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

В. XCVII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Полѣсскія ж. д.

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

Y

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

Слѣдующіе Труды Комиссіи.

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

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

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

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

*

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

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

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

Б. Доклады по обслѣдованію жел. дорогъ.

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

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

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

В. XCVII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Полѣсскія ж. д.

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

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

I.

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

28 и 29 сентября 1911 г. въ упр. Пол. ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи члена Комиссіи П. В. Синадино, нач. дор. Т. И. Акоронко, помощника его С. П. Бачманова, инженера для особыхъ порученій при нач. дор. А. К. Ончукова, нач. сл. п. С. П. Шереметевскаго, нач. сл. дв. А. А. Чаманскаго, помощника его С. В. Кенель, нач. сл. т. И. Н. Навроцкаго, нач. сл. сб. А. А. Вороненко, нач. м. сл. Н. Ю. Мацонъ, нач. ком. сл. К. К. Зоннъ, главнаго бухгалтера И. Е. Путяты, юрисконсульта О. Е. Врублевскаго, главнаго контролера А. А. Фосса, представителя М. Ф. А. Х. Мейера при дѣлопроизводителяхъ Высшей Комиссіи Н. С. Богдановѣ, С. М. Воищевѣ и П. П. Ильинѣ происходили засѣданія для выясненія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ.

Открывая первое засѣданіе въ 11 ч. утра 28 сентября, Предсѣдатель обратился къ присутствующимъ съ краткой рѣчью, въ которой выяснилъ цѣль работъ Комиссіи, начертанную ВЫСОЧАЙШЕЮ Волею, и то особенно важное значеніе, которое должны имѣть результаты выясненія на мѣстѣ многихъ больныхъ вопросовъ хозяйства нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Обращаясь къ представителямъ разныхъ службъ и вѣдомствъ, Предсѣдатель предлагаетъ, не стѣсняясь, указать все то, что мѣшаетъ правильно и продуктивно работать, дабы общими усиліями найти лучшія условія общей работы и хозяйства ввѣренной имъ сѣти.

Далѣе, Предсѣдатель предлагаетъ обсудить отдѣльные вопросы программы.

I. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

По вопросу 1

1. Всѣ ли новыя работы, производимыя на дорогѣ, вызываются дѣйствительною необходимостью? Имѣется ли обоснованный и

нач. сл. п. С. П. Шереметевскій указываетъ на то, что Пол. ж. д. должны удовлетворять двумъ, часто совершенно несоотвѣтствующимъ одно другому требованіямъ—коммерческой и стратегической работы, развиваются часто въ такихъ пунктахъ и такихъ отношеніяхъ, которые не оправдываются потребностями коммерческими, и обусловлены исключительно стратегическими

планомѣрный проектъ развитія пропускной и провозной способности дороги?

соображеніями. Что касается коммерческихъ потребностей, то ему неизвѣстно случая, чтобы кредиты испрашивались на какое-нибудь устройство ненужное или преждевременное.

Нач. дор. сообщаетъ, что не только нѣтъ ненужныхъ сооруженій, но чувствуется большая въ нихъ нужда, удовлетвореніе которой постоянно приходится откладывать за отсутствіемъ необходимаго кредита. Таково, напримѣръ, развитіе станцій, ставшихъ совершенно неудовлетворительными послѣ укладки второго пути.

Переходя, далѣе, къ вопросу о планомѣрности работъ, нач. сл. пути докладываетъ, что въ представляемыхъ объяснительныхъ запискахъ къ проектамъ расцѣночныхъ вѣдомостей дополнительныхъ работъ указывается, что есть на дорогѣ и чего ей недостаетъ для удовлетворенія условій хорошей работы. Никакая планомѣрность невозможна при непланомѣрномъ отпускѣ кредитовъ.

По вопросу 2

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

Предсѣдатель предлагаетъ нач. сл. дв. выяснить возможныя затрудненія по затронутымъ вопросамъ со сл. п.

Нач. сл. дв. докладываетъ, что треній между службами не существуетъ.

Незначительныя перевозки хозяйственныхъ грузовъ (камня, балласта, шпалъ, лѣсныхъ грузовъ, дровъ и прочихъ путевыхъ и строительныхъ матеріаловъ) совершается однимъ или нѣсколькими составами или отдѣльными вагонами съ коммерческими товарными поѣздами, по требованіямъ службъ-потребительницъ.

Массовыя же хозяйственныя перевозки, какъ напримѣръ, балласта и дровъ, совершаются отдѣльными хозяйственными поѣздами или спеціальными составами отъ 30 до 45 вагоновъ или платформъ.

Балластъ вывозится изъ карьеровъ преимущественно въ теплое время года, начиная съ апрѣля мѣсяца.

Перевозка дровъ съ мѣстъ ихъ поставки въ расходные склады совершается въ теченіе круглаго года, преимущественно же осенью и зимою, такъ какъ въ это время прочіе хозяйственные грузы большими партіями не перевозятся и притомъ въ осеннее и зимнее время легче нанять рабочихъ для нагрузки дровъ, чѣмъ въ прочее время года (На Пол. ж. д. перевозка дровъ совершается хозяйственнымъ способомъ).

На перевозку балласта составляется планъ сл. п. на весь періодъ балластной возки, а планы на перевозку дровъ составляются мат. сл. на два мѣсяца, такъ напримѣръ, по плану, составленному въ январѣ мѣсяцѣ, дрова перевозятся въ мартѣ и апрѣлѣ и т. д.

Вывозка балласта изъ карьеровъ и перевозка дровъ совершается по особымъ расписаніямъ движенія поѣздовъ, составляемымъ нач. отдѣленій и для производства работъ по нагрузкѣ или разгрузкѣ пользуются свободнымъ отъ прохода коммерческихъ поѣздовъ временемъ.

Нач. сл. тяги докладываетъ, что ремонтъ подвижного состава—вагоновъ, главнымъ образомъ, ведется больше всего лѣтомъ, тогда же усиливается и ремонтъ паровозовъ, вслѣдствіе возможности вести подъемку тендеровъ на дворѣ.

Отправка паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ въ капитальный и средній ремонтъ въ главныя мастерскія совершается по выработанному, на каждый годъ, плану, дабы подлежащіе ремонту паровозы и пассажирскіе вагоны могли быть отремонтированы въ возможно кратчайшій срокъ, безъ излишняго простоя въ ожиданіи ремонта.

На конвенціонный осмотръ (и капитальный ремонтъ) товарныхъ вагоновъ, который производится большею частью подъ открытымъ небомъ, время года оказываетъ особенно значительное вліяніе, и въ теплое, свѣтлое время года выпускъ товарныхъ вагоновъ изъ конвенціоннаго осмотра (и капитальнаго ремонта) болѣе значителенъ, чѣмъ въ зимніе мѣсяцы.

По вопросу 3

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

представитель М. Ф. отмѣчаетъ остроту и трудность рѣшенія поставленнаго вопроса. Трудность усугубляется еще тѣмъ обстоятельствомъ, что ни предложенія поставщиковъ, ни требованія рынковъ не остаются постоянными.

Что такое техническія условія:—идеалъ или минимумъ? Совѣтъ смотритъ на нихъ, какъ анкакую то среднюю норму, которую можно, въ случаѣ надобности, и понизить, при условіи скидки съ цѣнъ. Отсюда еще вопросъ:—гдѣ же надо остановиться, до какого предѣла можно понижать эту среднюю норму?

Далѣе, какимъ образомъ можно сдѣлать точный учетъ недостатковъ поставляемыхъ матеріаловъ? Дрова, напримѣръ, должны быть изъ здороваго лѣса, а на самомъ дѣлѣ въ нихъ почти постоянно встрѣчаются изъяны,—спрашивается: когда эти изъяны появились? Далѣе, что такое плотная кладка, что такое слабая кладка дровъ?—Все это больные вопросы, являющіеся вѣчнымъ источникомъ недоразумѣній.

Если пріемочная комиссія строго учитываетъ рѣшительно все, что не соотвѣтствуетъ буквѣ техническихъ условій, повышается цѣна на поставки, если комиссія относится легко къ учету качествъ матеріала, то матеріалы слѣдующихъ поставокъ оказываются значительно хуже.

Какъ бы то ни было А. Х. Мейеръ подтверждаетъ полную готовность совѣта и отдѣльныхъ службъ не настаивать на вредной для пользы дѣла придирчивости при пріемкахъ.

Предсѣдатель, указывая на обиліе лѣсныхъ богатствъ края и на большое количество различныхъ фабрикъ и заводовъ въ раіонѣ дорогъ, высказываетъ предположеніе, что Пол. ж. д. находятся, въ смыслѣ поставокъ, въ лучшихъ условіяхъ, чѣмъ многія изъ другихъ желѣзныхъ дорогъ.

Представитель М. Ф. сообщаетъ, что это такъ кажется лишь съ перваго взгляда, а на самомъ дѣлѣ обиліе фабрикъ и заводовъ не вліяетъ на уменьшеніе цѣны поставокъ, вслѣдствіе взаимнаго соглашенія о цѣнахъ.

Нач. м. сл. докладываетъ, что покупаются, обыкновенно, предметы не самые лучшіе, а самые дешевые изъ удовлетворяющихъ требованіямъ.

Въ случаѣ несогласія поставщика съ результатомъ пріемки отъ него матеріаловъ и предметовъ, назначается переосвидѣтельствованіе въ его присутствіи комиссіей въ новомъ составѣ.

Главный контролеръ А. А. Фоссъ, указывая на свою долгую службу на Пол. ж. д., подтверждаетъ слова А. Х. Мейера о томъ, что совѣтъ упр. очень чутко относится къ выясненію причинъ повышенія цѣнъ и принимаетъ всѣ мѣры къ ихъ устраненію.

Наиболѣе больнымъ мѣстомъ является пріемка дровъ. Помимо крайней неопредѣленности качествъ дровъ, какъ товара, дѣло усложняется еще тѣмъ, что на дровахъ, поставляемыхъ Пол. ж. д., чаще всего ольховыхъ, замѣчается какой то паразитъ въ видѣ бѣлыхъ нитей. Эти бѣлыя нити техническія условія разсматриваютъ, какъ начало гніенія, а между тѣмъ, онѣ появляются на всѣхъ рѣшительно ольховыхъ дровахъ, пролежавшихъ около года.

Отказъ въ пріемкѣ такихъ дровъ сильно увеличилъ бы расходъ Пол. ж. д. на отопленіе, ибо почти половина всѣхъ дровъ, потребляемыхъ дорогой—ольховыя.

По вопросу 4

4. Не имѣется ли излишнихъ задержекъ при расчетахъ и уплатахъ поставщикамъ или подрядчикамъ? Сколько имѣется неоплаченныхъ сче-

Предсѣдатель интересуется узнать, сколько времени проходитъ между окончаніемъ работы или пріемкой поставки и полученіемъ подрядчикомъ денегъ.

Нач. сл. п. докладываетъ, что срокъ этотъ обусловливается договоромъ. Вообще же, можно сказать, что между пріемкой и полученіемъ денегъ проходитъ около мѣсяца.

На вопросъ Предсѣдателя, не бываетъ ли частыхъ задер-

товъ? какъ продолжительны задержки уплатъ? причины этихъ задержекъ.

жекъ въ главной бухгалтеріи, главный бухгалтеръ докладываетъ, что такія задержки встрѣчаются, но лишь какъ исключеніе. Какъ только главной бухгалтеріей составлена ассигновка, подрядчикъ получаетъ 50% изъ „операціонныхъ авансовыхъ суммъ“.

Главный контролеръ сообщаетъ, что большинство работъ на дорогѣ производится хозяйственнымъ способомъ; существующіе подрядчики—мелкіе и ихъ очень немного.

А. А. Фоссъ передаетъ Предсѣдателю вѣдомость сроковъ уплатъ денегъ за поставку матеріаловъ и предметовъ съ 1 января по 1 іюля 1911 года.

Изъ этой вѣдомости видно, что число прошедшихъ черезъ упр. д. ассигновокъ за эти полгода—189.

Время нахожденія въ главной бухгалтеріи документовъ до момента составленія ассигновокъ колеблется отъ одного дня до 44 (поставка желѣза).

Время нахожденія ассигновокъ на предварительной ревизіи въ контролѣ колеблется отъ 0 до 5 дней.

Время, прошедшее отъ момента поступленія на дорогу матеріаловъ до момента посылки ассигновки въ казначейство для оплаты, колеблется отъ 17-ти до 541 дня (поставка гидропультовъ).

Нач. м. сл. докладываетъ, что при нормальныхъ условіяхъ пріемки, т. е. при улучшеніи матеріаловъ и предметовъ, вполнѣ удовлетворяющихъ условіямъ заказа, расчетъ съ поставщиками задерживается м. сл., и счета представляются своевременно въ главную бухгалтерію для оплаты.

Это, однако, не исключаетъ задержекъ уплаты денегъ поставщикамъ главною бухгалтеріею за неимѣніемъ наличныхъ средствъ.

Однако, бываютъ неизбѣжные случаи задержки расчета съ поставщиками, какъ напримѣръ:

1) при пріемкахъ со скидкою, требующихъ доклада нач. дор. или совѣту и согласія поставщика;

2) при переосвидѣтельствованіяхъ, требующихъ предварительно доклада нач. дор. или совѣту;

3) при вторичномъ испытаніи, угля особенно, если таковое производится въ лабораторіяхъ высшихъ учебныхъ заведеній, которыя мѣсяцами задерживаютъ анализы;

4) въ случаяхъ необходимости перетаксировки провозной платы, вслѣдствіе неправильнаго указанія въ нарядахъ агентами, выкупавшими грузъ, подлежитъ ли таксировать по коммерческому или служебному тарифу.

На 1 сентября счетовъ, не представленныхъ къ оплатѣ, было, округленно:

	По топливу.	По остальнымъ матеріаламъ.	Итого.
по поступившимъ пріемочнымъ актамъ	127.000 р.	79.600 р.	206.600 р.
въ ожиданіи пріемочныхъ актовъ	— „	22.900 „	22.900 „
Итого . . .	127.000 р.	102.500 р.	229.500 р.

По вопросу 5,

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

въ дополненіе къ доложенному по вопросу 3-ему, нач. м. сл. сообщаетъ, что при установленіи техническихъ условій на поставки, вообще, до послѣдняго времени обращалось вниманіе почти исключительно на сторону техническую и матеріалъ, согласно этимъ условіямъ, подлежитъ пріемкѣ только наивысшаго качества, иногда безъ крайней необходимости въ матеріалахъ непремѣнно наилучшихъ. Такъ напримѣръ: доски требовались всѣ чисто обрѣзныя, хотя многія работы допускаютъ примѣненіе и обзольныхъ; гонтъ требовался непремѣнно опредѣленной ширины; брусья переводные, только чисто обрѣзные и т. д. Въ послѣднее время предложеніе замѣтно уменьшилось и полученіе лѣсныхъ матеріаловъ наивысшаго качества теперь сопряжено съ непомѣрнымъ повышеніемъ цѣнъ. Такое положеніе рынка заставляетъ итти на уступки въ техническомъ отношеніи, безъ ущерба, конечно, для службъ-потребительницъ.

По отношенію къ переводнымъ брусьямъ предположено облегчить условія поставокъ въ смыслѣ требованія не чисто обрѣзныхъ брусьевъ, а съ такими обзолами, которые не препятствовали бы укладкѣ башмаковъ и подкладокъ полной площадью на постель бруса.

Вопросъ о доскахъ—на очереди; предстоитъ раздѣлить заказы досокъ по роду работъ, для которыхъ онѣ назначаются и заказывать доски чистыя отдѣльно и обзольныя отдѣльно.

Нач. сл. тяги докладываетъ, что въ сл. т. проводится взглядъ, что только то технически совершенно, что хозяйственно, ибо самый хорошій, самый точный приборъ только тогда примѣнимъ, когда онъ окупаетъ себя, т. е., даетъ выгоды сравнительно съ менѣе совершеннымъ, въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ его увеличенной стоимости.

При установленіи техническихъ условій на такіе предметы поставки, какъ каменный уголь, запасныя части подвижного состава, принимаются за основаніе техническія условія, изданныя М. П. С. и У. ж. д.

При примѣненіи упомянутыхъ техническихъ условій на практикѣ, они не оказались чрезмѣрно строгими; слѣдуетъ,

однако, замѣтить, что въ послѣднее время какъ будто есть основаніе говорить о томъ, что качества доставляемыхъ каменнаго угля и металловъ не всегда удовлетворяютъ требованіямъ техническихъ условій.

При составленіи техническихъ условій на такіе предметы, заказы которыхъ не имѣютъ характера массовыхъ поставокъ, какъ то: станки, инструменты, подъемные механизмы, принадлежности электрическаго освѣщенія, электрической передачи работы, и на другія принадлежности оборудованія мастерскихъ и депо, принимаются во вниманіе, кромѣ спеціально техническихъ требованій, также и соображенія хозяйственныя; цѣль, къ которой стремится управленіе—это, по возможности, уменьшить число рабочихъ и мастеровыхъ, увеличивъ производительность, путемъ пріобрѣтенія болѣе совершеннаго оборудованія.

По вопросу 6

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

нач. сл. п. С. П. Шереметевскій докладываетъ слѣдующее:

а) *Расцѣнки за производство работъ.*

Вѣдомости единичныхъ цѣнъ вырабатываются примѣнительно къ Урочному Положенію, съ принятіемъ во вниманіе производства работъ въ зависимости отъ движенія поѣздовъ, мѣстныхъ цѣнъ на рабочую силу и стоимости потребныхъ для работъ матеріаловъ, а также по сравненію съ цѣнами, существующими на сосѣднихъ дорогахъ.

Означенныя вѣдомости утверждаются нач. дорогъ.

б) *Нормы расходованія топлива.*

Нормы топлива выработаны примѣнительно къ дѣйствительной потребности, на основаніи опыта, отдѣльно для каждаго рода печей и объявлены для руководства по сл. п. циркуляромъ отъ 6 апрѣля 1895 г. за № 10/7793.

На отопленіе каменокъ, водогрѣйныхъ печей и паровыхъ котловъ въ баняхъ нормы установлены на основаніи производившихся опытовъ, въ предѣлахъ дѣйствительнаго расхода топлива въ зависимости отъ размѣровъ бань, печей, ихъ системы, а также и количества дней отопленія.

Нормы эти частью утверждены совѣтомъ и частью приняты при разсмотрѣніи смѣтъ.

в) *Нормы на преміи.*

Никакихъ премій за экономный ремонтъ, или вообще за сбереженіе въ расходахъ по сл. п. не установлено.

Главный контролеръ, сообщая о томъ, что большая часть работъ производится хозяйственнымъ способомъ, указываетъ на то, что, при сдачѣ ихъ подрядчикамъ, получается нѣкоторая экономія, правда, очень небольшая.

С. П. Шереметевскій иллюстрируетъ сказанное главнымъ контролеромъ слѣдующими цифрами размѣровъ процентной скидки съ единичныхъ цѣнъ расцѣночной вѣдомости на малярныя работы, сданныя съ подряда по договорамъ въ 1911 году.

Участки сл. пути.	Наименованіе работъ.	Порядокъ производства работъ.	Размѣръ процентной скидки съ вѣдомостей единич. цѣнъ.
1	Малярныя работы	Хозяйственный	—
2	„ „	Съ подряда	3%
3	„ „	тоже	3%
4	„ „	тоже	3%
5	„ „	тоже	2%
6	„ „	тоже	2%
7	„ „	Хозяйственный	—
8	„ „	тоже	—
9	„ „	тоже	—
10	„ „	Съ подряда	Безъ скидки
11	„ „	Хозяйственный артелью Баканова . . .	тоже
12	„ „	Съ подряда	2%
13	„ „	тоже	5%
14	„ „	тоже	5%
15	„ „	тоже	4%
16	„ „	тоже	3%

А. Х. Мейеръ указываетъ, что приведенныя скидки съ нормальныхъ цѣнъ совершенно не доказываютъ невыгодность хозяйственнаго способа производства работъ, потому что есть такія работы, на которыя не идутъ подрядчики при условіяхъ, въ которыхъ ихъ совершаетъ у. д. Это, между прочимъ, и послужило причиной введенія хозяйственнаго способа производства работъ.

Съ этимъ положеніемъ соглашается и А. А. Фоссъ, признавая, что введеніе хозяйственнаго способа производства работъ искоренило крупное зло: открытую торговлю безплатными билетами.

Предсѣдатель предлагаетъ представителямъ сл. дв. высказаться по разсматриваемому вопросу.

Помощникъ нач. сл. дв. С. В. Кенель докладываетъ, что по сл. дв. установлена:

1) выдача премій изъ сбереженій расходовъ по производству товаро-станціонныхъ операцій;

2) выдача премій за сбереженіе задѣйствованныхъ вагонныхъ пломбъ (согласно основаніямъ одобреннымъ по журналу Комитета У. ж. д. отъ 23 января 1906 г. за № 291).

Правильное установленіе нормъ расходованія за нагрузку, выгрузку и перегрузку обезпечивается данными о среднихъ дѣйствительныхъ цѣнахъ на работы для каждой отдѣльной станціи по полугодіямъ. Отдѣльныя нормы по роду перерабатываемыхъ грузовъ не устанавливаются, за исключеніемъ ставокъ по выгрузкѣ и перегрузкѣ хлѣбныхъ грузовъ насыпью.

Высшія нормы платы за переработку (нагрузку, выгрузку и перегрузку) 1000 пуд. груза средствами станцій и разъѣздовъ Пол. ж. д. на первое полугодіе 1911 г., въ зависимости отъ среднихъ, дѣйствительныхъ цѣнъ на работы, слѣдующія:

Группы по порядку.	НАЗВАНІЕ СТАНЦІЙ.	За переработку (нагрузку, выгрузку и перегрузку) 1000 пудовъ разнаго груза.	
		Коп.	Руб.
I.	Ганцевичи, Мальковичи, Дятловичи, Видиборъ, Удруцкъ, Дрогичинъ, Порохонскъ, Разсуха, Кр. Ротъ, Полужье, Жеребиловка, Жедня, Чучевичи, Каналъ, Скидель, Рожанка, Скрибово, Гавья, Юратишки, Листопады, Полочаны, Вилейка, Кривичи, Будславъ, Парафіаново, Крулевщина, Подсвилье, Зябки, Загатье и Фариново . . .	—	50
II.	Нѣманъ, Днѣпро-Бугская, Снитово, Юхновичи, Василевичи	—	60
III.	Яшуны, Бинякони, Бастуны, Горынь, Домбровицы, Кобрынъ, Концевичи, Птичь, Рѣчица, Новобѣлицкая, Унеча, Быгоничи, и Слонимъ	—	70
IV.	Лида, Ляховичи, Люща, Пинскъ, Ляхва, Злынка, Клинцы, Жудилово и Мосты	—	80
V.	Новогрудокъ, Микашевичи, Житковичи, Почепъ, Зельва и Молодечно	—	90
VI.	Лунинецъ, Добрушъ, Озерница, Берестовица, Виллы и Войгяны	1	—
VII.	Молчадь, Новозыбковъ и Волковыскъ	1	10
VIII.	Подроссъ, Мозырь	1	20
IX.	Барановичи	1	30
X.	Гомель, Брянскъ и Бѣлостокъ	1	70

а) Разъѣзды пользуются нормами 1-й группы—въ случаѣ недостаточности испрашивается разрѣшеніе нач. сл. дв. на увеличеніе нормы.

б) За нагрузку и перегрузку хлѣбныхъ грузовъ насыпью устанавливается высшая плата 2 рубля за вагонъ въ 750 пуд. и 2 руб. 50 коп. за вагонъ въ 900 пуд.

в) Для станцій, на коихъ установлены вѣсовые помосты и вѣсы Рыковскаго, за подачу вагоновъ для перевѣски вручную, при невозможности подачи паровозами, назначается высшая норма 20 коп. съ вагона.

г) За уборку чехловъ и щитовъ изъ вагоновъ, послѣ выгрузки хлѣба въ ссыпную, а также за покрытіе и перекрытіе груженыхъ платформъ брезентами и снятіе ихъ, особой платы не полагается. За сборку же щитовъ и брезентовъ и погрузку ихъ въ вагоны для отправки на другія станціи, а равно и за выгрузку ихъ, плата производится по нормѣ, установленной для каждой станціи съ 1000 пудовъ перерабатываемаго груза, считая вѣсъ брезента за 6 пудовъ и щита за 3 пуд. 20 ф.

