории съ различными измѣненіями: 1. по № 300: а) на капитальный, средний ремонтъ и на періодическій осмотръ и б) на мелкій текущій ремонтъ, 2. по № 301 а) на капитальный ремонтъ и періодическій осмотръ, б) на мелкій ремонтъ товарныхъ вагоновъ и в) на мелкій ремонтъ теплушекъ и ремонтъ воинскихъ приспособленій.

Исключить изъ смѣты очер. №№ 303 и 304. Первый изъ нихъ, предусматривающій сальдо конвенціонныхъ расчетовъ, съ дорогами по ремонту товарныхъ вагоновъ, является излишнимъ по тѣмъ соображеніямъ, что все расходы, по ремонту товарныхъ вагоновъ производятся за счетъ ассигнованій по № 301 смѣты, а, слѣдовательно, на возобновленіе кредита по этому номеру должны записываться и суммы, получаемыя за ремонтъ вагоновъ съ чужихъ дорогъ.

Такимъ образомъ, сальдо расчетовъ съ чужими дорогами также должно проводить по № 301, а не заносить въ особый учетъ по № 303.

Очередной № 304, заключающій въ себѣ сумму конвенціонныхъ штрафовъ за несвоевременную высылку запасныхъ частей и браковку вагоновъ, подлежитъ исключенію въ виду того, что незначительныя

обычныя суммы штрафовъ относятся всегда на счетъ виновныхъ агентовъ дороги и по сему по № 304 никогда никакихъ расходовъ не выводится.

4) По очер. №№ 273, 274, 277 и 278 расходы исчислять не на общій пробѣгъ осей всѣхъ вагоновъ, а на пробѣгъ осей пассажирскихъ вагоновъ и теплушекъ, такъ какъ расходы по отопленію, освѣщенію и чисткѣ вагоновъ производятся только на пассажирскіе и теплушки.

5) Расходы по содержанію мастерскихъ очер. №№ 288—297 исчислять въ зависимости отъ расходовъ по очер. №№ 298—302.

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

На Сызрано-Вяземской жел. дорогѣ отступленій отъ формы Глушинскаго ни въ смѣтѣ, ни въ отчетѣ не допускается.

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

По службѣ Сборовъ.

По кредитамъ службы Сборовъ нѣтъ необходимости устанавливать какіе-либо еще особыя измѣрители, кромѣ существующихъ. Можетъ быть для связи расходовъ на дорогѣ съ доходами и было бы цѣлесообразно сдѣлать выводы по расходамъ на измѣритель выражающійся въ *пудахъ* или пудоверстахъ. Преимущественно за такимъ измѣрителемъ есть то, что онъ выражаетъ полезную единицу работы дороги и при сравненіи на него расходовъ и доходовъ ярче опредѣляется дѣятельность дороги, при томъ же онъ значительно больше можетъ помочь въ изслѣдованіи причинъ колебанія доходности дороги.

По Врачебной службѣ.

Изъ существующихъ нынѣ измѣрителей расходовъ: верста, поѣздо-верста и осе-вагоно-верста, два послѣдніе для Врачебной службы безусловно непримѣнимы, какъ не могущіе дать точной надобности расхода въ виду того, что, при практикуемой нынѣ увеличенной грузо-подъемности подвижного состава, пробѣгъ будетъ меньше по сравненію съ предшествующими годами и потому, совершенно одинаковый расходъ Врачебной службы съ тѣми же годами, въ отчетномъ году на поѣздо-версту и осе-вагоно-версту окажется увеличившимся.

Для Врачебной службы, по особенностямъ ея назначенія абсолютно точно опредѣляющими размѣрами расхода измѣрителями могутъ служить средніе расходы за три года предшествующіе и отчетные годы на версту дороги, на 1000 чел. населенія и на 1000 чел. больныхъ.

По Матеріальной службѣ.

Какъ измѣритель, могущій служить нѣкоторымъ критеріемъ при сравненіи расходовъ Матеріальной службы, какъ по разнымъ дорогамъ, такъ и для одной и той же дороги за разные годы возможно

принять общую стоимость годового расхода дорогой матеріаловъ, причѣмъ стоимость израсходованнаго топлива съ подраздѣленіемъ по родамъ топлива и стоимость рельсовъ должны быть выдѣлены и показаны отдѣльно.

По службѣ Пути.

Для должнаго освѣщенія отчета по службѣ Пути, принимаются смѣтные измѣрители.

По службѣ Движенія.

Представляется желательнымъ внести для освѣщенія отчета нижеслѣдующіе измѣрители:

- 1) Число остановочныхъ пунктовъ для дороги №№ 177, 183, 184, 189, 190, 191, 192 и 218.
- 2) Число стрѣлокъ—для № 180.
- 3) Число маневровыхъ паровозовъ для № 179.
- 4) Число депешъ для №№ 212, 219, 220.
- 5) Число телеграфныхъ столбовъ №№ 221, 222, 223.

Выше приведенные измѣрители предоставляя возможность болѣе опредѣленнаго установленія расходовъ на своей дорогѣ, будутъ служить въ тоже время, при сравненіи съ таковыми же на другихъ дорогахъ, показателями планомѣрности производства ихъ.

По службѣ Тяги.

Желательно установить слѣдующіе особые измѣрители:

1) По очер. №№ 246, 249, 250 и 251 расходы исчислять не на паровозы-версты, а на паровозо-осе-версты. Величина расхода по отопленію, смазкѣ и чисткѣ паровозовъ находится въ зависимости отъ числа паровозныхъ осей ихъ типовъ, а такъ какъ на дорогахъ въ настоящее время паровозы имѣются разнотипные, т.-е. 6-ти, 8-ми и 10-ти колесные, то такіе расходы болѣе правильно учитывать на осе-паровозо-версты.

Для болѣе правильнаго учета расходовъ по № 246 таковыя слѣдовало бы учитывать на пудо-версты, тары и груза, приходящихся на пробѣгъ паровозо-осе-версть.

2) По содержанію водоснабженія. Измѣритель, для очередныхъ №№ 252—257 эксплуатаціонной смѣты сто паровозныхъ верствъ, не можетъ въ настоящее время удовлетворять своему назначенію. Онъ отвѣчалъ бы только тогда, если бы вода изъ станціонныхъ водоснабженій употреблялась только для паровозовъ, и лишь ничтожное ея количество расходовалось на другія надобности, но съ развитіемъ дѣятельности дороги вода изъ станціонныхъ водоснабженій стала употребляться въ значительномъ количествѣ для всякихъ нуждъ дороги, а именно: для станціонныхъ служащихъ при станціяхъ построены оборудованные водопроводами казенные дома, построены больницы, школы, бани, прачечныя для общей надобности дороги и вспомогательныхъ предпріятій, устроены шпалопропиточные заводы, элеваторы, зернохранилища, переселенческіе и воинскіе пункты съ банями и пра-

чечными, разведены питомники и, сады, цвѣтники, фонтаны и проч., вода расходуется для промывки клозетовъ въ станціонныхъ зданіяхъ и пассажирскихъ вагонахъ, для промывки и дезинфекціи вагоновъ, для отопленія кухонь и двигателей въ вагонахъ и проч. Кромѣ того, къ станціонному водоснабженію предъявлено требованіе и отвѣчать противопожарному назначенію. Всѣ эти дополнительные расходы воды не зависятъ отъ пройденныхъ паровозо-верстъ, недопробѣгъ или перепробѣгъ паровозовъ на нѣкоторыхъ водокачкахъ имѣетъ незначительное вліяніе на расходы по очер. №№ 252—257. Въ виду сего для означенныхъ номеровъ необходимо ввести новый измѣритель. Новыхъ измѣрителемъ расходовъ для водокачекъ могъ бы служить расходъ на 1.000.000 ведеро-футъ поданной воды изъ источника на станціи, т.-е. одинъ миллионъ ведеръ поданной воды на станцію и поднятой на высоту 1 фута. Измѣритель этотъ передъ существующимъ имѣетъ слѣдующія преимущества: 1) онъ принимаетъ во вниманіе всѣ расходы воды для нуждъ дороги; 2) принимаетъ во вниманіе высоту, на которую приходится подавать воду изъ источника на станціи (это необходимо въ томъ случаѣ, когда на дорогѣ при одномъ и томъ же общемъ пробѣгѣ паровозовъ степень густоты движенія на различныхъ участкахъ дороги мѣняется не одинаково; при учетѣ расхода въ данномъ случаѣ, по существующему измѣрителю, общій расходъ остается одинаковъ, между тѣмъ, на разныхъ участкахъ стоимость подачи воды, вслѣдствіе разныхъ высотъ подъема и діаметра трубъ различна, и въ томъ случаѣ, если на томъ участкѣ дороги, гдѣ высота подъема воды большая преобладаетъ усиленное движеніе, то этотъ измѣритель показываетъ перерасходъ; 3) не зависитъ отъ состоянія атмосферы и снѣжныхъ заносовъ, простоя поѣздовъ, степени исправности паровоза, пути и пр.; 4) соотвѣтствуетъ тому способу хозяйственного учета машинистовъ въ отношеніи расходванія топлива, которымъ надлежащимъ образомъ можно ихъ контролировать.

Независимо сего расходы на подачу воды слѣдовало бы разбить на двѣ группы: одна относящаяся исключительно до водоснабженія паровозовъ, а другая на всѣ прочія надобности, не касающіеся тяги поѣздовъ, такъ какъ эти группы расходовъ существенно отличаются по своему характеру и назначенію. По отношенію ремонта паровозовъ и тендеровъ (№№ 298 и 299) общіе измѣрители, принятые по формѣ Глушинскаго, а также и примѣняемый на дорогѣ особый измѣритель 100 паровозо-верстъ нельзя признать удовлетворительными въ смыслѣ исчисленія потребныхъ расходовъ. За наиболѣе правильный измѣритель слѣдуетъ установить по отношенію капитальнаго ремонта паровозовъ и тендеровъ, какъ независящихъ отъ пробѣга даннаго года—среднія цѣны ремонта за три послѣдніе отчетные года, принимая во вниманіе родъ и типъ паровозовъ.

Что касается періодическаго осмотра и малаго ремонта паровозовъ и тендеровъ съ подъемкою и исправленіе ихъ безъ подъемки и безъ колесныхъ работъ, то за болѣе точный и соотвѣтствующій дѣйствительности измѣритель слѣдуетъ принять паровозо-осе-верстъ, такъ какъ расходъ на этотъ ремонтъ находится въ зависимости отъ типа паровозовъ и тендеровъ, т.-е. главнымъ образомъ, отъ числа имѣющихся осей.

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

По службѣ движенія.

А. Въ виду приведеннаго по п. 12 пожеланія относительно объединенія въ одинъ номеръ всѣхъ расходовъ по №№ зависящимъ отъ размѣра перевезенныхъ грузовъ, представляется необходимымъ, чтобы въ этомъ специальномъ номерѣ, обнимающемъ всѣ виды расходовъ по товаро-станціоннымъ операціямъ, были предусмотрѣны для производства детальнаго учета всѣ его составныя части, а именно:

1. Содержаніе штатныхъ служащихъ:
 - а) окладное содержаніе,
 - б) обмундированіе,
 - в) квартирныя деньги,
 - г) суточное довольствіе,
 - д) вознагражденіе за сверхурочныя занятія.
2. Содержаніе не штатныхъ служащихъ:
 - а) по ремонту вѣсовъ,
 - б) „ „ брезентовъ,
 - в) „ „ приспособленій нагрузки,
 - г) по нагрузкѣ, выгрузкѣ, перегрузкѣ и пр.
3. Отопленіе и освѣщеніе помѣщеній.
4. Возобновленіе пришедшихъ въ негодность:
 - а) вѣсовъ,
 - б) брезентовъ,
 - в) прочихъ приспособленій нагрузки.
5. Приобрѣтеніе книгъ, бланковъ и канцелярскихъ принадлежностей.
6. Приобрѣтеніе матеріаловъ для:
 - а) ремонта вѣсовъ,
 - б) „ брезентовъ,
 - в) „ прочихъ приспособленій нагрузки,
 - г) экспедиціи грузовъ.
7. Расходы вызываемые уплатою другимъ дорогамъ и мѣстнымъ за пользованіе:
 - а) вѣсами и клейменіе ихъ,
 - б) брезентами,
 - в) проч. приспособленіями нагрузки,
 - г) за перегрузку вагоновъ,
 - д) за увязку и исправленіе грузовъ.
8. Вознагражденіе товароотправителей по претензіямъ отнесеннымъ на:
 - Фондъ А.
 - „ Б.
 - „ запасный.
9. Прочіе расходы, не вошедшіе въ вышеуказанные подраздѣленія.
10. Уплата премій служащимъ:
 - а) станціоннымъ,
 - б) кондукторскимъ бригадамъ.

Б. На практикѣ не наблюдалось затрудненій въ соответствующемъ распредѣленіи расходовъ по №№ 199, 305 и 305, ибо таковыя кредиты предвидятъ совершенно объединенныя требованія.

По службѣ Тяги.

Учетъ расходовъ на воинскія приспособленія производить по очер. № 301, а существующій для этого очередной № 279, по причинамъ приведеннымъ по очер. № 301 къ вопросу 12, изъ смѣты исключить.

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

На 1 января 1909 г. по Сызрано-Вяземской жел. дорогѣ состоитъ долговъ:

1. По доходу.

А. Доли казенныхъ учреждений.

(не фактур. перевозки).

Высочайшаго Двора и лицъ Императ. фамиліи.	432 р. 98 к.
Военнаго Вѣдомства	1.909.611 „ 05 „
Морскаго „	63.988 „ 47 „
Тюремнаго „	66.328 „ 02 „
Отдѣл. Корпуса Пограничной стражи.	563 „ 92 „
Департамента Полиціи М. В. Дѣль.	15 „ 60 „
Губернаторовъ.	2.856 „ 97 „
Почтоваго Вѣдомства.	9 „ 27 „
Общества Китайско-Восточной жел. дор.	40.778 „ 76 „
(по фактурнымъ перевозкамъ).	
Минист. В. Д.—по перев. рабочихъ.	485 „ 05 „
Минист. Финанс.—по перев. прод. груз.	352 „ 08 „
Департамента Общихъ Дѣль М. В. Д.—безработ.	2.603 „ 35 „
Импер. Палестинск. Общества	622 „ 20 „
Перес. Управл. М. В. Дѣль.	580 „ 01 „
	<hr/>
	2.091.227 р. 73 к.

Г. Служащихъ.

По выправкамъ сл. Сборовъ отнесеннымъ на личный счетъ агентовъ къ удержанію:

Начальн. станціи	3.100 р. 46 к.
„ развѣздовъ.	1 „ 97 „
Пом. нач. станц.	612 „ 20 „
Запасные агенты	84 „ 95 „
Кассиры билетные	151 „ 18 „
„ багажные.	261 „ 07 „
„ товарные.	5.939 „ 92 „
„ всѣхъ кассъ	103 „ 78 „
Помощ. товар. кассир.	12 „ 42 „

Конторщики	167 р. 27 к.
Вѣсовщики.	39 „ 30 „
Агенты передачи	1 „ 67 „
Телеграфисты.	9 „ 49 „
Кондуктора.	2 „ 37 „
	<hr/>
	10.488 р. 05 к.

Д. Частныхъ лицъ.

Долгъ о-ва Потребителей С. В. д.	76.173 р. 19 к.
--	-----------------

Е. Безнадежные долги:

Ст. Моршанскъ похищенный пакетъ съ выруч- кой 1896 г.	2.750 р. 64 к.
Ст. Троицкая — искъ К ^о Говарда по недо- бору 1900 г.	1.722 „ 30 „
Ст. Сызрань—искъ купцу Пережогину по не- добору	1.199 „ 20 „
Ст. Пятовская—1896 г. начеты нач. ст. Рей- гардъ по недоборамъ и недозвносамъ	841 „ 17 „
Долги агентовъ уволенныхъ и умершихъ — по выправкамъ къ удержанію.	296 „ 22 „
Растрата багажного кассира Вильпертъ, ст. Ка- луга, 1904 г.	3.227 „ 96 „
Растрата по ст. Пенза 1903 г. Морозовъ	722 „ 97 „
Экспропрированные на ст. Вязьма 1906 г.	1.189 „ 40 „
Тоже ст. Ухолово 1907 г.	1.457 „ 96 „
	<hr/>
	13.408 р. 22 к.

II. По расходу.

А. Долги казенныхъ учреждений:

Военное вѣдомство	52 р. — к.
Переселенческое Управление	297 „ 79 „
Калужское Техническ. желѣзнодорож. учил.	2.430 „ 70 „
Почтовое Вѣдомство	6.243 „ 43 „
Полоцко-Сѣдлецкая ж. д.	98.027 „ 81 „
Министерство Внутрен. Дѣлъ	31.865 „ 63 „
Управленіе Акцизными Сборами	132 „ 72 „
	<hr/>
	139.050 р. 08 к.

Б. Долги другихъ желѣзныхъ дорогъ:

Балтійская.	531 р. 10 к.
Екатерининская.	15.943 „ 60 „
Забайкальская	51.935 „ 31 „
Закавказская.	691 „ 01 „
Реорг. отчетн.	5

Китайско-Восточная	7.345 р. 21 к.
Либаво-Роменская	2.150 " — "
Московско-Казанская	55.129 " 03 "
Московско-Кіево-Воронежская	7.127 " 37 "
Московско-Брестская	1.035 " — "
Московско-Курская	10.376 " 02 "
Николаевская	7.417 " 99 "
Полѣвскія	1.690 " — "
Пермская	7.959 " 72 "
Привислинскія	10.850 " — "
Рязанско-Уральская	195 " 99 "
Самаро-Златоустовская	113.169 " 32 "
Средне-Азіатская	439.772 " 32 "
Сибирская	177.004 " 83 "
Сѣверо-Западные	1.600 " — "
Сѣверныя	1.760 " — "
Ташкентская	8.688 " — "
Юго-Восточныя	2.072 " 38 "
Юго-Западные	20.468 " 06 "
Южныя	29.057 " 15 "

973.969 р. 41 к.

Д. Долги частныхъ лицъ. 144.545 р. 11 к.

Отвѣтъ на вопросъ 17-й.

Полное прекращеніе безденежныхъ расчетовъ было бы весьма желательно. Безденежные расчеты всегда сопровождаются долгами за учреждениями, задерживаемыми иногда по нѣсколько лѣтъ и поступленіе такихъ долговъ всегда почти происходитъ въ то время, когда отчетный годъ за перевозки каковаго деньги уплачиваютъ совершенно уже законченъ. Вслѣдствіе этого годовой доходъ дороги не можетъ быть правильно опредѣленъ. Что затрудняетъ выводы о результатахъ эксплуатаціи. Годъ, въ который уплачиваются долги учреждений за перевозки прежнихъ лѣтъ, заключается искусственнымъ повышеніемъ дохода, въ предшествующіе же года доходъ опредѣлялся въ меньшей суммѣ, чѣмъ это слѣдовало, судя по совершеннымъ перевозкамъ.

Отвѣтъ на вопросъ 18-й.

Соображенія, приведенныя на стр. 49—53 записки С. Н. Кульжинскаго, относительно кредиторскихъ списковъ совершенно правильны. Кредиторскіе списки можно совершенно упразднить. Эксплуатационные кредиты должны быть закрыты 31 декабря. Оставшіеся къ этому времени неоплаченные расходы по удовлетворенію служащихъ содержаніемъ за конецъ текущаго года могутъ быть безъ ущерба для дѣла оплачены изъ кредита текущаго года, такъ какъ такіе же расходы и приблизительно въ той же суммѣ, въ свою очередь, перейдутъ на слѣдующій годъ. На оплату же запоздавшихъ прочихъ платежей

за работы и поставки, *исполненные* и принятыя до 31 декабря, возможно безъ особаго труда даже установленнымъ нынѣ порядкомъ исходатайствовать особый кредитъ, взаменъ закрывшагося и поступившаго въ ресурсы казны неиспользованнаго эксплуатационнаго кредита, ассигнованнаго именно на эти работы и поставки. Желательно лишь, чтобы процедура по испрошенію такихъ кредитовъ была по возможности упрощена. Что же касается дополнительныхъ и новыхъ работъ, то установленный нынѣ для нихъ двухлѣтній срокъ дѣйствія кредитовъ признается достаточнымъ.

Закрытіе 31 декабря кредитовъ и упраздненіе кредиторскихъ списковъ дастъ возможность Управленіямъ дорогъ ускорить составленіе годовыхъ отчетовъ на 2—3 мѣсяца.

Отвѣтъ на вопросъ 19-й.

Прилагается особая вѣдомость.

Отвѣтъ на вопросъ 20-й.

Предполагаемые въ запискѣ С. Н. Кульжинскаго, способы быстрой ориентировки Начальника дороги въ наличномъ финансовомъ положеніи едва ли можно признать удачными. Первый способъ, по которому приблизительный доходъ опредѣляется по среднему % отъ валовой станціонной выручки за соответствующій мѣсяць нѣсколькихъ предшествующихъ лѣтъ, весьма неточенъ, хотя и можетъ быть опредѣленъ, дѣйствительно, дня черезъ 3—4 по истеченіи мѣсяца. Изъ прилагаемой при семь таблицы можно усмотрѣть, какъ на Сызрано-Вяземской ж. д. % отношеніе окончательнаго дохода къ станціонной выручкѣ идетъ неравномѣрно по годамъ. Напримѣръ, въ январѣ 1906 г. окончательный доходъ составлялъ 65% отъ станціонной выручки, въ 1907 г.—111%, въ 1908 г.—76% и въ 1909 г.—82%. Второй способъ можетъ быть и болѣе точенъ, но опредѣленіе по этому способу дохода не можетъ быть сдѣлано въ 3—4 дня, такъ какъ свѣдѣнія о числѣ переработанныхъ вагоновъ за мѣсяць въ такой короткій срокъ сдѣланы быть не могутъ.

Поэтому желательно остаться при существующемъ на казенныхъ дорогахъ способѣ опредѣленія приблизительнаго дохода, какъ болѣе точномъ, чѣмъ предлагаемые въ запискѣ.

По существующему у насъ способу приблизительный доходъ опредѣляется по дѣйствительному количеству перевезенныхъ на дороги за мѣсяць пассажировъ и пудовъ груза и по ставкѣ на одного пассажира и пудъ груза за соответствующій мѣсяць прошлаго года. Выводимый такимъ способомъ приблизительный доходъ за мѣсяць, какъ показываетъ практика разнится отъ дѣйствительнаго въ большинствѣ случаевъ на десятки тысячъ руб. и, какъ исключеніе разница достигаетъ сотенъ тысячъ. Изъ прилагаемой при семь таблицы разницы эти можно видѣть. Разницъ, превышающихъ сто тысячъ рублей, было за послѣдніе три года не болѣе какъ въ 5—6 мѣс., за остальные же мѣсяцы послѣдняго трехлѣтія приблизительный доходъ весьма мало отличается отъ дѣйствительнаго.

Что же касается болѣе быстрого составленія и приблизительнаго дохода по существующей на казенныхъ дорогахъ схемѣ, то такое вполне возможно. Принятыми мѣрами свѣдѣнія о приблизительномъ доходѣ уже составляются не позже какъ къ 12 числу по истеченіи мѣсяца и я полагаю, что срокъ этотъ можно сократить, свѣдѣнія о приблизительномъ доходѣ Начальникъ дороги каждый мѣсяць будетъ имѣть 10 числа.

Для быстрой ориентировки Начальника дороги въ наличномъ финансовомъ положеніи дороги, необходимо согласованіе ежемѣсячной доходности дороги съ ежемѣсячными расходами. Въ зависимости отъ ежемѣсячнаго поступленія дохода, всѣ расходы, кромѣ ежемѣсячныхъ обязательныхъ, должны или сокращаться, или увеличиваться. Для этого необходимо, чтобы подлежащія службы представляли по выработанному образцу своевременно свѣдѣнія о поступленіи доходовъ и о предстоящихъ расходахъ, съ подраздѣленіемъ послѣднихъ на обязательные (мѣсячные: какъ-то уплата жалованья, отопленіе, освѣщеніе) и условные, находящіяся въ зависимости отъ разрѣшенія къ производству работъ.

Отвѣтъ на вопросъ 21-й.

При условіи закрытія эксплуатационнаго кредита 31 декабря, *финансовый* отчетъ, при усиленныхъ занятіяхъ, можетъ быть отпечатанъ къ 15 іюня слѣдующаго года. Что же касается второй части отчета—*статистической*, то, въ виду сложности и громаднаго числа всякаго рода требуемыхъ свѣдѣній, таковой ранѣе 1 сентября—нынѣ установленнаго срока—изготовить не представляется возможнымъ.

Начальникъ дороги, Инженеръ (Подпись).

Главный Бухгалтеръ (Подпись).

*Приложеніе
къ пункту 8.*

СВѢДѢНІЯ

объ обратномъ капиталѣ необходимомъ для
успѣшной эксплуатаціи Сызрано - Вяземской
желѣзной дороги.

Свѣдѣнія объ оборотномъ капиталѣ необходимомъ для

Глава.	НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРІАЛОВЪ.	Расходъ 1908 года.	
		С у м м а.	
		Рубли.	Коп.
1	Топливо: дрова	470.380	25
	уголь каменный	1.249.671	96
	нефть	2.161.827	38
	прочіе матеріалы	15.562	21
2	Смазочные матеріалы	40.531	37
3	Освѣтительные матеріалы	233.426	93
4	Рельсы, скрѣпленія, стрѣлки и крестовины	571.016	93
5	Шпалы и переводныя брусья	408.549	76
6	Запасныя части подвижного состава:		
	паровозовъ	273.433	20 ³⁾
	вагоновъ	111.860	93
	Тоже постоянныхъ машинъ	5.993	19
7	Металлы и издѣлія изъ нихъ	608.680	76
8	Лѣсной матеріалъ не вошедшій въ другія подраздѣленія	512.852	30
9	Матеріалы для каменныхъ работъ	117.173	37
10	Мануфактурные, химическіе и проч. предметы	367.312	29
11	Канцелярскіе предметы	69.482	27
12	Обмундировочные предметы	144.097	82
13	Инвентарные предметы	138.091	92
	Итого	7.499.944 ⁴⁾	84

Начальникъ Матеріальной

Приложеніе
къ пункту 8.

успѣшной эксплуатаціи Сызрано-Вяземской желѣзной дороги.

	Установленный нормальный запасъ.			Желательный нормальный запасъ.			ПРИМѢЧАНІЕ.
	Въ %.	С у м м а.		Въ %.	С у м м а.		
		Рубли.	Коп.		Рубли.	Коп.	
100	470.380	25	75	352.785	19	<p>¹⁾ Запасъ рельсовъ и скрѣпленій исчисленъ согласно указаніямъ циркуляра Управленія жел. дорогъ отъ 29-го января 1900 г. № 4482.</p> <p>²⁾ Желательный запасъ рельсовъ и скрѣпленій исчисленъ по 350 руб. на версту дороги.</p> <p>³⁾ Расходъ запасныхъ частей показанъ за исключеніемъ частей тормоза Вестингауза на 29745 руб. 61 коп.</p> <p>⁴⁾ Въ сумму расхода, руководствуясь п. 6-мъ Мнѣнія Государственнаго Совѣта 12 іюня 1900 г., объ оборотныхъ капиталахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, не включенъ расходъ колеснаго парка и воинскихъ приспособленій.</p>	
25	312.417	99	25	312.417	99		
25	540.456	85	25	540.456	85		
25	3.890	55	25	3.890	55		
33	13.375	35	33	13.375	35		
25	58.356	73	25	58.356	73		
— ¹⁾	141.299	80	350 ²⁾	457.800	73		
150	612.824	64	100	408.549	76		
50	136.716	60	100	273.433	20		
50	55.930	46	75	83.895	68		
50	2.996	60	75	4.494	89		
50	304.340	38	75	456.510	57		
75	384.639	22	75	384.639	22		
33	38.667	21	33	38.667	21		
25	91.828	7	40	146.924	92		
33	22.929	15	33	22.929	15		
16	23.055	65	25	36.024	45		
16	22.094	70	40	55.236	76		
въ средн. 43,1	3.236.200	20	въ средн. 48,6	3.650.390	47		

службы (подпись)

Приложение
къ пункту 10.

Общій сводъ остатка матеріаловъ и

имущества на 1 января 1909 года.

№.№ разрядовъ.	Н						А						С		У		М		М		У.		И Т О Г О.	
	Въ складахъ.						Въ службѣ		Въ службѣ		Въ службѣ		Въ Вра-		У завѣдываю-		Въ службѣ		И Т О Г О.		И Т О Г О.			
	Топлива.		Службы		Въ службѣ		Движенія и		Тяги.		чебной		щаго помѣще-		Сборовъ.									
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
ОТДѢЛЪ I.																								
Матеріалы и издѣлія годныя къ употребленію.																								
Гл. 1. Топливо.																								
1	Дрова разныхъ породъ	447.404	19	—	—	13.796	47	—	—	6.712	40	1.859	33	—	—	—	—	—	—	—	—	469.772	39	
2	Каменный уголь паровозный	102.703	06	—	—	—	—	—	—	—	—	6.992	40	—	—	—	—	—	—	—	—	109.695	46	
3	Каменный уголь кузнечный	166.770	25	2.904	93	20	99	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	169.716	17	
4	Коксъ	—	—	456	84	—	—	10	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	467	64	
5	Нефть и нефтяные остатки	563.563	58	—	—	1.086	87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	564.650	45	
6	Прочіе матеріалы топлива	—	—	5.471	38	76	59	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.631	97	
Итого по гл. 1		1.280.441	08	8.833	15	14.980	92	6.857	20	8.851	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.319.934	08	
Гл. 2. Смазочные матеріалы.																								
7	Масло минеральное	—	—	9.269	15	146	83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.415	98	
8	Масло растительное	—	—	39	23	—	—	7	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	64	
9	Сало говяжье	—	—	14.929	93	—	—	5	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.935	31	
10	Сало минеральное	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11	Прочіе смазочные матеріалы	—	—	412	59	5	10	1	80	7	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	426	84	
Итого по гл. 2		—	—	24.650	93	151	93	14	56	7	35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24.824	77	

№№ разрядовъ.		Н А						С У М М У.											
		Въ складахъ.				Въ службѣ Пути.		Въ службѣ Движенія и Телеграфа.		Въ службѣ Тяги.		Во Вра- чебной части.		У завѣдываю- щаго помѣще- ніями.		Въ службѣ Сборовъ.		И Т О Г О.	
		Топлива.		Службы матеріаль- ной.															
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.				
	Гл. 3. Освѣтительные матеріалы.																		
12	Свѣчи разныя	—	—	31.094	23	3	12	502	40	—	—	—	—	—	—	—	—	31.599	75
13	Керосинъ	—	—	26.527	74	986	80	—	—	—	—	—	—	85	58	—	—	27.600	12
14	Освѣтительныя масла	—	—	107	68	—	—	—	—	2	32	—	—	—	—	—	—	110	—
15	Стекла ламповыя и фитили	—	—	3.895	12	—	—	6	22	12	71	—	—	—	—	—	—	3.914	05
16	Прочіе освѣтительные матеріалы	—	—	13.709	06	216	71	3.924	13	649	67	—	—	—	—	—	—	18.498	97
	Итого по гл. 3	—	—	75.333	83	1.206	63	4.432	75	664	10	—	—	—	—	85	58	81.722	89
	Гл. 3. Рельсы скрѣпленія стрѣлки и крестовины.																		
17	Рельсы стальные	—	—	1.982	85	90.461	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92.444	26
19	Скрѣпленія къ рельсамъ	—	—	112.821	00	57.878	89	—	—	2.361	67	—	—	—	—	—	—	173.061	56
20	Стрѣлки и ихъ части	—	—	79.698	52	50.144	70	—	—	378	30	—	—	—	—	—	—	130.221	52
21	Крестовинъ	—	—	8.180	94	10.092	81	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18.273	75
	Итого по гл. 4	—	—	202.683	31	208.577	81	—	—	2.739	97	—	—	—	—	—	—	414.001	09
	Гл. 5. Шпалы и переводные брусья.																		
23	Шпалы	—	—	521.949	42	19.286	43	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	541.235	85
24	Переводные брусья	—	—	53.234	92	14.662	65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67.897	57
	Итого по гл. 5	—	—	575.184	34	33.949	08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	609.133	42
	Гл. 6. Запасныя части подвижного со- става.																		
25	Бандажи паровозные и тендерные	—	—	64.637	87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64.637	87
26	Бандажи вагонные	—	—	96.270	33	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96.270	33

№№ разрядовъ.		Н				А		С	У	М	М	У.	И Т О Г О.					
		Въ складахъ.				Въ службѣ Пути.		Въ службѣ Движенія и Телеграфа.	Въ службѣ Тяги.		Въ Вра- чебной части.		У завѣдываю- щаго помѣще- ніями.		Въ службѣ Сборовъ.			
		Топлива.		Службы матеріаль- ной.														
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
27	Оси и колеса паровозные и тендерные	—	—	—	—	—	—	—	48	43	—	—	—	—	—	—	48	43
28	Оси и колеса вагонные	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Прочіе принадлежности паровоз. и тен- деровъ	—	—	175.738	14	5	36	—	162.856	06	—	—	—	—	—	—	338.599	56
30	Прочія принадлежности вагоновъ	—	—	83.760	30	4	83	—	42.952	58	—	—	—	—	—	—	126.717	71
31	Запасныя части постоянныхъ машинъ	—	—	4.778	79	156	72	3	94	5.749	67	—	—	—	—	—	10.689	12
31a	Запасныя части къ тормозамъ Вестин- гауза	—	—	70.344	26	—	—	—	—	9.546	64	—	—	—	—	—	79.890	90
	Итого по гл. 6	—	—	495.529	69	166	91	3	94	221.153	38	—	—	—	—	—	716.853	92
	Гл. 7. Металлы и металлическія издѣлія.																	
32	Бабиты и прочіе сплавы	—	—	17.879	37	292	55	—	—	8.481	76	—	—	—	—	—	26.153	68
33	Желѣзо	—	—	120.974	77	1.475	39½	200	—	239	29	—	—	—	—	—	122.889	45½
34	Мѣдь	—	—	77.897	94	20	07	88	77	—	—	—	—	—	—	—	78.006	78
35	Сталь	—	—	24.593	60	1.754	59	799	70	2.443	43	—	—	—	—	—	29.591	32
36	Олово	—	—	10.736	34	176	27	283	75	308	75	—	—	—	—	—	11.505	11
37	Трубы разныя	—	—	35.116	73	4.451	65½	106	42	13.246	29	—	—	—	—	—	52.921	91½
38	Пломбы свинцовыя	—	—	3.350	48	—	—	8	93	—	—	—	—	—	—	—	3.359	46
39	Заклепки, болты и гайки	—	—	44.309	06	—	—	290	75	1.971	90	—	—	—	—	—	46.571	71
40	Отливки разныя	—	—	—	—	—	—	—	—	28	99	—	—	—	—	—	28	99
41	Проволока телеграфная	—	—	4.776	07	255	97	299	77	—	—	—	—	—	—	—	5.331	81
42	Гвозди разныя	—	—	14.607	54	1.017	65	17	39	285	55	—	—	—	—	—	15.928	13
43	Винты	—	—	9.785	47	85	27	72	—	875	93	—	—	—	—	—	10.818	67
44	Скобяной товаръ	—	—	8.186	93	2.490	48	589	03	175	65	—	—	—	—	—	11.442	09
45	Прочіе металлы и металлическія издѣлія	—	—	92.974	31	18.393	58	3.967	17	15.034	21	—	—	—	—	—	130.369	27
	Итого по гл. 7	—	—	465.188	61	30.413	48	6.723	73	43.091	75	—	—	—	—	—	545.417	57

№.№ разрядовъ.		Н А						С У М М У.											
		Въ складахъ.				Въ службѣ Пути.		Въ службѣ Движенія и Телеграфа.		Въ службѣ Тяги.		Въ Врачебной части.		У завѣдывающаго помѣщеніями.		Въ службѣ Сборовъ.		И Т О Г О.	
		Топлива.		Службы матеріальной.															
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
	Гл. 8. Лѣсной матеріаль.																		
46	Телеграфные столбы	—	—	6,482	53	2,043	80	719	59	—	—	—	—	—	—	—	—	9,245	92
47	Брусья и бревна	—	—	49,888	50	1,862	16	338	29	1,914	76	—	—	—	—	—	—	54,003	71
48	Доски и пластины	—	—	199,714	37	15,879	97	155	25	7,862	58	—	—	—	—	—	—	223,612	17
49	Прочіе лѣсные матеріалы	—	—	48,000	62	—	—	140	01	645	19	—	—	—	—	—	—	48,785	82
	Итого по гл. 8	—	—	304,086	02	19,785	93	1,353	14	10,422	53	—	—	—	—	—	—	335,647	62
	Гл. 9. Матеріалы для каменныхъ работъ.																		
50	Камень (булыжный, мѣрный и плиты) . .	—	—	26,213	35	16,892	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43,105	84
51	Кирпичъ	—	—	25,966	60	23	35	—	—	—	—	—	—	36	96	—	—	26,026	91
52	Цементъ	—	—	9,705	48	3,352	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13,057	96
53	Известь	—	—	852	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	852	—
54	Прочіе матеріалы	—	—	1,070	75	1,868	92	—	50	—	—	—	—	—	—	—	—	2,940	17
	Итого по гл. 9	—	—	63,808	18	22,137	24	—	50	—	—	—	—	36	96	—	—	85,982	88
	Гл. 10. Мануфактурные, москательные и проч. товары.																		
55	Матерія и пряжи разныя	—	—	9,779	58	274	30	1,173	69	1,325	69	—	—	—	—	—	—	12,553	26
56	Концы бумажные, тряпка, пенька и пакля	—	—	9,511	84	1,985	43	357	54	1,916	76	—	—	—	—	—	—	13,771	57
57	Клеенка и войлокъ	—	—	4,769	59	2,503	06	6	03	1,053	34	—	—	71	42	—	—	8,403	44
58	Веревки	—	—	12,070	37	8,515	47	1,576	93	964	16	—	—	—	—	—	—	23,126	93
59	Бумага (оберточная, наждачная и пропускная)	—	—	3,628	85	741	53	1,279	75	309	98	—	—	—	—	—	—	5,960	11
60	Кожа, резина и ремни	—	—	12,482	45	2,591	36	426	81	4,354	64	—	—	—	—	—	—	19,855	26

№№ разрядовъ.		Н		А		С		У		М		М		У.		И Т О Г О.			
		Въ складахъ.				Въ службѣ Пути.		Въ службѣ Движенія и Телеграфа.		Въ службѣ Тяги.		Въ Вра- чебной части.		У завѣдываю- щаго помеще- ніями.		Въ службѣ Сборовъ.			
		Топлива.		Службы матеріаль- ной.															
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
61	Стекля и стекляные предметы	—	—	9.328	71	4.634	90	1.216	26	1.716	37	—	—	—	—	—	—	16.896	24
62	Красильные матеріалы	—	—	26.029	64	50	75	1.940	38	2.144	96	—	—	—	—	—	—	30.165	73
63	Медикаменты	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Прочіе матеріалы	—	—	30.793	26	15.872	37	3.127	08	3.693	96	22	77	—	—	—	—	53.509	44
	Итого по гл. 10	—	—	118.394	29	37.169	17	11.104	47	17.479	86	22	77	71	42	—	—	184.241	98
	Гл. 11. Канцелярскіе предметы.																		
65	Бланки и книги	—	—	423	29	5.028	17	2.529	80	4.836	30	—	—	—	—	5.901	84	18.719	40
66	Канцелярскія принадлежности	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
	Итого по гл. 11	—	—	423	29	5.028	57	2.529	80	4.836	30	—	—	—	—	5.901	84	18.719	80
67	Гл. 12. Обмундировочные предметы.	—	—	8.923	02	1.877	10	39.708	51	1.275	82	978	95	233	26	215	88	53.212	54
	Гл. 13. Инвентарные предметы.																		
68	Машины и станки	—	—	2.472	33	918	87	—	—	21.690	42	—	—	—	—	—	—	25.081	62
69	Всякаго рода механич., геодезич. и проч. предметы	—	—	3.837	04	—	—	5.245	37	295	00	—	—	—	—	26	00	9.403	41
70	Дрезины и вагонетки	—	—	—	—	974	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	974	22
71	Вѣсы	—	—	1.172	74	108	31	2.677	65	370	16	—	—	—	—	—	—	4.328	86
72	Брезенты	—	—	6.193	15	52	80	8.649	16	—	—	—	—	—	—	—	—	14.895	11
73	Мебель и прочая утварь	—	—	7.060	43	2.725	85	2.821	68	153	77	—	—	—	—	5	89	12.767	62

№№ разрядовъ.		Н		А		С		У		М		М		У.		И Т О Г О.			
		Въ складахъ.				Въ службѣ Пути.		Въ службѣ Движенія и Телеграфа.		Въ службѣ Тяги.		Въ Вра- чебной части.		У завѣдываю- щаго помѣще- ніями.		Въ службѣ Сборовъ.			
		Топлива.		Службы матеріаль- ной.															
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
74	Пожарные инструменты	—	—	87	28	—	—	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	154	28
75	Освѣтительные и сигнальные приборы . .	—	—	17.176	82	978	30	1.594	17	115	—	—	—	—	—	—	—	19.864	29
76	Приборы отопленія и вентиляціи	—	—	1.746	28	337	78	—	—	1.285	—	—	—	—	—	—	—	3.369	06
77	Запасные инструменты	—	—	20.909	01	5.017	08	418	79	—	—	—	—	—	—	—	—	26.344	88
78	Прочіе инвентарные предметы	—	—	2.036	71	1.605	25	470	84	155	77	—	—	—	—	—	—	4.268	58
	Итого по гл. 13	—	—	62.691	79	12.718	46	21.944	67	24.065	12	—	—	—	—	31	89	121.451	93
	Гл. 14. Военскія приспособленія.																		
	Матеріалы, запасныя части и проч. предм. для перевозки войскъ	—	—	91	80	—	—	2.998	95	44.798	51	—	—	—	—	—	—	47.889	26
	Гл. 15. Резервный колесный паркъ допол- неніе къ гл. 6 №№ 27 и 28.																		
	Оси и колеса паровозныя и тен- } № 27 .	—	—	38.851	94	—	—	—	—	225.585	52	—	—	—	—	—	—	264.437	46
	дерныя } № 28 .	—	—	13.486	36	—	—	—	—	247.199	56	—	—	—	—	—	—	260.885	92
	Итого по гл. 15	—	—	52.338	30	—	—	—	—	472.785	08	—	—	—	—	—	—	525.123	38
	Гл. 16. Матеріалъ подлежащій ликвидаціи (выдѣленный изъ общаго запаса)																		
	Итого по 1-му отдѣлу .	1.280.441	08	2.462.612	12	391.622	46	97.642	22	852.755	13	1.001	72	341	64	6.235	19	5.092.651	56

№№ разрядовъ.		Н				А		С		У		М		М		У.		И Т О Г О.		
		Въ складахъ.				Въ службѣ		Въ службѣ		Въ службѣ		Въ Вра- чебной части.		У завѣдываю- щаго помѣще- ніями.		Въ службѣ		И Т О Г О.		
		Топлива.		Службы матеріаль- ной.		Пути.		Движенія и Телеграфа.		Тяги.						Сборовъ.				
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
	ОТДѢЛЪ II.																			
	Старое и негодное имущество.																			
179	Рельсы	—	—	3.767	40	1.514.631	27	—	—	1.276	80	—	—	—	—	—	—	—	1.519.675	47
280	Шпалы	—	—	—	—	10.070	91	—	—	3	50	—	—	—	—	—	—	—	10.074	41
381	Бандажи	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
482	Оси	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
583	Колеса	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
684	Разный металлическій ломъ	—	—	—	—	61.930	71	—	—	319	36	—	—	—	—	—	—	—	62.250	07
785	Прочіе предметы	—	—	—	—	456	62	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	456	62
	Итого по 2-му отдѣлу	—	—	3.767	40	1.587.089	51	—	—	1.599	66	—	—	—	—	—	—	—	1.592.456	57
	Счетъ учета предметовъ воинскаго запаса для мобилизациі надобностей, числящих- ся по воинскому запасу	—	—	4.204	53	—	—	3.021	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7.225	67
	По счету учета колеснаго парка.																			
а	Осей съ колесами паровозныхъ и вагон- ныхъ	—	—	—	—	—	—	—	—	272.918	23	—	—	—	—	—	—	—	272.918	23
б	Тоже для воинскаго запаса	—	—	—	—	—	—	—	—	137.594	37	—	—	—	—	—	—	—	137.594	37
	По счету инвентарнаго имущества для учета (стоимость инвентарнаго имуще- ства спис. на расходы по эксплуатаціи дороги и вновь записана для учета)	—	—	10.213	26	638.392	42	753.619	38	1.445.813	28	47.710	56	40.686	31	15.249	82	2.951.685	03	
	Сумма	1.280.441	—	2.480.797	31	2.617.104	39	854.282	74	2.710.680	67	48.712	28	41.027	95	21.485	01	10.054.531	43	
	Подвижной составъ Сызрано-Вяземской железной дороги	—	08	—	—	—	—	—	—	36.372.806	73	—	—	—	—	—	—	—	36.372.806	73

Классификація матеріаловъ и предметовъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

№№ главъ,	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
ОТДѢЛЪ 1-ый.					
I	Топливо.				
	1	Дрова	1		
	2	Каменный уголь паровозный . . .	2		
	3	" " кузнечный	3		
	4	Коксъ	4		
	5	Нефть и нефтяные остатки	5		
	6	Прочіе матеріалы (уголь древесный и проч.)	6		
II	Смазочные матеріалы.				
	7	Масло минеральное	7		
	8	" растительное	8		
	9	Сало говяжье	9		
	10	" минеральное	10		
	11	Прочіе матеріалы	11		
III	Освѣтительные матеріалы.				
	12	Свѣчи разныя	12		
	13	Керосинъ	13		
	14	Прочія освѣтительныя масла	14		
	15	Стекла ламповыя и фитили	15		
	16	Прочіе матеріалы	16		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по нomenclатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
IV		<p>а) Принадлежности керосиновыхъ лампъ и фонарей: (абажуры, горѣлки, колпаки, резервуары, шары и т. п.).</p> <p>б) Принадлежности свѣтокалильнаго освѣщенія: (горѣлки, резервуары, сѣтки, фильтры и т. п.).</p> <p>в) Принадлежности электрическаго освѣщенія: (горѣлки, лампочки, предохранители, патроны, выключатели и т. п.)</p> <p>г) Матеріалы и принадлежности освѣтительныхъ прибор., не вошедшихъ въ предыдущія подраздѣленія.</p> <p>Рельсы и скрѣпленія къ нимъ, стрѣлки и крестовины.</p>			
	17	Рельсы стальные	17		
	18	„ желѣзные (Въ томъ числѣ и переносныхъ путей).	18		
	19	Скрѣпленія къ стальнымъ рельсамъ а) Болты б) Костыли. в) Накладки. г) Подкладки. д) Шайбы пружинныя и проч.	19		
	20	Скрѣпленія къ желѣзнымъ рельсамъ (Въ томъ числѣ и переносныхъ путей).	20		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
V	21	Стрѣлки и ихъ части а) Стрѣлки (переводы стрѣлочныя съ механизмами). б) Части стрѣлокъ.	21		
	22	Крестовины и ихъ части Шпалы и переводные брусья.	22		
	23	Шпалы	23		
	24	Переводные брусья	24		
	VI	Запасныя части подвижнаго состава, машинъ, станковъ и др. разнаго рода механическихъ приборовъ и приспособленій.			
	25	Бандажи паровозныя и тендерныя .	25		
	26	„ вагонныя	26		
	27	Оси и колеса паровозныя и тендерныя	27		
	28	Оси и колеса вагонныя	28		
	29	Прочія принадлежности паровозовъ и тендеровъ	29		
	29а	Запасныя части тормазы Вестингауза для паровозовъ и тендеровъ	29а		
	30	Прочія принадлежности вагоновъ, дрезинъ и вагонетокъ а) Принадлежности вагоновъ. б) „ дрезинъ, вагонетокъ и тому подобныхъ предметовъ, служащихъ для передвиженія тяжестей.	30		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
	30а	Запасныя части тормазы Вестингауза для вагоновъ	30а		
	31	Запасныя части машинъ, станковъ, передаточныхъ механизмовъ и разнаго рода приборовъ и приспособленій а) Паровыхъ котловъ, машинъ, локобилей и насосовъ. б) Керосиновыхъ двигателей. в) Электрическихъ двигателей и установокъ. г) Механическихъ станковъ и разныхъ приспособленій для обработки металловъ и дерева. д) Передаточныхъ механизмовъ, поворотныхъ круговъ, приборовъ и приспособленій для подъема тяжестей, для бойки свай и проч. е) Приборовъ, служащихъ для взвѣшиванія и измѣренія. ж) Огнегасительныхъ приборовъ и приспособленій. з) зерноочистительныхъ и зерноотдѣлительныхъ машинъ и приборовъ и оборудованіе элеваторовъ. и) Машинъ, станковъ и приборовъ, не вошедшихъ въ предыдущія подраздѣленія.	31		
VII		Металлы и металлическія издѣлія. (Не вошедшіе въ другія подраздѣленія).			
	32	Бабитъ и прочіе сплавы	32		
	33	Желѣзо и жечь	33		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номеру 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
		<p>а) Круглое.</p> <p>б) Квадратное.</p> <p>в) Плоское и лафетное.</p> <p>г) Угловое.</p> <p>д) Швеллерное, коробчатое и тавровое.</p> <p>е) Листовое и котельное, (листовое толщиной до 9 мм., котельное 9 мм. и болѣе).</p> <p>ж) Кровельное, (размѣръ листа 2×1 арш., вѣсомъ до 23 фунтовъ въ листѣ).</p> <p>з) Прочіе сорта желѣза: рифленое—(шахматное или ковровое), волнистое, колосниковое, фасонное, бѣлое и сѣрое сварочное—чужковое и др.</p> <p>и) Жестъ.</p>			
	34	<p>Мѣдь</p> <p>а) Желтая (круглая, листовая, чужковая—штыковая).</p> <p>Ломъ желтой мѣди, числящійся по оборотному капиталу.</p> <p>б) Красная (круглая, листовая, чужковая—штыковая).</p> <p>Ломъ красной мѣди, числящійся по оборотному капиталу.</p>	34		
	35	Сталь	35		
	36	Олово	36		
	37	<p>Трубы разныя, отдѣльныя части и принадлежности водопров., газопров., нефтепров., водян., пароваго и обыкновеннаго отопленія, канализаціи и артезианскаго водоснабженія</p>	37		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
		<ul style="list-style-type: none"> а) Трубы и принадлежности къ нимъ (колѣна, тройники, крестовики, муфты и штуцера). б) Вантузы, винтили, задвижки и прочіе краны, в) Гидравлическія колонны, краны путевые и настѣнные и ихъ части. г) Прочія части (раковины, краны водоразборные, пожарные, сифоны, крышки къ люкамъ и др.). 			
	38	Пломбы свинцовыя	38		
	39	Болты, гайки, заклепки, шайбы и шплинты	39		
	40	Отливы разные	40		
	41	Проволока	41		
		<ul style="list-style-type: none"> а) Проволока и кабель для телеграфныхъ, телефонныхъ и электрическихъ пров. . . б) Проволока и проволочные канаты (троссы) для всѣхъ другихъ потребностей. 			
	42	Гвозди разные	42		
	43	Винты	43		
	44	Скобяной товаръ	44		
		<ul style="list-style-type: none"> а) Приборы дверные. б) „ оконные. в) „ печные. г) „ вентиляціонные. 			
	45	Прочіе металлы и металлическія издѣлія	45		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
VIII		<p>а) Металлы.</p> <p>б) Ломъ металловъ, числящійся по оборотному капиталу.</p> <p>в) Части сигнализационныхъ приборовъ (постоянные диски, семафоры, части приборовъ централизаціи стрѣлокъ и сигналовъ, сигнализационной блокировки и проч.)</p> <p>г) Части мостовъ (уравнительные приборы и прочія принадлежности).</p> <p>д) Спеціальныя части, принадлежности и матеріалы для телеграфа, телефоновъ и электрическихъ звонковъ.</p> <p>е) Металлическія доски и знаки съ надписями.</p> <p>ж) Разныя металлическія издѣлія, не вошедшія въ предыдущія подраздѣленія.</p> <p>Лѣсной матеріалъ, не вошедшій въ другія подраздѣленія.</p>			
	<p>46</p> <p>47</p>	<p>Столбы телеграфныя</p> <p>а) Сосновые.</p> <p>б) Дубовые.</p> <p>Брусъя и бревна (брусъя подстрѣлочныя переводныя включены въ разр. 24-й).</p> <p>а) Брусъя сосновыя мостовыя.</p> <p>б) Брусъя, бруски, рѣшетникъ и стойки сосновыя разныя.</p> <p>в) Брусъя, бруски и стойки дубовыя.</p>	<p>46</p> <p>47</p>		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
		<ul style="list-style-type: none"> г) Бревна сосновыя. д) „ дубовыя. е) Жерди, долгики и проч. 			
	48	Доски и пластины <ul style="list-style-type: none"> а) Доски и тесъ сосновые и еловые. б) Доски дубовыя. в) Доски и тесъ прочихъ древесныхъ породъ. г) Шелевка, планки, дощечки, дрань и проч. д) Пластины и гобыли. 	48		
	49	Прочіе лѣсные матеріалы и деревянные издѣлія <ul style="list-style-type: none"> а) Прочіе лѣсные матеріалы гонтъ, ручки—черни, фанера и др.). б) Щиты противъ снѣжныхъ заносовъ и колья. в) Деревянные издѣлія (бочки, колеса, колодки, корзины, лопаты, метлы, ручки обдѣланные и др.). 	49		
IX		Матеріалы для каменныхъ работъ.			
	50	Камень (бутовый, булыжный, мѣрный, тесанный, карнизный, подферменный, облицовочный, лещадный и щебень)	50		
	51	Кирпичъ <ul style="list-style-type: none"> а) Строительный. б) Огнеупорный. 	51		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
	52	Цементъ	52		
	53	Известь	53		
	54	Прочія матеріалы и издѣлія (алебастръ, асфальтъ, гудронъ, глина, изразцы—кафли, песокъ, плиты для половъ и для желѣзо-бетонныхъ работъ, трубы, черепица и др.) . . .	54		
X		Мануфактурныя, москательныя, химическія, кожаныя, резиновыя, басонныя и стекляныя издѣлія.			
	55	Матеріи и пряжи разныя,—басонныя и ковровыя издѣлія (бахрома, тесьма, нитки, ковры, сукна и проч.)	55		
	56	Концы бумажные, тряпки, пенька и пакля	56		
	57	Клеенка, линолеумъ и войлокъ . .	57		
	58	Веревка, бичевка, шпагатъ и канаты	58		
	59	Бумага (оберточная, пропускная и др.) и прочія бумажныя издѣлія (обои, бордюры, гербы сводные, картонъ, толь и т. п.).	59		
	60	Кожа, резина и ремни	60		
		а) Кожа и издѣлія изъ нея (кромѣ рамней).			
		б) Ремни разные.			
		в) Резина и издѣлія изъ нея (кромѣ рукавовъ).			
		г) Рукава разные.			
	61	Стекло и стекляныя, фарфоровыя, фаянсовыя и глиняныя издѣлія (кромѣ аптекарской посуды)	61		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
	62	Красильные матеріалы и принадлежности малярныхъ работъ а) Краски сухія и масляныя. б) Лаки, политуры, смолы и мастики. в) Прочіе матеріалы и принадлежности малярныхъ работъ (кисти, щетки и проч.).	62		
	63	Медикаменты, галеновые препараты, дезинфекціонныя и перевязочныя средства и аптекарская посуда	63		
	64	Прочіе матеріалы а) Всѣ приборы, принадлежности и части клозетовъ и умывальниковъ. (Не зависимо отъ рода матеріала). б) Точильные и шлифовальные матеріалы и принадлежности. в) Не вошедшіе въ предыдущіе разряды мануфактурные, москательные и прочіе матеріалы, химическіе продукты и издѣлія изъ нихъ.	64		
XI		Канцелярскіе предметы.			
	65	Бланки и книги	65		
	66	Канцелярскія принадлежности	66		
XII		Обмундировочные предметы.			
	67	Обмундировочные предметы а) Обмундировочные предметы для служащихъ б) Одежда, обувь и носильное бѣлье для больныхъ.	67		

№.№ главъ.	№.№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№.№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№.№ номенклатуры по каждому разряду.	№.№ страницъ по каждому разряду.
XIII		Инвентарные предметы.			
	68	<p>Машины и станки</p> <p>(Запасныя части включены въ разр. № 31).</p> <p>а) Паровые котлы, паровыя машины, локомотивы и насосы.</p> <p>б) Керосиновые двигатели.</p> <p>в) Электрическіе двигатели и установки.</p> <p>г) Механическіе станки, приборы, приспособленія для обработки металловъ и дерева.</p> <p>д) Передаточные механизмы, круги поворотные, приборы и приспособленія для подъема тяжестей и для бойки свай.</p> <p>е) Зерноочистительныя и зерноотдѣлительныя машины и приборы и другія принадлежности оборудованія элеваторовъ.</p> <p>ж) Механическіе приборы для прочихъ назначеній, не вошедшіе въ предыдущіе пунк.</p>	68		
	69	<p>Всякаго рода геодезическіе, химическіе, врачебные и телеграфные приборы</p> <p>а) Приборы и принадлежности телеграфные, телефонные, электро-железной сигнализации и электрическіе звонки. (металлическія части къ нимъ включены главнымъ образомъ въ разр. № 45, § д.),</p>	69		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
		<p>б) Приборы и принадлежности чертежные, измѣрительныя геодезическія (запасныя части къ нимъ включены въ разрядъ № 31, § е.).</p> <p>в) Приборы химическія, физическія и врачебныя.</p>			
	70	Дрезины, вагонетки и тому подобныя предметы, служащія для передвиженія тяжестей (запасныя части къ нимъ включены въ разрядъ № 30, § б.) .	70		
	71	Вѣсы и гири къ нимъ (части къ нимъ включены въ разр. № 31, § е.)	71		
	72	Брезенты	72		
	73	Мебель и всякаго рода станціонная и конторская утварь	73		
		<p>а) Мебель и кровати.</p> <p>б) Утварь и хозяйственныя предметы для станцій, служебныхъ комнатъ и вагоновъ, конторъ и больницъ.</p> <p>в) Постельныя принадлежности (матрацы, подушки, одѣяла), постельное, столовое и проч. бѣлье.</p>			
	74	Пожарныя насосы, инструменты и другія приспособленія	74		
	75	Освѣтительныя и сигнальныя приборы (части и принадлежности къ нимъ включены въ разряды №№ 16 и 45, § в.).	75		
	76	Приборы отопленія и вентиляціи .	76		
	77	Запасныя инструменты	77		

№.№ главъ.	№.№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№.№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1892 г.	№.№ номенклатуры по каждому разряду.	№.№ страницъ по каждому разряду.
		<p>а) Инструменты и принадлежности литейныхъ, кузнечныхъ, котельныхъ, слесарныхъ и токарныхъ работъ.</p> <p>б) Инструменты и принадлежности плотничныхъ, столярныхъ и бондарныхъ работъ.</p> <p>в) Инструменты и принадлежности кровельныхъ, малярныхъ, обойныхъ и стекольныхъ работъ.</p> <p>г) Инструменты и принадлежности для каменныхъ, земляныхъ, садовыхъ, путевыхъ и прочихъ работъ.</p>			
	78	Прочіе предметы	78		
		ОТДѢЛЪ II-ой.			
	79	Старое негодное имущество	79		
		<p>а) Рельсы бывшіе въ употребленіи, но еще годные для укладки въ путь.</p> <p>б) Рельсы не выдержавшіе гарантированнаго договоромъ срока службы.</p> <p>в) Рельсы негодные для укладки въ путь:</p> <p>1) Свыше 20 фут.</p> <p>2) Отъ 15 фут. до 20 фут.</p> <p>3) Отъ 10 до 15 фут.</p> <p>4) Куски до 10 фут.</p>			
	80	Шпалы	80		
	81	Бандажи	81		

№№ главъ.	№№ разрядовъ.	КЛАССИФИКАЦІЯ.	№№ гр. и разрядовъ по номенклатурѣ 1802 г.	№№ номенклатуры по каждому разряду.	№№ страницъ по каждому разряду.
	82	Оси	82		
	83	Колеса	83		
	84	Разный металлическій ломъ	84		
		а) Матеріалы верхняго строенія:			
		1) Скрѣпленія годныя и негодныя для укладки въ путь.			
		2) Крестовины, стрѣлки и ихъ части годныя и негодныя для укладки въ путь.			
		3) Мостовыя фермы и ихъ части.			
		б) Прочій металлическій ломъ и стружка:			
		1) Желѣзный ломъ и стружка.			
		2) Стальной " "			
		3) Чугунный " "			
		4) Мѣдный " "			
		5) Ломъ прочихъ металловъ и сплавовъ.			
	85	Прочіе предметы	85		

Начальникъ Матеріальной службы (подпись)

Кредиторские списки Сызрано-Вяземской желѣзной дороги.

Годъ.	Наименованіе кредитовъ.	Кредиторскіе списки.						Наличныя суммы.						Примѣчаніе.									
		Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредиторовъ списковъ).		Остатки кредитовъ, подлежащіе поступленію въ ресурсы.		Кредиты, заявленные въ кредиторскіе списки.	Расходы, произведенные въ 1908 г. за счетъ кредиторск. списковъ къ 1 янв. 1909 г.	Остатки кредиторскихъ списковъ къ 1-му января 1909 г.	Наличность на 1-е января 1909 г. въ Губ. Казн.	Въ томъ числѣ:											
		РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.					РУБЛИ.	К.		РУБЛИ.	К.	РУБ.	К.	РУБЛИ.	К.			
1905	§ 10 см. М. П. С. (Отд. VII, гл. 2)	71.947	14	48.720	55	16.742	13	6.484	46	5.337	77	1.146	69	1.146	69	—	—	1.146	16	—	—		
1906	§ 28 ст. 1 см. М. П. С. (Пожарн. убытки)	83.490	—	70.229	10	6.664	12	6.596	78	2.984	15	3.612	63	4.210	62	4.210	62	—	—	—	—		
1906	§ 28 ст. 3 см. М. П. С. (Улучш. быта служк.)	518.399	50	505.344	89	425	61	12.629	—	12.007	50	621	50	2.059	49	2.059	49	—	—	—	—		
1906	§ Особо-посл. см. М. П. С. (Разн. мел. расх.)	1.986	12	1.542	74	—	72	442	66	440	46	2	20	2	20	—	—	2	20	—	—		
1906	§ Особо-посл. чр. см. М. П. С. (Разн. расх.)	283.967	39	248.348	66	337	55	35.281	18	31.812	38	3.468	80	3.468	80	—	—	3.468	80	—	—		
1906	§ 32 ст. 1 см. М. П. С. (Доп. раб. и пост. 1906 г.)	450.000	—	424.643	89	207	54	25.148	57	12.607	45	12.541	12	13.239	08	11.854	12	—	—	—	—	1.384	96
1906	§ 32 ст. 2 см. М. П. С. (Дополн. раб. со сп. цѣл.)	26.250	—	19.771	61	771	08	5.707	31	2.325	23	3.382	08	4.236	12	4.236	12	—	—	—	—		
1906	§ 10 см. М. П. С. (Эксплоат. расх.)	11.883.939	—	11.805.003	61	13	44	78.921	95	57.621	21	21.300	74	21.300	74	—	—	21.300	74	—	—		
1906	§ 10 см. М. П. С. (Отд. VII, гл. 2)	65.382	82	49.213	53	6.930	67	9.238	62	5.186	09	4.052	53	4.459	08	4.459	08	—	—	—	—		
1907	§ Особо-посл. см. М. П. С. (Разн. расх.)	46.402	28	40.124	66	—	—	6.277	62	2.548	66	3.728	96	3.728	96	2.979	90	749	06	—	—		
1907	§ 3 ст. 1 чрез. см. М. П. С. (Ремонтъ паровозовъ вернувшихся съ Дальн. Востока)	539.408	—	454.662	75	—	—	84.745	25	—	—	84.745	25	86.473	85	84.745	25	1.728	60	—	—		
1907	§ 3 ст. 4 чр. см. М. П. С. (Обор. подв. сост.)	6.808	20	—	—	—	—	6.808	20	6.124	47	683	73	683	73	683	73	—	—	—	—		
1907	§ 5 ст. 8 см. М. П. С. (Эксплоат. расх.)	12.796.833	22	12.674.966	75	157	35	121	709	55.109	93	66.599	19	70.418	49	70.418	49	—	—	—	—		
1907	§ 5 ст. 8 см. М. П. С. (Отд. VII, гл. 2)	68.703	77	39.722	54	5.818	94	23.162	29	—	—	23.162	29	23.162	29	22.747	59	—	—	—	—	414	70
1907	§ 7 ст. 1 см. М. П. С. (Доп. раб. и пост. 1907 г.)	670.007	—	510.545	76	1	05	159.460	19	—	—	159.460	19	159.461	24	157.266	01	1	05	2.194	18		
1907	§ 7 ст. 2 см. М. П. С. (Доп. раб. со сп. цѣл. 1907 г.)	7.770	—	162	44	—	—	7.607	56	—	—	7.607	56	7.607	56	7.607	56	—	—	—	—		
1908	§ 3 ст. 1 чрез. см. М. П. С. (ремонтъ паровозовъ вернувшихся съ Дальн. Востока)	5.632	35	1.728	60	—	—	3.903	75	—	—	3.903	75	3.903	75	3.903	75	—	—	—	—		
Итого		27.526.926	79	26.894.732	08	38.070	20	594.124	51	194.105	30	400.019	21	409.562	69	377.171	71	28.397	14	3.993	84		

Главный Бухгалтеръ

(подпись).

Отвѣты Управленія Сѣверной желѣзной дороги на вопросный листъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи.

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

Балансъ счетовъ всякаго вообще предпріятія долженъ представлять собою ясное и точное положеніе какъ стоимости предпріятія или размѣра капитала, въ него вложеннаго, такъ и имущественное и финансовое положеніе его по пассиву, съ точнымъ показаніемъ по активу—въ чемъ именно заключаются или гдѣ находятся эти имущественные и денежные капиталы.

Въ виду этого, само собою разумѣется, что по активу баланса счетовъ мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на одномъ изъ первыхъ мѣсть должны быть показываемы по активу—стоимость сооруженія, а по пассиву—соотвѣтствующій размѣръ затраченнаго капитала, прибавляя по слѣдующимъ балансамъ новыя затраты.

Очень можетъ быть, что мѣстныя Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ помѣщаютъ въ своихъ балансахъ счета стоимости сооруженія въ цифровомъ отношеніи несогласныя съ дѣйствительностію; но эта несогласованность происходитъ не по винѣ мѣстныхъ Управленій, неимѣющихъ никакихъ данныхъ для провѣрки ни затратъ бывшихъ частныхъ Обществъ по сооруженію ни стоимости выкупа дорогъ. Свѣдѣнія эти, обычно, принимаются въ книги по, такъ называемымъ, передаточнымъ балансамъ, сообщаемымъ ликвидационными комиссіями, и если свѣдѣнія эти были сообщены въ невѣрныхъ цифрахъ, то таковыми, конечно, попадаютъ и въ книги и въ балансы мѣстныхъ Управленій. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ, при явной наличности затраты капитала на сооруженіе дороги, принять въ книги и балансы для учета стоимость сооруженія мѣстныхъ Управленій совсѣмъ не представляется возможнымъ за отсутствіемъ какихъ-либо свѣдѣній; такъ, напр., по балансу Сѣверныхъ дорогъ до сего времени не принята стоимость постройки Вологодско-Вятской линіи, присоединенной къ сѣти Сѣверныхъ дорогъ 1 ноября 1906 г., но по постройкѣ которой отчета строительнымъ Управленіемъ еще не составлено. Стоимость же сооруженія Обухово-Вологодской линіи, присоединенной къ сѣти Сѣверныхъ дорогъ 1 января 1907 г., оказалось возможнымъ принять въ балансъ Сѣверныхъ дорогъ лишь въ половинѣ 1908 г., по доставленіи мѣстному Управленію строительнаго отчета. Стоимость затратъ по выкупу сѣти казною также отсутствуетъ за отсутствіемъ свѣдѣній.

Такимъ образомъ, изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что для составленія баланса счетовъ по Сѣвернымъ дорогамъ, согласныхъ съ дѣйствительностію, не хватаетъ свѣдѣній о стоимости постройки Вологодско-Вятской линіи, болѣе точныхъ свѣдѣній о стоимости всѣхъ другихъ линій, входящихъ въ составъ сѣти сихъ дорогъ, если первоначальныя свѣдѣнія были доставлены мѣстному Управленію невѣрными, и свѣдѣній о стоимости выкупа. Что касается всякихъ дру-

гихъ счетовъ. баланса Сѣверныхъ дорогъ, то для правильнаго веденія ихъ и согласно съ дѣйствительностью данныхъ достаточно, при условіи, конечно, чтобы данныя эти подѣотчетными лицами и учрежденіями дороги доставлялись бы своевременно и вѣрными, неискаженными.

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

Двойная итальянская система бухгалтеріи, по сравненію со всѣми другими существующими системами, наиболѣе гарантируетъ отъ всякаго рода возможныхъ ошибокъ въ книговеденіи, въ виду чего предлагаемая г. Кульжинскимъ форма баланса, составленная по правиламъ двойной итальянской бухгалтеріи, не только приемлема, но и желательна. Вопросъ комиссіи, очевидно, касается не формы баланса, а его содержанія, или, иначе говоря, счетовъ, въ немъ заключающихся.

Балансы, изобилующіе массою почти однородныхъ счетовъ, затемняющихъ общую картину о положеніи предпріятія, неудобны для обозрѣвателя, подчасъ вынуждая его для уясненія дѣла прибѣгать къ личной подгруппировкѣ счетовъ. Но, равнымъ образомъ, балансы съ чрезмѣрно скуднымъ количествомъ счетовъ также неудобны, такъ какъ вынуждаютъ составителя ихъ соединять въ одну цифру нѣсколько разнородныхъ счетовъ.

Вотъ такую-то скудностію счетовъ и страдаетъ содержаніе баланса, предлагаемаго г. Кульжинскимъ.

Такъ, напр., старые матеріалы не могутъ составлять и не составляютъ собою части оборотнаго капитала, почему по пассиву не могутъ числиться за счетомъ этого капитала; вслѣдствіе этого для уравновѣшанія счетовъ необходимо въ пассивѣ имѣть особый счетъ капитала этого старья; инвентарное имущество въ работѣ также не составляетъ собою части оборотнаго капитала, не составляя въ тоже время, какъ уже находящееся въ дѣлѣ, матеріаловъ и запасовъ; въ виду этого такому имуществу въ работѣ необходимо имѣть по активу спеціальнѣйшій счетъ съ соотвѣтствующимъ пассивнымъ счетомъ; отсутствуютъ по балансу Г. Кульжинскаго также счета кредитовъ, капиталовъ и фондовъ спеціальнаго назначенія. Нельзя же, напр., пенсіонные капиталы служащихъ Сѣверныхъ дорогъ около пяти милліоновъ рублей включать въ общій счетъ кредиторовъ, какъ, равнымъ образомъ, нельзя не имѣть по активу счетовъ Казначействъ и другихъ кредитныхъ учрежденій, такъ какъ по балансу счетовъ, какъ уже изложено выше, должны быть указанія, гдѣ находятся или въ чемъ заключаются всякія средства предпріятія. Конечно, и счета кредитныхъ учрежденій, хранящихъ крупныя денежныя суммы предпріятія, возможно по балансу включать въ счетъ дебиторовъ, помѣщая подробныя указанія въ приложеніяхъ къ балансу, что зависитъ отъ взгляда; но не слѣдуетъ забывать, что балансъ долженъ заключать въ себѣ всѣ главнѣйшія свѣдѣнія. Иначе почему же тогда, для еще большаго сокращенія количества счетовъ по балансу, счетъ оборотнаго капитала не помѣститъ въ кредитеры, а счетъ матеріаловъ и запасовъ — въ дебитеры и т. д. Кромѣ того, изъ баланса г. Кульжинскаго неясно—какія

именно свѣдѣнія онъ предполагаетъ помѣщать въ счетахъ актива и пассива— „вспомогательныхъ предпріятій“ и „эксплоатаціи“. Если по пассиву—счета доходовъ, а по активу, одновременно, счета расходовъ, тогда для чего счетъ „прибыли и убытка“? Если же по тому и другому счету въ ту или другую сторону только сальдо счетовъ, то, опять-таки, при чемъ и для чего въ балансѣ счетъ „прибыли и убытка“? Если подъ счетомъ „прибыли и убытка“ кроется желаніе показать въ балансѣ полученный за отчетный годъ убытокъ отъ „эксплоатаціи или полученную чистую прибыль отъ нея, то для этого нѣтъ надобности въ особомъ счетѣ, такъ какъ тотъ или другой результатъ эксплоатаціи будетъ виденъ изъ простого сопоставленія счета эксплоатаціи по активу съ такимъ же счетомъ по пассиву; это во-первыхъ, а во-вторыхъ — вводя въ балансѣ счетъ прибыли и убытка, придется по балансу открыть на противоположной сторонѣ его какой-либо вспомогательный счетъ для равновѣсія счетовъ баланса и взаимнаго ихъ забалансирования. Собственно говоря, въ коммерческомъ дѣлѣ принято счетъ прибыли и убытка по отчетамъ показывать въ полномъ объемѣ особо отъ баланса, внося въ балансъ лишь сальдо этого счета, т.-е. или налѣво убытокъ отъ предпріятія или направо—прибыль.

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

По вопросу первому уже объяснены причины, по коимъ счета стоимости дорогъ по балансамъ мѣстныхъ Управленій показываются несогласными съ дѣйствительною стоимостью. Тѣ же самыя причины, во всякомъ случаѣ, для Сѣверныхъ дорогъ, къ сожалѣнію, не даютъ мѣстному Управленію возможности выполнить пожеланія Комиссіи.

Отвѣтъ на вопросъ 4-й.

Въ виду крайней серьезности и сложности вопроса Управленіе не успѣло, къ сожалѣнію, составить своихъ соображеній, почему таковыя будутъ доставлены впоследствии.

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

По книгамъ и по балансу счетовъ Правленія бывш. обществъ М.-Яр.-Архангельской и Шуйско-Ивановской ж. д. стоимость подвижного состава была включена въ общій счетъ стоимости сооруженія сихъ дорогъ, а потому, вѣроятно, за отсутствіемъ строительныхъ отчетовъ и другихъ данныхъ, бывшею ликвидаціонною комиссіею при Министерствѣ Путей Сообщенія по передаточному балансу не была выдѣлена въ самостоятельный счетъ, за неопредѣленіемъ ея размѣра.

Отвѣтъ на вопросъ 6-й.

Въ капитальную стоимость дорогъ Управленіе Сѣверныхъ дорогъ полагало бы включать всякаго рода работы по увеличенію количества зданій и путей (не временнаго характера), по расширенію

и увеличенію существующихъ построекъ, по расширенію и увеличенію площадей отчужденія земель и вообще все то, что представляетъ собою не ремонтный характеръ и не качественное усовершенствованіе имѣющагося, а количественное увеличеніе имущества предприятия.

Отвѣтъ на вопросъ 7-й.

Пунктъ а. Возобновленіе сгорѣвшаго въ капитальную стоимость дороги не включается, такъ какъ возобновленіе сгорѣвшаго дѣлается или за счетъ эксплуатаціонныхъ, или за счетъ специально для сего ассигнуемыхъ кредитовъ, которые, по существу, представляя собою страховыя преміи, къ числу строительныхъ капиталовъ, вложенныхъ въ предприятие, причисляемы быть не могутъ. Иначе получилось бы то, что сгорѣвшее, напр., зданіе числилось бы по балансу какъ существующее въ первоначальной стоимости и вторично, по возведеніи новаго, въ стоимости современной. Такимъ образомъ, на лицо оказалось какъ бы два зданія.

Пун. б. При переходѣ въ 1902 г. съѣти Сѣверныхъ дорогъ въ завѣдываніе Мин. Путей Сообщенія, за отсутствіемъ руководящихъ указаній по отношенію установленія порядка счетоводства и отчетности, мѣстному Управленію пришлось руководствоваться содержаніемъ отчетовъ другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, ранѣе перешедшихъ въ казну, почему, по примѣру таковыхъ и имѣя въ виду, что отчеты ихъ, выработанные практикой, очевидно, уже пріобрѣли права гражданства, Управленіе Сѣверныхъ дорогъ стоимость новыхъ работъ по гл. 2, отд. VII включаетъ въ капитальную стоимость дороги. Что касается вопроса о томъ, насколько такое включеніе правильно, то слѣдуетъ замѣтить, что правильнымъ возможно признать включеніе лишь работъ и пріобрѣтеній, не имѣющихъ характера ни временныхъ построекъ, ни качественного усовершенствованія, какъ ось этомъ уже сказано въ отвѣтѣ по вопросу 6.

Относительно же вообще гл. 2, отд. VII слѣдуетъ сказать, что роль ея въ отчетѣ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ непонятна, такъ какъ одна часть расходовъ, заключающихся въ этомъ отдѣлѣ, будучи характера или ремонтнаго, или качественного улучшения существующаго, безъ грѣха не могла бы быть помѣщаема въ соответствующихъ очередныхъ нумерахъ по III отдѣлу, какъ напр., подведеніе каменныхъ фундаментовъ подъ существующія постройки, разница въ вѣсѣ скрѣпленій новаго типа, замѣняющихъ таковыя же стараго типа, тоже рельсъ и т. п.; другая же часть — имѣющая характеръ дѣйствительно новыхъ сооружений, какъ напр., постройка, сверхъ имѣющихся, будокъ, бань, погребовъ и т. п., по существу расходовъ должна бы быть помѣщаема въ вѣдомости работъ, производимыхъ съ коммерческою цѣлью, на которыя ассигнуются спеціальныя кредиты.

Гл. 2, отд. VII очевидно имѣла значеніе при эксплуатаціи дорогъ частными обществами, преслѣдуя цѣль недопущенія этихъ обществъ дѣлать новыя облигаціонныя займы для разныхъ мелкихъ работъ, производимыхъ въ видахъ улучшенія дороги.

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

Оборотный капиталъ для возможности всегда имѣть въ складахъ дороги запасы матеріаловъ въ опредѣленной нормѣ для сѣти Сѣверныхъ дорогъ по журн. постановленію Совѣта отъ 1 августа 1908 г., за № 1158, при семъ прилагаемому, опредѣленъ въ 5.500.000 руб. на основаніи соображеній и подсчетовъ, изложенныхъ въ докладной части сего журнала. Но такъ какъ оборотные капиталы желѣзныхъ дорогъ рассчитаны копѣйка въ копѣйку, въ зависимости отъ количества тѣхъ или иныхъ матеріаловъ, съ одной стороны, и отъ современныхъ рыночныхъ цѣнъ — съ другой, то и оказывается, что, въ тѣсномъ смыслѣ слова, дороги оборотнаго капитала не имѣютъ, а имѣютъ капиталъ запасовъ. При подобномъ положеніи Матеріальныя службы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по существу изображаютъ купца, затратившаго весь свой капиталъ на заполненіе своихъ складовъ товаромъ для продажи, не оставивъ ни копѣйки для расчетовъ съ своими поставщиками на случай пополненія складовъ новыми товарами, взамѣнъ проданныхъ и отпущенныхъ покупателямъ въ кредитъ, иногда долгосрочный. При такихъ условіяхъ купецъ, стремящійся къ тому, чтобы имѣть въ своихъ складахъ неизмѣняющееся количество товаровъ, или будетъ постоянно въ долгу у своихъ поставщиковъ, рассчитываясь съ ними лишь по мѣрѣ того, какъ самъ будетъ получать деньги съ покупателей въ кредитъ, или же будетъ кредитоваться въ кредитныхъ учрежденіяхъ.

Такой невыгодный для предпріятія способъ веденія коммерческаго дѣла допускать не должно бы: въ виду этого мѣстныя Управленія желѣзныхъ дорогъ должны быть снабжены въ достаточномъ количествѣ, дѣйствительными оборотными денежными средствами, такъ какъ при громоздкости отчетности желѣзныхъ дорогъ и массы всевозможныхъ формальностей и требованій разныхъ учреждений въ родѣ мѣстныхъ контролей, казенныхъ палатъ, казначействъ и т. п., вытекающихъ изъ разныхъ кассовыхъ, казначейскихъ, контрольных, бухгалтерскихъ и многихъ другихъ правилъ, кстати сказать, очень стѣсняющихъ живое коммерческое дѣлопроизводство, быстрого расчета суммъ на пополненіе оборотнаго капитала за отпущенные матеріалы добиться весьма трудно.

Помимо этого, чѣмъ крупнѣе предпріятіе, тѣмъ болѣе у него дебиторовъ, за которыми числятся какія-либо суммы въ долгу. У желѣзныхъ дорогъ такіе дебиторы тоже есть и нерѣдко на очень крупныя суммы, какъ напр. цистерновладѣльцы по ремонту и смазкѣ принадлежащихъ имъ приписанныхъ къ паркамъ дорогъ цистернъ, чужія дороги по уплаченнымъ за ихъ счетъ претензіямъ, а также по ремонту ихъ подвижнаго состава, обмундированіе, выданное служащимъ на руки, но погашаемое въ теченіе 2—3 лѣтъ, запасы пассажирскихъ билетовъ на случай экстренныхъ требованій станцій и многое другое.

На все это никакихъ оборотныхъ средствъ дорогамъ не отпущено, между тѣмъ, какъ расходы матеріаловъ и рабочей силы производить надо неотложно, обмундировать по положенію служащихъ тоже надо,

надо также имѣть и запасы пассажирскихъ билетовъ. Такимъ образомъ, отсутствіе оборотныхъ средствъ для такихъ операцій, вынуждая дороги временно заимствовать средства изъ эксплуатаціонныхъ кредитовъ, нерѣдко въ концѣ отчетнаго года ставить мѣстныя управленія въ денежныя затрудненія.

По приблизительному соображенію сверхъ исчисленнаго Совѣтомъ капитала запасовъ въ 5.500.000 руб. для Сѣверныхъ дорогъ необходимо образовать дѣйствительный денежный оборотный капиталъ до 2 милліоновъ рублей.

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

Для опредѣленія размѣровъ капитала запасовъ казенныхъ жел. дорогъ слѣдовало бы считать пригодными измѣрителями: 1) современные рыночныя цѣны и 2) опредѣленный количественно запасъ матеріаловъ, потребныхъ для безостановочной эксплуатаціи дороги, включая сюда движеніе поѣздовъ, освѣщеніе и отопленіе зданій, ремонтныя работы и т. п. въ размѣрѣ, приблизительно, до количества 2 или 3 мѣсячнаго расхода матеріаловъ, тамъ гдѣ рынки находятся подъ рукою, и въ большемъ количествѣ по такимъ матеріаламъ, на добываніе которыхъ требуется времени больше; вообще же для опредѣленія размѣровъ капитала запасовъ въ зависимости отъ многихъ мѣстныхъ условій и рынковъ, а также отъ размѣровъ движенія, казалось бы, нельзя примѣнять одинаковыя величины или нормы для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ.

Такъ какъ, однако, приобрѣтеніе матеріаловъ враздробъ, мелкими партіями, менѣе выгодно нежели покупки оптомъ, то, казалось бы, возможнымъ входить съ поставщиками въ договорныя соглашенія на поставку большихъ партій товаровъ, съ тѣмъ, чтобы таковыя ежемѣсячно, или, вообще черезъ другіе періоды времени, поставлялись бы въ склады дорогъ въ опредѣленномъ количествѣ, при условіи чтобы уплата денегъ производилась только за то количество товаровъ, какое будетъ фактически доставлено въ склады дороги.

При этомъ условіи будетъ возможно: во-1-хъ) не загружать склады дорогъ большимъ количествомъ товаровъ и тѣмъ уменьшить размѣры хищенія, такъ какъ услѣдить за меньшимъ легче, нежели за большимъ, во-2-хъ) не имѣть задолженности поставщикамъ, разсрочивъ, такимъ образомъ, платежи на нѣсколько періодовъ, въ 3-хъ) достигнуть приобрѣтенія матеріаловъ оптомъ, а слѣдовательно и дешевле и въ 4-хъ) имѣть матеріалы всегда болѣе свѣжіе. Впрочемъ, слѣдуетъ оговориться, что такая система покупки товаровъ не можетъ быть примѣняема къ лѣснымъ матеріаламъ, шпаламъ и дровамъ, требующимъ нерѣдко болѣе или менѣе продолжительное время на ихъ выдержку для приведенія въ болѣе сухое состояніе, что при опредѣленіи количества нормальныхъ запасовъ ихъ слѣдуетъ имѣть въ виду.

Что касается размѣра дѣйствительныхъ денежныхъ оборотныхъ капиталовъ дорогъ, вызываемыхъ причинами, изложенными въ отвѣтѣ по вопросу 8-му, то опредѣленіе такого въ полной зависимости отъ размѣра оборотовъ каждой дороги.

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

На Сѣверныхъ дорогахъ на 1 января 1909 года имѣется, согласно балансу счетовъ, оборотнаго капитала (капитала запасовъ) 4.384.644 р. 21 к.

Если считать добавочными средствами капитала запасовъ кредиты, отпускаемые особо на приобретение воинскихъ приспособлений, запасныхъ частей подвижнаго состава и т. п., а также стоимость инвентаря въ работѣ, то таковыхъ на Сѣверныхъ дорогахъ на тоже число имѣлось согласно балансу:

1) капитала воинскихъ приспособлений	82.802 р. 01 к.
2) капитала колеснаго парка и запасн. частей	513.529 „ 35 „
3) капитала снѣговыхъ защитъ	164.350 „ 77 „
4) капитала инвентарнаго имущества	1.803.606 „ 67 „

Что же касается капитала старыхъ матеріаловъ, то таковой ни въ какомъ случаѣ не можетъ считаться частью оборотнаго капитала, какъ составляющей стоимость старыхъ матеріаловъ, не предназначенныхъ къ непремѣнному употребленію на нужды предприятия, а явившихся у предприятия случайно, въ силу неизбежной необходимости обновленія износившихся частей предприятия.

Отвѣтъ на вопросъ 11-й.

Какъ уже сказано выше въ отвѣтѣ по вопросу 10 старые матеріалы не могутъ составлять части оборотнаго капитала дорогъ, вслѣдствіе чего по пассиву баланса для нихъ долженъ быть открытъ специальный счетъ капитала, который образуется не путемъ отчисленія изъ какихъ-либо источниковъ денежныхъ суммъ, а составляетъ собою лишь противовѣсъ активному счету старья. Для устраненія залежей старья въ складахъ дорогъ необходимо возможно скорѣе продать ихъ, выбравъ изъ старья все то, что можно въ сравнительно непродолжительномъ времени использовать для надобностей своей или другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Отжившаго типа запасныя части и т. п. предметы, числящіеся на счетѣ матеріаловъ, приобретенныхъ или полученныхъ за счетъ капитала запасовъ, перечислить въ разрядъ старья и также продать, уменьшивъ по балансамъ мѣстныхъ управленій счета новыхъ матеріаловъ и оборотнаго капитала (капитала запасовъ).

Приобрѣтеніе воинскихъ приспособлений, щитовъ, брезентовъ, рѣшетокъ и т. п. дѣлается за счетъ неспеціального капитала запасовъ, а за счетъ специально ассигнуемыхъ кредитовъ; ремонтъ же ихъ производится за счетъ эксплуатационныхъ смѣтъ. Такъ какъ всѣ эти предметы только иногда, при отсутствіи для нихъ работы, находятся на храненіи въ складахъ, то считать ихъ въ составѣ оборотныхъ капиталовъ не слѣдуетъ; въ противномъ случаѣ почему же не считать въ составѣ того же капитала ручные кондукторскіе фонари и флаги временно, за сокращеніемъ движенія, хранящіеся въ складахъ и т. п.

Если доходъ отъ эксплуатаціи этихъ приспособлений присоединять къ средствамъ оборотнаго капитала, то какъ ремонтъ ихъ, такъ и полное возобновленіе или замѣна новыми также должно будетъ

относиться на средства того же оборотнаго капитала (капитала запасовъ), что врядъ-ли удобно въ тѣхъ случаяхъ, когда стоимость ремонта и замѣна новымъ износившагося предмета обойдется значительно больше суммы, полученной отъ его эксплуатаціи, что весьма возможно и что будетъ для капитала запасовъ предпріятіемъ убыточнымъ.

Вообще же назначеніе капитала запасовъ, именуемаго оборотнымъ капиталомъ, состоитъ лишь въ томъ, чтобы на его средства пріобрѣтать необходимые для эксплуатаціи матеріалы, за которые, по ихъ израсходованіи, получать возмѣщеніе по дѣйствительной стоимости, а не заниматься коммерческими операціями съ ихъ прибылями и убытками.

Отвѣтъ на вопросъ 12-й.

Формы эксплуатаціонныхъ смѣтъ и отчетовъ, выработанныхъ Комиссіею г. Глушинскаго, собственно говоря, по изданіи ихъ въ 1888 г., не представляли ничего новаго, такъ какъ, можно сказать безъ ошибки, были скопированы съ формъ, созданныхъ правленіями частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Формы эти до сего времени вполне удовлетворительны и потому, конечно, желательны.

Что касается схемы смѣтъ и отчетовъ, или точнѣе классификаціи счетовъ доходовъ и расходовъ, то въ таковой замѣчаются недостатки, такъ, напр., нѣкоторые расходы совершенно зависящіе отъ движенія, находятся въ группѣ независящихъ отъ движенія (канцеляр. расходы по сл. Сборовъ), расходы по освѣщенію различныхъ зданій въ одномъ и томъ же отдѣлѣ разбиты на нѣсколько самостоятельныхъ очеред. номеровъ, вслѣдствіе чего разбивка общихъ расходовъ освѣтительныхъ матеріаловъ по нимъ врядъ ли не бываетъ фантазіею составителей отчетовъ, тоже по отопленію и многое другое.

Въ виду этого, по мнѣнію Управленія Сѣверныхъ дорогъ, надлежало бы, пользуясь многолѣтнимъ опытомъ, схему счетовъ г. Глушинскаго по доходамъ и расходамъ пересмотрѣть, все излишнее изъ нея исключить, однородные расходы, разбитые на нѣсколько номеровъ, соединить въ одинъ номеръ по каждому отдѣлу, а также пересмотрѣть измѣрители, снабдивъ, такимъ образомъ, выправленную номенклатуру счетовъ, по возможности, подробными указаніями составныхъ частей каждаго номера.

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

Отъ формъ Глушинскаго по смѣтамъ и отчетамъ о доходахъ и расходахъ по эксплуатаціи, а также и по балансу, Управленіе Сѣверныхъ дорогъ не отступаетъ; что касается содержанія счетовъ, заключающихся въ балансахъ, то здѣсь, дѣйствительно, есть нѣкоторыя отступленія отъ схемы Глушинскаго въ родѣ совсѣмъ для дѣла ненужнаго и неинтереснаго перечисленія отпущенныхъ строительныхъ кредитовъ по пассиву и перечисленія расходовъ за счетъ сихъ кредитовъ по активу, или перечисленія по активу счетовъ казначействъ

съ подраздѣленіемъ на кредиты, спеціальныя средства и депозиты и кое-что другое. Схема счетовъ баланса Глушинскаго настолько полна и хороша, что видоизмѣнять ея фізіономію, казалось бы, надобности нѣтъ. Нѣкоторыя же отступленія отъ этой схемы, въ родѣ вышеупомянутыхъ, Управление Сѣверныхъ дорогъ сдѣлало не потому, чтобы оно находило это необходимымъ, а потому, что при отсутствіи какихъ-либо руководящихъ указаній, клонящихся къ однообразію веденія счетоводства въ главныхъ бухгалтеріяхъ, при переходѣ въ 1902 г. сѣти Сѣверныхъ дорогъ въ казну, оно стало составлять свои балансы по образцу балансовъ Управленій, уже ранѣе перешедшихъ въ казну дорогъ въ предположеніи, что разъ сдѣланныя ранѣе сими Управленіями измѣненія, сокращенія и дополненія не опротестованы высшими учрежденіями, то, слѣдовательно, онѣ признаны не только удобными, но и желательными.

Во всякомъ случаѣ, при отсутствіи точной номенклатуры счетовъ баланса, указаній о порядкѣ распредѣленія ихъ по балансу и подробныхъ перечней составныхъ частей каждаго счета баланса, всегда будетъ получаться въ балансахъ мѣстныхъ управленій разнообразіе и въ наименованіе счетовъ и въ группировкѣ счетовъ вспомогательныхъ книгъ по счетамъ Главной книги, а слѣдовательно и по счетамъ баланса. Отсутствіе хорошо и полно разработанныхъ перечней составныхъ частей доходовъ и расходовъ каждаго очередного номера отчетовъ также будетъ всегда порождать разнообразіе въ отнесеніяхъ. Такъ какъ разнообразіе въ порядкѣ отнесенія расходовъ на тотъ или иной номеръ смѣты, или отнесенія того или иного подстрочнаго счета въ тотъ или иной счетъ по балансу и многое другое зависитъ не только отъ соображеній главныхъ бухгалтеровъ, но нерѣдко и отъ настояній членовъ Совѣта отъ Министерства Финансовъ и мѣстнаго Контроля, то необходимо вышеупомянутые перечни разработать возможно полнѣе и яснѣе, чтобы избѣжать разногласій въ ихъ толкованіи.

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

Вѣдомость проектированныхъ Управленіемъ Сѣверныхъ дорогъ измѣритель при семь прилагается.

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

Принимая во вниманіе, что расходы по очер. № 193 имѣютъ характеръ хозяйственныхъ грузовыхъ работъ, а въ силу сего и на основаніи нормальнаго положенія о грузовыхъ работахъ всѣ агенты, причастные къ означеннымъ работамъ, при успѣшности и экономномъ веденіи всѣхъ грузовыхъ работъ, получаютъ извѣстный % преміи, желательно, чтобы и содержаніе всѣхъ агентовъ, имѣющихъ непосредственную связь съ грузовыми работами, по возможности, относилось на сей очер. № 193, такъ какъ отнесеніе содержанія агентовъ

на другіе очер. №№ смѣты не даетъ полную картину дѣятельности той или иной станціи и увеличеніе или же уменьшеніе числа такихъ агентовъ не отражается на преміи агентовъ, между тѣмъ, какъ при отнесеніи содержанія всѣхъ агентовъ на очер. № 193 возможно путемъ сокращенія числа агентовъ на той или другой станціи повысить сумму преміи по означенной станціи, что естественно заинтересовало бы самихъ агентовъ и при обратномъ явленіи, т.-е. при увеличеніи числа агентовъ и тѣмъ самымъ при уменьшеніи работы, агенты получали бы и меньшую премію.

На основаніи сего на очер. № 193 слѣдовало бы относить содержаніе слѣдующихъ агентовъ, дѣятельность коихъ связана исключительно съ грузовыми работами:

- 1) Агенты. Отдѣленія грузовыхъ работъ при Центральномъ Упр.
- 2) Агенты по розыску грузовъ.
- 3) Кассиры багажные и ихъ помощники.
- 4) Завѣдыващіе товарными конторами.
- 5) Кассиры товарные и ихъ помощники.
- 6) Таксировщики,
- 7) Конторщики.
- 8) Агенты по передачѣ грузовъ.
- 9) Смотрители погрузныхъ дворовъ.
- 10) „ пакгаузовъ.
- 11) Вѣсовщики.
- 12) Привратники.
- 13) Пломбировщики.
- 14) Наклейщики.
- 15) Сторожа по охранѣ грузовъ.
- 16) Стражники.

т.-е. часть большую изъ очер. № 178 слить съ очер. № 193; равнымъ образомъ, необходимо бы было слить съ очер. № 193 и очер. № 195 (расходы по снабженію станціи необходимыми матеріалами для перевозки грузовъ), такъ какъ лицо, заинтересованное въ полученіи преміи, зная, что расходы по потребленію матеріаловъ будутъ относиться на уменьшеніе преміи, естественно, будетъ и въ расходѣ матеріаловъ достигать большей экономіи; въ настоящее же время при отнесеніи расходовъ по снабженію матеріалами на совершенно другой источникъ въ означенномъ расходѣ никто не заинтересованъ и никакія ограниченія не помогутъ сократить потребленіе означенныхъ матеріаловъ.

При сліяніи означенныхъ очер. №№ возможно будетъ достигнуть однообразія въ отнесеніи расходовъ по всѣмъ жел. дор., такъ какъ всѣ расходы, сопряженные съ нагрузкою и выгрузкою грузовъ будутъ относиться на одинъ лишь очер. № 193.

Для достиженія же однообразія по отношенію къ воинскимъ приспособленіямъ необходимо точно регламентировать, что именно должно относиться на очер. №№ 193 или 279 и что на очер. № 301, § 7. Точно также и по обмѣну вагонами, необходимо имѣть ясныя указанія—какіе расходы подлежатъ отнесенію на № 303, какіе на № 304 и 199 и какіе на № 301 или 302.

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

На 1 января 1909 г. долговъ частныхъ лицъ (дебиторовъ) числилось на 153.793 руб. 74 коп., въ числѣ коихъ безнадежныхъ на 17.683 руб. 27 коп., долговъ же за частными транспортными предприятиями не имѣлось.

Вѣдомости долговъ на то же число казенныхъ учреждений, другихъ желѣзныхъ дорогъ и служащихъ при семъ прилагаются.

Отвѣтъ на вопросъ 17-й.

Прекращеніе всякихъ безденежныхъ расчетовъ, какъ по статьямъ доходнымъ, такъ и по расходнымъ Управление Сѣверныхъ дорогъ считаетъ цѣлесообразнымъ по мотивамъ, достаточно полно изложеннымъ въ запискѣ С. Н. Кульжинскаго. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что съ прекращеніемъ безденежныхъ расчетовъ по перевозкамъ отпали бы, напр., по службѣ Сборовъ лишнія работы: по составленію счетовъ, по отсылкѣ ихъ въ службы—потребительницы для акцепта, по особому учету этихъ суммъ, по напоминанію о непогашенныхъ счетахъ и т. п.

Отвѣтъ на вопросъ 18-й.

Сокращеніе кредиторскихъ списковъ и уничтоженіе всякихъ льготныхъ сроковъ для дѣйствія кредитовъ было бы желательно, съ примѣненіемъ правилъ, достаточно хорошо намѣченныхъ четвертыя заключительными пунктами на стр. 52 и 53 записки г. Кульжинскаго.

Кредиты по смѣтамъ дополнительныхъ работъ съ коммерческою цѣлью, а равно по смѣтамъ чрезвычайнымъ со спеціальною цѣлью въ исключительныхъ случаяхъ дѣйствуетъ три года и четвертый годъ при посредствѣ кредиторскихъ списковъ. Было бы желательно дѣйствіе такихъ кредитовъ открывать не на 3, а на 4 года и тогда можно бы было совершенно избѣжать кредиторскихъ списковъ. Для строительныхъ работъ по смѣтамъ съ коммерческою цѣлью и чрезвычайныхъ—по смѣтамъ со спеціальною цѣлью прибѣгать для закрѣпленія кредитовъ по кредиторскимъ спискамъ приходится потому, что значительная часть этихъ кредитовъ переводится въ распоряженіе мѣстныхъ Управленій значительно позже срока утвержденія самихъ смѣтъ, т.—е. на второй и даже на третій годъ. Послѣ перевода кредита распорядительному Управленію службы Пути требуется отъ 3 до 4 мѣсяцевъ оформить въ Совѣтъ распределеніе и сдачу работъ, вызвать конкуренціи и заключить договоры на производство работъ; само собой разумѣется, что при такихъ условіяхъ кредиты, переведенные во 2-й и даже въ 3-й годъ дѣйствія смѣтъ, остаются неиспользованными и потому неизбѣжно зачисляются въ кредиторскіе списки.

Отвѣтъ на вопросъ 19-й

Свѣдѣнія о состояніи кредиторскихъ списковъ на 1 января 1909 г. при семь прилагаются.

Отвѣтъ на вопросъ 20-й.

По циркулярному распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ мѣстные Управленія обязаны представить въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, такъ называемыя свѣдѣнія о результатахъ эксплуатаціи за каждый мѣсяць черезъ полтора мѣсяца послѣ отчетнаго. Въ этихъ особаго образца вѣдомостяхъ заключаются свѣдѣнія, конечно, приближительныя, и далеко не подходящія къ истинѣ, о доходахъ и расходахъ по отдѣламъ, о количествѣ перевезенныхъ грузовъ, пассажировъ и багажа, а также о пробѣгахъ, съ сравненіемъ всѣхъ этихъ данныхъ съ таковыми же предшествовавшаго года. Такія свѣдѣнія были бы достаточны, для того чтобы имѣть хотя приближительное, но ясное понятіе о финансовомъ положеніи предпріятія въ смыслѣ прибылей и убытковъ отъ его работы, если бы таковыя возможно было получать отъ подѣотчетныхъ службъ составленными не по приближительнымъ соображеніямъ, а по точнымъ даннымъ, чего, однако, достигнуть нельзя, благодаря чрезмѣрной громоздкости въ отчетно-счетномъ дѣлопроизводствѣ казенныхъ дорогъ, вытекающей изъ примѣненія не менѣе громоздкихъ всякихъ правилъ, а также и изъ большаго протяженія дорогъ (до 3000 — 4000 верстъ), а отсюда и большаго количества подѣотчетныхъ единицъ какъ по доходу, такъ и по расходу. За упрощеніемъ нынѣ существующихъ различныхъ правилъ и за устраненіемъ вредныхъ для дѣла формальностей возможно бы, казалось, вышеозначенныя свѣдѣнія получать не только близко подходящими къ истинѣ, но значительно ранѣе 1½ мѣсячнаго срока, что и наблюдается на частныхъ дорогахъ при наличности у нихъ лишь необходимыхъ и при томъ значительно упрощенныхъ правилъ.

Отвѣтъ на вопросъ 21-й.

По нынѣ существующимъ правиламъ эксплуатаціонные кредиты отчетнаго года закрываются 31 марта слѣдующаго года, при каковомъ условіи подѣотчетныя службы мѣстныхъ Управленій могутъ закончить свои отчеты за декабрь не ранѣе конца апрѣля или начала мая и лишь послѣ этого приступить къ составленію всѣхъ остальныхъ свѣдѣній для полнаго годового отчета, который, само собою разумѣется, уже никакъ не можетъ быть законченъ въ полномъ объемѣ къ 15 іюня слѣдующаго года.

Поэтому, для того чтобы полный отчетъ былъ готовъ къ 15 іюня слѣдующаго года, необходимо: 1) отмѣнить льготные сроки для эксплуатаціонныхъ кредитовъ, нынѣ дѣйствующихъ до 31 марта слѣдующаго за отчетнымъ года, 2) эксплуатаціонный годъ какъ по доходу, такъ и по расходу считать съ 1 октября по 1 октября, подобно тому какъ это

дѣлалось на бывшей М.-Яр.-Арх. ж. д., когда она принадлежала частному обществу, которое при этомъ условіи имѣло полный годовоі отчетъ къ 1 марта слѣдующаго года, 3) издать для казенныхъ дорогъ спеціальныя кассовыя, бухгалтерскія, контрольныя и др. правила, такъ какъ нынѣ дѣйствующія правила, при своемъ изданіи не имѣвшія въ виду учета такого живого коммерческаго дѣла, какъ извозный промыселъ, не будучи, къ нему приспособлены лишь загромождаютъ въ ущербъ дѣлу его отчетность, вынуждая послѣднюю приспособляться не къ дѣлу, какъ бы это слѣдовало, а къ нимъ правиламъ и 4) отмѣнить систему производства платежей при посредствѣ мѣстныхъ казначействъ, замѣнивъ ее платежами изъ выручки, какъ это практикуется на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, что значительно ускорило бы производство всякихъ платежей и расчетовъ, сократило бы чрезмѣрно огромныя штаты главныхъ бухгалтерій, вызываемыя исключительно необходимостью выполненія всякихъ формальностей какъ по составленію платежныхъ документовъ, такъ и по перепискѣ съ разными учрежденіями, и, наконецъ, удешевило бы эксплуатацію, такъ какъ вытекающая изъ формальностей канцелярская волокита учитывается и поставщиками и подрядчиками.

Въ заключеніе Управление Сѣверныхъ дорогъ считаетъ необходимымъ замѣтить, что записка С. Н. Кульжинскаго объ отчетности и хозяйствѣ на русскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, представляя собою весьма почтенный трудъ, затрагиваетъ однако лишь только одну сторону дѣла, т.—е. усовершенствованіе отчетнаго дѣлопроизводства, совершенно не касаясь многихъ другихъ сторонъ, усовершенствованіе и упрощеніе которыхъ главнѣйшимъ образомъ и должно бы благопріятно отразиться въ большей или меньшей степени какъ на ясности отчетности, такъ и на быстротѣ выполненія счетныхъ работъ. По мнѣнію Управленія Сѣверныхъ дорогъ, въ интересахъ коммерческаго дѣла казенныхъ желѣзныхъ дорогъ недостаточно измѣнить схему счетовъ баланса мѣстныхъ Управленій, усовершенствовать номенклатуру счетовъ прихода и расхода и ихъ измѣрители, но необходимо также измѣнить нынѣ существующія различныя правила, примѣняя ихъ къ дѣлу, а не дѣло къ нимъ.

За Начальника дорогъ (подпись).

Главный бухгалтеръ (подпись).

Вѣдомость проектированныхъ Управленіемъ Сѣверныхъ дорогъ измѣрителей.

Желательно ввести совершенно иные измѣрители чѣмъ указано въ номенклатурѣ Глушинскаго:

По очер. № 46 (содержаніе статистики), исчислять кредитъ не на 100 п.-в., а на 10.000 осе-верствъ вагоновъ, т. к. при улучшеніи движенія въ смыслѣ повышенія средняго состава поѣздовъ, пробѣгъ уменьшается при одной и той же работѣ статистики и кредитъ уже является недостаточнымъ.

По очередному № 77. Исчисленіе потребнаго кредита на рабочую силу по нагрузкѣ и выгрузкѣ матеріаловъ, необходимо опредѣлять отъ количества пудовъ или штукъ поступающихъ и расходуемыхъ въ складахъ Матеріальной службы матеріаловъ и предметовъ, а также въ зависимости и отъ оборотовъ матеріаловъ.

При этомъ, надо имѣть въ виду, что нѣкоторыя дороги всѣ накладные расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ лѣсныхъ и другихъ матеріаловъ относятъ накладнымъ расходомъ на стоимость самихъ матеріаловъ, что значительно возвышаетъ первоначальную дѣйствительную стоимость матеріаловъ и вліяетъ на опредѣленіе цѣнъ и вызываетъ этимъ перерасходы по составленнымъ смѣтамъ, а поэтому и получается большое несоотвѣтствіе въ отпускаемыхъ кредитахъ. Кромѣ того, при отнесеніи стоимости погрузки и выгрузки накладнымъ расходомъ на стоимость матеріаловъ, не можетъ дать картины въ отчетѣ о томъ, сколько именно было израсходовано денегъ на нагрузку и выгрузку.

Въ виду вышеизложеннаго необходимо всѣ расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ матеріаловъ относить на очер. № 77 и кредитъ по сему очередному № слѣдуетъ исчислять по вышеуказанному способу.

По очер. № 176, (канцелярскія и чертежныя принадлежности, книги и бланки для станцій и Центральнаго Управленія). вмѣсто опредѣленія кредита по 3-хъ - лѣтней сложности расходовъ исчислять *по пробѣгу осей вагоновъ*, т. к. большинство бланковъ относимыхъ на очередн. № 176, а равнымъ образомъ, и размѣръ отпускаемыхъ канцелярскихъ денегъ зависитъ отъ размѣровъ движенія (путевые журналы, настольныя книги движенія поѣздовъ, наряды на составленіе поѣздовъ, бланки по учету свѣчей и проч.).

По очер. № 178, исчислять кредитъ не на 1.000 пудовъ частнаго груза, а *на каждую отправку* включая и служебные грузы въ коммерческихъ поѣздахъ, т. к. при одинаковомъ количествѣ грузовъ работа станцій можетъ увеличиться вдвое при сдачѣ означенныхъ грузовъ къ перевозкѣ по мелкимъ отправкамъ.

По очер. № 187 (содержаніе брезентовъ); исчислять кредитъ не на частные грузы, а *на общіе грузы*, т. к. и служебные грузы требуютъ покрытія ихъ брезентами.

По очер. № 193 (расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ багажа и товаровъ). Исчислять кредитъ не на одни частные грузы, а *и на служебные* въ коммерческихъ поѣздахъ, т. к. работа, исполняемая агентами при перевозкѣ частныхъ грузовъ, исполняется и при перевозкѣ служебныхъ грузовъ.

По очер. № 195 (снабжение станцій принадлежностями для перевозки грузовъ). Исчислять кредитъ *на общіе грузы* на вышеуказанномъ основаніи, т. к. и служебные грузы требуютъ всѣ матеріалы и принадлежности какъ и частные.

По очер. № 196 (пассажирскіе билеты). Исчислять кредитъ не по 3-хъ-лѣтней сложности расходовъ, а на число *перевезенныхъ пассажировъ*.

По очер. № 197 (грузовые документы). Исчислять кредитъ по измѣрителю *на отправку*, включая и служебные грузы въ коммерческихъ поѣздахъ, т. к. одинъ пудъ груза можетъ перевозиться и по одной отправкѣ и по нѣсколькимъ, что естественно увеличиваетъ потребление бланковъ.

По очер. №№, зависящимъ отъ движенія, кредиты исчислять не на 100 п.-в. а на 10.000 осе-версть вагоновъ, т. к. при улучшеніи работы подвижного состава, т.—е. при повышеніи средняго состава, поѣздовъ, пробѣгъ поѣздовъ уменьшается, работа же агентовъ службы поѣздовъ увеличивается и ассигнованнаго кредита по пробѣгу поѣздовъ будетъ уже недостаточно.

Главный бухгалтеръ (подпись).

Приложение
къ вопросу 16, п. а.

Вѣдомость по задолженности разными казенными учрежденіями на 1 января
1909 года.

№.№ по рядку.	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНІЙ.	СУММА.	
		Руб.	К.
	а) По нефактурнымъ перевозкамъ.		
	По счетамъ Высочайшаго Двора и лицъ Императорской Фамиліи.		
1	Конторы Двора Е. И. В. В. К. Елизаветы Теодоровны	70	59
2	Конторы Двора Е. И. В. В. К. Сергія Михайловича.	316	30
	Итого	386	89
	По счетамъ Военнаго Вѣдомства.		
1	Главное Интенданское Управление	369,720	73
2	Управление Московскаго Окружн. артиллер. склада	3,260	73
3	Московское Окружное интендантское Управление	11,135	56
4	Московскій аптечный магазинъ	12	83
5	С.-Петербургскій заводъ военно-врачебныхъ заготовленій.	6	80
6	Главный Штабъ	138	82
7	Управление электро-технической частью	11	59
8	Воронежскій вещевого складъ	174	75
9	Главное Инженерное Управление	3,838	89
10	Управление Варшавскаго артиллерійскаго склада	5,288	13
11	Тамбовскій вещевого складъ.	6	20
12	С.-Петербургскій артиллерійскій складъ	17	35
13	С.-Петербургское Окружное интендант. Управление	4,076	38

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	СУММА.	
		Руб.	К.
14	Управление Ижевскихъ заводовъ	601	69
15	Виленское Окружное интендантское Управление	3	41
16	С.-Петербургскій складъ огнестрѣльныхъ припасовъ	60	36
17	Казанское Окружное интендантское Управление	36	27
18	Казанское военно-медицинское Управление	1	17
19	Казанскій Окружной артиллерійскій складъ	2.017	31
20	Архангельскій резервный пѣхотный батальонъ	—	74
21	Туркестантскій Окружной артиллерійскій складъ	101	27
22	Московское Окружное военно-медицин. Управление.	—	35
23	Усть-Двинская крѣпостная саперная рота.	—	74
24	Главное военно-медицинское Управление	7	60
25	Двинскій вещевой складъ.	11	23
26	37-й артиллерійскій паркъ.	—	15
27	Дух. Пр. при протопр. воен. и морского В-ва.	—	—
28	1-й понтонный баталіонъ	—	27
29	Управление Бобруйскаго артиллерійскаго склада	—	70
30	Лейбъ-гвардіи саперный баталіонъ	—	79
31	Управление Архангельской мѣстной бригады.	—	65
32	5-й Донской казачій полкъ	1	61
33	Брестъ-Литовское крѣпостное артиллерійское управление	627	84
34	Главное Управление военно-учебныхъ заведеній.	78	47
35	С.-Петербургское Окружное инженерное Управление	151	14
36	247 Роман. резервный баталіонъ.	—	08
37	Управление С.-Петербургскаго крѣпостн. артиллерійскаго склада.	1	09
38	Казанское Окружное инженерное Управление	78	51

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	СУММА.	
		Руб.	К.
39	248 Осташ. резервный пѣхотный баталіонъ	2	09
40	С.-Петербургская портовая контора	14.206	02
41	Главное Тюремное Управление	76.330	12
	Итого	492.010	43
	По счетамъ разныхъ Правительственныхъ учреждений.		
1	Управление Штаба Отдѣльнаго корпуса пограничной стражи	884	03
2	Канцелярія Костромскаго губернатора	229	62
3	„ Вологодскаго „	633	24
4	„ Архангельскаго „	13	83
5	„ Владимирскаго „	9	08
6	„ Новгородскаго „	42	77
7	Начальникъ Нижегородскаго почт.-телегр. округа	14	49
8	Владимирское губернское Управление	—	46
9	Правленіе Общества Китайской Восточной ж. дороги	940	23
10	Канцелярія Оренбургскаго губернатора	—	25
11	Главное переселенческое Управление	51	60
12	Канцелярія Вятскаго губернатора	86	28
	Итого	2.905	88
	Всего по нефактурн. перевозкамъ	495.303	20

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	СУММА.	
		Руб.	К.
	б) По фактурнымъ перевозкамъ:		
1	Министерство Внутреннихъ Дѣлъ	7.302	04
2	Палестинное общество	195	20
3	Управленіе желѣзныхъ дорогъ	20.213	80
4	Разныя училища	133	03
	Московскій Почтово-Телеграфный округъ.		
1	По работамъ произведеннымъ сл. Телеграфа	1.812	14
2	Почтовое вѣдомство по ремонт. почтов. вагоновъ	906	61
3	Военное Вѣдомство по возобновл. въ вагон.	90	66
4	Конвойная команда по изготавл. ключ. къ арестан.	49	96
	Итого	30.703	44
	Всего.	526.006	64

Главный бухгалтеръ (подпись).

За Старшаго счетовода (подпись).

Приложеніе
къ вопросу № 16, п. б.

Вѣдомость по задолженности чужими дорогами на 1 января 1909 года.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	По претензіямъ.				По разнымъ расчетамъ.		ИТОГО.	
	За просроч- ку въ достав- кѣ грузовъ.		За недоста- чу и порчу грузовъ.					
	По сл. Сбор.		По Комм. сл.		Руб.	К.	Руб.	К.
	Руб.	К.	Руб.	К.				
Богословская	50	72	31	30	—	—	82	02
Бѣлгородъ-Сумская . .	34	56	74	—	—	—	108	56
Варшаво-Вѣнская . . .	975	75	1.304	31	—	—	2.280	06
Владикавказская	616	23	1.298	12	26	30	1.940	65
Екатерининская	762	88	4.390	11	7.685	01	12.838	—
Забайкальская	481	32	503	40	7.301	—	8.285	72
Закавказскія	295	19	1.291	50	136	25	1.722	94
Китайск.-Восточная . .	—	—	—	—	5.935	82	5.935	82
Либаво-Роменская	492	85	3.004	01	2.814	23	6.311	09
Лодзинская	416	34	3.001	91	—	—	3.418	25
Моск.-Брестская	2.596	40	6.667	54	1.507	57	10.771	51
Моск.-Виндаво-Рыбинск.	1.828	51	4.823	85	12.275	09	18.927	45
Моск.-Казанская	4.153	93	12.639	52	924	05	17.717	50
Моск.-Кіево-Воронежск.	1.199	33	842	58	34	25	2.076	16
Моск.-Курск. и Нижег.	3.037	73	8.041	44	66.063	51	77.142	68
Моск.-Окружная	—	—	—	—	670	63	670	63
Николаевская	13.237	56	22.827	62	25.960	92	62.026	10
Пермская	2.412	11	4.424	86	29.550	91	36.387	88
Полѣвскія	905	36	3.095	66	1.911	28	5.912	30
Привислинскія	1.726	75	979	08	3.239	62	5.945	45
Риго-Орловская	1.328	80	2.018	90	2.340	93	5.688	63

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	По претензіямъ.				По разнымъ расчетамъ.		ИТОГО.	
	За просроч- ку въ достав- кѣ грузовъ.		За недоста- чу и порчу грузовъ.					
	По сл. Сбор.		По Комм. сл.		Руб.	К.	Руб.	К.
	Руб.	К.	Руб.	К.				
Рязанско-Уральская . .	1.286	08	1.881	18	235	75	3.403	01
Самаро-Златоустовская	410	21	2.128	58	7.997	21	10.536	—
Сибирская	1.171	48	1.468	60	47.136	95	49.777	03
Средне-Азіатская . . .	248	28	910	14	1.633	82	2.792	24
Сызрано-Вяземская . .	808	83	532	86	2.438	14	3.779	83
Сѣверо-Западныя . . .	3.928	51	6.889	35	2.759	62	13.577	48
Ташкентская	254	43	3.815	14	5.213	12	9.282	69
Юго-Восточныя	3.341	98	3.427	74	93	50	6.863	22
Юго-Западныя	14.785	08	19.327	67	5.113	92	39.226	67
Южныя	2.073	75	4.926	14	10.740	63	17.740	52
Управл. Военн. Сообщ.	—	—	89	70	—	—	89	70
По Международн. сообщ.	—	—	327	76	75	—	402	76
Итого . . .	64.860	95	126.984	57	251.815	03	443.660	55

Главный бухгалтеръ (подпись).

За Старшаго счетовода (подпись).

Вѣдомость долговъ служащихъ по начетамъ службы Сборовъ отдѣльно по категоріямъ ихъ должностей.

№.№ по по- рядку.	Д О Л Ж Н О С Т Ь.	СУММА.	
		Руб.	К.
1	За Начальниками станцій	1.145	65
2	„ Помощниками Начальниковъ станцій	274	13
3	„ Товарными кассирами	942	05
4	„ Помощниками товарныхъ кассировъ	152	67
5	„ Билетными кассирами	123	80
6	„ Багажными кассирами	533	56
7	„ Вѣсовщиками	69	22
8	„ Конторщиками	1.078	03
9	„ Таксировщиками	488	85
10	„ Запасными агентами	435	93
	И т о г о	5.243	89

Главный бухгалтеръ (подпись).

За Старшаго счетовода (подпись).

Кредиторскіе списки Сѣвер

Г о д ъ.	Наименованіе кредитовъ.	Объясненіе къ пассиву отчета 1908 г., счетъ № 21							
		Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредиторскихъ списковъ).		Остатки кредитовъ, подлежащихъ поступленію въ рессурсы.		Кредиты, заявленные въ кредиторскіе списки.	
		РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.
1906	§ 25, см. М. П. С. по VII отд., гл. 2, дополн. работы	229.745	—	215.596	27	3.385	56	10.763	17
1906	§ 28, ст. 3 см. Упр. ж. д. постройка школъ.	53.575	—	49.770	95	658	92	3.145	13
1906	§ 32, ст. 1 см. Упр. ж. д. новыя работы.	437.999	92	251.151	79	5.278	77	181.569	36
1906	§ 33, ст. 1 см. Упр. ж. д. запасныя части	36.175	76	21.685	76	1.690	—	12.800	—
1906	§ 2, ст. 7 чр. см. М. П. С. недодѣлка С.-Пет.-Вол. лин.	250.000	—	97.333	65	644	69	152.021	66
1906	§ 2, ст. 8 чр. см. М. П. С. недодѣлка Вологда-Вятка	513.500	—	304.858	84	75	12	208.566	04
1906	§ 2, ст. 14 чр. см. М. П. С. передѣлка Урочъ-Вологда	1.492.325	82	1.260.921	09	33.644	60	197.760	13
1907	§ особо-посл. см. Упр. ж. д. провозъ тормазн. частей и расчеты съ подр. Рыдзевскимъ	22.508	36	9.574	78	—	—	12.933	58
1907	§ 3, ст. 2 чр. см. М. П. С. ремонтъ пассаж. вагоновъ	28.930	75	21.938	48	47	41	6.944	86
1907	§ 3, ст. 4 чр. см. М. П. С. воинск. приспособленія	27.231	70	—	—	—	—	27.231	70
1907	§ 9, см. Упр. жел. д. отчужденіе имущества.	9.579	95	6.076	78	3	17	3.500	—

ныхъ желѣзныхъ дорогъ.

„Кредит. по экспл.“ п. В.		Активъ, счетъ № 21 „Казначейства“.						Примѣчаніе.			
Расходы, произведенные въ 1908 г. за счетъ кредиторск. списковъ.	Остатки кредиторскихъ списковъ къ 1-му января 1909 г.	Наличность на 1-е января 1909 г. въ Моск. губ. Казн.	Въ томъ числѣ:								
			На оплату кредиторскихъ списковъ.	Сумма, подлежащая зачисл. въ рессурсы.	Суммы, заявленныя въ кредиторскіе списки для перечисл. въ другіе источники.						
РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.				
3.075	80	7.687	37	7.687	37	7.687	37	—	—	—	—
1.910	39	1.234	74	1.234	74	1.234	74	—	—	—	—
19.768	51	161.800	85	168.915	35	161.800	85	5.193	77	—	—
12.791	80	8	20	578	20	8	20	570	—	—	—
—	—	152.021	66	152.666	35	152.021	66	644	69	—	—
—	—	208.566	04	208.641	16	208.566	04	75	12	—	—
—	—	197.760	13	231.404	73	197.760	13	33.644	60	—	—
—	—	12.933	58	12.933	58	12.933	58	—	—	—	—
—	—	6.944	86	6.944	86	6.944	86	—	—	—	—
13.246	19	13.985	51	13.939	15	13.985	51	—	—	—	—
1.553	80	1.946	20	1.946	20	1.946	20	—	—	—	—

429,72 наличн. числящ за оборотн. капитал.
 4 764,05 наличн. числящ за другими кредитами.
 1.920,73 стоим. матеріал. израсход. въ 1908 г. но перечисл. по Моск. Губ. Казн. въ 1909 г.

570 наличн. числящ. за оборотн. капиталомъ.

58.825,71 наличн. числ. за оборотн. капиталомъ.

66.585,76 наличн. числящ. за оборотн. капиталомъ.

231.404,73 наличн. числящ. за оборотн. капиталомъ

46,36 стоимость воинскихъ досокъ приобретенныхъ матер. служб. въ 1909 г. на позайствованныя въ 1908 г. въ обор. капиталъ изъ кред. списка суммы.

Г о д ъ.	Наименованіе кредитовъ.	Объясненіе къ пассиву отчета 1908 г., счетъ № 21								„Кредит. по эксл.“ п. В.				Активъ, счетъ № 21 „Казначейства“.						Примѣчаніе.			
		Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредиторскихъ списковъ).		Остатки кредитовъ, подлежащихъ поступленію въ ресурсы.		Кредиты, заявленные въ кредиторскіе списки.		Расходы, произведенные въ 1908 г., за счетъ кредиторск. списковъ.		Остатки кредиторскихъ списковъ къ 1-му января 1909 г.		Наличность на 1-е января 1909 г. въ Моск. Губ. Казнач.		Въ томъ числѣ:							
		РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБ.	К.		РУБЛИ.	К.	
1907	§ 7, ст. 1 см. Упр. жел. д. новыя работы	1.145.935	—	509.127	21	4.187	39	632.620	40	—	—	632.620	40	636.807	79	632.620	40	4.187	39	—	—	109.827,46 наличн. числящ. за оборотн. капиталомъ. 1.710,78 наличн. числящ. за другими кредитами. 24.502,64 стоим. матеріал. израсходован. въ 1908 г. по перечислен. по Моск. Губ. Казн. въ 1909 г. 17.681,08 162.153,94 6.362,57 наличн. числящ. за обор. капиталомъ.	
1907	§ 5, ст. 20 см. Упр. ж. д. эксплуат. кредитъ	14.595.182	96	13.910.645	12	—	—	684.537	84	567.627	90	116.909	94	141.412	58	116.909	94	—	—	—	—		
1907	§ 5, ст. 20 см. Упр. ж. д. по VII отд. гл. 2 дополн. рабсты	295.237	—	249.241	41	4.992	73	41.002	86	—	—	22.921	78	41.002	86	22.921	78	400	—	17.681	08		
1908	§ 5, ст. 20 см. Упр. жел. д. эксл. кредитъ	16.440.290	—	16.119.653	93	—	—	320.636	07	—	—	158.482	13	на I апр. 1909 г. 320.636 07	158.482	13	—	—	—	—	162.153		94
1907	§ 5, ст. 22 см. Упр. ж. д. пожарн. убытки	17.064	10	14.527	75	553	90	1.982	45	—	—	1.982	45	1.982	45	1.982	45	—	—	—	—		
1908	§ 3, ст. 2 чр. см. М. П. С. ремонтъ пассаж. вагоновъ	4.761	56	—	—	—	—	4.761	56	—	—	4.761	56	на I апр. 1909 г. 4.761 56	4.761	56	—	—	—	—	—		
1908	§ 9, см. Упр. жел. д. отчужденіе имущества	93.797	84	—	—	—	—	93.797	84	—	—	93.797	84	на 1 апр. 1909 г. 93.797 84	93.797	84	—	—	—	—	—		
1908	§ 6, см. Упр. ж. д. пож. убытки	7.275	—	715	97	5.284	03	1.275	—	—	—	1.275	—	на I апр. 1909 г. 6.559 03	1.275	—	5.284	03	—	—	6.362,57	наличн. числящ. за обор. капиталомъ.	
Итого		35.701.115	72	33.042.819	78	60.446	29	2.597.849	65	619.974	39	1.797.640	24	2.053.851	87	1.797.640	24	49.999	60	179.835	02		

Главный

бухгалтеръ (подпись)

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.

Совѣтъ Управленія Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Сводъ журнальныхъ постановленій 60-го засѣданія Совѣта, состоявшагося 1 августа 1908 года. Засѣданіе началось въ 12 часовъ дня, окончилось въ 3 часа пополудни.

Составъ Совѣта Управленія:

Предсѣдатель: Начальникъ дорогъ, инженеръ В. Н. Волковъ.

Члены Совѣта: отъ Министерства Финансовъ И. А. Грековъ, отъ Государственнаго Контроля Е. А. Ершовъ, Начальникъ службы Матеріальной Г. В. Евреиновъ.

Участвовалъ съ правомъ совѣщательнаго голоса: Главный Бухгалтеръ М. Н. Голицынъ.

Дѣлопроизводитель Совѣта, Правитель Канцеляріи С. С. Аскархановъ.

По Матеріальной службѣ.

Слушали: Докладъ Начальника Матеріальной службы по вопросу о размѣрѣ оборотнаго капитала и стоимости матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ съ подробными вѣдомостями таковыхъ матеріаловъ. Отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ послѣдовало нижеслѣдующее циркулярное предложеніе отъ 5 января 1908 года за № 275/135/3: „поступившія отъ нѣкоторыхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ ходатайства объ увеличеніи оборотныхъ капиталовъ, хотя и представляются въ большинствѣ случаевъ заслуживающими вниманія, тѣмъ не менѣе не даютъ достаточно обоснованныхъ данныхъ о потребномъ ихъ увеличеніи. Поэтому Управленіе желѣзныхъ дорогъ предлагаетъ г.г. Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ представить къ 1 марта 1908 г. слѣдующія согласованныя Совѣтами Управленій дорогъ данныя о необходимыхъ для дорогъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ: 1) О дѣйствительной стоимости числящихся въ оборотныхъ капиталахъ наличныхъ запасовъ имущества и матеріаловъ на 1-е января 1907 г.; 2) О стоимости, количествѣ и родѣ матеріаловъ, обременяющихъ оборотные капиталы; при чемъ надлежитъ указать количество и стоимость запасовъ тѣхъ матеріаловъ, на которые не поступало требованій болѣе года; для чего, при составленіи книгъ личныхъ счетовъ на матеріалы на 1-е января 1908 года, одновременно составить вѣдомости матеріаламъ, запаснымъ частямъ и инвентарнымъ предметамъ, которые находились на складахъ безъ движенія въ теченіе года; копии означенныхъ вѣдомостей съ расцѣпкою и подведеніемъ итоговъ представить вмѣстѣ съ симъ Управленію

желѣзныхъ дорогъ; 3) Объ источникахъ, изъ коихъ образовался оборотный капиталъ и суммахъ, зачисленныхъ въ оборотные капиталы и исключенныхъ изъ таковыхъ за время съ 1-го января 1902 г. по 1-е января 1908 г. и 4) О расходѣ матеріаловъ за послѣдній отчетный (1906) годъ и объ остаткѣ таковыхъ на 1-е января 1907 года, а также о суммахъ необходимыхъ запасовъ на 1-е января 1902 г.: причемъ въ представленіяхъ въ подтвержденіе требующихся размѣровъ запасовъ каждаго рода матеріаловъ и имущества надлежитъ указать процентное отношеніе къ годовому расходу и подробно мотивировать почему именно требуется имѣть исчисленный дорогою размѣръ отдѣльныхъ запасовъ“.

Вслѣдствіе изложеннаго Начальникъ Матеріальной службы имѣетъ честь доложить:

По пункту 1-му циркуляра.

Стоимость всѣхъ матеріальныхъ запасовъ, находившихся въ распоряженіи на 1-е января 1907 г. составляетъ 5.423.119 р. 84 коп., какъ значится это по таблицѣ № 5а отчета за 1906 годъ. Изъ таковой суммы 2.991.322 руб. 96 коп. составляютъ матеріалы, приобретенные за счетъ оборотнаго капитала и 2.431.796 руб. 88 коп. за счетъ позaimствования изъ средствъ эксплуатаціи и иныхъ источниковъ для надобностей новыхъ работъ, специальныхъ кредитовъ и проч.

Распределеніе запасовъ на 1-е января 1907 г. по главамъ слѣдующее:

№№ главъ.	Наименованіе матеріаловъ.	Наличіе на 1-е января 1907 года.
1.	Топливо: дрова	522.509 р. 12 к. (41426,201 куб. с.).
	каменный уголь	4.140 „ 34 „
	нефть	526.779 „ 75 „ (1560031,1 пуд.).
	прочіе матеріалы	1.311 „ 15 „
2.	Смазочные матеріалы	13.515 „ 88 „
3.	Освѣтительные матеріалы	39.437 „ 54 „
4.	Рельсы, скрѣпленія, стрѣлки и крестовины	1.407.220 „ 64 „ *)
5.	Шпалы и переводные брусья	460.503 „ 87 „
6.	Запасныя части подвижнаго состава	709.350 „ 79 „
7.	Металлы и издѣлія изъ нихъ	717.648 „ 29 „
8.	Лѣсной матеріалъ не вошед. въ другія подраздѣленія	309.897 „ 27 „
9.	Матеріалы для каменныхъ работъ	96.806 „ 49 „
10.	Мануфактурные, химическіе и проч. предметы	266.478 „ 77 „

*) Въ этой суммѣ 744.946 р. 89 коп. стоимость рельсовъ, отпущенныхъ въ 1906 г. для перестройки линіи Урочь—Вологда, но списанныхъ по отчету въ 1907 году.

№№ главъ.	Наименованіе матеріаловъ.	Наличіе на 1-е января 1907 года.
11.	Канцелярскіе предметы	126.496 „ 45 „
12.	Обмундировочные предметы	18.984 „ 52 „
13.	Инвентарные предметы	202.038 „ 97 „

Итого . . 5.423.119 р. 84 к.

По пункту 2-му циркуляра.

При семъ прилагаются подробныя вѣдомости на 1-е января 1908 г. матеріаловъ, кои не расходовались въ теченіе года и кои составляютъ для Сѣверныхъ дорогъ обремененіе оборотовъ капитала, всего на сумму 91.366 р. 66 к., каковая сумма распредѣляется по главамъ нижеслѣдующимъ образомъ:

№№ главъ.	Родъ матеріаловъ.	Сумма матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ.
3.	Освѣтительные матеріалы	41 р. 93 к.
4.	Рельсы и скрѣпленія, стрѣлки и крестовины	7.991 „ 46 „
5.	Шпалы и переводные брусья	959 „ 40 „
6.	Запасныя части подвижного состава	50.125 „ 12 „
7.	Металлы и металлическія издѣлія	11.479 „ 85 „
8.	Лѣсной матеріаль, не вошедшій въ другія подраздѣленія	12.935 „ 52 „
9.	Матеріалы для каменныхъ работъ	452 „ 87 „
10.	Мануфактурные, москательные, химическіе, кожаные, резиновые, басонные и стеклянные предметы	3.646 „ 51 „
12.	Обмундировочные предметы	558 „ 88 „
13.	Инвентарные предметы	3.175 „ 12 „
Итого		91.366 р. 66 к.

Изъ каковой суммы матеріаловъ:		
принятыхъ отъ Николаевской жел. дор.	9.665 р. 33 к.	
„ „ Управленія постройки		
Вологдо--Вятка	3.519 „ 53 „	
Запасовъ Московско-Архангельск. лин.	78.181 „ 80 „	
		91.366 р. 66 к.

Кромѣ того, подлежитъ считать обремененіемъ оборотнаго капитала слѣдующія суммы: 1) сумма, составляющая убытокъ отъ переоцѣнки матеріаловъ по складамъ: московскому главному, ярославскому, ивановскому, урочскому, вологодскому узкой колеи и Исакогорскому, каковая переоцѣнка была произведена Комиссіей назначенной, согласно журнальнаго постановленія Совѣта Управленія отъ 10-го сентября 1904 года, за № 835, причемъ переоцѣненные этой Комиссіей матеріалы отпускались службамъ согласно журнальнаго

постановленія Совѣта Управленія отъ 2-го іюня 1906 г., за № 783 по пониженнымъ цѣнамъ, убытокъ же отъ переоцѣнки не возмѣщался до сего времени, а именно:

по Московскому главному складу	32.307 р. 78 к.
„ Ивановскому магазину	436 „ 17 „
„ Ярославскому „	9.768 „ 96 „
„ Урочскому „	1.648 „ 29 „
„ Вологодскому „	8 „ 50 „
„ Исакогорскому „	158 „ 72 „
Всего	44.328 р. 42 к.

2) Сумма, составляющая недостачу матеріаловъ, обнаруженную на 15-мъ участкѣ службы Пути при передачѣ участка Крупянскимъ инженеру Емельянову, опредѣленная по журналу Общаго Присутствія отъ 1-го января 1907 года, за № 1 въ 24.451 р. 92 к. и 3) сумма, составляющая стоимость пришедшихъ въ совершенную негодность мостовыхъ брусевъ и бревенъ, поступившихъ отъ хозяйственной разработки матеріала инженеромъ Хонскимъ въ 1898 г. при бывшемъ Правленіи Общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги 6.229 р. 18 к.
а всего матеріала, обременяющаго оборотный капиталъ по собраннымъ здѣсь свѣдѣніямъ 166.376 „ 18 „

По пункту 3-му циркуляра.

Объ источникахъ, изъ коихъ образовался оборотный капиталъ и суммахъ, зачисленныхъ въ оборотные капиталы и исключенныхъ изъ таковыхъ за время съ 1-го января 1902 г. по 1-е января 1908 года, Главный бухгалтеръ доставилъ слѣдующія свѣдѣнія:

Размѣръ оборотнаго капитала, установленнаго для линій сѣти Сѣверныхъ дорогъ (кромѣ участковъ Обухово—Вологда и Вологда—Вятка) 2.970.467 р. 00 к.

По счету оборотнаго капитала недополучено при переходѣ дороги въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія 1-го января 1902 года 452.852 „ 67 „

Зачислено въ оборотный капиталъ:

1) Согласно циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12-го февраля 1903 г., за № 7433/2485/37 выручка отъ продажи старья, перешедшаго 1-го января 1902 г. вмѣстѣ съ дорогою въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія 326.827 р. 75 к.

2) Изъ кредита по § 42 смѣты
Управленія жел. дорогъ 1905 г.
(отн. Счетной части Управленія ж.
д. отъ 17 декабря 1905 г., за
№ 48875/14428) 134.728 р. 80 к.

и 3) Изъ разныхъ кредитовъ,
отпущенныхъ на приобрѣтеніе за-
пасныхъ частей (журн. Комитета при
Управленіи желѣзныхъ дорогъ по
Хозяйственному отд. отъ 14 апрѣля
1906 г., за № 961) 12.152 „ 08 „

473.708 р. 63 к.

Всего на 1-е января 1908 года по счету оборот-
наго капитала числится 2.991.322 „ 96 „
т. е. противъ опредѣленнаго размѣра болѣе . . . 20.855 „ 96 „

Размѣръ оборотнаго капитала, установленнаго
для участка Обухово—Вологда, согласно расцѣноч-
ной вѣдомости на сооруженіе этой линіи на каковую
сумму заприходовано разныхъ матеріаловъ, получен-
ныхъ разновременно отъ Управленія Николаевской
желѣзной дороги 854.850 „ 00 „

Размѣръ оборотнаго капитала, установленнаго
для участка Вологда—Вятка, согласно расцѣночной
вѣдомости по сооруженію этой линіи 912.000 „ 00 „

Въ счетъ этой суммы:

Заприходовано разныхъ матеріаловъ, получен-
ныхъ отъ Управленія постройки Вологда—Вят-
ской линіи 565.969 „ 38 „

По счету оборотнаго капитала недополучено отъ
Управленія постройки Вологда—Вятской линіи . . . 346.030 „ 62 „

Сводъ оборотнаго капитала.

Размѣръ оборотнаго капитала:

а) Для линій Сѣверныхъ до-
рогъ (кромѣ участковъ Обухово—
Вологда и Вологда—Вятка) 2.970.467 р. 00 к.

б) Для участка Обухово—Во-
логда и 854.850 „ 00 „

в) „ „ Вологда—Вятка . . . 912.000 „ 00 „

4.737.317 „ 00 „

а) Для линій Сѣверныхъ дор. 2.991.322 р. 96 к.

б) „ участка Обухово—Во-
логда 854.850 „ — „

и в) Для участка Вологда—
Вятка 565.969 „ 38 „

4.412.142 „ 34 „

Недополучено 325.174 „ 66 „

По пункту 4-му циркуляра.

Свѣдѣнія о расходѣ матеріаловъ за 1906 годъ, согласно таблицы № 5-а отчета этого года, слѣдующія:

№ № главъ.	Наименованіе матеріаловъ.	Расходъ 1906 года.
1.	Топливо: дрова	337.470 р. 66 к. (38454,816 кв. с.).
	каменный уголь	15.002 „ 70 „
	нефть	1.503.768 „ 79 „ (4585537,25 пд.).
	прочіе матеріалы	5.121 „ 92 „
2.	Смазочные матеріалы	20.954 „ 45 „
3.	Освѣтительные матеріалы	166.179 „ 72 „
4.	Рельсы, скрѣпленія, стрѣлки и крестовины	208.273 „ 50 „
5.	Шпалы и переводные брусья	424.911 „ 35 „
6.	Запасныя части подвижного состава	190.075 „ 34 „
7.	Металлы и издѣлія изъ нихъ	240.450 „ 30 „
8.	Лѣсной матеріалъ, не вошедш. въ другія подраздѣленія	141.223 „ 38 „
9.	Матеріалы для каменныхъ работъ	54.645 „ 20 „
10.	Мануфактурные, химическіе и проч. предметы	222.357 „ 64 „
11.	Канцелярскіе предметы	106.984 „ 50 „
12.	Обмундировочные предметы	50.424 „ 91 „
13.	Инвентарные предметы	109.383 „ 51 „
	Итого	3.797.227 р. 87 к.

Свѣдѣнія объ остаткѣ на 1 января 1907 года всего въ суммѣ 5.423.119 р. помѣщены выше съ распредѣленіемъ этой суммы по главамъ.

По вопросу о размѣрахъ, необходимыхъ запасовъ на 1 января 1909 года Начальникъ Матеріальной службы имѣетъ честь представить слѣдующую таблицу исчисленій съ объясненіями необходимаго запаса.

№№ главъ.	НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРИАЛА.	Расходъ 1906 г.		Процентъ запаса опредѣленный Комиссіей Свентицкаго.	Процентъ запаса по соображеніямъ Начальника Матеріальной службы.	Размѣръ запаса въ рубляхъ по данному рас- ходу 1906 года для М.-Я.-Архан. линии.		Размѣръ запаса въ рубляхъ для линии Обухово— Вятка по дан- ному расхода 1907 года.		Для всей сѣти Сѣверныхъ дорогъ.		
		Рубли.	К.			Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	
1	Топливо: а) дрова	337.470	66	150%	150%	873.809	64	1.130.749	00	2.004.558	64	
	б) каменный уголь	38454,816 кв. саж. 15.002	70	58%	58%	8.701	02	5.8010	04	14.502	06	
	в) нефть	150.3768 (4585537,25 пуд.)	79	58%	70%	1.283.950	40	9.587	20	1.293.567	60	
	г) прочіе матеріалы	5.121	92	58%	58%	2.970	74	1.980	46	1.951	17	
2	Смазочные матеріалы	20.954	45	33%	50%	10.477	22	6.985	22	17.462	44	
3	Освѣтительные матеріалы	166.179	72	25%	25%	41.544	43	27.697	12	69.241	55	
4	а) Рельсы	98.658	31	По расчету 2 шт. на версту и 6 вер. запаса.	По расчету 12 верст. пути.	—	—	—	—	60.463	47	
	б) скрѣпленія	87.488	50	2% накладокъ и 5% болтовъ и костылей отъ об- щаго количества въ пути.	Отъ общаго коли- чества въ пути 1½% наклад. 1% подклад. 5% бол- товъ и 6% кость- лей.	—	—	—	—	52.403	32	
	в) Стрѣлки, крестовины, ихъ части, семафоры и проч. . .	22.126	69	Примѣнительно къ другимъ доро- гамъ.	3% стрѣлокъ отъ общаго ко- личества 6% крестов. и 50% запаса.	По осо- бымъ длинн	По осо- бымъ длинн	По осо- бымъ длинн	По осо- бымъ длинн	согласно сѣти.	57.948	00
5	Шпалы и переводные брусья	424.911	35	170%	170% и по особому расчету для брусевъ.	—	—	—	—	4.065.818	75	
6	Запасныя части подвижнаго состава	190.075	34	58%	100%	190.075	34	12.716	90	316.792	24	
7	Металлы и издѣлія изъ нихъ	240.450	30	58%	150%	360.785	45	240.450	30	101.125	75	
8	Лѣсные матеріалы, не вошедшіе въ друг. подраздѣленія .	141.223	38	100%	175%	247.440	91	164.760	60	411.901	51	
9	Матеріалы для каменныхъ работъ	54.645	20	33%	133%	72.678	12	484.58	08	121.136	20	
10	Мануфактурные, химическіе и прочіе предметы.	222.357	64	25%	50%	111.178	82	74.119	21	185.298	03	
11	Канцелярскіе предметы	106.984	50	133%	133%	142.279	38	94.850	59	337.148	97	
12	Обмундировочные предметы	50.424	91	16%	30%	15.129	47	110.084	98	25.212	45	
12	Инвентарные предметы	109.388	51	16%	50%	54.691	75	36.461	16	91.152	91	
	Итого	3.797.227	87	—	—	—	—	—	—	6.630.745	06	

Объясненія назначеній:

Гл. 1 а) Расчетъ сдѣланъ по дѣйствительному расходу дровъ для Московско-Архангельской линіи 1906 года, для Обухово-Вятской линіи 1907 года и по номенклатурнымъ цѣнамъ настоящаго времени:

Для сѣти широкой колеи

Москва—Архангельскъ . . .	26473,468 кб. × 19,45 =	514.908 р. 95 к.
Для сѣти узкой колеи . . .	31208,756 кб. × 11,50 =	358.900 „ 69 „
„ Обухово—Вятка	80195,000 кб. × 14,10 =	1.130.749 „ — „

б) По Обухово-Вятской линіи при исчисленіи нормы запаса годовой расходъ матеріаловъ исчисленъ въ $\frac{2}{3}$ расхода Московско-Архангельской линіи.

в) Расчетъ сдѣланъ по дѣйствительному расходу нефти для Московско - Архангельской линіи 1906 года, для Обухово-Вятской 1907 года и по номенклатурнымъ цѣнамъ настоящаго времени:

Для Московско-Архангельской . . .	3209876 × 40 =	1.283.950 р. 40 к.
„ Обухово-Вятской линіи	23968 × 40 =	9.587 „ 20 „

Процентъ запаса повышенъ до 70%, а именно: 1) вслѣдствіе условій законтрактованія нефтяныхъ остатковъ (лѣтомъ и зимою) необходимо имѣть обязательный запасъ ея 58%; 2) необходимо прибавить % для мобилизаціоннаго запаса, каковой опредѣленъ въ 553815 пуд., округленно 12%, всего же 70%.

г) По Обухово-Вятской линіи, при исчисленіи нормы запаса, годовой расходъ матеріаловъ исчисленъ въ $\frac{2}{3}$ расхода Московско-Архангельской линіи.

Гл. 2. Процентъ запаса необходимо повысить до 50%, вслѣдствіе растянутости сѣти Сѣверныхъ дорогъ.

Гл. 3. По Обухово-Вятской линіи, при исчисленіи нормы запаса, годовой расходъ матеріаловъ исчисленъ въ $\frac{2}{3}$ расхода Московско-Архангельской линіи.

Гл. 4. Спеціальныи запасъ для старой линіи

широкой колеи 4 вер. 28000 футъ, типа № 7 = . . .	17033 пуд.
Узкой колеи 2 версты 14000 футъ, типа № 5 = . . .	5376 „
Обухово-Вятской линіи 6 версты 42000 футъ, типа № 9 =	25200 „

А всего по линіямъ 47609 пуд.

по 1 р. 27 коп. = 60.463 р. 47 к.

б) Рельсовые скрѣпленія:

Накладокъ $\frac{1}{2}$ % отъ общаго количества, находящихся въ пути 4192 пуд. (протяженія всѣхъ путей, согласно вѣдомости предѣльныхъ годовыхъ количествъ рельсовыхъ скрѣпленій 3932,07 версты) по 1 р. 89 коп. =

7.922 р. 88 к.

Подкладокъ 1% отъ общаго количества, находящихся въ пути на то же протяженіе путей 3558 пуд. по 1 р. 79 к. =

6.368 „ 82 „

Болтовъ 5% отъ общаго количества, находя- щихся въ пути на то же протяженіе путей 3558 пуд. по 2 р. 74 к.	9.200 р. 92 к.
Костылей 6% 12609 пуд. по 2 р. 30 к.	29.000 „ 70 „

Всего 52.493 р. 32 к.

в) Стрѣлки и крестовины:

1. Стрѣлокъ съ принадлежностями для годовой потребности 3% отъ общаго количества переводовъ, находящихся въ пути по широкой колее 56 компл. + 50% запаса отъ сего количества=28 компл., а всего по широкой колее 84 компл. по 276 р.= 23.184 р. — к.

По узкой колее 9 компл. + (50%)=5 компл.—14 по 156 р.= 2.184 „ — „

2. Крестовины 6%:

По широкой колее 112 штукъ + (50%)—56 шт.= =168 шт. × 180 р.= 30.240 „ — „

По узкой колее 17 шт. + (50%)—9 шт.=26 шт. × × 90 руб.= 2.340 „ — „

Всего 57.948 р. — к.

3. Шпалы и переводные брусья:

Шпаль для годовой потребности для старыхъ линій шир. кол-
леи (998 × 1500=1497000) 250000 шт.

Для новыхъ линій шир. кол.
(1156 × 1500=1734000) 450000 „

Кромѣ того 70% запаса 490000 „

Итого . . . 1190000 шт. по 78 к.=928.200 р. — к.

Для узкой колее: (788 × × 1500=1182000) 300000 шт.

Кромѣ того 70% отъ годовой потребности въ запасъ 210000 „

Итого . . . 510000 шт. по 18 к.= 91.800 р. — к.

Всего 1.020.000 р. — к.

Брусевъ перевод-
ныхъ для годовой по-
требности $\frac{1}{6}$ часть отъ
общаго количества пе-
реводовъ 1877 для ши-
рокой колее 344 ком.
или 26488 п. с.

Кромѣ того, 50%
запаса 13244 „ „

39732 по 1 р. 10 к.= 43.705 р. 20 к.

Для узкой колеи
285 переводовъ . . . 51 ком.
и 50% запаса . . . 26 „

77 ком. или 5871,25 п. с. по 36 к. = 2.113 р. 55 к.

Всего 45.818 р. 55 к.

А всего шпаль и переводныхъ брусевъ на сумму. 1.065.818 р. 75 к.

Гл. 6. Процентъ запаса необходимо повысить, согласно журнальнаго постановленія Совѣта отъ 30 мая сего года, за № 806, до 100%, вслѣдствіе того, что самые цѣнные предметы этой главы изготовляются въ особо продолжительное время по специальнымъ заказамъ и съ соблюденіемъ многихъ формальностей.

Гл. 7. Процентъ запаса долженъ быть повышенъ до 150%, вслѣдствіе большого разнообразія предметовъ этой группы и особой необходимости имѣть всегда на лицо требуемая части, что въ связи съ обширностью сѣти Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ и повышаетъ таковой процентъ.

Гл. 8. Процентъ запаса долженъ быть повышенъ до 175%, вслѣдствіе растянутости линій и способа заготовки лѣсныхъ матеріаловъ (преимущественно лѣтомъ).

Гл. 9. Процентъ запаса долженъ быть повышенъ до 133%, въ виду растянутости линій и для непрерывности работъ, заготавливать его ранѣе въ полномъ требуемомъ количествѣ.

Гл. 10. Процентъ запаса долженъ быть повышенъ до 50%, вслѣдствіе растянутости линій.

Гл. 11. По Обухово-Вятской линіи при исчисленіи нормы запаса годовой расходъ матеріаловъ исчисленъ въ $\frac{2}{3}$ расхода Московско-Архангельской линіи.

Гл. 12. По Обухово-Вятской линіи при исчисленіи нормы запаса годовой расходъ матеріаловъ исчисленъ въ $\frac{2}{3}$ расхода Московско-Архангельской линіи.

Принимая во вниманіе трехлѣтній періодъ по смѣнѣ обмундированія, необходимо заключить, что такового въ запасѣ при нормальныхъ условіяхъ должно быть не менѣе 30% отъ годового расхода.

Гл. 13. По Обухово-Вятской линіи при исчисленіи нормы запаса годовой расходъ матеріаловъ исчисленъ въ $\frac{2}{3}$ расхода Моск. - Арх. линіи. Процентъ инвентаря необходимо опредѣлить половиннымъ размѣромъ годового расхода, т.-е. въ 50%, такъ какъ при нормальномъ его заготовленіи чрезъ оборотный капиталъ (а не изъ прямыхъ источниковъ эксплуатаціи), является необходимымъ на пополненіе изнашивающагося инвентаря, въ виду большого разнообразія предметовъ этой главы имѣть всегда на лицо необходимый запасъ въ достаточномъ количествѣ ассортиментовъ. Практика заготовокъ съ 1902 года установила невозможность обойтись меньшимъ процентомъ запаса этой главы.

Такимъ образомъ, общая сумма необходимаго запаса матеріаловъ по вышеозначеннымъ соображеніямъ, исчисляется въ 6.630.745 р. 06 к.

Оборотный капиталъ, согласно справки Главнаго бухгалтера, въ настоящее время выражается въ суммѣ 4.412.142 р. 34 к.

Докладывая настоящія соображенія, Начальникъ Матеріальной службы имѣетъ честь просить отъ утвержденіи таковыхъ для представленія ихъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ по преподанной имъ формѣ. Начальникъ Матеріальной службы Г. Евреиновъ.

Дополнительныя свѣдѣнія къ докладу Начальника Матеріальной службы по вопросу объ оборотномъ капиталѣ, возбужденному циркуляромъ Управленія жел. дор. отъ 5 января с. г., № 275/135/3.

Циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 5 января с. г., за № 275/135/3, предложено представить свѣдѣнія объ оборотномъ капиталѣ для установленія нормъ его съ 1 января 1909 г. Данными для установленія таковыхъ нормъ Управление желѣзныхъ дорогъ намѣтило слѣдующія: 1) свѣдѣнія объ остаткѣ матеріаловъ на 1 января 1907 г.; 2) свѣдѣнія о расходѣ за 1906 г.; 3) свѣдѣнія о матеріалахъ, обременяющихъ запасы и 4) свѣдѣнія объ образованіи оборотнаго капитала на 1 января 1908 года. Всѣ таковыя свѣдѣнія предложены на разсмотрѣніе Совѣта въ докладѣ Начальника Матеріальной службы, причемъ, оказалось: 1) остатокъ матеріала на 1 января 1907 г.—5.423.119 р. 84 к.; 2) общаго расхода за 1906 годъ—3.797.227 р. 87 к.; 3) матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ—166.376 р. 18 к. и 4) средства оборотнаго капитала на 1 января 1908 г.—4.411.142 р. 34 к. Всего необходимыхъ для эксплуатаціи запасовъ исчислено, за измѣненіями, сдѣланными Совѣтомъ 5.456.373 р. 60 к., округленно 5.500.000 руб., т.-е. для оборудованія такового запаса необходимо пополненіе средствъ оборотнаго капитала на 1.254.233 р. 84 к. (а именно: 5.500.000 руб.—4.412.142 р. 34 к. + 166.376 р. 18 к. = 1.254.233 р. 84 к.). Но такую послѣднюю сумму слѣдуетъ считать, какъ исчисленную лишь для пополненія запасовъ до тѣхъ нормъ, какъ это переработано по пункту 4-му. Однако, чтобы оперировать оборотнымъ капиталомъ, послѣдній, конечно, долженъ состоять не только изъ означенныхъ необходимыхъ запасовъ, но и изъ особаго денежнаго фонда, который также необходимъ для расчетовъ съ поставщиками по текущимъ поставкамъ. Большая часть цѣнныхъ матеріаловъ заготавливается въ срединѣ одного года для потребностей слѣдующаго года, по каковымъ расчетамъ равно необходимо имѣть денежные суммы. Кромѣ того, проведеніе чрезъ отчетность отпускаемыхъ службамъ матеріаловъ и послѣдующее, затѣмъ, пополненіе оборотнаго капитала, по совершеніи многихъ бухгалтерскихъ формальностей, производится спустя 4—5 мѣсяцевъ послѣ фактическаго отпуска матеріаловъ. Такимъ образомъ, необходимымъ является одно изъ двухъ обстоятельствъ, или образовывать въ дополненіе къ требуемымъ запасамъ матеріаловъ еще денежный фондъ, или, какъ это дѣлается теперь, позаимствованіе денежныхъ средствъ для поставокъ изъ разныхъ кредитовъ (эксплуатаціи, новыхъ работъ и пр.). Но послѣдній способъ особенно непрятно отражается на веденіи желѣзнодорожнаго хозяйства по слѣдующимъ соображеніямъ: 1) вслѣдствіе отягощенія кредитовъ многими долгами, что въ концѣ всего ведетъ къ тому, что въ этихъ кредитахъ не оказывается средствъ для производства расходовъ, относящихся, собственно, до этихъ кредитовъ; 2) вслѣдствіе нерегулярнаго веденія

счета оборотнаго капитала и невозможности производить своевременно расчеты съ поставщиками, что особенно было замѣтно въ теченіе послѣдняго времени и 3) вслѣдствіе особой сложности расчетовъ оборотнаго капитала съ кредитами, причемъ, почти невозможно опредѣлять соотношенія средствъ оборотнаго капитала съ тѣми источниками, отъ по заимствованія которыхъ образуются матеріальные запасы. Въ виду изложеннаго Начальникъ Матеріальной службы считалъ бы необходимымъ образование въ оборотномъ капиталѣ особаго денежнаго фонда въ размѣрѣ 35% отъ требуемыхъ запасовъ (5.500.000 руб.), т.-е. 1.925.000 руб. Начальникъ Матеріальной службы Г. Евреиновъ.

Въ дополненіе къ докладу Начальника Матеріальной службы имѣю честь довести до свѣдѣнія Совѣта нижеслѣдующее:

А. На 1-е января 1908 года въ складахъ Сѣверныхъ дорогъ имѣлось матеріаловъ, приобрѣтенныхъ, какъ для надобностей эксплуатаціи, такъ и для производства работъ за счетъ разныхъ кредитовъ, всего на сумму	5.891.088 р. 76 к.
За исключеніемъ стоимости запасныхъ частей, оплаченныхъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ изъ разныхъ кредитовъ	37.130 „ 47 „
Имѣлось матеріаловъ на	5.853.958 р. 29 к.