д) Плата за нагрузку и выгрузку тяжеловѣсныхъ предметовъ взыскивается съ отправителя и получателя (если они не пожелаютъ произвести таковую работу своими средствами) по особому каждый разъ соглашенію съ ними.

е) Нагрузка и выгрузка клади у. д. должна производиться средствами той службы, которой принадлежитъ грузъ.

ж) Перегрузка на станціяхъ и въ пути, вызываемая неправильной нагрузкой или перегрузомъ, а также очистка прибывающихъ порожнихъ вагоновъ отъ муссора, производится за счетъ виновныхъ станцій, или агентовъ, по актамъ, которые ежемѣсячно представляются нач. сл. дв. черезъ подлежащихъ нач. отдѣленій съ ихъ заключеніями о принятыхъ мѣрахъ къ устраненію допущенныхъ отступленій.

Общія правила производства товаро-станціонныхъ работъ хозяйственными способами и всѣ расчеты, связанные съ ними, производятся на основаніи приложенія къ циркуляру У. ж. д. за № 25448/73, утвержденнаго по журналу Комитета У. ж. д. отъ 20 мая 1900 г. за № 1587.

Изъ суммы, исчисленной на основаніи установленныхъ нормъ на производство всѣхъ операцій, отчисляются:

1) Расходы на счетоводство, отчетность и дѣлопроизводство, сосредоточенныхъ въ особомъ столѣ товаро-станціонныхъ работъ.

2) Дѣйствительная стоимость нагрузки и перегрузки *).

---

*) При опредѣленіи количества пудовъ оборотной клади, переработанной станціей, перевозимые поштучно предметы и животныя нормируются по опредѣленной таксѣ, напримѣръ:

лошади и крупный скотъ	25	пуд. штука
мелкій скотъ	3	„ „
экипажи и гробы	40	„ „

3) Расходы по охранѣ грузовъ и

4) расходы по выдачѣ вознагражденія за розыскъ похищенныхъ грузовъ и злоумышленниковъ, а также мелкіе расходы, непосредственно связанные съ нагрузочно-выгрузочной операціей и производимые для улучшенія условій работы по операціи нагрузки, выгрузки и перегрузки.

5) 10% отъ остальной суммы отчисляются въ запасный фондъ. Это отчисленіе производится лишь до тѣхъ поръ, пока размѣръ фонда не достигнетъ двухъ третей средней годовой суммы, которая за послѣдніе три года уплачивалась на удовлетвореніе претензій за счетъ товаро-станціонныхъ работъ, послѣ чего отчисленія уменьшаются до 5%, а по достиженіи фондами размѣра средней годовой (за послѣдніе три года) суммы удовлетворенныхъ претензій, отчисленія въ запасный фондъ совершенно пріостанавливаются впредь до уменьшенія размѣра его.

Остатокъ отъ указанныхъ отчисленій обращается на образованіе двухъ фондовъ—А и Б, при чемъ въ первый идетъ 90%, а во второй 10% этого остатка.На фондъ А относятся расходы по удовлетворенію претензій, возникшихъ по винѣ станціонныхъ агентовъ, участвующихъ въ товаро-станціонныхъ операціяхъ, и на фондъ Б—удовлетвореніе претензій, возникшихъ по винѣ поѣздныхъ бригадъ.

Фондъ А поступаетъ въ раздачу въ видѣ преміи станціоннымъ агентамъ, фондъ Б—поѣзднымъ бригадамъ.

На запасный фондъ относятся:

1) вознагражденіе по тѣмъ претензіямъ, которыхъ нельзя отнести за счетъ виновныхъ агентовъ, за оставленіемъ ими службы;

2) вознагражденія по претензіямъ, когда сумма взысканія съ виновныхъ единицъ (отдѣльныхъ лицъ, станцій, бригадъ) превышаетъ причитающуюся имъ за отчетный періодъ премію въ 25% трехмѣсячнаго оклада;

3) вознагражденія по претензіямъ, за которыя по своему характеру не могутъ быть приписаны винѣ опредѣленныхъ отвѣтственныхъ единицъ.

Предсѣдатель предлагаетъ иллюстрировать доложенное цифрами за послѣдніе три отчетныхъ года.

С. В. Кеннель докладываетъ слѣдующее:

Отчетные годы.	Общее количество перевезнныхъ пудовъ груза (въ 1000 п).	Ставки съ 1000 пуд. перев. платн. груза.	Израсходовано.		
			На производство работъ хозяйственнымъ способомъ.	На содержаніе охраны.	На учетъ работъ и другихъ расход. по операціямъ.
1908	167.560	1 р. 03 к.	62.808 р. 34 к.	22.434 р. 68 к.	16.984 р. 69 к.
1909	207.718	1 „ 10 „	65.550 „ 76 „	23.573 „ 59 „	16.045 „ 24 „
1910	203.204	1 „ 10 „	69.405 „ 01 „	23.166 „ 27 „	16.022 „ 23 „

На вопросъ Предсѣдателя, производится ли выдача премій каждой станціи отдѣльно, или заставляютъ однѣхъ терпѣть за ошибки другихъ, А. А. Чаманскій докладываетъ, что на Пол. ж. д. выдача премій за товаро-станціонныя работы производится отдѣльно по каждой станціи, такой порядокъ—вполнѣ справедливъ и практически удобенъ; однако, есть основанія опасаться, что Министерство этого взгляда не раздѣляетъ.

Переходя, далѣе, ко второй преміи по сл. дв.—преміи за пломбы, нач. сл. дв. сообщаетъ слѣдующія цифры:

Годы.	Собрано пломбъ.		На сумму.		Отчислено.							
					Въ казну.		За учет.		За сборку пломбъ.		За наблюденіе за сборкою	
	П.	Ф.	П.	Ф.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
1907. .	270	31	433	24	194	96	23	83	171	56	42	89
1908. . .	385	9	616	38	277	38	33	90	244	08	61	02
1909. . .	264	34	425	36	191	41	23	40	168	44	42	11
1910. . .	279	18	447	12	201	20	24	59	177	06	44	27

По вопросу объ успѣшности составленія поѣздовъ, пом. нач. сл. дв. докладываетъ, что въ техническомъ дѣлопроизводствѣ сл. дв. установленъ контроль за успѣшнымъ составленіемъ поѣздовъ путемъ выбора изъ путевыхъ журналовъ главныхъ

Выплачено претензій.		Отчислено въ запасный фондъ.	Выплачено преміи служащимъ.	% къ содержанію.	Всего израсходовано на производство товаро-станціонныхъ работъ.
За счетъ фонда А.	За счетъ фонда Б.				
34.678 р. 78 к.	3.525 р. 83 к.	13.129 р. 54 к.	19.024 р. 94 к.	3%	172.586 р. 80 к.
29.591 „ 34 „	7.606 „ 54 „	49.969 „ 28 „	36.153 „ 05 „	5%	228.489 „ 80 „
27.801 „ 54 „	4.901 „ 20 „	38.190 „ 54 „	45.789 „ 86 „	6%	225.276 „ 65 „

кондукторовъ данныхъ о полезной нагрузкѣ вагоновъ и о вѣсѣ поѣзда, включая и тару вагона (на Пол. ж. д. составленіе поѣздовъ производится по вѣсу), а равно—данныхъ о времени пробѣга поѣздовъ по каждому тяговому участку.

Правила о преміяхъ за нагрузку и выгрузку и за успѣшное составленіе поѣздовъ находятся въ разработкѣ.

Нач. сл. т. докладываетъ, что расцѣнки въ мастерскихъ вырабатываются мастерами, помощниками мастеровъ и нач. мастерскихъ, при чемъ принимаются въ соображеніе заявленія опытныхъ, извѣстныхъ своею добросовѣстностью мастеровыхъ. Выработанныя такимъ образомъ расцѣнки, повѣряются пересчетомъ старыхъ ярлыковъ, по которымъ произведены уже годъ или полтора года тому назадъ работы, и опредѣляется разница заработка при новыхъ и старыхъ цѣнахъ, стоимость работы и заработка мастеровыхъ. Выравненныя такимъ путемъ цѣны пересматриваются въ сл. т. и утверждаются нач. дорогъ. Общій пересмотръ цѣнъ, вообще, рѣдокъ и находится въ зависимости отъ рѣзкаго и значительнаго измѣненія типовъ подвижного состава или оборудованія мастерскихъ, частичныя же измѣненія цѣнъ бываютъ при установкѣ каждаго новаго станка, прибора и пр., спеціально для работъ на этомъ приборѣ или станкѣ.

Нормы на топливо провѣряются по сдѣланнымъ расходамъ всѣми машинистами, при чемъ ставки оплаты за экономію въ послѣднее время повышены, пропорціонально уменьшенію самыхъ нормъ, что дѣлаетъ менѣе выгоднымъ сбытъ топлива на сторону, и увеличиваетъ размѣръ вычета при пережогѣ. Преміи за ремонтъ подвижного состава пока не введены,—находятся въ разработкѣ.

Н. Ю. Мацонъ сообщаетъ, что по м. сл. премированы 2 работы:

1) хозяйственная перевозка дровъ, т. е. нагрузка въ вагоны и выгрузка изъ вагоновъ на станціяхъ назначенія съ укладкою въ штабеля.

2) Работы на расходныхъ складахъ топлива, т. е. подача на паровозы дровъ и угля, выгрузка угля и укладка въ штабеля, подвозка дровъ къ казеннымъ зданіямъ и квартирамъ.

По обѣимъ категоріямъ работъ нормы назначаются ежегодно совѣтомъ, при чемъ для расходныхъ складовъ нормы предварительно вырабатываются на мѣстахъ спеціальными комиссіями по назначенію совѣта.

Изъ сбереженій въ концѣ года 10% отчисляются въ запасный фондъ, а изъ остальныхъ: 22% въ доходъ казны и 68% выдаются служащимъ, принимавшимъ участіе въ работахъ.

По вопросу 7

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

Предсѣдатель, указывая на то, что вопросъ въ извѣстной степени уже освѣщенъ доложеннымъ по предыдущимъ вопросамъ, предлагаетъ дополнить сказанное раньше.

Нач. м. сл. сообщаетъ, что проекты договоровъ на дрова, лѣсные матеріалы, керосинъ и проч. утверждаются совѣтомъ ежегодно при разсмотрѣніи доклада о вызовѣ конкуренціи на поставку этихъ матеріаловъ. Договоры эти разработаны настолько детально, что, съ одной стороны, не даютъ возможности поставщикамъ вводить казну въ убытки, а съ другой стороны, не могутъ давать поставщикамъ повода бояться непредвидѣнныхъ расходовъ.

Что касается бланковъ для заказовъ, то они недостаточно подробны, а потому составляются новые, которые будутъ въ непродолжительномъ времени представлены на утвержденіе совѣта.

Хотя договоры на поставку главныхъ матеріаловъ разработаны весьма подробно, тѣмъ не менѣе м. сл., слѣдя за возникающими недоразумѣніями, вноситъ въ нихъ соотвѣтственныя поправки. Такъ, напримѣръ:

1. *Договоръ на поставку дровъ.*

а) Для отвода земли подъ выставку дровъ была установлена норма въ 1,6 кв. саж. на 1 куб. саж. дровъ. Между тѣмъ, при двухполѣнныхъ штабеляхъ и промежуткахъ между послѣдними не менѣе 1,5 арш., требуется площадь не менѣе 2 кв. саж. на куб. саж. дровъ. Недостаточность нормы заставляла поставщиковъ самовольно занимать большія противъ нормы площади, что вызвало рядъ недоразумѣній. Поэтому норма увеличена до 2,5 кв. саж. на 1 куб. саж. дровъ.

б) Существовало условіе, по которому поставщики, не вос-

пользовавшіеся отведенною имъ землею, уплачивали за такіе участки арендную плату. Это условіе было поставлено въ предупрежденіе захвата крупными поставщиками удобныхъ участковъ въ ущербъ другимъ—мелкимъ; однако, съ другой стороны, это условіе вызвало недоразумѣніе, такъ какъ поставщики практически часто лишены возможности воспользоваться отведенными имъ участками. Поэтому условіе это исключено.

в) Поставщикамъ было предоставлено право устанавливать дрова на своихъ участкахъ по своему усмотрѣнію. Благодаря этому, они часто сдавали уже готовые штабеля, а затѣмъ устанавливали на той же площади новыя дрова и притомъ въ перемежку съ принятыми уже въ казну штабелями.

Вслѣдствіе невозможности установить строгій контроль Управленія, особенно на перегонахъ, со стороны поставщиковъ бывали попытки пользоваться этимъ для вторичной сдачи казенныхъ дровъ, особенно во время перевозки дровъ и развалки для этого штабелей. Въ виду этого включено условіе, что новыя партіи дровъ могутъ выставляться только на разстояніи не менѣе 10 саж. отъ принятыхъ въ казну.

2. Договоры на поставку шпалъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

а) Включено условіе о наложеніи штрафа въ 25 руб. въ случаѣ, если пріемка не состоится по винѣ поставщика.

Условіе это установлено вслѣдствіе того, что поставщики, желая обезпечить себѣ возможно скорую пріемку матеріаловъ, часто просятъ о назначеніи пріемки до окончательной подготовки къ этой пріемкѣ, въ надеждѣ, что въ промежутокъ времени до пріѣзда комиссіи они успѣютъ подготовиться.

Въ огражденіе мѣстныхъ комиссій отъ безполезной траты времени и введенъ этотъ штрафъ.

б) Для шпалъ установлена норма для отвода земли: на перегонахъ 100 кв. саж., а на станціяхъ—75 кв. саж. на 1000 шпалъ.

Условіе включено въ предупрежденіе захвата удобныхъ участковъ въ ущербъ другимъ поставщикамъ.

3. *Договоры на телеграфные столбы.*

Телеграфные столбы принимаются исключительно зимней рубки и не заготовляются въ запасъ, а пріобрѣтаются почти исключительно соотвѣтственно выяснившейся потребности для ремонтныхъ и новыхъ работъ. Вслѣдствіе этого, въ случаѣ непоставки столбовъ до окончанія срока зимней рубки, не пред-

ставляется возможнымъ лѣтомъ пріобрѣтать столбы за счетъ неисправныхъ поставщиковъ и приходится откладывать работы до поздней осени, что убыточно для казны.

Поэтому въ 1908 году включено условіе объ отнесеніи за счетъ поставщиковъ убытковъ казны въ размѣрѣ 75 коп. за столбъ, если ими не будутъ представлены столбы рубки протекшей зимы и работы благодаря этому будутъ отложены до осени.

По вопросу 8

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

помощникъ нач. сл. дв. докладываетъ, что хищеніе грузовъ на станціяхъ предотвращается дежурствами спеціальныхъ сторожей или иныхъ отвѣтственныхъ станціонныхъ агентовъ; пакгаузы снабжены замками, на ночь навѣшиваются пломбы; станціонные дворы постепенно обносятся заборами; сортировка грузовъ происходитъ подъ наблюденіемъ старшихъ агентовъ, слѣдящихъ за пломбировкой вагоновъ, за закручиваніемъ ушекъ дверей вагоновъ желѣзною проволокою и за правильнымъ закрытіемъ люковъ.

При сопровожденіи поѣздовъ охрана грузовъ лежитъ на кондукторахъ; на участкѣ Брестъ-Лунинецъ, въ виду случающихся кражъ грузовыхъ мѣстъ на ходу поѣздовъ, примѣняется на ночное время навѣшиваніе большихъ замковъ на вагоны съ цѣннымъ грузомъ. О происшедшихъ кражахъ сообщается полицейскимъ властямъ для оказанія содѣйствія къ раскрытію кражи, при чемъ агенты, разслѣдованіемъ уличенные въ небрежной охранѣ порученныхъ ихъ надзору грузовъ, увольняются немедленно, если они временные, а если штатные, то отстраняются, и, по постановленію общаго присутствія дорогъ, увольняются съ отдачею подъ судъ или безъ отдачи, или смѣщаются на низшую должность. При обнаруженіи на станціи въ прибывшемъ вагонѣ бездокументнаго груза, таковый задерживается до выясненія, при чемъ разслѣдованіе выясняетъ, была ли здѣсь засылка или бездокументный провозъ груза, въ послѣднемъ случаѣ товаръ выдается владѣльцу по суду.

Въ цѣляхъ уменьшенія провоза частными лицами по служебнымъ нарядамъ на перевозку имущества желѣзнодорожныхъ агентовъ, грузовые документы по нарядамъ составляются на лицо, обозначенное въ нарядѣ. Массовыхъ случаевъ злоупотребленій на почвѣ безплатнаго провоза груза по нарядамъ служащихъ не наблюдалось. Общей мѣрой борьбы съ безплатной перевозкой грузовъ служатъ ревизіи товарныхъ поѣздовъ, которыя производятся ревизорами поѣздовъ, движенія, станціоннаго счетоводства, агентомъ по розыску грузовъ и коммерческимъ ревизоромъ, а также лицами, командируемыми для этой цѣли управленіемъ.

Нач. сл. дв. замѣчаетъ, что раіонъ Пол. ж. д. отнюдь нельзя назвать благополучнымъ въ отношеніи всякаго рода мошенничествъ съ грузами. Такъ, года три тому назадъ въ Брестѣ пришлось уволить весь штатъ низшихъ служащихъ. Долгая практика выработала спеціалистовъ дѣла, имѣющихъ приспособленія для посадки на ходу поѣзда и оперированія надъ стѣнками и крышами вагоновъ.

Съ нѣкотораго времени появился остроумный видъ кражъ— это, такъ называемыя, фиктивныя кражи. Откуда-нибудь посылается мѣсто товара, по документамъ очень дорогого, а на самомъ дѣлѣ представляющаго изъ себя ничего не стоящую тяжесть. За вагономъ, везущимъ этотъ грузъ, слѣдитъ мошенникъ, который на какой-либо станціи, за тысячу верстъ, можетъ быть, отъ станціи отправленія, сбиваетъ съ вагона пломбу и отправляетъ ее въ качествѣ удостовѣренія отправителямъ. Затѣмъ, дѣло идетъ обычнымъ порядкомъ, и дорога выплачиваетъ претензію.

Мѣрой пресѣченія является бдительный надзоръ за вагонами, мѣрой борьбы—розыскъ собственными средствами такихъ „сбивателей пломбъ".

Подобнаго рода розыски часто вѣнчаются успѣхомъ, между тѣмъ, какъ жалобы прокурорскому надзору обыкновенно ни къ чему не вели, ибо полиція „не находила" мошенниковъ.

Переходя, затѣмъ, къ вопросу о „зайцахъ", А. А. Чаманскій высказываетъ два положенія, а именно:
одной изъ лучшихъ мѣръ мѣръ борьбы съ безбилетіемъ пассажировъ III-го класса является введеніе IV класса и одной изъ самыхъ радикальныхъ мѣръ съ безбилетнымъ проѣздомъ вообще,—является строгое уголовное преслѣдованіе уличенныхъ агентовъ и пассажировъ.

Нач. сл. сб. докладываетъ, что Пол. ж. д. раздѣлены на участки и каждый участокъ порученъ контролеру.

На участкѣ Барановичи-Бѣлостокъ были произведены опыты непрерывнаго сопровожденія поѣздовъ, помощью обслуживанія этого участка четырьмя контролерами.

А. А. Вороненко читаетъ слѣдующую справку о количествѣ билетовъ и выручки за два мѣсяца (іюль и августъ) 1909, 1910, 1911 г.г. по уч. Барановичи-Бѣлостокъ:

Въ прямомъ и мѣстномъ сообщеніяхъ.

Въ 1909 — 1910 г.г., въ среднемъ:

продано билетовъ 48.425,
выручено . . . . . 63.671 р. 82 к.

Въ 1911 году.:

продано билетовъ 59.560
выручено . . . . . 75.360 р. 55 к.

Въ 1911 году болѣе средняго за 1909/1910 г.:

продано билетовъ на 11.135 шт., или на 23%
выручено на 11.688 р. 73 к., или на 18%

Въ мѣстномъ сообщеніи.

Въ 1909—1910 г.г., въ среднемъ:

продано билетовъ 32.334
выручено . . . . . 23.714 р. 54 к.

Въ 1911 году:

продано билетовъ 43.625
выручено . . . . . 31.341 р. 62 к.

Въ 1911 году болѣе средняго за 1909—1910 г.:

продано билетовъ на 11.291 шт., или на 35%;
выручено на 7 627 руб. 08 к. или на 32%.

% годового роста платныхъ пассажировъ:

за 1906 г. 7,84
„ 1907 „ 5,39
„ 1908 „ 4,20
„ 1909 „ 5,74

Расходъ по сплошнымъ сопровожденіямъ поѣздовъ на указанномъ уч. за два мѣсяца выразился въ суммѣ 800 руб.

Въ общемъ, для всей сѣти Пол. ж. д. можно отмѣтить повышеніе выручки; это повышеніе А. А. Вороненко всецѣло приписываетъ той строгости, съ которой за послѣднее время суды стали относиться къ виновнымъ въ безплатномъ провозѣ пассажировъ агентамъ. Такъ, на Либаво-Роменской ж. д. были случаи наказанія виновныхъ арестантскими ротами.

По вопросу 9

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

нач. ком. сл. К. К. Зоннъ сообщаетъ, что для достиженія правильнаго опредѣленія вѣса перевозимыхъ по дорогамъ грузовъ установлено обязательное взвѣшиваніе всѣхъ грузовъ, для чего на станціяхъ имѣется 222 сотенныхъ и 37 вагонныхъ вѣсовъ. Вслѣдствіе преобладанія на дорогѣ лѣсныхъ грузовъ, наличнаго количества вагонныхъ вѣсовъ недостаточно, тѣмъ болѣе, что наряду съ тарифными станціями лѣсные матеріалы на Пол. ж. д. отправляются и значительнымъ числомъ разъѣздовъ. Въ интересахъ дѣла необходимо поставить еще 28 вѣсовыхъ помостовъ. Повѣрка всѣхъ вѣсовъ на дорогахъ производится вѣсовыми мастерами не менѣе 4 разъ въ годъ.

Для опредѣленія вѣса лѣсныхъ матеріаловъ, отправляемыхъ со станцій и разъѣздовъ, не имѣющихъ вагонныхъ вѣсовъ, изданы особыя таблицы для расчета вѣса по объему различныхъ ассортиментовъ дерева (Приказъ № 100—1907 г.).

Оцѣнка убытковъ въ случаяхъ утраты и порчи грузовъ производится станціями при участіи свѣдущихъ лицъ изъ числа отправителей и получателей и, вообще, мѣстныхъ жителей. На станціи, расположенныя при городахъ, и на всѣ станціи вообще, въ особо выдающихся случаяхъ приглашаются эксперты отъ городскихъ управленій и спеціалисты отъ фабрикъ и заводовъ. При экспертизахъ, кромѣ станціонныхъ агентовъ, присутствуютъ участковые ревизоры и чины Контроля, когда это для нихъ, по условіямъ ихъ службы, является возможнымъ. Агенты комм. сл. (1 коммерческій ревизоръ и 1 агентъ по розыску грузовъ) вслѣдствіе многочисленности ихъ обязанностей могутъ присутствовать при экспертизахъ лишь случайно, находясь на станціи по другимъ обязанностямъ, или по спеціальнымъ командировкамъ отъ нач. сл., когда по обстоятельствамъ происшествія участіе ихъ представляется настоятельно необходимымъ.

Для обезпеченія интересовъ дорогъ по поступленію сборовъ управленіемъ принимаются мѣры инструктивнаго и административнаго характера. Въ частности, въ отношеніи сборовъ за храненіе до отправленія практикуется обязательное предъявленіе накладныхъ на ввозимые на станцію грузы въ товарную контору, для учета простоя вагоновъ на станціяхъ установлены обязательныя отмѣтки въ объявленіяхъ о подачѣ вагоновъ, времени подачи и возврата вагоновъ, а для учета простоя на частныхъ вѣтвяхъ—аналогичныя отмѣтки въ передаточныхъ вѣдомостяхъ.

Слѣдуетъ, однако, признать, что указаннаго рода мѣры только до извѣстной степени могутъ облегчить раскрытіе зло-

употребленій по взиманію сборовъ, но не устранить ихъ. Послѣднее можетъ быть достигнуто лишь путемъ фактическаго надзора за операціями станцій.

Нач. сл. дв. докладываетъ, что при утратѣ товаровъ командируется агентъ по розыску грузовъ, на обязанности котораго, помимо розыска грузовъ, лежитъ также предупрежденіе возможности заявленія преувеличенной претензіи; по утратамъ и недостачамъ грузовъ и багажа производится разслѣдованіе также и ревизорами движенія и ревизоромъ, состоящимъ при комм. сл., послѣднимъ — въ случаяхъ, по которымъ ожидаются значительныя претензіи. Коммерческихъ ревизоровъ на дорогахъ—всего одинъ (инструкція, объявленная въ приказѣ № 206 отъ 13 ноября 1908 г.). Агентовъ по розыску грузовъ на дорогахъ также одинъ (временная инструкція, объявленная приказомъ № 192 отъ 19 іюня 1911 г.). Предположено добавить 2-хъ коммерческихъ ревизоровъ. Одного агента по розыску грузовъ также недостаточно, ощущается потребность еще въ одномъ агентѣ.

Введеніемъ спеціальныхъ сборныхъ поѣздовъ, сопровождаемыхъ кондукторами—раздатчиками изъ грамотныхъ и надежныхъ служащихъ съ повышеннымъ содержаніемъ, на отвѣтственности которыхъ лежитъ пріемъ и сдача грузовъ, принимаемыхъ съ тщательной повѣркой и перевѣской отдѣльныхъ мѣстъ, достигнуто уменьшеніе числа недостачъ грузовъ, частичныхъ хищеній, поврежденій тары, а также уменьшено число засылокъ и связанныхъ съ этимъ пропажъ отдѣльныхъ мѣстъ.

При упущеніяхъ по различнымъ расчетамъ съ товаровладѣльцами интересы дорогъ охраняются путемъ начетовъ на отвѣтственныхъ агентовъ станцій, при чемъ агенты отъ себя довзыскиваютъ дополнительныя суммы съ товароотправителей путемъ частнаго соглашенія или передачей дѣла въ судъ. Агентамъ, обнаружившимъ излишній вѣсъ груза противъ указаннаго станціей отправленія, выдается, въ силу циркуляра ж. д. отъ 10 февраля 1908 г. № 2091, премія въ размѣрѣ до 50% дополнительной платы за излишекъ вѣса, независимо отъ взысканія или невзысканія пени по ст. 60 Общаго Устава.

Совершаемыя агентами неправильныя опредѣленія вѣса грузовъ, значительное число недоборовъ и переборовъ, объявляемые агентамъ ежемѣсячно циркулярами по сл. сб., и другіе недочеты коммерческихъ операцій, требуютъ повышенія образовательнаго ценза и лучшей оплаты желѣзнодорожныхъ служащихъ; къ правильному веденію коммерческихъ операцій принимаются мѣры, путемъ инструктированія агентовъ ревизорами станціоннаго счетоводства; менѣе исправные агенты подвергаются повѣрочнымъ испытаніямъ по коммерческимъ вопросамъ; за упущенія по ком-

мерческимъ операціямъ на агентовъ налагаются взысканія до смѣщенія и увольненія со службы включительно.

Допускаемыя отправителями неправильныя наименованія грузовъ, съ цѣлью провоза товара по уменьшенному тарифу, предупреждаются повѣркой станціями и ревизующими лицами содержанія перевозимыхъ мѣстъ, согласно циркуляру У. ж. д. отъ 7 янв. 1910 г. за № 718/4/180 и объявленному по дорогамъ приказу № 118—10.

Въ цѣляхъ охраны интересовъ дорогъ, агентамъ сл. дв. и ком., за отклоненіе претензіи и вообще за огражденіе товаростанціоннаго фонда отъ убытковъ, выдается вознагражденіе въ размѣрѣ 10% съ отклоненной ими суммы убытка, каждый разъ съ особаго постановленія совѣта управленія.

Что касается до регистраціи повѣрки вѣсовъ, то на станціяхъ Пол. ж. д. имѣются вѣсовыя книги, куда заносятся всѣ данныя, касающіяся вѣсовъ.

Вѣсовые мастера о производствѣ всякой повѣрки дѣлаютъ отмѣтку въ нихъ.

Помощникъ нач. сл. дв. добавляетъ, что на Пол. ж. д. для ускоренія погрузокъ и выгрузокъ, со сборными поѣздами ѣздятъ 3—4 рабочихъ.

Представитель М. Ф. указываетъ на неудовлетворительную постановку экспертизъ вообще:—необходимо экспертовъ сдѣлать отвѣтственными.

По вопросу 10

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

юрисконсультъ дорогъ О. Е. Врублевскій докладываетъ слѣдующее:

1) *По вопросу о достаточности и цѣлесообразности охраны интересовъ дорогъ по дѣламъ судебнымъ:*

въ юрисконсультской части у. Пол. ж. д. установленъ по дѣламъ гражданскимъ слѣдующій порядокъ:

По полученіи требованія о предъявленіи иска или по полученіи копіи исковаго прошенія, посылаются немедленно въ соотвѣтствующія службы запросы по существу предъявленныхъ требованій съ просьбой о доставленіи всѣхъ необходимыхъ документовъ или объ указаніи свидѣтелей; въ случаѣ надобности и въ теченіе процесса посылаются подобные же запросы и требованія; по дѣламъ перевозокъ прямого сообщенія подобные запросы и требованія посылаются въ у. участвовавшихъ въ перевозкѣ дорогъ; по дѣламъ, вытекающимъ изъ перевозки грузовъ, составляются, кромѣ сего, особыя записки и выписки изъ тарифовъ; наконецъ, если во время производства судебныхъ дѣлъ возникнетъ какой-либо вопросъ техническаго свойства, то таковой посылается на заключеніе соотвѣтствующей службы.

II) *По вопросу о причинахъ возрастанія исковъ и претензій:* количество исковъ, предъявленныхъ къ у. Пол. ж. д., съ небольшими колебаніями нѣсколько увеличивается каждый годъ. Сравнивая цифры за 1905 и 1910 г.г., мы видимъ, что количество исковъ увеличилось на 30%. Это объясняется отчасти усиленной дѣятельностью желѣзныхъ дорогъ, но главнымъ образомъ развитіемъ дѣятельности конторъ по скупкѣ претензій и возникновеніемъ хорошо организованныхъ предпріятій для эксплоатаціи дѣлъ о вознагражденіи за смерть и увѣчье. Съ этими послѣдними явленіями возможно бороться только законодательнымъ путемъ, а именно: пересмотрѣть весьма неполныя правила относительно переуступки правъ по накладнымъ и передачи желѣзнодорожныхъ претензій, вообще, а также примѣнить къ несчастнымъ случаямъ на дорогахъ правило, установленное закономъ 2 іюня 1903 г. для исковъ фабричныхъ рабочихъ, о воспрещеніи повѣреннымъ взимать съ истцовъ вознагражденіе за веденіе дѣла, въ размѣрѣ, превышающемъ общеустановленную таксу для присяжныхъ повѣренныхъ.

Нач. м. сл. вноситъ пожеланіе о томъ, чтобы повѣренные по болѣе сложнымъ дѣламъ, требующимъ технической защиты, не ограничивались посылкой запросовъ въ службы, а приглашали уполномоченнаго отъ службы для участія въ защитѣ дѣла на судѣ.

По вопросу 11

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

С. П. Шереметевскій сообщаетъ, что техническіе и матеріальные отчеты участковъ представляются въ счетоводство сл. п. къ 1-му числу второго за отчетнымъ мѣсяца, т. е., напримѣръ, за май къ 1 іюля, за іюнь къ 1 августа и т. д. Установить болѣе ранній срокъ, вслѣдствіе значительнаго объема отчетовъ, такъ какъ всѣ почти работы, въ томъ числѣ и новыя, производятся хозяйственнымъ способомъ, не представляется возможнымъ. Напротивъ, вслѣдствіе накопленія массы работъ, подотчетныя лица (дор. мастера, десятники, смотрители зданій) иногда запаздываютъ съ представленіемъ своихъ отчетовъ, и тогда отчетъ по всему участку получается позже.

При существующей системѣ отчетности по сл. п. имѣется возможность выяснить достаточно своевременно положеніе работъ и состояніе кредитовъ. Нач. участка можетъ сообщить о состояніи отпущеннаго ему кредита на 1-ое число извѣстнаго мѣсяца по составленіи чернового отчета, т. е. приблизительно около 10—15-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, а счетоводство сл. п. можетъ дать предварительныя свѣдѣнія о расходахъ черезъ 3 недѣли—1 мѣсяцъ вслѣдъ за отчетнымъ, если отчеты

всѣхъ участковъ получены во-время, окончательныя же (точныя) свѣдѣнія даются черезъ 2 мѣсяца. Въ началѣ каждаго года, для ускоренія провѣрки отчетности и выясненія состоянія кредитовъ, назначаются усиленныя вечернія занятія.

Т. М. Пекушъ докладываетъ, что счетоводство сл. т. черезъ пять съ половиною недѣль, вслѣдъ за отчетнымъ мѣсяцемъ, даетъ расходы отъ начала года, беря таковые изъ неокончательно обревизованныхъ документовъ, сгруппированные по очереднымъ №№, въ зависимости отъ выполненныхъ пробѣговъ, какъ въ суммахъ, такъ и по измѣрителямъ, что и даетъ возможность контролировать расходы, давая имъ желательное направленіе.

Окончательная мѣсячная отчетность изъ обревизованныхъ данныхъ составляется къ концу третьяго мѣсяца вслѣдъ за отчетнымъ. Такой промежутокъ времени на составленіе этой окончательной отчетности обусловливается необходимостью 1) детальной окончательной вывѣрки всѣхъ отчетныхъ документовъ, 2) выправки или выясненія имѣющихъ мѣсто на линіи неточностей; 3) провѣрки документовъ и перечневыхъ вѣдомостей до полнаго согласованія соотвѣтственныхъ учетныхъ данныхъ сл. т. и м. сл. и 4) размѣна документами и свѣркой до полной согласованности отчетности сл. т. съ соотвѣтственными отчетными данными другихъ службъ.

Н. Ю. Мацонъ докладываетъ, что для м. сл. важно получать своевременно слѣдующія отчетныя данныя:

1) наличіе топлива на каждое 1 число. Свѣдѣнія эти должны получаться не позже 5 числа, а потому поступаютъ отъ всѣхъ станцій сокращенными телеграммами;

2) наличіе матеріаловъ на каждое первое число во всѣхъ кладовыхъ.

Свѣдѣнія на 1 число получаются къ 10 числу того же мѣсяца. Въ каждой кладовой имѣются по 2 книги наличія для четныхъ и нечетныхъ мѣсяцевъ; благодаря этому въ управленіи всегда имѣются вѣдомости наличія во всѣхъ кладовыхъ на 1 число текущаго мѣсяца, что вполнѣ достаточно—въ рѣдкихъ только случаяхъ приходится дѣлать кладовымъ телеграфные запросы о наличіи того или другого матеріала или предметовъ;

3) отчеты расходныхъ складовъ топлива для своевременной зафактуровки топлива всѣмъ службамъ-потребительницамъ, особенно же сл. т., нуждающейся въ фактурахъ для учета преміи машинистовъ.

Отчеты эти получаются за истекшій мѣсяцъ къ 10 числу слѣдующаго мѣсяца, такъ что фактуры, за рѣдкимъ исключеніемъ, выдаются не позже 20-го;

4) фактуры главнаго склада и кладовыхъ для своевременнаго составленія и препровожденія службамъ-потребительницамъ перечневыхъ вѣдомостей.

Складамъ вмѣнена въ обязанность ежедневная фактуровка.

Перечневыя вѣдомости за истекшій мѣсяцъ заканчиваются къ 20—30-му числу слѣдующаго мѣсяца;

5) отчеты объ расходахъ изъ аванса для своевременнаго отнесенія за счетъ поставщиковъ расходовъ, произведенныхъ за ихъ счетъ.

Ревизоры и завѣдующіе расходными складами высылаютъ авансовые счеты 2 раза въ мѣсяцъ, а завѣдующіе кладовыми не менѣе, чѣмъ 1 разъ въ мѣсяцъ, что вполнѣ достаточно.

Нач. сл. тел. замѣчаетъ, что, благодаря предварительному представленію смѣты на расходы по работамъ, донесеніямъ о ходѣ работъ и числѣ рабочихъ и немедленному представленію журналовъ по выполненіи работъ, нач. тел. всегда имѣетъ свѣдѣнія о положеніи работъ.

Приблизительныя свѣдѣнія о расходахъ получаются черезъ мѣсяцъ, а точныя—черезъ два, по составленіи отчетности.

Главный бухгалтеръ докладываетъ, что организація счетоводства стоитъ въ настоящее время не на желаемой высотѣ, вслѣдствіе чего высшія учрежденія сочли необходимымъ издать новыя положенія о счетоводствахъ службъ, по введеніи каковыхъ можно ожидать значительныя улучшенія. Положеніе о главной бухгалтеріи уже издано и введено съ 1 января 1911 года.

Свѣдѣнія приблизительныя (результаты по эксплоатаціи по не обревизованнымъ даннымъ) получаются черезъ 1½ мѣсяца послѣ отчетнаго, каковыя немедленно представляются въ У. ж. д. и доставляются мѣстному контролю.

Болѣе точныя свѣдѣнія (краткій отчетъ по предварительнымъ даннымъ о расходахъ по эксплоатаціи въ сравненіи со смѣтными назначеніями) получаются черезъ 2½ мѣсяца послѣ отчетнаго, къ каковому сроку представляются въ У. ж. д. и доставляются мѣстному контролю.

Точныя свѣдѣнія, ежемѣсячные балансы службъ о расходахъ, получаются за первые 4 мѣсяца черезъ 3½ мѣсяца послѣ отчетнаго, за слѣдующіе 7 мѣсяцевъ черезъ 2½ мѣсяца послѣ отчетнаго и за декабрь мѣсяцъ къ 15 мая слѣдующаго года. Эти свѣдѣнія (по балансамъ службъ), на основаніи § 99 п. 2 новаго положенія о главной бухгалтеріи, тоже доставляются мѣстному контролю.

По вопросу 12

12. Годовые отчеты—ихъ составъ и недостатки. Запросить заключеніе управленія дороги о желательныхъ из-

главный бухгалтеръ докладываетъ слѣдующее:

1) Въ описаніи дорогъ, между прочимъ, приводятся краткія свѣдѣнія „по особымъ кредитамъ“ (кредиты по отдѣлу VII, гл. 2-ой; кредиты на дополнительныя работы и поставки; кредиты за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда и т. п.).

мѣненіяхъ въ отчетахъ и смѣтахъ какъ по формѣ, такъ и по существу.

Эти свѣдѣнія не представляютъ собою ничего существеннаго, такъ какъ болѣе точныя данныя излагаются въ отдѣльныхъ отчетныхъ вѣдомостяхъ за № 4.

Въ виду этого, въ описаніи дорогъ упомянутыхъ краткихъ свѣдѣній не слѣдовало бы помѣщать.

2) Въ свою очередь, болѣе цѣлесообразнымъ было бы помѣщать въ отчетъ, какъ приложеніе къ № 3-б, годовыя цифровыя данныя по эксплоатаціи дорогъ, согласно категоріямъ, принятымъ при составленіи сводного отчета по всѣмъ каз. ж. д.

Эти отчетныя свѣдѣнія требуются также и при составленіи проекта смѣты на предстоящій годъ для сравненія при исчисленіи необходимыхъ ассигнованій.

Предсѣдатель предлагаетъ высказаться по данному вопросу представителю сл. п. С. П. Шереметевскій сообщаетъ, что въ настоящее время въ годовой отчетъ по сл. п. включаются слѣдующія вѣдомости:

1) описаніе Пол. ж. д.,

2) организація управленія сл. п.,

3) вѣдомость № 3-б—отчетъ о расходахъ (часть сл. п. по Ш-отдѣлу),

4) приложеніе къ вѣдомости № 3-б. Объясненія смѣтныхъ расходовъ (часть сл. п. по Ш отдѣлу),

5) отдѣлъ VII, гл. 1 (непредвидѣнные и случайные расходы);

6) вѣдомости № 4, о расходахъ на дополнительныя работы и поставки:

а) по отд. VII, гл. 2, эксплоатаціонной смѣты М. П. С.,

б) по расц. вѣдомостямъ съ коммерческой и спеціальной цѣлью,

в) объ оборотѣ сборовъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда ввозимыхъ на станціи грузовъ, на устройство приспособленій для храненія оныхъ,

г) вѣдомость о расходахъ за счетъ кредитовъ, разрѣшаемыхъ на возмѣщеніе пожарныхъ убытковъ,

д) отчетъ по шпалопропиточному заводу,

е) вѣдомость о расходахъ по укладкѣ путей вновь и перекладкѣ на станціяхъ и разъѣздахъ,

7) вѣдомость № 5—матеріальный отчетъ,

8) вѣдомость № 6 о числѣ служащихъ, получавшихъ окладное содержаніе и квартирное довольствіе,

9) вѣдомость № 8 ремонта пути, зданій и искусственныхъ сооруженій, щ

10) вѣдомость № 9-а (очер. № 107). Краткій технич. отчетъ по ремонту полотна дорогъ,

11) вѣдомость № 9-б (очер. №№ 109, 110, 111, 112, 113, 114 и 118). Краткій техническій отчетъ по ремонту искусственныхъ сооруженій,

12) вѣдомость № 9-в (очер. №№ 119, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 137). Краткій технич. отчетъ по ремонту переѣздовъ, указательныхъ знаковъ, путевыхъ и станціонныхъ сигналовъ и принадлежностей станцій,

13) вѣдомость № 9-г (очер. № 145—168). Краткій отчетъ по ремонту зданій, оградъ, садовъ, мостовыхъ и водопроводовъ.

Затѣмъ, С. П. Шереметевскій высказывается за желательность включенія въ годовой отчетъ слѣдующихъ вѣдомостей по лс. п.:

1) описаніе дорогъ,

2) организація и дѣятельность службы,

3) вѣдомость № 3-б (отчетъ о расходахъ),

4) приложеніе къ вѣдомости № 3-б съ указаніемъ въ таблицахъ требующихся статистическихъ и отчетныхъ свѣдѣній,

5) по отд. VII, гл. 1 (въ сгруппированномъ видѣ по всему управленію),

6) вѣдомость № 4 о произведенныхъ расходахъ и работахъ:

а) по отд. VII, гл. 2,

б) по расцѣночнымъ вѣдомостямъ съ каммерческой и спеціальной цѣлью,

в) за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп.,

г) за счетъ кредита на пожарные убытки,

д) объ операціяхъ по шпалопропиточному заводу.

7) Вѣдомость № 5—матеріальный отчетъ въ сгруппированномъ видѣ по всему управленію.

8) Вѣдомость № 6 (по личному составу). Что же касается остальныхъ вѣдомостей, то таковыя слѣдовало бы составлять въ 2 экземплярахъ въ рукописномъ видѣ и хранить одинъ экземпляръ въ гл. бухгалтеріи, а другой въ сл. п., но въ печатный отчетъ не включать.

Далѣе, С. П. Шереметевскій переходитъ къ критикѣ формы смѣты.

Существующая форма смѣты съ ея дробленіемъ расходовъ на многочисленные номера (по III отд. 84 номера) представляетъ значительныя затрудненія какъ при составленіи ея, такъ и при исполненіи; дробленіе это не вызывается обстоятельствами дѣла. Казалось бы, что если возможно въ № 85 включить жалованье нач. сл. и разсыльнаго конторы участка, нач. технич. отдѣленія и кладовщика, то также можно отнести къ этому номеру и всѣхъ прочихъ штатныхъ служащихъ (№№ 93, 94, 95, 99, 100, 139, 140), Имѣя въ виду, что штатная вѣдомость (вѣд. № 1) прилагается къ смѣтѣ, объединеніе ея въ одинъ номеръ вмѣсто 8, кромѣ упрощенія и облегченія какъ для счетоводства, такъ и для распорядителя кредитомъ, ничего принести не можетъ. На тѣхъ же основаніяхъ могутъ быть объединены №№

квартирнаго довольствія (87, 102, 142), обмундированія (86, 101, 141), отопленія (88, 103, 143, 159), освѣщенія (84, 104, 106, 144, 159). Всѣ эти виды расходовъ опредѣляются нормами, разсчитываются на расходныя единицы и уже объединены въ видѣ прилагаемыхъ къ смѣтѣ (вѣд. №№ 2, 4, 5 и 6), въ которыхъ смѣтное дѣленіе на номера осталось только какъ формальное. Кромѣ этихъ объединенныхъ, такъ сказать, самою жизнью номеровъ смѣты, не слѣдуетъ дробить расходовъ на искусственныя сооруженія (№№ 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118), на принадлежности пути (129, 130, 131, 135, 136, 137), на ремонтъ зданій (№№ 145—156, включивъ сюда же и ремонтъ оградъ 162) и на ремонтъ водоснабженій (165, 166, 167). Можно указать „ремонтъ зданій", какъ группу номеровъ, также объединенныхъ уже практикой, т. к., при разсмотрѣніи смѣты, на эту статью обыкновенно назначается общая сумма съ предоставленіемъ управленію права распредѣленія по отдѣльнымъ очереднымъ номерамъ. Такое уменьшеніе очер. №№ сократитъ работу составленія смѣтъ, значительно расширитъ права распорядителей кредита, освободивъ совѣты отъ массы мелкихъ докладовъ, вызываемыхъ неизбѣжными перерасходами по отдѣльнымъ номерамъ смѣты, и дастъ возможность управленію быстрѣе реагировать на требованія, предъявляемыя жизнью, удовлетвореніе которыхъ при существующемъ порядкѣ часто приходится откладывать на годъ и болѣе, за неимѣніемъ достаточнаго кредита въ соотвѣтствующемъ очередномъ номерѣ.

Что же касается новыхъ смѣтъ и формъ, выработанныхъ комиссіею подъ предсѣдательствомъ инженера Д. С. Дрея, то, несмотря на значительное сокращеніе очередныхъ номеровъ, таковая значительно расширена, такъ какъ каждый очер. № подраздѣляется на нѣсколько особыхъ статей подъ буквами, а, б, в, г, д, е, ж, и т. д. По каждому изъ этихъ пунктовъ потребуется вести учетъ, что значительно увеличитъ записи по бюджетной книгѣ и книгѣ кредитовъ. Въ свою очередь, придется и отчетность, начиная съ участковой и кончая годовымъ отчетомъ, пріурочить къ смѣтамъ.

Въ случаѣ отмѣны старой смѣты и введенія новой, счетоводство сл. п. ожидаетъ капитальный трудъ по добытію требующихся формою смѣты данныхъ за предыдущіе годы. При томъ, въ виду ея обширности, не представится возможнымъ, особенно въ первый годъ составленія, представить ее на разсмотрѣніе къ 1 апрѣля. Заключеніе эксплоатаціонныхъ смѣтъ, согласно кассовымъ правиламъ, производится 31 марта слѣдующаго года, послѣ чего подводятся итоги, производится свѣрка бюджетной книги съ главной бухгалтеріей, на что требуется около одного мѣсяца, и потому къ составленію годового отчета (вѣдомости № 3-б) и объясненій къ этой вѣдомости (приложеніе къ

вѣдомости № 3-б) можно приступить около 1 мая и закончить къ 1 іюня. Только послѣ составленія приложеній къ вѣдомости № 3-б возможно заполнить графу расходовъ за послѣдній отчетный годъ. Въ виду значительнаго расчлененія смѣты и необходимости дать по каждому наименованію расходовъ отчетныя свѣдѣнія за послѣдніе годы (отъ 3 до 6 лѣтъ) смѣта по новой формѣ въ первомъ году будетъ составлена при наличномъ штатѣ счетоводства и техническаго отдѣленія съ значительнымъ опозданіемъ.

По вопросу объ упрощеніи годовыхъ отчетовъ нач. сл. т. замѣчаетъ, что въ отношеніи его службы такія упрощенія возможны, если изъ отчета выбросить нѣкоторыя подробности, требующія много времени и труда по составленію, какъ напримѣръ: вѣдомость № 19 (пробѣгъ и стоимость ремонта каждаго отдѣльнаго паровоза), ибо какъ отчетный матеріалъ она значенія имѣть не можетъ; № 5 (матеріальный отчетъ), указывающій расходъ матеріаловъ на отдѣльные кредиты, ибо, какъ отчетныя цифры, данныя этой вѣдомостью не нужны, для справокъ же все равно приходится обращаться къ сортовымъ книгамъ мат. сл.

Вообще число таблицъ въ отчетѣ „обзоръ", казалось бы, можно сократить.