Б. На 1 января 1908 года имѣлось:

1. Въ распоряженіи Управленія Сѣверныхъ дорогъ оборотнаго капитала, согласно вѣдомости № 3	4.412.142 „ 34 „
2. Долговъ Государственному Банку за оплаченные имъ въ 1907 году матеріалы (цирк. Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 23 декабря 1906 г., № 50030/236)	1.424.694 „ 91 „

3) Суммъ, позаимствованныхъ въ оборотныя средства для приобрѣтенія матеріаловъ частью въ запасъ для надобностей эксплуатаціи, частью для строительныхъ работъ и оставшихся за оборотнымъ капиталомъ въ долгу:

Изъ кредита по § 32, ст. 1 смѣты Управленія желѣзн. дорогъ 1907 г. ст. кл. и по § 7, ст. 1 смѣты 1907 г. нов. кл.	678.682 р. 89 к.
Изъ кредита по § 2, ст. 14 чр. смѣты М. П. С. 1906 г.	291.053 „ 84 „
Изъ кредита по § 2, ст. 14 чр. смѣты М. П. С. 1907 г.	700.000 „ — „
Изъ кредита по § 2, ст. 7 чр. смѣты М. П. С. 1906 г.	239.018 „ 89 „
Изъ кредита по § 2, ст. 13 чр. смѣты М. П. С. 1907 г.	104.389 „ 80 „

Изъ разныхъ кредитовъ мел- кими суммами	19.616 р. 04 к.	
		2.032.761 р. 46 к.
4) Неуплаченныхъ по 1 января 1908 г. по- ставщикамъ		1.036.992 „ 75 „
		А всего 8.906.591 р. 46 к.
Изъ коихъ матеріалами		5.853.958 „ 29 „
Наличными въ Московскомъ Губернскомъ Каз- начействѣ		126.702 „ 71 „
Въ долгу за разными кредитами, за отпущен- ные матеріалы, но неоплаченные оборотному ка- питалу		2.925.930 „ 46 „

Такъ какъ въ оборотномъ капиталѣ для производства расчетовъ съ поставщиками наличныхъ средствъ никогда не бываетъ достаточно, то позаймствование изъ разныхъ кредитовъ производятся не въ предѣлахъ суммъ, нужныхъ на пріобрѣтеніе матеріаловъ для работъ, производимыхъ за счетъ сихъ кредитовъ, а въ размѣрахъ, какими только представляется возможнымъ воспользоваться для удовлетворенія поставщиковъ, а посему опредѣлить,—какая часть и на какую сумму въ общемъ остаткѣ на 1-е января 1908 года въ 5.853.658 р. 29 к. составляютъ затрату оборотныхъ средствъ на заготовку матеріаловъ для новыхъ работъ и на какую—на пріобрѣтеніе въ запасъ для надобностей эксплуатаціи,—не представляется возможнымъ, а слѣдовательно, нельзя судить также и о томъ—составляютъ ли собою матеріалы на 1-е января 1908 года на 5.853.958 р. 29 коп. запасы для надобностей эксплуатаціи достаточные по тѣмъ нормамъ, какія высчитаны по вѣдомости № 4, на сумму 5.456.373 р. 60 к., какъ равно нельзя также съ увѣренностью сказать, что въ суммѣ остатка матеріаловъ на 1 января 1908 года на 5.852.958 р. 29 к. заключается противъ имѣвшагося въ распоряженіи Управленія Сѣверныхъ дорогъ на то же число оборотнаго капитала въ 4.412.142 р. 34 к. перезаготовка матеріаловъ на 1.441.815 р. 95 коп. Такъ какъ для опредѣленія размѣра суммы, подлежащей доассигнованію для приведенія оборотнаго капитала до размѣровъ, высчитанныхъ по вѣдомости № 4 нормальныхъ запасовъ, ни суммы позаймствованій изъ разныхъ кредитовъ, ни размѣры имѣющихся запасовъ, на какое бы число они не были взяты, не имѣютъ никакого значенія, то въ виду этого для такового опредѣленія надлежитъ руководствоваться исключительно данными по вѣдомостямъ за №№ 2, 3 и 4, т.—е. изъ суммы нормъ необходимаго для эксплуатаціи запаса (по вѣдомости № 4) въ 5.456.373 р. 60 к., исключить сумму имѣвшагося оборотнаго капитала (по вѣд. № 3) въ 4.412.142 р. 34 к., уменьшеннаго на сумму обременяющую оборотный капиталъ (по вѣд. № 2) въ 166.376 р. 18 к.=4.245.766 р. 16 к., получимъ подлежащую доассигнованію сумму для образованія нормальныхъ запасовъ въ 1.210.607 р. 44 к. При этомъ, однако, оборотнаго капитала въ тѣсномъ смыслѣ этого названія, необходимаго для немедленнаго производства расчетовъ съ поставщиками все-таки имѣть не будемъ, вслѣдствіе

чего, если сверхъ кредита, требующагося для приведенія запасовъ до опредѣленныхъ по вѣдомости № 4, нормъ и именуемаго, очевидно, по недоразумѣнью, оборотнымъ капиталомъ, а не капиталомъ запасовъ, никакихъ другихъ денежныхъ средствъ отпущено не будетъ, то для расчетовъ съ поставщиками оборотныя средства или оборотный капиталъ тоже придется образовывать нынѣ же практикующимся порядкомъ, т. е. путемъ все тѣхъ же позаимствованій изъ разныхъ кредитовъ, такъ какъ своевременное возмѣщеніе разными кредитами капиталу запасовъ стоимости отпущенныхъ за ихъ счетъ матеріаловъ вслѣдствіе чрезвычайной сложности расчетовъ между кредитами и такой же сложности и громоздкости, благодаря разнымъ формальностямъ, и требованіямъ въ отчетности не представляется возможнымъ.

Главный бухгалтеръ М. Голицынъ.

Постановили: Заслушавъ докладъ Начальника Матеріальной службы по вопросу, возбужденному циркуляромъ Управленія ж. д. отъ 5 января с. г., за № 275/135/3 объ оборотномъ капиталѣ Совѣтъ постановилъ:

По пункту 1-му: Стоимость всѣхъ матеріальныхъ запасовъ, за исключеніемъ матеріаловъ, прибрѣтенныхъ за счетъ специальныхъ кредитовъ, отпускаемыхъ Военнымъ вѣдомствомъ, числить на 1 января 1907 г. въ суммѣ 5.423.119 р. 84 к., съ распределеніемъ ея по главамъ, какъ это значится въ докладѣ, причемъ, Совѣтъ для представленія этихъ данныхъ въ Управление ж. д. счелъ необходимымъ пояснить, что въ такую сумму входятъ лишь матеріалы бывшей Московско-Ярославско-Архангельской ж. д., такъ какъ матеріалы вновь присоединенныхъ линій Обухово—Вологда по передаточнымъ вѣдомостямъ на сумму 854.850 руб. и Вологда—Вятка на сумму 565.969 руб. 38 к. въ вышеуказанную сумму 5.423.119 р. 84 к. не включены, въ виду того, что таковыя матеріалы вошли по отчетности за 1907 годъ.

По пункту 2-му: Числить стоимость матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ, согласно представленнымъ Совѣту подробнымъ вѣдомостямъ на 1 января 1908 г., составленнымъ по даннымъ образованныхъ для опредѣленія сего особыхъ комиссій, въ суммѣ 91.366 р. 66 к. Кромѣ того считать обремененіемъ оборотнаго капитала слѣдующія указанные въ докладѣ суммы:

1) по переоцѣнкѣ матеріаловъ, согласно журнальнаго постановленія Совѣта Управленія отъ 2 іюня 1906 г., за № 783	44.328 р. 42 к.
2) по недостаткѣ матеріаловъ на 15 участкѣ службы Пути, согласно журнала Общаго Присутствія отъ 1 января 1907 г., № 1	24.451 „ 92 „
и 3) составляющіе стоимость пришедшихъ въ совершенную негодность мостовыхъ брусевъ и бревень, поступавшихъ отъ хозяйственной разработки матеріала инженеромъ Хонскимъ въ 1898 г.	6.229 „ 18 „
Итого	75.009 р. 52 к.
а всего числить по запасамъ матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ на сумму	166.376 „ 18 „

По пункту 3-му: Размѣръ оборотнаго капитала, находившагося на 1 января 1908 г. въ распоряженіи Сѣверныхъ дорогъ числится въ суммѣ 4.412.142 р. 34 к., согласно данныхъ, изложенныхъ въ докладѣ по настоящему пункту.

По пункту 4-му: При разсмотрѣніи нормъ запасовъ потребныхъ на 1909 г. Совѣтъ счелъ необходимымъ сдѣлать слѣдующія заключенія: а) принимая во вниманіе, что отчетность за 1907 г. еще не окончена и точныхъ свѣдѣній по расходу за этотъ годъ для линіи Обухово—Вятка, въ настоящее время не имѣется, Совѣтъ призналъ возможнымъ для опредѣленія нормъ запасовъ по Обухово-Вятской линіи, за исключеніемъ дровъ, нефтяныхъ остатковъ, рельсъ скрѣпленій, стрѣлокъ, крестовинъ, шпаль и переводныхъ брусьевъ для Обухово-Вятской линіи изчислить $\frac{2}{3}$ въ годового расхода Московско-Ярославско-Архангельской линіи по расчету длины линіи, а именно: длина линіи М.-Ярославско - Архангельской сѣти $998 + 788 = 1786$ вер., длина же Обухово-Вятской линіи 1158 вер., т.—е. приблизительно $\frac{2}{3}$ протяженія Московско-Архангельской сѣти; б) для дровъ, нефтяныхъ остатковъ, рельсъ, скрѣпленій, стрѣлокъ, крестовинъ, шпаль и переводныхъ брусьевъ, какъ для М.-Яр.-Арх. линіи, такъ и для Обухово-Вятской принять при опредѣленіи нормъ запасовъ приведенныя въ докладѣ исчисленія въ количественномъ отношеніи по дѣйствительной потребности и по номенклатурной цѣнѣ послѣдняго времени; в) проценты запасовъ для дровъ (150⁰/о) каменнаго угля и прочихъ матеріаловъ, кромѣ нефти, главы I (58⁰/о) смазочныхъ матеріаловъ (33⁰/о), освѣтительныхъ матеріаловъ (25⁰/о) металловъ и металлическихъ издѣлій (58⁰/о) и лѣсного матеріала (100⁰/о). Совѣтъ призналъ необходимымъ оставить тѣ же какія установлены ранѣе Комиссіей подъ предсѣдательствомъ инженера Свентицкаго (разсмотрѣнные въ засѣданіи Совѣта отъ 30 декабря 1902 г. журн. пост. № 983), утвержденномъ Управленіемъ ж. д.; г) процентъ запаса нефтяныхъ остатковъ опредѣлено повысить до 70⁰/о въ виду условій законтрактованія этого матеріала (на полугодовой запасъ) и въ виду необходимости имѣть въ хранилищахъ неприкосновеннымъ мобилизаціонный запасъ; д) процентъ запасныхъ частей признано необходимымъ повысить до 100⁰/о въ виду большаго количества ассортиментовъ данной главы матеріаловъ и особыхъ условій заказовъ освидѣтельствованія и приѣмки ихъ, что особенно отражается на срокахъ ихъ изготовленія и что въ свою очередь, влечетъ за собою необходимость постоянно имѣть въ запасѣ обыкновенно дорого стоящія крупныя запасныя части; е) процентъ запаса матеріала для каменныхъ работъ опредѣленъ въ 50⁰/о, въ виду условій производства этихъ работъ, требующихъ одновременно значительную наличность матеріаловъ и условій его подвозки, преимущественно зимою; ж) процентъ запаса для мануфактурныхъ, химическихъ и проч. главы 10-й матеріаловъ и инвентарныхъ предметовъ (гл. 13) признано необходимымъ повысить до 50⁰/о, вслѣдствіе большаго количества ассортиментовъ, указанныхъ матеріаловъ, а также вслѣдствіе большой растянутости линіи Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ; з) процентъ запаса для канцелярскихъ предметовъ (глава 11) опредѣленъ въ 70⁰/о, по среднему расчету для книгъ и бланковъ (для книгъ 100⁰/о и для бланковъ 33⁰/о, что въ среднемъ даетъ для всей

11 главы 70%; i) процентъ запаса для обмундировочныхъ предметовъ (глава 12) признано необходимымъ повысить до 30%, въ виду трехлѣтняго періода по смѣнѣ обмундированія и въ виду того, что по расходамъ эксплуатаціи это обмундированіе выводится не одновременно, а въ теченіе лѣтъ службы такового. При опредѣленіи процентныхъ нормъ запасовъ Совѣтомъ принято во вниманіе соображеніе о способахъ заготовокъ матеріаловъ (просушка для дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ, сплавомъ или подвозкою доставляются шпалы, расходуется ли матеріаль крупными партіями одновременно, или по опредѣленной на каждый мѣсяць нормѣ, когда именно происходитъ законотрактваніе матеріаловъ и какъ скоро таковыя поступаютъ въ склады дорогъ). Равнымъ образомъ, принята во вниманіе большая растянутасть сѣти Сѣверныхъ дорогъ, что особенно отражается на повышеніи нормъ запасовъ и затрудняетъ регулированіе по складамъ матеріаловъ. Кромѣ того, для текущихъ денежныхъ расчетовъ Совѣтъ призналъ необходимымъ образованіе особаго денежнаго фонда (денежныхъ средствъ оборотнаго капитала), дабы не прибѣгать къ способу позаймствованія изъ разныхъ кредитовъ, каковой способъ обременяетъ эти кредиты и въ концѣ всего ведетъ къ несвоевременнымъ расчетамъ.

Въ виду изложеннаго Совѣтъ постановилъ опредѣлить норму оборотнаго капитала для Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ: 1) согласно вѣдомости по пункту 4-му и условіямъ послѣдняго времени (рыночнымъ цѣнамъ) необходимъ запасъ матеріаловъ въ суммѣ 5.456.373 руб. 60 коп., а округленно въ 5.500.000 руб.; 2) денежныхъ средствъ на предметъ оплаты за матеріалы по текущимъ поставкамъ и для современнаго расчета съ кредиторами за время бухгалтерскихъ формальностей, послѣ коихъ только возмѣщается оборотный капиталъ (4—5 мѣсяцевъ) въ размѣрѣ 35% отъ вышеуказанной суммы, т.-е. 1.925.000 руб., а всего оборотный капиталъ необходимо исчислить въ суммѣ 7.425.000 руб. Настоящее постановленіе представить на разсмотрѣніе въ Управление жел. дорогъ со всѣми данными, изложенными въ докладѣ и по той формѣ, какъ то предписано послѣднимъ по циркуляру отъ 5 января 1908 г., за № 275/135/3 и ходатайствовать объ отпускѣ дополнительныхъ средствъ оборотнаго капитала въ исчисленной суммѣ 3.179.233 р. 84 к. (7.425.000—4.412.142,34+166.376,18).

ВѢДОМОСТЬ

о нормахъ запасовъ на 1-е января 1909 года, переработанная
Совѣтомъ, утвержденная послѣднимъ по журнальному поста-
новленію отъ 1-го августа 1908 г., № 1158.

Вѣдомость о нормахъ запасовъ на 1-е января 1909 года, переработанная Совѣтомъ,

утвержденная послѣднимъ по журнальному постановленію отъ 1-го авг. 1908 г., № 1158.

№№ главъ.	НАИМЕНОВАНИЕ ДОХОДА.	Расходъ 1906 года.		Процентъ запаса опредѣленный Комиссіей Свентицкаго.	Процентъ запаса по соображеніямъ Начальника Мате- риальной службы.	Размѣръ запаса въ рубляхъ по даннымъ расхода 1906 года для М.-Я.-Архангел. линіи.		Размѣръ запаса въ рубляхъ для линіи Обухово— Вятка.		Для всей сѣти Сѣверныхъ дорогъ.	
		Рубли.	К.			Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
1	Топливо: а) дрова	337.470	66	150%	150%	873.806	64	1.130.749	00	2.004.558	61
	б) каменный уголь	38454,816 к. с.	70	58%	58%	8.701	02	5.801	04	14.502	06
	в) нефть	1.503,768	79	58%	70%	1.283.950	40	9.587	20	1.293.537	60
	г) прочіе матеріалы	(4585537,25 пуд.) 5.1	92	58%	58%	2.970	71	1.980	46	4.951	17
2	Смазочные матеріалы	20.954	45	33%	33%	6.914	96	1.606	97	11.524	93
3	Освѣтительные матеріалы	166.179	72	25%	25%	41.544	43	27.697	12	69.241	55
4	а) Рельсы	98.658	31	По расчету 2 шт. на версту и 6 вер. запаса.	По расчету длины путей всѣхъ линій.	28.459	17	32.004	00	60.163	47
	б) Скрѣпленія	87.488	50	20% накладокъ и 50% болтовъ и ко- стылей отъ общаго количества пути.	Отъ общаго коли- чества въ пути 1/2% наклад. 10% подкл. 50% болтовъ 60% ко- стылей.	27.065	22	25.428	10	52.493	32
	в) Стрѣлки, крестовины, ихъ части, семафоры и проч. . .	22.126	69	Примѣнительно къ другимъ дорогамъ.	30% стрѣлокъ отъ общаго количества 6% крестов. и 50% запаса.	37.050	60	20.897	40	57.948	00
5	Шпалы и переводные брусья	424.911	35	170%	100% и по особому расчету для брусевъ.	270.389	15	360.147	60	630.536	75
6	Запасныя части подвижного состава	190.075	34	58%	100%	190.075	34	126.716	90	316.792	24
7	Металлы и издѣлія изъ нихъ	240.450	30	58%	58%	139.461	17	92.974	10	232.435	27
8	Лѣсные матеріалы, не вошедшіе въ друг. подраздѣленія .	141.223	38	100%	100%	141.223	38	94.148	92	235.372	30
9	Матеріалы для каменныхъ работъ	54.645	20	33%	50%	27.322	60	18.215	06	45.537	66
10	Мануфактурные, химическіе и прочіе предметы	222.357	64	25%	50%	111.178	82	74.119	21	185.298	03
11	Канцелярскіе предметы	106.984	50	133%	70%	74.889	15	49.926	10	124.815	25
12	Обмундировочные предметы	50.424	91	16%	30%	15.127	47	10.084	98	25.212	44
13	Инвентарные предметы	109.383	51	16%	50%	54.691	75	36.461	16	91.152	91
	Итого	3.797,227	87	—	—	3.334.825	28	2.121.548	32	5.456.373	60

Особое мнѣніе представителя Контроля. По пункту 1. Размѣръ оборотнаго капитала, установленный для бывшей М.-Яр.-Архангельской ж. д. 2.970.467 р., стоимость же запасовъ на 1 января 1907 г. опредѣляется въ 5.423.119 р. 84 к. Превышеніе стоимости запасовъ противъ размѣра оборотнаго капитала можетъ быть объяснено или заготовкой матеріаловъ за счетъ особыхъ источниковъ не эксплуатаціоннаго характера или излишними сверхъ нормъ запасами для эксплуатаціи, или, наконецъ, можно предположить совмѣстное вліяніе той и другой причины. Въ докладной части, по крайней мѣрѣ, содержится указаніе, что въ суммѣ 1.407.220 р. 64 к. запасовъ рельсъ, скрѣпленій, стрѣлокъ и крестовинъ заключаются 744.946 р. 89 к.—стоимость рельсъ, отпущенныхъ въ 1906 г. для перестройки линіи Урочъ—Вологда, но списаннымъ по отчету въ 1907 г. Дальнѣйшихъ объясненій превышенія не дано и вопросъ о томъ, имѣются ли излишніе сверхъ нормъ запасы для эксплуатаціи и въ какомъ размѣрѣ, остается открытымъ.

По пункту 2-му. Это обстоятельство лишаетъ возможности рассмотреть во всей полнотѣ пунктъ второй, такъ какъ возможно предположить излишекъ эксплуатаціонныхъ запасовъ, а слѣдовательно, обремененіе оборотнаго капитала этими излишками, если не будетъ доказано, что нормы надо увеличить. Поэтому нахожу, что постановленіе Совѣта по пункту 2 не даетъ полнаго отвѣта на вопросъ; въ немъ говорится только о стоимости матеріаловъ, кои не расходовались въ теченіе года. Не могу согласиться и съ тѣмъ, чтобы считать обремененіемъ оборотнаго капитала суммами: 44.328 р. 42 к. по переоцѣнкѣ матеріаловъ, 24.451 р. 92 к.—по недостаткѣ матеріаловъ на 15 участкѣ и 6.229 р. 18 к., составляющіе стоимость пришедшихъ въ совершенную негодность мостовыхъ брусевъ и бревенъ, поступавшихъ отъ хозяйственной разработки матеріала инженеромъ Хонскимъ въ 1898 г. Эти суммы могли бы составить убытокъ оборотнаго капитала, но объ этомъ сейчасъ и сужденія быть не можетъ; всѣ три вопроса (соответственно тремъ упомянутымъ суммамъ) должны быть рассмотрѣны особо установленнымъ порядкомъ.

По пункту 3-му. Существующій размѣръ оборотнаго капитала Сѣверныхъ ж. д. на 1 января 1908 г. опредѣленъ Совѣтомъ въ суммѣ 4.412.142 р. 34 к., считая въ томъ числѣ матеріалы, отъ Управленія постройки Вологда-Вятской линіи на сумму 565.969 р. 38 к. Между тѣмъ, дѣйствительная стоимость этихъ послѣднихъ матеріаловъ, какъ видно изъ журналовъ Совѣта отъ 28 августа 1907 г., за №№ 998, 999 и 1000, не можетъ считаться твердо установленной: по этимъ журналамъ стоимость матеріаловъ переданныхъ строительнымъ Управленіемъ Вологда-Вятской линіи, принята въ этой суммѣ условно—если таковая будетъ удостовѣрена Контролемъ по постройкѣ этой линіи; удостовѣрена ли нынѣ строительнымъ Контролемъ приведенная выше стоимость матеріаловъ,—неизвѣстно.

По пункту 4-му. При опредѣленіи размѣра запасовъ для Обухово-Вятской линіи Совѣтъ призналъ возможнымъ считать расходъ этой линіи въ размѣрѣ $\frac{2}{3}$ отъ расхода б. М.-Я.-Арханг. линіи, исходя при этомъ изъ сравнительной длины двухъ упомянутыхъ линій. Такое исчисленіе, по моему мнѣнію, нельзя признать правильнымъ. Если

въ настоящее время нельзя еще руководствоваться надежнымъ источникомъ для опредѣленія запасовъ по Обухово-Вятской линіи, а именно размѣромъ расходовъ по этой линіи за прошлые годы, то запасы эти, по моему мнѣнію, гораздо правильнѣе было бы исчислить нынѣ временно, впредь до точнаго выясненія расходовъ, исходя изъ суммъ, ассигнованныхъ для сей цѣли по соответственнымъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ; именно считать ихъ для Обухово-Вологодскаго уч. въ суммѣ 854.850 р., а для Вологодско-Вятскаго въ 912.000 р., а всего для линіи Обухово—Вятка въ суммѣ 1.766.850 р. При опредѣленіи нормъ запаса того или иного матеріала для быв. М.-Я.-Арх. линіи правильнѣй было бы исходить не отъ нормъ комиссіи инженера Свентицкаго, а отъ дѣйствительно существовавшихъ на дорогѣ размѣровъ запаса матеріаловъ той или иной группы за цѣлый рядъ предшествовавшихъ лѣтъ; таковыя запасы и необходимо было бы предварительно выяснить изъ отчетныхъ данныхъ. Когда эти запасы были бы выяснены, то разсматривая ихъ въ связи съ измѣненіями размѣровъ движенія за тѣ же годы, а также выяснившимися для Управленія дороги затрудненіями, испытываемыми имъ по причинѣ слишкомъ малаго или наоборотъ, слишкомъ большого запаса того или другого матеріала, Совѣтъ могъ бы имѣть болѣе или менѣе твердую почву для сужденія и о размѣрѣ необходимыхъ нынѣ запасовъ матеріаловъ. Между тѣмъ, этихъ данныхъ и свѣдѣній въ докладѣ Совѣту не приведено. Кромѣ того, къ размѣру требуемыхъ для эксплуатаціи дороги нормъ запаса матеріаловъ можно было бы подойти съ нѣкоторымъ приближеніемъ и съ другихъ сторонъ. Такъ, напримѣръ, можно было бы разбить матеріалы на группы: въ зависимости отъ того, можно ли данный матеріалъ приобрести на рынкѣ въ каждый данный моментъ въ какомъ угодно количествѣ (наприм., инвентарь, канц. принадлежности) или же этого сдѣлать нельзя и приходится закупать матеріалъ заблаговременно (напр.: дрова, лѣсной матеріалъ и др.). Для первой группы матеріаловъ запасы можно было бы ограничить тѣмъ минимумомъ, который необходимъ для расхода во время совершенія всѣхъ формальностей по заключенію новаго договора на поставку, напр. 15⁰/₀, съ прибавленіемъ нѣкотораго процента на возможные неточности въ расчетахъ, напр., 10⁰/₀, а всего, такимъ образомъ 25⁰/₀. Для другой же группы матеріаловъ, кромѣ того, необходимо было бы принять въ расчетъ и необходимость заблаговременнаго, напр., за полгода, заготовленія матеріала, вслѣдствіе чего ⁰/₀ запаса повысился бы до 75⁰/₀ и т. д. Что же касается, затѣмъ, вопроса объ опредѣленіи денежныхъ средствъ, подлежащихъ включенію въ составъ оборотнаго капитала, сверхъ запаса матеріаловъ, то по этому поводу считаю нужнымъ, прежде всего, замѣтить, что необходимость въ этихъ средствахъ остается недоказанной, такъ какъ въ прошлые годы, какъ показала практика, представлялось возможнымъ обходиться и безъ нихъ. Нужно лишь озаботиться упорядоченіемъ счетоводства и расчеты между кредиторами и оборотнымъ капиталомъ производить періодически мѣсяца черезъ три—четыре, но не прибѣгать къ тому средству, какъ образованіе особаго денежнаго фонда, что влечетъ за собой громадное обремененіе Государственнаго Казначейства. Въ заключеніе приходится сказать, что вопросъ объ оборотномъ капиталѣ недостаточно выясненъ, ни нормы запасовъ, ни размѣръ

оборотнаго капитала при такихъ обстоятельствахъ нельзя считать установленными болѣе или менѣе правильно. Главный Контролеръ Ершовъ.

Особое мнѣніе Члена Совѣта отъ Министерства Финансовъ. Въ настоящемъ своемъ постановленіи Совѣтъ пришелъ къ двумъ выводамъ: 1) Размѣръ оборотнаго капитала для Сѣверныхъ дорогъ опредѣляется въ 5.456.373 р. 60 коп., а за округленіемъ въ 5.500.000 руб. и 2) Сверхъ того на образованіе денежнаго фонда требуется 1.925.000 руб. Прежде всего я нахожу, что оборотный капиталъ исчисленъ въ нѣсколько преувеличенной суммѣ. Произошло это отъ того, что, во 1-хъ, большинство членовъ признало потребнымъ повысить норму запаса нефти съ бывшихъ 58% до 70% въ виду условій, законтрактованія этого матеріала (на полугодовой запасъ) и въ виду необходимости имѣть въ хранилищахъ неприкосновеннымъ мобилизаціонный запасъ и, во 2-хъ, потому, что при исчисленіи стоимости запаса нефти принималась нынѣ дѣйствующая номенклатурная цѣна—40 коп., каковая, вообще говоря, не можетъ быть признана нормальной и въ добавокъ не соотвѣтствуетъ нынѣшней рыночной цѣнѣ на нефть. Къ повышенію процента запаса съ 58 до 70, я не вижу достаточно серьезныхъ основаній. 58% запаса соотвѣтствуетъ болѣе чѣмъ полугодовому ея расходу. Практика указываетъ, что приходится заготовлять въ запасъ на зимній періодъ только часть нефти (правда, большую) съ переливкою ея въ свои хранилища, остальная нефть доставляется на дорогу въ цистернахъ поставщиковъ и оплачивается по мѣрѣ потребленія. 58%-ный запасъ нефти, стоимость коего относится на счетъ оборотнаго капитала, не лишаетъ дорогу возможности къ концу года дѣлать большіе запасы, имѣя въ виду ея потребленіе на эксплуатацію того же года и ея соотвѣтственную оплату изъ эксплуатаціонныхъ средствъ, а не средствъ запаса оборотнаго капитала. Поэтому, я считаю, что прежде принятая норма запаса 58%—вполнѣ достаточна, что подтверждается и практикою другихъ дорогъ, находящихся въ приблизительно одинаковыхъ условіяхъ. Что касается, затѣмъ, цѣны на нефть, то таковая должна быть принята не выше ожидаемой въ ближайшее время, что соотвѣтствуетъ 33 коп. (цѣна, установленная въ Комисіи при Управленіи ж. д. для смѣты будущаго года). Завведеніемъ упомянутыхъ измѣненій запасъ нефти (при расходѣ ея въ 4.585.000 пудовъ по даннымъ 1906 года) опредѣлится въ 2.659.300 пуд., а стоимость ея въ 876.579 руб. (для быв. Моск.-Яр.-Арх. линіи), т.-е. менѣе исчисленной Совѣтомъ стоимости (1.283.950 руб.) на 407.371 руб. По симъ соображеніямъ, общій размѣръ оборотнаго капитала опредѣляется въ 5.456.473 руб. 60 коп.—407.371 руб. = округленно 5.050.000 рублей. Кромѣ того, въ сужденіяхъ Совѣта по пункту 3 запроса Управленія жел. дор. сдѣлано указаніе, что размѣръ оборотнаго капитала, находившагося на 1 января 1908 г. въ распоряженіи Сѣверныхъ дорогъ опредѣлялся въ суммѣ 4.412.142 р. 34 коп. Сумма эта дала основаніе Главному Бухгалтеру (см. дополнительную справку къ докладу Начал. Матер. Сл.) опредѣлить, исходя изъ исчисленія Совѣтомъ стоимости запасовъ, кредитъ требующійся къ доассигнованію для образованія нормальныхъ запасовъ въ 1.210.607 р. 44 коп. Съ этимъ я также не могу согласиться. Исчисляя размѣръ въ оборотнаго капитала Управленіе указываетъ, что таковой опредѣляется:

а) для линіи Моск.-Яр.-Архангел. 2.970.467 р., б) для линіи Обухово-Вологда 854.150 р. и в) для линіи Вологда-Вятка 912.000 р. Первые двѣ суммы полностью (даже съ избыткомъ) поступили въ распоряженіе Управленія дороги, а послѣдняя перечислена лишь частью, а именно въ суммѣ 565.969 р. 38 к. Принимая же во вниманіе, что по расцѣночной вѣдомости постройки Вологда-Вятской линіи эта сумма (912.000 руб.) отпущена Министерству Путей Сообщенія полностью,— вопроса о вторичномъ ассигнованіи разницы между полученными деньгами (565.969 руб. 38 коп.) и назначенными по расцѣночной вѣдомости возникать не должно, а дѣло должно быть сведено лишь къ истребованію ея отъ строительнаго Управленія. Слѣдовательно, независимо отъ уменьшенія общаго размѣра оборотнаго капитала на 407.371 р., вслѣдствіе чего слѣдуетъ сократить и отпущекъ кредита на пополненіе сего капитала, надлежитъ также имѣть въ виду и то обстоятельство, что въ счетъ недостающей суммы 1.210.607 руб. 44 коп. Управленіе Сѣверныхъ дорогъ должно получить отъ строительнаго Управленія Вологда-Вятской линіи разницу между суммами назначенной по расцѣночной вѣдомости—912.000 руб. 38 коп. стоимостью переданныхъ запасовъ, т. е. 347.030 руб. 62 коп. Вмѣстѣ съ тѣмъ, считаю необходимымъ обратить вниманіе на то, что Главный бухгалтеръ, при исчисленіи той же суммы доассигнованія 1.210.607 р. 44 коп. исключаетъ изъ наличной стоимости запасовъ полностью 166.376 руб. 18 коп., составляющіе стоимость матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ. Послѣдняя сумма складывается, между прочимъ, изъ стоимости матеріаловъ, не расходованныхъ въ теченіе года; въ общемъ на сумму 91.366 р. 66 к. Матеріалы эти, во всякомъ случаѣ, не утратили всей своей стоимости, а потому исключеніе ея полностью, а не въ нѣкоторой лишь части, я считаю неправильнымъ. Что касается остальныхъ суммъ, обременяющихъ оборотный капиталъ (по переоцѣнкѣ 44.328 р. 42 коп. и по недостачѣ—24.451 руб. 92 коп. и 6.229 руб. 18 коп.), а равно и въ вопросѣ объ образованіи денежнаго фонда въ размѣрѣ 1.925.000 руб., то въ этомъ отношеніи я вполне присоединяюсь къ соображеніямъ по сему предмету, высказаннымъ Главнымъ Контролеромъ въ его особомъ мнѣніи по настоящему журналу Совѣта. Членъ Совѣта Грековъ.

Подлинное постановленіе Совѣта подписали: Предсѣдатель В. Н. Волковъ. Члены: И. А. Грековъ, Е. А. Ершовъ, Г. В. Евреиновъ и участвовавшій съ правомъ совѣщательнаго голоса М. Н. Голицынъ.

Вѣрно: Дѣлопроизводитель Совѣта, Правитель Канцеляріи С. Аскархановъ.

Приложение 1-е.
Къ журнальному постановленію
№ 1158.

Вѣдомость матеріаловъ и предметовъ, нерасходовавшихся въ теченіе года и обременяющихъ оборотный капиталъ Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, на 1-е января 1908 года.

I. Матеріалы, перешедшіе отъ Николаевской жел. дор.

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
	А. Вологодскій Главный складъ.							
IV	Рельсы рубка (тип. 20 ф.)	374' 1''	—	50	187	04		
	" " (" 24 ф.)	504'	—	—	252	—		
	" " въ кускахъ 33'	19 п. 32 ф.	—	40	7	92		
	" " въ кускахъ	162' 1''	—	95	153	03		
	" длиною 28'	84'	—	40	33	30		
	" " 28'	364'	—	95	345	80		
	" " 30'	15 шт.	—	—	286	03		
	" " 32'6''	130'	—	90	123	50		
	" " 33'	462'	—	—	438	90		
	Подкладки шайбъ подъ гайки . .	489	—	15	74	70		
VI	Кривошины сер. „Оа“	1	—	—	30	76	1,902	22
	" " "	1	—	—	47	—		
	" " "	3	48	—	144	—		
	" " промежуточные . .	10	5	99	59	90		
	Оси сѣпныя сер. „Оа“	2	119	13	238	26		
	Валики для кулака сер. „З“ . . .	1	—	—	1	32		
	" соединительныхъ камней кулисы сер. „З“	2	—	28.5	—	57		
	Крышки цилиндр. задн. сер. „З“ .	1	—	—	14	07		

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Крючки для закладокъ.	400	—	—	66	68		
	Крестовины дверныя.	46	—	85	39	10		
	” ”	66	—	—	56	10		
	” ”	5	—	34,65	1	73		
	” ”	3	1	90	5	70		
	” ”	4	—	44,73	1	79		
	” ”	108	—	85	91	80		
	Погоны	104	—	—	277	60		
	”	62	4	15	257	30		
	Крючки	46	—	20	9	20		
XIII	Таблицы верстѣ	82	—	20	16	40		813 33
	Исподники для квадратнаго же- лѣза;							
	1/2''	6	1	12	6	72		
	5/8''	6	1	17	7	02		
	3/4''	6	1	22	7	32		
	7/8''	6	1	27	7	62		
	1''	6	1	32	7	92		
	1 1/8''	6	1	37	8	22		
	1 1/4''	6	1	42	8	52		
	1 1/2''	4	1	45	5	80		
	”	2	1	43	2	86		
	6-ти гр. желѣз. 1/2''	4	1	30	5	20		
	” 5/8''	4	1	38	5	40		
” 3/4''	4	1	40	5	60			
” 7/8''	4	1	45	5	80			
” 1''	3	1	50	4	50			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
XIII	6-ти гр. желѣз. 1 ¹ / ₈ ''	3	1	55	4	65		
	„ 1 ¹ / ₄ ''	3	1	60	4	80		
	„ 1 ¹ / ₂ ''	2	1	74	3	48		
	„ „	1	1	67	1	67		
	Ящикъ инструментальн.	1	—	—	1	75		
	Бляшки мѣдн. окон.	98	—	15	14	70		
	„ „ „	98	—	—	14	70		
	„ „ „	276	—	—	41	40		
	„ „ „	130	—	10	13	—		
	„ „ „	83	—	15	12	45		
	„ „ „	17	—	—	2	55		
							203	65
	Итого	—	—	—	—	—	4,363	39
	Б. Бабаевскій магазинъ.							
VIII	Угольники 5 вер.	324	—	—	85	05		85 05
	В. Тихвинскій магазинъ.							
VI	Оси вагон. съ колесн.	5 шт.	185	—	925	—		
	Подпятники для паров.	1	—	—	19	—		
	Шайбы чугуна. для мотор.	10	—	60	6	—		
							950	—
VII	Брусъя сосн. обвяз. верх.							
	23'7'' × 4 ³ / ₄ '' × 3 ¹ / ₈ ''	10	2	70	27	—		
	21'7'' × 4 ³ / ₄ '' × 3 ¹ / ₂ ''	10	2	50	25	—		
							52	—
	Итого	—	—	—	—	—	1,002	—

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
	Г. Череповецкій магазинъ.							
IV	Колонки стрѣлочн.	1 шт.	—	—	28	45		
	” ”	1	—	—	28	46		
VI	Стаканъ буферн.	1	—	—	4	—	56	91
	Золотники парораспредѣлительные пар. сер. „З.“	2	28	22	56	44		
	Вкладыши въ сальникъ золотни- ковой коробки	4	1	16	4	64		
	Барабаны чугуна для поршнев. колець сер. „З.“	2	9	35	18	70		
	Тоже	1	—	—	15	14		
	Ползунъ чуг. сер. „З.“	1	—	—	1	63		
	Рессоры подвѣсн.	2	17	44	34	88		
	Стержни рессорн. подвѣсн.	2	4	06	8	12		
	Кронштейны чугуна	6	14	85	89	10		
	Шайбы чугуна для мотор.	10	—	60	6	—		
	Болты желѣзн. квадр. головки . .	10	1	—	10	—		
	Болты желѣзные полукруглые головки 5/16''×3''	110	—	—	7	18		
	Тоже 5/8''×4 1/4''	20	—	—	1	30		
VII	Заклепки желѣзн. для топоровъ .	301	—	04	12	04	257	13
	Скобы для трещетокъ	34	2	45	83	30		
	Клапанъ „Челенса“	1	—	—	25	40		
	Части для вагъ	15	3	—	45	—		
VIII	Брусья мостов. соснов.						165	74
	8''×8'' ×1,28 саж.	2	—	—	5	68		
	8''×10'' ×1,70 ”	78	—	—	366	12		
	8''×10'' ×1,43 ”	7	—	—	27	31		

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
	8''×10'' ×2,43 саж.	59	—	—	396	64		
	8''×10'' ×3,25 "	4	—	—	37	41		
	8''×10 ¹ / ₄ '' ×2,43 "	2	—	—	14	52		
	8''×11'' ×1,70 "	1	—	—	5	45		
	9''×10'' ×2,43 "	2	—	—	15	09		
	" " "	1	—	—	7	54		
	8''×10'' ×2,43 "	4	—	—	26	80		
	Тоже охранные 6 ¹ / ₂ ''×8''	148,20 п. с.	—	—	265	98		
	Горбыли смѣсь	160	—	10	16	—		
	Рамы оконныя	12	6	—	72	—		
X	Рукава пеньк. соединит.	2	6	47	12	94	1256	54
	Банки стеклянныя большія	1	—	—	—	12		
	" " малыя	1	—	—	—	08		
	Колбы стеклянныя	1	—	—	—	20		
XIII	Ящикъ для гектографа	1	—	—	3	—	13	34
	Телѣжка съ бакомъ	1	—	—	89	—		
	Гониометръ	1	—	—	11	25		
	Ленты стальныя	2	3	—	6	—		
	Нивеллиръ штативомъ	1	—	—	62	50		
	Рейки	1	—	—	5	50		
	Эккеръ	1	—	—	2	50		
	Фонари для водомѣрныхъ стеколъ	2	—	—	22	05		
	Крючки для носки рельсъ	25	—	—	19	25		
	Тоже	11	—	—	15	40		
	Тоже	10	—	55	5	50		
	Пила продольная	1	—	—	4	50		

№.№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
XIII	Разводки къ нимъ	1	—	—	—	20		
	Пилы для распиловки рельсъ . .	10	—	66,7	6	67		
	Котлы чугунные	3	1	30	3	90		
								257 22
	И т о г о	—	—	—	—	—		2006 88
	Д. Званскій магазинъ.							
VI	Крышки для масленокъ поршней дышл. сер. „ОБ“	9	2	46	22	14		
	Тоже	19	—	—	46	74		
VII	Цѣпи корабельныя	10.05	2	35	28	85		68 88
	Клапаны для насоса „Челенса“ съ цѣпями рычагами и бло- ками	1 шт.	—	—	25	40		
	Тоже	2	12	70	25	40		
	Якоря желѣзные бывшіе въ дѣлѣ	2	6	87	13	74		
	Тоже	2	6	88	13	76		
								107 15
VIII	Брусъя парпетн. 8''×10'' длин. 1,70 с.	108	—	—	506	94		
	Тоже мауерлатныя:							
	8''×9'' длина 9 саж.	108	—	—	345	06		
	8''×8'' „ 9 „	42	—	—	119	38		
	Брусъя охранныя 6 ¹ / ₂ ×8''	45	—	—	343	18		
								1314 56
XIII	Насосы „Альвейера“, бывшіе въ употребленіи	2	11	—	22	—		
	Тоже	1	—	—	30	37		
	Насосы „Челенса“ съ резиновыми рукавами негодн. къ употреб- ленію	5	73	50	367	50		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
XIII	Насосы „Ніагара“	1	—	—	39	38		
	Бинокли полевые, бывшіе въ упо- требленіи	1	—	—	10	—		
	Вѣшки	40	—	25	10	—		
	„	5	—	87	4	35		
	„	5	—	88	4	40		
	Блоки чугуи. направляющ.	3	18	66	55	98		
	„ „ „	3	22	55	67	65		
	„ „ „	1	—	—	8	50		
	Готовальни чертежныя, бывшіе въ употребленіи.	2	8	25	16	50		
	Ленты стальные землемѣрн., быв- шія въ употребленіи	4	6	—	24	—		
	Рейки нивелирныя	3	5	50	16	50		
	Шпильки для лентъ	40	—	05	2	—		
	Лампа столовая почтов. об- разца бывшіе въ употреб- леніи	1	—	—	2	45		
	Печь чугунная переносная, бывш. въ употребленіи	1	—	—	4	25		
	Крюки съ ремнями, для носки рельсѣ.	11	1	40	15	40		
	Тоже	6	—	70	4	20		
	Масштабы, бывшіе въ употреб- леніи	1	—	—	1	12		
	Тоже	1	—	—	1	13		
	Транспортныя, бывшіе въ употреб- леніи	1	—	—	1	62		
	Тоже	1	—	—	1	63		
	Банки для элементовъ, бывшіе въ употребленіи	4	—	50	2	—		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
XIII	Котелокъ чуг., бывш. въ употре- бленіи	1	—	—	—	35		
	Стамеска плоская сломан., бывшая въ употребленіи	1	—	—	—	14		
	Отвѣсы, бывшіе въ употребленіи .	3	—	75	2	25		
	Тачки прост. сломан.	1	—	—	—	87		
	” ” ”	1	—	—	—	88		
								717	42
	И т о г о	—	—	—	—	—	2208	01
	В С Е Г О	—	—	—	—	—	9665	33

Распредѣленіе матеріаловъ по главамъ:

Глава IV	1.959 руб. 13 коп.
” VI	2.720 ” 20 ”
” VII	1.223 ” 27 ”
” VIII	2.571 ” 10 ”
” X	13 ” 34 ”
” VIII	1.178 ” 29 ”

Всего . . 9.665 руб. 33 коп.

Подлинная за надлежащими подписями.

Вѣрно: Бухгалтеръ Матеріальной службы (подпись).

Приложение 2-е
Къ журнальному постановленію
№ 1158.

Вѣдомость матеріаловъ и предметовъ, нерасходовавшихся въ теченіе года и обременяющихъ оборотный капиталъ Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, на 1-е января 1908 года.

II. Матеріалы, перешедшіе отъ Управленія постройки линіи
Вологда—Вятка.

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
	А. Буйскій магазинъ.							
VI	Клапаны пульзометр.	7	30	—	210	—		
	„ соединительн. рукавовъ пульзаметра	6	2	30	13	80		
	Параллели	2	70	—	140	—		
	Цилиндры поршневыхъ колець 18 ¹ / ₂ ×16 ¹ / ₂ ×15''	1	1	—	6	06		
XIII	Рукава резиновые къ крыльчатому насосу	4 арш.	1	55	6	20		370 46
	Угольники слесарные 9''	4	2	06, ⁸⁶	8	27		6 20
	„ стальные 10×50×60''	1	—	—	35	78		44 05
	Итого	—	—	—	—	—		420 71
	Б. Шарьинскій магазинъ.							
VI	Трубы дымогарныя безъ мѣдныхъ наконечниковъ	30	5	95	175	50		
	Шкворни паровозные средніе . .	2	6	25	12	50		
	Тоже тендерные	2	6	—	12	—		
	Крышки передн. малаго цилиндра .	1	—	—	23	—		
	Тоже	1	—	—	11	—		
	Крышки передн. больш. цилиндра .	1	—	—	30	—		
	Крышки задн. больш. цилиндра .	1	—	—	32	—		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Крышки верхн. золотн. малаго цилиндра	1	—	—	26	—		
	Тоже больш. цилиндра	1	—	—	29	—		
	Тоже передн. золотн.	1	—	—	11	—		
	Золотники малаго цилиндра „ф. Бориссъ“	2	150	—	300	—		
	Тоже	2	—	—	300	—		
	Тоже	1	—	—	150	—		
	Параллели	1	—	—	70	—		
	Золотники больш. цилиндра „ф. Бориссъ“	5	175	—	875	—		
	Поршни больш. цилиндра	1	—	—	73	—		
	Скалки золотн. съ рамами малаго цилиндра	1	—	—	65	—		
	Тоже большого	1	—	—	75	—		
	Скалки большихъ и малыхъ цилиндровъ	2	35	—	70	—		
	Золотники „Бориссъ“ лѣв.	1	—	—	165	—		2.052 00
	X	Линолеумъ безъ рисунка	2 ¹ / ₂ арш.	1	80 ¹ / ₂	4	51	
„ „ „		24 ¹ / ₂ „	—	—	44	22		
Милоръ тертая		1,03	30	—	32	25		
Лакъ эмалевый черный		2 пуд.	15	25	30	50		
Полотно резинов. ³ / ₈ ''		2,00	33	35	66	70		
„ „ ¹ / ₂ ''		2,00	24	—	48	—		
„ „ ¹ / ₈ ''		1,35	22	70	42	56		
„ „ ¹ / ₁₆ ''	1,39	20	25	39	99		308 73	
XIII	Мѣха круг. діам. 18 № 3785	2 шт.	7	47	14	94		
	Разсѣкатели „Луна“	100 „	—	04 ¹ / ₂	4	50		10 44
	Итого	—	—	—	—	—	2.860 17	

№.№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	Р.	К.	РУБ.	К.
	В. Вятскій магазинъ.							
VI	Буксъ верхн. частей ненор. для платф. Никол. ж. д. вагон.	3 шт.	2	25	6	75		
	Тоже нижнихъ частей	12	1	45	17	40		
	Корпусъ крана сифона съ винт. стержн. и клап. пар.	1	—	—	13	—		
	Корпусъ регулят. масленк. съ пробкой паров.	16	—	—	6	—		
	Подшипники осев. тендер.	6	18	—	108	—		
	Пробки для золотн. паров.	1	—	—	—	75		
	Стержни буферн. плоск. вагон.	1	4	0,08	4	8,08		
	Тоже	4	4	16	16	64		
	Шары для стягиванія винта ва- гоновъ	5	—	21	1	05		
XIII	Бинокли полевые	2	25	—	50	—	173	47
	Молотки-клеймо	1	—	—	2	85		
	Молотки столярные съ расщепомъ	1	—	—	—	80		
	Наконечники мѣдные съ паропро- водными рукавами резин.	1	—	—	5	75		
	Угольникъ стальной 1000×50× ×60×12 м.м.	1	—	—	35	78		
							95	18
	Итого	—	—	—	—	—	268	65
	ВСЕГО	—	—	—	—	—	3.519	53

Распределение матеріаловъ по главамъ:

Глава VI	3.045 руб. 93 коп.
" X	314 " 93 "
" VIII	158 " 67 "
<hr/>	
Всего	3.519 руб. 53 коп.

Подлинная за надлежащими подписями.
Вѣрно: Бухгалтеръ Матеріальной службы (подпись).

Приложение 3-е
Къ журнальному постановленію
№ 1158.

Вѣдомость матеріаловъ и предметовъ, нерасходовавшихся въ теченіе года и обременяющихъ оборотный капиталъ Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ, на 1-е января 1908 года.

III. Матеріалы запасовъ линіи Московско-Архангельской.

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
	А. Александровскій магазинъ.							
VI	Башмаки тенд. сѣпн. сер. „Б. Т.“	2 шт.	4	—	8	—		
	Державки вагон. рессор. товар. ваг. част.	50 „	1	—	50	—		
	Державки для струн. лапъ по эскизу № 6.	40 „	—	40	16	—		
	Брусъа буферные желѣзные для крытыхъ товарныхъ ваго- новъ	10	12	—	120	—		
	Винты тормазные товарныхъ ва- гоновъ	20	—	—	151	44		
	Муфты буферныя паровозныя . .	7	9	50	66	50		
	„ „ тендерн. сер. „Б.“	2	14	97	29	94		
	„ „ крюков. сер. „Б.“	6	1	25	7	50		
	Подушки тендерн. шкворневья тяговаго круга пар. сер. „А“ .	1	—	—	5	26		
	Пятки кронштейновъ (скамейки верхнія) для платформъ . . .	20	—	10	2	—		
	Поползушки крейцкопфн. сер. „Рт.“	8	1	32 ^{1/2}	10	60		
	Рельсы дверныя вагонныя	12	—	—	47	70		
	Распорки дверн. рельса по эски- зу № 2	40	—	—	20	—		
	Угольники желѣзные № 103 . . .	8	—	—	2	40		
	„ „ № 109	22	—	—	8	30		

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Угольники желѣзные № 112	16	—	—	4	80		
	„ „ № 113	16	—	—	4	80		
	„ „ № 101	12	—	—	3	60		
	„ „ № 114	40	—	—	4	—		
	Угольники желѣз. двойн. между брусьями	40	—	—	64	—		
	Угольники желѣз. № 116	50	—	—	12	50		
	Кувшинъ питательный паровой сер. Б.	1	—	—	15	—		
	Крышка изъ мягкой стали для поворотн. круга „А“ 53''	1	—	—	151	72		
	Крышка буксовая чугуна. большая.	8	—	—	2	48		
„ „ „ малая	18	—	—	5	48			
VII	Желѣзо углов. 1/2'' × 3 1/2''	3 пуд.	—	—	3	90	814	52
	Желѣзо глянец. луженое оло- вомъ	9 1/2 лист.	—	—	12	83		
	Тоже 1 × 1 ар. 4 ф.	25	—	55,96	13	89		
	Желѣзо оцинкован. 1 × 2 ар. 30 ф.	7 п. 20 ф.	3	55	26	63		
	Желѣзо фасон. 9 м|м. × 13 м|м. × × 15 м|м.	5 „ 20 „	1	37	7	54		
	Болты желѣзн. 5/6'' × 1'' съ кругл. голов.	7 „ 10 „	9	40	68	15		
	Болты желѣзн. штучн. наж. ниж. час. букс. тип. 653	14	—	85	11	90		
	Заклепки жел. 1/2'' × 4 1/2''	1 п. 25 ф.	2	65	4	31		
	„ „ 5/8'' × 2 1/2'' пол. гол.	4 п. 20 3/4 ф.	—	—	11	84		
	„ „ 5/8'' × 2 1/2'' пот. „	2 п. 30 ф.	2	47	6	79		
	„ „ 5/8'' × 4'' „ „	5 „ 20 „	—	—	13	59		
	„ „ 5/8'' × 4 1/2'' „ „	4 „ 10 „	—	—	15	50		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VIII	Брусья дубовые 5'5''×9 ⁵ / ₈ ''×3 ¹ / ₄ ''	10 шт.	—	—	13	49		
	„ „ 7'9''×2 ³ / ₄ ''×4''	8 „	—	—	5	36		
	„ „ 9'6''×14''×7 ³ / ₄	5 „	10	67	50	—		
	„ „ 9'6''×3 ¹ / ₂ ''×3''	17 „	—	—	24	65		
							93	50
XIII	Рукава резиновые для пожарныхъ насосовъ „А“ ³ / ₄ а 2 ¹ / ₄ ''	50 арш.	—	—	98	—		
	Рукава резинов. для гидропульта ⁵ / ₈	63 ¹ / ₄ арш.	—	—	23	65		
	Судки металлическіе	12	—	—	12	—		
	Термометры I, II и III класса . . .	32 шт.	—	—	8	—		
	Труборасширители 56 м|м	1	—	—	14	94		
	Трубовырѣзатели	1	—	—	21	58		
							178	17
	Итого	—	—	—	—			
	Б. Ярославскій магазинъ.							
VI	Крышки верхн. золотн. больш. цилиндр. сер. „Н.“ 93, 97, 100 и 200.	4 шт.	23	02	90	09		
	Трубы мѣдныя пар. сер. „А“ . . .	7 „	97	89	541	36		
			51	14				
			96	24				
	Форсунки системы Московскихъ мастерскихъ М. - Ярославской жел. дор.	6 „	15	—	90	—		
	Державки для поручней мод. 5043 .	67	—	—	8	27		
	Клапаны чугуна для цестернъ 3 ³ / ₄ ''	35	—	—	11	97		
	Тоже 4''	23	—	40	9	20		
	Кольца для средн. рессоръ	24	—	—	12	80		
	Крючки для вѣшал. вагон. Балтійскаго завода малые	25	—	20	5	—		
Муфты или стаканы буферн. чугуныя мод. 5077	3	—	—	8	15			

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Муфты буферн. Сормовскаго за- вода № 5078	4	2	76	11	04		
	Муфты чугуи. для цистернъ . . .	20	—	50	10	—		
	Планки для дивановъ мод. 5327 .	34	—	—	2	91		
	Планки къ вагоннымъ занавѣск. Балтійскаго завода	40	—	15	6	—		
	Рамки окон. мод. 5252	2	—	94	1	88		
	Рессоры 9 листов. для телѣж. II класса	6	15	33	93	18		
	Рессоры электричск. II класса . .	3	—	—	—	70		
	Тоже III класса	2	20	—	40	—		
	Рессоры 9 лист. 3 осн. вагон. III-И. ж. д.	3 шт.	5	—	15	—		
	Рессоры 11 лист. пас. ваг. Балтій- скаго завода	3 „	6	—	18	—		
	Рессоры 12 лист. 3-осн. вагон. II класса	1	—	—	7	—		
	Тоже Балтійскаго завода	4	6	—	28	—		
	„ Вильямскіе	2	5	—	10	—		
	Рукава резин. для выпуска пара изъ послѣдняго вагона парово- го отопленія 1'' \times 5/8'' \times 28 1/4''	15 шт.	—	—	35	—		
	Сережки концы рессоръ	80 „	—	50	40	—		
	Скользуны для телѣжекъ пасс. вагоновъ	23 „	—	80	18	40		
	Шестерни коническія для ручно- го тормаза мод. 5070	40 „	—	—	21	63		
	Крышки (маслен. къ букс.) . . .	56 „	—	—	17	20		
	Планки для закр. прот. шайб. букса и др.	69	—	—	164	88		
	Трубки распорочн. къ болту . . .	8	—	30	2	40		
	Тяги тормазн. главн.	5	3	50	17	50		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Тяги соедин. верт. рычаг.	5	3	49	17	45		
	Цилиндры тормазн. 6''	2	21	73 ^{1/2}	43	47		
	Клапаны питательн. таб. № 24	10	—	—	24	93		
	Сальники воздушн. насосовъ	6	—	—	11	80		
VII	Желѣзо квадр. 6''	71 п. 35 ф.	1	47	116	44	1.435	21
	„ кругл. 4''	23 „ 29 „	1	42	33	69		
	„ „ 4 ^{1/4} ''	28 п.	1	42	41	16		
	„ „ 4 ^{1/4} ''	30 „	1	47	44	10		
	„ листов. ^{7/8}	66 п. 18 ф.	—	—	172	59		
	Сталь плоская ^{3/4} '' × 1 ^{1/4} ''	3 „ 09 „	7	40	23	87		
	Муфты газовыя 3 ^{1/2} ''	5 шт.	7	40	7	95		
	„ „ 4''	13 „	1	09	14	17		
	Отводы газовыя 3''	2	3	50	7	—		
	Тройники газовыя 3''	2	—	—	1	86		
	Трубы газовыя 3 ^{1/4} ''	66	—	—	85	80		
	Трубы желѣзн. дымов. выс. 62'	1	—	—	410	—		
	Болты ^{7/8} × 5''	100 шт.	—	—	268	—		
	Колѣна для печей водян. отопл. мод. 5006	70	—	—	50	12		
	Тройники для печей вод. отопл. мод. 5011	36	—	—	34	32		
	Ушки для висячих. замковъ 4 м/м	55	—	17	9	35		
	„ „ „ „ 5 ^{1/4} м/м	40	—	22	8	80		
	„ „ „ „ 6 ^{1/4} м/м	20	—	26	5	25		
	Кольца желѣзн. для скота	46	—	06	2	76		
	Колонна для скота.	1	—	—	31	42		
Краны чугуныя необдѣл. для пе- чей водяного отопленія	39	—	—	4	49			

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Краны мѣдн. маниторн	5	—	—	10	40		
	Пробки чугуи. для спуск. кран. печей водяного отопленія . .	29	—	—	1	61		
	Ртуть	3	—	50	1	50		
VIII	Брусъа березовые 3 × 5 × 10'' .	67	—	—	89	40	1.386	60
	„ дубовые 2 ¹ / ₂ × 3 × 8'6'' .	17	—	50	8	50		
	„ „ 2 ⁵ / ₈ × 3 ¹ / ₈ × 17' .	39	—	—	45	75		
	„ сосновые 4 ¹ / ₄ × 10 ¹ / ₄ × 20'10''	27	—	—	70	47		
	„ „ 4 ¹ / ₄ × 10 ¹ / ₈ × 16' .	3	2	80	8	40		
	„ „ 5 ¹ / ₄ × 12 ¹ / ₄ × 30'4''	3 шт.	6	50	19	50		
	„ „ 5 ¹ / ₄ × 14 × 30'4'	6 „	7	—	42	—		
	Доски липовые 1 × 8 × 10	20	—	—	17	—		
	„ ольховыя 3 × 12 × 12	22	—	—	82	68		
	„ осиновыя 3/4'' × 8 × 10'	181	—	—	38	—		
„ „ 1 × 8 × 10'	200	—	—	102	—			
X	Опилки пробковыя	7 п. 19 ф.	—	80	5	98	523	70
	Канатъ пеньковый 4''	32 „ 10 „	3	—	96	75		
	Кольца резин. нефтем. 32м/м 25 × × 15м/м	98	—	—	2	45		
	Подстаканники резиновые	5	—	24	1	20		
	Пробки каучуковыя	129	—	01	1	29		
	Резина лентой для оконъ	140	—	06	8	40		
	Ремни оконные подъемные	28	—	—	59	—		
	Стекла рефлекторныя 12 × 18 в. . .	16	2	01	32	16		
	„ семафорныя	20	—	—	17	50		
	Сахаръ сатурнъ	8	—	05	—	40		
Горшки граф. въ 20 мар	2	—	80	1	60			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
X	Горшки граф. въ 30 мар	10	—	—	30	03		
	Гребенки резинов. 2''	5	—	—	—	46		
	„ „ 3''	5	—	—	—	63		
	„ „ 4''	5	—	—	—	83		
XIII	Матрацы мочальные	2	7	44	14	88	258	68
	Машины раздѣльн. 6''	2	4	75	9	05		
	Итого	—	—	—	—	—	24	38
	В. Няндомской кладовсй сл. Тяги.						3628	57
VI	Буфера паровоза „Китсона“	1	—	—	17	—		
	Винтиль сухопарн. (червяк.)	1	—	—	1	86		
	Конусъ инжектора „Китсона“	1	—	—	2	—		
	Подшипникъ мѣдн. поршн. пар. Вардле	1	—	—	12	80	33	66
VII	Гайки мѣдныя для монометровъ	2 шт.	1	67	2	31		
	Задвижка „Лудло“	1 шт.	—	—	25	78		
	Винтъ домкратный	1 шт.	—	—	10	—		
	„ токарн. станка	1 шт.	—	—	26	02	65	14
X	Стекла водомѣрныя	50	—	16	8	—		
	Рукава резинов. паров. отопленія съ штуцер. и гайкой	5	8	40	42	—	50	00
	Итого	—	—	—	—	—	148	80
	Г. Исакогорскій магазинъ.							
III	Стекла ламповыя „Дуплексъ“	50 шт.	—	—	2	98		
	Лампочки накаливанія	134	—	—	38	95	11	93

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Крышка буксов. ком. № 105661 . . .	50 шт	—	—	6	50		
	Колосники для парохода „Москва“	89	—	—	159	28		
	Шкворни сѣѣнныхъ вагоновъ . . .	100	—	—	135	—		
	Литье чуг. (колодки тормазныя) . . .	215	—	—	367	37		
	Щетки динамо-машинъ для парох. „Москва“	12	—	—	17	40		
IX	Стружка древесная	11 п. 12 ф.	—	—	31	07	655	55
X	Кольца резиновыя иллюминатор- ныя для парохода „Москва“	24	—	—	6	—	31	07
	Итого	—	—	—	—	—	764	55
	Д. Вологодскій магазинъ узкой- колей.							
VI	Крышки золотн. высокаго давл. № 8042	8 п. 20 ф. 1 шт.	1	54	12	09		
	Тоже низкаго давленія № 8043 . . .	13 „ 20 „ 1 „	—	—	20	79		
	Тоже „Китсонъ“ № 8046	2 „ 21 „ 1 „	—	—	3	89		
	Крышки перед. паров. „Вардле“ . . .	3 шт.	3	37 ^{1/2}	10	61		
	Тоже	1 „	—	—	4	49		
	Крышки цилиндровыя	1 „	—	—	6	—		
	Шестерни коническія	5	—	64	3	20		
	„ „	3	—	18	—	54		
	„ „	1	—	17	—	34		
	Доски поршневыя сер. „К.“	2	—	—	17	74		
	Лента прорѣзная 1/8'' × 1/2''	38 ф.	—	—	55	86		
	„ „ 1/16'' × 1''	1 п.	58	80	58	80		
	Колеса маховыя № 5069	5 шт.	—	—	5	67		
	Валы тормазныя	10 „	—	—	6	—	207	02

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Фольга въ листахъ	10	—	20	2	—		
	Двери ниж. вьюш. 12×5 ³ / ₄ в.	20	1	40	28	—	30	—
VIII	Стружка древесная	20 ф.	—	—	3	01		
	„ „	1 п. 24 ф.	2	80	4	48		
	„ „	3 п. 29 ³ / ₄ ф.	—	—	10	49	17	47
IX	Камни шлильные	5 шт.	13	—	65	—	65	—
X	Стекля рефлектов. 20×32	50	—	—	115	—		
	Тесьма резиновая	20 арш.	—	06	1	20		
	Стекля зеленя 2 ¹ / ₂ ×1 ¹ / ₂ вер.	27	—	10	2	70		
	„ „ 2 ¹ / ₂ ×1 ³ / ₄ „	3	—	10	—	30		
	„ „ 3 ¹ / ₂ ×2 ¹ / ₂ „	1	—	18	—	18		
	„ „ 5 ×2 ¹ / ₂ „	150	—	20	30	—		
	„ прозр. 4 ×3 ¹ / ₂ „	94	—	05	4	70		
	Рукава пеньков. 3''	200 арш.	—	49 ¹ / ₂	99	—	253	08
XIII	Сумки кожанья	3	9	—	27	—		
	„ „	1	16	—	16	—	44	—
	И т о г о	—	—	—	—	—	615	57
	Е. Ивановскій магазинъ.							
IV	Накладки рел. фас. 23''	552	1	24 ¹ / ₂	687	23		
	„ „ „ 27 ¹ / ₂ ''	1.900	1	32 ¹ / ₂	2.538	97	3.226	20
	Рессоры вагонья двойныя	5	31	21	156	05		
	„ „ 4-хъ хомутов.	3	144	—	576	—		
	„ „ Корчагина	9	22	19	199	71		
	„ „ пас. буфер.	17	—	—	377	23		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
IV	Скобы для вагон. стоекъ	2	—	—	1	50		
	Соединенія мѣд. ваг. туг. пар.	1	—	—	33	—		
	Фланцы для тормазныхъ винтовъ	2	—	31 ^{1/2}	—	63		
	Шайбы для буферн. стакан.	4п.3ф.15шт.	2	8	4	15		
	Шары стяжные	200	—	21,24	42	48		
	Державки чугунные	53	—	—	2	67		
	„ „	18п24ф15шт.	1	45	26	97		
	„ для упряжн. крюковъ.	6 „13 „ 9 „	—	—	9	17		
	Карнизы чугунные	18 „24 „58 „	1	60	29	76		
	„ „ деревянные	56	—	—	11	76		
	Кронштейны чугунные	47	—	—	78	28		
	„ подвѣсы	5	—	—	6	46		
	Скобы стойки	20 ф. 1 шт.	1	60	—	80		
	VI	Болты дышловые	11	—	91	10	01	4.786	82
Буксы тендер. верх. „Шп.“		12	4	78	57	36		
„ „ нижн. части		4	3	28	6	58		
„ глух. съ крышками		28	—	—	129	95		
Буфера паров. „Малета“		12	20	—	240	—		
Гайки мѣд. д. водом. стеколь		5	—	20	1	—		
Закладки къ эксцентриковымъ хомутамъ		114	—	25 ^{1/2}	28	51		
Клапаны питат. угловъ		1	—	—	7	70		
„ къ свисткамъ		5	8	03 ^{1/5}	40	16		
„ тендер. водосп.		4	—	—	6	88		
Клинья буксовыя		2	5	98	11	96		
Колпаки мал. пар. 6 т.	1	—	—	17	50			
Коробки буксов. паров.	96	74	13	199	11			

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Краны для водомѣрн. стеколь . .	11	—	—	108	—		
	Кронбуksы мѣд. для пар. золотн.	1	—	—	—	64		
	Подшипники мѣдн. паров.	4	7	13	28	52		
	„ „ при дышл.	13	3	55	46	15		
	Подшипники осев. „Шн.“ при букс.	4	9	10	36	40		
	Поршни безъ скалки	2	—	—	74	20		
	Рукава мѣдные соединительные .	1	—	—	11	05		
	Стѣнки мѣдные зад. пар. „Шп.“ .	6	—	—	2220	82		
	Части мѣдныя къ свисткамъ . . .	12	—	—	27	01		
	Буксы вагон. „Бюпра“	4	1	90	7	60		
	„ „ „Ливенталя“	4	1	99	7	60		
	„ „ „Ковровск. мастер.“	12	2	45	29	40		
	„ „ в/ч „ „	30	—	—	39	61		
	„ „ „Нижегор. мастер.“	2	1	25	2	50		
	„ „ н/ч „ „	5	—	90	4	50		
	„ „ „Корчагина“	40	—	90	36	—		
	„ „ „Сормовск.“	11	1	25	5	—		
	Вазики	12	—	—	55	20		
	Валы торм. съ гайк. шайбы шпл.	30	—	—	76	60		
	Втулки мѣдныя соединительныя. .	9	1	50	13	50		
	Гнѣзда д. стоек. флатф.	6 п. 30 ф. 3	2	—	13	50		
	Гайки чугун. для цистерн.	1	—	—	—	48		
	Державки къ площ. ваг.	4	—	49	1	96		
	„ для ваг. поручн.	4	—	42	1	68		
	Карнизы оконныя	259	—	—	87	62		
	Кольца банд. вагон.	1	—	—	5	75		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Кольца чуг. съ прб. д. ваг. порт.	115	—	16 ¹ / ₂	18	98		
	Коробки дверныхъ запоровъ съ молоткомъ	2	—	99	1	98		
	Кронштейны для товарныхъ ва- гоновъ.	22 п. 4 ф. 23	1	45	32	04		
	Кронштейны къ швеллер. тов. вагоновъ.	8	1	47	11	76		
	Личинки мѣдныя къ двер. руч. I и II кл.	5	—	75	3	75		
	Муфты аппаратныя.	185	—	85	157	25		
	„ „ упряжныя	5	8	—	40	—		
	„ паров. вала	11	—	—	6	92		
	„ буферныя	5	—	—	20	46		
	Планки мѣдныя оконныя	147	—	10	14	70		
	Пружины вагона „Тамсонъ“	11	1	—	11	—		
	Пятники для багажныхъ ваго- новъ.	2	—	—	27	—		
	Рессоры буфер. товарныхъ ваго- новъ.	7	22	19	155	33		
	Рессоры вагон. концов. № 40.	5	19	50	117	—		
VII	Плита для правки желѣза	8 п. 1	—	—	5	20		5887 70
	Ухватки желѣзные	5 п. 22 ф. 300	3	80	21	09		
	Шестерни для токарныхъ стан- ковъ	25	—	—	46	17		
	Колонка для гидравл. колон.	1	—	—	—	75		
	Коробки для водокачекъ.	2	—	—	11	65		
X	Желѣзо лист. кот. $\frac{1}{2} \times 3'6 \times ''7$	84 п. 37 ф.	1	75	148	62		233 48
	Шелкъ	20 зол.	—	10	2	—		
	Кожа сафьяновая	2	5	—	10	—		
	Резина трегранная	26 ф.	—	—	23	40		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.		
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.	
X	Ремни оконные съ басономъ . . .	6	3	50	21	—			
	„ „ безъ басононъ . . .	68	—	—	120	18			
	Стекля матов. съ узоромъ . . .	5	3	—	15	—			
XIII	Дошечки цинк. пред. скор. . . .	37	—	40	11	80	191	58	
	Итого	—	—	—	—	—	9.553	76	
	Ж. Урочскій магазинъ.								
IV	Рельсы желѣзные	204''	—	—	7	16			
	Козелки стрѣлочныя	12 шт.	6	38	76	56	83	72	
VI	Кольца чуг. порш. для локомот. .	6	—	87,05	5	31			
	Колосники чуг. паров. „Вардле“ .	16	1	38	22	08			
	„ „ „ „ . . .	10	1	37	13	70			
	„ „ „ „ . . .	13	1	38	17	94			
	„ „ „ „ . . .	88	1	54	132	52			
	„ „ „ „ . . .	48	1	52	72	96			
	„ „ „ „ . . .	38	1	49	56	62			
	„ „ „ „ . . .	57	1	51	86	07			
	„ „ „ „ . . .	22	1	48	32	56			
	„ „ „ „ . . .	18	1	53	27	54			
	Листы рес. тендерн. „Маллетъ“ . .	4	20	50	82	—			
	„ „ „ „ . . .	9	20	90	184	50			
	„ „ паров. „ „ . . .	5	5	—	25	—			
	„ „ „ „ . . .	3	3	—	9	—			
	„ „Вардле“	24	5	—	120	—			
	Муфты эксцентр. пар. „К.“ . . .	4	2	77	11	29			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Муфты эксцентр. пар. „К.“	5	2	84	14	15		
	„ „ „	3	2	74	8	22		
	„ „ „	7	2	73	19	77		
	„ „ „	1	—	—	5	83		
	„ „ „	3	5	62	17	46		
	Подш. мѣд. осев. пар. „М.Б.“ и „М.П.“	2 ^{1/2}	10	—	25	—		
	„ „ „ „ „ .	6	5	—	30	—		
	„ „ „ „ „ .	3 ^{1/2}	11	76	41	16		
	„ „ „ „ „ .	2	9	31,5	18	63		
	„ „ „ „ „ .	4	10	80	43	20		
	„ „ „ „ „ .	1	—	—	2	50		
	„ „ „ „ „ .	2	20	—	40	—		
	Поршни паров. „Маллета“	14	75	—	1.050	—		
	„ „ „Вардле“	8	—	—	600	—		
	Рессоры подвѣс. для всѣхъ осей пар. серіи В	16	15	38 ^{3/4}	246	19		
	Рессоры тенд. „Китсонъ“	25	—	—	384	68		
	„ „ „	6	15	48	92	88		
	„ паров. „Вардле“	7	15	39	107	72		
	„ „ „	2	15	48	30	96		
	„ „ „	2	10	30	20	60		
	Свистки паровоз. сер. „К“	1	—	—	5	17		
	„ „ „ „В“	1	—	—	5	52		
	Шайбы для шкворн. пар. „К.“	10	1	34	13	40		
	„ „ „ „	20	—	90,5	9	05		
	„ „ „ „	17	—	75	12	24		
	„ „ „ „	19	—	70	13	30		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Шайбы для шкворн. пар. „К“ . . .	1	—	—	—	69		
	„ „ „ „ . . .	3	—	70	2	10		
	„ „ „ „ . . .	7	—	84	5	88		
	„ „ „ „ . . .	13	—	83	10	79		
	„ „ „ „ . . .	1	—	—	1	17		
	„ „ „ „ . . .	4	1	16	4	64		
	„ „ „ „ . . .	10	1	—	10	—		
	„ „ „ „ . . .	3	1	01	3	03		
	„ „ „ „ . . .	10	—	71	7	10		
	Болты люлич. съ ушками 1 ¹ / ₂ ×14''.	12,06	4	75	57	58		
	Башмаки рессор. вагоновъ	59	—	96	56	64		
	„ „ „ „	3	1	07	3	21		
	Винты для вагон. платформъ . . .	9	10	—	90	—		
	Вентиляторы вагонные	10	12	50	125	—		
	Державки чуг. чер. № 5032 . . .	13	—	05	—	65		
	„ для диван. спинокъ. . .	17	—	04	—	68		
	„ „ „ „ . . .	20	—	03	—	60		
	Колосники топочн. Леонов. печей.	6	—	99	5	94		
	„ „ „ „ . . .	12	—	98	11	76		
	„ „ „ „ . . .	17	1	—	17	—		
	„ „ „ „ . . .	6	1	01	6	06		
	„ „ „ „ . . .	3	—	95	2	85		
	„ „ „ „ . . .	6	1	02	6	12		
	Колонки чугунныя для площа- докъ 4-хъ осныхъ вагоновъ . .	5	1	01	5	05		
	Кронштейны тормазн. винтовъ . .	3	1	03	3	09		
	„ „ „ „ . . .	2	—	60	1	20		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Кронштейны тормазн. винтовъ . .	1	—	59	—	59		
	” ” ” ” . .	5	1	19		5 95		
	” ” ” ” . .	5	1	08 ^{2/5}		5 42		
	” ” ” ” . .	20	1	38		27 60		
	” ” ” ” . .	3	1	—		3 —		
	” ” ” ” . .	12	1	01		12 18		
	” ” ” ” . .	2	1	04		2 08		
	Кронштейны рессоръ 3-хъ осныхъ почтовыхъ вагоновъ	8	2	28		18 22		
	Буферные наконечники	12	—	—		20 41		
	Трубы зеленой мѣди съ напаян- ными концами „Маллета“ . .	61	19	69 ^{1/4}		1.201 29		
	Трубызел.мѣд.сънап.кон.„Вардле.“	109	16	69 ^{1/4}		2.146 48		
	” ” ” ” ” ” ” ” . .	4	1	72		6 74		
	” ” ” ” ” ” ” ” . .	4	4	86		19 60		
	” ” ” ” ” ” ” ” . .	8	1	47		11 76		
	” ” ” ” ” ” ” ” . .	50	1	55		77 50		
	” ” ” ” ” ” ” ” . .	30	1	80		54 —		
	Крышки букс. чуг. тов. вагон. . .	25	—	10		2 50		
	” ” ” ” ” ” ” ” . .	268	—	16		42 40		
	” ” ” ” ” ” ” ” . .	9	—	15		1 35		
	Крышки буксон. чугу. вагон. . .	25	—	11		2 75		
	Листы рессор. пассажир. вагон. .	68	3	—		204 —		
	Наконечники вагон. буфер. . . .	32	—	—		31 08		
	” ” ” ”	4	—	—		1 97		
	Храповое колесо для верстоотмѣ- чателя 18 зуб.	5	—	50		2 50		
	Подоконники чугу. вагон. . . .	55	—	74		40 47		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Поручни мѣдн. никеллир. вагон.	1	—	—	17	50		
	Приборы упряжн. компл.	3	163	10	489	30		
VII	Колосники длл гидрав. крановъ.	3	—	80	—	90	8.644	18
	" " " " " " " " " " " "	2	—	29	—	58		
	Колеса для повор. круга.	2	27	—	54	—		
	Ролики	2	16	—	32	—		
	Жел. л. раз. 5'10''×Г'2 × ⁷ / ₈ ''	3 лист.	—	—	118	80		
	" " " 6' 2''×3'4 ¹ / ₂ ''× ⁷ / ₈ ''	2	—	—	67	65		
	Рѣшетки кол. для котла водокач.	5	2	53	12	65		
	" " " " " " " " " " " "	17	2	52	42	84		
	" " " " " " " " " " " "	3	2	54	7	62		
	Шестерни для водокачки	1	—	—	6	27		
	" " " " " " " " " " " "	2	18	35	36	70		
	Кресты газовые 1 ¹ / ₄ ''	26	—	50	13	—		
	" " 1 ¹ / ₄ ''	1	—	—	—	44		
	" " 1''	10	—	27	2	70		
	" " 1''	13	—	36,2	4	71		
	Муфты газовыя 2''×1 ¹ / ₄ ''	37	—	25	9	25		
	" " 2''×1 ¹ / ₄ ''	13	—	08 ¹ / ₂	1	27		
	Ниппеля газовыя 1''	4	—	0,52	—	24		
	" " 1''	75	—	0,5,1	3	83		
	" " 1''	25	—	0,5,92	1	48		
	Тройники газовые 1 ¹ / ₄ ''	10	—	29,2	2	92		
	" " 1 ¹ / ₄ ''	47	—	30	14	10		
	" " 1 ⁵ / ₈ ''	15	—	41	6	15		
	Трубы зеленыя мѣдн. прогарн.	3	14	72	74	16		