Изъ послѣдовавшихъ затѣмъ преній выяснилось отрицательное отношеніе совѣщанія къ формамъ счетоводства инженера Дрея.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

По вопросамъ 13 и 14

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

нач. сл. сб. А. А. Вороненко докладываетъ, что находящійся въ вѣдѣніи сл. сб. отд. статистики выполняетъ функціи, вытекающія изъ программы, преподанной М. П. С. по разработкѣ статистическихъ данныхъ, потребныхъ какъ для У. ж. д., такъ равно и для центральныхъ учрежденій М. П. С. и Ф. Кромѣ того, въ кругъ обязанностей того же отдѣла входитъ своевременное составленіе части эксплоатаціоннаго отчета и статистики перевозокъ пассажировъ, багажа и грузовъ. Весь матеріалъ, нужный для выполненія этой работы, извлекается изъ станціонныхъ отчетовъ, группируется и подъ наблюденіемъ того же отдѣла статистики печатается въ видѣ особыхъ таблицъ и отчетовъ. Словомъ, отд. статистики, при современной его организаціи, считается лишь съ фактомъ совершенной уже перевозки. Для содѣйствія

основанія для приблизительнаго исчисленія доходовъ.

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

же управленію д. въ болѣе или менѣе быстромъ раскрытіи причинъ, могущихъ вліять хотя бы и въ недалекомъ будущемъ на паденіе доходовъ,—никакими средствами не располагаетъ, такъ какъ причины эти, по мнѣнію сл. сб., могутъ быть выяснены не въ управленіи д., при коемъ функціонируетъ отд. статистики, а въ самомъ раіонѣ совершаемыхъ перевозокъ. Для такой постановки дѣла необходимо было бы имѣть спеціальныхъ агентовъ на мѣстахъ и въ кругъ ихъ обязанностей внести наблюденіе за перевозкой грузовъ, увеличеніе или уменьшеніе которой можетъ вліять на паденіе доходности. Но для осуществленія такой задачи сл. сб. не распологаетъ необходимыми кредитами, и, наконецъ, это не предусмотрѣно пол. о сл. сб. Точный (окончательный) доходъ (вѣд. № 2-А) долженъ высылаться подлежащимъ учрежденіямъ, согласно предписанію У. ж. д. отъ 2/XII 1910 г. за № 2656, не позже четырехъ мѣсяцевъ и пяти дней послѣ отчетнаго, т. е., за январь не позже пятаго іюня. Высылается же окончательный доходъ (вѣд. № 2-А) черезъ три мѣсяца и 20—24 дня, т. е. за январь—20—24 мая.

Приблизительный валовой доходъ, ежемѣсячно исчисляемый сл. сб. къ 15 числу перваго за отчетнымъ мѣсяца, даетъ нѣкоторую возможность сравнивать, насколько доходъ этотъ за данный мѣсяцъ повысился или упалъ, сравнительно съ доходомъ за тотъ же мѣсяцъ предшествовавшаго года. Разница между исчисляемымъ приблизительнымъ доходомъ и доходомъ окончательнымъ, какъ это видно изъ вѣдомостей приблизительнаго и точнаго валового дохода за послѣднія пять лѣтъ, выражается, въ среднемъ, около 4%. Увеличеніе или уменьшеніе этой разницы зависитъ, главнымъ образомъ, отъ того, на какихъ разстояніяхъ совершалась въ данномъ мѣсяцѣ перевозка. Если перевозка эта совершалась на болѣе короткихъ разстояніяхъ, то хотя бы пудоверстная ставка была одинакова съ прошлогодней, выручка отъ перевозки отчетнаго мѣсяца будетъ меньше и, наоборотъ,—при слѣдованіи груза на разстояніяхъ большихъ, при тѣхъ же условіяхъ примѣненія тарифа, выручка, несомнѣнно, будетъ больше. Равнымъ образомъ, на колебанія при исчисленіи предварительнаго дохода оказываетъ вліяніе и характеръ перевозимаго груза, т. е., если въ отчетномъ мѣсяцѣ перевозился болѣе однородный грузъ съ погрузкой до полной подъемной силы вагона и, слѣдовательно, при примѣненіи болѣе низкихъ пудоверстныхъ ставокъ—выручка отъ такого рода перевозокъ будетъ меньше и въ значительной степени повліяетъ на пониженіе всего исчисляемаго за отчетный мѣсяцъ дохода. И наоборотъ, при перевозкѣ грузовъ по болѣе дорогому тарифу, общій мѣсячный доходъ повысится.

Какъ уже указано выше, исчисленіе предварительнаго до-

хода за отчетный мѣсяцъ заканчивается къ 15 числу перваго за отчетнымъ. Свѣдѣнія эти того же числа сообщаются телеграммой въ У. ж. д. по отдѣлу сл. сб. Затѣмъ, не позже 20-го числа того же мѣсяца представляется „предварительная вѣдомость“ о количествѣ перевозокъ и приблизительномъ валовомъ доходѣ— въ У. ж. д. и въ копіи по дѣлопроизводству сл. сб., въ Департаментъ ж. д. дѣлъ М. Ф. и въ отдѣлъ статистики и картографіи М. П. С.

Принятый на Пол. ж. д. способъ исчисленія предварительнаго дохода слѣдующій:

изъ получаемыхъ сводовъ отправленія пассажировъ, багажа, выписокъ изъ накладныхъ на грузы большой, пассажирской и малой скоростей мѣстнаго сообщенія и передаточныхъ вѣдомостей на грузы, принимаемые и сдаваемые на сосѣднія дороги, отдѣлъ статистики извлекаетъ данныя объ отправленныхъ пассажирахъ, багажѣ и общей перевозкѣ (мѣстное сообщеніе, вывозъ, ввозъ и транзитъ), грузовъ пассажирской и большой скоростей, воинскомъ грузѣ и грузовъ малой скорости. Данныя эти, по размѣщеніи ихъ въ соотвѣтствующіе бланки, подсчитываются въ общіе за цѣлый мѣсяцъ итоги и, такимъ образомъ, къ 15 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца получается точно провѣренное количество этихъ перевозокъ въ пудахъ. Въ виду того, что разсчетныя вѣдомости чужихъ дорогъ по прибытію и транзиту пассажировъ и багажа получаются гораздо позже, къ имѣющимся уже точнымъ по отправленію итогамъ прибавляется прибытіе и транзитъ за соотвѣтствующій мѣсяцъ предшествовавшаго года.

Получивъ, такимъ образомъ, всѣ итоги перевозокъ, опредѣляютъ провозную плату съ одного пассажира, пуда багажа, грузовъ большой, пассажирской и малой скоростей на основаніи провѣренныхъ данныхъ за предшествовавшій годъ. Для полученія, затѣмъ, дохода за отчетный мѣсяцъ, среднія выручки прошлаго года перемножаются на имѣющіяся уже количества перевозокъ отчетнаго мѣсяца. Сборы, зависящіе отъ движенія, исчисляются точно такимъ же способомъ, съ тою, однако, разницею, что средній сборъ за прошлый годъ опредѣляется съ тысячи пудовъ перевезеннаго груза и перемножается на количество тысячъ пудовъ груза, перевезеннаго въ отчетномъ мѣсяцѣ. Сборы, несвязанные съ движеніемъ, вслѣдствіе незначительнаго ихъ колебанія изъ года въ годъ, принимаются обыкновенно прошлогодніе съ прибавленіемъ 5—10% и съ включеніемъ изъ данныхъ за прошлый годъ случайныхъ суммъ, какъ напримѣръ: за отдачу въ наемъ подвижного состава, конвенціоннымъ штрафомъ и проч.

По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

нач. сл. сб. сообщаетъ что взаимоотношеніе сл. сб. и гл. б. обусловливается положеніями о сл. сб. и гл. б., въ дополненіе къ этимъ положеніямъ на Пол. ж. д. установлены особыя правила, утвержденныя совѣтомъ дорогъ по журналу отъ 14 іюня 1911 г. за № 1448.

Кромѣ того, на Пол. ж. д. въ сл. сб. ведется подробный счетъ „Уплатъ по претензіямъ и судебнымъ искамъ за недостачу, порчу и утрату грузовъ", который, согласно „Правиламъ веденія счетовъ книги мѣсячныхъ оборотовъ". (Приложеніе 19-е къ положенію о сл. сб.) долженъ вестись въ гл. б., но совѣтъ дорогъ, имѣя въ виду, что веденіе этого счета потребуетъ увеличенія смѣтнаго асигнованія на содержаніе двухъ агентовъ, постановилъ:

по журналу своему отъ 22 марта 1908 г. за № 550: веденіе вышеуказаннаго счета уплатъ по претензіямъ, за недостачу, порчу и утрату грузовъ—поручить сл. сб., каковой и выдѣлить изъ общаго счета управленія д. по суммамъ, подлежащимъ возмѣщенію сборамъ.

По вопросу 16

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что по дѣйствующимъ смѣтнымъ измѣрителямъ на 1911 г. установлены были кредиты на содержаніе: счетоводства, канцеляріи, на кассовую повѣрку и на архивъ,—каковые кредиты наравнѣ съ кредитами на содержаніе нач. сл., его помощника, нач. отд., ревизоровъ станціоннаго счетоводства, на отдѣлы по снабженію станцій билетами или бланками, и прислуги,—отнесены къ разряду расходовъ, не зависящихъ отъ движенія, въ одной общей суммѣ, считая съ тою частью кредита на улучшеніе быта служащихъ, которая падала до сего времени на долю агентовъ, содержимыхъ по вышеупомянутымъ отдѣламъ.

Кредиты на учетно-разсчетныя и на статистическія работы, при условіи подвижности ихъ, опредѣлены по количеству смѣтныхъ единицъ не послѣдняго отчетнаго года, какъ это было до 1911 г., а по ожидаемому въ смѣтномъ году и по выработаннымъ совѣщаніемъ нач. сл. сб. нижеслѣдующимъ нормамъ:

Отдѣленіе по разбору претензій о переборахъ и несрочной доставкѣ грузовъ, по числу ожидаемыхъ къ разсмотрѣнію претензій накладныхъ (для Пол. ж. д. по 30 коп. съ накладной).

I) На статистическія работы:

съ перевезенныхъ пассажировъ . . . . . 0,05 к.
„ „ отправокъ багажа . . . . . 0,47 „
„ „ отправокъ грузовъ . . . . 1,60 „

II) Для учета:

1) перевезенныхъ пассажировъ . . . . . 0,25 к.
2) „ отправокъ багажа . . . . . 1,70 „
3) грузовыхъ отправокъ: коммерческихъ и служебныхъ, прибывшихъ въ прям. сообщеніи, всѣхъ прослѣдовавшихъ въ международномъ сообщеніи и всѣхъ воинскихъ, арестантскихъ и т. п., по коимъ дорогою представляются счета учрежденіямъ . . . 12,37 „
4) грузовыхъ отправокъ мѣстнаго сообщенія, коммерческихъ и служебныхъ, считая по числу перевезенныхъ вагоновъ, когда по одному наряду перевозится нѣсколько вагоновъ . . . . . 4,25 „
5) грузовыхъ перевозокъ, отправленныхъ въ прямомъ сообщеніи (кромѣ международныхъ), а равно прослѣдовавшихъ транзитомъ съ частной русской дороги отправленія на частную и казенную русскія дороги назначенія, когда данная дорога является первой казенной транзитной . . . . . 4,44 „
6) грузовъ, прослѣдовавшихъ транзитомъ въ остальныхъ внутреннихъ сообщеніяхъ и въ международномъ сообщеніи . . . . . 0,47 „
7) наложенныхъ платежей по наложенію . . . 2,93 „
8) выданныхъ квитанцій дополнительныхъ и разныхъ сборовъ . . . . . 3,59 „

Исчисленный такимъ образомъ подвижной кредитъ подраздѣляется на содержаніе штатныхъ служащихъ по вѣдомости 1, очер. №№ 3 и 17, каковая вѣдомость, напр., съ 1906 г. по 1910 г., оставалась безъ измѣненія, а весь остальной кредитъ относится на очер. №№ 5 и 19, т. е., на наемъ временныхъ служащихъ и на сдѣльныя работы. Это положеніе отмѣчено при проектированіи смѣты на 1912 годъ и возбуждено ходатайство о перечисленіи части кредита изъ очер. №№ 15 и 19 въ очер. №№ 3 и 17, дабы получилась возможность увеличить содержаніе младшихъ штатныхъ служащихъ.

Штатъ агентовъ содержится минимальный, усиливаемый по мѣрѣ надобности приглашеніемъ временныхъ служащихъ, или весь приростъ работъ передается наличному составу служащихъ по сдѣланному расчету за сверхурочное время. На 1912 годъ журналомъ К. У. ж. д. установлены иныя нормы, въ общемъ, мало разнящіяся отъ нормъ 1911 г., порядокъ же расходованія кредита оставленъ тотъ же, что былъ и ранѣе.

По вопросу 17

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

нач. сл. сб. докладываетъ слѣдующее:

по балансу на 1 янв. 1901 г., передано контролемъ невыясненныхъ суммъ 1.923.364 руб. 76½ коп.

Ликвидировано сл. сб.:

Въ 1901 г.	1.142.466 р.	09	к.
„ 1902 „	141.199 „	40	„
„ 1903 „	124.587 „	21	„
„ 1904 „	122.451 „	59	„
„ 1905 „	124.738 „	10	„
„ 1906 „	122.291 „	69	„
„ 1907 „	69.541 „	59	„
„ 1908 „	75.067 „	57	„
а всего въ теченіе восьми лѣтъ ликвидировано . . .	1.922.343 „	17 7/1	к.
Осталось не ликвидированной суммы	1.021 „	59	„

Исторія удержанія и выясненія упомянутаго не ликвидированнаго до настоящаго времени остатка слѣдующая:

Присужденныя разнымъ лицамъ по искамъ ихъ съ у. Пол. ж. д. суммы были выплачены истцамъ, и часть расхода по разверсткѣ, въ суммѣ 1021 р. 59 к., удержана съ Юго-Восточныхъ ж. д. по мѣсячнымъ вѣдомостямъ за 1898, 1899 и 1900 г.г.

Такъ какъ удержаніе это производилось съ пропускомъ установленнаго ст. 135 Общ. Уст. Росс. ж. д. годичнаго срока, то Юго-Восточныя ж. д., не соглашаясь съ отнесеніемъ на ихъ счетъ этой суммы, удержали обратно таковую въ 1900 г.

Не соглашаясь съ обратнымъ удержаніемъ этой суммы, Пол. ж. д. перенесли данный вопросъ на рѣшеніе 21 Претензіоннаго Съѣзда, постановленіемъ коего претензія Пол. ж. д. была отклонена и Юго-Вост. ж. д. освобождены отъ возмѣщенія Пол. ж. д. спорной суммы.

На основанкіи предписанія У. ж. д. по юридической части отъ 10/11 окт. 1902 г. за № 46288/17556 къ обществу Юго-

Вост. ж. д. былъ предъявленъ искъ въ общей суммѣ 1365 р. 70 к., каковой и удовлетворенъ рѣшеніемъ С.-Петербургскаго окружного суда отъ 6/III 1903 г. присужденіемъ съ общества Юго-Вост. ж. д. въ пользу У. ж. д. 1365 р. 70 к. съ % и 92 р. 20 к. судебныхъ издержекъ. По отзыву юридической части У. ж. д. отъ 7/VII—1908 г. за № 2624/902 настоящее дѣло находится во вторичномъ производствѣ С.-Петербургской Судебной Палаты, куда оно перешло по кассаціи Правительствующимъ Сенатомъ рѣшенія этой Палаты.

Наконецъ при отношеніяхъ юр. ч. У. ж. д. отъ 10 и 11 февраля 1911 г. за №№ 3664, 3671 и 3797 были возвращены всѣ дѣла по предъявленному къ обществу Юго-Вост. ж. д. иску.

У. Пол. ж. д. обратилось 4 апрѣля 1911 г. за № 4094/4419 въ юр. ч. У. ж. д. съ просьбою о сообщеніи этихъ свѣдѣній, но отвѣта, несмотря на подтвержденіе депешей отъ 17/VI—11 г. за № 1503, до настоящаго времени не получено.

Прямыхъ позаимствованій изъ эксплоатаціонныхъ сборовъ на Пол. ж. д. не было; косвенныя позаимствованія имѣются для уплаты другимъ дорогамъ за провозъ служебныхъ грузовъ и для уплаты претендателямъ денегъ по судебнымъ искамъ за просрочку, недостачу, порчу и утрату груза, кромѣ того, бываютъ случайныя позаимствованія по удержанію дорогами черезъ Г. Б. суммъ по спорнымъ счетамъ.

Первая и послѣдняя категоріи позаимствованій, съ утвержденіемъ сов. у. правилъ „О порядкѣ взаимныхъ отношеній службъ и отдѣловъ у. Пол. ж. д. по расчетамъ, связаннымъ со сборами“, совершенно отпадаетъ, такъ какъ, на основаніи этихъ правилъ, суммы, уплаченныя дорогамъ за провозъ служебныхъ грузовъ, должны быть пополнены не позже двухъ мѣсяцевъ со дня выдачи груза, такимъ образомъ, задолженность сборамъ по перевозкамъ служебныхъ грузовъ не будетъ имѣть мѣста, т. к. ко времени расчетовъ съ дорогами черезъ Г. Б. за перевозки прямого сообщенія сборы дороги уже будутъ возстановлены соотвѣтствующими суммами; суммы же, удержанныя дорогами по спорнымъ счетамъ, должны возмѣщаться сборамъ не позднѣе двухъ мѣсяцевъ послѣ полученія расчетнаго листа Г. Б.

Что же касается позаимствованій изъ эксплоатаціонныхъ сборовъ для уплаты по судебнымъ искамъ за просрочку, порчу и утрату груза, то на Пол. ж. д. возбуждался вопросъ о пополненіи ихъ изъ суммъ, ассигнуемыхъ по очереднымъ №№ 37 и 193, но по всестороннему разсмотрѣнію даннаго вопроса с. у., принявъ во вниманіе, что пополненіе позаимствованій изъ сборовъ дороги для уплаты претензій изъ очередного № 193 вызоветъ лишніе расходы по счетоводству какъ по сл. дв., такъ и гл. б., рѣшилъ его отрицательно.

Вслѣдствіе того, что членъ отъ М. Ф. и Гл. Контролеръ оста-

лись при особомъ мнѣніи, вопросъ этотъ остался открытымъ и представленъ на благоусмотрѣніе У. ж. д.

На 20 августа 1911 г. осталось невыясненныхъ и непополненныхъ сборамъ претензій, уплаченныхъ претендателямъ и удержанныхъ дорогами за порчу, недостачу и утрату груза до 1 января 1911 г. на сумму 60.077 р. 85 к.

Выясненіе источниковъ для этой суммы задерживается слѣдующими причинами:

А) внесено на разсмотрѣніе предстоящихъ 38 и 39 претензіонныхъ съѣздовъ претензій на общую сумму	45.291 р. 10 к.
б) внесено на разсмотрѣніе общаго съѣзда претензій, разсмотрѣнныхъ предыдущими претензіонными съѣздами, на общую сумму	1.010 „ 61 „
в) разсмотрѣно 37-мъ претензіоннымъ съѣздомъ, но выясненіе источника задерживается неполученіемъ протоколовъ этого съѣзда, на общую сумму	3.902 „ 94 „
г) представлено въ У. ж. д. претензій на сумму	3.008 „ 80 „
д) не окончено производствомъ въ судѣ на сумму	4.289 „ 06 „
е) послано въ сл. дв. для выясненія источниковъ на сумму	299 „ 31 „

и ж) выясненіе источниковъ задерживается неполученіемъ отвѣтовъ или документовъ отъ другихъ ж. д., пароходствъ или транспортныхъ предпріятій, невысылкой пароходствами суммъ, уплаченныхъ по ихъ уполномочіямъ, высылкой суммъ безъ процентовъ и т. п. на общую сумму 2.276 р. 03 к.

Ожидать выясненія источниковъ въ непродолжительномъ времени можно лишь по отношенію къ суммамъ, показаннымъ въ п.п. (в), (е) и отчасти (ж), (на общую сумму 6.478 р. 28 к.); по остальнымъ же суммамъ источники могутъ оставаться не выясненными въ теченіе неопредѣленнаго времени. Такъ, 38 претензіонный съѣздъ назначенъ на 12 сентября 1911 г., но въ виду значительнаго количества внесенныхъ на его разсмотрѣніе претензій (3773), очевидно, будетъ разбитъ на двѣ сессіи: осеннюю и весеннюю, въ февралѣ—мартѣ 1912 года), приступить же къ выясненію источниковъ по разсмотрѣннымъ этимъ съѣздомъ претензіямъ будетъ возможно лишь по полученіи его протоколовъ, т. е., не ранѣе іюля—августа 1912 года. Что же касается претензій, внесенныхъ на разсмотрѣніе 39 претензіон-

наго съѣзда, то къ выясненію источниковъ по нимъ будетъ возможно приступить приблизительно еще годомъ позже.

Значительный размѣръ суммъ, числящихся по претензіямъ, внесеннымъ на разсмотрѣніе 38 и 39 съѣздовъ, объясняется тѣмъ, что въ теченіе 1910 г. Привисл. ж. д. разновременно удержали съ Пол. ж. д. 26.670 р. 58 к. по претензіямъ за обнаруженные 1898—1900 г.г. умышленные недогрузы лѣсныхъ матеріаловъ отправителями: въ виду спорной отвѣтственности по этимъ претензіямъ и ряда упущеній, допущенныхъ Привисл. ж. д. при веденіи дѣлъ въ судѣ, вопросъ объ отвѣтственности по всѣмъ такимъ претензіямъ внесенъ на разсмотреніе съѣзда. О всемъ вышеизложенномъ доложено У. ж. д.

Перерасходовъ противъ смѣты на Пол. ж. д. не допускалось, кромѣ 1909 года, когда таковой перерасходъ имѣлъ мѣсто, но былъ вполнѣ оправданъ увеличеніемъ противъ смѣтныхъ заданій размѣромъ движенія и перевозокъ.

По вопросу 18

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

А. А. Вороненко, касаясь порядка разсмотрѣнія исковъ, предъявляемыхъ къ Пол. ж. д., сообщаетъ, что иски за переборъ и просрочку разсматриваются по существу отд. претензій сл. сб., и затѣмъ сообщается въ юрисконсультскую часть весь матеріалъ, могущій служить для защиты интересовъ дорогъ, а именно: подробныя объяснительныя записки по каждому иску, подробные расчеты по переборамъ и просрочкамъ съ приложеніемъ въ подлежащихъ случаяхъ выписокъ изъ тарифовъ и прочихъ документальныхъ данныхъ.

Разсмотрѣніе по существу накладныхъ по предъявленнымъ искамъ за переборъ и просрочку:

	Накладныхъ по переборамъ.	Накладныхъ за просрочку.	Всего.
въ 1905 г.	—18.964	7.038	25.002
„ 1906 „	—20.211	8.739	28.950
„ 1907 „	—18.347	15.092	33.439
„ 1908 „	—22.887	22.560	45.447
„ 1909 „	—24.156	25.987	50.143
„ 1910 „	—27.310	32.502	59.812

Урегулировано накладныхъ, по коимъ состоялось присужденіе съ дорогъ въ пользу истцовъ по искамъ за переборъ и просрочку:

накладныхъ по переборамъ и просрочкамъ:

въ 1905 г.	6.603
„ 1906 „	4.350
„ 1907 „	2.871
„ 1908 „	5.023
„ 1909 „	3.970
„ 1910 „	2.986

Количество накладныхъ по предъявляемымъ искамъ и сравнительно незначительное количество накладныхъ, по коимъ состоялось присужденіе въ пользу истцовъ, даетъ ясное представленіе о неосновательности исковъ, а потому очевидно, что и сильное возрастаніе таковыхъ происходитъ по причинамъ, отъ дорогъ не зависящимъ.

Возрастаніе исковъ находится отчасти въ связи съ увеличеніемъ перевозокъ.

Отдѣленіемъ претензій на 1 августа 1911 г. осталось невыясненнымъ изъ суммы 356.485 р. 72 к., удержанныхъ дорогами по претензіямъ и судебнымъ искамъ за время съ 1901 г. по 1910 г.,—11.881 р. 91 к.