№№ главъ.	НАЗВАНИЕ МАТЕРИАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Трубы зеленыя мѣдн. прогарн. . .	34	13	60	462	40		
	” ” ” ” . . .	7	9	31 ¹¹ / ₉₀	65	18		
	Трубы съ напаяльн. конц. „Кипсона“	21	13	62	286	02		
	” ” ” ” ”	5	11	20	56	—		
	” ” ” ” ”	3	13	30	39	90		
	Трубы красной мѣди 65 м/м . . .	27 п. 5 ф.	20	80	564	20		
	” ” ” 65 ” . . .	5 п. 10 ¹ / ₂ ф.	21	49	113	01		
	Болты желѣзные 6 гран. голов.:		за 100	шт.				
	1/2'' × 5/16''	600	2	10	12	60		
	1/4'' × 3/4''	2 п. 10 ф.	14	07	31	66		
	3'' × 5/8''	22	—	03	—	66		
	3'' × 5/8''	10 фун.	2	85	—	72		
	3'' × 5/8''	9 пуд.	3	19	28	71		
	6'' × 3/4''	10 пуд.	3	02	30	20		
	Болты товар. вагон. 6 гран. голов.	15 п. 30 ¹ / ₂ ф.	4	80	73	66		
	Контръ-гайки желѣз. 1 ¹ / ₂ '' . . .	10 пуд.	5	34	53	40		
	Шайбы желѣзныя 1 ³ / ₄ ''	5 пуд.	3	69	18	45		
	Вентили мѣдн. 1 ¹ / ₄ ''	5 шт.	4	48,2	22	41		
	” ” 1 ¹ / ₂ ''	4	5	56,1	22	25		
	” ” 2''	4	8	71,5	34	86		
	” съ фланц. 1 ³ / ₄	5	10	79	53	95		
	Писсуары чугуныя	5	1	28,4	6	42		
	Брусья дубовые:							2.490 92
25' 10'' × 4 ⁷ / ₈ '' × 3 ¹ / ₂ '' . .	10	3	67,7	36	77			
23' 6'' × 5 ¹ / ₈ '' × 3 ¹ / ₂ '' . .	50	3	60	180	—			
20' × 7'' × 4 ¹ / ₄ '' . . .	8	4	95	39	60			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Брусъя дубовые:							
	20' × 7'' × 4 ¹ / ₄ '' . . .	27	5	58	150	61		
	11' 9'' × 4 ¹ / ₂ '' × 3 ¹ / ₂ '' . . .	115	2	78	204	70		
	10' × 6 ¹ / ₃ '' × 6 ¹ / ₈ '' . . .	34	3	25,63	110	72		
	8' 5'' × 5 ¹ / ₄ '' × 3 ¹ / ₂ '' . . .	12	1	24	14	88		
	8' 5'' × 5 ¹ / ₄ '' × 3 ¹ / ₂ '' . . .	7	1	22	8	54		
	5'15'' × 10 ¹ / ₂ '' × 4 ³ / ₄ '' . . .	12	1	10	13	20		
	8'10'' × 6 ¹ / ₈ '' × 6 ¹ / ₂ '' . . .	34	3	64,5	89	90		
	8'10'' × 6 ¹ / ₈ '' × 6 ¹ / ₂ '' . . .	2	2	87	5	74		
	3' 6'' × 10'' × 4 ¹ / ₂ '' . . .	34	1	35	48	60		
	Брусъя сосновые:							
	30' 2'' × 10 ¹ / ₂ '' × 5 ¹ / ₄ '' . . .	12	5	—	60	—		
	30' 2'' × 10 ¹ / ₂ '' × 5 ¹ / ₄ '' . . .	25	10	—	250	—		
	24' × 12 ¹ / ₄ '' × 4 ¹ / ₄ '' . . .	25	4	55	113	75		
	24' × 12 ¹ / ₄ '' × 4 ¹ / ₄ '' . . .	2	4	59	9	18		
	20'10'' × 4 ¹ / ₄ × 10 ¹ / ₄ '' . . .	100	3	—	300	—		
	Брусъя березовые:							
	9' × 3' × 12''	17	2	85	48	45		
	Доски сосновыя:							
	21' × 10 ¹ / ₂ '' × 2 ⁵ / ₈ '' . . .	33	3	—	99	—		
	21' × 10 ¹ / ₂ '' × 2 ⁵ / ₈ '' . . .	6	2	70	16	20		
	20'10'' × 10 ¹ / ₄ '' × 4 ¹ / ₄ '' . . .	33	3	59	118	47		
	Доски буковыя:							
	7' × 12'' × 12''	6 ² / ₃	3	—	20	—		
	7' × 2'' × 3''	3 п. 27 ф.	—	—	9	19		
	Доски орѣховыя:							
	16' 4'' × 1 ¹ / ₂ '' × 17'' . . .	1	—	—	20	82		
16' 3'' × 1 ¹ / ₂ '' × 17 ¹ / ₂ '' . . .	1	—	—	21	32			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Доски орѣховыя:							
	16' 3'' × 1½'' × 18''	1	—	—	21	93		
	16' 3'' × 1½'' × 18½''	1	—	—	22	54		
	Доски краснаго дерева:							
	17' 9'' × 20'' × ½''	1	—	—	13	31		
	17' 9'' × 20¼'' × ½''	1	—	—	13	48		
	17' 1'' × 20¼'' × ½''	1	—	—	12	97		
	17' 7'' × 20¼'' × ½''	1	—	—	13	35		
	Доски разныя	27	Разн.	цѣны	605	97		
	„ „	25	„	„	583	11		
	„ „	13	„	„	173	73		
	Фанера краснаго дерева	9	—	87	7	83		
	„ „ „	2	1	82	3	64		
X	Бахрома шелковая синяя	51½ арш.	—	16,66	80	87	3.461	59
	Кисти шелковыя	150 арш.	—	04,85	4	85		
	„ „	12	—	06	—	72		
	„ „	1	—	40	—	40		
	Матерія обойная вышитая мишу- рой	14 арш.	6	50	91	—		
	Матерія обойная зеленаго цвѣта .	6 „	2	52	15	12		
	„ шерстяная кофейнаго цвѣта	16	1	—	16	—		
	Шнуръ гарусный кремовый	29	—	04	1	16		
	„ „ оранжевый	36	—	05	1	80		
	„ шелковый зеленый	156¾	—	08	12	54		
	Кожа сафьяновая	2 шт.	1	35	2	70		
	„ шагреновая	4	3	50	14	—		
	Круги обтянутые кожей	10	—	—	70	—		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
X	Рукава резинов. спускн.	26	16	20	421	20		
	" " " " " " " " " " " " "	20	4	63	92	60		
	Стекля рефлекс.	2	13	—	26	—		
	" зеркальн. по эскиз. № 1 .	1	—	—	50	—		
	" рефлекс.	2	10	80	21	60		
	" узорчат. желтыя	8	2	20	17	60		
	" зеркальн. разн.	195	—	—	1.384	42		
	" буферн. паровозн.	3	—	75	2	25		
	" " " " " " " " " " " "	8	1	20	9	60		
	Парафинъ	1 пуд.	—	—	10	—		
	Порошокъ для закалки желѣза .	15 фун.	—	20	3	—		
XII	Валенки обшитыя кожей.	3	4	50	13	50	2.349	43
	Рукава пожарные	3	2	21	6	60		
	" " " " " " " " " " " "	11	—	64	7	04		
	" " " " " " " " " " " "	4	2	25	9	—		
	" " " " " " " " " " " "	5	2	45	12	25		
	" " " " " " " " " " " "	1	—	—	32	18		
	" " " " " " " " " " " "	9	2	41	21	69		
XIII	Вывѣски цинков.	10	—	45	4	50	102	29
	" " " " " " " " " " " "	46	1	—	46	—		
	Кровати деревянныя	5	—	—	29	69		
	Ободки для лампъ молніи	50	—	15	8	75		
	Флаги сигнальныя	18 пар.	1	10	19	80		
	Фонари съ сѣтк. для осмотр. вагон.	25	1	25	31	25		
	" " " " " " " " " " " "	18	—	55	9	90		
	Стамески полукруг. 1/2''	6	—	18	1	08		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Крыши для перевода кулисы вала сер. „Н.“	8	—	—	16	—		
	Крышка къ корп. клапана „Рикура“	20	5	—	100	—		
	Цилиндры чуг. для поршн. колець	1	—	—	6	30		
	„ „ „ „ „	1	—	—	5	93		
	„ „ „ „ „	1	—	—	7	25		
	„ „ „ „ „	1	—	—	1	31		
	„ „ „ „ „	2	2	05	4	10		
	Бандажи для неизв. пар. Сормовск. зав. 921 м/м	8	—	—	311	20		
	Стойкиповод. песочн. сер. „Б.Бт.Бн.“	1	—	—	—	34		
	„ „ „ „ „	2	—	—	—	65		
	„ „ „ „ „	9	—	—	3	09		
	Стойки продольн. красн. сер. „Рт.“	6	—	—	1	09		
	„ „ „ „ „	6	—	—	1	10		
	Колодки тормазн. мод. № 318 тенд.	117	—	—	331	37		
	Тоже сер. „А“	900	—	—	1892	92		
	Колеса „Ш. К.“ вагонетн. узк. . .	151	—	—	135	52		
	Колеса „Ш. К.“ узкой колеи . .	220	—	—	1654	40		
	Коробки мусорн. пар. „Бор.“ . . .	1	—	—	6	66		
	Ковка жел. для вагоновъ	—	—	—	206	21		
	Подшипники	20	—	—	60	—		
„	6	—	—	14	82			
Инжекторы паров. системы „Фрид- манъ“	2	—	—	292	64			
Нижняя часть буксы съ широ- кими пазами для средн. осей 3 осн. пас. вагон. по модели № 1038 негодн.	69	1	69	116	61			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штуковъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Листы лобовые 1×10	3	—	—	600	—		
	„ „ 16×47	1	—	—	165	—		
	Рѣшетки желѣзн паров. „Борзигъ“	1	—	—	260	—		
	„ мѣдн. „ „	3	—	—	1137	87		
	„ желѣзн. „ „	12	—	—	3660	—		
	Буксы для телѣжекъ Сибирскихъ не усиленныя негодн.	15	—	—	111	40		
	Тоже	1	—	—	6	13		
	„	11	—	—	68	20		
	„	11	—	—	24	75		
	Верхн. часть буксы по модели № 1038	4	—	—	9	—		
	Тоже	5	—	—	23	60		
	„	4	—	—	19	60		
	„	1	—	—	5	—		
	Нижняя часть буксы пас. 3 осн. ваг. стараго типа для крайней оси съ толстой шейкой	37	2	25	83	25		
	Тоже для тонк. шеекъ средней оси	1	—	—	2	25		
	Тоже	20	—	—	39	37		
	„	23	2	25	51	75		
	Тоже верхняя часть крайней оси для тонкихъ шеекъ	122	—	—	274	50		
	Верхняя часть букса загранич- ныхъ товарныхъ вагоновъ	149	2	25	332	50		
	Верхняя часть букса крайней оси неизвѣстныхъ вагоновъ	25	2	25	6	25		
	Тоже нижняя часть негодн.	50	1	93	96	50		
	Форсунки мѣдн. системы „Бѣли- кова“	5	—	93	500	—		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Коробки парораспределител. паровознаго котла	11	—	—	17	71		
	Свистокъ паровозный (вс. пар.) . .	1	—	—	25	—		
	Буксъ стал. ваг. III класса	1	—	—	11	13		
	Тоже I и II класса	10	—	—	53	80		
	Колосники	9	—	—	14	85		
	Рѣшетки желѣзн. паров. „Борзигъ.“	4	—	—	1040	—		
	„ „ „ „	3	—	—	780	—		
	„ мѣдн. „ „	3	—	—	1137	87		
	„ „ „ „	4	—	—	1424	64		
	Топка паровозовъ	1	—	—	2417	98		
	Корпуса чугунные съ 4 хлопущами п.с. „Ню“	3	—	—	91	65		
	Кольца поршневая	6	—	—	23	82		
	Грундбукса пар. неизв. паров. . .	1	—	—	1	96		
	Масленка цилиндр. пар. № 16—47	4	—	—	8	80		
	„ „ „ № 42—43	1	—	—	2	20		
	„ „ „ сер. А. . .	2	—	—	—	24		
	Вкладыши мѣдные	2	—	—	15	—		
	Золотники регуляторн. п. с. „Ню.“	1	—	—	215	03		
	„ „ „ „	1	—	—	145	—		
	Золотникъ неизвѣстныхъ паровоз.	1	—	—	27	93		
	„ „ „ „	1	—	—	24	99		
	Сальники д. пар. № 1—11	5	—	—	39	20		
	Тоже № 55—60 глух.	1	—	—		2 69		
	„ регуляторн.	1	—	—				
	Гайки спускн. крановъ	4	—	—	5	40		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Пробки по образцу № 4	15	—	—	20	25		
	Хомуты эксцентр. п.с. „Г.“ № 1—10	2	—	—	130	—		
	Пальцы сѣпные „Ню“	8	—	—	344	80		
	„ „ „	4	—	—	172	40		
	Поршень мѣдн. для водокачки . .	1	—	—	45	—		
	Тоже со штокомъ п. „Ню“	1	—	—	180	—		
	Коробки огнев. п.с. „Г.“	1	—	—	1341	45		
	Рамы вагонетокъ съ подшипни- ками	1	—	—	15	—		
	Рессоры пас. 4 осе-вагонетокъ . .	1	—	—	14	85		
	Тоже I и II класса стараго образца .	4	—	—	120	—		
	Тоже упряжн. товарн. вагоновъ . .	3	—	—	90	—		
	Тоже тендерныя подвѣсныя сер. „Б/Г“ № 1—10	5	—	—	117	50		
	Рессоры тендерныя боковыя сер. „Г“ № 1—10	2	—	—	60	—		
	Рамы регуляторн. „Ню“	1	—	—	73	20		
	„ парал. сер. „Б“ п. № 1—10	3	—	—	139	50		
	Подшипники мѣдн. тов. вагоновъ	13	—	—	64	09		
	„ „ „ „	9	—	—	85	19		
	„ сломанные	1	—	—	1	20		
	„ „	1	—	—	3	32		
	„ „	1	—	—	1	05		
	„ къ буксамъ	12	—	—	48	60		
	„ товарн. вагоновъ . .	88	—	—	352	—		
	„ „ „ . .	10	—	—	44	60		
	„ платформъ	45	—	—	126	45		
	„ товарн. вагоновъ . .	2	—	—	5	10		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VI	Дышла сѣвпн. „Ню“	7	—	—	1225	—		
	Нижняя часть буксы паровоза сер. „В“ п. № 1—10	13	—	—	17	29		
	Буксы неизвѣстныхъ паровозовъ.	8	—	—	11	60		
VII	Расширители водяного отопленія.	1	—	—	6	20		26.217 29
	„ „ „	11	—	—	66	—		
	Блокъ подъемной верхней части .	1	—	—	17	—		
	Колеса моховика	7	—	—	8	20		
	„ поворотнаго круга	1	—	—	23	10		
	„ „ „	2	—	—	53	40		
	„ „ „	1	—	—	29	80		
	„ „ „	3	—	—	100	77		
	„ маховыя	12	—	—	12	84		
	„ поворотнаго круга	1	—	—	33	59		
	„ маховыя	14	—	—	16	40		
	„ „	3	—	—	3	45		
	Колонка гидровальн. пут.	1	—	—	475	—		
	Дверки для вагонныхъ печей . .	2	—	—	—	88		
	„ поддувательн.	3	—	—	—	39		
	„ для вагонныхъ печей . .	1	—	—	—	37		
	„ „ „ „	17	—	—	—	2 21		
	„ „ „ „	18	—	—	—	2 34		
	„ „ „ „	27	—	—	—	13 50		
	„ топочныя	3	—	—	—	31 50		
	Листы рессорные для паровознаго вала	89	—	—	355	11		
	Задвижки поддувательныхъ вагон- ныхъ печей	31	—	—	—	9 61		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Прокладка чугуна для анкерныхъ болтовъ	132	—	—	6	60		
	Приборы кол. съ зубьями вагонныхъ печей	20	—	—	29	60		
	Плиты чуг. под. ваг. печей	6	—	—	22	80		
	Пружины для рельсъ конечн.	5	—	—	—	30		
	„ „ „ „	46	—	—	3	22		
	Поддоны стр. фонарей „Арх.“ типа.	50	—	—	26	50		
	Блинки вьюшечн. чуг.	28	—	—	10	36		
	„ „ „ „	40	—	—	14	80		
	„ „ „ 4 вер.	7	—	—	2	10		
	„ „ „ 5 „	1	—	—	—	35		
	„ „ „ 6 „	2	—	—	—	70		
	„ „ „ 6 „	10	—	—	3	—		
	„ „ „ 7 ¹ / ₂ „	4	—	—	1	40		
	„ „ „ 7 ¹ / ₂ „	3	—	—	1	11		
	Задвижекъ печныхъ	9	—	—	2	16		
	„ капал.	5	—	—	1	75		
	„ чугун. баран.	3	—	—	—	80		
	„ для выпуска комнатнаго воздуха 10×8 ³ / ₄	5	—	—	25	—		
	Задвижекъ чугун. печн. 12×10	1	—	—	3	37		
	Заслонки къ печамъ 12×10	5	—	—	1	80		
	Муфты мѣдныя для водопроводнаго крана	1	—	—	—	50		
	Душники мѣдныя 6×8	89	—	—	10	10		
	Клапанъ мѣдный водом. 2 час. верх. нижн.	1	—	—	10	—		
Кранъ оловянный	29	—	—	31	90			

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Крышки вьюшечныя	29		—	15	06		
	" " 3 вер.	2	—	—	—	16		
	" " 3 ¹ / ₂ "	1	—	—	—	11		
	" " 4 ¹ / ₂ "	1	—	—	—	16		
	" " 6 "	2	—	—	—	58		
	" " 6—7 "	40	—	—	30	80		
	" " 8 "	1	—	—	—	37		
	Личинки мѣдныя дверныя для ручекъ 10 ¹ / ₂ × 1 ¹ / ₈ "	16	—	—	11	52		
	Тоже кованыя чугуныя по об- разцу № 17	39	—	—	11	70		
	Тоже	1	—	—	—	55		
	Лапы лѣвыя и правыя для дива- новъ въ купѣ	22	—	—	54	12		
	Шнепера желтые бронзирова.	48	—	—	105	60		
	Флюгарки печныя	15	—	—	4	50		
	Трубы кипятельныя 2 ³ / ₄ × 3'9	10	—	—	38	—		
	Трубы печныя	1	—	—	—	—		
	Литое крышк. для конус. сер. Н.	—	—	—	34	07		
	Кнопки для шпаль съ цифрами 7	—	—	—	126	50		
	" " " " " 9	18.043	—	—	40	77		
	" " " " " 6	46.500	—	—	75	79		
	" " " " " 5	68.165	—	—	126	12		
	" " " " " 5	76.000	—	—	148	20		
	" " " " " 5	6.870	—	—	15	52		
	" " " " " 4	4.700	—	—	7	94		
	" " " " " 4	6.700	—	—	11	32		
	" " " " " 4	10.000	—	—	16	90		

№№ главъ.	НАЗВАНИЕ МАТЕРИАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Кнопки для шпаль съ цифрами 4 .	20.200	—	—	31	14		
	” ” ” ” ” 3 .	12.700	—	—	21	45		
	” ” ” ” ” 2 .	500	—	—	2	—		
	” ” ” ” ” 2 .	16.300	—	—	65	20		
	” ” ” ” ” 1 .	123,304	—	—	278	67		
	” ” ” ” ” 0 .	98,183	—	—	221	90		
	Болты анкерные 1×9 ¹ / ₄ ”	—	—	—	870	60		
	Шестерни поворотнаго круга . . .	4	—	—	5	—		
	” мал. стр.	37	—	—	9	62		
	” полов. сред.	5	—	—	2	60		
” стрѣлоч. станк.	1	—	—	—	48			
XI	Трубы гончарныя 5”	2 п. с.	—	—	5	10	3.849	91
	” ” 6”	63 п. с.	—	—	182	70		
	” ” 7”	19 п. с.	—	—	66	50		
X	Чашки фаянсовыя діам. 6 вер. . .	1 шт.	—	—	2	60	254	30
	” выносн. судна 12”	1	—	—	—	50		
	Шары резиновые сорт. „А“	10	—	—	—	70		
	” стекл. потолоч. для вагон- ныхъ фонарей	3	—	—	4	50		
	Шайбы войлочныя	1	—	—	—	35		
	Пробковое дерево	—	—	—	2	25		
	Ведро пожарное парусинное	4	—	—	4	—		
	Резервуар. молнія стекл. 5” и 7” .	61	—	—	—	—		
	” ” ” 10”	30	—	—	—	—		
	” ” ” 5” и 7”	4	—	—	14	30		
” ” ” 10”	18	—	—	—	—			
” ” ” 10”	4	—	—	—	—			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
X	Коверъ цвѣтн. бар. шир. 15 вер. . .	12 ¹ / ₂ арш.	—	—	28	13		
	" " " " 15 " . . .	21 арш. 7 в.	—	—	61	12		
	Сѣра	—	—	—	2	89		
	Шпатъ	—	—	—	1	20		
	Кальц. хлорист. кусками	—	—	—	3	—		
XII	Подушка мочальная	13	—	—	22	75	125	59
	Гербы для фуражекъ, шапокъ стар- аго образца М.-Яр. жел. д. Общества	172	—	—	34	10		
	Тоже	14	—	—	2	80		
	Бляхи для поясовъ съ инициа- лами дороги	22	—	—	8	80		
	Знаки „старшій рабочій“	24	—	—	9	60		
	" „дорожный мастеръ“	23	—	—	8	40		
	" съ прорѣзанною подписью: " „стор. переѣзда“	39	—	—	15	60		
	Подушка мочальная	10	—	—	17	50		
	" " 	10	—	—	25	—		
	" " 	11	—	—	19	58		
	" волосыная	1	—	—	2	—		
	" оленья	1	—	—	2	—		
	Сторы оконныя соломенныя	6	—	—	6	—		
	Пальто на мѣху крытое армей- скаго сукна м/к	2	—	—	—	—		
	Тоже	1	—	—	—	—		
	Пиджакъ армейскаго сукна	18	—	—	—	—		
	" " " 	1	—	—	—	—		
Кафтанъ арм. 36/К	1	—	—	282	16			
Шаровары	1	—	—	—	—			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
XII	Блуза суконная м/к	1	—	—	—	—		
	„ „ „	3	—	—	—	—		
	Тулупъ крытый армейскимъ сук- номъ	5	—	—	—	—		
XIII	Флаги штандартные	2	—	—	50	—		456 59
	Фонари дуговые	1	—	—	46	—		
	„ свѣчные	5	—	—	26	25		
	„ „	2	—	—	10	—		
	Шкафчики для билетовъ	1	—	—	—	—		
	„ „ „	3	—	—	85	—		
	„ „ „	2	—	—	—	—		
	Шаблоны для зарубки шпаль узкой колеи	1	—	—	2	75		
	Шаблоны для измѣренія пути	1	—	—	2	85		
	„ „ „ „	10	—	—	24	—		
	„ широкой-колеи	1	—	—	4	94		
	Кресла вѣнскіе свѣтлые	2	—	—	10	—		
	Медвѣдка	1	—	—	30	—		
	Печь съ трубою	1	—	—	10	—		
	Пожарная машина	1	—	—	25	—		
	Шкафчики для билетовъ	5	—	—	50	—		
	Ящики билетные по 15 гнѣздъ	5	—	—	—	—		
	„ „ „ 20 „	42	—	—	222	—		
	„ „ „ 20 „	4	—	—	—	—		
	Брансбойтъ 1 ¹ / ₄ безъ штуцера	1	—	—	4	25		
Фонари вагонные	16	—	—	72	—			
„ задніе	6	—	—	36	—			

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
XIII	Фонари задніе	33	—	—	141	20		
	„ ватерклозетные	11	—	—	27	50		
	Рамка деревянная обтянутая па- русиной 18×23 в.	1	—	—	2	25		
	Тоже со стекл. 4×8 вер.	1	—	—				
	Рашпилы конскіе	5	—	—	6	30		
	Печи для клейменія шпаль	2	—	—	19	—		
	„ желѣзныя	1	—	—	50	—		
						958	29	
	И т о г о	—	—	—	—	33.729	64	
	И. Складъ Москва III.							
VI	Бандажи паровозн. а 1477 м/м . .	8	—	—	325	75		
VII	Скобки для клейменія шпаль . .	1,572	—	—	2	64		325 75
IX	Цементъ романскій	82	1	25	102	50		2 64
							102	50
	И т о г о	—	—	—	—	430	89	
	I. Служба Пути.							
VI	Щестерни стрѣлочныя	15	—	52 ^{1/2}	7	72		
	Части пр. 18 крестовин. съ поло- ман. языками	18 п. 91,08	—	47	42	81		
	Рельсы колѣнчатые	36	7	50	270	—		
	Распорки чугуныя	18	1	68	30	24		
	„ „	36	—	60	21	60		
	„ „	36	1	70	61	20		
	„ „	36	—	78	28	08		
	Рельсы рубки отъ 17'17'' до 15' .	46 п. 12 ф.	—	60	27	74		

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
IV	Рельсы погнутые отъ 23' до 25'10''	30 п. 16 ф.	1	27	38	61		
	„ рубки короче 15'	514 п. 16 ф.	—	60	326	64		854 64
V	Шпалы Архангельской дороги бракъ	7070	13	57	359	40		959 40
VI	Подшипники для ручныхъ ваго- нетокъ	12	3	85	46	20		
	Желѣзо листовое 10 фун.	200	2	15	430	—		
	Подшипники вагонные	12	1	10	13	20		
VII	Хомуты для мостовъ	140 п. 26 ф.	1	60	225	04		714 44
	Колесъ шкивныхъ	2	2	15	4	30		
	Каретокъ для семафорныхъ фо- нарей	2	2	60	5	20		
	Вилки	2	1	10	2	20		
	Головокъ для мачтъ	1	—	—	2	60		
	Хомуты для сращиванія свай . .	9	1	—	9	—		
	„ „ „ „	2	—	—	2	—		
	Штыри желѣзные	30	—	60	18	—		
	Шайбы мостов.	105	—	08	3	15		
	„ „ ⁷ / ₈	90	—	01	—	90		
	Болты для уравнил. прибора . . .	21	—	10	2	10		
	Болты длинные	28	—	15	4	20		
	Шайбы для уравненія приборовъ .	1	—	—	—	03		
	Колцаки желѣзн. для трубъ . . .	2	1	50	3	—		
	Клинья для разбивки костьюлей .	27	—	36	9	72		
	Кнопки для шпалъ	368	—	—	—	68		
	Шпильки сапожн.	¹ / ₂ ф.	—	—	—	10		
	Скобы для шпалъ	8.520	—	—	24	70		

№. № главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
VII	Скобы для шпаль	69.000	—	—	288	04	655	52
	” ” ”	20.000	—	—	47	—		
	” ” ”	57.150	—	—	228	60		
VIII	Бревна отъ 3—4 вер.	15.579 ^{1/2}	—	—	2.205	96	6.268	16
	” ” 4—5 ”	7.769	—	—	1.838	15		
	” ” 5—6 ”	1.263 ^{1/2}	—	—	938	65		
	” ” 12 ар. 5 вер.	57	—	—	171	—		
	Накатникъ	21.266	—	05	1.063	30		
	Рамы оконныя	7	—	60	4	20		
	Столбы телеграфныя	6	1	65	9	90		
” ”	37	1	—	87	—			
X	Бумаги кремневой	80 лист.	—	07	5	60	81	64
	Руберинъ 10 киллограммъ	1 кор.	—	—	12	—		
	Съмена клевера	6 п. 35 ф.	8	50	58	44		
	Мочало	4 пуд.	1	40	5	60		
	Кнопки для электрическихъ звонковъ	2	—	10	—	20		
	Конторки	1	—	—	3	50		
	Кровати желѣзныя	1	—	—	3	50		
	Крючья для лѣса	31	—	—	—	23		
	Молотки для щебня	4	—	20	—	80		
	Палатка брезентная	1	—	—	76	16		
	” офицерская 4×5	1	—	—	45	—		
	” теплая	1	—	—	2	20		
Печи чугун. съ трубами	1	—	—	2	12			
Сумки кожаныя	2	3	—	6	—			

№№ главъ.	НАЗВАНІЕ МАТЕРІАЛОВЪ И ПРЕДМЕТОВЪ.	Количество пудовъ или штукъ.	ЦѢНА.		СУММА.		ВСЕГО.	
			РУБ.	КОП.	РУБ.	К.	РУБ.	К.
XIII	Тумбы деревянныя	1	—	—	1	—		
	Элеваторъ пароструйн. съ при- надлежн.	1	—	—	111	45		
	Дрезина	1	—	—	100	—		
	Подсвѣчники мѣдные	1	—	—	—	34		
								362 50
	Итого	—	—	—	—	—		9.886 30
	К. Въ кладовой 5 участка сл. Тяги.							
VI	Муфты тендерн. паров. „Борзигъ“.	1	—	—	12	42		
	Цилиндры поршнев. колець (чуг. литье)	28 п. 30 ф.	—	—	60	37		
	Шайбы для фрезеровъ	10	—	—	6	43		
								79 22
VII	Желѣзо фасон. 11×16×38×50 м/м	17 п. 25 ф.	4	75	83	72		
	Краны оловянные	1	—	—	1	10		
	Сталь квадр. 2''	1 п. 07 ф.	—	—	42	42		
								126 94
X	Стекля лубрикаторн. 12×100 м/м .	10	—	—	—	80		
	„ „ 15×100 м/м .	18	—	—	1	44		
								2 24
XIII	Амперометры	2	26	—	52	—		
	Вольтметры	2	28	87,5	57	75		
								109 75
	Итого	—	—	—	—	—		318 15
	Всего	—	—	—	—	—		78.181 80

Распределение материаловъ по главамъ:

Глава III	41 руб. 93 коп.
„ IV	6.032 „ 33 „
„ V	959 „ 40 „
„ VI	44.358 „ 99 „
„ VII	10.256 „ 58 „
„ VIII	10.364 „ 42 „
„ IX	452 „ 87 „
„ X	3.318 „ 24 „
„ XII	558 „ 88 „
„ XIII	1.838 „ 16 „

Всего . . 78.181 руб. 80 коп.

Подлинная за подлежащими подписями.

Вѣрно: Бухгалтеръ Матеріальной службы (подпись).

Отвѣты Управленія Сѣверо-Западной желѣзной дороги на вопросный листъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

Въ распоряженіи Управленія Сѣверо-Западныхъ дорогъ не имѣется слѣдующихъ данныхъ:

1. По активу:

Инвентарной стоимости дорогъ съ надлежащимъ расчлененіемъ на: а) стоимость пути и сооружений, б) подвижного состава и в) прочей движимости, кромѣ стоимости матеріаловъ, запасовъ и наличія денежныхъ кассъ и процентныхъ бумагъ, каковая можетъ быть опредѣлена вполне точно. Включаемая же нынѣ въ балансъ стоимость дорогъ не можетъ считаться дѣйствительной.

2. По пассиву:

Данныхъ о размѣрѣ (основныхъ и дополнительныхъ) капиталовъ, вложенныхъ въ предпріятіе или же затраченныхъ правительствомъ на выкупъ, входящихъ въ составъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ линіи: С.-Петербурго-Варшавской, Балтійской и Пеково-Рижской.

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

Возраженія противъ предлагаемой формы не встрѣчается подъ условіемъ замѣны счетовъ №№ 1 и 2 „Актива“—показаніемъ: а) стоимости путей и постоянныхъ сооружений, б) подвижного состава и в) прочей движимости, кромѣ указанной въ счетѣ № 3. Но для полученія хотя бы нагляднаго понятія о движеніи капиталовъ и положеніи предпріятія, необходимо къ такому балансу приложить массу пояснительныхъ таблицъ и вѣдомостей. Удобнѣе было бы составлять балансъ примѣнительно къ формѣ Глушинскаго при слѣдующихъ, однако, условіяхъ: а) чтобы въ балансѣ, какъ по активу, такъ и по пассиву, не проводилось разграниченія баланса сооружений и баланса эксплуатаціи съ замѣною такового по активу статьями, указанными по исправленному активу баланса С. Н. Кульжинскаго, какъ сказано выше, или же, въ особомъ приложеніи къ балансу Глушинскаго стоимость дорогъ чтобы была подвергнута менѣе раздробительной классификаціи, чѣмъ принятая формой Глушинскаго, придерживаясь основного дѣленія на: а) путь и постоянныя сооружения, б) основной составъ и в) прочая движимость, кромѣ матеріаловъ и запасовъ и наличія кассы и процентныхъ бумагъ, входящихъ въ составъ самостоятельныхъ статей актива.

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

Въ распоряженіи Управленія Сѣверо-Западныхъ дорогъ никакихъ данныхъ, по которымъ можно было бы провѣрить стоимость дорогъ, какъ по активу, такъ и по пассиву за время до перехода дорогъ въ казну, не имѣется; что же касается таковыхъ же свѣдѣній послѣ сказаннаго времени, то послѣднія могутъ быть свѣрены Управленіемъ дорогъ, частью съ записями въ книгахъ Управленія дорогъ, частью съ документами, имѣющимися по сему предмету въ Государственномъ Контролѣ.

Отвѣтъ на вопросъ 4-й.

Отвѣтить на настоящій вопросъ весьма затруднительно, такъ какъ при желаніи установить правильный учетъ доходовъ и расходовъ желѣзной дороги, съ выводомъ дѣйствительнаго результата предпріятія, необходимо имѣть дѣйствительную стоимость такового, всякая же стоимость сооруженія и оборудованія дороги, установленная на основаніи приблизительной оцѣнки, не цѣлесообразна и будетъ далека отъ дѣйствительности. Если же возможно опредѣлить, путемъ особой экспертизы, стоимость: а) подвижного состава и б) прочей движимости, то это едва ли возможно относительно стоимости пути и постоянныхъ сооружений, которую пришлось бы принять равной разницѣ между покупною стоимостью-дорогъ (если таковая не превышаетъ размѣръ основныхъ и дополнительныхъ капиталовъ) и стоимостью подвижного состава и прочей движимости, опредѣленной путемъ особой экспертизы. Если такой способъ оцѣнки стоимости пути и постоянныхъ сооружений не соответствуетъ видамъ Особой Комиссіи, то необходимо получить болѣе точныя указанія нежели тѣ, которыя содержатся въ 5 и 6 абзацахъ стр. 16, В. XXII и ограничиваются перечисленіемъ однихъ только измѣрителей стоимости отдѣльныхъ статей актива безъ соответствующихъ указаній способа опредѣленія этихъ цѣнностей, такъ какъ за путемъ и постоянными сооружениями, взятыми въ отдѣльности, отнюдь нельзя признать какой-либо коммерческой цѣнности, кромѣ стоимости входящихъ въ составъ ихъ матеріаловъ. Только по полученіи соответствующихъ указаній Особой Комиссіи можетъ быть опредѣленъ срокъ оцѣнки и потребные кредиты.

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

Стоимость подвижного состава бывшей С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги опредѣлена по дѣйствительной покупной цѣнѣ, за исключеніемъ составовъ Императорскихъ поѣздовъ, переданныхъ съ другихъ дорогъ или построенныхъ въ мастерскихъ другихъ дорогъ. Что же касается подвижного состава бывшей Балтійской и Псковско-Рижской желѣзной дороги, то стоимость такового по балансу частью не выдѣлена.

Отвѣтъ на вопросъ 6-й.

Всякая новая работа, производимая на дорогахъ съ цѣлью увеличенія сооруженія дорогъ или на дополненіе инвентаря, подлежитъ включенію въ увеличеніе капитальной стоимости дорогъ. Кромѣ того необходимо считать увеличеніемъ стоимости дорогъ и расходы на работы, производимыя для конструктивнаго улучшенія и расширенія существующихъ сооруженій, подвижного состава и прочей движимости, но только въ размѣрѣ разницы между первоначальной стоимостью ихъ и общей стоимостью возобновленія.

Отвѣтъ на вопросъ 7-й.

На Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ: а) стоимость возобновленія сгорѣвшаго имущества въ капитальную стоимость не включается, если стоимость этого сгорѣвшаго имущества изъ капитальной стоимости ранѣе не списана. Въ тѣхъ случаяхъ, когда возобновленіе сгорѣвшаго имущества, обошлось дороже первоначальной стоимости его, вслѣдствіе приобрѣтенія или постройки по улучшенному типу или большихъ размѣровъ, то разница между стоимостью возобновленія и первоначальной стоимостью включается въ капитальную стоимость, такъ какъ эта разница относится на отдѣлъ VII, гл. 2-ю, что по существу слѣдуетъ признать правильнымъ; б) стоимость новыхъ работъ по отдѣлу VII, гл. 2-й, уже проведенныхъ по счетамъ эксплуатаціи, включается также въ капитальную стоимость дорогъ, такъ какъ стоимость увеличиваетъ имущество дорогъ, что, равнымъ образомъ, слѣдуетъ признать правильнымъ.

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

Въ настоящее время оборотный капиталъ для Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ необходимъ въ размѣрѣ округленно 9 милліоновъ рублей (разсчетъ прилагается), но въ зависимости отъ размѣровъ работы на дорогахъ и отъ колебаній покупной стоимости матеріаловъ; потребный размѣръ оборотнаго капитала подвергается измѣненіямъ и, согласно нынѣ дѣйствующему Высочайше утвержденному мнѣнію Государственнаго Совѣта, подлежитъ періодическому пересмотру (не долѣе 5-лѣтняго срока).

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

Наиболѣе пригоднымъ измѣрителемъ для опредѣленія размѣра оборотнаго капитала, казалось бы, надо признать процентное отношеніе необходимыхъ запасовъ каждаго рода матеріаловъ къ годовой потребности таковыхъ, сообразуясь при этомъ съ сроками, въ теченіе которыхъ и съ цѣнами, по которымъ каждый матеріаль возможно пополнить въ складахъ дорогъ.

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

Оборотный капиталъ на 1 января 1909 года на Сѣверо-Западныхъ дорогахъ имѣлся въ размѣрѣ 6.963.998 руб. 15 коп. Кроме того на дорогахъ имѣются: капиталъ воинскихъ приспособленій и капиталъ старыхъ матеріаловъ, первый въ размѣрѣ — 422.726 руб. 79 коп. и второй — 1.164.340 руб. 88 коп.

Отвѣтъ на вопросъ 11-й.

Управленіе Сѣверо-Западныхъ дорогъ не встрѣчаетъ возраженій противъ соображеній, изложенныхъ на стр. 31—33; въ частности на этихъ дорогахъ оборотные запасы (щиты, рѣшетки и брезенты), по полученіи ихъ службою, сносятся въ расходъ и включаются въ инвентарь.

Отвѣтъ на вопросъ 12-й.

Для полнаго освѣщенія сего вопроса надлежитъ имѣть въ виду, что труды Комиссіи Глушинскаго распадаются на три части: 1) смѣта, 2) отчетъ и 3) главныя основанія счетоводства и отчетности, каковыя части содержатъ въ себѣ форму финансовыхъ смѣтъ, финансовыхъ отчетовъ и финансоваго баланса, а равно и 10 табличныхъ приложений къ смѣтамъ, 14 къ отчетамъ и, наконецъ, особое приложение къ балансу.

Обращаясь, прежде всего, къ смѣтамъ надлежитъ имѣть въ виду, что классификація доходной смѣты не вызываетъ особыхъ возраженій. Что касается классификаціи расходной смѣты, то общая структура этой смѣты также не вызываетъ возраженій и все говоритъ въ пользу ея удержанія, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, существенно затруднилось бы сравненіе результатовъ эксплуатаціи съ выводами предшествующаго времени, какъ это имѣло мѣсто еще при самомъ введеніи смѣтъ по формамъ Комиссіи Глушинскаго. За то второстепенныя (нишнія) подраздѣленія этой смѣты (§§) страдаютъ чрезмѣрною дробностью и могли бы быть вовсе устранены изъ этой смѣты, съ сохраненіемъ полностью классификаціи отдѣловъ, главъ и статей, какъ это было сдѣлано въ Германіи при переходѣ отъ болѣе подробныхъ смѣтъ прежняго времени къ упрощеннымъ формамъ современныхъ смѣтъ. Къ сожалѣнію, такая реформа оказалась бы у насъ слишкомъ радикальною, такъ какъ, во всякомъ случаѣ, надлежало бы сохранить тѣ изъ §§ существующей смѣты, коимъ присвоены особые (въ отличіе отъ общихъ) измѣрители, по которымъ опредѣляются нынѣ переменные кредиты, находящіеся въ той или другой степени формальной зависимости отъ размѣра операціи. Къ этой категоріи относятся очередные номера расходной смѣты Глушинскаго: 46, 178, 187, 197, 200, 201, 202, 203, 234, 235, 241, 242, 246, 247, 249, 250, 252, 253, 254, 255, 256, 258, 259, 260, 275, 276, 277, 278.

Независимо отъ сего надлежало бы также сохранить и нѣкоторыя другіе §§, въ виду особаго ихъ значенія при научномъ анализѣ расходовъ, а именно: 96, 97, 120, 121, 122, 123 и 124, вводя по мѣрѣ

надобности и соответствующіе измѣрители (помимо предусмотрѣнныхъ Комиссіею Глушинскаго), что, между прочимъ, имѣетъ особое значеніе и для надлежащаго учета расходовъ соответствующихъ организаци и дѣйствию станціонныхъ службъ.

Все сказанное выше въ отношеніи классификаціи финансовой смѣты касается также классификаціи финансовыхъ отчетовъ, главнѣйшая цѣль которыхъ заключается въ контролѣ исполненія смѣтныхъ заданій.

Переходя, затѣмъ, къ разсмотрѣнію формъ табличныхъ приложений къ финансовой смѣтѣ, слѣдуетъ замѣтить, что первыя 8 таблицъ (I—VIII) содержатъ въ себѣ описаніе устройства и оборудованія дорогъ подвижными и личными средствами, таблица IX—измѣренія технической производительности этихъ средствъ (пропускная и провозная способность) и таблица X—результаты примѣненія къ дѣлу наличныхъ средствъ, т.-е. число и пробѣгъ пассажировъ, багажа и грузовъ, работу подвижного состава и финансовые результаты, какъ въ общихъ (валовыхъ) итогахъ, такъ и относительныхъ цифръ, касающихся всѣхъ общихъ измѣрителей поѣздовъ, перевозокъ и осе-верствъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ и, наконецъ, коэффициентовъ эксплуатаціи. Всѣ означенныя таблицы представляютъ собою органически законченное цѣлое и заслуживаютъ полнаго сохраненія въ составѣ смѣты, хотя нѣкоторыя изъ нихъ, въ силу особыхъ распоряженій центральныхъ учреждений, а иногда и по усмотрѣнію самихъ управленій, не только подвергались тѣмъ или другимъ измѣненіямъ, а иногда вовсе исчезли изъ обихода дорогъ, что едва ли соответствуетъ улучшенію смѣтной техники. Въ нѣкоторыхъ же случаяхъ введенныя измѣненія представляютъ собою также и вполне желательныя усовершенствованія первоначальныхъ формъ. Къ этому слѣдуетъ добавить, что таблица по формѣ IX, признанная почему-то секретною, была бы изъята изъ обращенія Министерствомъ Путей Сообщенія не взирая на то, что ни протяженіе, ни планъ и профиль дорогъ, ни величина перегоновъ, ни количество подвижного состава, по самому существу дѣла, не могутъ подлежать тайнѣ, вслѣдствіе чего отсутствіе таблицы IX, безъ видимой пользы, только разрушаетъ общій строй приложения къ финансовой смѣтѣ по формѣ Глушинскаго.

Независимо указаннаго относительно формъ и правилъ составленія смѣты, необходимо также значительно расширить полномочія мѣстнаго управленія относительно порядка исполненія штатныхъ росписаній, приложенныхъ къ смѣтамъ какъ отношеніи распредѣленія служащихъ по разнымъ пунктамъ дороги, такъ и замѣны однѣхъ должностей другими и измѣненія численнаго состава каждой категоріи служащихъ. При этомъ начальникъ дороги обязанъ руководствоваться, какъ ассигнованными кредитами, такъ и различными нормами на дорогѣ.

Если, затѣмъ, обратиться къ 14 табличнымъ приложеніямъ (1—14) къ отчету, то всѣ они также необходимы, какъ и приложенія къ смѣтѣ, хотя многія изъ нихъ, также въ силу особыхъ распоряженій центральныхъ учреждений или же помимо ихъ, также исчезли изъ состава современныхъ отчетовъ.

Всѣ означенныя таблицы, безъ сомнѣнія, входятъ въ составъ статистическихъ данныхъ по устройству, оборудованію и дѣйствию желѣзныхъ дорогъ, при отсутствіи коихъ существенно затрудняется выясненіе причинъ болѣе замѣтныхъ колебаній прихода-расходныхъ операцій на разныхъ дорогахъ. Но при этомъ надлежитъ принять во вниманіе, что, въ составѣ современныхъ отчетовъ казенныхъ дорогъ уцѣлѣвшія формы Комиссіи Глушинскаго перемѣшаны съ множествомъ иныхъ формъ, не согласованныхъ ни съ формами Глушинскаго ни съ общою схемою статистическихъ сборниковъ, издаваемыхъ Отдѣломъ Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія. Данныя послѣдней категоріи также доставляются мѣстными управленіями, не говоря уже объ огромномъ числѣ періодическихъ срочныхъ донесеній по табличнымъ формамъ, представляемымъ дорогами въ количествѣ уже превышающемъ сотню, какъ показываетъ сводъ этихъ донесеній, представленный въ Особую Комиссію, вмѣстѣ съ описаніемъ существующей организаціи Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Все это даетъ право утверждать, что на казенныхъ дорогахъ существуетъ несомнѣнное перепроизводство статистическихъ работъ при значительной несогласности таковыхъ и что вслѣдствіе сего, вопросъ о целесообразности сохраненія табличныхъ приложений къ финансовымъ смѣтамъ и отчетамъ Глушинскаго не можетъ быть разрѣшенъ безъ общаго пересмотра всѣхъ статистическихъ данныхъ, входящихъ въ отчеты казенныхъ дорогъ, которые настоятельно нуждаются въ коренномъ, одновременномъ пересмотрѣ. Для достиженія же надлежащаго успѣха въ этомъ дѣлѣ слѣдовало бы, прежде всего, установить окончательную схему статистическихъ таблицъ, публикуемыхъ Отдѣломъ Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія и Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ, приурочивъ къ конечнымъ выводамъ этихъ формъ всѣ безъ исключенія статистическія данныя, прилагаемыя къ смѣтамъ, отчетамъ, а равно и представляемыя въ видѣ особыхъ періодическихъ донесеній, и вводя въ эти послѣднія лишь такія подробности, касающіяся отдѣльных видовъ орудій эксплуатаціи и ихъ работы (главнымъ образомъ, работы станцій и поѣздовъ) по мѣсту, по направленію и по времени года. При этомъ надлежало бы устранить всякую повторность первичныхъ данныхъ, подвергая ихъ лишь постепенной сводкѣ и обобщенію, для полученія тѣхъ общихъ выводовъ, которые входятъ въ составъ данныхъ, публикуемыхъ центральными учрежденіями Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ. Данныя эти находятся въ тоже время въ тѣсной связи съ схемами, принятыми въ Западной Европѣ, Америкѣ и ихъ колоніяхъ безъ чего не было бы возможности сравнивать результаты эксплуатаціи русскихъ и иностранныхъ дорогъ, обязательно помѣщаемые въ статистическихъ выпускахъ Отдѣла Статистики и Картографіи, каковыя данныя все чаще и чаще предлагаются Министерствомъ Путей Сообщенія на вниманіе законодательныхъ учрежденій, при разсмотрѣніи Государственной росписи и т. п.

Главныя основанія счетоводства и отчетности, проектированныя Комиссіею Глушинскаго и нормированныя въ сравнительно недавнее время соглашеніемъ Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контроля, специально для казенныхъ дорогъ, уже

потому не могут быть оставлены без разсмотрѣнія, что форма баланса Глушинскаго установлена только этими правилами. Въ правилахъ этихъ положительно установлена связь баланса съ обязательными подраздѣленіями номенклатуры счетовъ главной книги и только при соблюденіи этого правила возможно рассчитывать на получение баланса соответствующаго его формѣ, независимо отъ того, какой предварительной реформѣ (классификаціи и оцѣнки отдѣльныхъ статей актива и пассива баланса) подвергся бы балансъ при переходѣ къ нормальному его учету.

Независимо отъ сего получение правильнаго баланса не мыслимо безъ соблюденія основныхъ началъ коммерческаго счетоводства. Въ этомъ отношеніи весьма цѣннымъ является п. 6 заключительнаго постановленія VII сессіи международнаго желѣзнодорожнаго конгресса (1905 г.) по вопросу XIV слѣдующаго содержанія: „Главною цѣлью счетоводства желѣзныхъ дорогъ служить точный и полный балансъ предприятия, обнимающій въ тоже время и исполненіе смѣты. Записи въ книгахъ должны быть основаны на оправдательныхъ документахъ, повѣреннымъ способомъ, соответствующимъ ихъ природѣ и хозяйственному значенію. Для достиженія этой цѣли счетоводство должно обнимать собою какъ самыя операции, такъ и конечную ихъ ликвидацію“.

Требуется также по примѣру заграничныхъ дорогъ (прусскихъ, швейцарскихъ и иныхъ) законодательная нормировка способовъ предѣльной расцѣнки отдѣльныхъ статей баланса, каковыя указанія совершенно отсутствуютъ въ нашемъ законодательствѣ. Такъ, напр., швейцарскій законъ воспрещаетъ показаніе стоимости дорогъ выше первоначальной въ тѣхъ случаяхъ, когда дороги будутъ выкуплены за большую сумму ихъ же первоначальной стоимости, если выкупная сумма окажется ниже ея начисленіе $\frac{1}{100}$ на расходы улучшенія производимое изъ эксплуатаціонныхъ средствъ и т. п.

Этимъ же закономъ установлена обязательная классификація статей актива и пассива и т. п. Во всемъ остальномъ см. сказанное по вопросу 2.

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

На Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ допускаются извѣстныя отступленія отъ формы Глушинскаго, какъ напр., вѣдомость о числѣ и содержаніи служащихъ раздѣлена на три вѣдомости, въ 1-й показывается только жалованье служащихъ, во 2-й—квартирныя деньги или квартирныя въ натурѣ имъ же и въ 3-й—лично присвоенное содержаніе. Дѣлается это, такимъ образомъ, для большей наглядности и для упрощенія составленія сказанной вѣдомости. Что касается прочихъ отступленій, то таковыя—общія съ допускаемыми и на прочихъ казенныхъ дорогахъ, какъ это изложено было подробно въ отвѣтѣ по вопросу 12.

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

Помимо установленныхъ формою Глушинскаго общихъ измѣрителей и особыхъ измѣрителей, существующихъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ по очереднымъ нумерамъ смѣты, а именно: паровозо-

версть съ 233 по 237, 241, 242, 246, съ 247 по 256, 258, 259, 260, 298 и 299, осе-версть пассажирскхъ 273, 274 и 300; осе-версть товарныхъ 301, количество платнаго груза 178, 187, 193, 195 и 197, было бы желательно установить еще особые измѣрители, сверхъ указанныхъ выше, для учета станціонныхъ расходовъ, примѣнительно по формѣ таблицы Глушинскаго къ отчету „Работа станцій“, а равно и зависимости отъ рода перевезенныхъ грузовъ.

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

Надлежитъ установить особые измѣрители по каждому виду работъ, перечисленныхъ въ таблицѣ „Работа станцій“ по формѣ Глушинскаго, какъ это указано въ отвѣтѣ по вопросу 14.

Ассигнованіе по № 193 слѣдуетъ раздѣлить, установивъ отдѣльныя ставки на переработку главнѣйшихъ категорій грузовъ: 1) навалочныхъ, 2) ссыпныхъ, 3) тяжеловѣсныхъ, 4) большой и пассажирской скорости, цѣнныхъ и 6) мелочныхъ.

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

Всѣ требующіяся этимъ пунктомъ свѣдѣнія указаны въ подлежащихъ приложеніяхъ къ балансу счетовъ на 1 января 1909 года, за исключеніемъ: распредѣленія служащихъ по категоріямъ (пунктъ г.) и долговъ, упомянутыхъ въ пунктѣ е, вопросъ о безнадежности конхъ подлежитъ надлежащему опредѣленію.

Отвѣтъ на вопросъ 17-й.

Безденежныхъ расчетовъ между желѣзными дорогами и правительственными учрежденіямъ существовать не должно. Всѣ услуги должны оплачиваться по дѣйствительной стоимости, такъ какъ желѣзныя дороги, хотя и правительственныя должны считаться коммерческимъ предпріятіемъ и должны бы существовать на свои собственные средства. Если оказываемыя желѣзными дорогами услуги правительственнымъ учрежденіямъ останутся бесплатными, то эти услуги могутъ постепенно расширяться до невѣроятныхъ размѣровъ и стоимость ихъ окажется неуловимой и неучтенной въ смѣтахъ правительственныхъ учрежденій, тогда какъ это весьма чувствительно отразится на результатахъ работы желѣзныхъ дорогъ и ляжетъ непроизвольнымъ бременемъ на желѣзнодорожную смѣту.

Что же касается безденежныхъ расчетовъ между казенными желѣзными дорогами, то, конечно, было бы правильнѣе, для опредѣненія результатовъ эксплуатаціи каждой отдѣльной дороги, установить денежный расчетъ, такъ какъ нельзя признать правильнымъ такое явленіе, какъ безденежное пользованіе одной дорогой принадлежащими другой дорогѣ: путями на протяженіи десятковъ верстъ, подвижнымъ составомъ, водоснабженіемъ, зданіями, служащими и проч., когда всѣ расходы по ремонту и содержанію и дѣйствию сооружений и ихъ оборудованія падаютъ полностью на дорогу собственницу.

Кромѣ того, является желательнымъ установить денежные расчеты за всякаго рода служебныя перевозки, совершаемыя дорогами для надобностей эксплуатаціи, каковыя расчеты, несомнѣнно, уменьшили бы непроизводительную перевозку такихъ грузовъ.

Затѣмъ, полагалось бы стоимость старыхъ матеріаловъ, употребленныхъ для надобностей дорогъ, не показывать безденежнымъ доходомъ.

Отвѣтъ на вопросъ 18-й.

Кредиторскіе списки слѣдовало бы совершенно уничтожить для работъ и поставокъ *еще неисполненныхъ*, предвидѣнныхъ по эксплуатаціонной смѣтѣ, такъ какъ вполне достаточно 1 года и 3-хъ мѣсяцевъ для исполненія работъ, относимыхъ на эксплуатаціонные кредиты. Если же разрѣшенныя работы или поставки не произведены полностью, а тѣмъ болѣе не приступлено даже къ заключенію договоровъ, выдачѣ нарядовъ и т. п. въ теченіе означеннаго времени, то или въ нихъ не было надобности или же кредиты испрашены преждевременно, т.-е. до выясненія способа производства работъ и до выработки окончательныхъ проектовъ.

Главнымъ образомъ могутъ быть уничтожены или значительно сокращены кредиторскіе списки по удовлетворенію содержаніемъ служащихъ и по другимъ эксплуатаціоннымъ расходамъ, если возложить отвѣтственность на распорядителей кредитовъ за несвоевременное производство расчетовъ.

Отвѣтъ на вопросъ 19-й.

Списокъ этотъ при семъ прилагается.

Отвѣтъ на вопросъ 20-й.

При существующемъ строѣ счетоводства, отчетности и контроля, основанныхъ принципіальномъ недоувѣрїи, проявляемомъ не только правительствомъ къ его агентурамъ, но и дорогами другъ къ другу, при обилїи сложныхъ и дорого стоящихъ прїемовъ надзора на всѣхъ ступеняхъ служебной іерархіи, при систематическомъ отрицанїи возможнаго введенія въ Россїи расчетныхъ конторъ перевозкамъ прямого сообщенія и взаимному пользованію путями, сооруженїями, подвижнымъ и личнымъ составомъ и оборудованїемъ тѣхъ и другихъ, при несогласїи Государственнаго Контроля переходить къ упрощеннымъ методамъ счетоводства, принятымъ заграничными дорогами, при наличїи фактическаго предварительнаго и послѣдующаго контроля, ведущаго къ формальной нормировкѣ всѣхъ прїемовъ эксплуатаціи, при сложномъ процессуальномъ строѣ и распредѣленїи административнаго надзора между множествомъ отдѣльныхъ вѣдомствъ, при несогласованности соотвѣтствующихъ прїемовъ и устарѣлости многихъ законодательныхъ опредѣленій, едва ли возможно ожидать, въ сколько-нибудь близкомъ будущемъ, существеннаго ускоренія учетно-расчетныхъ и контрольных дѣйствїй.

Изъ совокупности этихъ, большею частью, неустранимыхъ пока условий, очевидно, вытекаютъ различныя стремленія къ выясненію результатовъ хозяйства (независимо отъ формальнаго строя учета) путемъ сокращенныхъ приѣмовъ, къ разсмотрѣнію которыхъ и долженъ быть направленъ отвѣтъ, вызываемый вопросомъ 20.

Изъ предлагаемыхъ 2-хъ способовъ упрощеннаго опредѣленія дохода дорогъ: по кассовому поступленію или по числу переработанныхъ вагоновъ, первый могъ бы находить себѣ примѣніе лишь по надлежащемъ изслѣдованіи степени устойчивости отношеній между указанными факторами для чего необходимо исполнить предварительную сводку этихъ данныхъ за продолжительное число лѣтъ. Тоже самое должно имѣть мѣсто при опредѣленіи дохода въ зависимости отъ числа переработанныхъ вагоновъ, при значительномъ колебаніи % отношенія массовыхъ грузовъ къ общему числу пудо-верстъ, при преобладаніи мѣстнаго или транзитнаго движенія, при соотношеніи прямого и обратнаго грузоваго тока на разныхъ участкахъ, каковыя данныя также подлежатъ предварительной сборкѣ и сводкѣ если только это окажется возможнымъ, хотя бы помѣсячно, за большее число лѣтъ. До полученія же этихъ данныхъ Управление дороги не можетъ выдѣлить требуемыя заключенія. Тѣмъ не менѣе подлежитъ остановиться нынѣ же на слѣдующихъ соображеніяхъ.

Не отрицая нисколько важности своевременной ориентировки управленія дорогъ въ финансовыхъ результатахъ эксплуатаціи, на сколько таковыя выражаются въ цифрахъ получаемаго дохода, нельзя, тѣмъ не менѣе, не указать на весьма условное значеніе этихъ данныхъ для своевременнаго урегулированія расходнаго бюджета на казенныхъ дорогахъ. Если бы связь желѣзнодорожнаго бюджета съ Государственной росписью устанавливалась бы какъ въ Пруссіи лишь посредствомъ сальдо эксплуатаціоннаго отчета, то несомнѣнно, что Министерство Путей Сообщенія приобрѣтало бы широкія полномочія въ распоряженіи смѣтою подъ условіемъ достиженія наиболѣе выгоднаго коэффиціента эксплуатаціи, а слѣдовательно, могло бы надѣлать таковыми же полномочіями Начальниковъ дорогъ при томъ или другомъ участіи мѣстныхъ Совѣтовъ, призванныхъ раздѣлять его отвѣтственность за финансовый успѣхъ эксплуатаціи. При существующемъ же положеніи вещей, всѣ эти полномочія Начальниковъ дорогъ сводятся къ обязательству регулированія расходовъ по особымъ измѣрителямъ—единицами ихъ измѣренія. А такъ какъ всѣ особые измѣрители касаются операций, зависящихъ отъ числа и пробѣга предметовъ перевозки, то содержащіяся въ нихъ полномочія, для своевременнаго ихъ пользованія, нуждаются лишь въ наличности данныхъ о числѣ предъявленныхъ къ перевозкѣ предметовъ съ превращеніемъ таковыхъ въ число вагоновъ или даже безъ такого превращенія, на отдѣльныхъ участкахъ и по каждому направленію, каковыя свѣдѣнія, передаваемые ежедневно по телеграфу, могутъ служить достаточнымъ средствомъ для согласованія числа, состава и пробѣга поѣздовъ съ соотвѣтствующимъ коммерческимъ заданіемъ.

Этимъ, за рѣдкими исключеніями, и исчерпывается все, доступное Начальнику дорогъ, воздѣйствіе на расходы производства, такъ какъ постоянныя устройства и оборудованіе дорогъ вещественными и

личными орудіями, опредѣляемыя различными, выработанными опытомъ для даннаго года, нормами не могутъ подлежать сокращенію (за исключеніемъ развѣ временныхъ и поденныхъ служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ), все же остальное, въ виду спеціального своего назначенія, должно быть сохраняемо для всегдашней готовности дороги къ дѣйствию, условія же перевозки и тарифы, тѣмъ болѣе, не могутъ входить въ компетенцію мѣстнаго управления и слѣдовательно не видно каковаго рода эксплуатаціонныя затраты (кромя расходовъ станцій и поѣздовъ) могли бы подвергаться строгому согласованію съ спросомъ на передвиженіе. Что же касается расходовъ по новымъ работамъ, то при извѣстныхъ недочетахъ нашей сѣти и явной недостаточности и несвоевременномъ отпускѣ кредитовъ, о пріостановленіи работъ и соотвѣтствующихъ расходовъ, также не можетъ быть рѣчи.

Во всякомъ случаѣ, только при надлежащемъ устройствѣ и оборудованіи дорогъ, сокращающихъ вообще потребность въ рабочей силѣ, при широкомъ совмѣщеніи обязанностей, обуславливаемомъ въ значительной степени надлежащею концентраціею помѣщеній и приборовъ, служащихъ для пріема и отправления пассажировъ, багажа, грузовъ, формированія вагоновъ и поѣздовъ и надлежащей всесторонней подготовкѣ служащихъ, немыслимой безъ соотвѣтствующаго возвышенія заработной платы и широкаго развитія премій и при ослабленіи нормъ рабочаго времени и отдыха, возможно достигнуть той эластичности въ кадрахъ, которая позволила бы своевременное урегулированіе и такихъ расходовъ, которые находятся въ болѣе отдаленной связи съ тѣми или другими размѣрами перевозокъ даннаго времени.

Отвѣтъ на вопросъ 21-й.

Сѣверо-Западнымъ дорогамъ нужно для заключенія полнаго годоваго отчета по эксплуатаціи къ 15 іюня слѣдующаго года слѣдующее:

а) заключеніе учета и составленія отчета по доходамъ не позднее 15 мая,

б) уничтоженіе кредиторскихъ списковъ (пун. 18),

в) сокращеніе льготнаго срока дѣйствія эксплуатаціоннаго кредита съ трехъ мѣсяцевъ на два и

г) производство расходовъ не изъ Казначейства, а изъ сборовъ дорогъ, чрезъ посредство Государственнаго Банка, соотвѣтственно чему вносить въ Государственную роспись доходовъ и расходовъ только сальдо послѣднихъ по эксплуатаціи лѣтъ.

*Приложеніе
къ отвѣту на вопросъ № 19.*

**КРЕДИТОРСКІЕ СПИСКИ
СЪВЕРО-ЗАПАДНЫХЪ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.**

Кредиторские списки

Годъ.	Наименование кредитовъ.	Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредиторск. списковъ).		Остатки кредитовъ, подлежащихъ поступленію въ ресурсы.		Кредиты, заявленные въ кредиторскіе списки.	
		РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.
1903	§ 30 ст. 1	3.509.839	53	3.097.873	78	16.936	33	395.029	42
1904	§ 30 „ 1	2.689.579	97	2.287.541	22	9.616	72	392.422	03
1904	§ 30 „ 2	94.360	15	52.027	26	12.392	49	29.940	40
1905	§ 30 „ 1	1.611.329	03	902.214	17	168.692	10	540.422	76
1906	§ 12 пр. см.	148.949	18	134.001	78	—	—	14.947	40
1906	§ 28 ст. 1	156.824	67	109.668	06	1.148	39	46.008	22
1906	§ 28 „ 3	94.368	80	50.637	44	374	13	43.357	23
1906	§ 32 „ 1	1.347.833	56	1.181.535	39	141.553	85	24.744	32
1906	§ 32 „ 2	89.395	30	82.482	81	1.178	61	5.733	88
1906	§ 33 „ 1	12.787	70	9.532	04	—	—	3.255	66
1906	§ 33 „ 2	4.720	95	—	—	—	—	4.720	95
1906	§ 44 см.	149.123	—	59.588	37	125	41	89.409	22
1906	§ Особо-посл. см.	198.303	13	45.906	99	—	28	152.395	86
1907	§ 3 ст. 1. см.	361.192	15	162.889	30	—	—	198.302	85
1907	§ 3 „ 2	46.873	14	36.321	11	—	09	10.551	94
1907	§ 3 „ 4	176.121	78	—	—	—	—	176.121	78
1907	§ 5 „ 22	202.139	—	110.583	58	769	66	90.785	76

Сѣверо-Западныхъ жел. дор.

Расходы, произведенные въ 1909 г. за счетъ кредиторск. списковъ.	Остатки кредиторскихъ списковъ къ 1-му января 1909 г.	Наличность на 1-е января 1909 г. въ Гл. п. Спб. Губ. Казн.		Въ томъ числѣ:				Примѣчаніе.
		РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	На оплату кредиторовскихъ списковъ.	Сумма, подлежащая зачисл. въ ресурсы.		Суммы, заявленные въ кредиторскіе списки для перечисл. въ другіе источники.
378.093 09	16.936 33	—	—	—	—	—	—	
382.805 31	9.616 72	—	—	—	—	—	—	
17.547 91	12.392 49	—	—	—	—	—	—	
371.744 31	168.678 45	—	—	—	—	—	—	
3.338 30	11.609 10	11.609 10	—	11.609 10	—	—	—	
22.314 74	23.693 48	23.580 22	—	23.580 22	—	—	—	
35.720 52	7.636 71	7.262 58	—	7.262 58	—	—	—	
14.248 26	10.496 06	10.496 06	—	10.496 06	—	—	—	
3.921 41	1.812 47	633 86	—	633 86	—	—	—	
781 61	2.474 05	2.474 05	—	2.474 05	—	—	—	
—	4.720 95	4.720 95	—	4.720 95	—	—	—	
89.283 81	125 41	—	—	—	—	—	—	
151.434 94	960 92	960 92	—	960 92	—	—	—	
148.274 47	50.028 38	39.032 72	—	39.032 72	—	—	—	*) Недостающая сумма на оплату кредиторовъ заключается въ оборотномъ капиталѣ.
10.512 12	39 82	39 82	—	39 82	—	—	—	
172.464 53	3.657 25	3.657 25	—	3.657 25	—	—	—	
—	90.785 76	90.785 76	—	90.785 76	—	—	—	

Годъ.	Наименованіе кредитовъ.	Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредиторскихъ списковъ).		Остатки кредитовъ, подлежащихъ поступленію въ ресурсы.		Кредиты, заявленные въ кредиторскіе списки.		Расходы, произведенные въ 1909 г. за счетъ кредиторск. списк.	Остатки кредиторскихъ списковъ къ 1 января 1909 г.	Наличность на 1 янв. 1909 г. въ Главн. и Слѣд. Губ. Казн.	Въ томъ числѣ.				Примѣчаніе.			
		РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.				РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.		РУБЛИ.	К.	
1907	§ 7 ст. 1	1,297,413	62	952,511	57	169,126	23	175,775	82	—	—	175,775	82	15,311	20	*) 15,311	20	—	—	*) Недостающая сумма на оплату кредиторовъ заключается въ оборотномъ капиталѣ.
1907	§ 7 " 2	355,328	16	127,039	13	26,868	03	201,421	—	—	—	201,421	—	189,512	97	189,512	97	—	—	
1907	§ 8 " 1	36,869	—	9,553	27	—	—	27,315	73	—	—	27,315	73	27,315	73	27,315	73	—	—	
1908	§ 3 " 1	92,487	13	46,815	57	—	—	45,671	56	—	—	45,671	56	на 1 апр. 1909 г. 45,671	56	45,671	56	—	—	
1908	§ 3 " 2	46,592	—	21,305	18	—	—	25,286	82	—	—	25,286	82	на 1 апр. 1909 г. 25,286	82	25,286	82	—	—	
1908	§ 5 " 22	36,450	56	29,483	95	—	—	6,966	61	—	—	6,966	61	на 1 апр. 1909 г. 6,966	61	6,966	61	—	—	
1908	§ Особо-посл. см.	4,365	11	—	—	—	—	4,365	11	—	—	4,365	11	1 март. 1909 г. 4,365	11	4,365	11	—	—	
1906	§ 16 пр. см.	318,342	47	263,682	15	5,406	59	49,253	73	24,754	96	24,498	77	19,124	18	19,124	18	—	—	**) Разница составляетъ сумму недоотпущеннаго на расходы эксплуатаціон. кредита и неполученные отъ дебиторовъ. ***) Разница составляетъ недоотпущенный кредитъ и неполученные отъ дебиторовъ.
1907	§ 5 ст. 10 см.	28,796,805	81	26,799,148	14	58,996	30	1,938,661	37	721,985	27	1,216,676	10	101	55	**) 101	55	—	—	
1907	§ 5 " 10 пр.	494,500	—	394,170	81	—	—	82	86	—	—	100,246	33	100,246	33	100,246	33	—	—	
1907	§ 5 " 23	5,190	—	—	—	—	—	5,190	—	—	—	5,190	—	5,190	—	5,190	—	—	—	
1908	§ 5 " 10	28,325,586	35	27,005,333	39	—	—	1,320,252	96	—	—	1,320,252	96	на 1 апр. 1909 г. 150,427	07	***) 150,427	07	—	—	
1906	§ 38 см.	256,608	46	256,533	54	—	—	37	46	—	—	37	46	—	—	—	—	—	—	
1906	§ 39 см.	133,766	49	122,333	01	—	—	11,433	48	9,113	48	2,320	—	2,320	—	2,320	—	—	—	
Итого		71,094,046	20	64,350,713	01	613,305	53	6,130,027	66	2,558,339	04	3,571,688	62	—	—	—	—	—	—	—

Главный бухгалтеръ (подпись)

Отвѣты Управленія Ташкентской желѣзной дороги на вопросный листъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи.

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

Нужно выяснитъ стоимость уч. Кинель-Оренбургъ, перешедшаго отъ Управленія Самаро-Златоустовской дороги, а также стоимость подвижнаго состава, инвентарнаго имущества (движимаго), воинскихъ приспособленій и запасовъ и колеснаго парка, какъ этого участка, такъ и построенныхъ участковъ: Оренбургъ-Кубекъ и Кубекъ - Ташкентъ (см. п. 4).

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

Предложенной формой годового баланса дороги предрѣшается, прежде всего, вопросъ о коренномъ измѣненіи дѣйствующаго порядка производства эксплуатаціонныхъ расходовъ казенныхъ дорогъ въ томъ смыслѣ, что расходы эти должны производиться не изъ особо отпускаемыхъ на эксплуатацію дороги кредитовъ, какъ это имѣетъ мѣсто теперь, а изъ выручки дороги; предлагаемый порядокъ, отмѣняющій дѣйствіе на казенныхъ дорогахъ правилъ единства кассы (кассовыхъ правилъ) въ значительной ихъ части, является весьма желательнымъ.

Самая же номенклатура счетовъ этого баланса, сокращенная до 9-ти счетовъ по активу (въ таблицѣ № 2-й пропущенъ № счета „наличіе кассы и процентныя бумаги“) и 8-ми счетовъ по пассиву, едва ли практична для номенклатуры основныхъ счетовъ главной книги, ибо въ счетахъ, напр., дебиторовъ и кредиторовъ и переходящихъ суммъ будетъ заключаться такая масса отдѣльныхъ вспомогательныхъ счетовъ, что свѣрка этихъ счетовъ главной книги съ вспомогательными и выясненіе могущихъ вкрасться ошибокъ, явится весьма громоздкой работой и потребуетъ массу времени. Казалось бы, практичнѣе, для достиженія возможной сжатости баланса, установить помѣщеніе въ отчетъ двухъ балансовыхъ вѣдомостей: одной—состояніе счетовъ на 1 января слѣдующаго года, по номенклатурѣ счетовъ главной книги, съ установленіемъ обязательнаго однообразія этой номенклатуры для всѣхъ дорогъ, и другой—балансъ дороги на 1 января слѣдующаго года, въ которомъ счета одного характера первой балансовой вѣдомости были бы слиты въ одни общіе, дающіе въ сжатомъ видѣ данныя о результатѣ дѣятельности дороги; но и для этого послѣдняго баланса, казалось бы, можно предлагаемую форму нѣсколько развить, показавъ въ немъ отдѣльно также, напр., обороты, какъ расходы (и капиталы) по специальнымъ средствамъ дороги (пенсіонный капиталъ, школьный фондъ и т. д.), составляющіе по существу обороты, не относящіеся къ эксплуатаціи дороги; если обороты по вспомогательнымъ предпріятіямъ выдѣлены въ балансъ особо, то указанные выше обороты имѣютъ на это не меньшее право. Въ предложенномъ балансѣ нѣтъ, кромѣ того, такихъ счетовъ, какъ напр., „наличности инвентарнаго имущества“ (движимаго) и „стоимости (капитала)

инвентарнаго имущества“ и др. подобныхъ, а между тѣмъ, эти счета нужны, такъ какъ всякое измѣненіе въ наличности этого имущества (приходъ или убыль) могутъ быть регистрируемы только при посредствѣ этихъ счетовъ. Если дополненный такими счетами балансъ дороги будетъ состоять не изъ 8—9 счетовъ, а даже изъ 20-ти, умѣщаясь тѣмъ не менѣе на одной страницѣ отчета, то наглядность баланса отъ этого не пострадаетъ. Проектная форма баланса дороги прилагается. (Приложеніе № 1).

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

Провѣрить данныя о стоимости дороги, указанныя въ таблицѣ № 3, не представляется возможнымъ, такъ какъ въ таблицѣ не приведено никакихъ подробностей о составныхъ частяхъ суммъ, показанныхъ въ ней; можно лишь предполагать, что въ свѣдѣніяхъ Контроля о затратахъ на Ташкентскую дорогу допущены слѣдующія главнѣйшія неточности:

1) Стоимость отошедшаго отъ Самаро-Златоустовской дор. участка Кинель-Оренбургъ, принята въ полной стоимости сооруженія б. Оренбургской дороги, такъ какъ сумма, равная этой стоимости, 37.000.000 руб. слишкомъ, исключена въ таблицѣ № 3 изъ общей стоимости Самаро-Златоустовской дороги за 1905 г., а между тѣмъ стоимость этого участка составляетъ лишь часть указанной выше суммы (37.000.000 р.), такъ какъ участокъ Кинель-Батраки б. Оренбургской дороги остался въ вѣдѣніи Самаро-Златоустовской дороги, и, кромѣ того, стоимость сооруженія Волжскаго моста должна быть выдѣлена особо изъ затратъ на постройку б. Оренбургской дороги и въ полной суммѣ отнесена къ Самаро-Златоустовской дорогѣ, и

2) Въ затратахъ казны на постройку участковъ Ташкентской дороги отъ Оренбурга до Ташкента, показаны, повидимому, полныя суммы ассигнованныхъ на это кредитовъ, тогда какъ часть ихъ была израсходована на надобности, не относящіяся къ постройкѣ, каковы: техническія работы Управленія водныхъ путей на р. Волгѣ—200.000 руб., экстренный заказъ Управленія жел. дорогъ товарныхъ вагоновъ, покрытіе перерасходовъ Сибирской д.—2.839.000 р., на сооруженіе Пермь-Екатеринбургской д.—1.000.000 р. и на изысканіе Амурской дор.—774.165 р.

По основаніямъ, указаннымъ въ п. 1-мъ этого запроснаго листа, точная стоимость Ташкентской дороги еще не установлена окончательно, но Управленіе занято выясненіемъ ея.

Отвѣтъ на вопросъ 4-й.

Фактическая инвентарная оцѣнка дороги для опредѣленія дѣйствительной ея стоимости могла бы, по мнѣнію Управленія дороги, примѣняться, не какъ общее правило, а какъ исключеніе въ тѣхъ случаяхъ, когда опредѣленіе дѣйствительныхъ затратъ на сооруженіе дороги почему-либо не возможно; за общее же правило слѣдовало бы принять оцѣнку по стоимости дѣйствительныхъ первоначальныхъ и дополнительныхъ затратъ на дорогу: вѣдь и въ каждомъ коммерче-

скомъ предпріятіи хозяинъ его считается всегда съ полной суммой всѣхъ затратъ, вложенныхъ въ дѣло, современная же дѣйствительная стоимость самого предпріятія можетъ мѣняться ежегодно.

При примѣненіи перваго способа оцѣнки дороги—по особымъ измѣрителямъ—таковые могли бы установлены въ слѣдующемъ видѣ:

Стоимость одной версты главн. пути безъ стоимости искусственныхъ сооружений—17.000 руб., а станціоннаго пути—15.000 руб. съ версты. Стоимость отчужденія земель со всѣми накладными расходами—500 руб. съ версты главнаго пути при бесплатныхъ казенныхъ земляхъ и 2.500 р. съ версты при сплошномъ платномъ отчужденіи. При оцѣнкѣ искусственныхъ сооружений слѣдуетъ считать стоимость съ квадратной сажени перекрываемаго отверстия, перемножая высоту насыпи на пролетъ моста. Сюда же относятся мосты и большихъ отверстій, но составленные изъ отдѣльныхъ пролетныхъ частей, каждая не болѣе пяти сажень, за каждую квадратную сажень которыхъ можно бы считать 1.500 рублей.

То же для мостовъ свыше 5-ти сажень и до 8 включительно по 1.200 руб. за 1 кв. сажень.

При пролетахъ отъ 10—15 саж. по 1.000 руб. за 1 кв. саж., а мосты большихъ отверстій по 900 руб. за кажд. квадр. саж. перекрываемаго отверстия ($H \times L$) кв. саж., гдѣ H высота насыпи, а L пролетъ.

Трубы полагають бы расцѣнить съ погонной сажени:

Чугунныя и гофрированныя по	75 руб.
Каменные по	1.200 „

Нефтеснабжение считать по 7 к. съ пуда емкости баковъ, а зданія нефтекачекъ съ оборудованіемъ по 9.000 р. со штуки. Зданія одноэтажныя:

каменные по	200 руб. съ 1 кв. саж. наружн. обмѣра,
деревянные по	175 „ съ 1 кв. саж., включая сюда и стоимость службъ съ оградами, пли, подсчитывая по объему, гдѣ высота берется отъ обрѣза фундамента съ карниза, то каменный одноэтажный домъ 70 руб. за куб. (безъ стоимости службъ).

двухэтажный по	60 руб. за куб. саж.
службы при домахъ по	50 „ за куб. саж.

При деревянныхъ зданіяхъ нужно брать 80% отъ стоимости каменныхъ. Паровозныя зданія цѣнить со стойла по 7.500 р.; зданія складовъ Матер. сл. по 180 р. съ 1 кв. саж. наружнаго обмѣра; зданія мастерскихъ съ устройствомъ горновъ, печей и фундаментовъ подъ станки въ 200 руб. съ кв. саж.; стоимость оборудованія машинами и станками по цѣнамъ заготовки (изъ инвентарныхъ книгъ).

Складочныя помѣщенія:

Пакгаузы по 80 руб. за 1 кв. саж. полез. площ. (7 с. ширины). То же ширины 4,5 саж. упрощ. типа—60 руб. Крытыя платформы по 60 р. съ 1 кв. саж. Открытыя платформы по 35 р. съ 1 кв. с. Мостовыя съ 1 кв. саж. по 5 руб.

Стоимость оборудованія пути уклонными знаками, верстов. столбами и проч. входитъ въ стоимость гл. пути.

Стоимость всего оборудованія сл. Пути инструментами и др. принадлежностями по ихъ дѣйствительной стоимости.

Кромѣ вышеуказаннаго способа оцѣнки, можно произвести такую путемъ перемноженія единичн. цѣнъ на количество данныхъ по вѣдомостямъ IV и V отчета эксплуатаціи (полотно дороги и полоса отчужденія, зданія и сооруженія).

Водоснабженіе полагалъ бы расцѣнить:

Водопріемныя устройства на станцію: включая стоимость водоемнаго зданія и водоподъемнаго зданія, водопріемниковъ, разводящей сѣти и оборудов. стан. разборными кранами (пожарные, пожарно-водоразб. и водоразборные) по 20.000 руб.; стоимость оборудованія машинами и котлами—10.000 р. со шт.; напорная линія съ погон. саж. по

діаметру	4 дюйм.	по	. . . . .	8 р.	— к.
"	5	"	"	10	" — "
"	6	"	"	12	" — "
"	7	"	"	14	" — "
"	8	"	"	17	" 50 "
"	9	"	"	21	" 50 "
"	10	"	"	24	" 50 "

Запасные желѣзобетонные резервуары по 38.000 р. со шт.

Для оцѣночныхъ комиссій по 18 участкамъ потребуется расходъ 20.000 руб.

Стоимость подвижнаго состава могла бы быть опредѣлена по дѣйствительной покупной стоимости его или по соотвѣтствующей покупной стоимости однороднаго подвижнаго состава.

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

Стоимость подвижнаго состава, принятаго отъ постройки, показана дѣйствительная покупная, стоимость же подвижнаго состава, принятаго отъ Самаро-Златоустовской дороги, какъ сказано выше въ п. 1, требуетъ выясненія и въ балансѣ отчета не показана; въ статистическихъ же вѣдомостяхъ отчета VI и VII стоимость показана частью покупная, а частью по справочной книжкѣ Отдѣла Статистики и Картографіи Министерства Путей Сообщенія.

Отвѣтъ на вопросъ 6-й

Указанный въ запискѣ порядокъ, примѣняемый на американскихъ желѣзныхъ дорогахъ, по которому часть крупныхъ работъ и сооруженій не включается въ капитальную стоимость дороги, какъ не вызывающая новаго дохода (новыя мастерскія, централизація и т. п.) врядь ли можно считать правильнымъ; правильнѣе будетъ всѣ работы по сооруженіямъ и устройствамъ, *вновь производимымъ*, кромѣ работъ, производимыхъ за счетъ 2 гл., VII отд. (но не по возобновленію имѣющихся), включать въ стоимость дороги, при чемъ въ тѣхъ случаяхъ, когда имѣющееся сооруженіе капитально улучшается (напр., перестройка деревянной будки на каменную) въ стоимость дороги должно включить только разность стоимости стараго и новаго сооруженія, въ какомъ порядкѣ должны быть и отпускаемы средства на это (возобновленіе по прежнему типу изъ эксплуатаціи, а улучшеніе изъ кредита на дополнительное сооруженіе).

Отвѣтъ на вопросъ 7-й.

Стоимость возобновленія сгорѣвшаго имущества не включается ни въ капитальную стоимость дороги ни въ счетъ эксплуатаціи, а проводится въ отчетѣ по особому счету „расходовъ за счетъ особыхъ кредитовъ“.

Стоимость же новыхъ работъ по гл. 2, отдѣла VП, теперь включается въ стоимость дороги. Чтобы не смѣшивать эксплуатаціонныхъ расходовъ съ затратами на сооруженіе, было бы лучше расходъ по гл. 2, отд. VП не присоединять къ расходамъ на дополнительные работы, а считать ихъ какъ ремонтныя работы.

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

Размѣръ необходимаго для Ташкентской дороги оборотнаго капитала опредѣляется въ суммѣ округленно 7.000.000 руб.; подробный расчетъ такового прилагается. Приложение № 2.

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

Измѣрители (нормы запаса), по которымъ долженъ быть исчисленъ размѣръ оборотнаго капитала Ташкентской дороги, приведены въ указанномъ выше, въ пунктѣ 8, расчетѣ.