Остатокъ этотъ распредѣляется по годамъ слѣдующимъ образомъ:

отъ 1901 г.	432,57
„ 1902 „	638,74
„ 1907 „	68,58
„ 1908 „	3.553,14
„ 1909 „	3.531,45
„ 1910 „	3.657,43

На суммы 432 р. 57 к. и 638 р. 74 к., оставшійся не выясненными отъ 1901 и 1902 г.г. и, кромѣ того, на сумму 1021 р. 59 к., не выясненную съ 1900 г., т. е., удержанную до организаціи сл. сб., предъявленъ къ обществу Юго-Вост. ж. д. судебный искъ. Подробное объясненіе положенія этого дѣла было доложено по вопросу 17.

Увеличеніе за послѣдніе годы удержаній относится преимущественно къ претензіямъ за просрочку, и причина таковаго увеличенія заключается, главнымъ образомъ, въ распоряженіи У. ж. д. объ установленіи новаго порядка въ разсмотрѣніи претензій за просрочку въ отношеніи примѣненія сложенія отвѣтственности, и отчасти находится въ зависимости отъ увеличенія перевозки.

Разсмотрѣніе претензій о возвратѣ переборовъ и объ уплатѣ вознагражденія за просрочку въ доставкѣ грузовъ на Пол. ж. д. возложено на отдѣлъ претензій сл. сб., организованный съ 1 января 1901 г.

За послѣднія 6 лѣтъ изъ числа разсмотрѣнныхъ претензій:

по переборамъ.

Годы	Удовлетворено		Отложено	
	Накладныхъ	На сумму	Накладныхъ	На сумму
въ 1905 . . .	6.656	15.912,45	4.310	22.636,26
„ 1906 . . .	6.729	19.175,64	4.715	28.389,57
„ 1907 . . .	6.405	17.310,57	4.332	23.524,96
„ 1908 . . .	8.472	17.996,00	6.125	36.769,53
„ 1909 . . .	9.662	18.945,31	7.440	43.337,77
„ 1910 . . .	10.398	20.684,59	7.561	45.228,87

по просрочкѣ.

Годы	Удовлетворено		Отложено	
	Накладныхъ	На сумму	Накладныхъ	На сумму
въ 1905 . . .	4.050	11.091,83	1.807	27.000,26
„ 1906 . . .	5.818	13.503,59	2.882	99.915,57
„ 1907 . . .	9.194	22.947,35	2.530	83.928,31
„ 1908 . . .	12.793	33.684,99	4.245	74.544,71
„ 1909 . . .	20.949	40.156,12	5.366	63.057,40
„ 1910 . . .	24.772	42.765,85	5.361	49.622,44

Изъ означенныхъ свѣдѣній усматривается увеличеніе количества удовлетворенныхъ претензій какъ по претензіямъ за переборъ, такъ равно и за просрочку, за исключеніемъ 1907 г., въ которомъ количество претензій за переборъ нѣсколько понизилось.

Увеличеніе количества удовлетворенныхъ претензій по переборамъ объясняется отчасти увеличеніемъ съ каждымъ годомъ количества прибывшихъ на дороги отправокъ, отчасти же недостатками тарифной системы и весьма громоздкими, многочисленными, сложными и постоянно измѣняемыми и переиздавае-

мыми тарифными правилами, каковыя вслѣдствіе этого не могутъ быть въ совершенствѣ усвоены станціонными агентами, несмотря на принятыя сл. сб. въ этомъ направленіи мѣры, а именно: инструктированіе станціонныхъ агентовъ ревизорами станціоннаго счетоводства и спеціально командируемыми для этой цѣли агентами сл. сб., изданіемъ ежемѣсячныхъ приказовъ по линіи о процентномъ отношеніи неправильно протаксированныхъ отправокъ каждою станціею, а также и посылка на станцію извѣщеній о недоборахъ съ указаніемъ мотивовъ.

Увеличеніе удовлетворенныхъ претензій по просрочкамъ вызвано отчасти увеличеніемъ перевозки и задержкой грузовъ на передаточныхъ станціяхъ, зависящей отъ недостаточной оборудованности таковыхъ, но, главнымъ образомъ, распоряженіемъ У. ж. д. отъ 7/II—1907 г. за № 3827, разсматривать претензіи за просрочку въ доставкѣ груза, по отношенію къ казеннымъ дорогамъ, на основаніи журнала Комитета У. ж. д. отъ 24/I—1907 г. за № 334, примѣнительно къ рѣшенію Гражд. Кас. Д-та Правит. Сената отъ 28/IX—1905 г. по дѣлу Панкратова, т. е., оправдывать просрочку сложеніемъ отвѣтственности только въ томъ случаѣ, если просрочка имѣла мѣсто на дорогѣ, слагавшей отвѣтственность, и если притомъ время нахожденія груза въ ея предѣлахъ совпадало со временемъ сложенія отвѣтственности.

До этого распоряженія Пол. ж. д. руководствовались рѣшеніемъ Сената отъ 24/IV—1902 г. по дѣлу Подгурскаго, и допущенную просрочку въ доставкѣ погашали сложеніемъ участвовавшими въ перевозкѣ дорогами отвѣтственности за срочность доставки, независимо отъ того, гдѣ и когда таковое имѣло мѣсто—лишь бы совпадало со временемъ фактической перевозки груза и направленіемъ, по которому онъ прослѣдовалъ. Насколько повліяло примѣненіе новаго порядка разсмотрѣнія претензій за просрочку на повышеніе отношенія удовлетворенныхъ претензій какъ къ количеству накладныхъ, такъ и къ суммѣ признаннаго къ уплатѣ вознагражденія, видно изъ слѣдующихъ цифръ:

Годы.	Разсмотрѣно накладныхъ.	Удовлетворено накладныхъ.	% отношеніе.
Въ 1905 . . .	6.579	4.050	61,6
„ 1906 . . .	10.251	5.818	56,8
„ 1907 . . .	14.999	9.194	61,8
„ 1908 . . .	21.899	12.793	58,4
„ 1909 . . .	31.998	20.949	65,5
„ 1910 . . .	32.577	24.772	76,0

Годы.	Разсмотрѣно на сумму.	Удовлетворено на сумму.	% отношеніе.
Въ 1905 . . .	51.597,77	11.091,83	21,5
„ 1906 . . .	158.592,12	13.503,59	8,5
„ 1907 . . .	142.072,69	22.947,35	16,1
„ 1908 . . .	140.942,52	33.684,99	23,8
„ 1909 . .	136.368,76	40.156,12	29,4
„ 1910 . . .	105.068,41	42.765,85	40,7

Ознакомленіе публики съ дѣйствующими на ж. д. тарифами и правилами вызвало увеличеніе числа претензій, и самыя претензіи сдѣлались болѣе сознательными; кромѣ того, замѣчается постепенное уменьшеніе въ средней суммѣ заявленной по одной накладной претензіи по просрочкѣ и переборамъ.

По переборамъ.

Годы.	Заявленная сумма въ среднемъ по 1 накладной въ рубляхъ.	Удовлетворено
Въ 1905 . .	3,91	2,39
„ 1906 . .	4,51	2,85
„ 1907 . .	3,84	2,70
„ 1908 . .	3,91	2,12
„ 1909 . .	4,00	1,96
„ 1910 . .	3,84	1,99
По просрочкѣ.		
Въ 1905 .	7,84	2,74
„ 1906 . .	15,47	2,32
„ 1907 . .	9,47	2,50
„ 1908 .	6,44	2,63
„ 1909 . .	4,26	1,92
„ 1910 . .	3,23	1,73

Претензіи въ большей части заявляются скупщиками накладныхъ. Никакихъ особыхъ мѣръ къ ограниченію дѣятельности скупщиковъ, допущенной закономъ, дороги принимать не могутъ; при разсмотрѣніи ихъ претензій примѣняется лишь болѣе строгое отношеніе къ формальной сторонѣ дѣла въ видѣ требованія при каждомъ отдѣльномъ заявленіи копій довѣренностей и засвидѣтельствованія въ сомнительныхъ случаяхъ подписи лицъ подъ переуступочными надписями и т. п.

Поступленіе претензій за переборъ по отношенію къ выданнымъ отправкамъ выражается такъ:

Годы.	Поступило претензій по накладнымъ.	Выдано отправокъ.	% отношеніе.
Въ 1905 . . .	11.981	266.282	4,5
„ 1906 . . .	13.176	296.078	4,5
„ 1907 . . .	13.927	298.570	4,7
„ 1908 . .	15.228	302.395	5,0
„ 1909 . . .	18.597	303.474	6,1
„ 1910 . . .	18.105	328.849	5,5

Поступленіе претензій за просрочку по отношенію къ перевезеннымъ по Пол. ж. д. отправкамъ выражается такъ:

Годы.	Поступило претензій по накладнымъ.	Выдано отправокъ.	% отношеніе.
Въ 1905 . . .	6.381	913.695	0,7
„ 1906 . . .	9.942	1.018.894	1,0
„ 1907 . . .	14.003	1.050.770	1,3
„ 1908 . . .	19.160	1.095.495	1,7
„ 1909 . . .	27.601	1.192.078	2,3
„ 1910 . . .	27.550	1.283.319	2,1

Изъ этихъ цифръ видно, что ростъ претензій находится въ зависимости отъ увеличенія съ каждымъ годомъ количества перевозокъ на Пол. ж. д.

Кромѣ уплаты переборовъ въ претензіонномъ порядкѣ, т. е., по заявленіямъ претендателей, подаваемыхъ въ У. ж. д., возвратъ таковыхъ производится также непосредственно станціями, на основаніи высылаемыхъ имъ сл. сб. особыхъ реестровъ переборовъ, обнаруживаемыхъ при провѣркѣ станціонной отчетности.

Суммы переборовъ менѣе 10 к. въ реестры не включаются.

Реестры высылаются на станціи въ послѣднихъ числахъ слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

Размѣры суммъ переборовъ по реестрамъ, высылаемымъ на станціи, а также и суммъ переборовъ, выплаченныхъ станціями, слѣдующіе:

Годы.	Выслано реестровъ на сумму.	Уплачено станціями.	% отношеніе.
Въ 1905 . . .	10.457,93	1.801,47	17,2
„ 1906 . . .	13.653,25	1.716,47	12,6
„ 1907 . . .	12.488,11	1.879,00	15,0
„ 1908 . . .	10.623,90	1.344,24	12,7
„ 1909 . . .	13.616,35	1.696,78	12,5
„ 1910 . . .	18.307,99	2.296,84	12,5

Процентное отношеніе отправокъ съ переборами, помѣщенными въ реестрахъ, къ общему количеству выданныхъ отправокъ:

Годы.	Выдано отправокъ.	Отправокъ съ переборомъ.	% отношеніе.
Въ 1905 . . .	266.282	8.801	3,3
„ 1906 . . .	296.078	10.973	3,7
„ 1907 . . .	298.570	9.992	3,3
„ 1908 . . .	302.395	10.258	3,4
„ 1909 . . .	303.474	12.810	4,2
„ 1910 . . .	328.849	13.605	4,1

Переходя затѣмъ, къ вопросу о долгахъ Пол. ж. д., А. А. Вороненко въ первую очередь обращаетъ вниманіе засѣданія на долгъ Новозыбковскаго подъѣздного пути за перевозки 1904—1906 г.—188.998 р. 56 к.+74.380 р. 98 к. процентныхъ денегъ.

Долгъ этотъ образовался слѣдующимъ образомъ. Новозыбковскій п. п. до 1903 г. обязанъ былъ при передачѣ грузовъ съ Пол. ж. д. выкупать грузы, т .е. уплачивать Пол. ж. д. немедленно всю стоимость перевозочной платы отъ ст. отправленія грузовъ до первой ст. Новозыбковскаго п. п., а Пол. ж. д. обязаны были разсчитаться со всѣми дорогами слѣдованія грузовъ. Съ 1903 г. порядокъ этотъ былъ измѣненъ въ томъ смыслѣ, что Пол. ж. д. сдаютъ грузы на Новозыбковскій п. п. безденежно, но за Пол. ж. д. оставлена обязанность разсчитаться со всѣми дорогами слѣдованія мѣсяцемъ сдачи грузовъ на Новозыбковскій п. п., а Новозыбковскій п. п. обязанъ уплачивать Пол. ж. д. причитающуюся имъ долю и возвратить ихъ расходы по уплатѣ долей сборовъ другимъ дорогамъ слѣдованія грузовъ лишь, послѣ выкупа грузовъ товарополучателями.

Результатомъ вновь введеннаго порядка оказалось слѣдующее:

Начиная съ половины 1903 г., Новозыб. п. п. сталъ неисправно уплачивать суммы, причитающіяся Пол. ж. д. по грузовымъ операціямъ. Послѣ переписокъ и требованій нѣкоторыя недоплаченныя Пол. ж. д. суммы Новозыб. п. п. были возмѣщены, но затѣмъ задолженность Новозыбковскаго п. п. Пол. ж. д. продолжала изъ мѣсяца въ мѣсяцъ прогрессивно увеличиваться въ слѣдующихъ размѣрахъ:

На 1 февраля 1904 г. остатокъ долга	20.000 р.	— к.
На 1 марта 1904 г. остатокъ долга	39.000 „	— „
На 1 апрѣля 1904 г. остатокъ долга	54.995 „	59 „
На 1 мая	68.178 „	18 „
„ 1 іюня	74.000 „	— „
„ 1 іюля	69.049 „	99 „
„ 1 августа	68.599 „	13 „
„ 1 сентября	58.400 „	95 „
„ 1 октября	56.399 „	99 „
„ 1 ноября	55.999 „	13 „
„ 1 декабря	65.999 „	99 „
„ 1 января 1905 г.	79.999 „	99 „
„ 1 февраля	104.999 „	99 „
„ 1 марта	135.346 „	07 „
„ 1 апрѣля	154.999 „	98 „

„ 1 мая . . . . . 178.998 р. 57 к.
„ 1 августа . . . . . 178.994 „ 17 „
„ 1 сентября . . . . . 184.998 „ 61 „
„ 1 октября . . . . . 196.004 „ 15 „
„ 1 ноября . . . . . 196.007 „ 17 „
„ 1 декабря . . . . . 190.012 „ 91 „
„ 1 февраля 1906 г. . . . 189.024 „ 75 „
„ 1 апрѣля . . . . . 188.998 „ 87 „
„ 1 мая . . . . . 188.998 „ 56 „

Съ этого времени долгъ Новозыбковскаго п. пути остался въ этой суммѣ, на которую начисляются проценты, составляющіе къ 1 мая 1911 г. 74.380 р. 98 к.

О задолженности Новозыбковскаго п. п. у. Пол. ж. д. съ 1903 г. посылаетъ ежемѣсячно У. ж. д. донесенія, однако, надежды получить долгъ были до сихъ поръ тщетны.

Что касается другихъ долговъ, то по счетамъ сл. сб. Пол. ж. д. на 1 мая 1911 г. по нефактурнымъ перевозкамъ за правительственными учрежденіями числилось 1.326.459 р. 23 к., каковая сумма по учрежденіямъ и по годамъ совершенія перевозокъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

а) Воен. М.

по перевозкамъ за	1906 г.	424.954 р. 86 к.
	1907 „	68.718 „ 57 „
	1908 „	133.641 „ 75 „
	1909 „	269.400 „ 85 „
	1910 „	367.441 „ 41 „
За 4 мѣс.	1911 „	92.631 „ 43 „

Примѣчаніе: Сумма 309.233 р. 35 к., причитающаяся за перевозки до 1906 года, списана бухгалтерскимъ (безденежнымъ) оборотомъ.

б) М. Юст.

(Главное Тюремное Управленіе)

По перевозкамъ за	1907 г.	12.474 р. 04 к.
	1908 „	11.982 „ 10 „
	1909 „	13.586 „ 22 „
	1910 „	14.991 „ 66 „
	1911 „	5.169 „ 66 „

Примѣчаніе: Сумма 16.090 р. 33 к., причитающаяся за перевозки до 1907 г., списана бухгалтерскимъ (безденежнымъ) оборотомъ.

Относительно суммы 53.034 р. 02 к., причитающейся за перевозки до 1 января 1911 г., Главное Тюремное Управленіе увѣдомило, что и таковую предполагается списать бухгалтерскимъ оборотомъ.

в) Иныя Правительственныя Учрежденія.

1905 г.	17 р. 79 к.
1908 „	20 „ 82 „
1909 „	1.096 „ 60 „
1910 „	8.162 „ 56 „
За 4 мѣс. 1911 „	5.648 „ 33 „

Суммы, причитающіяся дорогамъ по нефактурнымъ перевозкамъ, записываются въ валовой доходъ дорогъ только по оплатѣ учрежденіями отосланныхъ имъ сл. сб. счетовъ. До оплаты счетовъ причитающіеся дорогамъ сборы по нефактурнымъ перевозкамъ не входятъ въ составъ валового дохода дорогъ, и учрежденія, по чьимъ требованіямъ эти перевозки совершены, не фигурируютъ въ числѣ дебиторовъ по счету дохода дороги. Благодаря тому, что правительственныя учрежденія затягиваютъ платежи по нѣсколько лѣтъ, въ валовой доходъ не попадаютъ своевременно суммы, несомнѣнно, вырученныя дорогами.

Въ послѣднее время, практикуется сложеніе числящихся за учрежденіями недоимокъ по перевозкамъ. Сложенныя, проведенныя бухгалтерскимъ оборотомъ, суммы по нефактурнымъ перевозкамъ не только не попадаютъ своевременно въ доходъ, но совсѣмъ не зачисляются въ денежную выручку, тогда какъ расходы, отнесенные дорогою по доставкѣ нефактурныхъ грузовъ, значатся по отчетамъ въ общихъ расходахъ эксплоатаціи.

Главная причина задолженности казенныхъ учрежденій сб. дорогъ заключается въ недостаткахъ существующей процедуры расчетовъ казенныхъ учрежденій за перевозки, которыя затягиваются на нѣсколько лѣтъ, а въ это время перевозочные кредиты уничтожаются, за истеченіемъ смѣтныхъ сроковъ.

О недостаткахъ существующей системы расчетовъ за перевозки въ кредитъ и о желательности перехода на другой порядокъ имѣлъ сужденіе 99-й и 100-й общій съѣздъ представителей ж. д. и на послѣднемъ былъ принятъ проектъ, согласно которому въ началѣ каждаго года перевозочные кредиты Прав. Учр. передаются этими учрежденіями въ распоряженіе Деп. Гос. Казн., ко-

торый и производитъ изъ нихъ уплату денегъ за перевозки казеннымъ и частнымъ ж. д.

Кромѣ того, У. ж. д. возбудило вопросъ о необходимости установить на ж. д., въ измѣненіе § 50 Положенія о сл. сб., такой порядокъ, чтобы зачисленіе въ доходъ суммъ по нефактурнымъ перевозкамъ производилось моментомъ совершенія таковыхъ; принимая во вниманіе, что на введеніе таковаго порядка изъявили согласіе М. Ф. и Г. К., надо полагать, что въ недалекомъ будущемъ этотъ порядокъ будетъ введенъ на казенныхъ ж. д.

По вопросу 19

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что расчеты съ дорогами слѣдованія коммерческихъ грузовъ производятся, на основаніи соглашенія о прямомъ сообщеніи между русскими ж. д. моментомъ выкупа груза; расчеты же съ дорогими по воинскимъ грузамъ производятся моментомъ полученія денегъ отъ военнаго вѣдомства, которое уплату денегъ задерживаетъ по пяти—шести лѣтъ; такая задержка уплаты вызываетъ массу переписки между дорогами, участвовавшими въ перевозкѣ и, кромѣ того, нарушаетъ общую систему расчетовъ съ дорогами, установленную соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи, и является причиною несоотвѣтствія размѣровъ перевозки съ финансовыми результатами за тѣ же періоды.

Что касается до наложенныхъ платежей, то въ теченіе послѣдняго пятилѣтія на ст.ст. Пол. ж. д. было выплачено 34.782.913 р. по 496.586 отправкамъ, что составляетъ, въ среднемъ, 7.000.000 р. ежегодно по 99.317 отправкамъ.

За производство этихъ операцій Пол. ж. д. получили комиссіонныхъ 188.715 р., т. е., въ среднемъ, 37.743 р. въ годъ.

Далѣе, нач. сл. сб. останавливается на вопросѣ о безплатныхъ билетахъ.

Таксировкою по общему тарифу разовыхъ безплатн. билетовъ, выданныхъ для проѣзда по собственной надобности служащимъ и членамъ ихъ семействъ, выяснилось, что стоимость такихъ проѣздовъ составляетъ:

а) за первую половину
1907 г. . . . . 452.193 р. 70 к.,
б) за первую половину
1908 г. . . . . 396.068 р. 24 к.

Въ 1910 г. выдано такихъ безплатныхъ билетовъ менѣе противъ 1908 г. на 18% и противъ 1909 г. на 14%.

Указанное уменьшеніе количества безплатныхъ билетовъ

объясняется послѣдовавшимъ циркулярнымъ распоряженіемъ У. ж. д. отъ 27 апрѣля 1909 г. за № 10489/2139/32, ограничивающимъ выдачу билетовъ на собственныя надобности станціями Самара и Вятка, а также введеніемъ съ 1 января 1910 г. положенія объ удостовѣреніи личности.

Указанныя мѣропріятія не только повліяли на сокращеніе количества выдаваемыхъ билетовъ, но также и на уменьшеніе длины проѣзда, а потому стоимость ихъ какъ въ 1910 г., такъ равно и въ 1911 г. значительно понизилась.

Правила безплатнаго по ж. д. проѣзда служащихъ и членовъ ихъ семействъ, утвержденныя закономъ 19 января 1893 г., вслѣдствіе встрѣчаемыхъ при примѣненіи ихъ на практикѣ затрудненій, дополнялись и измѣнялись въ теченіе всего періода со времени изданія ихъ послѣдующими циркулярными разъясненіями и указаніями, поэтому, въ настоящее время, эти правила мало похожи на первоначально изданныя.

Такъ какъ указанныя причины весьма затрудняютъ пользованіе этими правилами, то необходимо переиздать ихъ съ включеніемъ всѣхъ послѣдовавшихъ до сего времени измѣненій.

По вопросу о льготныхъ билетахъ для учащихся нач. сл. сб. приводитъ слѣдующія данныя.

Прослѣдовало по Пол. ж. д. учащихся:

въ 1908 г.	11.156 уч.
„ 1909 „	12.889 „
„ 1910 „	14.496 „

Приведенныя цифровыя свѣдѣнія заключаютъ въ себѣ, главнымъ образомъ, число учащихся, воспользовавшихся льготою, предоставляемою тарифомъ № 43—1902 г. при совершеніи разовыхъ проѣздовъ по ж. д.

Указанная льгота заключается въ томъ, что при проѣздахъ учащихся на разстояніяхъ отъ 70 до 140 верстъ производится скидка въ размѣрѣ 50 к. съ платы, причитающейся за проѣздъ по тарифу въ 3 классѣ, а на разстояніяхъ 141—900 верстъ—въ размѣрѣ 1 р.

При исчисленіи дѣйствительной стоимости ученическ. билетовъ, согласно приведенному тарифу, таковая, въ зависимости отъ разстоянія проѣзда, выражается въ нижеслѣдующихъ размѣрахъ:

При проѣздѣ разстоянія:

1) въ 70 в.: стоимость билета 3 кл. 1 р. 05 к. за скидкой въ 50 к., стоимость ученическаго 55 к. или менѣе обыкновеннаго на 48%;

2) въ 140 в.: стоимость билета 3 кл. 2 р. 10 к. за скидкою

въ 50 к., стоимость ученическаго билета 1 р. 60 к. (или менѣе на 23%);

3) въ 141 в.: стоимость билета 3 кл. 2 р. 12 к. за скидкою 1 р., стоимость ученическаго билета 1 р. 12 к. (или менѣе на 47%);

4) въ 900 в.: стоимость билета 3 кл. 8 р. 20 к. за скидкою 1 р., стоимость ученическаго билета 7 р. 20 к. (или менѣе на 12%).

Такимъ образомъ, за проѣздъ, напр., разстоянія въ 140 верстъ уплачивается учащимися болѣе на 48 к. (или на 24%), чѣмъ за 141 версту.

Подобная несоотвѣтственность платы, взыскиваемой за проѣздъ учащихся, требуетъ измѣненія льготнаго тарифа № 43—1902 г. въ томъ смыслѣ, чтобы льготною скидкою, въ зависимости отъ разстоянія, равномѣрно понижалась стоимость билета.

По вопросу 20

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

нач. сл. сб. сообщаетъ, что на сотомъ общемъ съѣздѣ представителей ж. д. были отмѣчены неудобства закона о наложенныхъ платежахъ и было постановлено, между прочимъ, ходатайствовать объ отмѣнѣ взиманія гербоваго сбора съ квитанцій о взысканіи наложеннаго платежа съ получателей грузовъ.

Ходатайство было вызвано тѣмъ, что требованіе объ уплатѣ этого сбора возбуждаетъ массу недоразумѣній и переписки, стоимость которой значительно превышаетъ сумму самаго гербоваго сбора, такимъ образомъ, отъ этого сбора получается не доходъ, а убытокъ для казны.

Наконецъ, CXI общій съѣздъ, принимая во вниманіе, что возвратъ разницъ по уменьшеннымъ и уничтоженнымъ, но взысканнымъ полностью съ получателя наложеннымъ платежамъ, только лишь предъявителямъ квитанцій во взносѣ платежей—на практикѣ вызываетъ рядъ затрудненій какъ для заинтересованныхъ лицъ, такъ равно и для желѣзныхъ дорогъ, ибо грузополучатели не берутъ обыкновенно означенныхъ квитанцій по незнанію или по нежеланію уплатить гербовый сборъ, а слѣдовательно, не могутъ осуществить требованіе, выраженное въ ст. 75—2 Уст., что претензіи на полученіе излишне взысканныхъ денегъ заявляются преимущественно отправителями грузовъ, постановилъ ходатайствовать объ измѣненіи ст. 75 Общ. Уст. въ томъ смыслѣ, чтобы: 1) квитанціи о пріемѣ наложеннаго платежа не выдавались и 2) наложенный платежъ при его снятіи, или разницу при его уменьшеніи, выдавать владѣльцу свидѣтельства.

Сл. сб. Пол. ж. д. присоединяясь къ послѣднему постановленію CXI общ. съѣзда въ первой его части, полагала бы выдачу

квитанцій о взносѣ наложеннаго платежа упразднить или же во всякомъ случаѣ отмѣнить оплату гербовымъ сборомъ этихъ квитанцій.

Что же касается постановленія съѣзда о выдачѣ наложеннаго платежа при его снятіи или разницу при его уменьшеніи владѣльцу свидѣтельства, то съ таковымъ постановленіемъ согласиться нельзя, такъ какъ свидѣтельство при снятіи наложеннаго платежа находится на рукахъ ж. д. и не возвращается отправителю:—казалось бы вполнѣ правильнымъ и гарантирующимъ интересъ всѣхъ сторонъ уничтоженный, но взысканный, наложенный платежъ выдавать предъявителю накладной.

Вопросъ 21.

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

По мнѣнію А. А. Вороненко, въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ указывать наименованіе груза совершенно излишне, вслѣдствіе того, что цѣнность груза не соотвѣтствуетъ суммѣ наложеннаго на данный грузъ платежа: такъ, на Пол. ж. д. были случаи наложенія на очень малоцѣнные грузы болѣе или менѣе значительныхъ суммъ:

по отправкѣ Пинскъ № 1420—одинъ ящикъ яблокъ, вѣсомъ 6 пудовъ,—наложенный платежъ—1.877 р. 25 к.

По отправкѣ Пинскъ № 27826—одинъ ящикъ порожній деревянный простой неокрашенный, вѣс. 5 фун.,—наложенный платежъ—1.458 р. 33 коп.

Пинскъ № 27827	такой же грузъ	. . . .	1.500 р.	— к.
№ 27556	„	. . . .	2.000 „	— „
№ 27557	„	. . . .	1.500 „	— „
№ 27558	„	. . . .	1.761 „	— „
№ 27230	„	. . . .	1.099 „	50 „

и т. д., что даетъ поводъ предположить, что промышленники пользуются ж. д. для своихъ расчетовъ по коммерческимъ операціямъ, въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ нѣтъ банковыхъ учрежденій. Ограниченіе же правъ отправителей налагать платежи въ суммахъ, превышающихъ стоимость грузовъ, отклонено CXVII общимъ съѣздомъ. (12 мая 1911 г.).

По вопросу 24

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и кон-

нач. сл. сб. докладываетъ, что станціонное счетоводство и отчетность станцій организованы, согласно временному положенію о счетоводствѣ и отчетности станцій каз. ж. д. (издано У. ж. д.

троль станціонныхъ операцій?

въ 1901 г.) и приказу по Пол. ж. д. № 28/1901 г., изданному въ развитіе этого положенія.

Періодъ для представленія станціями въ сл. сб. документовъ по оборотамъ, повѣряемымъ ею, установленъ по грузовымъ операціямъ: по отправленію грузовъ—полумѣсячный, по выдачѣ—суточный, а по пассажирскимъ—мѣсячный.

Помимо повѣрки отчетности въ сл. сб., всѣ станціи находятся подъ постояннымъ наблюденіемъ и контролемъ линейныхъ агентовъ сл. сб.—ревизоровъ станціоннаго счетоводства, дѣятельность коихъ опредѣлена особой инструкціей, утвержденной Министромъ П. С.

Постоянная и обязательная дѣятельность ревизора станціоннаго счетоводства простирается на извѣстный участокъ дороги (такихъ участковъ на Пол. ж. д.—шесть) и ему, помимо разныхъ порученій, вытекающихъ изъ дѣлопроизводства сл. сб. инструктированія станціонныхъ агентовъ и проч., вмѣнено инструкціей въ обязанность производить полную ревизію станцій его участка не менѣе 3 разъ въ годъ.

Въ виду благопріятныхъ результатовъ, достигнутыхъ на нѣкоторыхъ дорогахъ примѣненіемъ мѣсячной отчетности по выдачѣ грузовъ и разнымъ сборамъ и согласно предписанію У. ж. д., отъ 1 іюня с. г. за № 14857/106/1387, станціи 1 участка ревизора станціоннаго счетоводства съ 1-го ноября 1911 г. переводятся на мѣсячную отчетность. Такъ какъ переводимыя на мѣсячную отчетность станціи должны находиться подъ особо бдительнымъ надзоромъ лицъ фактическаго контроля, то въ помощь ревизору станціоннаго счетоводства назначаются два помощника и въ обслуживаніи этихъ лицъ будетъ находиться не болѣе 5—6 станцій, дабы имѣлась возможность производить частичныя ревизіи станцій не менѣе 4 разъ въ мѣсяцъ, какъ это и требуется предписаніемъ У. ж. д. за № 1387.

Въ связи съ переводомъ станцій на мѣсячную отчетность стало предметомъ обсужденія Центральнаго учрежденія М. П. С. и изданное въ 1901 г. У. ж. д. временное положеніе о счетоводствѣ и отчетности станцій казенныхъ ж. д.

На Пол. ж. д. практикуется командировка на линію для инструктированія служащихъ изъ управленія, занимающихся тамъ повѣркою отчетности сл. сб.

По вопросамъ 123, 124 и 125

123. Какими способами устраняется безплатная перевозка товаровъ, при отсутствіи провѣрки ихъ въ п.п. проме-

нач. сл. сб. указываетъ на полную цѣлесообразность принятыхъ въ послѣднее время на Пол. ж. д. мѣръ къ немедленной выдачѣ премій за обнаруженныя неправильности, не дожидаясь проведенія бумагъ и офиціальнаго разрѣшенія, если ясно, что никакой притензіи по четому дѣлу ожидать нельзя.

жуточныхъ между станціями отправленія и назначенія?

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

125. Какъ осуществляется надзоръ за сроками доставки для устраненія возможности предъявленія неправильныхъ исковъ за просрочку въ доставкѣ?

Указывая на слишкомъ незначительную скорость движенія грузовъ по Пол. ж. д., А. А. Вороненко признаетъ, что отъ огромнаго количества претензій спасаютъ другія дороги, покрывая остатокъ разстоянія къ сроку.

Причина незначительной скорости движенія грузовъ по Пол. ж. д. заключается въ большомъ числѣ сортировокъ. Необходимо или вознаграждать за работы по сортировкѣ вагоновъ за счетъ дорогъ, сдавшихъ поѣзда не подсортированными, или строго преслѣдовать за подобное сваливаніе работы съ одной дороги на другія.

Можно бы думать, что облегченіе совмѣстной работы сосѣднихъ дорогъ—прямая цѣль существованія пораіонныхъ комитетовъ, на дѣлѣ, однако, выясняется, что въ организаціи этихъ комитетовъ чего то не хватаетъ, напримѣръ, Кіевскій пораіонный комитетъ, къ которому относятся Пол. ж. д., и Московскій, къ которому относится Московско-Брестская ж. д., часто одни и тѣ же дѣла рѣшаютъ различно, а такихъ общихъ для обоихъ комитетовъ дѣлъ много потому, что много передачъ между обѣими дорогами.

Пом. нач. сл. дв. докладываетъ, что при отсутствіи повѣрки товаровъ въ пунктахъ промежуточныхъ между станціями отправленія и назначенія, безплатная перевозка грузовъ устраняется тѣмъ, что всѣ повагонныя отправки принимаются съ чужихъ дорогъ по документамъ и слѣдуютъ въ поѣздахъ записанными въ путевой рапортъ и въ раздаточные списки, при чемъ прицѣпка и отцѣпка вагоновъ на станціяхъ Пол. ж. д. сопровождаются соотвѣтствующими отмѣтками въ путевомъ журналѣ, раздаточныхъ спискахъ и въ книгѣ дѣятельности станціи. Повѣрка мелочныхъ отправокъ бываетъ затруднительна, напримѣръ, при слѣдованіи сборнаго вагона, загруженнаго до полной вмѣстимости за исправными пломбами опредѣленной станціи,—мѣрой устраненія безплатной перевозки грузовъ въ такихъ случаяхъ является право агентовъ производить внезапныя ревизіи поѣздовъ, что и дѣлается ревизорами движенія станціоннаго счетоводства и представителями Г. К.

Далѣе, С. В. Кеннель касается вопроса о срокахъ доставки грузовъ.

При предъявленіи исковъ за просрочку въ доставкѣ грузовъ, правильность исковъ повѣряется по передаточнымъ вѣдомостямъ, накладнымъ, дорожнымъ вѣдомостямъ и инымъ грузовымъ документамъ и по соотвѣтственнымъ конвенціоннымъ штемпелямъ.

Случаевъ предъявленія претензій за просрочку грузовъ по накладнымъ съ подчищенными и неправильными календарными штемпелями на дорогахъ не наблюдалось. За скоростью движенія грузовъ слѣдятъ ревизоры и нач. отд. дв., мѣстожительства

ихъ находятся въ узлахъ, которые, такимъ образомъ, состоятъ подъ ихъ постояннымъ наблюденіемъ.

Затѣмъ, скорость грузовъ относительно прослѣдованія ихъ въ поѣздахъ повѣряется по путевымъ журналамъ главныхъ кондукторовъ и въ отдѣленіяхъ движенія и въ управленіи.

Такъ какъ грузъ часто замедляется сортировкою сборныхъ вагоновъ, то сортировочныя станціи подаютъ ежедневно въ усвѣдѣнія о числѣ разсортировочныхъ вагоновъ и о родѣ и направленіи грузовъ.

Кромѣ того, съ 1 сентября 1911 года въ видѣ опыта на участкѣ Барановичи-Бѣлостокъ введенъ учетъ скорости слѣдованія грузовъ и эту систему учета въ зависимости отъ указаній и результатовъ вышеуказаннаго опыта предположено ввести и по всему протяженію дорогъ, о чемъ донесено У. ж. д.

Дѣйствующія на этомъ участкѣ, кромѣ циркуляра № 212, *) правила о порядкѣ выясненія причины просрочки грузовъ сводятся къ слѣдующему:

1) Агенты, на которыхъ возложена таксировка документовъ по прибытіи грузовъ на чужія дороги, обязаны немедленно выяснить, доставлена ли данная отправка съ просрочкой или нѣтъ, руководствуясь правилами о срокахъ доставки грузовъ ст. 53 Общаго Устава.

2) Всѣ документы на отправки, прибывшія съ просрочкой, немедленно выдѣляются на отдѣльную папку.

3) На каждую отправку, прибывшую съ просрочкой, долженъ быть составленъ контрольный листокъ сер. сл. дв. № 12 и заполненъ всѣми необходимыми данными, полученными изъ всѣхъ штемпелей станцій отправленія, передаточныхъ и промежуточныхъ и изъ всѣхъ отмѣтокъ о причинахъ задержки.

4) Заполненіе контрольнаго листка должно по возможности совершаться въ день прибытія груза непосредственно послѣ таксировки документовъ, отнюдь не задерживая выдачи груза или передачи таковаго на сосѣднюю дорогу и представленія отчетности въ установленные сроки.

5) Порядокъ заполненія контрольнаго листа **) слѣдующій:

А) въ части первой контрольнаго листка свѣдѣнія, требуемыя графами „время принятія груза къ перевозкѣ или принятіе съ чужой дороги“, станція назначенія или станція, сдающая грузъ на другую дорогу, заимствуетъ изъ штемпелей, имѣющихся на оборотной сторонѣ накладной, накладываемыхъ станціями отправленія и изъ штемпелей на дорожныхъ вѣдомостяхъ, накладываемыхъ передаточными станціями, о времени принятія груза съ чужой дороги. Б) Свѣдѣнія, требуемыя графами „время

*) Циркуляръ № 212 помѣщенъ въ приложеніяхъ.

**) Бланкъ контрольнаго листа помѣщенъ въ приложеніяхъ.

С В Ѣ Д Ѣ Н І Я

по претензіямъ о вознагражденіи за просрочку въ доставкѣ грузовъ за 1908—1909 и 1910 г.г.

Годы.	Оставалось къ 1 января.				Вновь поступило.								Всего было на разсмотрѣніи.				Отклонено или прекращено за переходомъ дѣлъ въ судъ.				Передано дорогамъ назначенія				Удовлетворено.				Уплаченная сумма отнесена на счета.								Уплаченные % % на капитальныя суммы отнесены на № 37 смѣты.	
					Отъ претендателя непосредственно или отъ другихъ дорогъ.				Удержано по мѣсячнымъ вѣдомостямъ дорогъ.																				За счетъ Полѣсск. ж. д.									
																													На № 37 смѣты.		Фонда станцій.		Виновныхъ агентовъ.		За счетъ чужихъ дорогъ по распредѣленію.			
	Дѣлъ.	Накладныхъ.	На сумму.		Дѣлъ.	Накладныхъ.	На сумму.		Дѣлъ.	Накладныхъ.	На сумму.		Дѣлъ.	Накладныхъ.	На сумму.		Дѣлъ.	Накладныхъ.	На сумму.		Дѣлъ.	Накладныхъ.	На сумму.		Дѣлъ.	Накладныхъ.	На сумму.											
			Р.	К.			Р.	К.			Р.	К.			Р.	К.			Р.	К.			Р	К.			Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
1908 . . .	504	2.739	24.994	90	3.726	17.345	107.635	36	1.800	1.815	8.312	26	6 030	21.899	140.942	52	660	4.245	74.544	71	87	464	4.707	71	4.310	12.793	33.684	99	14.390	32	2.763	31	23	16	16.508	20	87	18
1909 . . .	973	4.397	28.005	11	3.705	20.792	89.665	93	2.764	6 809	18.697	72	7.442	31.998	136.368	76	621	7.945	63.057	40	123	656	7.709	39	5 429	18.370	40.156	12	23.596	17	3.107	98	22	40	13.429	57	212	25
1910 . . .	1.269	5.027	25.445	85	3.167	20.256	60.149	16	998	7.294	19.473	40	5.434	32.577	105.068	41	645	7.661	49.622	19	93	612	2.301	04	4.287	22.472	42.766	10	26 528	41	6.663	26	31	41	9.543	02	154	18

отправленія со станціи нагрузки или передаточной", проставляются по штемпелямъ, которые должны проставляться станціями отправленія и передаточными: въ прямомъ сообщеніи—на оборотной сторонѣ дорожной вѣдомости, а въ мѣстномъ сообщеніи—на лицевой сторонѣ выписки изъ накладной на свободномъ мѣстѣ. Г) Часть вторая контрольнаго листка заполняется по штемпелямъ, налагаемымъ попутными, узловыми, распорядительными и промежуточными станціями. При этомъ дѣлаются выписки со всѣхъ штемпелей. Д) Часть третья контрольнаго листка заполняется изъ штемпелей о времени прибытія на ст. назначенія, а станціями передачи изъ передаточныхъ вѣдомостей сданныхъ грузовъ на сосѣднюю дорогу.

6) Всѣ отмѣтки, дѣлаемыя на дорожныхъ вѣдомостяхъ станціями слѣдованія груза о причинахъ задержки, переносятся въ контрольный листокъ въ графы „причина задержки". Станція, сдающая грузъ на чужую дорогу, если отъ времени прибытія пройдетъ болѣе 12 час., также объясняетъ причину.

7) Чтобы не задерживать документовъ и не тормозить передачи, одновременно съ составленіемъ передаточныхъ вѣдомостей долженъ составляться контрольный листокъ.

8) Для составленія контрольныхъ листковъ должны назначаться опытные агенты по усмотрѣнію нач. станцій. Листки подписываются лицами, составляющими таковые, и ежедневно за истекшія сутки высылаются въ коммерческій столъ сл. дв. съ надписью: „листки о просрочкѣ".

По претензіямъ за просрочку грузовъ выплачено Пол. ж. д. въ теченіе 1910 года:

Изъ товаро-станціоннаго фонда—12.848 руб. и въ порядкѣ, указанномъ циркуляромъ У. ж. д. отъ 5/6 1906 г. за № 5446/33 (Общ. Уст. стр. 404), выплачено за счетъ казны—26.528 руб., а всего выплачено претензій по просрочкѣ на сумму—39.776 руб.

Затѣмъ, С. В. Кеннель читаетъ слѣдующія свѣдѣнія. (См. вкладную таблицу).

Въ дополненіе къ сказанному по этому вопросу и по вопросу о контролѣ поѣздовъ вообще, главный контролеръ указываетъ на очень практичный способъ контроля поѣздовъ агентами другихъ дорогъ.

Въ поѣздъ, съ которымъ слѣдуетъ контролеръ, никогда не посадятъ безплатныхъ пассажировъ, потому что присутствіе въ поѣздѣ контролера дѣлается сейчасъ же извѣстнымъ всѣмъ, кому это интересно.

Другое дѣло агенты чужихъ дорогъ—это лица, служащимъ данной дороги совершенно неизвѣстныя. Очень часто приходится проѣзжать по чужимъ дорогамъ и во время этихъ проѣздовъ и слѣдовало бы производить контроль, предъявивъ надлежащее

свидѣтельство. Нач. сл. дв. вполнѣ раздѣляетъ это мнѣніе главнаго контролера.

По вопросу 129

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что на дорогахъ, въ силу дѣйствующихъ постановленій и правилъ, формальности по пріему и выдачѣ грузовъ можно признать вполнѣ удовлетворительными въ отношеніи обезпеченія интересовъ дорогъ, и, повидимому, не обременительными для грузоотправителей и получателей; по крайней мѣрѣ, практическихъ указаній на недостатки или неудобства означенныхъ формальностей не имѣется. Кромѣ того, формальности по пріему и выдачѣ грузовъ находятся въ болѣе или менѣе тѣсной связи съ принятой на дорогахъ системой станціоннаго счетоводства и отчетности и потому не могутъ быть оцѣниваемы внѣ этой связи.

Что же касается вводимыхъ въ ближайшемъ будущемъ „Инструкціи по коммерческой части движенія“ и новаго „Положенія о счетоводствѣ и отчетности станціи“, то практическая цѣлесообразность содержащихся въ нихъ постановленій по разсматриваемому вопросу, поскольку таковыя отличаются отъ дѣйствующихъ въ настоящее время, можетъ быть выяснена лишь впослѣдствіи.

По вопросу 130

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

нач. сл. сб. докладываетъ, что матеріальный (поштучный) учетъ грузовъ прямого сообщенія, прибывающихъ на свою дорогу (ввозъ), по существующимъ правиламъ, изложеннымъ въ Положеніи о сл. сб. казенныхъ ж. д., и наказамъ этимъ службамъ производится по восходящимъ передаточнымъ вѣдомостямъ, въ которыхъ отмѣчается время выдачи каждой отправки за данный мѣсяцъ и за слѣдующій за нимъ, отправки же, не отмѣченныя въ передаточныхъ вѣдомостяхъ за указанный періодъ, заносятся въ особые перечни остатковъ, каковые впослѣдствіи сличаются съ вѣдомостями не выданныхъ грузовъ, представляемыми на 1 число каждаго мѣсяца въ сл. сб. станціями.

Что же касается грузовъ прямого сообщенія, отправленныхъ на чужія дороги, а также транзитныхъ, то сохранность ихъ на основаніи тѣхъ же правилъ устанавливается сл. сб. путемъ сличенія отчетовъ отправленія съ данными расчетныхъ матеріаловъ, высылаемыхъ чужими дорогами черезъ три мѣсяца послѣ отчетнаго.

Начиная съ 1912 г. при условіи дополнительнаго смѣтнаго ассигнованія, въ цѣляхъ приближенія срока окончанія работъ по матеріальному учету грузовъ, отправляемыхъ на чужія дороги, а также прослѣдовавшихъ транзитомъ, устанавливается слѣдующій порядокъ:

по грузамъ, отправляемымъ на чужія дороги, будетъ производиться сличеніе отчетовъ отправленія съ выходящими передаточными вѣдомостями, по грузамъ же транзитнымъ—сличеніе передаточныхъ вѣдомостей входящихъ съ выходящими; такое сличеніе можетъ быть заканчиваемо, какъ это показалъ опытъ, произведенный сл. сб. Пол. ж. д., черезъ 30 дней послѣ отправленія или принятія груза съ сосѣдней дороги и, такимъ образомъ, къ этому сроку можетъ заканчиваться матеріальный поштучный учетъ грузовъ этихъ категорій, тогда какъ при нынѣ существующемъ порядкѣ таковой при всей своевременности работъ заканчивался лишь къ концу 4-го мѣсяца.

ВѢДОМОСТЬ

удержаній, произведенныхъ жел. дорогами за досылки излишковъ вѣса, согласно § 70б соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Дороги.	Сумма.		Отчетное время.
	Р.	К.	
Риго-Орловская	9.754	34	Съ мая 1908 по май 1911 г.
Екатерининская	115	58	Съ апрѣля по май включительно 1911 г.
Юго-Восточныя	3.947	26	Съ сент. 1909 г. по апрѣль 1911 г.
Варшавско-Вѣнская	1.642	94	Съ апрѣля 1910 г. по ноябрь 1910 г.
Рязанско-Уральская	290	37	Мартъ 1910 г.
Моск.-Брестская	22	55	Сентябрь и октябрь 1910 г.
Итого	15.773	04	

Абз. 3 § 70г. Дорога, по винѣ коей производится досылка къ повагонной отправкѣ, должна уплатить дальнѣйшимъ дорогамъ слѣдованія за провозъ досылки по попудному тарифу.

Б. По коммерческой службѣ.

По вопросу 22

22. На основаніи обзора документовъ и опроса лицъ, соприкасающихся съ этою службою, особенно же изъ опроса пораіоннаго комитета выяснить, приспособлена ли организація коммерческой службы и способы дѣйствія этой службы для изученія коммерческихъ условій дѣятельности раіона, обслуживаемаго дорогою (на азіатскихъ дорогахъ, сверхъ того, содѣйствуетъ ли она колонизаціи).

по мнѣнію нач. ком. сл. К. К. Зоннъ, ком. сл. въ настоящее время ни по своей организаціи, ни по имѣющимся въ ея распоряженіи средствамъ не соотвѣтствуетъ требованіямъ, которыя могутъ быть предъявлены къ ней, какъ органу мѣстнаго управленія, вѣдающему вопросы коммерческой эксплоатаціи по преимуществу.

Основной причиной этого слѣдуетъ признать отсутствіе положенія о ком. сл., устанавливающаго опредѣленнымъ образомъ задачи, предметы вѣдѣнія, права, обязанности и отношенія ея къ другимъ службамъ управленія. До сего времени, несмотря на почти двадцатилѣтнее существованіе ком. сл., какъ отдѣльной части управленія, положеніе это исчерпывается общею программою дѣятельности коммерческихъ отдѣловъ, данною въ 1893 году при ихъ образованіи (цирк. департамента ж. д. №№ 1773/4 и 9217/1893 г.).