По сравненіи съ измѣрителями, назначенными для Ташкентской дороги по журналу Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 31 іюля 1908 г., за № 7118, приведенные выше въ расчетѣ измѣрители являются увеличенными для слѣдующихъ группъ запасовъ: а) на 12% (съ 58% до 70%) увеличенъ запасъ нефти, такъ какъ нефть главный продуктъ топлива на дорогѣ, отъ достаточныхъ запасовъ котораго зависитъ правильность движенія; нефть подвозится по Волгѣ и потому доставка ея связана съ навигаціоннымъ періодомъ; нефть доставляется на станцію Самара сосѣдней Самаро-Златоустовской дороги и оправка ея на Ташкентскую дорогу совпадаетъ часто съ усиленіемъ коммерческаго движенія; помимо того, ощущается недостатокъ въ разныхъ устройствахъ для болѣе быстрого оборота цистернъ; б) на 17% (съ 33% до 50%) увеличенъ запасъ смазочныхъ матеріаловъ и на 8% освѣтительныхъ—по тѣмъ же соображеніямъ о порядкѣ заготовки; в) на 42% (съ 58% до 100%) увеличенъ запасъ частей подвижнаго состава въ виду дальности разстоянія заводовъ и продолжительности изготовленія частей; здѣсь необходимо отмѣтить то обстоятельство, что хотя въ районѣ Урала и имѣются заводы, но, какъ показалъ результатъ конкурса, у этихъ заводовъ можно приобрести лишь незначительную долю запасныхъ частей и матеріаловъ, такъ: въ 1908 г. изъ общей суммы поставокъ этого рода—538.000 р. на долю Уральскихъ заводовъ приходится всего 71.000 р., а за 1909 г. соответствующія цифры будутъ: 710.000 р. и 60.000 р.; г) на 20% (съ 15% до 17%) увеличенъ запасъ шпалъ, такъ какъ таковыя въ данное время всѣ пропитываются и надо шпалы заготовить раньше; д) на 8% (съ 25% до 33%) увеличенъ запасъ мануфактурныхъ и москательныхъ предметовъ въ виду дальности разстоянія отъ пунктовъ приобрѣтенія, несвоевременности выполненія заказовъ и нерѣдкихъ браковокъ) и е) на 17% (съ 16% до 33%) увеличенъ запасъ инвентарныхъ предметовъ въ виду необходимости имѣть достаточный запасъ.

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

Какъ указано въ годовомъ отчетѣ, оборотный капиталъ Ташкентской дор. на $\frac{1}{I}$ — 1909 года. составлялъ: запасовъ эксплуатаціи — 2.822.164 р. 66 к. и неприкосновеннаго воинскаго запаса нефти — 100.000 р. Здѣсь необходимо разъяснить, что размѣръ основного оборотнаго капитала Ташкентской дор. былъ установленъ въ суммѣ 3.370.000 р., а не 2.822.164 р. 55 к. но по отчету за 1908 г. таковой не могъ быть показанъ въ полной нормѣ, такъ какъ въ то время не были еще закончены расчеты по оборотному капиталу съ строительнымъ управленіемъ южной части дороги. Въ данное время оборотный капиталъ дороги составляетъ: запасовъ эксплуатаціи — 3.370.500 р. (основной) + + 850.020 р. 65 к. (отпущенныхъ на увеличеніе) = 4.220.520 р. 65 к. и воинскихъ запасовъ — 100.000 руб.; и все еще оборотный капиталъ запасовъ эксплуатаціи менѣе разрѣшеннаго Управленіемъ ж. д., которое признало нужнымъ увеличить его съ 3.370.500 р. до 4.600.000 р. (см. выше, п. 9, журн. № 1781).

Необходимо отмѣтить также, что въ счетъ указанной выше суммы оборотнаго капитала — 4.220.520 р. 65 к. наличными деньгами получено всего 2.220.904 р. 35 к., остальная сумма — 1.999.616 р. 30 к. сдана матеріалами въ натурѣ; при чемъ, отъ Управленія по постройкѣ южной части дороги въ счетъ причитавшагося оборотнаго капитала въ 1.219.650 р. наличными деньгами поступило всего 97.883 р. 70 к.; изъ полученныхъ же отъ постройки матеріаловъ многіе теперь не имѣютъ примѣненія, на что Управленіе дороги указывало въ передаточныхъ вѣдомостяхъ.

Старыхъ неоплачиваемыхъ матеріаловъ имѣлось на дорогѣ на 1 января — 1909 г. на сумму 455.637 р. 50 к.

Отвѣтъ на вопросъ 11-й.

Предположеніе „относить на оборотный капиталъ“ такъ называемые оборотные запасы и приспособленія (воинскіе запасы и приспособленія, щиты и рѣшетки и брезенты) является неправильнымъ: оборотный капиталъ, по существу своему, не есть кредитный источникъ, а какъ бы авансъ, отпущенный на оплату заготовокъ съ тѣмъ, чтобы полная стоимость таковыхъ возмѣщалась затѣмъ изъ подлежащихъ кредитныхъ источниковъ; что же касается образованія „особаго запаснаго капитала оборотныхъ матеріаловъ“, то, хотя необходимости въ этомъ не имѣется, но нѣтъ также и причинъ возражать противъ этого предположенія.

Отвѣтъ на вопросъ 12-й.

Относительно формы Глушинскаго слѣдуетъ прежде всего сказать, что она въ нѣкоторыхъ мѣстахъ слишкомъ детализирована и потому громоздка, а въ нѣкоторыхъ мѣстахъ неудачно слита; если большая детализація формы и даетъ возможность лучше доказать всякаго рода потребность, то все же, безъ ущерба для дѣла, форма эта можетъ быть въ нѣкоторыхъ мѣстахъ сокращена съ предоставле-

ніемъ дорогамъ права, въ случаяхъ надобности, указывать подробно въ объясненіяхъ по каждой отдѣльной потребности. Изъ неудачно слитыхъ въ одно цѣлое отдѣльныхъ потребностей можно указать, напр., содержаніе коммерческихъ отдѣловъ и такъ называемыхъ „частей коммерческихъ отдѣловъ при сл. Сборовъ“—вѣдь эти послѣднія части входятъ органически въ составъ сл. Сборовъ; затѣмъ расходы по очер. № 160 и т. п.; кромѣ того, формой не предусмотрѣны вовсе нѣкоторые расходы, какъ: содержаніе инвентаря продовольственныхъ пунктовъ, расходы Управленія дороги на переселенцевъ, организація стола для контролированія движенія поѣздовъ (по сл. Тяги) и др.

Изъ желательныхъ измѣненій формы Глушинскаго, въ частности, могли бы быть намѣчены слѣдующія:

а) въ главѣ I-й, отд. 1-го оставить лишь расходы по коммерческому отдѣлу, расходы же такъ называемыхъ частей Коммерческаго отдѣла при службѣ Сборовъ слить съ соотвѣтствующими номерами смѣты службы Сборовъ; если же этому можетъ препятствовать установившаяся на частныхъ дорогахъ организація (гдѣ, быть можетъ, эти части фактически находятся при Коммерческомъ отдѣлѣ), тогда выдѣлить эти части въ отдѣльную главу, подъ особыми очередными номерами (за счетъ сокращаемыхъ въ другихъ мѣстахъ смѣты). Это необходимо потому, что смѣты Коммерческаго отдѣла и службы Сборовъ и печатаются (теперь) и разсматриваются раздѣльно;

б) содержаніе счетоводствъ службъ изъ № 44 и содержаніе статистики (№ 46) перенести въ подлежащія службы (отдѣлы III, IV и V), въ соотвѣтствіе дѣйствительному положенію этихъ частей на громадномъ большинствѣ дорогъ для возможности же сравненія съ дорогами (исключительно почти частными), гдѣ введена централизація счетоводствъ (при главной бухгалтеріи), можно было бы выдѣлить ихъ тамъ въ отдѣльные номера; какъ извѣстно, обязательность централизаціи счетоводствъ отклонена, а въ настоящее время, съ усиленіемъ личной отвѣтственности производителей расходовъ—начальниковъ службъ, для централизаціи счетоводствъ тѣмъ менѣе основаній;

в) подраздѣленіе штата служащихъ при депо на служащихъ собственно депо (№ 226) и служащихъ мастерскихъ при депо (№ 281) отмѣнить и всѣхъ служащихъ депо показывать въ одномъ № 226;

г) кредиты на преміи слить съ кредитами на расходъ матеріаловъ (№№ 246 и 247, 249 и 250 и т. д.);

д) расходы по очер. №№ 298 и 299 разбить на отдѣльные номера: а) для текущаго ремонта и подъемовъ и б) для капитальнаго ремонта;

е) сократить дѣленіе расходовъ на очередные номера, а именно: №№ 12 и 13 слить въ одинъ; №№ 53 и 54—тоже; если въ №№ 12 и 53 заключаются расходы по печатанію инструкцій и положеній, а въ №№ 13 и 53 по печатанію приказовъ, объявленій, то, какъ расходы одного рода, они могутъ заключаться въ одномъ номерѣ; №№ 42 и 43 слить въ одинъ; 44 и 45—тоже; 98 и 99—тоже; 139 и 140—тоже; 177, 179 и 180—тоже; 211 и 281—тоже, такъ какъ расходъ по отдѣльнымъ должностямъ видѣнъ изъ штатныхъ росписаній;

для № 317-б дать особый номеръ;

ж) измѣнить порядокъ показанія въ отчетахъ такихъ расходовъ, кои производятся изъ средствъ, находящихся въ распоряженіи Управленія жел. дорогъ, каковы: доля содержанія этого управленія, награды за эксплуатацію и т. п.; теперь расходы эти включаются въ отчетъ безъ показанія смѣтнаго на нихъ ассигнованія, и, потому, въ выводѣ сравненія расходовъ со смѣтою получается фиктивный перерасходъ, который приходится затѣмъ исключить изъ вывода; слѣдовало бы на сумму этихъ расходовъ увеличивать и смѣтное ассигнованіе; тоже слѣдуетъ сказать и о расходахъ продолженнаго отд. VII, гл. 2 смѣты предшествующаго года, показываемыхъ безъ соотвѣтственнаго смѣтнаго назначенія.

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

Существеннымъ отступленіемъ отъ формы Глушинскаго, допущеннымъ на Ташкентской дорогѣ, слѣдуетъ считать сліяніе въ одно расходовъ по ремонту паровозовъ и тендеровъ, тогда какъ по формѣ Глушинскаго расходы эти должны показываться раздѣльно по отдѣльнымъ очереднымъ нумерамъ: 298 и 299. Объясняется отступленіе это и тѣмъ обстоятельствомъ, что, принявъ въ свое вѣдѣніе уч. Кинель-Оренбургъ Самаро-Златоустовской дороги, Ташкентская дорога и кредитъ на этотъ участокъ получила въ томъ порядкѣ, въ какомъ они отпускались Самаро-Златоустовской дорогѣ, а на этой послѣдней ремонтъ паровозовъ и тендеровъ не раздѣлялся и не раздѣляется и теперь. Другихъ крупныхъ отступленій отъ формы Глушинскаго не имѣется.

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

Прежде, чѣмъ говорить объ *особыхъ* измѣрителяхъ, умѣстно сказать и о такъ называемыхъ *постоянныхъ* измѣрителяхъ (верста дороги, поѣздо-верста и вагоно-осе-верста). Дѣленіе каждаго очереднаго номера смѣты (часто на столько малой суммы, что въ результатѣ получаются нули) на всѣ 3 измѣрителя не даетъ существенныхъ данныхъ: поэтому казалось бы болѣе практичнымъ разверстку смѣтныхъ предположеній (и денежныхъ расходовъ) по каждому очередному номеру дѣлать лишь на соотвѣтствующій измѣритель, характеризующій расходъ (см. ниже), при чемъ для очередныхъ номеровъ, не имѣющихъ такихъ характерныхъ измѣрителей, можно было бы принять общимъ условнымъ измѣрителемъ—10.000 вагоно-осе-верстъ; разверстку же на всѣ три постоянные измѣрителя оставить лишь по отдѣламъ смѣты.

Объ *особыхъ* измѣрителяхъ слѣдуетъ сказать слѣдующее:

а) на желѣзныхъ дорогахъ измѣрителей, прямо пропорціональныхъ размѣрамъ движенія, очень мало; чаще измѣрителемъ долженъ быть измѣритель $A + Bx$, гдѣ x тотъ или иной видъ пробѣга;

б) установленные формой Глушинскаго и циркуляромъ б. в. Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 27 марта 1892 г., за № 7765, особые измѣрители не всегда достаточно вѣрно освѣщаютъ извѣстный расходъ, такъ: установленные по службѣ Тяги измѣрители 100 поѣздо-верстъ 100 паровозо-верстъ и 10.000 вагоно-верстъ не пригодны; здѣсь, по существу, должно бы быть лишь два измѣрителя; 1.000.000 пудо-

версть брутто и одинъ паровозо-часъ. Напримѣръ: при увеличеніи вѣса поѣздовъ средней нагрузки на ось и уменьшеніи бесполезнаго пробѣга, расходъ топлива на паровозо-версту увеличится, и, такимъ образомъ, при болѣе совершенной эксплуатаціи получится невыгодный измѣритель. Равнымъ образомъ, ремонтъ котловъ паровозовъ находится въ зависимости только отъ количества часовъ работы котловъ: пассажирскій паровозъ тратитъ на пробѣгъ меньше времени, нежели товарный, и поэтому износъ котла будетъ у пассажирскаго паровоза менѣе чѣмъ у товарнаго, тогда какъ оба эти паровоза совершили одинаковый пробѣгъ. Затѣмъ для нѣкоторыхъ расходовъ по сл. Движенія вмѣсто установленнаго измѣрителя—100 поѣздо-версть вѣрнѣе было бы примѣнить также пудо-версту.

Изъ числа очередныхъ нумеровъ, не имѣющихъ теперь особыхъ измѣрителей можно было бы установить таковыя для нѣкоторыхъ изъ нихъ нихъ, напр.: очер. №№ 64 и 65—1 день содержанія больного (въ больницѣ); №№ 93, 96 180 на версту путей (главнаго и станціонныхъ); №№ 94, 105, 308—310 на версту дороги (главнаго пути); №№ 177, 179, 180, 186, 188, 189, 192, 203, 208, 209, 211 и 212—на 100 поѣздо-версть; № 220 на 1 дѣйствующій аппаратъ; №№ 221—223 на версту проводовъ; № 288—въ ‰ отношении къ расходу по 5 и 6 главамъ, V отдѣла; № 317—въ ‰ отношении къ расходу по первымъ 6-ти отдѣламъ смѣты.

Здѣсь необходимо замѣтить, что, такъ какъ въ прошломъ учетъ нормируемыхъ расходовъ производился по другимъ измѣрителямъ, и перерасчетъ этихъ расходовъ по новымъ измѣрителямъ не всегда возможенъ, то при переходѣ на новые измѣрители сравненіе нормъ расходовъ за рядъ лѣтъ будетъ затруднительно, и поэтому, слѣдовало бы установить, что новые измѣрители должны будутъ дѣйствовать первое время одновременно со старыми измѣрителями, а затѣмъ можно, отказавшись отъ старыхъ измѣрителей, работать по однимъ новымъ измѣрителямъ.

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

О расходахъ на товаро-станціонныя работы слѣдуетъ сказать слѣдующее: во временномъ нормальномъ положеніи о порядкѣ нагрузки, выгрузки и перегрузки на казенныхъ дорогахъ, утвержденномъ къ руководству журналомъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ 20 мая 1900 г. № 1587 ясно сказано, что расходы на очерд. № 193 должны относиться:

1) Содержаніе служащихъ стола товаро-станціонныхъ работъ, т.-е. служащихъ Управленія, занимающихся провѣркою и учетомъ товаро-станціонныхъ работъ и начисленіемъ преміи станціоннымъ агентамъ за эти работы.

2) Дѣйствительная стоимость нагрузки, выгрузки и перегрузки грузовъ, т.-е. уплата грузчикамъ вознагражденія за эти работы.

3) Расходы по охранѣ грузовъ на станціяхъ, т.-е. содержаніе сторожей охраны.

4) Расходы по выдачѣ вознагражденія за розыскъ похищеннаго груза и злоумышленниковъ, а также мелкіе расходы, непосредственно связанныя съ нагрузочно-выгрузочною операціей.

и 5) Претензія за порчу и пропажу грузовъ, происшедшихъ по винѣ агентовъ сл. Движенія и выдача преміи.

Такимъ образомъ, руководствуясь лишь упомянутымъ положеніемъ, дороги не будутъ имѣть затрудненія въ однообразномъ разнесеніи расходовъ на товаро-станціонныя работы, отнесеніе же на очередной № 193 такихъ расходовъ, какъ напр.: приѣмщиковъ поѣздовъ, маркировщиковъ, пломбирщиковъ, носильщиковъ, на очистку вагоновъ и платформъ отъ мусора, очистку и промывку вагоновъ изъ подъ перевозки живности и т. п., указанныхъ въ таблицѣ № 10 къ страницѣ 39 статьи инженера Кульжинскаго, будетъ завѣдомо неправильное.

Что же касается расходовъ на щиты и рѣшетки и на воинскія приспособленія, то согласно прямыхъ указаній въ формѣ Глушинскаго расходы эти должны относиться на кредиты отдѣла V смѣты по ремонту вагоновъ; если самые вагоны, служащіе для перевозокъ, ремонтируются за счетъ V отдѣла, то тѣмъ болѣе правильно на этотъ же кредитъ отнести и приспособленія вагоновъ для специальныхъ перевозокъ.

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

На 1 января 1909 г. Ташкентская дорога имѣла должниковъ:

а) казенныхъ учрежденій:

Главн. Интендантскаго Упр.	291.550 р. 38 к.
Упр. Военн. Сообщ. Генер. Штаба	211.978 „ 49 „
Министерства Юстиціи	48.143 „ 07 „
„ Внутр. Дѣль	1.232 „ 47 „
Портовой конторы	850 „ 73 „
Главнаго Переселенч. Упр.	457 „ 35 „
Пограничной стражи	301 „ 86 „

554.514 р. 35 к

б) другихъ желѣзныхъ дорогъ:

какъ видно изъ приложенной къ сему отдѣльной вѣдомости о положеніи расчетовъ съ другими дорогами, сальдо этихъ расчетовъ за 1908 годъ въ пользу другихъ дорогъ въ суммѣ (Приложеніе № 3).

31.516 „ 05 „

в) долговъ частныхъ транспортныхъ предпріятій не было.

г) долговъ служащихъ (см. пунктъ е):

начальниковъ станцій	13.095 р. 01 к.
помощниковъ ихъ	3.471 „ 86 „
таксировщиковъ	11.728 „ 92 „
билетныхъ кассировъ	2.828 „ 01 „
багажныхъ „	990 „ 76 „
товарныхъ „	8.422 „ 18 „
конторщиковъ	8.198 „ 50 „
кондукторовъ	239 „ 08 „
запасныхъ агентовъ	5.781 „ 54 „

54.755 „ 86 „

д) долговъ частныхъ лицъ (буфетосодержателей и по текущимъ счетамъ частныхъ лицъ), считая и долгъ въ суммѣ 4.658 р. 13 к. по текущему счету, обезпеченному вкладомъ въ Банкъ 4.971 р. 32 к.

е) долговъ безнадежныхъ:
изъ суммы долговъ служащихъ, показанной выше въ пунктъ г, слѣдуетъ признать безнадежными за увольненіемъ и не розыскомъ б. служащихъ 34.731 р. 60 к.
похищенная выручка 18.473 „ 43 „

53.205 „ 03 „

Отвѣтъ на вопросъ 17-й.

Внѣ всякаго сомнѣнія, что полное прекращеніе безденежныхъ расчетовъ, хотя бы и между казенными учрежденіями, крайне желательно, такъ какъ подобныя расчеты затемняютъ выводы о результатахъ эксплуатаціи каждой данной дороги и неправильны по существу; опасенія же, что замѣна безденежныхъ расчетовъ денежными вызоветъ увеличеніе расходовъ по расчетамъ, слѣдуетъ признать преувеличенными; расчеты (обмѣнъ документами), хотя и безденежные, производятся и теперь, прибавится лишь работа по выплатѣ расчетовъ, а это не такъ ужъ много потребуетъ средствъ.

Отвѣтъ на вопросъ 18-й.

Предложеніе совершенно уничтожить льготный срокъ не исполнимо. Это можетъ повести не къ сокращенію кредиторскихъ списковъ (что также предлагается дальше), а къ увеличенію ихъ; не говоря уже о томъ, что даже такой расходъ, какъ штатное содержаніе линейныхъ агентовъ за послѣдній мѣсяць года уплачивается, въ виду сравнительно частыхъ перемѣнъ въ личномъ составѣ, въ январѣ мѣсяцѣ слѣдующаго года, другія неокладныя выдачи за тоже время, какъ суточные, поверстныя и т. п. выплачиваются только въ февралѣ и даже въ началѣ марта слѣдующаго года, такъ какъ и при самомъ совершенномъ счетоводствѣ расчетъ поверстныхъ и премій не можетъ быть законченъ ранѣе второй половины февраля мѣсяца; нужно еще время и на производство расплаты на линіи. По симъ соображеніямъ, если бы и можно было сократить льготный срокъ, то ни въ какомъ случаѣ не болѣе, какъ на одинъ мѣсяць, и то при непремѣнномъ условіи предоставленія управленію дороги права неоплаченные по разнымъ причинамъ расходы прошлаго года производить изъ соотвѣствующихъ дѣйствующихъ кредитовъ.

Что касается сокращенія кредиторскихъ списковъ, то такое вообще желательно, такъ какъ кредиторскіе списки создаютъ извѣстныя неудобства по расчетамъ за производство работъ, особенно если мѣняются кредиторы. Избѣжать же кредиторскихъ списковъ, къ сожалѣнію, нельзя, ибо: 1) кредиты на строительныя работы отпускаются законодательными учрежденіями слишкомъ поздно; они должны отпу-

скать не позже 1 января смѣтнаго года одновременно съ утвержде-
ніемъ намѣченныхъ смѣтою расходовъ; 2) иногда очень поздно отпу-
скаются кредиты изъ такихъ средствъ, кои чрезъ 2—3 мѣсяца закры-
ваются; 3) права Нач. дор. и Совѣта настолько ограничены, что санк-
ція многихъ расходовъ принадлежитъ или Комитету Упр. ж. д. или
даже самому Министру, и разрѣшеніе такихъ вопросовъ затягивается
иногда на весь текущій и слѣдующій смѣтные года. Такъ называемыя
текущія ремонтныя работы производятся круглый годъ, а капитальныя
работы, благодаря вышеуказаннымъ причинамъ, затягиваются на
2-ой годъ и, слѣдовательно, безъ кредиторскихъ списковъ обойтись не
возможно.

Отвѣтъ на вопросъ 19-й.

Состояніе на 1 января 1909 года кредиторскихъ списковъ пока-
зано въ особомъ приложеніи. Приложение № 4. Сравнительно значи-
тельная сумма неоплаченныхъ кредиторовъ объясняется исключительно
недостаткомъ кредитовъ на эксплуатацію. Какъ извѣстно, вопросъ о
дополнительныхъ кредитахъ на перерасходы прошлыхъ лѣтъ (1906—
1908 г.г.) и въ настоящее время окончательно еще не урегулированъ.

Отвѣтъ на вопросъ 20-й

Что касается способа предварительнаго опредѣленія дѣйствитель-
наго дохода дороги за извѣстный мѣсяць: путемъ ли вывода изъ
средней выручки на переработанный вагонъ или же по среднему
проценту, который дѣйствительный доходъ составляетъ отъ кассовой
выручки дороги, то необходимо имѣть въ виду, что на Ташкентской
дорогѣ преобладаютъ вывозные (а не ввозные) движенія грузовъ,
почему значительная доля выручки за перевозки поступаетъ въ кассы
другихъ дорогъ, и бываетъ извѣстна лишь черезъ 3—4 мѣсяца по
полученіи расчетнаго листа Государственнаго Банка, при посредствѣ
котораго другія дороги рассчитываются за перевозки. Поэтому было бы
лучше, для возможности болѣе точнаго опредѣленія выручки, примѣ-
нять одновременно оба прилагаемые способа и брать средній изъ нихъ
выводъ.

Отвѣтъ на вопросъ 21-й.

Причинъ, по которымъ въ данное время годовой отчетъ не
только Ташкентской, но и всѣхъ другихъ дорогъ, кромѣ Юго-За-
падныхъ, не можетъ быть готовъ къ 15 іюня—много; главнѣйшія изъ
нихъ слѣдующія:

а) позднее полученіе расчетнаго матеріала о доходѣ по прямому
сообщенію; въ будущемъ, впрочемъ, эта причина отпадетъ, такъ какъ
согласно протоколу СХІІ Общаго Съѣзда жел. дор. устанавливается
сокращеніе на 1 мѣсяць срока обмѣна этими документами и сообще-
нія дорогамъ расчетнаго листа Государственнаго Банка за послѣдній
мѣсяць года;

б) 3-хъ-мѣсячный льготный срокъ дѣйствія кредита прошлаго года, до истеченія котораго къ работамъ по отчету нельзя приступить; какъ сказано выше въ п. 17, характеръ нѣкоторыхъ эксплуатаціонныхъ расходовъ не допускаетъ сокращенія этого срока болѣе чѣмъ на 1 мѣсяць;

в) скопленіе къ одному періоду времени массы работъ по счетоводству: кредиторскіе списки, смѣта на будущій годъ, отчетъ прошлаго года и т. п.; такъ какъ нѣтъ никакой возможности привлечь къ работамъ исключительно на это время подходящихъ лицъ со стороны, то приходится пополнять недостатокъ рабочихъ рукъ вечерними и праздничными занятіями наличныхъ силъ счетоводства и при такихъ только условіяхъ выполнить всю массу работъ въ теченіе 4—5 мѣсяцевъ;

г) несвоевременная ликвидація задолженности дорогъ вслѣдствіе перерасходовъ, осложняющая всѣ расчеты, и

д) сложность самого отчета.

Такимъ образомъ, въ данное время, впродъ до устраненія указанныхъ выше коренныхъ причинъ, если и можно говорить о сокращеніи срока изготовленія полного отчета, то ни въ какомъ случаѣ не болѣе какъ на 1 мѣсяць, т.-е. къ 1 августа слѣдующаго года.

Если, какъ указано въ запискѣ, Юго-Западныя дороги и изготовляютъ отчетъ ранѣе другихъ, то объясненіемъ этому можетъ служить большее количество рабочихъ рукъ въ Управленіи дороги въ сравненіи съ другими казенными дорогами.

Начальникъ дороги, инженеръ (подпись).

Главный бухгалтеръ (подпись).

БАЛАНСЪ
Ташкентской желѣзной дороги.
на 1 января 19.....г.

А К Т И В Ъ.

Балансъ Ташкентской жел.

дор. на 1 января 19___ г.

П А С С И В Ъ.

№№	Обозначеніе счетовъ.	Сумма.	Примѣчанія.	№№	Обозначеніе счетовъ.	Сумма.	Примѣчанія.
1	Основное сооруженіе дороги		Полная первоначальная стоимость сооруженія дороги, включая движимое имущество, подвижной составъ и оборотный капиталъ запасовъ.	1	Капиталы основн. сооруж. дороги		Полная первоначальная сумма затратъ на сооруженіе дороги см. акт. счет. № 1.
1а	Ликвидация расч. осн. сооруженія дороги (неодѣлки)		Счетъ времен. впередъ до ликвид.	1а	Тоже, ликвидац. основн. соор. дор.		См. активн. счетъ № 1-а.
2	Усиленіе и улучшеніе дороги за счетъ строит. капит.: до отчетнаго года въ отчетномъ году		} См. счетъ № 1.	2	Тоже, усиленія и улучшенія дор. за счетъ строительныхъ капитал.		} См. счетъ № 1.
3	Тоже за счетъ сборовъ въ 1/3 коп.: до отчетнаго года въ отчетномъ году			3	Тоже, сбора въ 1/3 коп.		
4	Наличіе подвижн. состава и колесн. парка: а) подвижнаго состава б) колеснаго парка			} См. пассивн. счета №№ 4 и 5.	4	Стоимость наличности подвижнаго состава и колесн. парка 1).	
5	Наличіе инвентаря (движим.).		5		Стоимость инвентаря (движим.).		
6	Матеріалы и запасы для нуждъ эксплуатаціи		6		Оборотный капиталъ матеріальныхъ запасовъ 2).		
7	Воинскія приспособленія и запасы: а) воинскія приспособленія. б) воинскіе запасы		7	Капиталы воинскихъ приспособленій и запасовъ: а) воинск. приспособ. 3). б) воинск. запас. 4).			
8	Старые матеріалы.		8	Стоимость старыхъ матеріаловъ 5).			
9	Наличіе кассы и процент. бумаги: а) въ кассѣ дороги б) въ кассѣ Мин. Финансовъ		9	Залоги.			
10	Переходящія суммы.		10	Переходящія суммы			

А К Т И В Ъ.

№№	Обозначеніе счетовъ.	Сумма.	Примѣчанія.
11	Расходы за счетъ особыхъ расходн. источник. и фондов. спец. назн.: а) за счетъ ос. источниковъ . б) за спец. фондовъ		За счетъ пожарн. средств., посторон. вѣдомствъ: почтов., сбер. кассъ и т. п. За счетъ пенсiон. капит., фонд., на-грузочн., больничн., школьныхъ пожертвованій и т. п.
12	Вспомогательныя предпріятія		
13	Дебиторы дороги: а) казен. учрежд. б) другія дороги в) подрядч. и поставщики . . г) разные		
14	Затраты за счетъ послѣдующихъ лѣтъ.		И заказы въ производствѣ.
15	Расходы эксплуатаціи.		
	Балансъ		

Изъ сопоставленія счетовъ баланса пасс. № 14 и активн.

Прибыль
Убытокъ

П А С С И В Ъ.

№№	Обозначеніе счетовъ.	Сумма.	Примѣчанія.
11	Особые расходные источники и ка-питалы спец. назначенія: а) особ. расх. ист. б) фонд. спец. назначенія . .		
12	Вспомогательныя предпріятія		
13	Кредиторы дороги: а) казен. учрежд. б) другія дороги в) подрядч. и поставщики . . г) разные		
14	Доходы эксплуатаціи ¹⁾		1) Счетами прибыли или убытка закрываются, соответственно, счета дохода или расхода эксплуатаціи, а потому одновременное помѣщеніе въ балансѣ отчетнаго года тѣхъ и дру-гихъ счетовъ не можетъ имѣть мѣста.
	Балансъ		

№ 15 въ результатѣ эксплуатаціи отчетнаго года получается:

Главный бухгалтеръ (подпись)

Подробный расчет оборотного капитала необхо-

НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВЪ.	Наличие на 1 января 1909 года.	Р а	
		1906	
Материалы, расходуемые пропорционально размерамъ движенія.			
Топливо: { Дрова	343.667	371.931	
{ Уголь	3.947	6.350	
{ Нефть	1.233.159	2.189.234	
Смазочные материалы	43.539	36.448	
Освѣтительные материалы	78.944	134.464	
Запасныя части подвижнаго состава	957.452	125.123	
Металлы и металлическія издѣлія	1.057.087	311.122	
Итого	3.717.795	3.174.672	
Предметы, расходуемые независимо размерамъ движенія.			
Рельсы и скрѣпленія	618.710	563.929	
Шпалы и переводныя брусья	1.809.460	468.431	
Лѣсной матеріалъ	437.967	202.829	
Материалъ для каменныхъ работъ	118.117	124.231	
Мануфактурные и москательные предметы	361.864	224.186	
Канцелярскія принадлежности	303.542	182.451	
Обмундировочные предметы	58.311	145.678	
Инвентарные предметы	164.237	194.304	
Итого	3.872.208	2.106.039	
В С Е Г О	7.590.003	5.280.711	

Старшій бухгалтеръ

Приложеніе № 2.

димаго для Ташкентской желѣзной дороги.

с х о д ъ	Средній годовой расходъ.	Н о р м а.		Необходимый размѣръ обо- ротнаго капи- тала въ руб.	
		Годового расхода.	Запаса въ % отъ годового расхода.		
1907	1908				
529.229	489.540	463.567	550.000	125%	687.500
5.409	6.466	6.075	7.000	58%	4.100
3.971.676	4.547.764	3.569.558	4.000.000	70%	2.800.000
47.395	41.240	41.694	50.000	50%	25.000
154.658	176.106	155.076	180.000	33%	59.400
311.928	305.624	247.558	320.000	100%	320.000
521.555	481.910	438.196	520.000	58%	301.600
5.541.850	6.048.650	4.921.724	5.627.000	—	4.197.600
447.425	620.014	543.789	—	—	125.900
1.064.097	1.321.667	951.598	1.300.000	170%	2.210.000
260.071	287.384	250.095	287.000	75%	215.500
121.821	139.362	128.471	140.000	33%	46.200
304.622	292.660	273.823	300.000	25%	99.000
164.373	150.035	165.620	170.000	60%	102.000
125.535	142.033	137.749	150.000	16%	24.000
220.238	272.998	229.180	280.000	16%	92.400
2.708.782	3.226.153	2.680.325	2.627.000	—	2.915.000
8.250.632	9.274.803	7.602.049	8.254.000	—	7.112.600

(подпись).

Долги другихъ желѣзныхъ дорогъ на 1 января 1909 г.

Наименованіе дорогъ.	По расчет., учи- тываемымъ Главн. Бухг. (бал. сч. № 1 отчета).				По расчет., учи- тываемымъ сл. Сборовъ (св. № 16 отчета).				Сальдо.			
	Причит. отъ др. дорогъ.		Причит. другимъ дорогамъ		Причит. отъ др. дорогъ.		Причит. другимъ дорогамъ		Въ польз. Ташкент. жел. дор.		Въ польз. чужихъ дорогъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Бѣлгородъ-Сумская	—	—	6	77	—	—	7	90	—	—	14	67
Варшаво-Вѣнская .	—	—	—	—	—	—	685	85	—	—	685	85
Владикавказская .	—	—	194	20	—	—	837	11	—	—	1.031	31
Екатерининская . .	—	—	3.759	18	—	—	154	35	—	—	3.913	53
Забайкальская . . .	4.898	54	—	—	—	—	4.720	42	178	12	—	—
Закавказская	—	—	357	—	—	—	92	36	—	—	449	36
Либаво-Роменская .	—	—	677	90	—	—	1.124	09	—	—	1.801	99
Лодзинская-Фабр. .	—	—	—	—	—	—	67	34	—	—	67	34
Московско-Брестская	—	—	1.348	30	—	—	16.554	41	—	—	17.902	71
Моск.-Виндаво-Рыб.	—	—	628	07	—	—	908	23	—	—	1.536	30
Моск.-Казанская . .	8	99	—	—	—	—	31.154	80	—	—	31.145	81
Моск.-Кіево-Вор. . .	—	—	48	86	—	—	6.475	51	—	—	6.524	37
Московско-Курская.	—	—	727	33	—	—	601	04	—	—	1.328	37
Нижегородская . .	—	—	—	—	—	—	30	85	—	—	30	85
Николаевская	161	79	—	—	—	—	9.501	21	—	—	9.339	42
Пермская	—	—	1.097	90	—	—	935	73	—	—	2.033	63
Полѣвскія	184	98	—	—	—	—	3.999	57	—	—	3.814	59
Привислинскія . . .	3.080	90	—	—	—	—	784	80	2.296	10	—	—
Риго-Орловская . .	134	50	—	—	—	—	1.659	88	—	—	1.525	38
Рязанско-Уральская	—	—	230	04	—	—	20.036	05	—	—	20.266	09

Наименованіе дорогъ.	По расчет., учи- тываемымъ Главн. Бухг. (бал. сч. № 1 отчета).				По расчет., учи- тываемымъ сл. Сборовъ (св. № 16 отчета).				Сальдо.			
	Причит. отъ др. дорогъ.		Причит. другимъ дорогамъ		Причит. отъ др. дорогъ.		Причит. другимъ дорогамъ		Въ польз. Ташкент. жел. дор.		Въ польз. чужихъ дорогъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
Самаро-Златоуст.	27.096	62	—	—	—	—	39.922	81	—	—	12.826	19
Сибирская.	3.319	15	—	—	—	—	18.200	62	—	—	14.881	47
Сызрано-Вяземская.	—	—	10.840	60	—	—	48.363	35	—	—	59.203	95
Средне-Азіатская	200.915	30	—	—	16.239	83	—	—	217.155	13	—	—
Сѣверо-Западные	—	—	9.118	58	—	—	2.419	19	—	—	11.537	77
Сѣверныя	—	—	1.707	66	—	—	213	40	—	—	1.921	06
Юго-Восточныя	48	28	—	—	—	—	13.717	73	—	—	13.669	45
Юго-Западные	—	—	1.069	82	—	—	2.006	95	—	—	3.076	77
Южныя	—	—	25.090	17	—	—	514	91	—	—	25.605	08
Китайско-Восточн.	—	—	899	83	—	—	4.112	25	—	—	5.012	09
	—	—	57.802	21	16.239	83	—	—	219.629	35	—	—
Сальдо	—	—	182.046	84	213.562	89	—	—	31.516	05	—	—
Балансъ	239.849	05	239.849	05	229.802	72	229.802	72	251.145	40	251.145	40

Главный бухгалтеръ (подпись).

Таблица № 12. Кредиторские списки

Годъ.	Наименование кредитовъ.	Объяснение къ пассиву отчета 1908 г. счетъ № 37.							
		Общая сумма ассигнованныхъ денежных кредитовъ.		Общая сумма денежных расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредитор. списковъ).		Остатки кредитовъ, подлежащія поступленію въ ресурсы.		Кредиты, заявленные въ кредиторскіе списки.	
		Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
1906	§ 26, отд. VII, гл. 2 см. Упр. ж. д. дополнительныя работы	138.490	—	98.641	42	—	—	39.848	58
1906	§ 32, ст. 1 см. Упр. ж. д. новыя работы съ коммерч. цѣлью	217.000	—	108.637	66	—	—	108.362	34
1906	§ 32, ст. 2 см. Упр. ж. д. новыя работы со спеціальн. цѣлью	204.000	—	157.657	90	—	—	46.342	10
1906	§ 33, ст. 2 см. Упр. ж. д. приобрѣтеніе вторыхъ комплектовъ чехловъ на мебель пассажир. вагоновъ	27.341	60	1.060	01	—	—	26.281	59
1906	§ 2, ст. 2 см. Упр. ж. д. окончаніе недоуѣлокъ и водоснабженія Сѣв. ч. Оренб.-Ташкентской ж. д.	50.716	61	—	—	—	—	59.469	09
1906	§ 2, ст. 3 см. Упр. ж. д. тоже	275.477	46	51.963	16	—	—	223.514	30
1906	§ 2, ст. 6 см. Упр. ж. д. тоже	303.873	79	182.132	02	—	—	121.741	77
1907	§ 3, ст. 1 чр. см. М. П. С. ремонтъ паровозовъ, принимавшихъ участіе въ перевозкѣ войскъ въ минувшую войну	210.680	—	71.871	80	—	—	138.808	20
1907	§ 3, ст. 2 см. М. П. С. тоже вагоновъ	48.750	—	—	—	—	—	48.750	—
1907	§ 5, ст. 21 см. Упр. ж. д. эксплуатація дороги	11.332.500	—	11.147.088	50	—	—	594.174	12
1907	§ 5, ст. 21, отд. VII, гл. 2 см. Упр. ж. д. дополнит. работы	163.660	—	136.297	20	—	—	27.362	80

Приложение № 4.

Ташкентской жел. дороги.

Кредиторскіе списки.				Активъ, счетъ №№ 10 и 33. „Наличныя суммы“.				Примѣчаніе.			
Расходы, произведенные за счетъ кредиторскихъ списковъ.		Остатки кредиторскихъ списковъ на 1 января 1909 г.		Наличность на 1-е января 1909 года въ Г.М. и Оренбургск. губ. Казначействахъ.		Въ томъ числѣ:					
Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	На оплату кредиторскихъ списковъ.	Сумма, подлежащая зачисл. въ ресурсы.		Суммы, заявленныя въ кредиторскіе списки для перечисл. въ другіе источники.		
33.201	85	6.646	73	12.619	03	—	—	12.619	03	Наличность числится за другими кредитами.	
21.840	36	86.521	98	94.653	98	11.157	48	—	83.496		50
500	—	45.842	10	40.734	46	—	—	—	40.734		46
10.717	01	15.564	58	26.281	59	15.564	58	—	10.717		01
—	—	59.469	09	50.716	61	50.716	61	—	—		—
—	—	223.514	30	27.250	27	*) 8.752	48	—	—		—
—	—	121.741	77	111.704	10	27.250	27	—	—		—
—	—	—	—	—	—	111.704	10	—	—		—
66.256	11	72.552	09	77.896	79	72.995	45	—	4.901		34
39.594	36	9.155	64	13.306	33	3.810	84	—	9.495		49
242.232	14	351.941	98	127	84	*) 408.762	62	—	—	—	
—	—	27.362	80	639	13	506	72	—	132	41	

Реорг. отчеты.

Наличность числится за другими кредитами.

Годъ.	Наименованіе кредитовъ.	Объясненіе къ пассиву отчета 1908 г. счетъ № 37. Кредиторскіе списки.										Активъ, счетъ №№ 10 и 33. „Наличныя суммы“.						Примѣчаніе.				
		Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредитор. списковъ).		Остатки кредитовъ, подлежащіе поступленію въ ресурсы.		Кредиты, заявленные въ кредиторскіе списки.		Расходы произведенные за счетъ кредиторскихъ списковъ.		Остатки кредиторскихъ списковъ на 1 января 1909 г.		Наличность на 1-е января 1909 года въ Гл. и Оренбургск. губ. Казначействахъ.	Въ томъ числѣ:							
		Рубли	К.	Рубли	К.	Рубли	К.	Рубли	К.	Рубли	К.	Рубли	К.		Рубли	К.	Руб.		К.	Рубли	К.	
1907	§ 7, ст. 1 см. Упр. ж. д. нов. работы съ коммерч. цѣлью	547,213	—	435,213	52	—	—	111,999	48	—	—	111,999	48	9,725	87	9,722	98	—	—	2	89	Наличность числится за спец. средств. обор. капитала.
1907	§ 7, ст. 2 см. Упр. ж. д. нов. работы со специальной цѣлью	298,162	—	227,802	25	—	—	70,359	75	—	—	70,359	75	96,363	32	24,506	32	—	—	71,857	—	
1907	§ 8, ст. 1 см. Упр. ж. д. приобрѣтеніе регуляторовъ 18,605 р. и установка тормазовъ 900 р. и передѣл. отопл. у паровозовъ—5,000 р.	24,505	—	5,238	28	1,156	13	18,110	59	—	—	18,110	59	19,266	72	—	—	1,156	13	18,110	59	
1907	§ 8, ст. 3 см. Упр. ж. д. перерасходы	120,000	—	114,711	43	—	—	5,288	57	—	—	5,288	57	5,288	57	—	—	—	—	5,288	57	
1907	§ 5, ст. 22 см. Упр. ж. д. пожарные убытки	5,721	—	2,120	15	—	—	3,600	85	—	—	3,600	85	3,600	85	—	—	—	—	3,600	85	
1908	§ 3, ст. 1 чр. см. М. П. С. ремонтъ паровозовъ, принимавшихъ участие въ перевозкѣ войскъ въ минувшую войну	588,529	82	394,403	38	—	—	194,126	44	355	—	193,771	44	189,068	95	163,515	25	—	—	25,553	70	Наличность числится за другими источниками.
1908	§ 3, ст. 2 чр. см. М. П. С. тоже вагоновъ	189,500	—	106,888	89	—	—	82,611	11	—	—	82,611	11	82,611	11	77,505	72	—	—	5,105	39	
1908	§ 5, ст. 5 см. Гл. Упр. Почтъ и Телегр. вознагражд. служащ. за завѣд. почт. операц.	600	—	440	—	—	—	160	—	—	—	160	—	160	—	160	—	—	—	—	—	
1908	§ 5, ст. 21 см. Упр. ж. д. эксплуатация дороги	13,420,605	—	13,121,392	91	—	—	464,459	14	—	—	464,459	14	299,212	09	299,212	09	—	—	—	—	Подлежитъ оплатѣ изъ кредита на перерасходы 1908 г. и изъ суммъ, числящихся за другими кредитами.
														*) 165,247	05	—	—	—	—	—	—	
1908	§ 5, ст. 22 см. Упр. ж. д. переизданіе алфавитныхъ перечней	7,296	—	7,108	91	3	—	184	09	—	—	184	09	187	09	184	09	—	3	—	—	
	Охрана дороги	13,000	—	8,384	76	—	—	4,615	24	—	—	4,615	24	4,588	24	4,588	24	—	—	—	—	

Г о д ъ.	Наименованіе кредитовъ.	Объясненіе къ пассиву отчета 1908 г. счетъ № 37.				Кредиторскіе списки.		Активъ, счетъ №№ 10 и 33. „Наличныя суммы“.				Примѣчаніе.													
		Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредитор. списковъ).		Остатки кредитовъ, подлежащіе поступленію въ рессурсы.	Кредиты, заявленные въ кредиторскіе списки.	Расходы произведенныя съ счетъ кредиторскихъ списковъ.	Остатки кредиторскихъ списковъ на 1 января 1909 г.	Наличность на 1-е января 1909 года въ Гл. и Оренбургск. губ. Казначействахъ.	В ъ том ъ числѣ.														
		Рубли.	К.	Рубли.	К.						Рубли.		К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.						
1908	§ 5, ст. 23 см. Упр. ж. д. наградныя служащимъ за результаты эксплуатаціи 1906 года	86.000	—	85.762	—	—	—	238	—	238	—	238	—	—	—	—	—								
1908	§ 6, см. Упр. ж. д. на покрытіе пожарныхъ убытковъ съ 1-й трети 1907 г.	4.000	—	3.224	77	—	—	775	23	775	23	—	—	—	—	775	23								
	Итого	28.277.621	28	26.468.040	92	1.159	13	2.391.183	38	—	582.762	15	414.696	83	1.976.486	55	1.167.016	17	873.466	58	1.159	13	292.390	46	*) Подлежать оплатѣ изъ кредита на перерасходы (408.762,62 + + 165.247,05=574.009,67 Тоже изъ кредита, подлежащаго переводу 8,752,48
								1.808.421	23																582.762,15

Главный бухгалтеръ

(подпись).

Отвѣты Управленія Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ на вопросный листъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

Для правильнаго составленiя баланса по формѣ, предложенной Управленiемъ желѣзныхъ дорогъ (образецъ котораго прилагается), имѣются всѣ необходимыя данныя.

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

Предложенная С. Н. Кульжинскимъ форма баланса могла бы быть нѣсколько развита или видоизмѣнена безъ всякаго ущерба и съ достиженiемъ наибольшей наглядности и удобства для лицъ, пользующихся этимъ балансомъ.

Представляемый проектъ баланса (Приложенiе № 2), занимая не больше двухъ печатныхъ страницъ и не заслуживая, такимъ образомъ, упрека въ излишней распространенности, далъ бы возможность, не прибѣгая къ приложенiямъ, въ которыхъ значились бы лишь детали каждаго счета и поясненiя частныхъ суммъ, составить болѣе наглядно точное представление о положенiи въ отчетномъ году каждаго изъ источниковъ, коими располагають дороги въ отдѣльности. Такъ, напримѣръ:

По оборотному капиталу.

Активъ.

Счетъ матеріаловъ и запасовъ: новыхъ ¹⁾ . . .	— руб. — коп.
Счетъ дебеторовъ: по оборотному капиталу ²⁾ . . .	— " — "
Счетъ переходящихъ суммъ: по оборотному капиталу ³⁾	— " — "
Итого	— руб. — коп.

Пассивъ.

Счетъ спеціальныхъ капиталовъ и фондовъ; оборотнаго капитала ⁴⁾	— руб. — коп.
Счетъ кредиторовъ: по оборотному капиталу ⁵⁾	— " — "
Счетъ переходящихъ суммъ; по оборотному капиталу ⁶⁾	— " — "
Итого	— руб. — коп.

¹⁾ Наличный запасъ новыхъ матеріаловъ въ складахъ и службахъ дорогъ.
²⁾ Стоимость матеріаловъ, израсходованныхъ для разныхъ надобностей, невозмѣщенная по разнымъ причинамъ оборотному капиталу.
³⁾ Суммы, составляющія стоимость матеріаловъ, возмѣщенные оборотному капиталу въ теченiе льготнаго срока.
⁴⁾ Размѣръ оборотнаго капитала, установленный для данной дороги.
⁵⁾ Разныя суммы, подлежащія перечисленiю изъ оборотнаго капитала.
⁶⁾ Тоже стоимость матеріаловъ, оплаченныхъ изъ оборотнаго капитала въ слѣдующемъ за отчетнымъ году.

Итоги по активу и пассиву должны, конечно, балансироваться между собой и, такимъ образомъ, служить доказательствомъ, что взятая суммы обнимаютъ всё расчеты даннаго источника.

Такія же извлеченія могли бы быть приведены по всѣмъ другимъ счетамъ.

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

Согласно записей по книгамъ, оправданныхъ своевременно надлежащими документами, основные и дополнительные капиталы Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

1900 г. . .	336.306.593 р. 15 к.	1905 г. . .	363.694.021 р. 59 к.
1901 „ . .	337.787.014 „ 18 „	1906 „ . .	369.466.642 „ 33 „
1902 „ . .	340.118.325 „ 91 „	1907 „ . .	349.795.588 „ 62 „
1903 „ . .	361.375.714 „ 96 „	1908 „ . .	346.490.169 „ 95 „
1904 „ . .	362.708.391 „ 23 „		

Отвѣтъ на вопросъ 4-й.

Опредѣлить инвентарную стоимость пути, зданій и сооружений въ настоящее время почти невозможно, въ виду сложности пріемовъ и неодинаковыхъ измѣрителей. Для оцѣнки верхняго строенія пути можно принять за измѣритель погонную сажень; опредѣленіе же стоимости земляныхъ работъ по устройству полотна должно быть сдѣлано съ кубической сажени. Опредѣленіе стоимости мостовъ съ пролета и насыпи не можетъ быть подведено подъ одинъ измѣритель съ пролета и высоты въ виду разнообразныхъ свойствъ грунта, различныхъ высотъ насыпей, неодинаковой конструкціи мостовъ и разстоянія отъ станціи; то же можно сказать и относительно зданія. На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ весьма много различныхъ типовъ однихъ и тѣхъ же зданій, имѣющихъ различную стоимость, такъ что примѣненіе однороднаго измѣрителя съ куба объема не можетъ дать вполне опредѣленной стоимости и исчисленіе по этому способу инвентарной стоимости дастъ уклоненіе въ ту или другую сторону, поэтому, для полученія дѣйствительной стоимости, необходима классификація зданій по типамъ и только послѣ того возможно опредѣленіе стоимости объема зданій каждаго типа въ отдѣльности, могущей дать общую стоимость безъ болѣе или менѣе значительныхъ уклоненій отъ дѣйствительной стоимости. При этомъ необходимо добавить, что общая стоимость дорогъ, опредѣленная указаннымъ выше способомъ, будетъ все-таки выше, чѣмъ указанная по балансу дорогъ.

Подобная оцѣнка дорогъ не можетъ быть выполнена наличнымъ служебнымъ персоналамъ, несущимъ многосложныя и трудныя обязанности по эксплуатаціи дорогъ. Опредѣлить необходимый расходъ, который можетъ вызвать производство такой оцѣнки, не представляется возможнымъ, такъ какъ нельзя предвидѣть тѣхъ трудностей на которыя можно натолкнуться при исчисленіи стоимости, равнымъ образомъ нельзя болѣе или менѣе опредѣлить срокъ окончанія такой оцѣнки, которая будетъ зависеть, прежде всего, отъ указанныхъ выше трудностей и сложности предстоящей работы.

Что касается опредѣленія въ частности дѣйствительной стоимости подвижного состава, то по предлагаемому, С. Н. Кульжинскимъ, способу опредѣленія дѣйствительной стоимости такового могутъ быть сдѣланы слѣдующія замѣчанія:

2-б Трех—осные и двух—осные пассажирскіе вагоны.

Предложенный способъ фактической инвентарной оцѣнки этого типа вагоновъ не даетъ возможности опредѣлить правильно стоимость таковыхъ, такъ какъ одно мѣсто въ старомъ вагонѣ стоитъ дешевле одного мѣста въ новомъ. Кромѣ того, число мѣстъ въ старыхъ вагонахъ было больше, чѣмъ теперешнихъ, поэтому, найденная при этомъ способѣ стоимость, превыситъ первоначальную стоимость приобретенныхъ вагоновъ этого типа. Въ виду изложеннаго, для опредѣленія правильной стоимости трехъ и двухъ-осныхъ пассажирскихъ вагоновъ слѣдовало бы принять въ расчетъ нынѣ существующую заводскую стоимость постройки ихъ или же дѣйствительную стоимость изготовленія въ своихъ мастерскихъ.

Служебные вагоны должны были бы быть оцѣниваемы по покупной стоимости или же по стоимости постройки въ своихъ мастерскихъ каждаго года отдѣльно.

3 Паровозы и 4 Тендера.

Во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда на дорогахъ имѣются новые паровозы, полученные съ заводовъ, то оцѣнку такихъ паровозовъ слѣдуетъ опредѣлить по дѣйствительной покупной ихъ стоимости.

Что же касается до всѣхъ тѣхъ паровозовъ и тендеровъ, которые перешли на дорогу отъ частныхъ обществъ, то предложенный способъ опредѣленія ихъ стоимости по количеству осей и покупной стоимости новыхъ паровозовъ, какъ изложено ниже, вызоветъ ненормальное увеличеніе ихъ стоимости.

Въ данномъ случаѣ, фактическую инвентарную стоимость паровозовъ и тендеровъ рациональнѣе опредѣлять по вѣсу, считая стоимость тонны вѣса паровоза тендера въ порожнемъ состояніи 509 руб. за тонну

Стоимость оси пассажирскаго паровоза „ $\frac{3}{5}$ “ = $38.196 : 5 =$ 7.639 р.
 Стоимость оси пассажирскаго тендера $8.184 : 4 =$ 2.046 „

Стоимость паровоза по расчету на число осей паровозной серіи „А“:

$2/3. 7.639 \text{ р.} \times 3 =$ 22.917 р.
 тендера $2.646 \text{ р.} \times 3 =$ 6.138 „

Стоимость этого паров. и тенд. по вѣсу тон.— $48,5 \text{ р.} \times 509 =$ 24.687 р.

Болѣе на 4.368 р.

Стоимость оси товарнаго паровоза „ $\frac{4}{4}$ “ = $25.700 \text{ р.} : 4 =$ 6.425 р.
 Стоимость оси товарнаго тендера $1.184 \text{ р.} : 4 =$ 2.046 „

Стоимость паровоза и тендера по числу осей:

паровозъ сер. „М.“ „ $\frac{3}{3}$ “ = 6.425 р. $\times 3 =$	19.275 р.	
тендера 2.046 р. $\times 3 =$	6.138 „	
		25.413 р.
Стоимость этого паров. и тенд. по вѣсу тон. 49,8 р. $\times 509 =$.		25.348 р.
		<hr/>
Болѣе на		65 р.

Стоимость паровоза и тендера по числу осей:

паровозъ сер. „ $\frac{3}{3}$ “ 6.425 р. $\times 3 =$	19.275 р.	
тендера 2.046 р. $\times 3 =$	6.138 „	
		25.413 р.
Стоимость этого паров. и тенд. по вѣсу тон. 44,3 р. $\times 509 =$.		22.549 р.
		<hr/>
Болѣе на		2.864 р.

Стоимость паровоза и тендера по числу осей:

паров. „К.“ „ $\frac{4}{4}$ “ 6.425 р. $\times 4 =$	25.700 р.	
тендера 2.046 р. $\times 3 =$	6.138 „	
		31.838 р.
Стоимость этого паров. и тенд. по вѣсу. тон. 58,8 р. $\times 509 =$.		29.929 р.
		<hr/>
Болѣе на		1.909 р.

Стоимость паровоза и тендера по числу осей:

паровозъ сер. „Л.“ „ $\frac{4}{4}$ “ 6.425 $\times 4 =$	25.700 р.	
тендера 2.046 $\times 3 =$	6.138 „	
		31.838 р.
Стоимость этого паров. и тенд. по вѣсу. тон. 59,8 р. $\times 509 =$.		30.438 р.
		<hr/>
Болѣе на.		1.400 р.

Для опредѣленія стоимости паровозныхъ, тендерныхъ и вагонныхъ колесныхъ паръ, находящихся въ запасѣ можно примѣнить оцѣнку по вѣсу означенныхъ колесныхъ паръ, считая нынѣ существующую покупную стоимость, а именно:

для паровозныхъ колесныхъ паръ:

пассажирскихъ	по 4 р. 77 к. за пудъ
товарныхъ ведущихъ	„ 2 „ 78 „ „ „
сцѣпныхъ	„ 4 „ 29 „ „ „
товарныхъ 10-ти колесн. паровозовъ.	„ 4 „ 60 „ „ „
тендерныхъ	„ 2 „ 89 „ „ „
вагонныхъ	„ 1 „ 78 „ „ „

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

Новые вагоны, поступившіе на дороги оцѣнивались по покупной стоимости. Вагоны, поступившіе отъ частныхъ дорогъ въ казну, оцѣнивались, принимая за основаніе установленную при переходѣ дороги общую стоимость вагоновъ и на основаніи этого произведена оцѣнка.

Крытыхъ тормазныхъ	1.250 р.	Спеціальн. платформъ	1.575 р.
Платформъ "	1.100 "	нетормазныхъ	1.150 "
Служебн. крытыхъ	1.750 "	"	1.000 "
Скотскіе тормазные	1.575 "	"	— "
Цистернъ "	1.950 "	"	1.286 "
Эстокадныхъ "	1.289 "	"	1.750 "

Всѣ новые вагоны, поступившіе на дорогу послѣ 1905 г., оцѣнивались по покупной ихъ стоимости.

Пассажирскіе вагоны, поступившіе отъ частныхъ дорогъ при переходѣ въ казну:

Вагоны эти оцѣнены, принимая за основаніе общую сумму стоимости всѣхъ вагоновъ, установленную при переходѣ дорогъ, затѣмъ руководствуясь этой суммою произведена оцѣнка:

Пассажирскаго вагона	2.023 р. за ось.
Почтоваго "	1.881 " " "
Багажнаго "	1.182 " " "

Новые паровозы съ тендерами, поступившіе на дорогу, оцѣнивались по покупной стоимости.

Всѣ паровозы съ тендерами, поступившіе отъ частныхъ дорогъ при переходѣ дорогъ въ казну, оцѣнивались по ихъ вѣсу въ порожнемъ состояніи, считая по 526 руб. 86 коп. за тонну, принимая за основаніе общую сумму стоимости всѣхъ паровозовъ, переданныхъ во время перехода дороги въ казну.

Отвѣтъ на вопросъ 6-й.

Въ увеличеніе капитальной стоимости дороги необходимо включить стоимость тѣхъ работъ, которыя или увеличиваютъ рыночную стоимость дороги или даютъ явное сокращеніе эксплуатационныхъ расходовъ. Нельзя поэтому слѣдовать примѣру американскихъ желѣзныхъ дорогъ, не включающихъ въ капитальную стоимость дороги новыхъ работъ, не вызывающихъ непосредственно новаго по дорогѣ дохода. Смягченіе уклоновъ и кривыхъ, уничтоженіе переѣздовъ въ уровень пути, не принося новаго дохода, служатъ къ сокращенію эксплуатационныхъ расходовъ и потому должны увеличивать стоимость дороги. Постройка мастерскихъ и станціонныхъ зданій, внося новыя цѣнности въ хозяйство дороги, тѣмъ самымъ увеличиваетъ ихъ стоимость. Обращаясь къ вѣдомостямъ новыхъ работъ, необходимо признать, что всѣ новыя работы, испрашиваемыя по Юго-Западнымъ

железнымъ дорогамъ или увеличиваютъ рыночную стоимость дороги или ведутъ къ сокращенію эксплуатаціонныхъ расходовъ. Поэтому, по установившемся для дорогъ порядку, въ увеличеніе стоимости дорогъ должна ежегодно включаться общая сумма расходовъ на всѣ новыя работы.

Отвѣтъ на вопросъ 7-й.

Стоимость имущества, уничтоженнаго пожарами, не списывается на Юго-Западныхъ дорогахъ со счета стоимости дорогъ въ виду того, что на соответственныя суммы испрашиваются установленнымъ порядкомъ спеціальныя ассигнованія, расходы за счетъ коихъ въ свою очередь не увеличиваютъ по балансу капитальной стоимости дорогъ, такъ какъ таковыя проводятся лишь по счетамъ расходовъ эксплуатаціи и особыхъ кредитовъ, и списываются по окончаніи отчетнаго года.

Расходы по отд. VII, гл. 2 должны непременно фигурировать въ активѣ и пассивѣ, такъ какъ работы, произведенныя за счетъ этого подраздѣленія смѣты, увеличиваютъ собою общую стоимость дорогъ. Включеніе же ихъ въ счетъ расходовъ эксплуатаціи за прошлые годы имѣетъ лишь временный характеръ и преслѣдуетъ цѣль выразить въ одной цифрѣ всѣ произведенныя въ отчетномъ году расходы изъ эксплуатаціоннаго кредита.

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

Для успѣшной эксплуатаціи дорогъ требуется оборотный капиталъ, согласно прилагаемой таблицѣ (приложеніе № 3) въ размѣрѣ— 15.470.000 рублей, для опредѣленія коего принять годовой расходъ матеріаловъ за 1906 годъ.

Затѣмъ принято въ соображеніе, что оборотный капиталъ долженъ состоять: а) изъ стоимости запасовъ матеріаловъ и предметовъ, необходимыхъ въ цѣляхъ сохраненія непрерывности движенія, своевременности производства работъ и выгоднѣйшаго приобрѣтенія матеріаловъ и предметовъ и б) изъ наличныхъ суммъ, необходимыхъ для уплаты за матеріалы и предметы, поставленныя для пополненія израсходованныхъ запасовъ, въ теченіе того времени, которое требуется для соблюденія установленныхъ формальностей по возмѣщенію оборотному капиталу изъ соответственныхъ кредитовъ, и поэтому, для большей наглядности, сумма оборотнаго капитала, необходимая для наличія запасовъ къ 1 января 1909 года, выдѣлена въ отдѣльную рубрику (графа 6-я, приложенія № 3) отъ суммы оборотнаго капитала, необходимой для текущихъ уплатъ за поставленные матеріалы (графа 8-я).

Размѣры необходимыхъ дорогамъ запасовъ матеріаловъ и предметовъ опредѣлены въ зависимости отъ нижеслѣдующихъ обстоятельствъ: 1) отъ того какимъ образомъ расходуются матеріалы и предметы каждой группы, а въ частности нѣкоторыя главнѣйшіе матеріалы, т.-е. равномерно ли въ теченіе цѣлаго года или съ значительными въ разное время года колебаніями или же періодически въ теченіе опредѣленныхъ болѣе или менѣе короткихъ сроковъ; 2) отъ порядка поступленія заготовляемыхъ матеріаловъ, т.-е. поставляется ли дан-

ный матеріалъ ежемѣсячными или только нѣсколькими въ теченіе года пропорціями или же вся годовая пропорція въ теченіе лишь извѣстнаго промежутка времени года; 3) отъ задержекъ пополненія запасовъ, могущихъ произойти вслѣдствіе неисправности поставщиковъ, или вслѣдствіе браковки поставленныхъ матеріаловъ и времени, необходимаго для замѣны ихъ другими; 4) отъ времени, необходимаго съ момента поступленія матеріала на дорогу для освидѣтельствованія испытанія и приѣмки его и на разсылку, затѣмъ, принятаго матеріала на мѣстѣ дѣйствительнаго потребленія такового; 5) отъ времени въ теченіе котораго нѣкоторые матеріалы, какъ-то: дрова, шпалы и лѣсные матеріалы должны быть выдержаны на складахъ дорогъ для просушки таковыхъ до употребленія ихъ въ дѣло, и въ частности отъ времени необходимаго отъ пропитки сосновыхъ шпалъ; 6) отъ установленнаго для нѣкоторыхъ матеріаловъ и предметовъ размѣра неприкосновеннаго воинскаго запаса, а по матеріаламъ верхняго строенія—отъ установленнаго запаса сихъ матеріаловъ, долженствующаго храниться въ околodkaхъ для обезпеченія безопасности движенія, независимо отъ запасовъ, которые должны храниться въ складахъ.

Сообразно съ вышеприведенными обстоятельствами запасы требуются въ слѣдующихъ размѣрахъ:

Въ 3-хъ-мѣсячной пропорціи годового расхода—для керосина и паровознаго каменнаго угля. Запасъ сихъ матеріаловъ пополняется ежемѣсячными поступленіями, но расходъ ихъ въ зимнее время удваивается противъ расхода въ лѣтнее время, а поэтому запасъ, рассчитанный въ 3-хъ мѣсячной пропорціи съ годового расхода, хватаетъ въ зимніе мѣсяцы лишь для полуторамѣсячнаго расхода. Кромѣ того, на освидѣльствованіе, испытаніе и приѣмку поставленнаго угля требуется отъ одного до двухъ мѣсяцевъ, а, слѣдовательно, уголь новаго поступленія можетъ быть расходуемъ лишь черезъ мѣсяць или два послѣ поступленія на дороги.

Въ 4-хъ мѣсячной пропорціи годового расхода—для прочихъ матеріаловъ главы I-й, смазочныхъ матеріаловъ главы II-й, свѣчей стеариновыхъ и для инвентарныхъ предметовъ главы XIII-й. Матеріалы эти расходуются и поставляются для пополненія запаса съ значительными въ разное время колебаніями.

Въ 6-ти-мѣсячной пропорціи годового расхода—для прочихъ освѣтительныхъ матеріаловъ главы III-ей, матеріаловъ для каменныхъ работъ главы IX-ой и обмундировочныхъ предметовъ главы XII-ой. Первые изъ нихъ поступаютъ для пополненія запасовъ только по 3—4 раза въ годъ. Матеріалы для каменныхъ работъ заготавливаются съ такимъ расчетомъ, чтобы къ началу года половина предстоящей потребности находилась на лицо и могла быть развезена по мѣстамъ работъ до начала строительнаго сезона, а вторая половина поступила бы въ теченіе перваго полугодія. Обмундировочные предметы поступаютъ въ потребномъ количествѣ два раза въ годъ, а именно: въ теченіе марта—апрѣля лѣтнее обмундированіе и въ теченіе сентября—октября зимнее обмундированіе.

Въ 7-ми-мѣсячной пропорціи годового расхода—для металловъ и издѣлій изъ нихъ главы VII, мануфактурныхъ, москательныхъ, химическихъ, стекляныхъ и другихъ матеріаловъ главы X-ой, канце-

лярскихъ принадлежностей, книгъ и бланковъ главы XI-ой и предметовъ, не вошедшихъ въ другія подраздѣленія. Матеріалы эти, заготавливаются въ пропорціяхъ отъ $\frac{1}{4}$ до $\frac{1}{2}$ годовой потребности, а многіе изъ нихъ расходуются съ весьма рѣзкими колебаніями.

Въ полной годовой пропорціи — для дровъ главы I-ой, рельсовъ и скрѣпленій главы IV-ой, запасныхъ частей подвижнаго состава главы VI-ой и лѣсныхъ матеріаловъ главы VIII-ой, кромѣ дубовыхъ колодъ плангсоновъ. Изъ нихъ дрова и лѣсные матеріалы должны вылежаться и просохнуть въ складахъ въ теченіе цѣлаго года. Запасныя части требуются въ годовой пропорціи, въ виду значительнаго разнообразія въ типахъ имѣющихся на дорогахъ паровозовъ и вагоновъ. Что же касается рельсовъ, скрѣпленій стрѣлокъ и крестовинъ, то одинъ нормальный запасъ сихъ матеріаловъ, долженствующій храниться въ околоткахъ для обезпеченія безопасности движенія, по стоимости своей составляетъ $\frac{1}{3}$ годового расхода. Кромѣ того, поставка рельсовъ и скрѣпленій для предстоящаго года начинается обыкновенно уже въ послѣдніе мѣсяцы предшествующаго ему года, оканчивается въ апрѣль—маѣ и въ теченіе этого времени полностью оплачивается изъ оборотнаго капитала. Возмѣщеніе же ихъ стоимости оборотному капиталу происходитъ постепенно, по мѣрѣ укладки ихъ въ путь въ теченіе послѣдующихъ 5—6 мѣсяцевъ, а ко времени окончанія расчетовъ между оборотнымъ капиталомъ и смѣтными кредитами начинаются новыя поставки для слѣдующаго года.

Въ полугоргодичной пропорціи годового расхода для шпаль и переводныхъ брусевъ, въ виду того, что матеріалы эти, подлежащія укладкѣ въ теченіе каждаго года должны поступить годомъ раньше для надлежащей просушки и затѣмъ пропитки и, такимъ образомъ, въ то время, когда оборотному капиталу еще не возмѣщена стоимость половины укладываемыхъ въ отчетномъ году шпаль и переводныхъ брусевъ, изъ этого капитала уже оплачивается стоимость всей годовой потребности слѣдующаго года.

Въ двухгодичной пропорціи годового расхода — для дубовыхъ колодъ и плангсоновъ въ виду того, что этотъ дубовый матеріалъ, до употребленія его въ дѣло, долженъ быть выдержанъ на складахъ для просушки въ теченіе не менѣе двухъ лѣтъ.

При повѣркѣ правильности опредѣленія размѣра запаса, необходимаго дорогамъ въ цѣляхъ сохраненія непрерывности движенія, своевременности производства работъ и выгоднѣйшаго приобрѣтенія матеріаловъ путемъ сличенія имѣвшагося на 1 января 1907 года наличія матеріаловъ каждой данной группы, показаннаго въ графѣ 3-ей, съ потребностью на 1 января 1909 г., показанной въ графѣ 6-ой, нужно принять во вниманіе, что значительная разница между наличіемъ на 1 января 1907 г. дровъ, угля, дубовыхъ колодъ и предметовъ обмундированія и размѣровъ дѣйствительно необходимаго запаса сихъ матеріаловъ объясняется слѣдующими исключительными причинами: существовавшія въ теченіе 1905 и 1906 годовъ серьезныя затрудненія въ своевременной подвозкѣ вообще всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ необходимаго имъ количества каменнаго угля, создали не только полное истощеніе имѣвшихся на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ запасовъ угля, но и вызвали необходимость перехода на

4-хъ участкахъ дорогъ къ дровяному отопленію паровозовъ. Это обстоятельство, конечно, не могло, не вызвать въ свою очередь значительное истощеніе имѣвшагося запаса дровъ, наличие коихъ и понизилось къ 1 января 1907 г. далеко за предѣлы установленной нормы. Та же причина послужила и къ пониженію запаса угля ниже установленной нормы. Запасъ дубовыхъ колодь и плансоновъ уменьшился къ 1 января 1907 г. до размѣра всего лишь 3-хъ мѣсячной потребности, вслѣдствіе значительнаго повышенія въ теченіе 1905 и 1906 г.г. расхода сихъ матеріаловъ противъ расхода прежнихъ лѣтъ, котораго нельзя было заранѣе предвидѣть. А такъ какъ для заготовки такихъ колодь требуется извѣстное время, то внезапно истощенный запасъ могъ быть пополненъ лишь постепенно частью въ 1907 и частью въ 1908 годахъ. Что касается предметовъ обмундированія, то запасъ сихъ предметовъ достигаетъ размѣра, показаннаго въ графѣ 8-ой, ежегодно въ періоды мартъ — апрѣль и сентябрь — октябрь, во время поставки и снабженія линіи лѣтнимъ и зимнимъ обмундированіемъ. Въ остальные же мѣсяцы держится самый ограниченный запасъ.

Переходя затѣмъ къ размѣру наличныхъ денежныхъ суммъ оборотнаго капитала, необходимыхъ для уплаты за матеріалы и предметы, поставленные для пополненія запасовъ въ теченіе того времени, которое требуется для возмѣщенія оборотному капиталу изъ соответственныхъ кредитовъ стоимость израсходованныхъ запасовъ, необходимо пояснить, что по существующей на дорогахъ системѣ отчетности израсходованныхъ матеріаловъ и предметовъ возмѣщается оборотному капиталу за счетъ смѣтныхъ кредитовъ помѣсячно, въ половинѣ 2-го послѣ отчетнаго мѣсяца, т.-е. въ мартѣ за январь, въ апрѣлѣ за февраль и т. д. Такимъ образомъ, со стороны смѣтныхъ кредитовъ, является постоянная задолженность оборотному капиталу въ суммѣ, равной стоимости матеріаловъ, израсходованныхъ изъ запаса въ теченіе 2-хъ мѣсяцевъ вслѣдствіе того, что перечисленіе этой суммы изъ смѣтныхъ кредитовъ въ оборотный капиталъ можетъ состояться не раньше, какъ въ серединѣ второго мѣсяца. Такъ какъ уплата денегъ за матеріалы, поставленные для пополненія израсходованныхъ изъ запаса, однако, должна производиться по мѣрѣ пріемки сихъ матеріаловъ и не можетъ быть отложена на два мѣсяца, пока не образуются свободные ресурсы оборотнаго капитала послѣ перечисленія соответственныхъ суммъ изъ смѣтныхъ кредитовъ, то оборотный капиталъ и долженъ представлять собою величину, равную стоимости необходимаго дорогамъ постоянного запаса матеріаловъ наличной денежной суммы, равной стоимости израсходованныхъ въ теченіе двухъ мѣсяцевъ, но не оплаченныхъ еще изъ смѣтныхъ кредитовъ матеріаловъ.

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

Размѣръ оборотнаго капитала, потребнаго для успѣшной дѣятельности Юго-Западныхъ дорогъ, возможно установить съ достаточной правильностью, если за основаніе будетъ принятъ годовой расходъ матеріаловъ, въ соображеніи съ различными условіями, изложенными въ поясненіяхъ по пункту 8-му.

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

По балансу на 1 января 1909 года значатся слѣдующіе капиталы:

Оборотный.	9.422.955 р. — к.
Воинскихъ приспособленій *)	236.514 „ 76 „
Старыхъ матеріаловъ.	1.824.573 „ 83 „
Стоимость инвентаря.	9.524.794 „ 86 „

Отвѣтъ на вопросъ 11-й.

Установленіе особаго капитала оборотныхъ запасовъ можетъ значительно упорядочить учетъ матеріаловъ и запасовъ, отпускаемыхъ изъ складовъ лишь для временнаго пользованія и затѣмъ возвращаемыхъ обратно, почему и признается безусловно цѣлесообразнымъ. Прибыль отъ оборота этихъ матеріаловъ и запасовъ слѣдовало бы обращать въ доходъ дорогъ, а убыль на соответствующій очередной номеръ расходной эксплуатаціонной смѣты, подобно тому, какъ это дѣлается съ прибылью и убылью отъ оборота новыхъ матеріаловъ.

Отвѣтъ на вопросъ 12-й.

Главнѣйшимъ недостаткомъ формы Глушинскаго является чрезмѣрная во многихъ случаяхъ детализировка ея, препятствующая иногда исполнить ее въ точности безъ ущерба для дѣла. Напримѣръ, для устраненія излишней сложности въ счетоводствѣ могли бы быть соединены слѣдующія подраздѣленія:

- №№ 99 и 100. Содержаніе мостовыхъ, мастеровъ, сторожей, слесарей, кузнецовъ и молтобойцевъ.
- №№ 104 и 106. Освѣщеніе пути и помѣщеній.
- №№ 108, 109 и 110. Содержаніе и ремонтъ трубъ.
- №№ 111, 112 и 113. Содержаніе и ремонтъ мостовъ.
- №№ 115, 116 и 117. Ремонтъ прочихъ искусственныхъ сооружений.
- №№ 120 и 121. Заготовка балласта для пути.
- №№ 105 и 130. Содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества.
- №№ 139 и 140. Содержаніе смотрителей зданій, дворниковъ, истопниковъ центральныхъ отопленій и мастеровыхъ.
- №№ 148 и 149. Ремонтъ паровозныхъ и вагонныхъ сараевъ, мастерскихъ подвижнаго состава и службъ при нихъ.
- №№ 152 и 153. Ремонтъ построекъ магазинной службы и мастерскихъ с.л. Пути.
- №№ 154 и 156. Ремонтъ прочихъ зданій.
- №№ 166 и 167. Содержаніе и ремонтъ водопроводовъ.

*) Независимо 1.340.728 р. 13 к., вошедшихъ въ общую сумму оборотовъ капитала на 1 января 1909 года.

№№ 177 и 178. Окладное содержаніе начальниковъ станцій, ихъ помощниковъ, агентовъ экспедиціи пассажировъ, экспедиціи и охраненію багажа и товаровъ и лицъ по содержанію станцій въ чистотѣ и порядкѣ.

№№ 200 и 202. Окладное содержаніе, суточные и разъѣзды кондукторскимъ бригадамъ.

№№ 241 и 267. Содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества.

№№ 243 и 268. Отопленіе паровозныхъ и вагонныхъ сараевъ и дежурныхъ комнатъ.

№№ 244, 269 и 271. Освѣщеніе паровозныхъ и вагонныхъ сараевъ и дежурныхъ комнатъ и расходы по охраненію внутри и внѣ вагонныхъ сараевъ и депо и освѣщеніе ручныхъ фонарей служащихъ.

№№ 245 и 270. Содержаніе въ чистотѣ паровозныхъ и вагонныхъ сараевъ и дежурныхъ комнатъ.

Что касается очередныхъ нумеровъ 228, 238, 264 и 283, на кои заносятся расходы по найму помѣщеній и квартирныя деньги служащихъ службы Тяги, то таковыя могли бы быть разбиты на два нумера—одинъ для расходовъ, производимыхъ участками Тяги и другой для расходовъ, производимыхъ мастерскими. То же можно было бы произвести по расходамъ (на отопленіе помѣщеній №№ 229, 239, 265 и 284), по освѣщенію помѣщеній (№№ 230, 240, 266 и 285), по содержанію помѣщеній въ чистотѣ и ремонтъ наемныхъ помѣщеній (№№ 231 и 286), по обмундированію служащихъ (№№ 227, 237, 263 и 282).

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

На Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ допускаются по нижеизложеннымъ причинамъ слѣдующія отступленія отъ формы т. с. Глушинскаго:

№ 234. Содержаніе машинистовъ, ихъ помощниковъ и поѣздныхъ кочегаровъ.

Количество паровозныхъ бригадъ должно быть исчисляемо для каждой скорости пробѣга паровозовъ отдѣльно, а равно для маневровъ специальными маневрными бригадами.

Въ дѣйствительности число бригадъ исчисляется по среднему выводу пробѣга одной бригады вообще, не подраздѣляя такой по скоростямъ, ибо такое подраздѣленіе не поддается точному учету.

№ 230/240. Освѣщеніе помѣщеній конторъ.

Кредитъ на освѣщеніе помѣщеній исчислить по количеству и роду освѣтительныхъ приборовъ и числу часовъ горѣнія.

Исчисляется по трехлѣтней сложности дѣйствительнаго денежнаго расхода на освѣщеніе помѣщеній, такъ какъ точный учетъ часовъ горѣнія, приборовъ освѣщенія признанъ невозможнымъ.

№ 246. Отопленіе паровозовъ.

Исчислять расходъ топлива отдѣльно на паровозо-версты поѣздовъ большой и малой скорости и отдѣльно на осе-версты вагоновъ.

Исчисляется количественный расходъ топлива по числу верстъ пробѣга каждаго типа паровозовъ отдѣльно, принимая за основаніе

дѣйствительный расходъ трехъ предъидущихъ лѣтъ и исполненный пробѣгъ каждымъ типомъ изъ числа пассажирскихъ и товарныхъ 6, 8 и 10 колесныхъ паровозовъ.

№ 249. Смазочные матеріалы для паровозовъ и тендеровъ.

Исчислять кредитъ по количественному расходу смазочныхъ матеріаловъ на общую паровозо-версту и по цѣнамъ смазочныхъ матеріаловъ.