Недостаточная опредѣленность этой программы, прежде всего, сказалась на разграниченіи компетенцій по вопросамъ коммерческаго характера между сл. ком. и дв., что можно видѣть изъ наблюдающагося теперь на казенныхъ дорогахъ разнообразія въ распредѣленіи между названными службами такого рода вопросовъ.

Та же неопредѣленность обнаруживается и въ разграниченіи обязанностей ком. сл. съ образованною впослѣдствіи сл. сб., (напримѣръ, по вопросамъ тарифнымъ, участію въ составленіи доходныхъ смѣтъ).

Открывая возможность различнаго пониманія задачъ и обязанностей ком. сл., неопредѣленность упомянутой программы тѣмъ самымъ даетъ поводъ такого же различнаго пониманія и ея потребностей въ средствахъ работы и личномъ составѣ.

Подтвержденіемъ этого можетъ служить возникновеніе уже при существованіи въ составѣ мѣстныхъ управленій коммерческихъ отдѣловъ—особыхъ коммерческихъ дѣлопроизводствъ и отдѣленій при сл. дв., а также тотъ фактъ, что на дорогахъ, аналогичныхъ по протяженію и размѣрамъ движенія, штаты коммерческихъ отдѣловъ и, въ частности, число коммерческихъ ревизоровъ и агентовъ по розыску грузовъ—весьма различны.

Кромѣ того, за время существованія коммерческихъ отдѣловъ данная имъ программа по существу не измѣнилась, между тѣмъ съ образованіемъ сл. сб. средства, которыя были даны въ свое время коммерческимъ отдѣламъ для выполненія этой про-

граммы, какъ, напримѣръ, отдѣленіе коммерческой статистики, ревизоры-инструкторы,—были отобраны.

Всѣ эти обстоятельства въ конечномъ итогѣ привели къ тому, что ком. сл., имѣя въ программѣ сравнительно широкія задачи, фактически, за недостаткомъ средствъ, лишена возможности ихъ выполнить.

Для иллюстраціи этого положенія можно указать на существующія условія изученія раіоновъ дорогъ, результатовъ и потребностей коммерческой эксплоатаціи, тарифныхъ вопросовъ и т. п. задачъ.

Необходимымъ пособіемъ при такого рода работахъ служитъ коммерческая статистика, между тѣмъ весь основной статистическій матеріалъ находится въ распоряженіи сл. сб., ком. же сл. имѣетъ только годовые отчеты (до послѣдняго года даже неполные), получаемые ею во второй половинѣ слѣдующаго за отчетнымъ года, и въ послѣднее время, мѣсячныя вѣдомости перевозокъ со сравнительными данными за соотвѣтствующій мѣсяцъ предшествующаго года. Не говоря уже о запоздалости, указанные матеріалы по неполнотѣ и способу разработки являются часто малопригодными и по необходимости должны восполняться дополнительными свѣдѣніями, получаемыми отъ сл. сб. или станцій, что усложняетъ и тормозитъ работу.

Но всѣ сколько-нибудь выдающіеся вопросы указаннаго порядка, помимо разработки статистическихъ матеріаловъ, требуютъ обслѣдованія ихъ на мѣстѣ. Для этой цѣли въ распоряженіи ком. сл. имѣется всего одинъ коммерческій ревизоръ, на которомъ, согласно инструкціи, лежитъ и цѣлый рядъ другихъ обязанностей.

Такъ какъ одного агента недостаточно даже для нуждъ обычной работы, то ком. сл. принуждена, взамѣнъ личныхъ обслѣдованій, прибѣгать, какъ и въ собираніи статистическихъ свѣдѣній, къ письменнымъ вопросамъ станцій, частныхъ лицъ и учрежденій, что, усложняя работу, въ концѣ концовъ не даетъ вполнѣ достовѣрнаго и исчерпывающаго вопросъ матеріала.

Само собою разумѣется, что при такихъ условіяхъ о постоянныхъ, систематическихъ работахъ въ указанномъ направленіи не можетъ быть и рѣчи, тѣмъ болѣе, что, съ развитіемъ сѣти и коммерческой дѣятельности дорогъ, возрастаетъ количественно и обычная рядовая работа ком. сл. (аренда, договоры, тарифы и условія перевозки и проч.). Отдавая по необходимости большую долю вниманія работамъ этой категоріи, ком. сл. вынуждена въ вопросахъ болѣе широкаго значенія итти большею частью позади частной и вообще посторонней иниціативы, участвуя лишь посильнымъ освѣщеніемъ и разработкою этихъ вопросовъ, что естественно лишаетъ ком. сл. того значенія, которое имѣлось въ виду при учрежденіи коммерческихъ отдѣловъ въ составѣ мѣст-

ныхъ управленій и которое въ интересахъ коммерческой эксплоатаціи казенныхъ дорогъ представляется безусловно необходимымъ.

По вопросу 23

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

нач. ком. сл. сообщаетъ, что сношенія съ биржевыми комитетами, сельскохозяйственными обществами и отдѣльными торговопромышленными фирмами практикуются ком. сл. во всѣхъ случаяхъ, когда это представляется полезнымъ для выясненія или освѣщенія со стороны компетентныхъ лицъ и учрежденій того или иного порученнаго ей вопроса, а также для полученія разнаго рода справокъ статистическаго характера. Сношенія ведутся почти исключительно письменно.

Постоянныхъ систематическихъ сношеній въ видѣ участія представителя ком. сл. въ имѣющихся при нѣкоторыхъ изъ названныхъ учрежденій періодическихъ совѣщаніяхъ по вопросамъ мѣстной промышленности и торговли, а также доставленія ком. сл. разнаго рода изданій и матеріаловъ по предметамъ вѣдѣнія названныхъ учрежденій,—не существуетъ.

Отсутствіе живой связи съ органами мѣстной торговопромышленной жизни не можетъ не отражаться на работахъ ком. сл., придавая имъ теоретическій и формальный характеръ.

При этомъ не лишне отмѣтить, что въ совѣщаніяхъ и съѣздахъ пораіоннаго комитета представитель ком. сл. Пол. ж. д., вообще говоря, не участвуетъ.

Это обстоятельство, помимо его значенія по существу настоящаго вопроса, между прочимъ, можетъ служить подтвержденіемъ высказаннаго выше мнѣнія, что отсутствіе опредѣленнаго положенія о ком. сл. даетъ поводъ различнаго опредѣленія ея компетенціи, такъ какъ въ другихъ комитетахъ (напр., въ Московскомъ) представители ком. сл. мѣстныхъ управленій участвуютъ по всѣмъ вопросамъ коммерческаго значенія.

Вопросъ 24 помѣщенъ въ отдѣлѣ сл. сборовъ.

По вопросу 25

25. Выяснить, какими данными или соображеніями руководится дорога при опредѣленіи числа и качества лицъ служащихъ въ

К. К. Зоннъ замѣчаетъ, что по роду своихъ работъ ком. сл. нуждается въ агентахъ, не только хорошо грамотныхъ, но и обладающихъ достаточной степенью общаго образованія и развитія. Кромѣ того, для нихъ необходима солидная спеціальная подготовка, а именно: знаніе тарифовъ, общаго устава, соглашеній, знакомство съ общею организаціею коммерческой части движенія

коммерческомъ отдѣлѣ и какими нормами опредѣляется вознагражденіе этихъ служащихъ?

на дорогахъ и функціями всѣхъ причастныхъ къ ней агентовъ, а также знакомство со спеціальною литературою по тарифнымъ и конвенціоннымъ вопросамъ въ видѣ протоколовъ и матеріаловъ тарифныхъ, общихъ и всякаго рода спеціальныхъ съѣздовъ, комиссій и совѣщаній, сужденія которыхъ, хотя бы они и не были проведены въ жизнь, имѣютъ часто важное значеніе при разсмотрѣніи вопросовъ, входящихъ въ кругъ вѣдѣнія ком. сл.

Потребность въ агентахъ, пригодныхъ только на механическую работу, въ ком. сл. очень незначительная.

Спеціальная подготовка легче всего пріобрѣтается на практикѣ подъ руководствомъ старшихъ агентовъ, при чемъ для успѣха дѣла необходима извѣстная устойчивость личнаго состава.

Подобрать соотвѣтствующій по образовательному цензу и подготовкѣ штатъ служащихъ, а въ особенности обезпечить его устойчивость (особенно въ раіонѣ Сѣверо-Западнаго края) возможно лишь при условіи назначенія по смѣтѣ ком. сл. большаго числа должностей съ повышеннымъ окладомъ, хотя бы за счетъ сокращенія мелкихъ. Въ настоящее время ком. сл. ограничена въ этомъ отношеніи опредѣленно установленнымъ числомъ агентовъ и окладовъ съ преобладаніемъ конторщиковъ, вслѣдствіе чего не имѣетъ возможности ни приглашать на службу лицъ съ повышеннымъ образовательнымъ цензомъ, ни поступившихъ заинтересовать матеріально службою.

Отсутствіе школъ, въ которыхъ усваивались бы свѣдѣнія по ком. сл.,—даетъ себя сильно чувствовать.

По мнѣнію К. К. Зонна, въ существующихъ школахъ, изучающихъ почти исключительно техническую часть сл. дв., слѣдовало бы значительно расширить программу прохожденія и коммерческой ея части.

По вопросу 26

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

нач. ком. сл., указывая на то, что на Пол. ж. д., при длинѣ въ 1870 вер., 76 станціяхъ и 52 другихъ остановочныхъ пунктахъ съ коммерческими операціями, въ распоряженіи ком. сл. имѣется всего лишь одинъ коммерческій ревизоръ, замѣчаетъ, что инструктированіе линейныхъ агентовъ по коммерческой части черезъ этого одного коммерческаго ревизора, по крайней мѣрѣ въ тѣхъ размѣрахъ, какіе указаны для сего особой инструкціей этому агенту,—задача не исполнимая, тѣмъ болѣе, что черезъ посредство этого же ревизора приходится дѣлать разслѣдованія по выдающимся претензіямъ и жалобамъ, производить коммерческія обслѣдованія при ходатайствахъ о новыхъ остановочныхъ пунктахъ, подъѣздныхъ путяхъ, измѣненіи тарифовъ и т. п. По необходимости, инструктированіе агентовъ коммерческимъ реви-

зоромъ производится или попутно при производствѣ разслѣдованій, или по спеціальнымъ порученіямъ нач. сл., что во всякомъ случаѣ не отвѣчаетъ интересамъ дѣла.

Для того, чтобы наблюденіе за коммерческой частью на линіи (кромѣ счетоводства и отчетности, для чего имѣются ревизоры станціоннаго счетоводства) было надлежащимъ образомъ обезпечено, а также для возможности осуществленія той живой связи ком. сл. съ торговопромышленной жизнью раіона, отсутствіе которой является безспорно однимъ изъ существеннѣйшихъ недостатковъ современнаго положенія ком. сл., необходимо увеличить число коммерческихъ ревизоровъ по крайней мѣрѣ до четырехъ, какъ это и было до образованія сл. сб. при значительно меньшемъ протяженіи дорогъ.

Въ настоящее время, за указанными выше отдѣльными случаями, инструктированіе линейныхъ агентовъ по тарифамъ и условіямъ перевозокъ ведется по отдѣльнымъ станціямъ путемъ переписки, а по вопросамъ, имѣющимъ значеніе для всей линіи,— путемъ изданія наказовъ и приказовъ.

Особыхъ руководствъ по коммерческой части, кромѣ общеобязательныхъ, не имѣется.

Систематическій сборникъ дѣйствующихъ на дорогахъ распоряженій по ком. сл.—имѣется на каждой станціи.

При упр. д. имѣются желѣзнодорожные курсы для подготовки агентовъ по технической и коммерческой частямъ движенія.

По вопросу 27

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

нач. ком. сл. докладываетъ, что цѣлость и сохранность грузовъ при храненіи ихъ на станціяхъ обезпечиваются штатомъ сторожей охраны, а въ пути—кондукторскими бригадами. Для цѣлей розыска грузовъ при ком. сл. имѣется одинъ агентъ по розыску грузовъ, на обязанности котораго лежитъ производство разслѣдованій и розыска какъ на своей, такъ и на чужихъ дорогахъ въ болѣе или менѣе выдающихся случаяхъ; участіе, когда это возможно, въ производствѣ экспертизъ; онъ же командируется, въ случаѣ надобности, на чужія дороги, для наблюденія за выгрузкой и перегрузкой грузовъ, слѣдующихъ за пломбами Пол. ж. д.

Вслѣдствіе большого количества дѣлъ и особенностей работы, одного агента по розыску грузовъ недостаточно. Непосредственно же станціями въ отношеніи розыска грузовъ до сего времени принимались мѣры, предусмотрѣнныя соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи. Какъ показываетъ, однако, практика, посылка розыскныхъ телеграммъ въ порядкѣ, опредѣленномъ соглашеніемъ, не всегда достигаетъ цѣли, напримѣръ, при путаницѣ въ наклейкѣ ярлыковъ на багажныя мѣста, при засылкѣ

груза въ сторону отъ пути его слѣдованія и т. п. случаяхъ, когда подаваемыя станціями телеграммы съ одной стороны о недостачѣ, а съ другой—о наличіи бездокументнаго груза могутъ не доходить по назначенію.

Подача въ такихъ случаяхъ циркулярныхъ телеграммъ по всѣмъ станціямъ создала бы громадную и въ значительной мѣрѣ непроизводительную работу для телеграфа.

Кромѣ того, при большомъ числѣ такого рода телеграммъ вниманіе къ нимъ неизбѣжно ослабѣло бы и цѣль осталась бы не достигнутой.

Поэтому, болѣе цѣлесообразной мѣрой было бы объединеніе и регистрація розыскныхъ телеграммъ и телеграммъ объ излишнихъ и бездокументныхъ грузахъ въ одномъ мѣстѣ, гдѣ была бы возможность, съ одной стороны, путемъ сопоставленія телеграммъ всей линіи выяснить принадлежность грузовъ и тѣмъ оказывать содѣйствіе станціямъ въ розыскѣ, а съ другой—слѣдить за своевременностью ликвидаціи подобныхъ происшествій.

Для организаціи такого стола розыска грузовъ въ ком. сл. въ настоящее время средствъ не имѣется. Возложить это дѣло на агента по розыску грузовъ не представляется возможнымъ въ виду того, что по роду своихъ обязанностей онъ, какъ указано выше, находится большею частью въ разъѣздахъ и нерѣдко за предѣлами своихъ дорогъ, а слѣдовательно, и вести постоянное наблюденіе за розыскомъ по всей линіи не въ состояніи.

По вопросу 28

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

нач. ком. сл., въ дополненіе къ доложенному имъ уже о томъ, что въ настоящее время ком. сл., въ смыслѣ средствъ и штата, исключаетъ возможность систематическаго изученія коммерческихъ условій дѣятельности раіона и результатовъ эксплоатаціи дорогъ, такъ какъ ни необходимыхъ для сего статистическихъ матеріаловъ, ни достаточнаго числа агентовъ для производства обслѣдованій у нея нѣтъ,—докладываетъ слѣдующее.

Факты паденія или роста перевозокъ, констатируемые сравненіемъ годовыхъ итоговъ статистическаго отчета, въ большинствѣ случаевъ представляютъ собою результаты взаимодѣйствія извѣстнаго ряда явленій въ экономической жизни какъ непосредственно прилегающаго къ дорогамъ, такъ и другихъ обслуживаемыхъ ими раіоновъ. Выяснить и, если необходимо, учесть эти явленія при оцѣнкѣ результатовъ эксплоатаціи одного періода или въ предположеніяхъ относительно другого, при томъ выяснить это всесторонне,—очевидно, возможно лишь при существованіи систематическаго наблюденія за текущими перевозками, а не спустя—1—1½ года послѣ ихъ совершенія, когда

роль отдѣльныхъ факторовъ можетъ быть затеряна въ рядѣ другихъ.

Для наблюденія за текущими перевозками въ распоряженіи ком. сл. средствъ не имѣется, такъ какъ всѣ матеріалы по текущей статистикѣ находятся въ сл. сб.

Если отказаться отъ наблюденія за текущей работой и, суживая задачу, ограничиться изученіемъ результатовъ движенія на основаніи годовыхъ отчетовъ, то и здѣсь положеніе ком. сл. будетъ немногимъ лучше. Хотя изъ свѣдѣній общей и спеціальной прессы, изъ случайныхъ (за отсутствіемъ постоянной связи) свѣдѣній отъ мѣстныхъ лицъ и учрежденій, ком. сл. и можетъ быть освѣдомлена объ отдѣльныхъ явленіяхъ въ области торговли и промышленности за подлежащій ея оцѣнкѣ періодъ дѣятельности дорогъ, тѣмъ не менѣе такая общая освѣдомленность не устраняетъ необходимости выясненія частныхъ причинъ колебанія перевозокъ, между тѣмъ почти единственнымъ доступнымъ для ком. сл. при настоящихъ условіяхъ средствомъ для этого является опросъ станцій.

Возложеніе на станціи работъ, выходящихъ изъ круга ихъ обычной дѣятельности, само по себѣ нельзя признать желательнымъ. Порученіе же работъ, конечная цѣль которыхъ для исполнителя неясна, а тѣмъ болѣе работъ, требующихъ отъ него извѣстныхъ спеціальныхъ знаній, не требующихся обычными его обязанностями,—не только обременяетъ станціонныхъ агентовъ, но является, въ общемъ, и мало полезнымъ для дѣла. Въ этомъ убѣждаютъ результатъ значительнаго числа анкетъ, къ которымъ ком. сл., за неимѣніемъ другого способа, прибѣгаетъ для собиранія необходимыхъ ей свѣдѣній, и, въ частности, опытъ обслѣдованія коммерческаго положенія раіона дорогъ путемъ разсылки станціямъ подробныхъ перечней вопросовъ, касающихся положенія и условій мѣстной промышленности. Въ послѣднемъ случаѣ результаты получились, въ общемъ, малоудовлетворительными, такъ какъ отвѣты во многихъ случаяхъ обнаруживаютъ или формальное отношеніе („отписка"), или непониманіе вопросовъ, или неумѣніе критически отнестись къ добытымъ на мѣстѣ свѣдѣніямъ, благодаря чему среди послѣднихъ встрѣчаются свѣдѣнія явно невѣрныя.

Провѣрка и исправленіе этихъ свѣдѣній потребовала продолжительнаго и кропотливаго труда, опять-таки путемъ переписки, вслѣдствіе чего только послѣ почти двухлѣтней работы явилась возможность воспользоваться добытымъ матеріаломъ для составленія коммерческаго обзора дѣятельности дорогъ, который и будетъ изданъ въ ближайшемъ будущемъ.

Изъ сказаннаго видно, насколько ненормально то положеніе, въ которомъ находится въ настоящее время служба въ отношеніи необходимыхъ, соотвѣтственно ея задачамъ, средствъ работы, и

какую массу упорнаго, хотя, быть можетъ, и не всегда производительнаго труда, приходится ей затрачивать для того, чтобы восполнить недостатокъ своихъ средствъ и посильно выполнить возложенныя на нее задачи.

По вопросу 29 30 31 и 32

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

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

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

32. Допустимо ли устройство складовъ на казенныхъ дорогахъ за счетъ чистой выручки отъ экладочной опараціи, безъ испрошенія

докладывается, что вспомогательныхъ предпріятій на Пол. ж. д. нѣтъ; косвенное участіе въ вспомогательныхъ предпріятіяхъ другихъ дорогъ ограничивается лишь взысканіями ссудъ при выдачахъ.

спеціальныхъ кредитовъ?

По вопросу 33

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

нач. ком. сл. докладываетъ слѣдующее.

Казенныя ж. д., будучи органомъ государственнаго хозяйства и имѣя своимъ прямымъ назначеніемъ удовлетвореніе государственныхъ потребностей и потребностей сельскаго хозяйства, промышленности и торговли, въ то же время являются и предпріятіемъ коммерческимъ. Въ силу этого, интересы желѣзныхъ дорогъ должны быть тѣснѣйшимъ образомъ связаны съ интересами ея кліентовъ.

Осуществленіе этой связи, проведеніе въ жизнь мѣропріятій, устанавливающихъ правильное отношеніе между дорогой и ея кліентами, равно какъ и обезпеченіе интересовъ какъ кліентовъ, такъ и дороги и должно составлять основную задачу коммерческихъ отдѣловъ мѣстныхъ управленій. Объемъ и важность этой задачи требуютъ особаго вниманія къ ней со стороны управленія и выполненіе ея никакимъ образомъ не можетъ быть дѣломъ второстепеннымъ, а тѣмъ болѣе побочной обязанностью какой-либо службы.

Сознаніе важности задачъ коммерческой части на казенныхъ дорогахъ и необходимости создать наиболѣе подходящія условія для ихъ исполненія,—а въ этомъ отношеніи едва ли возможны два мнѣнія,—послужило въ свое время основаніемъ къ выдѣленію коммерческихъ отдѣловъ изъ сл. дв. въ самостоятельную часть управленія. Но, какъ было уже доложено раньше, мѣра эта не была надлежащимъ образомъ закончена въ смыслѣ закрѣпленія правъ и обязанностей новаго отдѣла управленія опредѣленнымъ положеніемъ, слѣдствіемъ чего съ теченіемъ времени и явилось современное положеніе коммерческихъ отдѣловъ, значеніе и роль которыхъ на отдѣльныхъ дорогахъ въ значительной мѣрѣ зависятъ отъ случайныхъ условій.

Такимъ образомъ, въ интересахъ улучшенія постановки коммерческаго дѣла на казенныхъ дорогахъ, казалось бы, прежде всего, необходимо устранить недостатки организаціи коммерческихъ отдѣловъ, дать имъ средства для надлежащаго выполненія своихъ обязанностей, а не присоединять ихъ къ той или другой службѣ въ качествѣ побочнаго органа, тѣмъ болѣе, что само по себѣ такое объединеніе, въ концѣ концовъ, должно свестись не къ улучшенію дѣла, а лишь къ переименованію должностей и извѣстному расширенію административнаго значенія лица, завѣдывающаго объединенными службами.

Всякое объединеніе имѣетъ смыслъ лишь въ томъ случаѣ,

когда имъ можетъ быть устранена повторность или параллельность работъ, или достигнуто сокращеніе расходовъ и единство руководительства, короче—когда одна изъ объединенныхъ частей можетъ безслѣдно растворіться въ другой.

При объединеніи коммерческаго отдѣла со сл. дв. такого полнаго сліянія быть не можетъ. Коммерческія обслѣдованія, обзоры, тарифные и конвенціонные вопросы и вообще работы, исполняемыя теперь ком. сл. самостоятельно,—всѣ эти работы должны составить отдѣльную и не зависимую отъ другихъ группу и въ сл. дв. Руководство работами этой группы въ виду ея спеціальности потребуетъ назначенія особаго завѣдывающаго на правахъ, какъ это и было 18 лѣтъ тому назадъ, номинально—помощника нач. сл. дв., а фактически—автономнаго нач. отдѣла. Послѣднее—неизбѣжно, именно въ силу спеціальности работъ, которыя должны имѣть предметомъ и цѣлью исключительно потребности кліентовъ и коммерческіе интересы дорогъ, а не условія техническаго движенія. Въ отношеніи другихъ, второстепенныхъ работъ, исполняемыхъ частью въ ком. сл., частью въ сл. дв., преслѣдуемая объединеніемъ цѣль можетъ быть достигнута перераспредѣленіемъ ихъ между службами, на что уже и указывалось выше при объясненіи недостатковъ современнаго положенія ком. сл.

Общность извѣстной категоріи дѣлъ есть между всѣми частями управленія и если это обстоятельство считать достаточнымъ основаніемъ для объединенія соприкасающихся между собою службъ, то пришлось бы совершенно уничтожить, по крайней мѣрѣ номинально, существующее дѣленіе управленія на службы и отдѣлы.

Не имѣя серьезныхъ основаній по существу обязанностей обѣихъ службъ и не измѣняя фактическаго ихъ распредѣленія, объединеніе сл. дв. и ком., разъ только послѣдняя и какъ часть сл. дв. останется въ томъ же положеніи, какъ теперь, не улучшитъ, а скорѣе ухудшитъ дѣло коммерческой эксплоатаціи поскольку, конечно, послѣднее зависитъ отъ организаціи, а не отъ лицъ, имъ завѣдующихъ.

Нач. сл. дв. также высказывается за отдѣльное существованіе ком. сл.