Исчисляется по дѣйствительному денежному расходу трехъ предъидущихъ лѣтъ по каждому типу паровозовъ отдѣльно и по расчету на исполненныя ими версты пробѣга. Такъ какъ бригадамъ назначаются денежные нормы, чѣмъ поощряется употребленіе болѣе дешевыхъ матеріаловъ, а потому и кредиты могутъ быть исчисляемы лишь вышеуказаннымъ способомъ.

№ 253. Отопленіе приборовъ водоснабженія.

Исчислять предположенный расходъ воды для паровозовъ или трехлѣтняя сложность расходовъ.

Исчисляется по дѣйствительному расходу топлива трехъ предъидущихъ лѣтъ по расчету на исполненныя паровозо-версты, такъ какъ точный учетъ расхода воды признанъ невозможнымъ.

№ 259. Премія за сбереженіе расходовъ по водоснабженію.

Премія машинистамъ и кочегарамъ водокачекъ, Начальникамъ депо, ихъ помощникамъ и проч. за сбереженіе расходовъ по водоснабженію.

Премію за сбереженіе расходовъ признано болѣе правильной относить.

По отопленію приборовъ водоснабж.	на № 253.
„ освѣщенію помѣщеній	„ № 254.
„ смазкѣ и чисткѣ приборовъ	„ № 256.
„ ремонту котловъ и приборовъ водоснабженія. „	№ 257.

№ 261. Премія за исправное движеніе поѣздовъ и за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ.

Премія начальникамъ депо, ихъ помощникамъ, ревизорамъ, осматрщикамъ вагоновъ и проч. за исправное движеніе поѣздовъ и за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ.

По службѣ Тяги премія за исправное движеніе поѣздовъ не установлена. Премія за открытіе поврежденій подвижного состава выдается лишь осматрщикамъ вагоновъ.

Глава 3. Содержаніе вагоновъ.

№ 266. Освѣщеніе помѣщеній.

№ 267. Содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества.

№ 268. Отопленіе вагонныхъ сараевъ.

№ 269. Освѣщеніе вагонныхъ сараевъ.

№ 270. Содержаніе въ чистотѣ вагонныхъ сараевъ.

№ 271. Расходы по храненію внутри и внѣ вагонныхъ сараевъ и депо и освѣщеніе ручныхъ фонарей служащихъ.

По всѣмъ исчисленнымъ нумерамъ смѣты по содержанию вагонныхъ сараевъ смѣтный кредитъ исчислять по трехлѣтней сложности расходовъ.

Такъ какъ отдѣльныхъ вагонныхъ сараевъ по сл. Тяги въ дѣйствительности не имѣется, то и смѣтные кредиты по этимъ нумерамъ смѣты не исчисляются.

Всѣ означенные расходы относятся:

№ 266 на 230, № 267 на 241, № 268 на 243, № 269 на 244, № 270 на 245 и 271 на 244.

№ 273. Отопление вагоновъ.

Исчислять по предположенному пробѣгу соответственнаго рода вагоновъ, и по расходу на одну вагоно-версту по трехлѣтней сложности расходовъ отдѣльно, для пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ (для служебныхъ отдѣленій).

Смѣтный кредитъ исчисляется по дѣйствительному денежному расходу по расчету на 10.000 осе-версть пробѣга пассажирскихъ вагоновъ, въ виду невозможности раздѣлить расходъ на пассажирскіе и на товарные поѣзда.

№ 274. Освѣщеніе вагоновъ.

Исчислять по предположенному пробѣгу соответственнаго рода вагоновъ и по расходу на одну вагоно-версту по трехлѣтней сложности расходовъ отдѣльно, для пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ (для служебныхъ отдѣленій).

Освѣщеніе свѣчами исчисляется по расчету дѣйствительному денежному расходу на 10.000 осе-версть пассажирскихъ вагоновъ. Электрическое освѣщеніе по дѣйствительному расходу содержания поѣздныхъ электрическихъ станцій. А расходы на ацетиленовое освѣщеніе вагоновъ исчисляется по дѣйствительному расходу предыдущаго года.

№ 275. Содержаніе кондукторовъ-смазчиковъ.

Количество кондукторовъ-смазчиковъ должно быть рассчитываемо на основаніи предположеннаго пробѣга каждаго рода поѣздовъ.

Жалованье кондукторовъ-смазчиковъ должно быть относимо на № 200, смѣты въ той его долѣ, которую они получаютъ какъ кондуктора; добавочное же ихъ жалованье, какъ смазчиковъ должно быть относимо на № 275, смѣты.

Окладное содержаніе кондукторовъ-смазчиковъ исчисляется по среднему измѣрителю дѣйствительнаго расхода трехъ предыдущихъ лѣтъ и относится на № 275, смѣты.

Поверстныя деньги, уплачиваемыя кондукторамъ-смазчикамъ, исчисляются по количеству верствъ пробѣга поѣздовъ и установленными нормами, а расходъ этотъ относится на № 202.

№ 276. Матеріалы для смазки вагоновъ.

Количество израсходованныхъ по трехлѣтней сложности смазочныхъ матеріаловъ на 10.000 осе-верствъ вагоновъ и цѣна смазочныхъ матеріаловъ.

Кредитъ исчисляется по дѣйствительному денежному расходу по расчету на 10.000 осе-верствъ общаго пробѣга вагоновъ. Этотъ способъ исчисления примѣняется потому, что въ дѣйствительности расходуются весьма разнообразныя сорта смазочныхъ матеріаловъ, вслѣдствіе чего

и нормы назначаются въ суммахъ. При такомъ способѣ распредѣленія кредита предоставляется возможность употреблять дешевые сорта смазки и тѣмъ путемъ содѣйствовать пониженію расхода по № 276 смѣты.

Глава 4. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ для ремонта подвижнаго состава.

Въ объясненіяхъ, какъ въ смѣтѣ, такъ и въ отчетѣ должно быть показано распредѣленіе итога расходовъ по содержанію мастерскихъ на отдѣльныя статьи главъ 5 и 6 настоящаго отдѣла, на другіе отдѣлы смѣты, а равно и на посторонніе заказы.

На основаніи циркуляровъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 26/28 мая 1902 года за № 24499/7615/109, въ цѣляхъ покрытія общихъ расходовъ мастерскихъ начислять на заказы, производимые для постороннихъ лицъ и учреждений 75% стоимости рабочей силы, а для заказовъ другихъ казенныхъ дорогъ или службъ своей дороги 60%. На заказы по ремонту почтовыхъ вагоновъ, за счетъ почтовыхъ вѣдомствъ, на основаніи циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 1 іюля 1894 года, за № 19735/21—начислять 50% стоимости рабочей силы.

Согласно циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 22/23 февраля 1906 года, за № 8078/49 начисленія на исполненные посторонніе заказы подвергаются слѣдующему распредѣленію: покрываются прежде всего общіе расходы по отдѣлу V, гл. 4., въ полномъ приходящемся на заказы размѣрѣ изъ остающейся затѣмъ части начисленія 25% обращается въ доходъ казны и 75% въ депозитъ мѣстнаго Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Въ годовыхъ отчетахъ и смѣтахъ по главѣ 4, отдѣла V показывается полностью произведенный расходъ, при этомъ въ объясненіяхъ къ отчетнымъ даннымъ и къ смѣтнымъ назначеніямъ указываются, какая сумма сносится на отчисляемая изъ полученныхъ за посторонніе заказы суммъ.

№ 285. Освѣщеніе помѣщеній конторъ мастерскихъ.

Кредитъ на освѣщеніе помѣщеній исчислять по количеству расхода освѣтительныхъ приборовъ и числу часовъ горѣнія.

Исчисляется по трехлѣтней сложности дѣйствительнаго денежнаго расхода на освѣщеніе помѣщеній, такъ какъ точный учетъ часовъ горѣнія, приборовъ освѣщенія признанъ невозможнымъ.

№ 288. Содержаніе и возобновленіе инвентарнаго имущества собственныхъ мастерскихъ.

Расходы и въ объясненіяхъ смѣтныхъ назначеній должны быть исчисляемы особо на ремонтъ и возобновленіе:

- а) машинъ, станковъ и приборовъ;
- б) ручныхъ инструментовъ;
- в) прочаго имущества.

Смѣтный кредитъ исчисляется сообразно дѣйствительнаго расхода ближайшихъ предъидущихъ лѣтъ, такъ какъ расходъ этотъ трудно раздѣлить указаннымъ способомъ.

№№ 298—300. Ремонтъ паровозовъ, тендеровъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

Согласно ст. 13. правилъ, составленіе смѣтъ на исправленіе и возобновленіе паровозовъ и вагоновъ вносятся нормальныя суммы, соотвѣтствующія износу сихъ паровозовъ и вагоновъ въ зависимости отъ смѣтныхъ предположеній и предстоящихъ движеній и рассчитанныя, согласно утвержденному плану. А согласно ст. 14, означенныхъ правилъ, исчисленныя суммы показываются доходомъ въ особой объяснительной смѣтѣ. Въ отдѣлѣ же расходовъ этой смѣты вносятся дѣйствительно потребныя въ смѣтномъ году на возобновленіе и исправленіе подвижного состава суммы.

Предложенный способъ отчисленія нормальныхъ суммъ на возобновленіе подвижного состава, соотвѣтствующихъ износу подвижного состава, на Юго-Западныхъ дорогахъ не примѣняется.

Смѣтный кредитъ на ремонтъ подвижного состава исчисляется согласно той формы, которая указана Глушинскимъ, въ приложеніи № 2.

№ 303. Сальдо счета приплатъ за недостатки, обнаруженные въ товарныхъ вагонахъ при передачахъ на чужія дороги и обратно.

Трехлѣтняя сложность расходовъ и иныя имѣющіяся данныя, какъ напримѣръ, приплаты за обнаруженныя недочеты въ вагонахъ, не препятствующія однако приѣмкѣ послѣднихъ.

Приплата за недостатки, обнаруженные на передаточныхъ пунктахъ въ передаваемыхъ вагонахъ, всецѣло зависитъ отъ того ремонта, который этимъ вагонамъ дѣлался ранѣе предъявленія къ передачѣ и чѣмъ больше ремонтъ дѣлался, тѣмъ сумма приплатъ меньше и на оборотъ, при маломъ количествѣ ремонта приплата увеличивается. На Юго-Западныхъ дорогахъ всѣ такія приплаты относятся на № 301, смѣты, куда вообще относятся расходы по ремонту товарныхъ вагоновъ.

№ 304. Конвенціонныя штрафы за несвоевременный обмѣнъ запасными частями, правильныя браковки и проч.

Сюда должны быть относимы, напр., штрафы за простой вагоновъ, вслѣдствіе невысылки запасныхъ частей и за непосредственный обмѣнъ запасными частями; штрафы за неправильную браковку вагоновъ, возвратъ стоимости перегрузки и т. п. конвенціонныя уплаты другимъ дорогамъ, производимыя по винѣ службы Тяги.

Штрафы за несвоевременный обмѣнъ запасныхъ частей на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ очень невелики, почему не выдѣляются изъ общаго расхода по ремонту товарныхъ вагоновъ.

ПРИЛОЖЕНІЕ № 2.

Глава 1. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ.

Статья 1. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ.

Очер. № 5. Исправленіе паровозовъ, соединенное съ ихъ подъемкою. Смѣтныя назначенія должны быть исчислены особо по родамъ паровозовъ:

- а) на замѣну и исправленіе котловъ съ принадлежностями;
- б) на замѣну и исправленіе частей механизмовъ, рамъ и прочихъ частей паровозовъ.

Предположенный способ исчисления смѣтнаго кредита на ремонтъ паровозовъ признанъ неудобнымъ, такъ какъ затруднительно точно раздѣлить расходъ потребный на исправленіе котловъ отдѣльно отъ расходовъ по исправленію другихъ частей того же самага паровоза.

Поэтому отдѣльно исчисляются кредиты лишь на поставку новыхъ котловъ. Остальные котельные расходы исчисляются вмѣстѣ съ другимъ ремонтомъ.

Кредитъ на капитальный ремонтъ паровозовъ, производимый въ главныхъ мастерскихъ дорогъ, исчисляется, принимая за основаніе:

а) предположенный общій пробѣгъ паровозовъ, который распределяется по родамъ паровозовъ;

б) средній пробѣгъ паровозовъ между капитальнымъ ремонтомъ;

в) исходя изъ средняго пробѣга между капитальнымъ ремонтомъ и версть пробѣга, предназначеннаго къ исполненію исчисляется число паровозовъ къ поступленію въ капитальный ремонтъ;

г) средняя стоимость капитальнаго ремонта паровозовъ опредѣляется по среднему дѣйствительному расходу трехъ предыдущихъ лѣтъ.

На основаніи этихъ данныхъ исчисляется кредитъ на капитальный ремонтъ паровозовъ, при чемъ, если имѣется въ виду постановка новыхъ паровозныхъ котловъ, то въ этомъ случаѣ исчисляется особый кредитъ съ указаніемъ тогда паровозовъ, для которыхъ требуются новые котлы, ихъ числа и дѣйствительной ихъ стоимости.

Кредитъ на средній ремонтъ паровозовъ, производимый въ мастерскихъ при депо, исчисляется по дѣйствительному расходу трехъ предыдущихъ лѣтъ по расчету на 100 паровозо-версть, исполненныхъ въ теченіе означенныхъ трехъ лѣтъ.

Статья 2. Возобновленіе и исправленіе тендеровъ.

Очередной № 13. Исправленіе тендеровъ, соединенное съ подъемкою оныхъ.

Смѣтныя назначенія должны быть исчислены особо:

а) на замѣну и исправленіе баковъ;

б) на замѣну и исправленіе прочихъ частей тендеровъ.

Предложенный способъ исчисления кредита по ремонту тендеровъ признанъ неудобнымъ, такъ какъ невозможно точно раздѣлить расходъ, потребный на исправленіе баковъ и отдѣльно на исправленіе прочихъ частей тендеровъ.

Кредитъ на капитальный ремонтъ тендеровъ, производимый въ главныхъ мастерскихъ, исчисляется, принимая за основаніе:

а) число тендеровъ, подлежащихъ капитальному ремонту, опредѣляется по числу паровозовъ, предвиденныхъ въ капитальный ремонтъ (за исключеніемъ танковыхъ паровозовъ);

б) средняя стоимость капитальнаго ремонта тендеровъ, исчисленная по среднему дѣйствительному расходу трехъ предыдущихъ лѣтъ.

Кредитъ по среднему ремонту тендеровъ, производимый въ мастерскихъ депо, исчисляется по дѣйствительному расходу трехъ предыдущихъ лѣтъ по расчету 100 версть пробѣга тендеровъ, исполненныхъ въ теченіе означенныхъ трехъ лѣтъ.

Глава 2. Возобновление и исправление вагоновъ.

Статья 1. Возобновление и исправление пассажирскихъ вагоновъ.

Очередной № 21. Исправление пассажирскихъ вагоновъ.

Расходы по настоящему параграфу должны быть исчислены особо:

а) на возобновление и исправление внутренней отдѣлки, со включеніемъ движимаго инвентаря вагоновъ, а также приборовъ отопленія и освѣщенія ихъ;

б) на возобновление и исправление кузововъ, площадокъ, обшивки и крышъ;

в) на возобновление и исправление рамъ, рессоръ, ходовыхъ, упряжныхъ, ударныхъ и тормазныхъ приборовъ;

г) на мелкія исправленія вагоновъ.

Предлагаемый способъ исчисления расходовъ по ремонту пассажирскихъ вагоновъ признанъ весьма сложнымъ и недостигающимъ своего назначенія, ибо въ дѣйствительности весьма трудно подобнымъ образомъ точно учесть производимый расходъ каждаго вагона, находящагося въ ремонтѣ.

1. Возобновление и капитальный ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, производимый исключительно въ главныхъ мастерскихъ дороги, исчисляется слѣдующимъ образомъ: ежегодно опредѣляется все количество пассажирскихъ вагоновъ по каждому типу отдѣльно:

а) требующихъ возобновленія, т.-е. перестройки по ветхости кузова со включеніемъ возобновленія внутренняго убранства (въ такихъ случаяхъ дѣлаются и конструктивныя измѣненія сообразно съ современными требованіями);

б) требующихъ капитального ремонта, т.-е. такого, гдѣ не всѣ части ветхія и потому требуется только замѣна ветхихъ частей, а не всего кузова, но съ полнымъ возобновленіемъ внутренняго убранства (при такомъ ремонтѣ конструктивныя измѣненія не могутъ производиться или производятся въ незначительной степени);

в) требующихъ устройства водяного отопленія взамѣнъ имѣвшагося сухого печного или признаннаго негоднымъ водяного.

Кредиты по работамъ а, б, в—исчисляются по числу вагоновъ каждаго типа, которымъ предполагается произвести эти работы, причемъ средняя стоимость этихъ работъ опредѣляется по дѣйствительному расходу предыдущихъ лѣтъ на одинъ вагонъ каждаго типа.

Кромѣ того, исчисляется кредитъ на частное возобновление внутренняго убранства одной общей суммой въ размѣрѣ дѣйствительнаго расхода предыдущихъ лѣтъ для дополненія заказовъ по среднему ремонту (по дополнительнымъ смѣтамъ).

2. Средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ съ замѣною оказавшихся отдѣльныхъ ветхихъ частей и съ частичными возобновленіями внутренняго убранства производится въ главныхъ мастерскихъ дороги и приспособленныхъ линейныхъ мастерскихъ.

Кредитъ на этотъ ремонтъ исчисляется (съ 1910 года) по количеству вагоновъ, требующихъ ежегодно средняго ремонта и по средней стоимости единицы ремонта по каждому типу отдѣльно по дѣйствительному расходу предыдущихъ лѣтъ—(до 1910 г. исчисляется по пробѣгу на 10.000 осе-версть пассажирскихъ вагоновъ).

При всѣхъ родахъ ремонта, указанныхъ выше, производится одновременно и годичный осмотръ.

Очередн. № 22. Окраска пассажирскихъ вагоновъ.

Расходы по настоящему параграфу должны быть подраздѣлены:

а) окраска заново, при чемъ расходы должны быть показаны отдѣльно по классамъ;

б) исправленіе окраски и подкраска.

Кредитъ на окраску пассажирскихъ вагоновъ признано цѣлесообразнымъ исчислять по среднему расходу за три года по расчету на одинъ инвентарный вагонъ.

Очер. № 23. Подъемка вагоновъ для періодическаго осмотра для смѣны осей, а также подъемка, вызываемая горѣніемъ осей.

Общее количество подъемокъ и расходы по каждой изъ нихъ исчисляются по трехлѣтней сложности.

Учетъ числа подъемокъ и расхода по каждой подъемкѣ признанъ невозможнымъ, а потому на малый текущій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ и на годичный осмотръ, производимый на линіи въ участкахъ Тяги, смѣтный кредитъ исчисляется по дѣйствительному расходу на 10.000 осе-верстъ пробѣга пассажирскихъ вагоновъ за три предыдущихъ года.

Статья 2. Возобновленіе и исправленіе товарныхъ вагоновъ.

Очередн. № 28. Исправленіе товарныхъ вагоновъ.

Расходы по настоящему параграфу должны быть исчисляемы особо:

а) на возобновленіе и исправленіе кузововъ съ наковками и крышъ.

Расходы эти исчисляются по количеству вагоновъ каждаго рода, предвидѣнныхъ къ ремонту по смѣтѣ; при этомъ должно быть указано процентное отношеніе этого количества къ общей наличности вагоновъ.

б) На возобновленіе и исправленіе рамъ, рессоръ, ходовыхъ, упряжныхъ и тормазныхъ приборовъ.

в) На мелкія исправленія товарныхъ вагоновъ своихъ и чужихъ на своей дорогѣ.

Предположенный способъ исчисленія расходовъ по ремонту товарныхъ вагоновъ признанъ весьма сложнымъ, неудобнымъ и фактически не исполнимымъ, а потому смѣтный кредитъ по ремонту товарныхъ вагоновъ исчисляется:

а) возобновленіе ветхихъ и разбитыхъ вагоновъ.

Ежегодно опредѣляется число вагоновъ и платформъ подлежащихъ возобновленію; при чемъ средняя стоимость возобновленія опредѣляется по среднему дѣйствительному расходу предыдущихъ лѣтъ,

б) Средній ремонтъ и срочный осмотръ товарныхъ вагоновъ.

Ежегодно опредѣляется число товарныхъ вагоновъ подлежащихъ осмотру и кредитъ на исполненіе этой работы испрашивается по средней стоимости осмотра одного товарнаго вагона въ предыдущихъ годахъ, включая и расходы по подъемкѣ вагоновъ.

Очередной № 29. Наружная и внутренняя окраска кузововъ, крышъ, рамъ и колесъ.

Расходы по настоящему параграфу должны быть подраздѣлены нижеслѣдующимъ образомъ:

а) Окраска заново, при чемъ расходы должны быть показаны отдѣльно по роду вагоновъ.

б) Исправленіе окраски и подкраска.

Смѣтный кредитъ исчисляется по количеству товарныхъ вагоновъ, предполагаемыхъ подвергнуть осмотру и по средней стоимости окраски одного осмотровнаго вагона въ теченіи трехъ предыдущихъ лѣтъ.

Очередной № 30. Подъемка вагоновъ для періодическаго осмотра и смѣны осей, а также подъемка, вызванная горѣніемъ осей.

Общее количество подъемокъ и расходы по каждой изъ нихъ исчисляются по трехлѣтней сложности.

Учетъ числа подъемокъ и расходовъ по каждой подъемкѣ, а равно выдѣленіе расходовъ по каждой подъемкѣ отъ другого ремонта имѣя въ виду, что на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ имѣется въ паркѣ 32.210 товарныхъ вагоновъ, признанъ невозможнымъ, а потому на малый ремонтъ товарныхъ вагоновъ, включая и подъемку производимый исключительно на линіи въ участкахъ Тяги, смѣтный кредитъ исчисляется по дѣйствительному расходу на 10.000 осе-верстѣ пробѣга товарныхъ вагоновъ въ теченіе всѣхъ трехъ предыдущихъ лѣтъ.

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

Для должнаго освѣщенія отчета по III отдѣлу необходимо введеніе новаго измѣрителя на пудо-версты для слѣдующихъ очередныхъ номеровъ: 97, 120, 121, 122, 123, 124, 132, 133 и 134, т.-е. для номеровъ обнимающихъ собою расходы по содержанию въ исправности балластнаго слоя пути верхняго строенія, переводовъ, поворотныхъ круговъ и вѣсовыхъ помостовъ. Примѣненіе къ этимъ номерамъ измѣрителя „на пудо-версты“ необходимо потому, что отъ интенсивности работы дорогъ, опредѣляемой количествомъ перевезеннаго груза и степенью средней нагрузки поѣздовъ, значительно зависитъ изнашиваемость пути и потребность въ производствѣ расходовъ по содержанию пути въ исправности и въ должномъ соотвѣтствіи съ измѣняющимися условіями перевозки грузовъ. Для №№ 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 130, 131, 135, 136, 137, 138, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, и 167 измѣрителемъ, близкимъ къ дѣйствительности, можетъ быть лишь единица площади, куба или числа данной группы сооруженій. Для остальныхъ номеровъ III отдѣла можетъ попрежнему примѣняться установленный измѣритель „на версту дороги“.

Обращаясь къ вопросу объ особыхъ измѣрителяхъ для смѣтныхъ расходовъ по отдѣлу IV смѣты, слѣдуетъ сказать, что регулировку расходовъ по содержанию личнаго состава, обслуживающаго станціи, составляющихъ около ²/₃ всѣхъ находящихся въ вѣдѣніи службы Движенія расходовъ, приходится фактически вести совсѣмъ не по тѣмъ измѣрителямъ, которые назначены по смѣтѣ, а по другимъ.

Напримѣръ, измѣритель очер. № 178—1.000 пуд. частнаго перевезеннаго груза отнюдь не можетъ служить единицей, освѣщающей штатъ, такъ какъ количество работы по экспедиціи зависитъ не отъ

вѣса груза, а отъ числа отправокъ и при томъ не отъ частныхъ только, но и служебныхъ почти въ равной мѣрѣ. Отправка, однако, тоже не является достаточно вѣрной единицей въ тѣхъ случаяхъ, когда коммерческій штатъ слить съ техническимъ, частью или полностью, какъ это и бываетъ въ большинствѣ случаевъ.

Установленіе правильной, вполне освѣщающей дѣло единицы для учета станціонныхъ штатовъ составляетъ вообще весьма трудную и сложную задачу, которая до сихъ поръ еще нигдѣ удовлетворительно разрѣшена не была, первая попытка въ этомъ направленіи въ Россіи сдѣлана была на сѣздѣ начальниковъ коммерческихъ службъ въ 1893 году, но при этомъ выработаны были измѣрители лишь для операций по грузамъ, багажу и пассажирскимъ билетамъ.

Затѣмъ, способы, предложенные этимъ сѣздомъ, все же довольно спорны и потому распространенія не получили. Ближайшее изслѣдованіе станціонныхъ штатовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ по отношенію къ какой-либо одной условной единицѣ неизбѣжно убѣждаетъ въ томъ, что или штаты эти ни въ какомъ соотвѣтствіи между собой не находятся, или сама единица неправильна. Въ послѣднее время Управленіемъ службы Движенія Юго - Западныхъ желѣзныхъ дорогъ сдѣлана вновь попытка нормировки станціонныхъ штатовъ избравъ за единицу работы время, для исполненія отдѣльныхъ манипуляцій, изъ которыхъ слагается станціонная работа, при чемъ время это опредѣляется непосредственнымъ опытомъ. Полученные результаты позволяютъ надѣяться, что способъ этотъ если не вполне разрѣшаетъ вопросъ, то весьма близокъ къ его правильному практическому разрѣшенію. Изслѣдованіе въ этомъ направленіи показало, между прочимъ, что на станціяхъ съ малой и средней работой цѣлесообразно отмѣнить спеціализацію труда полностью и частью. Такъ на нѣкоторыхъ станціяхъ возможно и цѣлесообразно отмѣнить не только телеграфистовъ, вѣсовщиковъ и кассировъ, но даже стрѣлочниковъ и обслуживать всѣ операции станціи одними помощниками начальниковъ станцій по особому росписанію. Сдѣланные опыты были столь благопріятны во всѣхъ отношеніяхъ, что въ настоящее время около 170 станцій постепенно переводится на эту систему штатовъ. Очевидно, однако, что при этомъ всѣ очередныя №№ гл. 2, отд. IV, заключающіе въ себѣ окладное содержаніе станціоннаго штата (очередныя №№ 177, 178, 179, 180), а также расходы по очер. №№ 212 (гл. 4 отд. IV) должны быть слиты въ одинъ общій номеръ, что не только возможно, но было бы и наиболѣе правильно. При этомъ, однако, неизбѣжно было бы отказаться отъ полнаго и точнаго соотвѣтствія смѣтнаго заданія со сказанной системой учета и регулировки станціонныхъ штатовъ, такъ какъ такое смѣтное заданіе должно было бы выражаться не въ количествѣ перевозимыхъ грузовъ и пробѣгѣ, а въ такихъ единицахъ, какъ число проданныхъ билетовъ, багажныхъ квитанцій отправокъ, телеграммъ, сношеній о движеніи поѣздовъ и т. д. Послѣднее было бы слишкомъ сложно и невозможно для самаго заданія.

Въ виду сказаннаго казалось бы цѣлесообразнымъ вообще болѣе широко провести въ смѣтномъ дѣлѣ принципъ децентрализаціи власти и правъ и соотвѣтственно отказаться отъ мысли создать такую форму

смѣты, которая отражала бы детально все внутренне распоряжки службы и взаимно этого расходную смѣту сдѣлать весьма краткой. При этомъ надлежало бы избрать такой измѣритель для расходовъ, зависящихъ отъ размѣровъ движенія, который наиболѣе рельефно отражалъ бы степень выгодности хозяйства дороги. Такимъ измѣрителемъ слѣдовало бы принять пудо-версту соотвѣтственно тарифнымъ сборамъ тоже съ пудо-версты. Затѣмъ, равнымъ образомъ, слѣдовало бы отказаться отъ регулировки расходовъ отдѣльныхъ дорогъ путемъ одного только сравненія расходовъ разныхъ дорогъ между собою, а основываться въ этомъ дѣлѣ главнымъ образомъ на мотивированномъ сравненіи расходовъ одной и той же дороги за болѣе или менѣе продолжительный періодъ времени.

Сказанное обобщеніе расходной смѣты требуетъ, однако, предварительнаго изданія правилъ и законовъ, опредѣляющихъ точно нормы содержанія служащихъ на желѣзной дорогѣ и ихъ права въ этомъ отношеніи.

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

На казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, гдѣ введено нормальное положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ на очер. № 193 относятся не только расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ и перегрузкѣ, но и уплаты по грузовымъ претензіямъ, происшедшимъ по винѣ агентовъ дороги, при этомъ сказанное нормальное положеніе смѣшиваетъ въ одно совершенно разнородныя по существу операціи: хозяйство по нагрузкѣ и выгрузкѣ и удовлетвореніе грузовыхъ претензій. Благодаря этому эти разнородные расходы весьма трудно отдѣлимы другъ отъ друга и столь важная и крупная операція, какъ хозяйство по нагрузкѣ и выгрузкѣ, совершенно ускользаетъ отъ регулировки и руководства со стороны мѣстныхъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, и каждая станція дѣйствуетъ по своему усмотрѣнію. Станціи въ свою очередь, благодаря тому, что въ основѣ нормальнаго положенія о товаро-станціонныхъ работахъ проведено широко артельное начало, не только не въ состояніи учесть, какую они получаютъ премію, но и вообще получаютъ ли они премію или начеть. При такихъ условіяхъ воздѣйствіе, преслѣдуемое преміей сводится практически почти къ нулю.

Юго-Западные желѣзные дороги въ этомъ отношеніи единственное исключеніе въ сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ такъ какъ на нихъ нормальное положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ не введено, а дѣйствуетъ совершенно иное положеніе о преміямъ за сбереженіе расходовъ по нагрузкѣ, выгрузкѣ и перегрузкѣ.

Положеніе это существуетъ на Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогахъ съ 1883 г. почти безъ измѣненій и ему, главнымъ образомъ, если не всецѣло слѣдуетъ приписать то обстоятельство, что Юго-Западные дороги пожалуй единственныя, гдѣ даже въ періодъ 1905—1907 гг. когда цѣны на рабочія руки повсемѣстно возрасли, стоимость нагрузки и выгрузки осталась въ среднемъ ниже тарифныхъ сборовъ за эти услуги жел. дороги. Согласно этому положенію нагрузка и выгрузка выдѣлена въ совершенно самостоятельную, ни съ чѣмъ другимъ не смѣшиваемую операцію, при чемъ каждой станціи отдѣльно назначается опредѣленная на каждый данный годъ норма расходовъ съ 1.000 пуд.

(или вагона) переработанного груза. Сбереженія противъ этой нормы за исчисленіемъ опредѣленнаго % на учетъ и премію высшимъ агентамъ, причастнымъ къ этой операціи, полностью поступаютъ въ премію станціи. Благодаря этому каждая станція не только вообще, но даже и ежедневно знаетъ заработала она премію или нѣтъ и въ какомъ именно размѣрѣ. Сказанное положеніе позволяетъ въ смѣтѣ по очередному № 193 выдѣлять особо съ полной опредѣленностью расходы по нагрузкѣ и выгрузкѣ, но за то съ другой стороны на очер. № 193 на Юго-Западныхъ дорогахъ относились расходы по уплатѣ большинства премій за сбереженія по обороту вагоновъ, а съ 1910 года относятся расходы по уплатѣ большинства премій по утилизаціи подвижного состава вообще. Вслѣдствіе всего сказаннаго расходы отдѣльныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по очер. № 193 не представляется возможнымъ сравнивать.

Для достиженія правильнаго учета и возможности сравненія представлялось бы наиболѣе цѣлесообразнымъ слѣдующее:

1. Упразднить вовсе нормальное положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ и замѣнить его отдѣльными самостоятельными положеніями;

- а) о преміи за сбереженія по товаро-станціоннымъ работамъ,
- б) о преміи за сбереженія расходовъ по уплатѣ претензій,

при чемъ послѣдніе расходы относить не на очер. № 193, а на какой-либо другой номеръ, напр., очер. № 37 смѣты.

2. Расходы по охранѣ грузовъ, относимые теперь на очер. № 193 смѣты, относить не на этотъ номеръ, а также на очередной № 37 смѣты.

3. Для расходовъ по уплатѣ преміи по утилизаціи подвижного состава имѣть особый специальный очередной номеръ.

Послѣднее является необходимымъ потому, что въ существующей формѣ смѣты нѣтъ отдѣльныхъ очередныхъ номеровъ, которые непосредственно выражали бы собою элементы, изъ которыхъ слагаются сбереженія, достигаемыя преміей по утилизаціи подвижного состава.

Напримѣръ, преміи за увеличеніе вѣса поѣздовъ и увеличеніе средней нагрузки вагона даетъ сбереженія въ числѣ поѣздовъ, т.-е. въ пробѣгѣ, между тѣмъ большинство подвижныхъ расходовъ по смѣтѣ приурочены къ поѣздо-верстѣ и въ результатѣ, когда вслѣдствіе сокращенія пробѣга (для перевозки опредѣленнаго количества грузовъ) достигнуты крупныя общія сбереженія, въ то же самое время сбереженій и расходовъ собственно на поѣздо-версту можетъ не быть и даже поѣздо-верста можетъ обходиться дороже, чѣмъ по смѣтѣ, такъ что отчетная цифра расхода на измѣритель сама по себѣ будетъ показывать плохое хозяйство, въ то время, какъ оно наоборотъ именно хорошо. Затѣмъ премія за улучшеніе работы поѣздовъ даетъ одновременно сбереженіе въ количествѣ подвижного состава и въ оборотѣ паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ, между тѣмъ въ очередной смѣтѣ сбереженія по обороту подвижного состава нигдѣ непосредственно не регистрируются.

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

По балансу службы Сборовъ значится на счетѣ:

№ 14а. Высочайшаго Двора и
Лицъ Императорской Фамиліи (по
фактурнымъ перев.)

284 р. 32 к.

№ 15а. Военнаго Вѣдомства.	3.387.859 р. 53 к.	
№ 16а. Морского "	6.098 " 09 "	
№ 17а. Разныхъ Правительствъ.		
Учрежденій	90.108 " 70 "	
		3.484.350 р. 64 к.

Кромѣ того, не включены въ балансъ нефактурныя перевозки по счетамъ:

№ 14б. Высочайшаго Двора.	818 р. 19 к.	
№ 15б. Военнаго Вѣдомства.	1.237.028 " 18 "	
№ 16б. Морского "	9.663 " 14 "	
№ 17б. Разныхъ Правительствъ.		
Учрежденій	48.519 " 31 "	
		1.296.028 " 82 "

А всего по счетамъ №№ 14—17. 4.780.379 р. 46 к.

Долговъ другихъ желѣзныхъ дорогъ (по каждой дорогѣ отдѣльно) по балансу службы Сборовъ незначителен.

По балансу значится на счетѣ № 20 по расчету:

а) съ пароходными обществами.	105.747 р. 40 к.	
б) „ подъѣздными путями	633.678 " 70 "	
в) „ заграничными дорогами.	470.021 " 65 "	
г) „ другими переводн. предпріятіями.	87.831 " 90 "	
		1.297.279 р. 65 к.

По балансу службы Сборовъ значится на счетѣ № 23 „недоборовъ и недовзносовъ“ сумма—59.440 р. 35 к.

По балансу службы Сборовъ значится на счетѣ № 18 „по текущимъ счетамъ частныхъ лицъ и учреждений“ долгъ въ суммѣ—60.520 руб. 85 коп., каковой обезпеченъ процентными бумагами, представленными контрагентами

Долговъ безнадежныхъ къ поступленію по балансу службы Сборовъ не усматривается.

Отвѣтъ на вопросъ 17-й.

а) Изъ баланса службы Сборовъ усматривается весьма значительная задолженность казенныхъ учреждений.

Задолженность эта по Юго-Западнымъ желѣзнымъ дорогамъ къ 1-му января 1909 г. составляла—4.780.379 р. 46 к., при чемъ 3.484.350 р. 64 к. примѣнительно къ порядку, существовавшему до 1-го января 1908 г. *), включены въ составъ баланса, а 1.296.028 р. 82 к. въ такой балансъ не вошли и числятся на учетѣ лишь въ особыхъ вспомогательныхъ книгахъ, какъ это установлено введеннымъ съ 1-го января 1908 года Положеніемъ о службахъ Сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

*) См. Временн. Положеніе о службахъ Сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ

Разматривая детально долговья суммы за казенными учрежденіями, нельзя не отмѣтить того обстоятельства, что оплата счетовъ этими учрежденіями или почти не производится или же погашеніе долговъ затягивается на весьма продолжительное время, что подтверждается фактомъ существованія и нынѣ долга за Военнымъ Вѣдомствомъ, относящагося къ 1899 г.

Задержка платежей, отражаясь на несвоевременномъ поступленіи денегъ въ ресурсы казны по дорогѣ, вызываетъ также осложненіе въ учетѣ суммъ, причитающихся Юго-Западнымъ дорогамъ и требуетъ ежегодно непроизводительнаго расхода на постатейное перенесеніе долговыхъ суммъ изъ однѣхъ вспомогательныхъ книгъ въ другія новыя.

Въ виду сего казалось бы весьма цѣлесообразнымъ видоизмѣнить существующій нынѣ порядокъ расчетовъ желѣзныхъ дорогъ съ казенными учрежденіями и подвести таковой къ категоріи расчетовъ со всѣми контрагентами дорогъ, т.-е. за наличныя деньги. Весьма цѣлесообразнымъ было бы даже установленіе порядка расчетовъ, предложеннаго Министерствомъ Финансовъ заключающагося въ томъ, что счета дорогъ, по провѣркѣ мѣстнымъ контролемъ, были оплачиваемы непосредственно распоряженіемъ Департамента Государственнаго Казначейства изъ смѣтныхъ суммъ даннаго учрежденія.

б) Въ устраненіе всякихъ безденежныхъ расчетовъ, казалось бы также полезнымъ назначать ежегодно каждой службѣ Управленія потребныя суммы на возмѣщеніе платежей за перевозки для надобности дороги (служебныя перевозки), кои въ настоящее время хотя и включаются въ балансъ, но лишь безденежно.

Отвѣтъ на вопросъ 18-й.

Нельзя согласиться съ предлагаемымъ по главѣ V (Дебиторы и кредиторы) записки инженера Кульжинскаго относительно кредиторскихъ списковъ:

„1. Совершенно уничтожить льготный срокъ для эксплуатационныхъ кредитовъ, установить срокомъ дѣйствія кредитовъ 31 декабря смѣтнаго года“.

Многія работы возможны лишь осенью (очистка прудовъ, восстановление пострадавшихъ отъ ливней сооружений и т. п.), кончаются онѣ къ зимѣ (концу ноября, декабря), и успѣть сдѣлать расчеты по нимъ и провести платежи за одинъ мѣсяць не представляется возможнымъ.

Перенесеніе же платежей на кредиты слѣдующаго года, сокращая послѣдніе, внесетъ неопредѣленный беспорядокъ въ хозяйство.

„3. Срокъ дѣйствія кредиторскаго списка назначить шесть мѣсяцевъ“.

Къ строительнымъ кредитамъ, ассигнованнымъ, на значительныя работы это правило безусловно не можетъ быть примѣнено. Изъ двухъ лѣтъ дѣйствія строительныхъ кредитовъ первый годъ для болѣе значительныхъ работъ уходитъ на составленіе проектовъ и, главнымъ образомъ, на проведеніе ихъ въ центральномъ вѣдомствѣ (при обязательности представленія на его утвержденіе cadaго проекта, смѣта

котораго превышаетъ 50.000 руб. и цѣлаго ряда другихъ проектовъ, независимо отъ стоимости работъ). Остается на постройку одинъ годъ. Обыкновенно удается въ этотъ оставшійся годъ лишь сдать работу по конкуренціи и приступить къ ней. Большинство же работъ для своего окончанія требуетъ еще одного—двухъ лѣтъ. А иногда платежи по наиболѣе крупнымъ работамъ, производимые послѣ полного ихъ окончанія, неизбѣжно переходятъ и на 5-ый годъ.

Велѣдствіе изложеннаго желательно:

1. Чтобы для эксплуатаціоннаго кредита былъ по прежнему сохраненъ установленный льготный срокъ дѣйствія (3 мѣсяца);

и 2. Чтобы для строительныхъ кредитовъ, т.-е. отд. VII, гл. 2 и новыхъ работъ, срокъ дѣйствія былъ установленъ 3-хъ лѣтній и сверхъ того, срокъ дѣйствія кредиторскаго списка для работъ на сумму до 50.000 руб.—двухъ-лѣтній.

Увеличеніе срока дѣйствія строительныхъ кредитовъ (помимо кредиторскаго списка) необходимо въ виду того, что кредиты на работы, производимыя хозяйственнымъ способомъ, не могутъ сохраняться кредиторскими списками, а такія работы и приходится большей частью производить послѣ другихъ работъ (укладка путей и стрѣлокъ и т. п.).

Отвѣтъ на вопросъ 19-й.

Прилагается вѣдомость, составленная по формѣ таблицы № 12 записки С. Н. Кульжинскаго.

Отвѣтъ на вопросъ 20-й.

Для освѣдомленности о финансовомъ положеніи дорогъ, о работѣ подвижнаго состава, перевозкѣ грузовъ, багажа и пассажировъ, начальнику дорогъ представляются на каждое данное число необходимыя для сего свѣдѣнія. Кромѣ того, изготовляются не позже 15-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца приблизительныя свѣдѣнія о доходахъ и не позже 30-го числа того же мѣсяца полный обзоръ (по очереднымъ номерамъ смѣты) о расходахъ по содержанію эксплуатаціи дорогъ.

Отвѣтъ на вопросъ 21-й.

Составленіе полного годового отчета о результатахъ эксплуатаціи Юго-Западнаго дороги заканчиваются не позже 15-го іюня послѣ отчетнаго года.

БАЛАНСЪ

счетовъ.....Желѣзной дороги

на 1-е января 19.....года.

А К Т И В Ъ. Балансъ счетовъ

желѣзной дороги на 1-е января 19 года.

П А С С И В Ъ.

№№	Обозначеніе счетовъ.	Сумма.	Примѣчаніе.	№№	Обозначеніе счетовъ.	Сумма.	Примѣчаніе.
I. Постройка и улучшение дороги.							
1	Недвижимое имущество дороги		Первые 4 счета могутъ быть соединены въ одинъ.	1	Строительный капиталъ		
2	Инвентарное имущество дороги			2	Ликвидация счетовъ бывшаго общества		
3	Подвижной составъ			3	Кредиты по усилению и улучшенію дороги		
4	Колесный паркъ			4	Сборъ въ 1/2 коп. съ пуда		
5	Ликвидация счетовъ бывшаго общества						
6	Расходы по усилению и улучшенію дороги						
7	Расходы за счетъ сбора въ 1/2 коп. съ пуда						
II. Эксплоатация дороги.							
8	Касса Управленія дороги и операціоннаго аванса Начальника дороги			5	Оборотный капиталъ		
9	Казначейство: а) по кредитамъ			6	Капиталъ старыхъ матеріаловъ		
10	б) по денежному счету оборотнаго капитала			7	Капиталы и фонды спеціального назначенія		7. Училищный фондъ, запасный фондъ на-грузки и выгрузки, по-грузочно - выгрузочный фондъ, фондъ премиро-ванныхъ расходовъ и работъ, капиталъ пен-сионныхъ и сберегатель-кассъ, ссудный фондъ, больничный фондъ ит. п.
11	в) по капиталамъ и фондамъ спеціального назначенія						
12	г) по депозитамъ						
13	Новые матеріалы въ складахъ дороги			8	Доходы эксплуатаціи		
14	Старые матеріалы			9	Эксплоатаціонные кредиты		
15	Воинскія запасы и приспособленія						

А К Т И В Ъ.

№.№	Обозначеніе счетовъ.	Сумма.	Примѣчаніе.
16	Расходы эксплуатаціи		
17	Расходы за счетъ особыхъ кредитовъ .		
18	Расходы по вспомогательнымъ пред- пріятіямъ		
19	Расходы за счетъ капиталовъ и фондовъ		
20	„ „ „ спеціального назначенія		
21	Расходы по заказамъ въ производствѣ .		
22	Нераспредѣленные расходы		
23	Переходящія суммы		
24	Перерасходы по эксплуатаціи предъ- идушихъ лѣтъ		
25	Затраты, подлежащія отнесенію на смѣ- ты будущихъ лѣтъ		
26	Управленіе желѣзныхъ дорогъ		
27	Разныя лица и мѣста		
28	Поставщики и подрядчики		
29	Подотчетныя лица		
30	Служба Сборовъ по разнымъ расчетамъ		
31	Чужія дороги по разнымъ расчетамъ .		
32	Служба Сборовъ по исчисленію доходовъ		

П А С С И В Ъ.

№.№	Обозначеніе счетовъ.	Сумма.	Примѣчаніе.
10	Особые кредиты		10. Особые кредиты: по пожарнымъ убыт- камъ содержанію ли- тографіи, пенсіонныхъ кассъ, (дѣлопроизвод- ство) Императорскихъ поѣздовъ, на производ- ство: почтовыхъ опера- цій, газа, по сберега- тельнымъ кассамъ.
11	Кредиты по вспомогательнымъ пред- пріятіямъ		
12	Кредиты на воинскіе запасы и приспо- собленія		
13	Неуплаченное содержаніе		
14	Судебныя и иныя взысканія		
15	Залоги		
16	Переходящія суммы		
17	Кредиторы казны по заключеннымъ смѣтамъ		
18	Товароотправители по претензіямъ и переборамъ		
19	Разныя лица и мѣста		
20	Поставщики и подрядчики		
21	Служба Сборовъ по разнымъ расчетамъ		
22	Чужія дороги по разнымъ расчетамъ .		
23	Перерасходы не имѣющіе соответствую- щихъ кредитовъ.		

Балансъ дороги

А К Т И В Ъ.

№№		Руб.		К.	
		Руб.	К.	Руб.	К.
1	Счетъ первоначальнаго сооруженія дороги				
2	„ „ дополнительнаго оборудованія дороги: За счетъ строительныхъ кредитовъ „ „ сбора въ 1/5 коп.				
3	Счетъ наличныхъ средствъ: I. По Казначействамъ: а. Эксплоатаціонныхъ б. Особыхъ кредитовъ в. Строительныхъ г. Специальныхъ д. Депозитныхъ е. Оборотнаго капитала II. По кассѣ: а. Эксплоатаціонныхъ б. Особыхъ кредитовъ в. Строительныхъ г. Специальныхъ д. Депозитныхъ е. Оборотнаго капитала ж. Нераспредѣленныхъ сборовъ				
4	Счетъ матеріаловъ и запасовъ: а. Матеріаловъ новыхъ б. „ „ бывшихъ въ дѣлѣ				

на 1-е января 19 . . . года.

П А С С И В Ъ.

№№		Руб.		К.	
		Руб.	К.	Руб.	К.
1	Счетъ капитала первоначальнаго оборудованія				
2	„ „ „ дополнительнаго оборудованія: а. наличными деньгами б. старыми матеріалами				
3	Счетъ специальныхъ капиталовъ и фондовъ: а. Оборотный капиталъ б. Инвентарный „ в. Запасъ старыхъ матеріаловъ г. Авансъ на производство ком.-ссуд операций д. Капиталъ Пенсіонной Кассы е. Больничный фондъ ж. Операционный авансъ з. Капиталъ на выдачу стипендій и другіе				
4	Счетъ кредиторовъ: а. По эксплуатационнымъ кредитамъ б. „ „ строительнымъ кредитамъ в. „ „ особымъ кредитамъ г. „ „ оборотному капиталу д. „ „ специальнымъ средствамъ е. „ „ депозиту ж. „ „ нераспредѣленнымъ сборамъ				

А К Т И В Ъ.

№№		Руб.		К.	
		Руб.	К.	Руб.	К.
	в. Гарантированныхъ рельсъ				
	г. Военскихъ приспособленій				
	д. Инвентаря				
5	Счетъ дебиторовъ:				
	а. По эксплуатаціоннымъ кредитамъ				
	б. „ строительнымъ кредитамъ				
	в. „ особымъ кредитамъ				
	г. „ оборотному капиталу				
	д. „ спеціальнымъ средствамъ				
	е. „ депозиту				
	ж. „ нераспредѣленнымъ сборамъ				
6	Счетъ переходящихъ суммъ:				
	а. По эксплуатаціоннымъ кредитамъ				
	б. „ строительнымъ кредитамъ				
	в. „ особымъ кредитамъ				
	г. „ оборотному капиталу				
	д. „ спеціальнымъ средствамъ				
	е. „ депозиту				
	ж. „ нераспредѣленнымъ сборамъ				
7	Счетъ расходовъ отчетнаго года:				
	а. По содержанію эксплуатаціи дороги				
	б. Особыхъ расходовъ				
	в. По содержанію и ремонту частн. вѣтвей				
8	Счетъ прибыли или убытка				
	Балансъ				

П А С С И В Ъ.

№№		Руб.		К.	
		Руб.	К.	Руб.	К.
5	Счетъ переходящихъ суммъ:				
	а. По эксплуатаціоннымъ кредитамъ				
	б. „ строительнымъ кредитамъ				
	в. „ особымъ кредитамъ				
	г. „ оборотному капиталу				
	д. „ спеціальнымъ средствамъ				
	е. „ депозиту				
	ж. „ нераспредѣленнымъ сборамъ				
6	Счетъ безденежныхъ отнесеній на расходы:				
	а. служебныя перевозки				
	б. старыя матеріалы				
7	Счетъ сборовъ по эксплуатаціи дорогъ				
8	Счетъ прибыли или убытка				
	Балансъ				

Данные о необходимом для дорогъ размѣрахъ оборотнаго капитала. Составлены на 1 января 1909 года.

Главы—номенклатуры.	НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВЪ.	Наличіе на 1-е января 1907 г.	Расходъ 1906 г.	Размѣръ		необходимаго оборотнаго капитала					ПРИМѢЧАНІЕ.
				Согласно жур		нала Совѣта Юго-Западныхъ жел. дор.					
				Процентное отношеніе къ годовому расходу.	Стоимость потреб. норм. запаса въ складъ на 1-е янв. 1909 г.	Процентное отношеніе къ годовому расходу.	Сумма необходим. до возстановленія оборотн. капитала стоимости израсход. матер.	Общее процент. отношен. къ годовому расходу.	Всего требуется оборотнаго капитала.	Въ томъ числѣ воинск. запаса.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
I	Топливо: дрова	535 282,21	1.205.083,04	100	1.205,083	16	192.813	116	1.397.896	—	1) Въ суммѣ наличія запасовъ на 1 января 1907 г., какъ равно требующагося запаса на 1 января 1909 г. вошла стоимость воинскихъ запасовъ на сумму 1.340.728 р. 13 к., а также требующійся въ участкахъ службы Пути нормальный запасъ матеріаловъ верхняго строенія, а именно: рельсовъ на сумму 492.968 р. 58 к., скрѣпленій, стрѣлокъ и крестовинъ на сумму 214.549 р. 32 к. и шпаль и переводныхъ брусьевъ на сумму 93.465 р. 26 к. 2) Подробности, почему именно требуется имѣть исчисленный для каждой группы размѣръ запасовъ, смотр. въ приложенной къ сему расчету пояснительной запискѣ. (Смотр. на оборотѣ).
	Каменный уголь	845.888,41	5.728.817,26	24	1.374.916	16	916.611	40	2.291.527	1.037.579,14	
	Проч. матеріалы	16.141,72	39 864,85	34	13.554	16	6.378	50	19.932	336,04	
II	Смазочные матеріалы.	78.449,17	259.028,56	34	88.070	16	41.445	50	129.515	14.806,20	
III	Освѣтительные матеріалы: свѣчи.	52.885,44	131.236,36	34	44.620	16	20.998	50	65.618	17.832,46	
	керосинъ	41.004,25	216.286,47	24	51.909	16	34.606	40	86.515	15.237,30	
	Проч. освѣтит. матеріалы.	47.920,45	88 503,00	50	44.252	16	14.160	66	58.412	5.035,07	
IV	Рельсы	1.294.043,60	1.333.718,11	100	1.333.718	16	213.395	116	1.547.113	5.458,80	
	Скрѣпленія стрѣлки и крестовины	972.172,83	944 268,98	100	944.268	16	151.083	116	1.095.351	3.735,41	
V	Шпалы и переводн. брусья	1.729.530,47	1.111.778,81	154	1.712.139	16	177.885	170	1.890.024	864,00	
VI	Запасные части подвижн. состава.	1.956.498,54	2.072.537,58	100	2.072.537	16	323.181	116	2.395.718	5.223,80	
VII	Металлы и издѣлія изъ нихъ.	1.301 306,54	1.770.656,55	59	1.044.687	16	283.305	75	1.327.992	6.534,75	
VIII	Лѣсной матер., певопед. въ др. подраз., (кромѣ колоды и плангсоновъ).	798.783,89	873.661,44	100	873.661	16	139.786	116	1.013.447	171.804,91	
	Колоды и плангсоны.	29.431,99	114.332,16	200	228.664	16	18.293	216	246.957	—	
IX	Матеріалы для камен. работъ	200.279,20	452.656,19	50	226.328	16	72.425	66	298.753	25,48	
X	Мануфактурные, москательные, химическ., стеклян. и друг.	473.272,51	898.033,31	59	529.840	16	143.685	75	673.525	16.476,03	
XI	Канцеляр. принад., книги и бланки	124.520,12	174.479,26	59	102.943	16	27.917	75	130.860	—	
XII	Обмундировочные предм.	79.184,20	594.434,14	50	297.217	16	95.100	66	392.326	1.044,00	
XIII	Инвентарные предметы.	207.593,35	578.574,83	34	196.715	16	92.572	50	289.287	38.734,74	
	Кредиты, не вошедшіе въ др. подраз.	146.944,63	159.144,40	59	93.895	16	25.463	75	119.358	—	
	Итого	10.931.123,52	18.747.095,30	—	72.479.016	—	2.991.110	—	15.470.126	1.340.728,13	

Согласно предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ 7 октября, 1903 года, за № 14115, въ распоряженіи Ю. З. жел. дорогъ имѣлось оборотныхъ средствъ, принадлежащихъ оборотному капиталу безвозвратно:

I. а) Перешло отъ частныхъ обществъ	5.907.491 р. 31 к.
Тоже воинскихъ запасовъ	1.322.641 „ 67 „
б) Оборотный капиталъ Кіево-Ковельской д.	1.000.000 „ 00 „
II. Долгъ сборамъ	647.209 „ 19 „
	<hr/>
	8.877.342 р. 17 к.

Сверхъ того, переведено по § 42 см. 1904 г.

Согласно телеграммы Упр. ж. д. 28|IV—1904 г. № 1571 . . .	251.945 „ 88 „
Тоже по § 42 см. 1905 г., согласно предписанія Упр. ж. д. 12|III—1905 г. № 10756|3712	332.911 „ 46 „
Тоже по § 31 см. 1904 г. и § 32 см. 1905 г. Согласно журнала комитета Упр. ж. д. 14 апрѣля 1906 г., № 961	70.202 „ 61 „
Тоже изъ депозита Упр. ж. д. согласно журнала Комитета Упр. ж. д. 22 апрѣля 1906 г., № 2153.	38.448 „ 71 „
	<hr/>
	9.570.850 р. 33 к.
Недопереведено до нормы оборотнаго капитала Ю. З. ж. д. Высочайше утвержденной на 1 января 1904 г.	291.349 „ 17 „
	<hr/>
	9.862.200 р. 00 к.

Сверхъ того, причитается оборотному капиталу вслѣдствіе перехода участковъ:

Знаменка-Елисаветградъ (X. II. ж. д.).	83.856 „ 00 „
Ровно-Сарны (Полѣвскихъ ж. д.).	161.382 „ 00 „
	<hr/>
	10.107.438 р. 00 к.

Подлежитъ отчисленію изъ оборотнаго капитала Привислинскимъ дорогамъ часть таковаго, пропорціональная протяженію участковъ Брестъ-Граево и Ковель-Брестъ, переданныхъ 1 января 1907 г. и 1 января 1908 г.

684.483 „ 00 „

На 1|I января 1909 г.

9.422.955 р. 00 к.

ТАБЛИЦА № 13.
Кредиторскіе списки
Юго-Западныхъ желѣзныхъ дор.

Таблица № 13. Кредиторские списки Юго-

Годъ.	Наименование кредитовъ.	Объясненіе къ пассиву сч. № 13.					
		Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ расходовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредиторскихъ списковъ).		Остатокъ кредитовъ, подлежащихъ поступленію въ ресурс. казны.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
1906	§ 19 см. У. Ж. Д. отд. VII, гл. II	909.290	77	703.498	71	24.958	92
						24	01
—	§ 32 ст. 1 см. У. Ж. Д.	1.876.642	64	1.616.614	18	3.704	99
—	§ 32 " 2 " " " "	83.370	09	42.540	23	310	87
—	§ 28 " 3 " " " "	95.000	—	86.126	72	35	69
—	§ 33 " 1 " " " "	23.600	—	—	—	—	—
—	§ 33 " 2 " " " "	27.560	25	704	57	—	—
—	§ Особ. посл. " " "	1.456.030	50	1.411.383	—	480	25
1907	§ 5 ст. 15 см. " " "	32.220.099	51	32.061.730	87	—	—
—	§ 5 " 23 " " " "	344.950	—	328.157	98	—	—
—	§ 3 " 1 " " " "	273.120	—	185.271	—	—	—
—	§ 3 " 2 " " " "	134.337	39	80.745	—	—	—
—	§ 5 " 15 " " " " отд. VII, гл. II	886.750	—	692.279	18	13.101	77
						1.020	43
—	§ 7 " 1 " " " "	2.724.235	—	1.897.514	71	11.919	47
—	§ 7 " 2 " " " "	156.680	—	125.418	97	690	82
—	§ 8 " 1 " " " "	28.120	—	10.197	62	—	—

Приложение № 4.

Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Кредиторы по заключен. смѣтамъ.						Активъ сч. № 5. Кіевское Губерн. Казначейство.							
						Въ томъ числѣ.							
Кредиты заявленные въ кредиторскіе списки.		Расходы, произведенные въ 1908 г. за счетъ кредиторск. списковъ.		Остатки кредиторск. списковъ къ 1 января 1909 года.		Наличность на 1 янв. 1909 г. въ Кіевск. Губ. Казначействѣ.		На оплату кредиторскихъ списковъ.		Сумма, подлежащая зачисленію въ ресурс. казны.		Суммы, заявленные въ кредит. списки для перечисленія въ другіе источники.	
Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
180.809	13	44.167	06	136.642	07	136.642	07	136.642	07	—	—	—	—
256.323	47	88.372	81	167.950	66	22.405	63	22.405	63	—	—	—	1)
40.518	99	9.555	41	30.963	58	30.963	58	30.963	58	—	—	—	—
8.837	59	7.835	62	1.001	97	1.001	97	1.001	97	—	—	—	—
23.600	—	6.988	60	16.611	40	16.611	40	16.611	40	—	—	—	—
26.855	68	14.266	65	12.589	03	12.589	03	12.589	03	—	—	—	—
44.167	25	—	—	44.167	25	44.167	25	44.167	25	—	—	—	—
158.368	64	157.760	83	607	81	896	87	607	81	ненсп. ас. 289 06			
16.792	02	5.065	55	11.726	47	11.726	47	11.726	47	—	—	—	—
87.849	—	—	—	87.849	—	87.849	—	87.849	—	—	—	—	—
53.592	39	32.774	49	20.817	90	20.817	90	20.817	90	—	—	—	—
180.348	62	—	—	180.348	62	9.663	69	8.765	54	ненсп. ас. 984 70			
										**) 86 55 2)			
										898 15			
814.800	82	—	—	814.800	82	194.472	56	193.871	51	ненсп. ас. 601 05 3)			
30.570	21	—	—	30.570	21	6.261	03	6.261	03	—	—	—	4)
17.922	38	—	—	17.922	38	7.307	57	7.307	57	—	—	—	5)

Годъ.	Наименованіе кредитовъ.	Объясненіе къ пассиву сч. № 13.					
		Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ расходовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредиторскихъ списковъ).		Остатокъ кредитовъ, подлежащихъ поступленію въ ресурс. казны.	
		Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
—	№ 8 " 3 " " " "	117,185	—	23,085	—	—	—
—	№ 5 " 15 " " " "	33,517,638	50	33,419,435	73	—	—
—	№ 3 " 1 " " " "	232,033	91	178,086	72	—	—
—	№ 5 " 22 " " " "	63,840	—	14,045	47	—	31
				***)			
				46,417	74		
—	№ 5 " 23 " " " "	359,000	—	358,937	—	—	—
—	№ 6 " — " " " "	14,895	—	10,261	89	229	49
				***)			
				1,452	50		
		75,544,378	56	73,293,904	79	564,77	02

1. Недостающіе до полного обезпеченія дальнѣйшихъ уплатъ по кредиторскимъ спискамъ (167,950 р. 66 к.—22,405 р. 63 к.)=145,545 р. 03 к. подлежатъ ассигнованію Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.
2. Тоже (180,348 р. 62 к.—8765 р. 54 к.)=171,583 р. 08 к.
3. Изъ суммѣ 814,800 р. 82 к. подлежитъ оплатѣ 604,800 р. 62 к., въ виду отмѣны работъ по требованію Управленія желѣзныхъ дорогъ на 210,000 руб. На обезпеченіе 604,800 р. 82 к. имѣется наличія 193,871 р. 51 к., 113,108 р. 50 к. подлежатъ ассигнованію Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, остальные же 297,820 р. 81 к. причитаются изъ оборотнаго капитала и другихъ кредитовъ.

*) Списаны какъ излишне заявленные по кредиторскимъ спискамъ.
 **) Ассигновка не подлежащая исполненію.
 ***) Израсходованы въ теченіе льготнаго періода дѣйствія смѣты, т.е. по 1-ое апрѣля 1909 года.

ПРИМѢЧАНІЕ. 145,545 р. 03 к., 171,583 р. 08 к., 113,108 р. 50 к., 10,614 р. 81 к. временно позаимствованныхъ на эксплуатационные расходы прежней ликвидаціи перерасходовъ прежнихъ лѣтъ по предписанію Управ.

Кредиторы по заключен. смѣтамъ.						Активъ сч. № 5. Кіевское Губерн. Казначейство.							
Въ томъ числѣ.													
Кредиты заявленные въ кредиторскіе списки.		Расходы, произведенные, въ 1908 г. за счетъ кредиторск. списковъ.		Остатки кредиторск. списковъ къ 1 января 1909 года.		Наличность къ 1 янв. 1909 г. въ Кіевск. Губ. Казначействѣ.		На оплату кредиторскихъ списковъ.		Сумма, подлежащая зачисленію въ ресурс. казны.		Суммы, заявленные въ кредит. списки для перечисленія въ другіе источники.	
Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
94,100	—	—	—	94,100	—	—	—	—	—	—	—	—	6)
						На 1 апрѣля 1909 г.						неисп. ас.	
98,202	77	—	—	98,202	77	98,222	45	98,202	77	—	—	19	68
53,947	19	—	—	53,947	19	53,947	19	53,947	19	—	—	—	—
3,376	48	—	—	3,376	48	3,376	48	3,376	48	—	—	—	—
63	—	—	—	63	—	63	—	63	—	—	—	—	—
2,951	12	—	—	2,951	12	2,951	12	2,951	12	—	—	—	—
2,193,996	75	366,787	02	1,827,209	73	761,936	26	760,128	32	1,807	94	—	—
				380,981	80								
				2,208,191	53								

4. Недостающіе 30,570 р. 21 к.—6,261 р. 03 к.=24,309 р. 18 к. не требуются къ ассигнованію въ виду отмѣны на эту сумму работъ.
5. Недостающіе до полного обезпеченія кредиторскихъ списковъ (17,922 р. 38 к.—7,307 р. 57 к.)=10,614 р. 81 к. подлежатъ ассигнованію Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.
6. 94,100 р. 80 к. подлежатъ ассигнованію Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.
7. 380,981 р. 80 к. изъ числа заявленныхъ ранѣе по § 31, ст. I, см. 1905 г. подлежатъ списанію какъ урегулированные при ликвидаціи перерасходовъ прежнихъ лѣтъ по предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ 20-го іюня 1909 г. за № 15,595/7488.

и 94,100 р. подлежатъ ассигнованію Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ взаимнѣ суммъ, нихъ лѣтъ, но не возмѣщенныхъ по принадлежности и принятыхъ въ зачетъ при левія желѣзныхъ дорогъ отъ 20-го іюня 1909 года, за № 15595/7488.

Отвѣты Управленія Южныхъ желѣзныхъ дорогъ на вопросный листъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзно-дорожнаго дѣла въ Россіи.

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

Для правильнаго составленія баланса по Южнымъ дорогамъ недостаетъ цифры, опредѣляющей стоимость принятыхъ на себя казною обязательствъ при выкупѣ частныхъ дорогъ, вошедшихъ въ составъ Южной сѣти.

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

Форму баланса, помѣщенную въ таблицѣ № 2, записки С. Н. Кульжинскаго, надо признать нецѣлесообразной, для казеннаго желѣзно-дорожнаго предпріятія, по причинамъ, указаннымъ въ прилагаемомъ при семъ замѣчаніи на статью его.

Форму баланса Южныхъ дорогъ, составленнаго на 1 января 1909 года (отчетъ за 1908 годъ), заключающую въ себѣ 11 главныхъ счетовъ (имѣющихъ 58 частныхъ подраздѣленій), по мнѣнію Управленія дорогъ, надо считать наиболѣе цѣлесообразной. Форму эту необходимо лишь пополнить счетомъ оборотнаго капитала, а равно и счетомъ стоимости дороги. Для наиболѣе же нагляднаго обзора и чтенія баланса указанныя подраздѣленія (на 58 счетовъ) возможно нѣсколько сократить, но при непремѣнномъ условіи, чтобы состояніе счетовъ дебиторовъ и кредиторовъ, по особымъ категоріямъ кредитовъ, какъ на примѣръ: кредитамъ эксплуатаціоннымъ, улучшенія и усиленія дорогъ, и вообще специальнымъ, а равно и по оборотамъ, вытекающимъ изъ сборовъ дорогъ, по группамъ дебиторовъ и кредиторовъ, имѣлись частныя подраздѣленія общихъ итоговъ баланса.

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

Документовъ и вообще данныхъ для опредѣленія общей стоимости сѣти Южныхъ дорогъ (за исключеніемъ участковъ, построенныхъ распоряженіемъ казны) не имѣется. Мнѣніе Управленія Южныхъ дорогъ о фактической оцѣнкѣ имущества дороги, по биржевой или рыночной цѣнѣ, изложено въ прилагаемомъ при семъ замѣчаніи на статью С. Н. Кульжинскаго.

Отвѣтъ на вопросъ 4-й.

Заключеніе Управленія Южныхъ дорогъ относительно не цѣлесообразности фактической инвентарной оцѣнки дорогъ, высказанъ въ замѣчаніяхъ Управленія на статью г. Кульжинскаго.

Измѣрители для опредѣленія стоимости земельныхъ имуществъ, гражданскихъ сооружений, полотна, верхняго строенія, искусственныхъ сооружений и т. п., при крайнемъ разнообразіи въ типахъ, степени изношенности, соотвѣтствіи современнымъ техническимъ требо-

ваніямъ и т. п. не предлагаются, такъ какъ разработка такихъ измѣрителей можетъ быть произведена, лишь установивъ, предварительно, общія руководящія начала и цѣль и значеніе инвентарной оцѣнки. По выработкѣ измѣрителей оцѣнка можетъ быть произведена въ теченіе не менѣе 1-го года и потребуеть по всѣмъ службамъ кредитъ въ суммѣ 20—25 тысячъ рублей.

Свѣдѣніе о стоимости паровозовъ, вагоновъ, колесныхъ паръ и инвентаря по службѣ Тяги, провѣренное по отчетнымъ даннымъ при семъ прилагается.

Если будетъ признано произвести фактическую провѣрку инвентаря службы Тяги, то, по мнѣнію Управленія, долженъ быть установленъ слѣдующій порядокъ:

1. Товарные вагоны прямого и внутренняго сообщенія, а также и спеціальные оцѣниваются по покупной стоимости соответствующаго рода вагоновъ послѣднихъ поставокъ, а если нѣкоторыхъ типовъ вагоновъ въ послѣднее время не приобрѣталось и поэтому стоимость ихъ неизвѣстна, то стоимость такихъ типовъ вагоновъ оцѣнивается по тарѣ, при чемъ, за стоимость единицы тары принимается стоимость вагоновъ нормальнаго типа послѣдней поставки. Стоимость негодныхъ для движенія вагоновъ подлежитъ исключенію изъ общей стоимости только послѣ исполненія всѣхъ формальностей, установленныхъ на предметъ исключенія какой-либо единицы подвижнаго состава изъ инвентаря.

2. Пассажирскіе вагоны:

- а) четырехосные оцѣниваются по покупной стоимости новыхъ вагоновъ, соответствующихъ типовъ и классовъ;
- б) трехосные и двухосные оцѣниваются по тарѣ, при чемъ за стоимость единицы тары принимается стоимость вагоновъ трехосныхъ послѣдней поставки.

Примѣчаніе. Служебные вагоны приравняются къ вагонамъ 1-го класса.

3. Паровозы какъ пассажирскіе, такъ и товарные оцѣниваются по тарѣ, при чемъ за стоимость единицы тары принимается такая же стоимость, опредѣленная изъ покупной стоимости паровозовъ послѣдней поставки.

4. Тендера оцѣниваются по тарѣ, при чемъ за стоимость единицы тары принимается такая же единица, опредѣленная изъ покупной стоимости тендеровъ послѣднихъ поставокъ.

Опредѣленная указаннымъ способомъ стоимость паровозовъ и тендеровъ должна помѣщаться въ балансъ въ продолженіи всей службы ихъ; предлагаемое авторомъ пониженіе стоимости въ 2% за каждый годъ службы, для опредѣленія рыночной ихъ стоимости, не соответствуетъ дѣйствительности, въ виду того, что паровозы получаютъ въ теченіе ихъ службы значительный ремонтъ котловъ, топковъ, движущаго механизма и т. п., слѣдовательно, паровозы постоянно обновляются и стоимость ихъ никоимъ образомъ не понижается, наконецъ при ремонтѣ паровозовъ, котлы ихъ и колесные пары мѣняются, переходя съ одного паровоза на другой, а потому ежегодное

уменьшение стоимости паровозовъ было бы неправильнымъ. Понижение стоимости въ 2% за каждый годъ службы паровоза признается г. Кульжинскимъ желательнымъ въ видахъ облегченія исключенія старыхъ типовъ паровозовъ изъ инвентаря дорогъ, что даетъ возможность своевременно обновлять паровозный паркъ и достигнуть этимъ лучшихъ результатовъ вслѣдствіе того, что дороги будутъ работать всегда паровозами новѣйшихъ типовъ. Управление дороги полагаетъ что мотивъ этотъ не вполне основателенъ, ибо уничтоженіе старыхъ слабосильныхъ паровозовъ не всегда возможно, такъ какъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ необходимо поддерживать такіе паровозы для службы въ условіяхъ, не допускающихъ примѣненія болѣе тяжелыхъ паровозовъ; за симъ исключеніе изъ инвентаря паровозовъ устарѣлыхъ типовъ, невыгодныхъ для работы, можетъ быть облегчено болѣе простымъ способомъ, т.—е. измѣненіемъ формальностей, нынѣ требуемыхъ.

Для полученія дѣйствительной стоимости предприятия необходимо приписывать каждой дорогѣ лишь такое количество подвижного состава, какое необходимо для эксплуатаціи данной дороги; въ настоящее же время дороги обременены излишними паровозами и вагонами, которые увеличивая ихъ стоимость, не приносятъ никакого дохода.

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

Стоимость подвижного состава на Южныхъ желѣзныхъ дорогахъ за позднѣйшіе годы опредѣлялась, исходя изъ отчетной стоимости его за предшествовавшіе годы, прибавленіемъ стоимости поступающаго въ отчетномъ году и списываніемъ стоимости исключеннаго изъ службы подвижного состава за его негодностью къ службѣ. Что же касается вопроса о способѣ опредѣленія стоимости подвижного состава со времени открытія дорогъ, то Управленію Южныхъ дорогъ неизвѣстно, какимъ способомъ опредѣлить эту отчетную стоимость.

Отвѣтъ на вопросъ 6-й.

Формулировка вопроса для Управленія недостаточно понятна, приводимый же авторомъ примѣръ американскихъ желѣзныхъ дорогъ не даетъ разъясненій, такъ какъ работы по смягченію уклоновъ, постройкѣ новыхъ, болѣе совершенныхъ мастерскихъ, усиленію мостовъ и т. п., безъ сомнѣнія увеличиваютъ доходъ, путемъ удешевленія эксплуатаціи. На Южныхъ дорогахъ недопускалось, чтобы къ инвентарной стоимости дорогъ прибавлялась стоимость сгорѣвшихъ зданій, и устройства временныхъ настилокъ, а тѣмъ болѣе расходы по содержанію юридической части? (Стр. 21).

По службѣ Тяги необходимо включить въ увеличеніе капитальной стоимости дороги нижеслѣдующее:

- а) подвижной составъ, поступающій изъ заводовъ или съ другихъ дорогъ, а равно колесные пары, поступающія въ запасъ;

- б) вновь приобретенныя машины, котлы, станки и т. п. предметы оборудованія мастерскихъ, депо и водокачекъ;
- г) всѣ вообще инвентарныя предметы и воинскія приспособленія.

Отвѣтъ на вопросъ 7-й.

Въ капитальную стоимость дороги не включаются:

- а) стоимость возобновленія сгорѣвшаго имущества, ибо такое возобновленіе производится за счетъ общихъ кредитовъ;
- б) стоимость новыхъ работъ по гл. 2-й, отд. VII.

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

Въ дополненіе соображеній, высказанныхъ Управленіемъ дорогъ, въ замѣчаніяхъ къ статьѣ г. Кульжинскаго (III, оборотные капиталы), Управление дорогъ поясняетъ, что руководствуясь отчетными данными, о годовомъ расходѣ матеріаловъ по складамъ за 1909 годъ, на основаніи прилагаемой при семъ вѣдомости, составленной по группамъ расхода матеріаловъ, величина оборотнаго капитала для Южныхъ дорогъ опредѣляется суммой округленно 7.500.000 рублей.

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

Измѣрителемъ для опредѣленія величины оборотнаго капитала слѣдуетъ установить процентное отношеніе къ годовому расходу, по каждой группѣ матеріаловъ, въ зависимости отъ времени, необходимаго для заготовки таковыхъ.

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

Размѣръ оборотнаго капитала, находящагося въ фактическомъ распоряженіи Управленія Южныхъ дорогъ на 1-е января 1909 года, составлялъ 5.952.062 р. Норма же этого капитала для Южныхъ дор. установлена на 1-е января 1909 г. въ 6.287.000 р. Стоимость запасовъ (какъ-то: колеснаго парка, снѣговыхъ защитъ и воинскаго запаса), не входящихъ въ оборотный капиталъ, составляетъ 497.816 руб.

Отвѣты на вопросы 11-й и 12-й.

Отвѣты помѣщены въ прилагаемыхъ замѣчаніяхъ Управленія Южныхъ дор. на статью г. Кульжинскаго.

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

Прилагается при семъ особо составленное свѣдѣніе.

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

Основными измѣрителями подвижныхъ кредитовъ, находящихся въ распоряженіи службы Движенія, установлены: 1) измѣрители на сто поѣздо-верствъ (очер. №№ 46, 200, 202, 204, 208 и 209); 2) 10.000 осе-

версть пробѣга пассажирскихъ вагоновъ (очер. № 274); 3) 1.000 пудовъ перевезеннаго груза (очер. №№ 187, 193 и 195).

Общія соображенія. Отпускаемый по эксплуатаціонной смѣтѣ кредитъ по тому или другому очередному номеру, зависящему отъ размѣровъ движенія, есть произведеніе изъ денежной ставки на произведенную работу, выраженную въ единицахъ принятаго измѣрителя. Первый множитель опредѣляется смѣтнымъ порядкомъ и представляетъ для даннаго года постоянную величину; второй же зависитъ какъ отъ результатовъ и условій перевозки, такъ и отъ болѣе или менѣе успѣшнаго и умѣлаго веденія желѣзнодорожнаго хозяйства. Исчисленіе кредитовъ въ зависимости отъ пробѣга подвижнаго состава поѣздо-версть, паровозо-версть, вагоно-осе-версть нельзя считать вполне рациональнымъ, такъ какъ оно не обезпечиваетъ отъ непроизводительныхъ затратъ на нецѣлесообразныя передвиженія орудій перевозки и не побуждаетъ къ выполненію одного изъ основныхъ требованій, которымъ должно удовлетворять рациональное желѣзнодорожное хозяйство, а именно: продуктивности работы подвижнаго состава въ отношеніи производства конечнаго продукта: пассажиро-версть и пудо-версть. Отсюда понятно стремленіе перейти къ исчисленію подвижныхъ кредитовъ въ зависимости отъ вырабатываемыхъ пассажиро- и пудо-версть, не зависящихъ отъ воли распорядительныхъ и исполнительныхъ органовъ жалѣзнодорожной администраціи и представляющихъ конечную цѣль производства. Но не слѣдуетъ забывать, что рациональное хозяйство должно удовлетворять и другому основному требованію, а именно: чтобы стоимость (упомянутый выше первый множитель для опредѣленія потребнаго кредита) добычи единицы промежуточныхъ продуктовъ производства поѣздо-, паровозо-, вагоно-, версты—была наименьшей; исчисленіе же кредита по пассажиро- и пудо-верстамъ, заставляя наиболѣе производительно использовать средства орудія перевозки можетъ не побуждать къ возможно болѣе экономіи въ расходахъ на поѣздо- или вагоно-версту. Это послѣднее обстоятельство особенно важно въ настоящее время, такъ какъ вообще наблюдается тенденція къ лучшему использованию подвижнаго состава, путемъ увеличенія средняго состава поѣздовъ, нагрузки на ось товарнаго вагона и уменьшенія непроизводительнаго пробѣга паровозовъ.

Вышеизложенное приводитъ къ заключенію, что для побужденія къ наилучшему удовлетворенію упомянутыхъ двухъ требованій рациональнаго хозяйства, слѣдуетъ кредиты, находящіеся въ прямой зависимости отъ поѣздо-паровозо—или вагоно-осе-версть, исчислять по нынѣ дѣйствующимъ измѣрителямъ на 100 поѣздо-версть, 100 паровозо-версть или 10.000 вагоно-версть, но съ тѣмъ, чтобы по товарному движенію отчисленіе изъ ассигнованнаго смѣтою кредита на расходы производилось по смѣтному измѣрителю лишь въ томъ случаѣ, если соотношеніе между пудо-верстами, съ одной стороны, и поѣздо-паровозо—или вагоно-верстами, съ другой стороны, (другими словами средняя нагрузка поѣзда, паровоза, или средняя нагрузка на ось) не понизилось по сравненію со смѣтнымъ предположеніемъ: въ противномъ случаѣ, нормальнымъ отчисленіемъ должно считаться произведенное по смѣтному измѣрителю, уменьшенному соотвѣт-

ственно уменьшения средней нагрузки поезда, паровоза или вагона и перерасходъ, противъ исчисленной такимъ образомъ суммы, долженъ быть надлежащимъ образомъ оправданъ. Въ отношеніи же опредѣленія потребнаго кредита на пассажирское движеніе слѣдуетъ указать, что отъ установленія измѣрителя въ зависимости отъ выработанныхъ пассажиро-верстъ приходится отказаться въ виду неопреодолимыхъ затрудненій заключающихся главнымъ образомъ въ невозможности полученія достаточно точныхъ данныхъ по пробѣгу пассажировъ; запоздалости отчетности (около 5 мѣсяцевъ послѣ отчетнаго года), веденіи отчетности по времени продажи билетовъ, а не дѣйствительнаго проѣзда пассажировъ; принимая же во вниманіе, что тотъ или другой способъ исчисленія кредитовъ по пассажирскому движенію не можетъ оказывать сколько нибудь значительнаго вліянія на увеличеніе населенности поездовъ, слѣдуетъ признать существующіе измѣрители подходящими.

Переходя отъ этихъ общихъ соображеній къ разсмотрѣнію измѣрителей по каждому очередному номеру, зависящему отъ размѣровъ движенія, слѣдуетъ указать на нижеслѣдующее:

По очередному № 46. Ни пробѣгъ подвижнаго состава ни пробѣгъ груза не могутъ служить подходящимъ измѣрителемъ расходовъ по очередному № 46, такъ какъ работа статистики находится въ нѣкоторой зависимости отъ числа поступающихъ въ обработку документовъ, а не отъ количества верстъ, сдѣланныхъ тѣмъ или другимъ поездомъ, паровозомъ, вагонами или грузами. Съ другой стороны, подчинить расходъ по статистикѣ одному какому-либо измѣрителю не представляется возможнымъ въ виду разнохарактерности работы. Расходъ по № 46 нужно подраздѣлить на четыре части:

1. Расходъ по содержанію руководителей статистикой является постояннымъ и не зависитъ отъ измѣрителя.

2. Расходъ на обработку данныхъ по обмѣну находится въ нѣкоторой зависимости отъ количества принятыхъ и сданныхъ вагоновъ.

3. Расходъ по учету пробѣга паровозовъ, вагоновъ и вагонныхъ осей по родамъ и категоріямъ поездовъ, по начисленію поверстныхъ кондукторскимъ бригадамъ пропорціоналенъ суммѣ прослѣдовавшихъ поездовъ по участкамъ.

4. Расходъ по учету пробѣга паровозовъ по серіямъ и номерамъ, по паровознымъ бригадамъ, пропорціоналенъ числу маршрутовъ машинистовъ.

Разнообразіе производящихся работъ въ статистикѣ, невозможность поспѣвать съ сокращеніемъ рабочей силы соответственно уменьшенію размѣровъ движенія, малая продуктивность въ работѣ поденныхъ конторщиковъ, къ которымъ приходится прибѣгать при увеличеніи поступающихъ въ обработку документовъ, приводятъ къ заключенію, что кредитъ по очередному номеру 46 рациональнѣе причислить къ числу неподвижныхъ, опредѣляемыхъ на основаніи дѣйствительныхъ расходовъ прошлыхъ лѣтъ.

По очереднымъ №№ 200, 202, 204, 208 и 209 оставить нынѣ существующій измѣритель на 100 поѣздо-верстъ съ опредѣленіемъ нормальнаго расхода порядкомъ вышеизложеннымъ.

По очередному № 274. Освѣщеніе вагоновъ находится въ прямой зависимости отъ пробѣга пассажирскихъ и людскихъ вагоновъ. Слѣдовательно, измѣритель на 10.000 вагоно-осе-версть слѣдуетъ, признать подходящимъ, но въ виду того, что расходъ на осе-версту пассажирскаго вагона значительно разнится отъ расхода на осе-версту людскаго вагона и соотношеніе между пробѣгомъ тѣхъ и другихъ вагоновъ можетъ колебаться въ зависимости, главнымъ образомъ, отъ размѣровъ воинскихъ и переселенческихъ перевозокъ, то правильнѣе опредѣлять двѣ денежные ставки: одну на 10.000 пассажирскихъ вагоно-осе-версть и другую на 10.000 людскихъ вагоно-осе-версть.

По очередному № 187. Потребность въ брезентахъ опредѣляется размѣрами залежей и перевозокъ на открытомъ подвижномъ составѣ грузовъ, требующихъ прикрытія; расходъ же на возобновленіе и ремонтъ находится въ зависимости отъ имѣющагося на дорогѣ количества брезентовъ и средней продолжительности ихъ службы; такимъ образомъ, потребный кредитъ по очередному № 187 слѣдовало бы опредѣлять по количеству имѣющихся брезентовъ и средней стоимости ихъ ремонта и возобновленія, опредѣляемой на основаніи данныхъ прошлыхъ лѣтъ. Въ оставленіи же особаго измѣрителя на 1000 пудовъ перевезеннаго груза надобности нѣтъ, тѣмъ болѣе, что дѣйствительный расходъ не находится въ прямой зависимости отъ количества перевезеннаго груза, ибо брезенты употребляются для прикрытія только опредѣленной категоріи перевезенныхъ грузовъ, а также для прикрытія, болѣе или менѣе продолжительное время, нѣкоторыхъ грузовъ, находящихся на складахъ станціи.

Заключенія Управленія дороги относительно измѣрителей по службамъ Тяги и Пути, указаны въ замѣчаніяхъ Управленія на статью Г. Кульжинскаго, подъ рубриками IV и VIII.

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

По очередному № 193. Прежде выясненія порядка опредѣленія потребнаго кредита на товаро-станціонныя работы необходимо опредѣленно установить, какіе именно расходы надлежало бы относить на этотъ очередной номеръ, такъ какъ въ этомъ отношеніи, какъ и указывается въ брошюрѣ Кульжинскаго, нѣтъ однообразія на дорогахъ.

Несомнѣнно, что на № 193, должны относиться всѣ расходы по нагрузкѣ, выгрузкѣ, перегрузкѣ и сортировкѣ частныхъ грузовъ. Затѣмъ, на всѣхъ казенныхъ дорогахъ, (за исключеніемъ Юго-Западныхъ дорогъ), съ 1 января 1900 года введено однообразное „Временное нормальное положеніе о порядкѣ нагрузки, выгрузки и перегрузки грузовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ хозяйственнымъ способомъ, охраны грузовъ на станціяхъ и въ пути, удовлетворенія претензій, возникающихъ при перевозкѣ и выдачѣ агентамъ службы Движенія премій изъ сбереженій отъ расходовъ по производству вышеперечисленныхъ операцій“.

Такимъ образомъ, всѣ расходы по операціямъ, какъ бы объединеннымъ этимъ положеніемъ, и слѣдовало бы относить на очередной № 193.

Какі именно расходы по удовлетворенію претензій надлежитъ относить на № 193, указано въ самомъ положеніи и циркулярѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ № 5446,33, отъ 5/6 февраля 1906 года, слѣдовательно въ этомъ отношеніи разногласія на дорогахъ не должно бы имѣть мѣста.

Всѣ расходы по товаро-станціоннымъ работамъ слѣдуетъ подраздѣлить на 3 части.

1. а) Расходы по учету товаро-станціонныхъ работъ и преміи на организацію по учету и предотвращенію просрочки грузовъ и пропаяху ихъ (агентура по розыску грузовъ и б) расходы на рабочую силу по нагрузкѣ, выгрузкѣ, перегрузкѣ, сортировкѣ и взвѣшиванію; по п. а)—постоянные, а по п. б)—зависящіе отъ дѣйствительно переработаннаго количества грузовъ средствами дороги.

2. Расходы по охранѣ грузовъ на станціи, не находящіеся въ прямой зависимости отъ размѣровъ перевозки, а главнымъ образомъ отъ размѣровъ охраняемой территоріи, по этому указанные расходы слѣдуетъ отнести къ неподвижнымъ.

3. Расходы по удовлетворенію претензій, находящіеся въ зависимости отъ количества перевезенныхъ грузовъ.

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

Прилагается свѣдѣніе о долгахъ на 1 января 1909 года.

Отвѣтъ на вопросъ 17-й.

Управленіе дороги находитъ безусловно необходимымъ прекратить всякіе безденежные расчеты, какъ не имѣющіе побудительнаго начала къ болѣе рациональному пользованію перевозочными средствами.

Отвѣтъ на вопросъ 18-й.

Заключеніе дано въ прилагаемыхъ у сего замѣчаніяхъ Управленія на статью Г. Кульжинскаго.

Отвѣтъ на вопросъ 19-й.

Состояніе кредиторскихъ списковъ приведено въ особомъ къ сему приложеніи.

Отвѣтъ на вопросъ 20-й.

Заключеніе дано въ прилагаемыхъ при семъ замѣчаніяхъ на статью Г. Кульжинскаго.

Отвѣтъ на вопросъ 21-й.

Въ замѣчаніяхъ Управленія къ статьѣ С. Кульжинскаго, подъ рубрикой VII, указаны желательныя измѣненія въ формѣ годовыхъ отчетовъ, съ измѣненіемъ этой формы, а равно и съ установленіемъ

болѣе сокращеннаго срока для службъ Сборовъ, по заключенію годового отчета по доходамъ, отчетъ по эксплуатаціи за истекшій годъ, можетъ быть выпускаемъ казенными дорогами въ первой половинѣ іюня мѣсяца. При установленіи сокращеннаго срока для службы сборовъ необходимо, чтобы расчетные сроки между дорогами, а равно и сроки расчетовъ чрезъ Государственный Банкъ по обмѣну расчетнымъ матеріаломъ были сокращены на одинъ мѣсяць (вмѣсто трехъ мѣсяцевъ—два мѣсяца). Вопросъ объ указанномъ сокращеніи срока по обмѣну расчетнымъ матеріаломъ обсуждался на общемъ Съѣздѣ въ концѣ прошлаго года, а также и на Съѣздѣ Начальниковъ службъ Сборовъ, но окончательнаго рѣшенія по этому вопросу еще не послѣдовало; разрѣшеніе этого вопроса въ ближайшемъ времени весьма желательно, такъ какъ онъ тѣсно связанъ съ своевременнымъ выпускомъ годовыхъ отчетовъ, ибо по расходу эксплуатаціи вѣдомость № 3-б можетъ быть окончена и напечатана къ 15 апрѣля.

Начальникъ дороги, инженеръ (подпись).

Главный бухгалтеръ. (подпись).

Замѣчанія къ статьѣ С. Н. Кульжинскаго „Отчетность и хозяйство на русскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ“.

1. Балансъ счетовъ желѣзныхъ дорогъ.

Обобщеніе авторомъ желѣзнодорожнаго казеннаго баланса,—съ балансомъ какого либо частнаго коммерческаго торговаго предпріятія—едва ли правильно, по слѣдующимъ соображеніямъ: всякое частное коммерческое предпріятіе, распорядителямъ котораго вручены денежные суммы и цѣнности, подвергающіяся при торговыхъ спекуляціяхъ и сдѣлкахъ постоянному риску утраты, естественно должны подлежать особому надзору и учету со стороны владѣльцевъ предпріятій, и въ этомъ случаѣ балансы подобныхъ коммерческихъ предпріятій составляются по такой схемѣ, которая давала бы возможность, заинтересованнымъ въ дѣлѣ лицамъ, наглядно убѣдиться, покрываются ли въ данный моментъ долговья обязательства предпріятія, тѣмъ имуществомъ и цѣнностями, которыя поименованы въ активѣ баланса. Обстоятельство это совершенно не имѣетъ мѣста въ казенномъ желѣзнодорожномъ предпріятіи, денежные средства для эксплуатаціи коего, въ предѣлахъ утвержденной смѣты, расходуются распорядителями предпріятія—изъ особыхъ источниковъ, не имѣющихъ связи съ доходами, поступающими отъ эксплуатаціи предпріятія. Затѣмъ, въ пассивѣ торговаго баланса обязательно вводится счетъ капитала погашенія недвижимаго имущества предпріятія (амортизація); между тѣмъ какъ въ пассивѣ нашихъ балансовъ этотъ важный счетъ отсутствуетъ, по той причинѣ, что амортизаціонныхъ отчисленій по имуществу казенныхъ дорогъ, а равно и отчисленій на погашеніе строительнаго капитала не производится, ибо долговья обязательства казны, какъ по выкупу дорогъ изъ частныхъ обществъ, такъ и по займамъ на постройку новыхъ дорогъ погашаются обычнымъ для государственныхъ займовъ порядкомъ, минуя смѣту Министерства Путей Сообщенія,—равнымъ образомъ въ томъ же порядкѣ, по упомянутымъ займамъ уплачиваются и текущіе проценты по купонамъ. Кромѣ амортизаціонныхъ отчисленій, нѣкоторыя коммерческія предпріятія, при обширномъ недвижимомъ имуществѣ, заключающемся въ строеніяхъ и инвентарномъ оборудованіи, производятъ отчисленія въ особый фондъ на покрытіе пожарныхъ убытковъ, между тѣмъ какъ казенныя дороги не только не дѣлаютъ подобныхъ отчисленій, но и не несутъ расходовъ по страхованію своего имущества, покрывая убытки отъ огня (достигающіе иногда нѣсколько сотъ тысячъ рублей), изъ особыхъ ассигнованій по смѣтѣ М. П. С., не проводя таковыхъ по отчету расхода эксплуатаціи дороги. Убытки эти, имѣя непосредственное вліяніе на счетъ прибыли и убытка коммерческаго баланса, не отражается на балансѣ казеннаго желѣзнодорожнаго предпріятія.

Кромѣ перечисленныхъ разницъ, между формой баланса и коммерческихъ предпріятій и нашего желѣзнодорожнаго, необходимо замѣтить, что тождественности формъ этихъ балансовъ не можетъ быть еще и потому, что въ зависимости отъ операцій, производящихся въ

теченіи года со многими дѣйствующими и разнородными кредитами *), открываемыми для различныхъ цѣлей и потребностей, нельзя ограничиться общимъ счетомъ дебиторовъ и кредиторовъ, необходимо каждый изъ этихъ счетовъ подраздѣлить по характеру сопричастныхъ къ счету операций, т.-е. по кредитамъ эксплуатаціоннымъ, особымъ, или по доходамъ дороги, а равно и указать современное состояніе этихъ кредитовъ по казначействамъ. Между тѣмъ, какъ частныя предпріятія и даже частныя желѣзнодорожныя общества, не имѣютъ подобнаго дробленія кредитовъ, въ зависимости отъ чего текущая отчетность таковыхъ предпріятій, а равно и конечное заключеніе ея, въ видѣ годового баланса, значительно упрощено.

Соединеніе авторомъ въ проектируемой имъ формѣ баланса счета кассы и процентныхъ бумагъ (порядковаго пумера этому счету не дано) недопустимо, счета эти соединенію не подлежатъ и должны быть раздѣлены; при чемъ необходимо имѣть въ виду, что всѣ $\frac{0}{100}\frac{0}{100}$ бумаги хранятся въ депозитахъ дороги въ казначействахъ, ибо храненіе таковыхъ въ кассѣ Управленія дороги не допускается.

Составленіе своднаго баланса счетовъ (стр. 8, п. 4) по всей желѣзнодорожной сѣти, едва ли дастъ надлежащее освѣщеніе о степени выгоды казеннаго хозяйства, такъ какъ въ балансѣ этомъ будутъ, во-первыхъ, отсутствовать цифровыя данныя объ уплатѣ $\frac{0}{100}\frac{0}{100}$ на строительный капиталъ и его погашеніе и, во-вторыхъ, взаимная задолженность казенныхъ дорогъ, по разнымъ расчетамъ и перевозкамъ, дастъ совершенно ложное представленіе о дебиторахъ и кредиторахъ казны.

Наиболѣе цѣлесообразно было бы составлять по установленной формѣ общій годовой отчетъ, по всему казенному желѣзнодорожному предпріятію, какъ этого требуютъ высшія законодательныя учрежденія (стр. 4), указывая въ немъ: работу дорогъ, денежную выручку, размѣръ затраченныхъ капиталовъ на постройку, выкупъ и улучшеніе дорогъ, не исключая и затратъ на увеличеніе подвижнаго состава и также и сумму $\frac{0}{100}$, которая причитается къ уплатѣ и погашенію, на затраченный капиталъ.

Управленіе дороги вполне раздѣляетъ мнѣніе автора, о необходимости составленія однообразныхъ балансовъ для всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, а равно и очистки современныхъ балансовъ отъ неправильно числящихся по активу и пассиву ихъ какихъ бы то ни было записей. Выправку балансовъ надлежитъ сдѣлать въ ближайшемъ будущемъ, путемъ проведенія такихъ суммъ чрезъ отдѣлъ VIII эксплуатаціонной смѣты.

Что касается дальнѣйшихъ сужденій автора о балансѣ счетовъ, то Управленіе дорогъ считаетъ необходимымъ остановиться на слѣдующемъ: на стр. 1, абз. 8, авторъ, въ числѣ требованій, предъявляемыхъ къ балансу счетовъ всякаго коммерческаго предпріятія, указываетъ, что всѣ имуществва предпріятія должны имѣть оцѣнку стоимости, отнюдь не превышающую биржевой или рыночной его стоимости. На

*) Напримѣръ, на Южныхъ дорогахъ въ теченіе 1909 года одновременно дѣйствовало 50 разнородныхъ кредитовъ, независимо отъ 20 операціонныхъ счетовъ по спеціальнымъ средствамъ и депозитовъ.

стр. 4, абз. 2, авторъ указываетъ, что въ ежегодныхъ балансахъ дорогъ слѣдовало бы помѣщать не отпущенныя казной на дорогу суммы, а стоимость приобрѣтеннаго на эти кредиты имущества. На стр. 8, абз. 2 авторъ признаетъ желательнымъ выяснитъ и установить на каждой дорогѣ точную инвентарную ея стоимость, количество вложенныхъ на нее капиталовъ и размѣръ обязательныхъ по нимъ платежей.

Такимъ образомъ, авторъ считаетъ необходимымъ строго разграничить общую сумму вложенныхъ въ каждую дорогу, со времени ея постройки, капиталовъ отъ ея инвентарной стоимости.

Не касаясь вопроса о пользѣ и необходимости такого разграниченія, необходимо указать, что количество затраченныхъ на дорогу капиталовъ—величина вполне опредѣленная, инвентарная же стоимость каждой дороги—величина ежегодно мѣняющаяся, необычайно трудно поддающаяся учету и совершенно не соотвѣтствующая биржевой или рыночной стоимости предпріятія.

Для опредѣленія инвентарной стоимости дороги въ данный моментъ необходимо произвести ея оцѣнку, начавъ таковую съ опредѣленія стоимости земельного и вообще недвижимаго имущества. Цѣнность земли во многихъ мѣстностяхъ со времени постройки дорогъ, т. е. за послѣдніе 30 лѣтъ, возрасла въ 10 разъ и для опредѣленія правильной инвентарной стоимости дороги должна быть, очевидно, принята во вниманіе современная стоимость отчужденныхъ подъ желѣзную дорогу земель благодаря чему современная инвентарная стоимость дороги можетъ оказаться значительно превышающей суммы затраченныхъ на нее капиталовъ. При дальнѣйшемъ опредѣленіи инвентарной стоимости дороги возникаетъ вопросъ объ установленіи современной стоимости сооружений, шпаль, рельсовъ, подвижнаго состава и т. п. имущества, приходящаго постепенно въ негодность и требующаго затратъ на возобновленіе. Выработка какихъ бы то ни было общихъ нормъ опредѣленія стоимости этого имущества для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ при томъ разнообразіи условій, въ которыхъ онѣ находятся, невозможна.

Биржевая или рыночная стоимость всякаго коммерческаго предпріятія, а тѣмъ болѣе монопольнаго, какимъ представляются желѣзные дороги, опредѣляются не столько ихъ инвентарною стоимостью, сколько ихъ доходностью.

Вслѣдствіе этого Управление дороги полагаетъ, что опредѣленіе современной инвентарной стоимости желѣзныхъ дорогъ, помимо денежныхъ затратъ, сопряжено съ большими трудностями и, въ случаѣ осуществленія, дастъ въ балансъ произвольныя цифры, ни въ какомъ отношеніи не характеризующія общаго положенія желѣзныхъ дорогъ и возможныхъ финансовыхъ результатовъ ихъ эксплуатаціи. Затѣмъ, если слѣдовать указаніямъ автора объ оцѣнкѣ желѣзнодорожныхъ предпріятій по биржевой и рыночной стоимости, то таковую оцѣнку, для включенія въ годовые балансы, необходимо будетъ дѣлать ежегодно, что, конечно, является невозможнымъ и невыполнимымъ.

Если проводить параллель между казенными желѣзными дорогами и коммерческими предпріятіями, какъ то дѣлаетъ авторъ, то необходимо замѣтить, что основой опредѣленія стоимости имущества,

каждаго коммерческаго предпріятія по балансу, какъ выше сказано является постепенное погашеніе этой стоимости, путемъ отчисленія части прибыли. Между тѣмъ, между русскими желѣзными дорогами имѣются искони доходныя и весь чистый ихъ доходъ всегда поступалъ полностью въ доходъ Государственнаго Казначейства и при опредѣленіи стоимости дороги по даннымъ Государственнаго Контроля не учитывался. Если бы, напримѣръ, чистые доходы Харьковско-Николаевской желѣзной дороги со времени ея перехода въ казну отчислялись на погашеніе ея строительной стоимости, то таковая могла бы быть совершенно погашена.

На стр. 6, абз. 5, авторъ дѣлаетъ ошибочное указаніе на постройку временныхъ настиловъ за счетъ $\frac{1}{5}$ коп., тогда какъ постройка временныхъ сооружений за счетъ этого кредита существующими законоположеніями не разрѣшается.

Ошибочно также указаніе автора, что въ активъ вносятся работы по гл. 2, отд. VII, уже включенныя за прошлые годы въ счетъ расходовъ эксплуатаціи. Такихъ записей по балансу Южныхъ дорогъ не наблюдается. Что же касается этихъ записей по пассиву, то регистрируются лишь суммы неиспользованнаго дѣйствующаго кредита. Неясна также мысль автора о выпускѣ облигаціи на сумму работъ, произведенныхъ по отдѣлу VII, гл. 2, такъ какъ выпускъ облигаціи за счетъ эксплуатирующихся казенныхъ дорогъ до сего времени, насколько извѣстно, Управленію Южныхъ дорогъ не производился.

2. *Стоимость казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и вложенныя въ эти дороги капиталы.*

По мнѣнію Управленія дорогъ, въ балансы тѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя перешли отъ частныхъ обществъ, слѣдуетъ помѣщать не первоначальную стоимость дороги *) съ дополнительнымъ оборудованіемъ и указывать капиталы, затраченныя на постройку дороги, а данныя иного характера, именно: сумму денежныхъ обязательствъ, принятыхъ на себя казной при выкупѣ каждой дороги отъ Общества, съ добавленіемъ затратъ по ликвидаціи расчетовъ съ кредиторами Общества, и затѣмъ уже добавить всѣ особыя ассигнованія, отпущенныя изъ Государственнаго Казначейства на дополнительное оборудованіе и развитіе дорогъ, не исключая и кредитовъ, на приобрѣтеніе подвижнаго состава для усиленія инвентаря подвижнаго состава.

Опредѣленіе выкупной стоимости участковъ Южной сѣти, перешедшихъ отъ частныхъ Обществъ, затруднится еще и тѣмъ обстоятельствомъ, что участь участковъ б. б. К.-Х.-Севастопольской и Донецкой желѣзныхъ дорогъ вошла въ составъ сосѣдней Екатерининской казенной дороги.

Переходя далѣе къ обсужденію вопросовъ, затронутыхъ авторомъ, объ опредѣленіи стоимости дорогъ (стр. 16-я, абз. 5, 6 и 7), авторъ указываетъ на легкость, по его мнѣнію, производства инвентарной оцѣнки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, примѣняя принятые измѣри-

*) На страницѣ 5-й статьи авторъ держится другого взгляда, онъ находитъ необходимымъ стоимость имущества предпріятія показывать по балансу по биржевой или рыночной стоимости.

тели, при чемъ указываетъ, что оцѣнка не должна превышать рыночныхъ цѣнъ; авторъ упускаетъ изъ виду, что постоянно измѣняющіеся измѣрители для оцѣнки верхняго строенія, стрѣлокъ, поворотныхъ круговъ, мостовъ и проч. вырабатываются и устанавливаются въ зависимости отъ рыночныхъ цѣнъ на приобретаемые въ данный моментъ предметы по послѣднимъ проектамъ и техническимъ условіямъ; при опредѣленіи же инвентарной стоимости желѣзныхъ дорогъ придется оцѣнивать предметы, приобретенные много лѣтъ тому назадъ и въ настоящее время устарѣвшіе, болѣе не изготовляемые и потому рыночной стоимости не имѣющіе. Такъ, напримѣръ: паровозные, поворотные круги слишкомъ малаго діаметра, мосты, не удовлетворяющіе условіямъ прохода современныхъ болѣе тяжелыхъ паровозовъ и т. п.

На стр. 18, абз. 5 и 6, авторъ приходитъ къ заключенію объ отсутствіи необходимости страховать, а также списывать со стоимости желѣзнодорожнаго предпріятія, упуская изъ виду, что при такомъ способѣ веденія отчетности стоимость предпріятія по балансу будетъ бесконечно возрастать, не будетъ соответствовать инвентарной стоимости, къ чему авторъ брошюры самъ стремится, и при завѣдомо невѣрномъ соотношеніи между стоимостью предпріятія и его доходностью создастъ ложное представленіе о его выгодности.

Необходимо имѣть въ виду, что нѣкоторыя крупныя коммерческія предпріятія, списывая часть прибылей, какъ было выше указано, на погашеніе стоимости, образуютъ, кромѣ того, особыя запасныя и страховыя капиталы, какъ напримѣръ, Русское Общество Пароходства и Торговли, и, такимъ образомъ, уменьшая инвентарную стоимость и принимая мѣры къ покрытію случайныхъ убытковъ, обезпечиваютъ дальнѣйшую доходность предпріятія, при чемъ книжная стоимость по балансу въ солидномъ коммерческомъ предпріятіи всегда значительно ниже рыночной.

Казалось бы, что тотъ же принципъ долженъ быть примѣненъ и къ желѣзнымъ дорогамъ, если таковыя разсматривать, какъ коммерческія предпріятія; при этомъ если чистый доходъ каждой желѣзной дороги исчислять, какъ остатокъ отъ валового дохода за покрытіемъ эксплуатационныхъ расходовъ, платежей по займамъ и отчисленія 4¹/₂% на суммы, отпущенныя изъ Государственнаго Казначейства, то все обязательства дороги, какъ Коммерческаго предпріятія, къ Государству, финансировавшему это предпріятіе, послѣ такихъ отчисленій надо считать исчерпанными и весь чистый доходъ долженъ идти на погашеніе стоимости предпріятія. При такомъ способѣ подсчета стоимость многихъ дорогъ по балансу будетъ, очевидно, совершенно иная, чѣмъ по даннымъ Государственнаго Контроля, и можно полагать, что лишь нечисленная такимъ образомъ стоимость, являющаяся финансовымъ результатомъ дѣятельности дороги, какъ коммерческаго предпріятія, за все время ея существованія, можетъ служить основаніемъ для оцѣнки выгодности предпріятія, сравненія его съ другими аналогичными предпріятіями и т. п.

На стр. 19, абз. 3, 4 и 5, авторъ предполагаетъ, что инвентарная стоимость дорогъ послѣ оцѣнки будетъ значительно ниже цифръ, помѣщенныхъ въ балансѣ. Выше было уже указано, что результаты

оцѣнки будутъ зависѣть въ значительной степени отъ того метода, который будетъ примѣненъ, и что если принять во вниманіе ростъ цѣнъ на землю и вообще на недвижимыя имущества со времени постройки дорогъ, то результаты оцѣнки могутъ быть и обратные. Вообще доходность предпріятія опредѣляется въ зависимости отъ затраченныхъ на данное предпріятіе капиталовъ, а не отъ стоимости имущества въ данный моментъ, такъ какъ соотношенія между само-стоимостью и рыночной цѣнностью могутъ быть крайне разнообразны.

Въ виду этого и принимая во вниманіе крайнюю трудность опредѣленія инвентарной стоимости желѣзныхъ дорогъ и невозможность установить какія-либо общія нормы и приемы такой оцѣнки, Управление дорогъ полагаетъ, что такая оцѣнка не можетъ дать никакихъ практическихъ результатовъ и потому къ ея производству нѣтъ достаточныхъ основаній.

Основной капиталъ каждой дороги долженъ быть опредѣленъ какъ сумма затраченныхъ на нее казною капиталовъ, за вычетомъ погашеній, при чемъ если чистый доходъ какой либо дороги, за покрытіемъ обязательныхъ платежей, поступитъ въ доходъ казначейства, то этимъ чистымъ доходомъ надо считать погашенными сперва затраты изъ свободной наличности Государственнаго Казначейства, а затѣмъ и займы.

III. Оборотные капиталы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Соглашаясь съ соображеніемъ автора по вопросу о современном положеніи оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, Управление дорогъ поясняетъ, что однообразное исчисленіе размѣра оборотнаго капитала по одному изъ измѣрителей, приведенныхъ въ таблицѣ № 7, едва ли осуществимо для всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ по той причинѣ, что какъ цѣны, такъ и условія заготовки и транспорта главныхъ, наиболѣе обременяющихъ запасы, матеріаловъ (топливо, лѣсъ и металлы) на большинствѣ дорогъ различны, обстоятельство это, въ связи съ интенсивностью движенія должно быть учтено при опредѣленіи размѣра оборотныхъ капиталовъ для каждой изъ казенныхъ дорогъ.

Противъ проектируемаго способа исчисленія размѣра оборотнаго капитала (стр. 29), въ зависимости отъ пробѣга (поѣздо-версть), Управление дороги возраженій не имѣетъ, усматривая лишь практическое затрудненіе въ выдѣленіи запасовъ, потребныхъ для службы Пути, ибо служба эта является потребительницей, кромѣ рельсовъ, скрѣпленій, стрѣлокъ, крестовинъ, шпаль и переводныхъ брусевъ, также и всѣхъ другихъ матеріаловъ—въ особенности лѣсныхъ.

Измѣрителемъ, для исчисленія величины оборотнаго капитала, возможно также установить процентное отношеніе къ годовому расходу, по каждой группѣ матеріаловъ, въ зависимости отъ времени, потребнаго для заготовки таковыхъ, но при этомъ необходимо, при расходованіи матеріаловъ изъ складовъ, отдѣлять матеріалы, расходующиеся за счетъ кредитовъ не эксплуатационнаго характера, что представитъ чрезвычайныя затрудненія, такъ напримѣръ, общій отпускъ матеріаловъ изъ складовъ въ 1908 г. былъ произведенъ на сумму

17.608.875 р., изъ которой собственно на эксплуатаціонныя потребности отнесено лишь на 11.954.682 руб., составляющіе расходъ на 100 поѣздо-верстъ 44 руб. 76 к. и на 10 тыс. осе-верстъ-вагоновъ— 74 р. 38 к.

Указаніе автора на отягощеніе оборотнаго капитала запасами старыхъ матеріаловъ, по отношенію Южныхъ дорогъ, мѣста не имѣетъ. Стоимость запасовъ матеріаловъ и проч. предметовъ, хотя и не бывшихъ въ употребленіи, — но типовъ, изъятыхъ изъ обращенія, бывшихъ въ недавнее время подсчетами, опредѣлилась въ 47.575 р.

Общая же стоимость запаса новыхъ матеріаловъ по балансу на 1-е января 1909 г. оцѣнивается въ 9.769.449 р. *), изъ которыхъ запасныхъ частей тормазы Вестингауза, не расходующихся вслѣдствіе приостановки оборудованія товарныхъ вагоновъ этими тормазами, на сумму 179.000 руб.

Въ проектируемомъ авторомъ раздробленіи капиталовъ на три группы (стр. 33) поведетъ лишь къ осложненію дѣла раздѣльнаго учета оборота этихъ капиталовъ, въ виду чего всѣ безъ исключенія запасы матеріаловъ желательнo имѣть въ оборотномъ капиталѣ, что же касается такихъ запасовъ, какъ воинскіе, кои послѣ временнаго примѣненія подлежатъ сдачѣ обратно въ складъ, т.—е. составляютъ какъ бы оборотные запасы, то при каждой сдачѣ въ складъ, таковыя должны свидѣтельствоваться комиссіями и оцѣниваться ими съ отнесеніемъ на счетъ службъ—потребительницъ расходовъ по приведенію въ полную исправность сдаваемого въ запасъ имущества. Щиты, рѣшетки и брезенты должны находиться въ инвентарѣ службы-потребительницы и пріобрѣтаться за счетъ соотвѣтственныхъ очередныхъ пумеровъ смѣты. Запасы, залеживающіеся и не расходующіеся вслѣдствіе измѣненія типовъ, должны ежегодно пересматриваться и ликвидироваться наиболѣе выгоднымъ способомъ, при этомъ Совѣтамъ должно быть предоставлено право понижать цѣны на тѣ матеріалы прежнихъ заготовокъ, кои не расходуются лишь вслѣдствіи несоотвѣтствія цѣнъ съ рыночными цѣнами однородныхъ матеріаловъ. Убытки отъ переоцѣнки, перечисленія въ ломъ или продажи новыхъ матеріаловъ желательнo возмѣщать прибылями получаемыми какъ отъ продажи старыхъ матеріаловъ, такъ и отъ примѣненія номенклатурныхъ цѣнъ.

Переходя затѣмъ къ разсмотрѣнію весьма серьезнаго вопроса, затрагиваемаго авторомъ, о старыхъ матеріалахъ, Управленіе дорогъ поясняетъ, что хотя по установившемуся съ давнихъ временъ на казенныхъ дорогахъ принципу, старые матеріалы, оставшіеся отъ работъ, подлежатъ сдачѣ въ склады матеріальной службы безъ цѣны, а засимъ послѣ продажи должны поступить въ доходъ дороги, но въ дѣйствительности всѣ дороги не исполняютъ въ точности сихъ правилъ и въ широкихъ размѣрахъ пользуются старыми матеріалами для ремонта подвижнаго состава и этимъ уменьшаютъ эксплуатаціонный расходъ; хотя такой способъ использованія старыхъ матеріаловъ на первый взглядъ представляется какъ бы обходомъ закона, тѣмъ не менѣе на

*) Запасы состоятъ въ вѣдѣніи Матеріальной службы на 6.564.900 р., сл. Пути—3.132.690 р., Телеграфа—70.474 р. и въ сл. Сборовъ (билеты)—1.295 рублей.

практикѣ исполнители работъ иначе и поступать не могутъ, ибо казалось бы страннымъ сдавать въ складъ безъ цѣны, напр., старую буксу, снятую съ одного вагона, которая съ успѣхомъ могла бы быть употреблена для другого; далѣе слѣдовало бы признать не рациональнымъ сдачу въ складъ безъ цѣны стараго кровельнаго желѣза, оставшагося отъ возобновленія крыши какого либо вагона въ то время, когда это желѣзо можетъ быть употреблено на устройство раздѣлокъ дымовыхъ трубъ, отдѣлки печныхъ отдѣленій того же вагона и т. п. Примѣры эти указываютъ, что пользованіе старыми матеріалами при ремонтѣ подвижнаго состава есть жизненная потребность, при чемъ кажущійся обходъ закона, есть результатъ неясности и неопредѣленности его, заключающійся въ томъ, что не дается опредѣленнаго указанія, что надо считать подъ названіемъ стараго матеріала.

На основаніи опыта, Управление дорогъ считаетъ долгомъ высказать свое мнѣніе, что принципъ сдачи старыхъ матеріаловъ безъ цѣны въ склады Матеріальной службы надо считать не хозяйственнымъ и убыточнымъ для дорогъ по слѣдующимъ причинамъ:

1. Опредѣленіе количества старыхъ матеріаловъ, какое должно остаться отъ исполненія данной работы вслѣдствіе разнообразности таковыхъ въ службѣ Подвижнаго Состава, является невозможнымъ; поэтому для правильности учета старыхъ матеріаловъ и хозяйственнаго ихъ использованія необходимо заинтересованіе исполнителя работъ въ этомъ дѣлѣ тѣмъ или инымъ способомъ, а это возможно лишь въ томъ случаѣ, если ему будетъ представлено право уменьшать свои расходы или путемъ использованія старыхъ матеріаловъ для работъ, или путемъ сдачи ихъ въ складъ по цѣнѣ и кредитованіемъ на эту сумму отпущенныхъ ему ассигнованій; при этихъ только условіяхъ можетъ быть достигнуто возможно точный учетъ старыхъ матеріаловъ и хозяйственное использованіе ихъ.

2. Въ случаѣ сдачи старыхъ матеріаловъ безъ цѣны, отвѣтственнаго хозяина за правильную сдачу таковыхъ по количеству и качеству не имѣется, вслѣдствіе чего неизбѣжны убытки для дорогъ, истекающіе отъ того, что собраніе старыхъ матеріаловъ по обширнымъ территориямъ мастерскихъ, сортировка ихъ, нагрузка, перевѣска требуютъ нѣкоторыхъ расходовъ, кредиты на каковыя производителямъ работъ не отпускаются; поэтому на практикѣ получаютъ слѣдующія явленія: а) количества матеріаловъ опредѣляются во многихъ случаяхъ приблизительно, причѣмъ за перевѣской не имѣется должнаго наблюденія, послѣдствіемъ чего является то, что въ склады поступаетъ большее количество матеріаловъ, чѣмъ значителен по документамъ, что создаетъ благопріятную почву для злоупотребленій при продажѣ и вывозкѣ лома изъ предѣловъ дороги, б) старые матеріалы не сортируются надлежащимъ образомъ, напримѣръ, чугунъ не отдѣляется отъ желѣза, мелкіе обрѣзки кровельнаго желѣза отъ болѣе крупныхъ листовъ такового, мѣдныя стружки неоднократно сдвигаются вмѣстѣ съ желѣзными или со стружками композиціи; все это въ совокупности обезцѣниваетъ старые матеріалы и понижаетъ ихъ продажную стоимость, в) желѣзная стружка, получаемая при обточкѣ бандажей и осей представляетъ весьма цѣнный матеріалъ, между тѣмъ обыкновенно сваливается въ кучи вмѣстѣ съ мусоромъ и паклей, концами и т. п. отбро-

сами, обезцѣнивающими ее. Нагрузка и перевѣска ея весьма затруднительна, поэтому сдача такихъ стружекъ въ складъ производится по приблизительному опредѣленію ея вѣса. Причемъ значительное количество ея остается на территоріяхъ мастерскихъ, втаптывается въ грязь и служитъ какъ бы мощеніемъ, г) многія запасныя части подвижного состава (поковки и отливки) могли бы быть употреблены въ дѣло съ незначительною затратою рабочей силы на ея передѣлку, но разъ онѣ попадутъ безъ цѣны въ кучу лома въ склады Матеріальной службы, то оттуда уже не могутъ быть извлечены и использованы для дѣла.

3. На основаніи изложеннаго, Управленіе полагаетъ, что по отношенію старыхъ матеріаловъ, остающихся отъ работъ, исполняющихся службою подвижного Состава и Тяги, должны быть установлены слѣдующія правила: а) производителямъ работъ по службѣ Тяги (какъ и по службѣ Пути) должно быть предоставлено право использованія старыхъ матеріаловъ безъ цѣны въ самыхъ широкихъ размѣрахъ для работъ, непосредственно исполняемыхъ службами; б) всѣ старые матеріалы, которые не могутъ быть использованы для работъ, должны быть сданы въ склады Матеріальной службы по цѣнѣ съ подлежащихъ заказовъ и работъ и на эту сумму уменьшены соотвѣтственные расходы; в) службы указываютъ Матеріальной службѣ, какіе старые матеріалы изъ числа сданныхъ въ складъ подлежатъ немедленной продажѣ, а какіе должны храниться для нуждъ службъ; при этомъ службы могутъ получать старые матеріалы изъ складовъ Матеріальной службы по той цѣнѣ, по какой они были сданы. Суммы вырученныя отъ продажи старыхъ матеріаловъ или вслѣдствіе отпуска таковыхъ службамъ поступаютъ на возстановленіе оборотнаго капитала или такъ называемаго „капитала запасовъ старыхъ матеріаловъ“, если таковой будетъ учрежденъ; г) цѣны на старые матеріалы устанавливаются ежегодно соотвѣтственно рыночной цѣнѣ таковыхъ; подобный способъ употребленіе старыхъ матеріаловъ на потребности эксплуатаціи, безъ сомнѣнія, окажетъ вліяніе на пониженіе расхода эксплуатаціи.

Къ сему Управленіе добавляетъ, что ни воинскія приспособленія ни обмундированіе на Южныхъ дорогахъ не сдаются въ склады Матеріальной службы; а хранятся въ складахъ подлежащихъ службъ. Заготовка рѣшетокъ и воинскихъ приспособленій никогда на Южныхъ дорогахъ не относилась за счетъ V или IV отдѣловъ, а относилась за счетъ особыхъ ассигнованій.

Указаніе автора (стр. 32) на возможность отнесенія стоимости запасовъ: щитовъ, рѣшетокъ, брезентовъ на счетъ оборотнаго капитала запасовъ съ тѣмъ, чтобы доходъ, поступающій отъ эксплуатаціи этихъ предметовъ поступалъ въ тотъ же источникъ, Управленіе дорогъ признаетъ невыполнимымъ, ибо брезенты (какъ равно и воинскія приспособленія) спеціальнаго дохода не даютъ,—спеціальныя сборы установлены только за пользованіе хлѣбными щитами и рѣсетками къ выдѣленію же этихъ сборовъ изъ дохода дорогъ основаній не усматривается, такъ какъ эти предметы составляютъ дополнительное оборудованіе вагоновъ, перевозящихъ спеціальныя грузы и должны составлять инвентарь дороги, состоящій на учетѣ службы-потребительницы. Источникомъ же приобрѣтенія ихъ, какъ и вообще инвентаря дороги, долженъ быть эксплуатаціонный кредитъ.

IV. Отчетъ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Авторъ настоящей статьи, обсуждая недостатки отчета по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, хотя имѣеть въ виду лишь вѣдомость № 3б, составляемую къ годовому отчету дорогъ, по схемѣ, выработанной Комиссіей Глушинскаго, находитъ желательнымъ видоизмѣненіе ея, примѣнительно къ современнымъ требованіямъ желѣзнодорожнаго хозяйства, но Управленіе дорогъ дополняетъ пожеланіе автора указаніемъ на необходимость немедленной реорганизаціи въ составленіи не только этой вѣдомости, но и всѣхъ вообще данныхъ, входящихъ въ составъ годоваго отчета по эксплуатаціи.

Классификація расходовъ по схемѣ, выработанной Комиссіей Глушинскаго, не отвѣчаетъ современнымъ требованіямъ дѣла, она слишкомъ сложна и детализирована; безотлагательная переработка ея принесетъ, несомнѣнно, облегченіе счетному дѣлу. Опасенія автора (стр. 42), что классификація расходовъ по вновь выработанной системѣ вызоветъ значительные первоначальные расходы на усиленіе штата счетоводства, а также еще болѣе запутаетъ на дорогахъ счетное дѣло, едва ли основательны, во всякомъ случаѣ опасенія эти не должны имѣть мѣста при рѣшеніи настоящаго вопроса. Вновь выработанная Комиссіей д. с. с. Дрея форма отчета № 3-б Управленію дороги неизвѣстна, а потому высказаться о сравнительныхъ преимуществахъ этой формы или измѣненной формы т. с. Глушинскаго не представляется возможнымъ.

Основнымъ принципомъ въ установленіи классификаціи расходовъ, по мнѣнію Управленія, должно быть принято раздѣленіе ихъ на расходы, зависящіе и не зависящіе отъ движенія, при чемъ расходы однороднаго характера, какъ напримѣръ, по отопленію, освѣщенію, канцелярскіе и типографскіе, квартирныя и т. п., должны быть собраны изъ всей смѣты въ одну группу.

Указанный порядокъ группировки расходовъ дастъ болѣе наглядное представленіе относительно размѣра и соотвѣтствія испрашиваемыхъ кредитовъ по каждому роду и виду желѣзнодорожнаго хозяйства. Что касается расходныхъ нормъ или измѣрителей, то таковыя должны быть проводимы по каждой изъ вышеуказанныхъ группъ, въ строгомъ соотвѣтствіи съ характеромъ расхода, не вводя, какъ нынѣ, совершенно неподходящихъ измѣрителей (напр. по № 298 ремонтъ паровозовъ на версту дороги и т. д.).

Величина измѣрителей по нѣкоторымъ расходамъ службы Тяги и Движенія должна находиться, въ зависимости отъ вѣса поѣзда, а также совершенныхъ перевозокъ въ пудо-верстахъ. Установленные нынѣ измѣрители по отд. III службы Пути совершенно непригодны, а такъ какъ при сравненіи расходовъ и при испрошеніи кредитовъ измѣрители вообще желательны, то выработку таковыхъ слѣдуетъ признать необходимой.

Затѣмъ основанія для исчисленія смѣтныхъ назначеній по каждой изъ группъ поименованныхъ расходовъ должны быть приводимы въ объясненіяхъ къ смѣтнымъ назначеніямъ совершенно по однообразной схемѣ для всей казенной сѣти,—этотъ порядокъ составленія

смѣтъ дать возможность нагляднаго сужденія о соответствіи ассигнованія, назначаемаго для этой или другой дороги. Кромѣ этого, приемъ исчисленія смѣтныхъ ассигнованій по каждому изъ очередныхъ номеровъ смѣты также долженъ быть установленъ (напримѣръ, 3-хъ и 2-хъ лѣтній расходъ или основаніе какого-либо иного исчисленія). Необходимо пересмотрѣть указанное выше распредѣленіе расходовъ по категоріямъ, *) такъ какъ въ группѣ расходовъ, строго зависящихъ отъ движенія, заключаются расходы не вполне зависящіе отъ движенія и наоборотъ, въ группѣ расходовъ, не зависящихъ отъ движенія, расходы, находящіеся въ тѣсной зависимости отъ него.

Форма Глушинскаго, при чрезвычайномъ детализированіи расходовъ, нѣсколько страдаетъ пробѣломъ въ отношеніи подробнаго описанія характера расходовъ, относимыхъ по каждому номеру смѣты. Обстоятельство это вызываетъ при разнесеніи расходовъ различныя толкованія на дорогахъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и отклоненія отъ формы.

Г. Дебиторы и кредиторы.

Не отрицая инертности дорогъ, въ дѣлѣ очистки своихъ балансовъ отъ неблагонадежныхъ дебиторовъ, Управление дорогъ, тѣмъ не менѣе, не можетъ согласится съ нѣкоторыми примѣрами, приведенными авторомъ, хотя бы, напримѣръ, по отношенію похищенной выручки; выручка эта совершенно правильно числится въ группѣ дебиторовъ, ибо до полнаго выясненія обстоятельствъ случая похищенія и степени ответственности хранителей выручки (напримѣръ, ответственныхъ артелей), таковая можетъ быть еще и не списана, какъ долгъ безнадежный, наконецъ, и въ этомъ послѣднемъ случаѣ, для снятія ея со счета дебиторовъ требуется довольно длительная и сложная переписка съ центральными учрежденіями Министерства и Судебными Установленіями.

Долги казенныхъ учрежденій, какъ напримѣръ, Вѣдомствъ Военнаго и Морского, а равно и тюремной части, въ особенности возрасли съ 1905 года и автору извѣстны тѣ непреодолимые затрудненія, которыя препятствуютъ къ ликвидаціи ихъ, а потому въ этой части мнимыхъ балансовъ цѣнностей дороги неповинны.

Допущенныя на основаніи распоряженій Управленія желѣзныхъ дорогъ отступленія отъ формы отчетности, выработанной Комиссіей Глушинскаго, указаны въ приложеніи № 13, къ вопросному листу. Что же касается недоразумѣній, приведенныхъ авторомъ (стр. 40), то таковыхъ не наблюдается, ибо расходъ по изготовленію хлѣбныхъ щитовъ никогда не относился на ремонтъ вагоновъ, что же касается до расходовъ по содержанію служащихъ за счетъ отдѣла VII гл. 1-й, то обстоятельство это имѣетъ мѣсто также и на Южныхъ дорогахъ; вызывается оно необходимостью, ибо постоянные штаты служащихъ въ

*) Существующее нынѣ распредѣленіе установлено на основаніи протокола Особаго Совѣщанія Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ участіемъ представителей отъ Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, по выясненію перерасходовъ по эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1895 году.

отдѣлахъ и частяхъ Управленія, требуютъ иногда временнаго усиленія, вводить же такое усиленіе въ постоянные штаты не представляется целесообразнымъ.

Указанная выше перегруппировка расходовъ, при выработанномъ соотвѣтственно характеру расхода специальномъ измѣрителѣ, дастъ возможность отвѣтственнымъ распорядителямъ кредита вести дѣла увѣренно, безъ опасенія за перерасходы, а также и устранить задолженность дорогъ, на которую указываетъ авторъ на страницѣ 48-й своей статьи.

Обращеніе неполногрузнаго подвижнаго состава имѣетъ мѣсто и на сѣти Южныхъ дорогъ, но усматривать въ этомъ, какъ указываетъ авторъ (стр. 37-я) личный интересъ служащихъ, Управленіе дороги оснований не имѣетъ. Причины несоотвѣтствія утилизаціи грузоподъемности подвижнаго состава иныя, онѣ заключаются въ несовершенствѣ постановки на дорогахъ вообще вагоннаго хозяйства и рациональнаго подвижнаго состава, на что въ послѣднее время обращено серьезное вниманіе.

Уничтоженіе или сокращеніе до минимума безденежныхъ расчетовъ между дорогами и потребителями желѣзнодорожныхъ услугъ, а равно между казенными учрежденіями, съ замѣной ихъ денежными расчетами, весьма желательно. Этотъ способъ расчета принудить дороги болѣе осмотрительно относиться къ производству всѣхъ вообще расходовъ, а денежное поступленіе въ доходъ дорогъ отъ постороннихъ казенныхъ учреждений, за оказываемыя имъ услуги, дастъ правильную оцѣнку работы каждой дороги.

Переходя къ обсужденію затронутаго авторомъ вопроса о кредиторахъ (стр. 47), Управленіе дорогъ находитъ, что затыжка расчетовъ съ кредиторами, при чрезвычайно обширномъ и сложномъ хозяйствѣ, явленіе почти неизбежное, оно имѣетъ мѣсто не только на казенныхъ, но и на частныхъ дорогахъ (несмотря на упрощенную отчетность), что подтверждаетъ и авторъ. Ссылка въ этомъ случаѣ автора на Юго-Западные дороги, заключающія свою отчетность (подразумѣвается отчетность расходная) быстрѣе другихъ, несоотвѣтственна. Вѣдомость расходовъ эксплуатаціи № 3-б заключается названными дорогами не рѣже нѣкоторыхъ другихъ дорогъ.

Повышенная стоимость купленныхъ казной матеріаловъ, а равно и производимыхъ работъ, по сравненію съ частными. предпріятіями, имѣетъ болѣе серьезныя причины, нежели указываемыя авторомъ (стр. 48). Задержка въ уплатахъ поставщикамъ и подрядчикамъ наблюдается лишь въ послѣднее время, да и то въ концѣ года, когда смѣтные кредиты исчерпаны. Причины повышенныхъ казенныхъ цѣнъ совершенно иныя, онѣ вызываются сложностью организаціи казеннаго дѣла и неизбежнымъ примѣненіемъ существующихъ на этотъ счетъ законоположеній. Обеспеченіе казеннаго подряда значительными залогами, взыскиваемые штрафы за несвоевременное выполненіе обязательствъ и предусмотрѣнныя договорами строгости пріемки, отпугиваютъ предпринимателей, между тѣмъ, какъ руководители частнаго дѣла, зная кредито- и работо-способность подрядчика, весьма часто залоговъ не берутъ и нерѣдко выдаютъ даже денежные авансы. Затѣмъ всѣ обрядности по пріемкѣ работъ и поставокъ и уплатѣ

денегъ сокращены и упрощены до минимума, между тѣмъ какъ при казенныхъ подрядахъ, нормальный срокъ уплаты денегъ со дня пріемки уплаты надо считать не менѣе 30—35 дней.

Съ взглядомъ автора относительно фиктивности заносимыхъ по кредиторскимъ спискамъ кредиторовъ, Управление дороги согласиться не можетъ. Кредиторскіе списки по эксплуатаціоннымъ расходамъ хотя и составляются впередъ на предстоящіе расходы въ теченіе одного года 9 мѣсяцевъ, но суммы, вносимыя въ нихъ, вполне обоснованныя, и фиктивного характера отнюдь не имѣютъ, что подтверждается слѣдующими данными:

По кредиторскимъ спискамъ Южныхъ дорогъ за 1907 г. занесено кредиторовъ на общую сумму	3.438.831 р.
Выплачено	673.094 р.
Оставалось на 1-е января 1910 г.	2.765.737 „
Изъ нихъ:	
Сборамъ дорогъ	2.071.131 „
Оборотн. капиталу и др. кредитамъ	675.913 „
Отмѣнено уплатъ по разнымъ причинамъ	18.693 „

Такимъ образомъ, лишь $\frac{1}{2}^0\%$ осталось не осуществленныхъ уплатъ, но и этотъ процентъ Управление дорогъ считаетъ высокимъ: объясняется это тѣмъ обстоятельствомъ, что кредиторскіе списки составлялись въ первый разъ по обѣимъ соединеннымъ дорогамъ. Что же касается оставшихся суммъ по задолженности сборамъ и прочимъ источникамъ, то выплата ихъ по назначенію задержана до указанія Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ способа ликвидаціи этихъ расчетовъ, такъ какъ наличныхъ денегъ въ распоряженіи не имѣется. Продолжая далѣе обзоръ результата отсрочки кредитовъ, по кредиторскимъ спискамъ, по смѣтамъ на строительные расходы, усматривается, что по окончательно закрывшемуся 31 декабря прошлаго года кредиту (§ 32, ст. 1 смѣты 1906 года) осталось не израсходовано кредита 83.364 р., или около $2^0\%$ отъ общей суммы ассигнованія въ 3.990.000 руб. Такимъ образомъ, мнѣніе автора, что „кредиторскіе списки явились просто средствомъ продолжать дѣйствіе кредитовъ, на самомъ дѣлѣ для дороги сплошь и рядомъ совершенно ненужныхъ и оставленныхъ только на всякій случай, про запасъ“ (стр. 51), по отношенію сѣти Южныхъ дорогъ, не оправдывается фактическимъ положеніемъ дѣла.

Управление дорогъ не можетъ также присоединиться къ мнѣнію автора, что всѣ результаты по эксплуатаціи дорогъ могутъ быть закончены съ кредиторами въ теченіе 3-хъ льготныхъ мѣсяцевъ, а случайно не осуществленная въ этотъ срокъ какая-либо поставка*) должна быть уплачена изъ кредита, открытаго на эксплуатаціонныя потребности слѣдующаго года. Такая постановка финансоваго дѣла на дорогахъ недопустима, во 1-хъ потому, что Управление дорогъ въ нѣко-

*) Подъ наименованіемъ поставка, Управление дорогъ полагаетъ, что авторъ подразумѣваетъ какой-либо иной эксплуатаціонный расходъ, такъ какъ поставка (матеріаловъ) оплачивается изъ средствъ оборотнаго капитала, не имѣющаго предѣльнаго срока дѣйствія.

торыхъ случаяхъ не можетъ фактически произвести уплаты кредитора́мъ въ трехмѣсячный срокъ, а во 2-хъ уплата расходовъ за истекшій годъ, изъ кредита, открытаго на эксплуатаціонныя потребности слѣдующаго года, независимо нарушенія кассовыхъ и смѣтныхъ правилъ, внесетъ путаницу также и въ отчетность дорогъ, такъ какъ фактическіе расходы не будутъ совпадать съ отчетными. Въ виду изложеннаго уничтожить льготный срокъ для эксплуатаціонныхъ кредитовъ, установивъ срокомъ ихъ дѣйствія 31 декабря смѣтнаго года невозможно потому, что 31 декабря производятся работы, которыя, очевидно, могутъ быть оплачены лишь послѣ 31 декабря. Установленный льготный срокъ только достаточенъ для производства всѣхъ уплатъ по табелямъ и квитанціямъ за исполненныя въ смѣтномъ году работы и для окончанія матеріальной отчетности и этотъ срокъ долженъ быть сохраненъ.

Примѣненіе кредиторскихъ списковъ лишь для работъ, принятыхъ Управленіемъ дорогъ до 31 декабря, не представляется возможнымъ потому, что Управление дорогъ можетъ войти въ обязательныя договорныя отношенія съ подрядчиками или поставщиками и обязано озаботиться сохраненіемъ имѣющихся кредитовъ для уплаты этимъ лицамъ по выполненію ими принятыхъ на себя обязательствъ, тѣмъ болѣе, что опозданіе въ выполненіи подрядчиками или поставщиками договоровъ не всегда даетъ Управленію дорогъ юридическое основаніе къ нарушенію договора.

Предположеніе автора (стр. 51), что самая сложная строительная работа на желѣзной дорогѣ можетъ быть окончена въ теченіе двухъ лѣтъ, т.-е. въ теченіе срока дѣйствія кредита, совершенно не соответствуетъ дѣйствительности по слѣдующимъ соображеніямъ: почти всѣ сложныя и крупныя работы требуютъ дополнительнаго отчужденія частныхъ земель и имущества, каковыя отчужденія въ большинствѣ случаевъ производятся въ принудительномъ порядкѣ. Согласно существующимъ правиламъ ходатайства объ исправленіи Высочайшаго Указа на отчужденіе въ принудительномъ порядкѣ могутъ быть представляемы лишь со ссылкой на ассигнованный для производства означеннаго отчужденія кредита.

Такъ какъ смѣта утверждается не ранѣе весны отчетнаго года, то представленіе объ испрошеніи Высочайшаго Указа поступаетъ на разсмотрѣніе лишь осеннюю сессію Государственнаго Совѣта, а указъ о принудительномъ отчужденіи получается не ранѣе начала слѣдующаго за смѣтнымъ года, послѣ чего, по сношенію съ мѣстными губернаторами, производятся полицейскія описи, и лишь тогда земельныя участки поступаютъ во владѣніе желѣзной дороги, при чемъ владѣльцамъ дается иногда еще извѣстный срокъ на сносъ ихъ построекъ. Такимъ образомъ, ни къ одной изъ работъ, требующихъ дополнительнаго отчужденія, нельзя фактически приступить ранѣе середины слѣдующаго за смѣтнымъ года. Независимо отъ этого потребно продолжительное время, для вызова конкуренцій по всѣмъ работамъ, и составленіе докладовъ о результатахъ торговъ Совѣту, затѣмъ, немало затрачивается времени на составленіе и утвержденіе договоровъ и т. п. формальности и, если къ этому добавить, что отпускъ строительныхъ кредитовъ производится не въ началѣ года, а спустя 5—6 мѣсяцевъ,

то станетъ понятнымъ, что при такихъ, совершенно независящихъ отъ непосредственныхъ распорядителей кредитовъ, условіяхъ закончить сложныя строительныя работы въ теченіе остающагося въ распоряженіи ихъ времени оказывается невозможнымъ, и двухлѣтній срокъ дѣйствія кредита безусловно недостаточнымъ.

По изложеннымъ соображеніямъ, Управление дорогъ полагаетъ необходимымъ установить слѣдующее:

1) Льготный срокъ для эксплуатаціонныхъ кредитовъ по 31 марта, слѣдующаго, за смѣтнымъ года, сохранить.

2) Срокъ дѣйствія кредитовъ по отд. VII, гл. 2 и по расцѣпнымъ вѣдомостямъ новыхъ работъ увеличить до 3-хъ лѣтъ, подобно тому какъ это имѣетъ мѣсто для смѣты чрезвычайныхъ расходовъ.

3) Примѣненіе кредиторскихъ списковъ допустить до 31 декабря года, слѣдующаго за окончаніемъ прямого срока дѣйствія кредита, для оплаты работъ и поставокъ, какъ уже принятыхъ, такъ и подлежащихъ выполнению, по заключеннымъ въ теченіе прямого срока дѣйствія кредитовъ, договорамъ, допустить лишь для кредитовъ по отд. VII, гл. 2 новыхъ работъ и чрезвычайной смѣты, воспретивъ это для остальныхъ кредитовъ и

4) Суммы, заносимыя въ кредиторскія списки, сносить по подлежащимъ статьямъ расхода въ слѣдующемъ порядкѣ: а) по кредитамъ эксплуатаціоннымъ, записывать на подлежащія очередные номера смѣты всѣ суммы, подлежащія къ выплатѣ кредиторамъ казны, съ соответственнымъ проведеніемъ ихъ по пассиву баланса и б) по всѣмъ остальнымъ кредитамъ, какъ-то: чрезвычайнымъ отд. VII, гл. 2., и новымъ работамъ, кредиторскія списки по пассиву баланса не проводить, съ тѣмъ, что бы расходы, производимые за счетъ ихъ, списывались на подлежащія подраздѣленія смѣты по мѣрѣ выплаты денегъ кредиторамъ.

VI. Вспомогательныя предпріятія

Авторъ брошюры по отношенію къ вспомогательнымъ операціямъ высказывается: 1) за желательность вести отдѣльную отчетность по тѣмъ вспомогательнымъ операціямъ, по которымъ точно можно опредѣлить, какъ доходъ, такъ и ту часть изъ расходовъ эксплуатаціи, которая падаетъ на каждую данную операцію; 2) за желательность, чтобы на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ велись вспомогательныя операціи лишь настолько, насколько онѣ не вступаютъ въ конкуренцію съ частной инициативой

По п. 1 слѣдуетъ высказаться положительно, такъ какъ 1) отдѣльная отчетность дастъ возможность изъ сопоставленія доходовъ съ расходами судить о выгодности и цѣлесообразности и 2) выключеніе расходовъ на вспомогательныя предпріятія изъ эксплуатаціонныхъ расходовъ даетъ возможность болѣе правильно опредѣлять себѣ стоимость транспортированія грузовъ и пассажировъ.

По пункту же второму необходимо указать, что казенныя желѣзныя дороги открываютъ тѣ или другія операціи, конкурирующія съ частной инициативой, не съ фискальною цѣлью, а главнымъ образомъ для урегулированія цѣнъ по этимъ операціямъ, такъ какъ при отсут-

ствіи такой конкуренціи частныя предпріятія получаютъ возможность монополизироваться: къ такимъ операціямъ, напрімѣръ, слѣдуетъ отнести: комиссіонныя по продажѣ хлѣбныхъ грузовъ въ портахъ, агентуру по совершенію таможенныхъ обрядностей и т. д.

Имѣя въ виду роль банковъ въ нашей хлѣбной торговлѣ и общегосударственное значеніе этой торговли, Управление дорогъ полагаетъ, что сохраненіе ссудо-складочныхъ операцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, несомнѣнно вліяющее на пониженіе накладныхъ расходовъ на экспортируемый за границу хлѣбъ, безусловно необходимо. Поощряя всемѣрно появленіе частной инициативы, желѣзныя дороги сохранять за собой роль регулятора цѣнъ.

Переходя за тѣмъ къ разсмотрѣнію тѣхъ операцій, производящихся службою Движенія, которыя напрашиваются къ выдѣленію ихъ въ особую отчетность, слѣдуетъ разсмотрѣть слѣдующія изъ нихъ:

1) Снабженіе грузохозаевъ хлѣбными щитами для перевозки грузовъ въ ссыпную.

Доходъ по этой операціи вполнѣ опредѣленъ.

Расходъ по заготовленію новыхъ щитовъ выдѣляется свободно изъ общихъ эксплуатаціонныхъ расходовъ; расходъ по ремонту опредѣляется общимъ Съѣздомъ желѣзныхъ дорогъ пропорціонально участию каждой дороги въ перевозкахъ, требующихъ щитовъ. Если бы кромѣ упомянутыхъ, такъ сказать, прямыхъ расходовъ не было бы другихъ побочныхъ, то несомнѣнно, что операція эта могла бы имѣть отдѣльную и вполнѣ точную отчетность, но нельзя упускать изъ виду, что дороги несутъ еще слѣдующіе побочные расходы: а) на охрану щитовъ; б) на нагрузку щитовъ для отправления ихъ къ мѣсту нагрузки грузовъ; в) на перевозку къ мѣсту нагрузки; г) на учетъ наличія, оборота и обмѣна; д) на расчеты между дорогами при посредствѣ Общаго Съѣзда. Всѣ эти побочные расходы не поддаются точному выдѣленію изъ эксплуатаціонныхъ расходовъ и таковое, во всякомъ случаѣ, является дѣломъ чрезвычайно труднымъ. Если же ограничиться одними прямыми расходами, то отчетность не будетъ опредѣлять полной себѣстоимости операціи и, слѣдовательно, введеніемъ отдѣльной отчетности не будетъ достигнуто желаемой цѣли, такъ какъ таковая не будетъ давать сопоставленія доходовъ съ расходами.

Принимая во вниманіе вышеннеложенное, а также и то соображеніе, что расходы на щиты составляютъ часть обязательныхъ расходовъ по перевозкѣ нѣкоторыхъ грузовъ, при установленныхъ условіяхъ (въ ссыпную) и, слѣдовательно, должны входить въ общую сумму эксплуатаціонныхъ расходовъ, опредѣляющихъ себѣ стоимость перевозки, слѣдуетъ отказаться отъ выдѣленія въ особую отчетность разсматриваемой операціи.

2) То же слѣдуетъ сказать и по отношенію снабженія скотскими рѣшетками и брезентами.

3) Перонный сборъ. Доходъ вполнѣ опредѣленъ. Расходъ на устройство загражденій, на заготовленіе перронныхъ билетовъ, пріобрѣтеніе автоматовъ, содержаніе станціонныхъ сторожей можетъ быть выдѣленъ изъ общихъ эксплуатаціонныхъ расходовъ. Побочный расходъ по учету и надзору вообще незначителенъ.

Въ виду вышеизложеннаго упомянутую операцію желательно отнести къ числу вспомогательныхъ съ отдѣльной отчетностью.

4) Товаро-станціонныя работы обслуживаются многими агентами, несущими и другія обязанности, поэтому выдѣленіе расходовъ на эту именно операцію съ необходимою точностью невозможно и, слѣдовательно, отъ веденія отдѣльной отчетности по этой операціи приходится отказаться.

VII. Реформа счетоводства и статистики.

Съ указаніемъ автора (стр. 62) на неправильное и невѣрное составленіе годовыхъ отчетовъ, Управление дорогъ согласиться не можетъ. Управление не отрицаетъ, что отчеты эти весьма несовершенны, въ нихъ заключается множество ненужныхъ таблицъ и разныхъ свѣдѣній и наоборотъ нѣтъ данныхъ, описывающихъ въ сжатой и наглядной формѣ дѣятельность дороги за отчетный годъ; но основныя вѣдомости, помѣщаемыя въ отчетахъ подъ №№ 3а и 3б по валовому доходу и расходу, а равно данныя по пробѣгу и перевозкамъ составлены правильно по отчетнымъ документамъ, обревизованнымъ Контролемъ: въ отчетахъ казенныхъ дорогъ есть существенный пробѣлъ о стоимости дорогъ и ежегодныхъ уплатахъ казною интереса на капиталъ и на погашеніе его, вводя этотъ коррективъ для каждой дороги, хотя бы по приблизительнымъ даннымъ, получится определенное понятіе о доходности или убыточности работы дороги.

Хотя вопросъ объ измѣненіи формы составленія годовыхъ отчетовъ возбуждался и ранѣе, послѣдствіемъ чего была отмѣна нѣсколькихъ отчетныхъ вѣдомостей, въ которыхъ заключались повторныя свѣдѣнія, приведенныя въ другихъ частяхъ отчета, тѣмъ не менѣе современная форма отчета требуетъ кореннаго измѣненія. Такъ напримѣръ, вѣдомость 3б надлежитъ составлять также и по группамъ расходовъ, съ указаніемъ общихъ по группѣ измѣрителей. Объясненіе расходовъ (вѣдомость № 3/в) должна составляться въ такомъ порядкѣ, дабы въ ней приведены были по каждому очередному номеру, сравненіе расчетовъ, послужившихъ основаніемъ для исчисления смѣтнаго ассигнованія, — съ дѣйствительно произведенными расходами, и въ случаѣ увеличенія расхода указывать причины такого увеличенія.

Печатаніе описанія организаціи службъ и частей Управления дорогъ съ поясненіемъ ихъ дѣятельности надлежитъ отмѣнить.

Балансы должны быть составлены по однообразной формѣ для всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, съ веденіемъ въ нихъ, какъ указано выше, стоимости дороги и счета оборотнаго капитала.

Желательно установить печатаніе краткаго обзора коммерческой дѣятельности дороги, съ указаніемъ измѣненій въ перевозкѣ главнѣйшихъ грузовъ дороги, если таковыя измѣненія наблюдались въ отчетномъ году, равнымъ образомъ, въ этомъ обзорѣ надлежитъ приводить объясненія причѣмъ отклоненія отъ смѣтныхъ исчисленій дохода, объясняя и причины, повліявшія на пониженіе тѣхъ или другихъ смѣтныхъ ставокъ. Дальнѣйшія свѣдѣнія, подлежащія включенію въ обзоръ, должны касаться описанія коммерческаго движенія и работы подвижнаго состава.

Подобный краткій обзоръ необходимо печатать въ отчетѣ и по исполненію расходной смѣты, въ немъ должны заключаться общія сгруппированныя данныя по исполненію смѣты, опредѣлено отношеніе расхода къ доходу (коэффициентъ) описаны главнѣйшія причины повышенія расхода противъ смѣтныхъ исчисленій, если такое повышение имѣло мѣсто въ отчетномъ году.

Упомянутые обзоры (по доходу и расходу) должны быть составлены кратко и сжато, безъ излишнихъ подробностей и сложныхъ цифровыхъ расчетовъ, умаляющихъ интересъ чтенія обзоровъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ они должны представлять наглядную картину о работѣ дороги и дѣятельности администраціи по эксплуатаціи и хозяйству.

Значительную часть приложеній въ финансовомъ годовомъ отчетѣ дорогъ, имѣющихъ вліяніе на задержку въ представленіи отчета, составляютъ отчетныя вѣдомости по кредитамъ, отпущеннымъ въ распоряженіе Управленія дорогъ изъ разныхъ источниковъ, какъ со специальной и коммерческой цѣлью, такъ и по пожарнымъ убыткамъ, $\frac{1}{5}$ коп. и т. п. Вѣдомости эти, не имѣя прямого отношенія къ финансовому отчету по эксплуатаціонной дѣятельности дорогъ, могли бы безъ ущерба для дѣла составлять отдѣльное приложеніе къ отчету, не задерживая представленія его, что вмѣстѣ съ тѣмъ уменьшило бы и объемъ отчета, въ цѣляхъ наибольшаго удобства пользованія отчетомъ.

Изложенныя соображенія намѣчаютъ лишь наиболѣе существенныя измѣненія въ отчетахъ, что же касается остальныхъ необходимыхъ измѣненій, касающихся отмѣны нѣкоторыхъ вѣдомостей и свѣдѣній, съ замѣной ихъ новыми, то для подробнаго обслѣдованія этого дѣла необходимо организовать особое совѣщаніе изъ свѣдующихъ представителей дорогъ, которые вмѣстѣ съ тѣмъ могутъ указать на наиболѣе цѣлесообразную организацію желѣзнодорожнаго счетоводства при наименьшихъ затратахъ казны.

Соглашаясь, такимъ образомъ, съ мнѣніемъ автора о необходимости измѣнить существующія формы веденія счетоводства и установить общія для всѣхъ казенныхъ дорогъ, Управленіе дорогъ тѣмъ не менѣе полагаетъ, что едва ли проектируемая реформа достигнетъ преслѣдуемой авторомъ цѣли (стр. 67, абз. 1, стр. 73, абз. 7 и стр. 74), регулировать, распоряженіемъ Начальника дорогъ, расходы сообразно съ поступленіемъ доходовъ—цѣль эта недостижима по слѣдующимъ соображеніямъ:

На стр. 51, абз. послѣдній, авторъ говоритъ, что всѣ строительныя работы на желѣзной дорогѣ имѣютъ безусловно срочный и неотложный характеръ; такія работы, очевидно, не могутъ быть задержаны или отложены въ зависимости отъ поступленія доходовъ. Нѣкоторые расходы по отд. IV и V автоматически регулируются въ зависимости отъ размѣровъ движенія, но не доходности; всѣ же остальные или въ слабой степени или совершенно не зависятъ отъ размѣровъ движенія.

Въ своихъ соображеніяхъ авторъ, рассматривая желѣзныя дороги, какъ коммерческое предпріятіе, совершенно упускаетъ изъ виду всѣ тѣ многочисленныя особенности желѣзныхъ дорогъ, которыя совер-

шенно устраняють возможность примѣненія при ихъ эксплуатаціи методовъ и приѣмовъ, свойственныхъ исключительно коммерческимъ предпріятіямъ въ узкомъ смыслѣ этого слова.

Говоря о необходимой связи между расходами и доходами, авторъ упускаетъ изъ вида возможность роста движенія и пониженія доходности и обратно роста дохода при пониженномъ пробѣгѣ и перевозкахъ, въ зависимости отъ перевозокъ цѣнныхъ грузовъ съ повышенной тарификаціей, роста движенія на тѣхъ или иныхъ участкахъ, измѣненія условій пробѣга порожняка и всей той сложной совокупности условій, которыя значительно измѣняютъ соотношеніе между размѣрами движенія и связанныхъ съ этимъ движеніемъ расходовъ и доходностью.

Если даже допустить возможность регулировки не только расходовъ, непосредственно зависящихъ отъ движенія, но всѣхъ вообще въ зависимости отъ доходности то, очевидно, нужно допустить не только сокращеніе разрѣшенныхъ по смѣтѣ расходовъ при паденіи доходности, но и возможность увеличенія расходовъ при возрастаніи доходности: какая же потребуется децентрализація для возможности примѣненія подобнаго принципа, взамѣнъ утвержденія смѣтъ въ законодательномъ порядкѣ по существующей формѣ.

Нагляднымъ примѣромъ непримѣнимости къ дѣлу предложенія автора (стр. 67, абз. 1) объ урегулированіи расходовъ, въ зависимости отъ поступленія доходовъ, можетъ служить только что окончившійся 1909 годъ; перевыручка Южныхъ дорогъ въ этомъ году противъ смѣты ожидается въ 5.230 тыс. при сбереженіи по расходной смѣтѣ въ 1240 тыс.; между тѣмъ по теоріи автора, Управление дороги, въ зависимости отъ перевыручки имѣло право на перерасходъ противъ смѣтнаго ассигнованія.

Указаніе автора (стр. 66, абз. 3) на способы быстрого подсчета дохода, который, по мнѣнію автора, долженъ служить для Начальника дорогъ руководящимъ началомъ при хозяйственномъ веденіи дѣла, практически не осуществимо, такъ какъ станціонная кассовая выручка далеко не такъ устойчива, какъ предполагаетъ авторъ, что и подтверждается подсчетомъ выручки за первые одиннадцать мѣсяцевъ 1908 и 1909 г.г. Въ первомъ изъ этихъ годовъ, выручки собрано 74.574 тыс., а во второмъ 86.304 тыс., т.-е. болѣе на 15%.

Не находя возможнымъ воспользоваться и вторымъ рекомендуемымъ авторомъ способомъ подсчета выручки по переработаннымъ вагонамъ, вслѣдствіе неравномѣрнаго по годамъ обращенія на дорогѣ вагоновъ одной и той же грузоподъемности, а равно и затрудненій учета вагоновъ не полногрузныхъ, Управление дорогъ отдаетъ преимущество системѣ, существующей на дорогѣ. Въ общихъ чертахъ она заключается въ слѣдующемъ: дѣлается предварительный подсчетъ количества пудовъ, отправленныхъ, прибывшихъ и прошедшихъ транзитомъ грузовъ, а равно и проданныхъ пассажирскихъ билетовъ, итоги помножаются на дѣйствительную ставку дохода по этимъ операціямъ за соответственный мѣсяць предшествовавшаго года, получаемое произведеніе, съ добавленіемъ разныхъ сборовъ, опредѣляетъ доходъ. Колебаніе между исчисленнымъ такимъ способомъ доходомъ и дѣйствительнымъ отчетнымъ, какъ выяснилось за

1908 годъ не превысило 35/100%. При чемъ свѣдѣнія о доходѣ далеко не такъ запаздываютъ, какъ полагаетъ авторъ, они составляются около 25 числа мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ. Окончательныя же свѣдѣнія о расходѣ поступаютъ отъ службъ на 25 дней позже. Изъ этихъ данныхъ усматривается, что положеніе счетнаго дѣла на дорогахъ (Южныхъ), несмотря на крайнюю сложность и разновидность хозяйствъ, не такъ безотраднo, какъ описываетъ его авторъ, и руководитель дѣла, при необходимости имѣть данныя о величинѣ дохода и расхода, можетъ располагать таковыми относительно своевременно.

Указанное авторомъ стр. 69) возрастаніе расходовъ по содержанию счетоводства на казенныхъ дорогахъ, въ отношеніи Южной сѣти не наблюдается, ибо расходы на эту потребность не только не увеличиваются, но имѣютъ склонность къ пониженію, что и усматривается изъ слѣдующаго сравненія:

	По № 44.	По сл. Сборовъ.
1906 г.	0,71	0,73
1907 „	0,67	0,65
1908 „	0,74	0,77
1909 „	0,67	0,69

VIII. Составленіе схематической сметы.

Многолѣтнія наблюденія за выполненіемъ казенными дорогами годовыхъ эксплуатаціонныхъ сметъ,—приводятъ къ заключенію, что ближайшія причины ежегодныхъ перерасходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ находятся въ зависимости отъ: а) несоотвѣтствующаго исчисленія заданій пробѣговъ и перевозокъ по очереднымъ номерамъ сметы, расходы коихъ зависятъ отъ размѣровъ движенія и перевозокъ, и б) недостаточности ассигнованія по расходамъ, какъ не зависящимъ, такъ и не вполне зависящимъ отъ движенія, а равно и по расходамъ, имѣющимъ для дорогъ обязательный характеръ.

На устраненіе первой изъ указанныхъ причинъ обращено уже должное вниманіе, при составленіи годовыхъ сметныхъ исчисленій дохода, ибо наблюдавшееся ранѣе завѣдомое уменьшеніе валового дохода, а въ зависимости отъ этого и заданій пробѣга и перевозокъ; при составленіи доходныхъ сметъ для двухъ послѣднихъ лѣтъ (1908 и 1909 гг.), устранено и, надо надѣяться, что дальнѣйшія усовершенствованія въ дѣлѣ составленія доходныхъ сметъ въ этомъ направленіи, понизятъ до минимума недостаточность сметныхъ ассигнованій по номерамъ, зависящимъ отъ движенія. Перерасходы по этой группѣ будутъ имѣть мѣсто лишь въ томъ случаѣ, если при опредѣленіи сметныхъ измѣрителей, какъ это наблюдается и въ настоящее время, будутъ принимаемы въ расчетъ не дѣйствительные расходные измѣрители за послѣдніе отчетные годы, а измѣрители, назначаемые на основаніи теоретическихъ подсчетовъ, осуществленіе которыхъ на дѣлѣ въ большинствѣ случаевъ не оправдывается.

Обращаясь, затѣмъ, къ ассигнованіяхъ по расходамъ, указаннымъ выше подъ лит. б, необходимо замѣтить, что многіе изъ этихъ расходовъ (а именно до 20⁰/₀ очередныхъ номеровъ всей смѣты) имѣютъ если не полную, то нѣкоторую зависимость отъ колебанія движенія между тѣмъ, какъ по другимъ очереднымъ номерамъ этой группы (30, 31, 37, 80, 107, 118, 125, 128, 160 и 318), расходы хотя и не зависятъ отъ движенія, но они причислены къ такъ называемымъ расходамъ, имѣющимъ обязательный характеръ, производство коихъ не можетъ быть отмѣнено, а потому соотношеніе дѣйствительнаго расхода къ смѣтнымъ ассигнованіямъ, по этимъ соображеніямъ, не находится во власти распорядителя кредита; при этомъ необходимо замѣтить, что по этой группѣ расходовъ, за послѣднее отчетное трехлѣтіе перерасходъ колебался отъ 3⁰/₀ до 7⁰/₀, отъ общаго смѣтнаго ассигнованія, составляя таковой въ среднемъ до 1.200.000 рублей.

Разсмотрѣніе расходовъ по остальнымъ очереднымъ номерамъ смѣты, не зависящимъ отъ размѣра движенія и составляющимъ около 28⁰/₀ отъ общаго смѣтнаго ассигнованія *), приводятъ къ убѣжденію что при условіи необходимыхъ потребностямъ дѣла ассигнованій, перерасходы по этой группѣ не должны имѣть мѣста. Нарушеніе соответствія дѣйствительныхъ расходовъ со смѣтными ассигнованіями, можетъ быть лишь въ случаѣ внезапнаго и непредвидѣннаго повышенія цѣнъ на матеріалы и рабочія руки.

При соблюденіи указаннаго порядка въ дѣлѣ составленія расходныхъ смѣтъ, а равно и составленія этихъ смѣтъ по строго обоснованнымъ отчетнымъ даннымъ за послѣдніе отчетные годы, возможно лишь требовать отъ распорядителей кредитовъ, а равно и непосредственныхъ расходчиковъ кредитовъ, соблюденіе такъ называемой кредитной дисциплины. Въ всякаго сомнѣнія, что строгая отвѣтственность распорядителей и расходчиковъ кредитовъ, включительно до возмѣщенія казнѣ убытковъ за допущенные перерасходы, сверхъ кредитовъ, открытых въ распоряженіе ихъ, принудить этихъ лицъ къ рачительному и осмотрительному отношенію въ дѣлѣ расходванія казенныхъ денегъ.

Съ мнѣніемъ автора о необходимости выработать для различныхъ очередныхъ номеровъ расходной смѣты соответственные измѣрители, необходимо, какъ уже было указано выше, вполне согласиться, но предположеніе автора (стр. 81, абз. 7), что всѣ расходы желѣзной дороги, очевидно, зависятъ отъ движенія и что расходы на единицу производства должны быть поставлены въ связь съ валовымъ доходомъ единицы, въ виду явнаго отсутствія такой связи для цѣлыхъ рас-

*) Эта группа расходовъ подраздѣляется на:

- а) Жалованье, квартирные и обмундированіе служащихъ (10⁰/₀)
- б) Наемъ, отопленіе, освѣщеніе и содержаніе помѣщеній и инвентарнаго имущества (3⁰/₀)
- в) Канцелярскіе, типографскіе и почтовые расходы, а также печатаніе пассажирск. билетовъ (1⁰/₀)
- г) Расходы по Юридич. части, службамъ: Сборовъ и Матеріальной, награды, сдѣльные работы и др. мелкіе расходы (1⁰/₀)
- д) Леченіе больныхъ (0,3⁰/₀)
- е) По содержанію и ремонту пути, зданій, сооружений, телеграфной линии и приборовъ водоснабженія (12⁰/₀)
- ж) Разные расходы, въ томъ числѣ и по отдѣлу VII, гл. I (1⁰/₀)

ходныхъ отдѣловъ, очевидно неправильно; въ виду этого добавленіе къ имѣющимся измѣрителямъ и измѣритель на 100 р. валового дохода излишне. Въдѣ совершенно очевидно, что дорога, перевозящая уголь по крайне низкимъ тарифамъ, требуетъ отнюдь не меньшихъ расходовъ, чѣмъ дорога, перевозящая хлѣбъ, сахаръ, мануфактуру и т. п. Какіе же результаты получатся отъ примѣненія на такихъ двухъ дорогахъ одного и того же измѣрителя, зависящаго отъ валового дохода? Если же принять во вниманіе зависимость эксплуатаціонныхъ расходовъ отъ соотношенія между тарифной и виртуальной длиной желѣзнодорожныхъ линій, средней величины пробѣга грузовъ, конфигураціи дороги и количества узловыхъ и обмѣнныхъ пунктовъ и множества другихъ факторовъ, то необходимо будетъ признать, что измѣритель, зависящій отъ дохода, никоимъ образомъ не можетъ служить ни для оцѣнки расходныхъ смѣтъ (напр. по сл. Пути) ни для сравненія результатовъ эксплуатаціи разныхъ дорогъ.

Въ виду этого попытка автора составить схематическую смѣту, очевидно, могла дать лишь отрицательные результаты, что и усматривается изъ составленныхъ авторомъ таблицъ №№ 14, 15, 16, 17 и 18, гдѣ по нѣкоторымъ главамъ и отдѣламъ исчисленные по предлагаемому авторомъ способу смѣтныя назначенія отличаются почти на 100% въ ту или другую сторону отъ дѣйствительно разрѣшенныхъ по смѣтѣ на 1909 годъ. Иныхъ результатовъ такой попытки и нельзя было ожидать, такъ какъ при всей желательности создать такіе общіе для всѣхъ дорогъ измѣрители, которые облегчили бы какъ составленіе этихъ расходныхъ смѣтъ, такъ и разсмотрѣніе и утвержденіе ихъ подлежащими инстанціями, это представляется невозможнымъ, въ виду указаннаго выше крайняго разнообразія въ условіяхъ какъ сооруженій, такъ и эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Для отдѣльныхъ очередныхъ номеровъ смѣты и для отдѣльныхъ группъ дорогъ существующіе измѣрители могутъ быть замѣнены болѣе правильными, находящимися въ болѣе тѣсной зависимости отъ размѣровъ необходимыхъ расходовъ, но измѣрители эти не могутъ никакимъ образомъ зависѣть отъ доходности.

Если нельзя установить общей для всѣхъ дорогъ зависимости между расходами и валовымъ доходомъ, то еще болѣе проблематична зависимость между расходами и чистымъ доходомъ, опредѣляя таковой, какъ остатокъ валового за вычетомъ эксплуатаціонныхъ расходовъ, платежей по займамъ и процентовъ на отпущенныя изъ Государственнаго Казначейства суммы, потому что въ такой подсчетъ входятъ, совершенно не имѣющія никакого отношенія къ современнымъ условіямъ эксплуатаціи и работы дорогъ, условія займовъ, находившіяся въ зависимости отъ состоянія денежнаго рынка и политическаго положенія Россіи десятки лѣтъ тому назадъ.

Подсчитываемая, такимъ образомъ, доходность или убыточность желѣзныхъ дорогъ является совершенно произвольной, затемняетъ вопросъ и создаетъ ложное представленіе о роли и значеніи желѣзныхъ дорогъ въ Государствѣ и такіе выводы являются единственно возможными изъ подробнаго изученія труда инженеръ-генерала Петрова „Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти“.

Подъ рубрикой IV (отчетъ эксплуатаціи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ) была высказана необходимость пересмотра существующей нынѣ классификаціи расходовъ на зависящіе и не зависящіе отъ движенія. Классификація эта составлена весьма неудачно въ виду того, что въ каждой главѣ имѣются расходы, зависящіе полностью или частью отъ размѣра движенія, а потому допустить эту неправильность въ предлагаемой авторомъ группировкѣ расходовъ (стр. 82) оснований не усматривается. По мнѣнію Управленія дороги, впредь до выработки новой номенклатуры, назначенной для сего комиссіей, — не представляется возможнымъ въ настоящее время высказаться относительно перегруппировки расходовъ на зависящіе и не зависящіе отъ движенія.

Начальникъ дорогъ,
инженеръ (подпись).

Главный бухгалтеръ (подпись).

2 марта 1910 г.

Справка об исчислении сумм оборотного капитала Юж

Номенклатурныя.		НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВЪ.	Н а л и ч і е		на 1-е января 1909 г.				Расходъ за 1908 годъ.		Исчисление необходи- маго запаса.	
Главы.	Статьи.		Въ складахъ Мате- риальной службы.		Въ складахъ сл. Пути.		ИТОГО.		Рубли.	Коп.	% % годово- го расхода.	Сумма. Рубли.
			Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.				
I		Топливо	1.245.958	05	8.287	50	1.254.245	55	5.387.656	57	27	1.488.177
	1	Дрова	165.759	65	1.635	41	167.395	06	272.767	88	75	184.576
	2	Каменный уголь паровозный	984.221	49	6.043	16	693.264	65	4.756.975	73	25	1.189.244
	3	„ „ кузнечный	4.849	17	21	20	4.870	37	17.525	93	25	4.381
	4	Коксъ	4.661	57	10	82	4.672	39	29.398	43	25	7.350
	5	Нефть и нефтяные остатки	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	6	Прочіе матеріалы	83.466	17	576	91	84.043	08	310.988	60	33	102.626
II		Смазочные матеріалы	55.212	54	345	71	55.558	25	212.190	07	25	53.047
	7	Масло минеральное	29.859	62	162	95	30.022	57	181.222	86	25	45.306
	8	„ растительное	93	48	—	—	93	48	1.088	80	25	272
	9	Сало говяжье	24.970	09	182	76	25.152	85	29.271	17	25	7.318
	10	„ минеральное	—	40	—	—	—	40	66	39	25	16
	11	Прочіе матеріалы	288	95	—	—	288	95	540	85	25	135
III		Освѣтительные матеріалы	103.810	74	1.867	16	105.677	90	520.061	13	27	143.272
	12	Свѣчи разныя	45.897	22	38	92	45.936	14	165.721	54	33	54.688
	13	Керосинъ	25.394	56	684	94	26.079	50	292.627	11	25	73.157
	14	Прочія освѣтительныя масла	3.442	29	8	83	3.451	12	11.158	81	25	2.789
	15	Стекля ламповыя и фитиля	10.191	16	84	28	10.275	44	16.171	78	25	4.043
	16	Прочіе матеріалы	18.885	51	1.050	19	19.935	70	34.381	89	25	8.595
IV		Рельсы и скрѣплен. къ нимъ, стрѣлки и крестовины .	473.398	30	984.193	48	1.457.591	78	2.106.224	14	—	462.533
	17	Рельсы стальные	78.755	61	372.629	98	451.385	59	983.557	13	—	181.865

Приложение
къ отчету № 8.

ныхъ жел. дорогъ. Составлена 9 января 1910 года.

По циркуляру
Упр. жел. дор.
отъ 29/11900 г.
№ 4482.

Номенклатурныя.		НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРІАЛОВЪ.	Н а л и ч і е		на 1-е января 1909 г.				Расходъ за 1908 годъ.		Исчисленіе необходи- маго запаса.	
Главы.	Статьи.		Въ складахъ Мате- ріальной службы.		Въ складахъ сл. Пути.		ИТОГО.		Рубли.	Коп.	% % годово- го расхода.	Сумма.
			Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.				Рубли.
	18	Рельсы желѣзныя	12	75	162	61	175	36	—	—	—	—
	19	Скрѣпленія къ стальнымъ рельсамъ	350,154	24	257,791	42	607,945	66	747,236	27	25	186,809
	20	„ къ желѣзнымъ рельсамъ	13,143	35	19,136	01	32,279	36	20,609	99	25	5,152
	21	Стрѣлки и ихъ части	27,632	19	198,912	20	226,544	39	217,095	72	25	54,274
	22	Крестовины	3,700	16	135,561	26	139,261	42	137,725	03	25	34,433
V		Шпалы и переводн. брусья	96,313	98	1,314,104	69	1,410,418	67	1,507,788	31	121	1,832,492
	23	Шпалы дубовыя	116	63	128,953	21	129,069	84	272,113	15	50	136,056
	23a	„ сосновыя	96,158	33	1,115,063	35	1,211,221	68	1,110,014	98	150	1,665,021
	24	Брусья переводные	39	02	70,088	13	70,127	15	125,660	18	25	31,415
VI		Запасныя части подвижного состава и постоян. ма- шинъ	1,786,218	19	23,902	94	1,810,121	13	1,708,106	99	50	854,053
	25	Бандажи паровозные и тендерные	99,625	78	—	—	99,625	78	86,322	20	50	43,161
	26	„ вагонные	79,225	27	—	—	79,225	27	30,010	69	50	15,005
	27	Оси и колеса паровозн. и тендерныя	59,625	12	—	—	59,625	12	29,932	19	50	14,966
	28	„ „ „ вагонныя	33,619	86	—	—	33,619	86	45,077	17	50	22,539
	29	Прочіе принадлежности паровозовъ	816,027	51	65	90	816,093	41	954,922	49	50	477,461
	30	Тоже вагоновъ, дрезинъ и вагонетокъ	316,009	28	4,696	45	320,705	73	441,143	32	50	220,571
	31	Запасныя части постоянныхъ машинъ	26,819	20	19,140	59	45,959	79	60,305	49	50	30,153
	31a	Тормоза Вестингауза и запасн. части къ нимъ	355,266	17	—	—	355,256	17	60,393	44	50	30,197
VII		Металлы и металлическія издѣлія (не вошедшія въ другія подраздѣленія)	1,460,034	62	204,606	04	1,664,640	66	2,398,321	49	30	710,863
	32	Бабитъ и прочіе сплавы	133,451	58	88	28	133,539	86	306,112	01	25	86,528
	33	Желѣзо	313,826	80	40,760	74	354,587	54	446,530	72	25	111,633
	34	Мѣдь	326,070	26	339	35	326,409	61	201,022	19	33	66,337

Номенклатурныя.		НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВЪ.	Н а л и ч и е		на 1-е января 1909 г.				Расходъ за 1908 годъ.		Исчисленіе необходи- маго запаса.	
Главы.	Статьи.		Въ складахъ Мате- ріальной службы.		Въ складахъ сл. Путп.		ИТОГО.				% % годово- го расхода.	Сумма.
			Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли	Коп.	Рубли.	Коп.		Рубли.
	35	Сталь	59.757	17	407	72	60.164	89	42.930	46	33	12.879
	36	Олово	87.761	48	160	86	87.922	34	280.491	70	33	92.562
	37	Трубы разныя	137.780	21	82.144	44	219.924	65	242.463	92	50	121.232
	38	Пломбы свинцовыя	11.876	40	12	39	11.888	79	32.838	92	25	8.209
	39	Заклепки, болты и гайки	157.008	99	4.057	64	161.066	63	135.404	31	25	33.851
	40	Отливки разныя	13.224	44	2.096	73	15.321	17	295.239	50	25	73.810
	41	Проволока телеграфная	63.245	23	16.494	11	79.739	33	83.648	31	25	20.912
	42	Гвозди разныя	40.134	43	11.476	77	51.611	20	54.018	21	25	13.505
	43	Винты	23.347	90	816	05	24.163	95	18.199	87	25	4.550
	44	Скобяной товаръ	17.670	14	13.314	53	30.984	67	31.014	26	25	7.753
	45	Прочіе матеріалы и металлическія издѣлія	74.879	59	32.436	43	107.316	02	228.407	11	25	57.102
VIII		Лѣсной матеріалъ (не вошедшій въ другія подра- здѣленія)	1.001.844	74	229.160	81	1.231.005	55	994.650	36	150	1.489.960
	46	Столбы телеграфныя	2.760	45	577	69	3.338	14	10.145	57	50	5.073
	47	Брусъя и бревна	201.772	90	97.983	—	299.755	90	{ Сл. Тяги 67.622	71	300	202.868
									{ Прочіе . 156.135	63	25	39.034
	48	Доски и пластины	786.232	94	106.617	29	892.850	23	{ Сл. Тяги 297.215	95	300	891.648
									{ Прочіе . 313.938	77	100	313.939
	49	Прочіе матеріалы	11.078	45	23.982	83	35.061	28	149.591	73	25	37.398
IX		Матеріалы для каменныхъ работъ	11.858	98	270.141	81	282.000	79	619.307	26	12 ¹ / ₂	77.559
	50	Камень (булыжный, мѣрный тесанный и плиты)	923	28	101.367	10	102.290	38	197.953	89	10	19.795
	51	Кирпичъ	3.168	60	55.812	81	58.980	41	180.626	29	10	18.063
	52	Цементъ	1.062	97	29.903	12	30.966	09	104.184	94	25	26.046
	53	Известь	—	—	15.378	01	15.378	01	35.406	21	10	3.541

Номенклатурныя.		НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРИАЛОВЪ.	Н а л и ч і е		н а 1-е я н в а р я 1908 г.				Расходъ за 1908 годъ.		Исчисленіе необходи- маго запаса.		
Главы.	Статьи.		Въ складахъ Мате- риальной службы.		Въ складахъ сл. Пути.		ИТОГО.				% % годово- го расхода.	Сумма.	
			Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.		Рубли.	
X	54	Прочіе матеріалы	6.704	13	67.680	77	74.384	90	101.135	93	10	10.114	
		Мануфактурные, москательные, кожаные, резиновые, басонные и стеклян. предметы	400.465	83	63.246	66	463.712	49	755.933	72	25	188.983	
	55	Матеріи и пряжи разныя	47.159	51	8.886	91	56.046	42	62.986	20	25	15.746	
	56	Концы бумажные, тряпки, пенька и пакля . . .	50.950	21	681	21	51.631	42	163.816	24	25	40.954	
	57	Клеенка и войлокъ	30.591	40	3.487	78	34.079	18	27.724	06	25	6.931	
	58	Веревки	25.236	30	4.599	35	29.835	65	27.066	64	25	6.767	
	59	Бумага (оберточная, наждачная, пропускная и проч.)	20.717	05	5.590	54	26.307	59	25.755	04	25	6.439	
	60	Кожа, резина и ремни	49.459	86	3.342	78	52.802	64	53.061	29	25	13.265	
	61	Стекля и стеклянные предметы	19.464	19	5.254	75	24.718	94	48.464	76	25	12.116	
	62	Красильные матеріалы (краска, масло, лакъ, скипидаръ, смола и проч.)	102.536	77	15.965	38	118.502	15	170.469	39	25	42.617	
	63	Медикаменты	—	03	—	—	—	03	3	18	25	1	
	64	Прочіе матеріалы	54.350	51	15.437	96	69.788	47	176.586	92	25	44.147	
	XI		Канцелярскія принадлежности	130.666	88	2.924	90	133.591	78	355.876	49	33	117.439
		65	Бланки и книги	130.643	73	2.555	30	133.199	03	355.797	25	33	117.413
	66	Канцелярскія принадлежности	23	15	369	60	392	75	79	24	33	26	
XII	67	Обмундировочные предметы	75.022	36	37.080	93	112.103	29	371.401	00	10	37.140	
XIII		Инвентарные предметы	161.289	32	20.223	75	181.513	07	598.989	41	15	88.061	
	68	Машины и станки	5.396	91	—	—	5.396	91	30.709	13	10	3.071	
	69	Всякаго рода механическіе, геодезическіе, хими- ческіе врачебные и телеграфные приборы	13.101	36	—	—	13.101	36	41.409	03	10	4.141	
	70	Дрезины	1.998	90	—	—	1.998	90	15.400	90	25	3.850	
	71	Вѣсы	4.136	27	—	—	4.136	27	26.861	12	10	2.686	

Номенклатурныя.		НАИМЕНОВАНИЕ МАТЕРІАЛОВЪ.	Н а л и ч і е на 1-е января 1909 г.						Расходы за 1908 годъ.		Исчисленіе необходи- маго запаса.		
Главы.	Статьи.		Въ складахъ Мате- ріальной службы.		Въ складахъ сл. Пути.		ИТОГО.				% % годово- го расхода.	Сумма. Рубли.	
			Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.			
ХШа	72	Брезенты	—	—	—	—	—	—	26.179	92	10	2.618	
	73	Мебель и всякаго рода станціонная и контор- ская утварь	27.331	91	—	—	27.331	91	75.316	19	10	7.532	
	74	Пожарные инструменты и насосы	3.796	89	—	—	3.796	89	19.445	26	10	1.945	
	75	Освѣтительн. и сигнальн. приборы	33.009	64	—	—	33.009	64	64.599	24	25	16.150	
	76	Приборы отопленія и вентиляціи	4.767	55	—	—	4.767	55	8.155	99	10	816	
	77	Запасные инструменты	56.142	91	—	—	56.142	91	107.743	20	25	26.935	
	78	Прочіе предметы	11.603	98	—	—	11.603	98	183.169	43	10	18.317	
			Электрическій инвентарь и матеріаль	33.315	38	—	—	33.315	38	72.246	16	25	18.061
			И т о г о	7.035.409	91	3.160.086	38	10.195.496	29	17.608.753	10	43%	7.561.640
			За исключеніемъ не входящихъ въ счетъ обо- ротнаго капитала	470.419	41	27.396	61	497.816	02	—	—	—	—
		В С Е Г О	6.564.990	50	3.132.689	77	9.697.680	27	—	—	—	—	

Начальникъ Матеріальной службы (подпись).

Бухгалтеръ Матеріальной службы (подпись).

Свѣдѣнія о стоимости инвентарнаго имущества службы Тяги Южныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1900—1908 годы.

Инвентарные предметы.	1900 г.				1901 г.				1902 г.				1903 г.		1903 г.		1904 г.				1905 г.				1906 г.				1907 г.		1908 г.		
	К.-Х.-С.		Х.-Н.		К.-Х.-С.		Х.-Н.		К.-Х.-С.		Х.-Н.		К.-Х.-С.		Х.-Н.		К.-Х.-С.		Х.-Н.		К.-Х.-С.		Х.-Н.		К.-Х.-С.		Х.-Н.		Юж. ж. д.		Юж. ж. д.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Паровозы всѣхъ родовъ и снѣгоочистители	16155350	—	7378700	—	17404350	—	9508470	—	18492000	—	10906977	09	19091610	—	12752083	21	20408971	50	13507182	87	21239006	50	14544247	87	25587727	—	17072086	37	44148002	57	44640942	57	
Вагоны пассажирскіе	3145656	—	2358474	75	4555026	85	3134220	29	5038528	50	3394012	19	5187128	50	3698275	43	5596380	63	3718773	33	6400280	63	4154856	94	6761360	63	4116206	94	10751878	85	10877590	85	
Вагоны товарные	16880793	—	10242920	44	18565930	—	11353477	66	19314846	50	11995517	66	21653940	90	13797768	16	23395087	90	14360806	50	24354435	90	14272818	24	24705517	90	15015310	24	42011920	14	42684326	88	
Колесный паркъ запасный *)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1203085	99
Инвентарные предметы	1710482	83	926846	87	1882526	57	1025040	52	1963887	30	1138460	74	2035450	93	1195981	97	21148887	54	1341709	51	2220095	88	1592429	03	2350371	87	1449971	—	3944500	99	4056908	85	

ПРИМЪЧАНІЕ: *) Стоимость запаснаго колеснаго парка въ отчетахъ 1900—1907 года не

имѣется по б. К.-Х.-С. желѣзной дороги, а потому свѣдѣнія помѣщаются только за 1908 годъ.
**) Въ этой суммѣ заключается 190.000 руб. стоимость 10 паровозовъ сер. „С.“ Управленія дорогъ отъ 7-го и 19-го сентября 1908 г., за №№ 3126 и 3202.

Начальникъ службы Тяги.

имѣется по б. К.-Х.-С. желѣзной дороги, а потому свѣдѣнія помѣщаются только за 1908 годъ.

исключенныхъ изъ инвентаря въ 1908 году согласно журнальныхъ постановленій Совѣта

инженеръ (подпись).

Свѣдѣніе объ отступленіяхъ, допущенныхъ отъ формы смѣты, выработанной Комиссіей с. с. Глушинскаго.

Формы смѣтъ и приложеній.	Измѣненія формъ смѣтъ и приложеній.	ОБЪЯСНЕНІЯ.
<p>Основная форма смѣты, выработанная комиссіей с. с. Глушинскаго.</p> <p>(Преподано циркуляромъ Временнаго Управленія казенныхъ желѣзн. дорогъ № 12273 отъ 28 іюня 1888 года).</p> <p>А. Общія данныя.</p> <p>I. Общія свѣдѣнія о дорогѣ.</p> <p>II. Общее протяженіе путей.</p> <p>III. Рельсы и шпалы.</p> <p>IV. Полотно дороги, искусственныя сооруженія, переѣзды и принадлежности пути.</p> <p>V. Полоса отчужденія, зданія и сооруженія на станціяхъ и зданія на пути.</p> <p>VI. Паровозы и тендеры и помѣщенія для храненія ихъ.</p> <p>VII. Вагоны и помѣщенія для храненія ихъ.</p> <p>VIII. Данныя о размѣрахъ и средствахъ мастерскихъ.</p> <p>IX. Наибольшая пропускная и провозная способности дорогъ.</p> <p>X. Данныя о движеніи и выручкѣ и о работѣ подвижнаго состава.</p> <p>Б. Смѣта доходовъ и расходовъ.</p> <p>а) Общій сводъ смѣты доходовъ и расходовъ.</p> <p>б) Смѣта доходовъ.</p>	<p>Въ п. 8-мъ того же циркуляра, за № 12273 отъ 28 іюня 1888 года указано, что эти вѣдомости (за №№ I—X) общихъ данныхъ могутъ быть не представляемы.</p> <p>Представленіе подробныхъ смѣтъ доходовъ отмѣнено циркуляромъ Управленія жел. дор. № 15249 отъ 20 апрѣля 1896 г. Въ связи съ этимъ не составляется и общій сводъ смѣты доходовъ и расходовъ.</p>	<p>Циркуляромъ № 12273, отъ 28 іюня 1888 года (п. 1) предложено было представить, помимо смѣты доходовъ, и основанія исчисленія доходовъ. Форма этихъ послѣднихъ выработалась въ теченіе многихъ лѣтъ и представленіе ихъ, на разсмотрѣніе центральныхъ установленій предшествовало всегда представленію расходныхъ смѣтъ.</p>

Формы смѣтъ и приложений.	Измѣненія формъ смѣтъ и приложений.	ОБЪЯСНЕНІЯ.
<p>в) Смѣта расходовъ</p> <p>г) Смѣта финансовыхъ оборотовъ Общества.</p> <p>д) 1. Смѣта доходовъ и расходовъ по счету отчислений на возобновленіе рельсъ и скрѣпленій.</p> <p>2. То же по счету отчисления на возобновленіе и исправленіе подвижного состава.</p> <p>е) Вѣдомости о числѣ служащихъ по службамъ. (Согласно формы данныя о содержаніи и о квартирномъ довольствіи помѣщаются въ одной вѣдомости. Кромѣ сего, согласно формы требовалось составленіе штатовъ по участкамъ сл. Пути, депо, складамъ Матеріальной службы и т. д.)</p> <p>ж) Указатель предметовъ обмундированія (по службамъ).</p>	<p>Какъ не относящаяся къ казеннымъ дорогамъ—не составляется.</p> <p>Составленіе отмѣнено циркуляромъ № 12273 отъ 28 іюня 1888 г. п. 2, коимъ предложено подробныя исчисленія потребныхъ расходовъ на сплошную замѣну рельсовъ указывать въ объясненіяхъ къ смѣтѣ.</p>	<p style="text-align: center;">О Б Ъ Я С Н Е Н І Я .</p> <p>Послѣдняя форма основаній исчисленія доходовъ предложена циркуляромъ Управленія жел. дор. отъ 17 декабря 1909 г., за № 33658, для составленія основаній на 1911 годъ.</p> <p>Въ формѣ смѣты расходовъ приведены тѣ основанія, по коимъ должны быть опредѣляемы испрашиваемые кредиты. Вызываемыя этимъ объясненія смѣтныхъ назначеній должны быть составляемы примѣнительно къ образцу записки, приложенной къ циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ № 13846, отъ 18 мая 1894 года (см. также сводъ распоряженій М. П. С. по службѣ Пути. Сборникъ Огородникова, распоряженія съ 1 іюля 1899 г. по 31 декабря 1902 года стр. 629 и слѣд.). Циркуляромъ за № 22299 отъ 18 августа 1893 года было установлено представленіе объясненій увеличеній ассигнованій по главамъ, но тѣмъ же циркуляромъ № 13846 представленіе подобныхъ объясненій ставилось въ зависимость отъ возможности, безъ обремененія, составлять ихъ. Впослѣдствіи представлялись лишь своды по главамъ безъ объясненій.</p> <p>Первоначально (циркуляромъ № 12273 отъ 28 іюня 1888 г. п. 2) составленіе этой смѣты, какъ приложение къ общей, было отмѣнено, но впослѣдствіи, а именно на основаніи п. 10 циркуляра № 18906 отъ 23 мая 1896 предложено таковую смѣту прилагать къ общей. Къ этой послѣдней прилагается также и вѣдомость работъ по капитальному ремонту паровозовъ въ смѣтномъ году.</p> <p>Циркуляромъ № 18906 отъ 23 мая 1896 года предложены новыя отдѣльныя формы:</p> <p>а) вѣдомость о числѣ и о содержаніи служащихъ; б) вѣдомость о квартирномъ довольствіи; по каковымъ формамъ и составляются данныя о штатахъ.</p> <p>Кромѣ сего циркуляромъ № 19224, отъ 27 мая 1896 г. введены вѣдомости лично присвоеннаго содержанія.</p> <p>Независимо отъ сего тѣмъ же циркуляромъ, № 18906, предложено, по отношенію къ отд. IV, прилагать:</p> <p>а) постанціонный штатъ и б) вѣдомость работы станцій, по формѣ приложения № 10 къ отчетамъ дорогъ.</p> <p>Представляются и нынѣ.</p>

Формы смѣтъ и приложений.	Измѣненія формъ смѣтъ и приложений.	ОБЪЯСНЕНІЯ.
<p>Вѣдомости отопленія и освѣщенія. (Форма, согласно циркуляру № 12273 остается существовавшая ранѣе, ибо Комиссія Глушинскаго новой не выработывала).</p>		<p>Представляются и нынѣ.</p> <p>Помимо вышеуказанныхъ измѣненій основной формы смѣты Глушинскаго, со времени введенія таковой, Управленіемъ жел. дор. установлено представленіе слѣдующихъ данныхъ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Какъ приложение къ отд. III особой формы вѣдомости о времени уклада шпаль (циркуляръ № 6525—6541, отъ 17 февраля 1898 г.) 2. Расцѣпочныхъ вѣдомостей дополнительныхъ работъ и поставокъ (циркуляры: № 18906, отъ 23 мая 1896 года; № 28410, отъ 19 іюля 1899 года; № 9739, отъ 4 апрѣля 1908 года; № 10957—72, отъ 18 апрѣля 1908 г.; № 16535, отъ 2 іюля 1909 г.; № 1404, отъ 20 января 1909 г.; № 3172, отъ 11 февраля 1909 года; № 9625, отъ 28 октября 1909 года и № 3571—1350, отъ 5—8 февраля 1910 года. 3. Смѣты доходовъ и расходовъ по сбору въ $\frac{1}{2}$ коп. съ пуда ввозимыхъ на станціи грузовъ (циркуляры: № 23486, отъ 28 сентября 1890 г.; № 13814, отъ 20 мая 1893 года; № 6036—2696, отъ 9 марта 1909 года). 4. Смѣты вспомогательныхъ предпріятій (циркуляры: № 12273 отъ 28 іюня 1888 г., п. 9-й; № 35554, отъ 13 августа 1897 г.; № 28956, отъ 11 іюля 1898 года). 5. Смѣты специальныхъ средствъ (циркуляръ № 29979, отъ 17 іюля 1898 года). 6. Вѣдомости исчисленій расходовъ по эксплуатаціи. 7. Вѣдомости распределенія расходовъ по отдѣламъ и главамъ. <p>Примѣчаніе: Послѣднія формы данныхъ, указанныхъ въ п.п. 6 и 7 преподаны циркуляромъ Управленія желѣзн. дорогъ № 418—188—7 отъ 7—8, января 1910 года, и согласуются съ формами, помѣщенными въ представленной законодательнымъ учрежденіемъ смѣтѣ М. П. С. 1910 г. подъ №№ 26—70.</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Расчета общей суммы расхода на эксплуатацію (форма, преподанная циркуляромъ № 5147—2310—46, отъ 2 марта 1909 года.) <p>Примѣчаніе: Такіе расчеты установлены съ 1908 года (циркулярная телеграмма № 3121, отъ 24 марта 1907 года и циркуляры №№ 7368—3914—50 и 5147—2310—46, отъ 11 и 2 марта 1908 г. и 1909 г.) и представлялись ежегодно приблизительно къ 1—15 апрѣля; подробная же расходная смѣта представлялась, приблизительно, 1 іюля. Циркуляромъ же № 418—188—7, отъ 7 января 1910 года эти расчеты и подробныя смѣты на 1911 г. должны быть одновременно къ 1 апрѣля 1910 года.</p>

Формы смѣтъ и приложений.	Измѣненія формъ смѣтъ и приложений.	О Б Ъ Я С Н Е Н І Я .																										
		<p>9. Вѣдомости данныхъ (за три отчетныхъ и два смѣтныхъ года) о стоимости главнѣйшихъ матеріаловъ, потребляемыхъ дорогою (форма преподана циркуляромъ Управленія ж. д. № 5147—2310—46, отъ 2—III 1909 года).</p> <p>10. Вѣдомости данныхъ объ инвентарѣ и имуществѣ (форма, преподана циркуляромъ Управленія ж. д. № 5147—2310—46, отъ 2—III 1909 г.).</p> <p>11. Общей по смѣтѣ объяснительной запискѣ „основаній назначеній“ примѣнительно къ таковому рода объясненіямъ, помѣщеннымъ на стр. 12—157, представленной законодательнымъ учрежденіямъ смѣты М. П. С. на 1910 годъ. (Составленіе этой записки введено впервые циркуляромъ Управленія ж. д. № 418—188—7, отъ 7—8 января 1910 года).</p> <hr/> <p>На основаніи приведенныхъ распоряженій мѣстныя Управленія дорогъ обязаны нынѣ представлять слѣдующія данныя по смѣтѣ доходовъ и расходовъ:</p> <table border="0" style="width: 100%; margin-top: 20px;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Обозначеніе данныхъ:</th> <th style="text-align: center;">Примѣчаніе:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">I.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Основанія исчисленія доходовъ.</td> <td style="text-align: center;">Установлены Управленіемъ ж. дорогъ.</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">II.</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Смѣта эксплуатационныхъ расходовъ.</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">1. Смѣту по отд. I—VI, отд. VII гл. I и IX, по каждому отдѣлу отдѣльно.</td> <td style="vertical-align: top;">По точной формѣ Комиссiи Глушинскаго.</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">2. Вѣдомости по каждому отдѣлу:</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">а) О числѣ и содержаніи служащихъ.</td> <td style="vertical-align: top;">Установлены Комиссiею Глушинскаго; формы измѣнены Управленіемъ жел. дор.</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">б) О квартирномъ довольствіи.</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">в) О лично присвоенномъ содержаніи.</td> <td style="vertical-align: top;">Установлены Управленіемъ ж. дор. по формѣ Комис. Глушинскаго.</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">г) Объ обмундированіи.</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">д) Объ отопленіи.</td> <td style="vertical-align: top;">По формѣ, установленной Управленіемъ жел. дор.</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">е) Объ освѣщеніи.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Обозначеніе данныхъ:	Примѣчаніе:	I.		Основанія исчисленія доходовъ.	Установлены Управленіемъ ж. дорогъ.	II.		Смѣта эксплуатационныхъ расходовъ.		1. Смѣту по отд. I—VI, отд. VII гл. I и IX, по каждому отдѣлу отдѣльно.	По точной формѣ Комиссiи Глушинскаго.	2. Вѣдомости по каждому отдѣлу:		а) О числѣ и содержаніи служащихъ.	Установлены Комиссiею Глушинскаго; формы измѣнены Управленіемъ жел. дор.	б) О квартирномъ довольствіи.		в) О лично присвоенномъ содержаніи.	Установлены Управленіемъ ж. дор. по формѣ Комис. Глушинскаго.	г) Объ обмундированіи.		д) Объ отопленіи.	По формѣ, установленной Управленіемъ жел. дор.	е) Объ освѣщеніи.	
Обозначеніе данныхъ:	Примѣчаніе:																											
I.																												
Основанія исчисленія доходовъ.	Установлены Управленіемъ ж. дорогъ.																											
II.																												
Смѣта эксплуатационныхъ расходовъ.																												
1. Смѣту по отд. I—VI, отд. VII гл. I и IX, по каждому отдѣлу отдѣльно.	По точной формѣ Комиссiи Глушинскаго.																											
2. Вѣдомости по каждому отдѣлу:																												
а) О числѣ и содержаніи служащихъ.	Установлены Комиссiею Глушинскаго; формы измѣнены Управленіемъ жел. дор.																											
б) О квартирномъ довольствіи.																												
в) О лично присвоенномъ содержаніи.	Установлены Управленіемъ ж. дор. по формѣ Комис. Глушинскаго.																											
г) Объ обмундированіи.																												
д) Объ отопленіи.	По формѣ, установленной Управленіемъ жел. дор.																											
е) Объ освѣщеніи.																												

Формы смѣтъ и приложеній.	Измѣненія формъ смѣтъ и приложеній.	О Б Ъ Я С Н Е Н І Я .	
		ж) Постанціонный штатъ (отд. IV). з) Вѣдомость работы станцій (отд. IV).	Установлены Управлен. ж. дор.
		3. Вѣдомость о времени укладки шпаль (къ отд. III).	Т о ж е.
		4. Вѣдомость работъ по капитальному ремонту паровозовъ (отд. V).	Т о ж е.
		5. Смѣта расходовъ по счету отчисленій по возобновленію и исправленію подвижного состава (отд. V).	Установлена Комиссіею Глушинскаго.
		6. Подробная вѣдомость работъ за сч. отд. VII гл. 2.	По формѣ расцѣпочной вѣдомости дополнительн. работъ.
		7. Расцѣпочная вѣдомость дополнительныхъ работъ.	Установлена Управлен. ж. д.
		8. Смѣта доходовъ и расходовъ по сбору въ $\frac{1}{2}$ коп.	Т о ж е.
		9. Смѣта по вспомогательнымъ предіриятіямъ.	Т о ж е.
		10. Смѣта по специальнымъ средствамъ.	Т о ж е.
		11. Вѣдомость исчисленій расходовъ по эксплуатаціи.	Т о ж е.
		12. Вѣдомость распредѣленій расходовъ по отдѣламъ и главамъ.	Т о ж е.
		13. Расчетъ общей суммы расхода.	Т о ж е.
		14. Вѣдомость данныхъ о стоимости матеріаловъ.	Т о ж е.
		15. Вѣдомость данныхъ объ инвентарѣ и имуществѣ.	Т о ж е.
		15. Общая по смѣтѣ объяснительная записка.	Т о ж е.

Свѣдѣніе о долгахъ, числящихся по Южнымъ

(Данныя о долгахъ на 1 января 1909 г. (состояніе дебиторовъ) сгруппированы на стр. 10 и категоріи: а) по доходу, б) по эксплоа

Приложеніе
къ пункту 16.

желѣзнымъ дорогамъ на 1 января 1909 г.

12 баланса счетовъ Управленія Южныхъ ж. д. на 1 января 1909 г. и подраздѣлены на три таціоннымъ кредитамъ, в) разные).

ОБОЗНАЧЕНІЕ ДОЛГОВЪ (дебиторы).	а. По доходу.				б.		в.		ОБЪЯСНЕНІЯ.
	Вошедшіе въ сводъ оборотовъ „по оборотамъ за 1908 годъ“.		Не вошедшіе въ „сводъ оборотовъ по сборамъ за 1908 годъ“.		По эксплуатационнымъ кредитамъ. — Приложеніе къ балансу №№ 3 и 5		Разные дебиторы приложенія къ балансу №№ 4 и 5 и суммы на стр. 10—12 баланса.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
1. Долги казенныхъ учреждений.									
а) по фактурнымъ перевозкамъ:									
По счету Высочайшаго Двора и лицъ Императорской Фамили	4.264	79							
По счету разныхъ правительственныхъ учреждений:									
Морского Вѣдомства	231.442,45								
Министерства Внутреннихъ Дѣлъ	34.631,34								
Разныхъ другихъ учреждений (мелкія суммы)	2.780,78								
	268.854	57							
б) по нефактурнымъ перевозкамъ:									
(§ 50 положенія о службахъ Сборовъ.)									
По счету Военнаго Вѣдомства	885.683,57								
„ Морского „	382.237,11								
„ разныхъ правительственныхъ учреждений	101.354,47								
	—	—	1.369.275	15	—	—	—	—	На эту сумму прилагается подробная вѣдомость.
г) за расходы по командированію служащихъ на Дальній Востокъ во время Русско-Японской войны	126	67	—	—	—	—	—	—	Въ дѣйствительности состоитъ суммъ непополненныхъ Главнымъ Интендантскимъ Управленіемъ 643 р., а за исключеніемъ 516 р. 33 к. разныхъ суммъ, числящихся по кредиту счета и подлежащихъ зачисленію въ разные источники, сальдо счета опредѣляется въ 126 р. 67 к.

*) Какъ поясненіе къ приложенію № 12 см. приложенія къ балансу №№ 13—16.

ОБОЗНАЧЕНІЕ ДОЛГОВЪ (д е б и т о р ы).	а. П о д о х о д у.				б.		в.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Вошедшіе въ сводъ оборотовъ „по сборамъ за 1908 годъ“.		Не вошедшіе въ „сводъ оборотовъ по сборамъ за 1908 годъ“.		По эксплуатанцiоннымъ кредитамъ. — Приложеніе къ балансу №№ 3 и 5		Разные дебиторы приложенія къ балансу №№ 4 и 5 и суммы на стр. 10—12 баланса.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
д) по счету Управленія Южныхъ дорогъ по суммамъ подлежащимъ возмѣщенію въ сборы	5.259.952	11	—	—	—	—	—	—	<p>Согласно приложенія № 13 къ балансу за Управленіемъ числится въ долгу сборамъ (528.685 р. 12 к.—2.656 р. 45 к.) = 5.284.194 р. 67 к.</p> <p>Каковыя распредѣляются по сему свѣдѣнію слѣдующимъ образомъ:</p> <p>1. Изъ значащихся по приложенію № 13 подъ № 6 (денежныя суммы, похищен. злоумышленниками) 41.646 р. 10 к. показаны ниже въ рубрикахъ „долги служащихъ“ 2.326 р. 42 к. похищенные злоумышленниками, вслѣдствіе небрежнаго храненія денегъ агентами и удержанныя изъ содержанія послѣднихъ 2.326,42</p> <p>2. Значащіяся подъ №№ 7 и 8 стоимость провоза грузовъ Обществъ Потребителей б. К.-Х.-Севастопольской (см. примѣчаніе въ приложеніи № 13) 15.040,42 б. Х.-Николаевской ж. д. 1.540,10 16.580,52</p> <p>Показаны ниже въ рубрикѣ „долги частныхъ лицъ“:</p> <p>3. Значащіяся подъ № 9 стоимость провоза грузовъ для Инвалиднаго Дома показаны въ рубрикѣ „долги казенныхъ учреждений“ подъ лит. 5.335,62</p> <p>4. Всѣ остальные суммы, какъ подлежащія возмѣщенію изъ средствъ Управленія показаны въ рубрикѣ „долги казенныхъ учреждений“ подъ лит. д. 5.259.952,11</p> <p>Итого по приложенію № 12 . 5.284.194,67</p> <p>Въ счетъ суммы 5.259.952 р. 11 к. согласно приложенію № 13:</p> <p>а) Задержано исполненіемъ ассигновокъ, вслѣдствіе задолженности Южныхъ жел. дор. на 4.933.604,31</p> <p>б) пополнена къ 1 августа поступленіями въ сборы 283.525,23</p> <p>Итого . . . 5.217.129,51</p>

ОБЪЗНАЧЕНІЕ ДОЛГОВЪ (д е б и т о р ы).	а. П о д о х о д у.				б.		в.		О Б Ъ Я С Н Е Н І Я.
	Вошедшіе въ сводъ оборотовъ „по сборамъ за 1908 годъ“.		Не вошедшіе въ „сводъ оборотовъ по сборамъ за 1908 годъ“.		По эксплуатаціоннымъ кредитамъ. — Приложеніе къ балансу №№ 3 и 5		Разные дебиторы приложенія къ балансу №№ 4 и 5 и суммы на стр. 10—12 баланса.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
е) по счету Управленія Южныхъ жел. д. по служебнымъ перевозкамъ	1 300.526	82	—	—	—	—	—	—	<p>Въ счетъ 1.300.526 р. 82 к. задержано исполненіемъ ассигновокъ, вслѣдствіе задолженности Южныхъ ж. д. на 1.118.499 р. 79 к.</p> <p>Согласно прилагаемой при семъ вѣдомости отдѣльныхъ дорогъ состояніе сего счета представляется въ слѣдующемъ видѣ:</p> <p>удержано дорогами (дебетъ) 910.751,92 причитается дорогамъ (кредитъ) . . . 874.019,18</p> <p>Сальдо дебетовое 36.732,74</p> <p>Объясненія къ этимъ суммамъ изложены въ приложеніи № 15 къ балансу.</p> <p>За провозъ грузовъ въ теченіе 1901—1904 г. см. выше п. д.</p> <p>По приложенію къ балансу за № 5 за разными лицами и мѣстами числится на пополненіе эксплуатаціонныхъ кредитовъ 47.965 р. 90 к. изъ нихъ:</p> <p>за казенными учрежденіями согласно прилагаемаго списка 9.096,90 Остальные показанные въ прилож. № 5 за частными лицами и мѣстами помѣщены ниже въ рубрикѣ „долги частныхъ лицъ“ 38.869,—</p> <p>Итого . . . *) 47.965,90</p> <p>*) Въ счетъ 47.965 р. 90 к. и 236.424 руб. большинство суммъ получено и числится къ 1 января 1909 г. въ депозитахъ, изъ коихъ перечисленіе въ подлежащіе источники произведены послѣ 1 января 1909 г.</p>
ж) по счету Управленія Южныхъ жел. д. Коммерческій отдѣлъ по уплатамъ по претензіямъ за недостачу и утрату грузовъ	399.807	14	—	—	—	—	—	—	
з) по счету Управленія Южныхъ жел. д. по расчетамъ съ чужими дорогами чрезъ Государственный Банкъ	36.732	74	—	—	—	—	—	—	
и) по расчетамъ съ Коммиссіонно-Ссуднымъ Отдѣленіемъ Южныхъ жел. д. по выкупленнымъ подъ росписки грузамъ (фрахтъ)	273.223	93	—	—	—	—	—	—	
к) по счету Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II (ст. Борки Южн. дор.)	5.335	62	—	—	—	—	—	—	
л) по счетамъ разныхъ учрежденій	—	—	—	—	9.096	90	—	—	

ОБОЗНАЧЕНІЕ ДОЛГОВЪ (д е б и т о р ы).	а. П о д о х о д у.				б.		в.		ОБЪЯСНЕНІЯ.
	Вошедшіе въ сводъ оборотовъ „по сборамъ за 1908 годъ“.		Не вошедшіе въ „сводъ оборотовъ по сборамъ за 1908 годъ“.		По эксплуатанціоннымъ кредитамъ. — Приложение къ балансу №№ 3 и 5		Разные дебиторы приложенія къ балансу №№ 4 и 5 и суммы на стр. 10—12 баланса.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
м) по счетамъ разныхъ учреждений	—	—	—	—	—	—	40.259	36	По приложенію къ балансу № 5 за разными лицами и мѣстами числится на пополненіе разныхъ источниковъ 236.424 р. изъ нихъ: за казенными учреждениями, согласно прилагаемаго списка 40.259,36 Остальные показаны по приложенію № 5 за частными лицами и мѣстами и помѣщены ниже въ рубрикѣ „долги частныхъ лицъ“ 196.164,64
Итого долговъ казенныхъ учреждений .	7.548.824	39	1.369.275	15	9.096	90	40.259	36	Итого . . . *) 236.424,—
2. Долги другихъ желѣзныхъ дорогъ	197.324	55	—	—	917.692	64	352.225	—	По счету другихъ дорогъ по разнымъ расчетамъ, кромѣ расчетовъ по прямому сообщенію за русскими дорогами долговъ не имѣется, но удержанныя ими суммы остаются не возмѣщенными сборамъ до выясненія источниковъ 113.866,79 Тоже по счету нераспредѣленныхъ уплатъ по судебнымъ искамъ о переборахъ и просрочкѣ 2.853,73
									Къ этимъ долгамъ присоединяются суммы: По расчетамъ съ заграничными дорогами 39.415 р. 50 к. и фактурныхъ записей 2 руб. 53 к. и по счету переплатъ 41.186 руб. 80.604,03 Итого 197.324,55
									2. Согласно приложенія къ балансу № 3. 3. „ „ „ „ № 4.
									*) Въ счетъ 47.965 руб. 90 к. и 236.424 руб. большинство суммъ получено и числится къ 1 января 1909 г. въ депозитахъ, изъ коихъ перечисленіе въ подлежащіе источники произведены послѣ 1 января 1909 г.

ОБОЗНАЧЕНІЕ ДОЛГОВЪ (дебиторы).	а. По доходу.				б.		в.		ОБЪЯСНЕНІЯ.
	Вошедшіе въ сводъ оборотовъ „по сборамъ за 1908 годъ“.		Не вошедшіе въ „сводъ оборотовъ по сборамъ за 1908 годъ“.		По эксплуатантскимъ кредитамъ.		Разные дебиторы приложенія къ балансу №№ 4 и 5 и суммы на стр. 10—12 баланса.		
	Приложеніе къ балансу № 12. *).				Приложеніе къ балансу №№ 3 и 5				
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
3. Долги частныхъ транспортныхъ предприятий. . .	98.705	60	—	—	—	—	—	—	<p>Въ сумму 98.705 р. 60 к. вошли слѣдующія суммы:</p> <p>а) по расчетамъ съ Обществомъ Азовскаго пароходства 3.613 р. 94 к. и пароходствомъ по Дону, Азовскому и Черному морямъ 455 р. 19 к. каковыя суммы надо считать безнадежными къ поступленію 4.069,13</p> <p>б) по расчетамъ съ пароходными Обществами. 94.636,47 (эти послѣднія суммы составляютъ тѣ суммы, каковыя будутъ отнесены какъ на счета пароходныхъ о-въ, такъ и на другіе счета доходной отчетности).</p> <p style="text-align: right;">Итого 98.705,60</p>
4. Долги служащихъ	152.690	43	—	—	—	—	113.436	20	<p>1. Въ сумму 152.690 р. 43 к. вошли:</p> <p>а) по счету недоборовъ и недозносовъ станцій (виновныхъ агентовъ по категоріямъ должностей указать не представляется возможнымъ, такъ какъ выправки посылаются станціямъ, а не лицамъ, и затѣмъ не опротестованныя въ теченіе 7 дней суммы перечисляются на сч. службы Движенія) 69.356,79</p> <p>б) суммы по выправкамъ, переданнымъ службѣ Движенія по прилагаемой справкѣ 81.007,22</p> <p>в) изъ приложенія № 13 къ балансу, см. выше п. 1 д. 2.326,42</p> <p style="text-align: right;">Итого 152.690,43</p> <p>2. На стр. 10 баланса значится счетъ подотчетныхъ суммъ въ размѣрѣ 144.927 руб. 15 к., каковая сумма взята изъ операціоннаго аванса Начальника дороги.</p> <p>Сумма 144.927 р. 15 к. распределяется слѣдующимъ образомъ:</p> <p>а) состоитъ за Московско-Нижегородской артелью 2.200 р. и за Мазуринской</p>

ОБОЗНАЧЕНИЕ ДОЛГОВЪ. (д е б и т о р ы).	а. П о д о х о д у.				б.		в.		ОБЪЯСНЕНИЯ.
	Вошедшіе въ сводъ оборотовъ по сборамъ за 1909 годъ. — Приложение къ балансу № 12. *).		Не вошедшіе въ сводъ оборотовъ по сборамъ за 1908 годъ.		По эксплуатационнымъ кредитамъ. — Приложение къ балансу №№ 3 и 5		Разные дебиторы приложенія къ балансу №№ 4 и 5 и суммы на стр. 10—12 баланса.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
5. Долги частныхъ лицъ	705.791	80	—	—	38.869	—	207.911	50	<p>артелью 7.994 руб. 28 к. для производства разныхъ платежей, каковыя суммы показаны въ рубрикѣ „долги частныхъ лицъ“ 10.194,28</p> <p>б) состоитъ за служащими, согласно прилагаемой справкѣ, и показаны въ сей рубрикѣ 113.436,20</p> <p>3. Состоитъ суммъ, выплаченныхъ изъ операционнаго аванса за счетъ разныхъ источниковъ (см. въ концѣ разныхъ переходящихъ суммъ). . . 21.296,67</p> <p style="text-align: right;">Итого . . . 144.927,15</p> <p>1. Въ сумму 25.160 р. 41 к. вошли:</p> <p>а) изъ приложенія № 12 къ балансу разныхъ лицъ и мѣста 8.579,89</p> <p>б) изъ того-же приложенія недовозносы главной кассы, числящіяся за артелью 172,59</p> <p>в) изъ приложенія № 13 къ балансу см. выше п. 1 д. Общества Потребителей 16.580,52</p> <p>г) изъ приложенія № 12 счетъ ссудъ подъ грузы 680.458,80</p> <p style="text-align: right;">Итого . . . 705.791,80</p> <p>2. Сумма 38.869 р. взята изъ приложенія № 5 къ балансу; см. выше п. 1 л.</p> <p>3. Въ сумму 207.911 р. 50 к. вошли:</p> <p>а) изъ приложенія къ балансу № 5; см. выше п. 1 м. 196.164,64</p> <p>б) изъ счета подотчетныхъ лицъ, суммы за артелями; см. выше п. 4 10.194,28</p> <p>в) изъ счета артели балансъ стр. 10 . . . 1.552,58</p> <p style="text-align: right;">Итого . . . 207.911,50</p>
Итого по п.п. 1—5	1.154.512	38	—	—	956.561	64	673.572	70	

ОБОЗНАЧЕНИЕ ДОЛГОВЪ. (дебиторы).	а. По доходу.				б.		в.		ОБЪЯСНЕНИЯ.
	Вошедшіе въ сводъ оборотовъ „по сборамъ за 1908 годъ“.		Не вошедшіе въ „сводъ оборотовъ по сборамъ за 1908 годъ“.		По эксплуатационнымъ кредитамъ. — Приложение къ балансу №№ 3 и 5		Разные дебиторы приложенія къ балансу №№ 4 и 5 и суммы на стр. 10—12 баланса.		
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Кромѣ вышеприведенныхъ суммъ въ числѣ дебиторовъ составятъ слѣдующія разныя переходящія суммы:									
1. По доходу (прилож. № 12).									
сч. станцій своей дороги	9.698,91								
сч. суммъ въ пути (14.223,96 + 258.431,60) =	272.655,56								
сч. Николаевского отдѣленія Государственнаго Банка по храненію залоговъ	5.000,00								
	332.354	47	—	—	—	—	—	—	
2. Разные дебиторы.									
счетъ подотечныхъ суммъ— суммы выплаченныя изъ аванса за счетъ разныхъ источниковъ	21.296,67								
сч. временныхъ позайствованій изъ запаснаго фонда за сч. разн. источниковъ	38.163,90								
сч. продажи топлива и керосина служащимъ	68.404,46								
сч. уплатъ товарохранителямъ по претензіямъ	22.752,35								
	—	—	—	—	—	—	150.617	38	
В С Е Г О:									
а) по доходу (стр. 10 баланса)	9.035.691	24	—	—	—	—	—	—	
„ „ не введенные въ балансъ	—	—	1.369.275	15	—	—	—	—	
б) по эксплуатационнымъ кредитамъ (стр. 10 баланса— 917.692,64 + 47.965,90) =	—	—	—	—	965.658	54	—	—	
в) разные дебиторы (стр. 12 баланса)	—	—	—	—	—	—	864.449	44	
					Итого 12.235.074 р. 37 к.				

См. выше п. 4.

Балансъ счетовъ стр. 12.

Сумма эта числится по дебету, ввиду того, что полученныя за топливо и керосинъ со станціонныхъ служащихъ деньги къ 1 января 1900 г. изъ сборовъ не изъяты. Деньги за продаваемые материалы взыскиваются до отпуска матеріаловъ.

Кредиторские списки

Наименование кредитовъ.	Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредитовъ (безъ кредиторск. списковъ).		Остатокъ кредита, подлежащ. къ поступленію въ ресурсы казны.		Кредиты, заявленные въ кредитор. списокъ.	
	РУБЛН.	К.	РУБЛН.	К.	РУБЛН.	К.	РУБЛН.	К.
§ 4 пр. см. 1906 г. (отд. VII гл. 2)	290.397	—	230.936	34	—	—	50.460	66
§ 14 ст. см. 1906 г. (отд. VII гл. 2)	415.576	—	326.548	17	—	—	89.027	83
§ 28 ст. 1 см. 1906 г. (пожарн. убытки).	112.709	—	99.948	43	2.940	14	9.820	43
§ 28 ст. 3 см. 1906 г. (улуч. быта служ.).	1.473.277	50	1.461.055	72	5.299	60	6.922	18
§ 32 ст. 1 см. 1906 г. Гл. К-во (вѣд. доп. раб. и пос.)	3.990.000	—	3.974.846	21	—	—	15.153	79
§ 32 ст. 1 см. 1907 г. Хар. К-во (вѣд. доп. раб. и пос.)	3.085.246	—	2.213.892	32	—	—	871.353	68
§ 32 ст. 2 см. 1906 г. ул. д. со спец. цѣл.)	21.495	—	16.150	19	2	80	5.342	01
§ 33 ст. 2 см. 1906 г. (заказ. тов. вагон.).	5.349	70	4.787	49	—	—	562	21
§ 5 ст. 2 см. 1907 г. Гл. К-во (экспл. рас.).	31.660.622	48	31.659.081	98	—	—	1.540	50
§ 5 ст. 2 см. 1907 г. Хар. К-во (эксп. рас.).	30.640.446	62	29.870.086	29	—	—	3.438.831	59
§ 5 ст. 2 см. 1907 г. (Подл. доп. ассигн.).	2.668.471	26	—	—	—	—	—	—
§ 2, ст. 3 чр. см. 1906 г. (Разв. ст. Алекс.).	71.310	—	68.834	42	—	—	2.475	58
§ 5, ст. 2 см. 1907 г. (отд. VII гл. 2.)	723.000	—	484.605	97	13.566	92	224.827	11
§ 5, ст. 22 см. 1907 г. (Пожарн. убытки).	7.270	—	6.720	—	—	—	550	—
§ 7, ст. 1 см. 1907 г. Гл. К-во (Вѣд. доп. раб. и пос.)	3.038.486	—	3.028.476	—	10.010	—	—	—
§ 7, ст. 1 см. 1907 г. Хар. К-во (вѣд. доп. раб. и пос.).	2.257.500	—	1.617.900	72	—	—	639.599	28
§ 7, ст. 2 см. 1907 г. (Вѣд. раб. со сп. цѣл.).	21.670	—	13.816	14	994	56	6.859	30
§ 5, ст. 2 см. 1908 г. Гл. К-во (экспл. рас.).	33.252.201	87	33.182.203	71	—	—	69.998	16
§ 5, ст. 2 см. 1908 г. Хар. К-во (экспл. рас.).	30.641.132	03	29.522.568	23	—	—	3.864.104	40
§ 5, ст. 2 см. 1908 г. (подл. доп. ассигн.).	2.745.540	60	—	—	—	—	—	—
Итого	147.121.701	06	137.791.459	33	32.814	02	9.297.428	71

Приложение
къ отчету № 19 и по таблицѣ № 12.

Южныхъ жел. дор.

Расходы, произведенные въ 1908 г. за счетъ кредиторскихъ списковъ.	Остатки кредиторскихъ списковъ къ 1-му январю 1909 г.		Наличность на 1-е января 1909 г. въ Гл. Казн. и Харьковск. Казн.		Въ томъ числѣ.				Примѣчанія.
	РУБЛН.	К.	РУБЛН.	К.	РУБЛН.	К.	РУБЛН.	К.	
37.821 34	12.639 32	9.126 60	3.512 72	9.126 60	9.126 60	—	—	4.218 52	За друг. кредит.
64.233 46	24.794 37	21.930 11	2.864 26	21.930 11	21.930 11	—	—	10.591 21	
8.610 52	1.209 91	4.150 05	—	1.209 91	1.209 91	2.940 14	—	—	За друг. кредит.
6.888 57	33 61	1.824 71	—	33 61	33 61	1.791 10	—	—	
12.102 77	3.051 02	3.051 02	—	3.051 02	3.051 02	—	—	—	Недоп. Упр. ж. д.
313.060 55	558.293 13	176.833 76	381.459 37	176.833 76	176.833 76	—	—	424.490 14	
2.654 76	2.687 25	2.687 25	—	2.687 25	2.687 25	—	—	2.685 38	За Уп. ж. д. и др. кр.
230 21	332 —	332 —	—	332 —	332 —	—	—	332 —	
1.540 50	—	—	—	—	—	—	—	—	За Уп. ж. д. и др. кр.
636.375 27	2.802.456 32	9.752 96	2.792.703 36	9.752 96	9.752 96	—	—	2.692.434 14	
—	—	2.475 58	—	2.475 58	2.475 58	—	—	125 54	За § 5, ст. 2 см. 1907 г.
—	—	224.827 11	—	224.827 11	224.827 11	—	—	192.533 35	
—	—	550 —	—	550 —	550 —	—	—	550 —	За друг. кредит.
—	—	9.394 03	229.000 —	9.394 03	9.394 03	13.566 92	—	192.533 35	
—	—	639.599 28	—	639.599 28	639.599 28	—	—	353.196 70	За друг. кредит.
—	—	148.109 51	491.489 77	148.109 51	148.109 51	—	—	353.196 70	
—	—	6.859 30	—	6.859 30	6.859 30	994 56	—	3.121 20	За Уп. ж. д. чуж. дор. и др. кред.
—	—	69.998 16	—	69.998 16	69.998 16	—	—	—	
—	—	3.864.104 40	—	3.864.104 40	3.864.104 40	—	—	—	За Уп. ж. д. чуж. дор. и др. кред.
—	—	51.364 97	3.812.739 43	51.364 97	51.364 97	—	—	3.720.596 28	
1.083.517 95	8.213.910 76	8.233.203 48	8.213.910 76	8.233.203 48	8.213.910 76	19.292 72	—	7.404.874 46	

Вѣдомость оборотовъ по нефактурнымъ перевозкамъ въ кредитъ за 1908 годъ.

№ № по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНІЙ.	Оставалось въ долгу на 1 января 1909 года.	
		Рубли.	Коп.
	По счету Военнаго Вѣдомства.		
1	Виленское Окружное интендантское Управление . .	6.383	83
2	Главное артиллерійское Управление	11.673	02
3	Главное интендантское Управление	662.195	80
4	Двинскій вещевоі складъ	439	43
5	Кіевское Окружное интендантское Управление . . .	21.588	87
6	Кременчугскій интендантскій вещевоі складъ . . .	2.637	00
7	Казанское Окружное интендантское Управление . .	2.095	47
8	Московскій Артиллерійскій складъ	1.619	13
9	Московское Окружное Интендантское Управление . .	6.889	88
10	Одесскій артиллерійскій складъ	—	20
11	Одесское Окружное инженерное Управление	198	37
12	„ „ артиллерійск. „	2.128	09
13	Одесское Окружное интендантское Управление . .	59.781	96
14	Управление Очаковской крѣпостной артиллеріи . . .	2	62
15	С.-Петербургскій артиллерійскій складъ	28.076	54
16	С.-Петербургское Окружн. интендантск. Управление	4.240	57
17	С.-Петербургскій складъ огнестрѣльн. припасовъ . .	16.696	12
18	136-й пѣхотный Таганрогскій полкъ	—	50
19	Управление Начальника артиллер. Войска Донского	603	57
20	Управление Ижевскихъ заводовъ	16.786	42
21	Варшавскій артиллерійскій складъ	5.454	31
22	Варшавское Окружное интендантское Управление .	2.878	45

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	Оставалось въ долгу на 1 января 1909 года.	
		Рубли.	Коп.
23	Главное инженерное Управление	289	69
24	„ военно-медицинское Управление	926	96
26	Асхабадскій артиллерійскій складъ	5	76
27	Бобруйскій артиллерійскій складъ	—	28
28	2-я батарея 4-й стрѣлковой артиллерійской дивизіи	—	35
29	Иркутское Окружное интендантское Управление . .	3.157	83
30	3-я батарея 2-й запасной артиллерійской бригады .	5	62
31	Главный Штабъ	3.306	11
32	Духовное Правленіе при Протопресвитерствѣ	117	66
33	23-й Донской Казачій полкъ	—	38
34	Заводъ Военно-Врачебныхъ заготовленій	83	87
35	Кіевскіе Окружное Инженерное Управление	67	05
36	Курскій артиллерійскій складъ	129	45
37	Кіевскій „ „	1.671	40
38	Командиръ 135-го пѣхотн. Керчь-Еникальск. полка .	118	95
39	Михайлов. Шостенскій пороховой заводъ	915	88
40	51-й пѣхотный Литовскій полкъ	—	42
41	33-й Флотскій экипажъ	—	17
42	Казанскій артиллерійскій складъ	2.128	73
43	Управленіе Электротехнической части инженерное вѣдомство	254	99
44	Двинскій артиллерійскій складъ	1.935	51
45	Кременчугскій „ „	11.300	54
46	Кавказское Окружное интендантское Управление . .	2	71
47	Командиръ 50-го пѣхотнаго Бѣлостокскаго полка . .	—	27
48	„ Вомскаго казачьяго полка	—	21
49	„ 33-го „ „	—	11

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНІЙ.	Оставалось въ долгу на 1 января 1909 года.	
		Рубли.	Коп.
50	Управленіе Лохвицкаго воинскаго Н-ка	—	20
51	Начальника Таганрогской мѣстной команды	—	16
52	Севастопольской крѣпостн. саперной роты	—	41
53	7-й Донской казачій полкъ	3	82
54	С.-Петербургскій интендантскій вещевоі складъ . .	7	66
55	Тамбовскій вещевоі складъ	251	56
56	Туркестанское Окружное артиллерійск. Управленіе.	227	02
57	Управленіе Севастопольской крѣпостной артиллеріи	3.851	90
58	„ склада крѣпостного артиллерійск. иму- щества въ г. Одессѣ	46	87
59	Управленіе Керченской крѣпостной артиллеріи . .	224	15
60	„ Гадячскаго уѣзд. воинскаго Начальника	—	11
61	„ Окружного Атамана Черкаскаго округа	—	44
62	„ Александровскаго артиллер. склада . .	887	25
63	„ Новогеоргіевской крѣпост. артиллеріи .	—	34
64	Командиръ 212-го пѣхот. Бахчисарайскаго полка . .	4	86
65	Управленіе Тифлисскаго артиллерійскаго склада . .	591	38
66	Сиферопольск. уѣзднаго воинскаго Начальника . .	1	70
67	Командиръ Крымскаго коннаго полка	—	81
68	„ 22-го Донскаго казачьяго полка	23	40
69	Омское окружное артиллерійское Управленія . . .	4	38
70	Воронежскій вещевоі складъ	196	41
71	Управленіе Бендерскаго уѣзд. воинскаго Н-ка . . .	—	82
72	Командиръ 16-го Донскаго казачьяго полка	—	22
73	Управ. завѣдыв. артиллер. части Дубинскаго форта.	480	86
74	„ Перекопскаго уѣздн. воинскаго Н-ка	—	09
75	Командиръ 209-го пѣхот. Николаевскаго полка . . .	—	17

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	Оставалось въ долгу на 1 января 1909 года.	
		Рубли.	Коп.
76	Командиръ 211-го пѣхотн. резервнаго Евпаторійскаго полка	—	42
77	Главное Управление военно-учебныхъ заведеній	27	59
78	Командиръ Севастоп. крѣпостной минной роты	—	17
79	Войсковой штабъ Войска Донскаго	6	43
80	Командиръ 1-го Оренбургскаго казачьяго полка	—	23
81	„ 52-го пѣхотн. Виленскаго полка	—	17
82	„ 53-го „ Волынскаго „	29	02
83	Управление Ковенской крѣпостной артиллеріи	8	80
84	„ Одесскаго уѣздн. воинскаго Н-ка	—	92
85	„ Ялтинскаго уѣзднаго воинскаго Начальника	—	66
86	Московская приемная коммиссія	—	56
87	Управление Таганрогскаго Окружнаго воинскаго Начальника	4	35
88	Командиръ 8-го Донскаго казачьяго полка	5	86
89	„ 36-го пѣхотн. Орловскаго „	—	31
90	Управление Зеньковскаго уѣзднаго воинскаго Начальника	—	12
Итого		885,683	57
По счету Морскаго вѣдомства.			
91	С.-Петербургская Портовая Контора	382,232	49
92	Управление аптекар. Севастопольскаго госпиталя	4	62
Итого		382,237	11

№№ по порядку	НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	Оставалось въ долгу на 1 января 1909 года.	
		Рубли.	Коп.
	По счету разныхъ Правительственныхъ учреждений.		
93	Главное тюремное Управление	98,542	71
94	Управление отдѣльнаго корпуса погранич. стражи .	762	87
95	Правленіе о-ва Китайской Восточной ж. д.	2,016	24
96	Екатеринославское конвойная команда	—	32
97	Харьковское жандармско-полицейскаго Управлен. .	6	40
98	Штаба отдѣльнаго корпуса жандармовъ	—	33
99	Канцелярія Таврическаго губернатора	95	60
	И т о г о	101,354	47
	В С Е Г О	1,369,275	15

Начальникъ службы Сборовъ (подпись).

Начальникъ отдѣленія Счетоводства (подпись).

Приложение №

Счетъ Управленія дорогъ по расчетамъ съ чужими дорогами чрезъ Государственный Банкъ.

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Дебетъ.		Кредитъ.		Примѣчаніе.
	Рубли.	К.	Рубли.	К.	
Бѣлгородъ-Сумской жел. дор. . .	1.677	95	84	75	
Варшаво-Вѣнской " " . .	710	94	495	68	
Владикавказской " " . .	15.675	34	758	83	
Екатерининской " " . .	161.396	31	65.076	33	
Закавказскимъ " " . .	603	82	39.834	74	
Забайкальской " " . .	6.171	50	20.588	39	
Китайско-Восточной " " . .	15.350	45	161.854	56	
Либаво-Роменской " " . .	64.383	94	23.902	26	
Лодзинско-Фабричн. " " . .	2.412	98	149	69	
Москов.-Кіево-Ворон. " " . .	7.782	07	26.682	16	
Московско-Курской " " . .	133.219	35	5.196	20	
Москов.-Брестской " " . .	11.587	98	8.447	00	
Москов.-Казанской " " . .	2.523	68	1.979	96	
Москов.-Вишд.-Рыбин. " " . .	3.130	33	1.050	07	
Николаевской " " . .	145.209	96	24.860	74	
Новозыбков. подъездн. пути . . .	285	16	—	—	
Пермской жел. дор. . .	7.187	46	1.200	82	
Полѣвскимъ " " . .	18.005	43	2.891	07	
Привислянскимъ " " . .	12.419	54	2.700	72	
Риго-Орловской " " . .	32.739	77	6.678	98	
Рязанско-Уральской " " . .	1.715	40	11.793	51	
Самаро-Златоустов. " " . .	10.902	32	4.496	39	
Сызрано-Вяземской " " . .	982	67	8.528	65	

НАИМЕНОВАНИЕ ДОРОГЪ.	Дебетъ.		Кредитъ.		Примѣчаніе.
	Рубли.	К.	Рубли.	К.	
Средне - Азіатской жел. дор . .	64	89	2,377	31	
Сибирской " " . .	35,886	74	1,715	70	
Сѣвернымъ " " . .	15,898	43	10,065	19	
Сѣверо-Западнымъ " " . .	2,466	28	7,134	23	
Ташкентской " " . .	6,734	91	3,919	98	
Юго-Восточнымъ " " . .	54,210	73	205,034	46	
Юго-Западнымъ " " . .	124,578	52	223,008	99	
б. Кур.-Хар.-Севаст. " " . .	6,499	22	242	57	
б. Харьково-Никол. " " . .	6,905	81	636	76	
Заграничнымъ " " . .	1	80	—	—	
Рус. о-ву Парох. и Торговли . .	—	—	8	00	
Разныя суммы	1,438	24	624	49	
	910,751	92	874,019	18	
Сальдо дебета	—	—	36,732	74	
	910,751	92	910,751	92	

Приложение №

Списокъ казенныхъ учреждений, за коими на 1 января 1909 г. числятся суммы, показанныя по приложенію № 5 къ балансу счетовъ Южныхъ желѣзныхъ дорогъ на означенное число.

Наименованіе учреждений.	Числятся на 1 января 1909 г. по приложенію № 5 на пополненіе.			
	Эксплоатація кредитовъ.		Разныхъ источниковъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Военное Вѣдомство по кредиту 1906 г.	210	70	—	—
Начальникъ IV отд. перев. почтъ по кр.	4	32	52	33
	16	13	—	—
Екатеринославская желѣзная дор. по кред. 1908 г.	—	—	513	34
Общій сѣздъ пред. Русск. ж. д. " "	1,300	93	—	—
Главн. Управл. неокл. сборовъ " "	1,003	88	475	14
Главное интендантское Управл. " "	185	40	3,895	76
Начальн. V отд. перевозки почтъ " "	15	—	—	—
Николаевское Техническое Учид. " "	990	84	1,864	53
Одесскій Почтово-Телегр. Округъ " "	1,728	87	—	—
Управленіе Феодосійскаго Порта " "	2,154	97	2,561	45
Екатеринославск. Почт.-Тел. Окр. " "	1,374	16	—	—
Управл. водн. пут. и шосс. дор. " "	5	—	—	—
Невскій судостроительный заводъ " "	87	52	—	—
Контроль Южныхъ жел. дор. " "	19	18	1,636	99
Закавказская желѣзная дорога " "	—	—	—	60
Начальникъ V отд. перев. почтъ " "	—	—	62	25
" VI " " " " " " "	—	—	5	50
Долинская Почт.-Телегр. Контора " "	—	—	9	50
Долинское желѣзн.-дор. училище " "	—	—	196	34

Наименование учреждений.	Числится на 1 января 1909 г. по приложению № 5 на пополнение.			
	Эксплоатация кредитовъ.		Разныхъ источниковъ.	
	Руб.	К.	Руб.	К.
Николаевская Почт.-Тел. Контора по кр. 1908 г.	—	—	4	32
Кременч. жел.-дор. Техн. Учил. " "	—	—	2.667	25
Севастопольск. ж.-д. " " " "	—	—	1.215	02
Копальская Почт.-Тел. Контора " "	—	—	1	88
Расходы по изд. „Иллюстр. Спутника“ по бывш. К.-Х.-Сев. жел. дор.	—	—	1.569	72
Центральное Управление Пенсiонной Кассы . .	—	—	16.386	54
Управление по сооруженiю жел. дор.	—	—	1.315	47
Почтово-Телеграфное Вѣдомство	—	—	372	37
Центральная Сберегательная Касса № 860 . . .	—	—	2.500	—
Полтавское отдѣл. Инвалиднаго Дома	—	—	885	80
Харьковское Технич. жел.-дор. Училище	—	—	975	55
Инвалидный Домъ при ст. Борки	—	—	651	—
Контора Международныхъ Сообщенiй	—	—	202	61
Подлежащiе списанiю по кредит. § 4 см. 1904—1905 г.г. бывш. Х.-Н. жел. дор.	—	—	238	10
Итого	9.096	90	40.259	36

С П Р А В К А.

На 1-е января 1909 г. числилось долговъ служащихъ (недоборовъ и недовзносавъ):

По простою вагоновъ на заводскихъ вѣтвяхъ (недоборы эти взыскиваются Юридической Частью судебнымъ порядкомъ .	36.683 р. — к.
По взысканію въ поѣздахъ дополнительнаго сбора съ пассажи- ровъ по предложеніямъ	2.239 р. 52 к.
За Начальниками станцій	7.374 р. 29 к.
За Помощниками ихъ	3.314 р. 22 к.
За Счетоводами и Кассирами	11.635 р. 95 к.
За запасными агентами, конторщиками и вѣсовщиками	4.705 р. 83 к.
Недоборовъ и недовзносавъ, недоудержанныхъ изъ платежей, причитающихся уволеннымъ отъ службы агентамъ	3.305 р. 17 к.
Недоборовъ и недовзносавъ, по коимъ производится выясненіе виновныхъ агентовъ, ведется переписка о сложеніи ихъ и прочихъ, не выясненныхъ учетовъ, а также учетовъ, отно- сившихся къ артельщикамъ	11.749 р. 24 к.
<hr/>	
Итого	81.007 р. 22 к.

С П Р А В К А.

Состоить подь отчеть на 1 января 1909 года за служащими слѣдующихъ службъ:

По службѣ Пути	25.239 руб. 40 к.
„ „ Движенія	17.262 „ 53 „
„ „ Тяги	24.851 „ 80 „
„ Матеріальной службѣ	19.000 „ 00 „
„ Врачебной „	4.702 „ 00 „
„ Юридической части	1.200 „ 80 „
„ службѣ Телеграфа	2.150 „ 00 „
„ „ Сборовъ	320 „ 03 „
„ Коммерческому отдѣлу	200 „ 00 „
„ Комиссіонно-ссудному отдѣленію	15.801 „ 10 „
„ Пенсіонной кассѣ	600 „ 00 „
„ Училищному отдѣлу	485 „ 84 „
„ Мобилизаціонному отдѣлу	700 „ 00 „
„ Канцеляріи Начальника дорогъ	512 „ 70 „
„ Главной бухгалтеріи	512 „ 70 „

Итого 113.436 р. 20 к.

- XVI. Краткое изложеніе заключеній сѣзда Начальни-
ковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включен-
нымъ въ программу занятій сего сѣзда, состо-
явшагося 27 января, — 3 февраля 1909 г. — 40
- XVII. Краткія соображенія по вопросу объ организаціи
русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ — 50
- XVIII. Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ
Россіи. С. Кульжинскій — 40
- XIX. Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указа-
ніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборот-
ныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ
паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ Не про-
дается
- XX. Описаніе существующаго порядка счетоводства и
отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. При-
ложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, Помощ-
ника Начальника С.-Петербурго-Варшавской же-
лѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ
желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ
1905 г. 1 50
- XXI. Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль.
Переводъ В. Ивановскаго. — 75
- XXII. Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ
дорогахъ. С. Кульжинскій. 2 —
- XXIII. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ
русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г.
и мѣра вліянія этихъ причинъ Н. Петровъ. 4 —
- XXIV. I. Отчетъ по осмотру тульскихъ паровозныхъ и
московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-
Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Мос-
ковско-Брестской жел. дор., произведенному въ
августъ мѣсяць 1909 года, по порученію г. Пред-
сѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой
Вышей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.
II. Реорганизация главныхъ желѣзнодорожныхъ
мастерскихъ по принципу для современнаго интен-
сивнаго механическаго производства. Инж.-Техн.
П. П. Рицconi — 50
- XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Куль-
жинскій — 50
- XXVI. Швейцарскій союзный желѣзнодорожный законъ 1 50
- XXVII. О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ
перевозокъ въ Россіи. — 75
- XXVIII. Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ
дорогъ. Н. Петровъ. — 50

№№ вы- пусковъ.	Цѣна. Р. К.
XXIX. Правительственные источники образованія капита- ловъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ.	— 20
XXX. О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	— 20
XXXI. О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій.	— 75
XXXII. Матеріалы по вопросу о реорганизациі управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ	2 —
XXXIII. Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ же- лѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ.	1 50
XXXIV. Передача Государственныхъ земель желѣзнымъ до- рогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки С. Кульжинскій.	— 75
XXXV. Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ.	— 75
XXXVI. О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти С. Куль- жинскій.	— 75
XXXVII. Матеріалы по обследованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII. Матеріалы по обследованію Юго-Западныхъ желѣз- ныхъ дорогъ	3 —
XXXIX. Матеріалы по обследованію Екатерининской желѣз- ной дороги	3 —
XL. Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть 1.	3 —
XLI. Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть 2.	3 —
XLII. Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть 3.	3 —
XLIII. Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50

Б) Печатаются:

XLIV. Собраніе дѣйствующихъ на 1 января 1910 г. уста- вовъ русскихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ	— —
XLV. Тоже обществъ подъѣздныхъ путей.	— —
XLVI. Собраніе уставовъ жел. дор. обществъ неосущест- вившихся	— —
XLVII. Исторія Комиссіи о новыхъ жел. дор.	— —
L. Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казенныхъ жел. дор. по исполненію росписи и по эксплуатационнымъ отчетамъ управленій этихъ дорогъ.	— —