По вопросу 34

34. Разрабатывается ли на основаніи сношеній съ промышленными и торговыми учрежденіями (биржевыми

К. К. Зоннъ докладываетъ, что ком. сл. въ настоящее время въ отношеніи тарифныхъ и конвенціонныхъ вопросовъ поставлена въ необходимость ограничивать свою роль почти исключительно доставленіемъ заключеній по запросамъ У. ж. д. и завѣдывающихъ тарифными и общими съѣздами.

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

Самостоятельность возбужденіе такого рода вопросовъ сравнительно рѣдко, при чемъ и эти вопросы по большей части являются не результатомъ изученія той или иной отрасли перевозокъ, а какъ слѣдствіе обнаруживаемыхъ на практикѣ неясностей или неполноты дѣйствующихъ тарифовъ и правилъ.

Причины описаннаго положенія были доложены въ отвѣтахъ на предыдущіе вопросы.

Вопросъ 35.

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

По мнѣнію нач. ком. сл., наиболѣе существеннымъ недостаткомъ дѣйствующаго грузового тарифа является его неприспособленность для практическаго пользованія въ обстановкѣ и условіяхъ станціонной работы.

Какъ практическое руководство для станціонныхъ таксировщиковъ, весьма часто не имѣющихъ возможности посвящать таксировкѣ болѣе 5—10 минутъ по каждой отправкѣ, къ тому же работающихъ въ обстановкѣ, не позволяющей сосредоточиться на работѣ, тарифъ долженъ быть возможно кратокъ (доступенъ по объему), простъ по построенію и категориченъ въ постановленіяхъ. Между тѣмъ, дѣйствующій грузовой тарифъ въ общей сложности, т. е., считая всѣ его части и приложенія въ видѣ разсчетныхъ таблицъ и тарифовъ отдѣльныхъ сообщеній, а также періодически выходящія дополненія, представляетъ руководство болѣе чѣмъ въ 15 тыс. страницъ. Насколько удобна работа съ такимъ руководствомъ на болѣе или менѣе дѣятельной станціи, легко себѣ представить.

Далѣе, дѣйствующій тарифъ отличается значительной сложностью, быть можетъ, и неизбѣжною при существующей тарифной системѣ, но дѣлающей его малодоступнымъ и трудно-усвояемымъ въ качествѣ практическаго пособія.

Достаточно указать на многочисленность номенклатурныхъ позицій, разнообразіе схемъ провозныхъ платъ, дополнительныхъ сборовъ и способовъ ихъ расчета.

Но едва ли не самая слабая сторона грузового тарифа, какъ руководства,—это условность его постановленій, имѣющая въ основѣ неустойчивость принциповъ исчисленія провозныхъ платъ и дополнительныхъ сборовъ. Наиболѣе характерными примѣрами въ этомъ отношеніи могутъ служить дѣйствующія постановленія о расчетахъ платъ по сборнымъ попуднымъ отправкамъ, отправкамъ навалочныхъ грузовъ и о взиманіи сбора за взвѣшиваніе. Въ указанныхъ постановленіяхъ,—а они не исключеніе,—исчисленіе подлежащихъ взиманію съ грузохозяина платежей обставляется рядомъ разнообразныхъ условій, обязывающихъ таксировщика или дѣлать нѣсколько параллельныхъ под-

счетовъ (сборныя отправки), или наряду съ основными элементами тарифа (родъ и количество груза, разстояніе перевозки) принимать во вниманіе и рядъ не имѣющихъ къ нимъ прямого отношенія и постоянно мѣняющихся обстоятельствъ (подъемная сила вагона, ручательство за вѣсъ и т. п.).

Въ частности, номенклатура грузового тарифа страдаетъ излишнею многочисленностью и дробностью товарныхъ наименованій. Кромѣ того, очень часто въ ней встрѣчаются наименованія товаровъ, сравнительно рѣдко обращающихся въ торговлѣ и обиходѣ, притомъ—наименованія безъ всякихъ пояснительныхъ указаній не только о внѣшнихъ признакахъ товара, но и его практическаго значенія (напр., „краска", „дубильный матеріалъ" и т. п.). Такъ какъ на обязанности станціонныхъ агентовъ, принимающихъ грузы, лежитъ не только слѣдить за соотвѣтствіемъ наименованія таковыхъ дѣйствующей номенклатурѣ тарифа, но и охранять интересы дорогъ отъ возможности злоупотребленій со стороны грузохозяевъ, то, очевидно, станціонные агенты (вѣсовщики, смотрители пакгаузовъ или по крайней мѣрѣ нач. станцій и ихъ замѣстители) должны знать и во всякомъ случаѣ имѣть извѣстное представленіе о всѣхъ включенныхъ въ номенклатуру товаровъ, чтобы быть въ состояніи, если не установить неправильность, то хотя бы заподозрѣть ее и имѣть поводъ обратиться къ содѣйствію свѣдущихъ лицъ. При обширности номенклатуры, обнимающей съ большею или меньшею детальностью всѣ виды товаровъ, обращающихся въ торговлѣ и обиходѣ, требовать отъ станціонныхъ агентовъ такого знанія номенклатуры невозможно. Многочисленность и дробность позицій, отсутствіе при наименованіяхъ пояснительныхъ указаній, наличіе которыхъ позволяло бы даже и малосвѣдущему въ товарахъ лицу судить о соотвѣтствіи товара заявленному наименованію, не только создаютъ серьезныя затрудненія для станціонныхъ агентовъ, но въ извѣстной мѣрѣ служатъ причиной широкаго развитія злоупотребленій по обходу тарифа со стороны отправителей.

Не вдаваясь въ детальный разборъ отмѣченныхъ здѣсь особенностей дѣйствующаго грузового тарифа, слѣдуетъ сказать, что возможное упрощеніе его и приспособленіе для цѣлей практическаго руководства станцій является существенною потребностью коммерческаго дѣла на дорогахъ.

Задача эта можетъ быть выполнена лишь путемъ коренного пересмотра дѣйствующихъ тарифныхъ постановленій въ смыслѣ согласованія ихъ съ основными принципами тарификаціи, а въ отдѣльности въ отношеніи номенклатуры—путемъ исключенія изъ нея наименованій товаровъ, уже не существующихъ въ торговлѣ, или встрѣчающихся крайне рѣдко, объединенія товаровъ однородныхъ въ общія позиціи съ указаніемъ наиболѣе характерныхъ ихъ признаковъ, снабженія отдѣльныхъ наименованій по-

яснительными указаніями. Но такъ какъ при этомъ номенклатура можетъ значительно увеличиться въ объемѣ, что затруднитъ пользованіе ею, то практичнѣе воспользоваться для той же цѣли существующимъ алфавитнымъ указателемъ тарифовъ, который въ настоящемъ его видѣ, если и полезенъ, то только для начинающихъ таксировщиковъ и для лицъ, совершенно незнакомыхъ съ тарифомъ.

Число и объемъ позицій статистической номенклатуры находятся въ тѣсной связи съ группировкой и классификаціей товаровъ въ грузовомъ тарифѣ. Кромѣ того, грузовая статистика служитъ не только цѣлямъ учета перевозокъ, но и матеріаломъ для оцѣнки и построенія тарифовъ, а при этомъ условіи она не можетъ не быть подробной. Сокращеніе числа статистическихъ позицій еще болѣе бы затруднило разработку тарифовъ, которая и теперь часто встрѣчаетъ затрудненія изъ-за отсутствія статистическихъ данныхъ по отдѣльнымъ грузамъ.

По вопросу 36

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

мнѣніе нач. ком. сл. таково, что существующій порядокъ разрѣшенія дѣлъ по тарифнымъ вопросамъ, при условіи дѣятельнаго участія со стороны мѣстныхъ управленій, представляется вполнѣ цѣлесообразнымъ и обезпечивающимъ интересы какъ желѣзныхъ дорогъ, какъ и ихъ кліентовъ.

Что касается дѣлъ, разрѣшаемыхъ учрежденіями М. П. С., то изъ числа ихъ представляется желательнымъ передать на разрѣшеніе мѣстныхъ управленій вопросы объ открытіи для временнаго производства коммерческихъ операцій разнаго рода техническихъ остановочныхъ пунктовъ. Дѣйствующій порядокъ открытія и закрытія остановочныхъ пунктовъ не только для обязательныхъ, но и для необязательныхъ коммерческихъ операцій весьма сложенъ, между тѣмъ, по условіямъ коммерческой дѣятельности раіона, часто возникаетъ необходимость въ производствѣ пассажирскихъ и грузовыхъ операцій на техническомъ остановочномъ пунктѣ лишь на извѣстное, болѣе или менѣе короткое, время, послѣ чего остановочный пунктъ неопредѣленное время можетъ опять функціонировать, какъ исключительно техническій, или даже можетъ быть временно закрытъ для всякихъ операцій.

Испрошеніе въ установленномъ порядкѣ разрѣшенія открытія и закрытія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ,—помимо длительности, не всегда достигаетъ цѣли, а открытіе хотя бы и для необязательныхъ операцій на неопредѣленное время создаетъ обязанность для дорогъ содержать остановочный пунктъ даже и тогда, когда въ немъ ни коммерческой, ни технической надобности уже не существуетъ.

Предоставленіе мѣстному управленію права открывать на опредѣленныхъ условіяхъ означенные остановочные пункты для коммерческихъ операцій и закрывать ихъ, не испрашивая каждый разъ разрѣшенія центральнаго управленія, съ помѣщеніемъ лишь въ сборникѣ тарифовъ соотвѣтствующаго извѣщенія, устранило бы испытываемыя теперь въ этомъ отношеніи затрудненія.

В. По матеріальной службѣ.

По вопросу 37

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

нач. м. сл. Н. Ю. Мацонъ докладываетъ слѣдующее:

Въ распоряженіи Пол. ж. д. имѣется для старыхъ участковъ оборотный капиталъ	2.650.946 р. 52 к.
Получено отъ Николаевской ж. д. для участка Полоцкъ-Волковыскъ	731.000 „ — „
Итого	3.381.946 р. 52 к.
По закону отъ 3 іюля 1911 г. оборотный капиталъ Полѣсскихъ ж. д. нормированъ въ	3.275.000 р. — к.
Отъ Николаевской ж. д. имѣетъ дополнительно поступить 644.000 р., такъ что общая сумма, имѣющая поступить . .	1.375.000 „ — „
Слѣдовательно, оборотный капиталъ Полѣсскихъ ж. д. будетъ доведенъ до . . .	4.650.000 „ — „
На 1 января 1911 г. имѣлось новыхъ матеріаловъ и предметовъ, числящихся на оборотномъ капиталѣ,—на 3.533.654 р. 76 к., т. е., противъ имѣющагося въ распоряженіи дорогъ капитала больше на	151.708 „ 24 „
Противъ установленнаго на періодъ до 1-го января 1914 г. размѣра оборотнаго капитала меньше на	1.116.345 „ 24 „
Эта послѣдняя разница обусловлена, главнымъ образомъ, тѣмъ, что наличіе топлива, шпалъ и переводныхъ брусьевъ было значительно меньше нормальнаго по слѣдующимъ причинамъ:	
I. Топлива было меньше противъ новой нормы	1.056.866 „ 52 „
а именно:	
1) Дровъ было меньше на	396.574 „ 86 „

Эта разница была вызвана тѣмъ, что по заключеннымъ договорамъ для старыхъ участковъ было недопоставлено дровъ приблизительно на сумму 225.000 руб. и, кромѣ того, управленіе Николаевской ж. д. передало дровъ въ такомъ количествѣ, что стоимость запаса дровъ на 1 января въ новомъ участкѣ была меньше предусмотрѣнной по оборотному капиталу, круглымъ числомъ, на 90.000 руб.

2) Паровознаго угля было меньше на . . . 82.880 р. 33 к.

Благодаря холерной эпидеміи, запасъ угля во второй половинѣ 1910 г. значительно понизился и на 1 января состояло всего 741.388 пуд., изъ коихъ было окончательно принято и заприходовано только 468.551 пудъ. Въ дѣйствительности оборотнаго капитала не хватаетъ для установленнаго запаса угля

3) Угольныхъ брикетовъ было меньше на . 575.613 „ 58 „

Всего на 1 января 1911 г. состояло въ наличіи 1.815.414 пудовъ, изъ коихъ было заприходовано только 170.421 пудъ, за неполученіемъ отъ Николаевской ж. д. фактуръ и неокончаніемъ пріемки брикетовъ, поступившихъ послѣ 1 октября 1910 года.

На дѣлѣ оборотнаго капитала на брикеты не хватаетъ для установленнаго запаса ихъ.

Сводя эти данныя въ таблицу, получимъ такую картину:

Названіе матеріаловъ.	Наличіе на 1-е января 1911 г.		Оборотный капиталъ.		Разница.		
					Болѣе.	Менѣе.	
Дрова	867.425	14	1.264.000	00	—	396:574	86
Уголь паровозный . . .	77.119	67	160.000	00	—	82.880	33
Брикеты	45.386	42	621.000	00	—	575.613	58
Прочіе матеріалы . . .	8.202	25	10.000	00	—	1.797	75
Итого.	998.133	48	2.055.000	00	—	1.056.866	52

II. Шпалъ и переводныхъ брусьевъ было меньше противъ новаго размѣра оборотнаго капитала на . . . . . 307.730 р. 74 к.

Оборотный капиталъ исчисленъ по слѣдующему расчету:

а) шпалы.

Для старыхъ участковъ принятъ 1,5 годовой расходъ = 615.000 шпалъ по 83 коп. = = ... 575.000 руб.

Для Полоцкъ-Волковысскаго участка 150% годового расхода, исходя изъ 81-лѣтняго срока службы шпалъ 275.000, на . . . . . 280.000 руб.

Итого . . . . . 855.000 р. — к.

б) Переводные брусья.

Для старыхъ участковъ 130% годового расхода = 450 комплектовъ по 100 р. = = 45.000 руб.

Для участка Плоцкъ-Волковыскъ по тому же расчету, какъ шпалы, — 144 комплектовъ на 20.000 р. . . . . 65.000 р. — к.

Итого . . . . . 920.000 р. — к.

На дѣлѣ, на 1 января состояло шпалъ 698.114, на . . . . . 598.825 р. 94 к.

Переводныхъ брусьевъ — 147 комплектовъ, на . . . . . 13.443 „ 32 „

Итого . . . . . 612.269 р. 26 к.

Разница произошла вслѣдствіе недокупки шпалъ и переводныхъ брусьевъ Полѣсскими ж. д. и полученія таковыхъ отъ Николаевской ж. д. въ меньшемъ противъ нормы количествѣ.

Однако, оборотный капиталъ исчисленъ вѣрно, потому что, исходя изъ 8-лѣтняго срока службы шпалъ на старыхъ участкахъ, нужно смѣнить въ годъ 3.221.487: 8 = = 402.686, т. е. 150% этого расчета составляетъ 604.000 шпалъ, что близко къ указанной выше нормѣ.

Исходя изъ этой же нормы для переводныхъ брусьевъ, получимъ ежегодную смѣну ихъ на старыхъ участкахъ — 1888: 8 =

= 236, т. е., требуется запасъ въ 340 комплектовъ; но пока этого запаса для старыхъ участковъ недостаточно, въ виду того, что только часть комплектовъ пропитана и приходится исходить и изъ 5-лѣтняго срока службы.

III. Лѣсныхъ матеріаловъ было меньше противъ новаго размѣра оборотнаго капитала на . . . . . 179.942 р. 65 к.

Это было вызвано недостаточностью запаса лѣсныхъ матеріаловъ, главнымъ образомъ, для нуждъ сл. п.

Нач. дороги Т. И. Акоронко отмѣчаетъ отсутствіе конкуренціи между заводами, снабжающими дороги матеріалами и издѣліями, главнымъ образомъ ,металлическими:—всюду члены синдикатовъ, а это сильно затрудняетъ борьбу съ неисправностью заводовъ, что косвеннымъ образомъ обременяетъ оборотный капиталъ. Такова, напримѣръ, происходящая сейчасъ задержка Островецкимъ заводомъ заказанныхъ ему бандажей *).

---

*) Нач. сл. т. читаетъ слѣдующую справку о количествѣ шинъ не доставленныхъ Островецкими заводами къ 25 августа 1911 года включительно, согласно наряду У. ж. д. отъ 22 января 1911 г. за № 1094 и заказу сл. т. отъ 2 марта 1911 г. за № 4701.

Серія паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ.	Внутр. діаметръ шинъ вчернѣ D= въ м м.	Не доставлено заводомъ къ 25 августа 1911 г. включительно шинъ, шт.
А. Паровозныя:		
Г и С, безъ ребордъ	1.561	1
Н, безъ ребор. ведущ.	1.660	3
Н, съ ребор. сцѣп.	1.660	1
Бк—II вып. безъ ребор.	1.060	2
Бк—II вып. съ ребор.	1.060	63
	Всего . .	. . . . . 70 шт.
Б. Тендерныя:		
К, тендер. и бѣгун.	972	21
К, Бк, Г и С.	872	21
М	911	10
Рв и Рр	902	6
	Всего . .	. . . . . 58 шт.

Нач. сл. т. добавляетъ къ этому недавно полученное отъ Харьковскаго завода заявленіе о томъ, что онъ не можетъ ручаться за срочную доставку на дорогу заказанныхъ баковъ для водоемныхъ зданій, потому что не получаетъ желѣза отъ Продаметы.

Нач. м. сл. сообщаетъ, что заказы принимаетъ Продамета, которая и распредѣляетъ ихъ между отдѣльными заводами, такъ что при заказѣ неизвѣстно,—какой заводъ будетъ его исполнять. При этомъ обыкновенно не соглашаются на спѣшные заказы со сроками менѣе 3 мѣсяцевъ.

Главный контролеръ указываетъ на то, что, съ цѣлью обратить вниманіе Петербурга на ненормальное положеніе дѣлъ, нарочно писались особыя мнѣнія на рѣшенія совѣта по этимъ вопросамъ, однако, никакихъ практическихъ результатовъ этимъ не достигли.

По вопросу 38

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

Н. Ю. Мацонъ, указывая на то, что при заготовкѣ матеріаловъ и предметовъ необходимо различать ходовые (сортаментные), покупаемые въ запасъ кладовыхъ м. сл., и неходовые, покупаемые только по спеціальнымъ требованіямъ службъ-потребительницъ,—останавливается на каждомъ родѣ матеріаловъ подробнѣе.

Серія паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ.	Внутр. діаметръ шинъ вчернѣ Д. = въ м. м.	Недоставлено заводамъ къ 25 августа 1911 г. включительно шинъ шт.
В. Вагонныя:		
Нормал. типа	892	86
	Всего . .	. . . . . 86 шт.
А всего не доставлено къ 25 августа 1911 г. вкл. 214 шт. шинъ.		
Заказано на 1911 г. шинъ:		
Паровозныхъ	—	678
Тендерныхъ	—	146
Вагонныхъ	—	269
	Всего . .	. . 1.093

I. Ходовые матеріалы и предметы заготовляются на каждый годъ, по возможности въ концѣ предыдущаго года, по расчету: предполагаемаго годового расхода—А, установленнаго минимальнаго запаса—Б, ожидаемаго наличія—В— на 1 января того года, въ потребность котораго производится заготовка, количество—М, подлежащее заготовкѣ, принимается:

$$М = А + Б - В$$

съ такимъ расчетомъ, чтобы къ концу года оставался минимальный запасъ—Б. Въ тѣхъ случаяхъ, когда предвидится возможность измѣненія цифръ — А или — В, заготовка производится въ меньшемъ количествѣ съ тѣмъ, чтобы въ случаѣ необходимости произвести дополнительную заготовку въ теченіе года.

При исчисленіи количествъ—А, Б и В руководствуются слѣдующими соображеніями:

1) Ожидаемый годовой расходъ — А опредѣляется по годовымъ расходамъ за истекшіе 3 года, при заготовкахъ въ потребность 1912 г. по расходамъ 1908, 1909 и 1910 г.г.).

Если годовой расходъ въ теченіе означеннаго періода колебался незначительно и нѣтъ причинъ ожидать рѣзкаго измѣненія расхода даннаго матеріала или предмета, то расходъ А на слѣдующій годъ принимается равнымъ среднему годовому расходу истекшаго 3-лѣтія. Въ противномъ случаѣ, вводится соотвѣтствующая поправка по совокупности всѣхъ обстоятельствъ, при чемъ принимается во вниманіе и ожидаемый расходъ въ отчетномъ году; для этого въ заготовочныхъ вѣдомостяхъ проставляется наличіе на 1 января отчетнаго и количество, заготовленное на этотъ годъ.

2) Минимальный запасъ—Б принимается въ зависимости отъ заданій, принятыхъ при исчисленіи необходимаго размѣра оборотнаго капитала.

Для большинства матеріаловъ минимальный запасъ принимается въ 25—30% годового расхода; для дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ—въ 100% годового расхода.

Въ ближайшемъ будущемъ предполагается установить нормы запаса всѣхъ матеріаловъ и предметовъ для всѣхъ кладовыхъ м. сл. и службъ-потребительницъ, что дастъ возможность болѣе точнаго исчисленія необходимаго минимальнаго запаса каждаго отдѣльнаго матеріала и предмета.

3) Ожидаемое къ концу года наличіе—В исчисляется по наличію на 1 число предшествующаго мѣсяца и по ожидаемому расходу до конца года, при чемъ опредѣленіе послѣдняго требуетъ большого вниманія.

Для матеріаловъ и предметовъ, расходуемыхъ въ теченіе

года болѣе или менѣе равномѣрно, расходъ исчисляется по среднему годовому расходу.

Однако, многіе матеріалы и предметы расходуются неравномѣрно въ теченіе года, какъ, напр., краски, строительные матеріалы, керосинъ и проч. Для нихъ приходится руководствоваться среднимъ расходомъ въ соотвѣтственные мѣсяцы предыдущихъ лѣтъ.

II. Въ теченіе года часто выясняется недостаточность количествъ, заготовленныхъ по годовымъ заготовкамъ. Въ такихъ случаяхъ количества, подлежащія дополнительной заготовкѣ, исчисляются на основаніи ожидаемаго расхода до конца года, минимальнаго запаса и наличія на ближайшее 1 число, т. е., опять съ такимъ расчетомъ, чтобы къ концу года оставался минимальный запасъ.

III. Неходовые матеріалы и предметы не заготовляются въ запасъ, а только въ количествахъ дѣйствительной потребности по соглашенію съ соотвѣтствующими службами-потребительницами.

Въ заключеніе нач. м. сл. выясняетъ желательность служащихъ-техниковъ.

По вопросу 39

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

нач. м. сл. докладываетъ, что всѣ заготовки, за рѣдкими исключеніями, производятся или путемъ конкуренцій, или путемъ заказа лицамъ и фирмамъ, извѣстнымъ управленію.

Конкуренціи вызываются исключительно письменныя, безъ казеннаго пакета, съ залогомъ и безъ него.

Во всѣхъ случаяхъ способъ заготовки предварительно утверждается нач. д. или совѣтомъ, смотря по тому,—чьимъ распоряженіемъ производится данная заготовка.

Наличныя покупки производятся только въ исключительныхъ случаяхъ срочной потребности или въ случаяхъ незначительныхъ количествъ, подлежащихъ заготовкѣ.

Хозяйственнымъ способомъ заготовляются: булыжный камень, тесаный и щебень (распоряженіемъ нач. сл. п.) и метлы (распоряженіемъ нач. м. сл.). Кромѣ того, начиная съ 1910 года, совѣтомъ разрѣшена хозяйственная покупка дровъ черезъ ревизоровъ м. сл.

Поставка по отдѣльнымъ нарядамъ практикуется для такихъ матеріаловъ, расходъ различныхъ сортовъ которыхъ сильно колеблется, какъ напр.,—сортовое желѣзо, заклепки, болты, желѣзныя трубы и соединительныя ихъ части и т. п. Въ договорахъ на поставку этихъ матеріаловъ устанавливается общее количество и цѣна всѣхъ отдѣльныхъ введенныхъ на дорогахъ размѣ-

ровъ, но поставка производится по отдѣльнымъ нарядамъ, выдаваемымъ нач. м. сл. по мѣрѣ дѣйствительной потребности.

По вопросу 40

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

нач. м. сл., сообщая, что для отдѣльныхъ кладовыхъ какъ м. сл., такъ и службъ-потребительницъ, не установлены размѣры запасовъ, за исключеніемъ запасныхъ частей паровозовъ, тендеровъ, водопроводныхъ трубъ и фасонныхъ частей.

Въ ближайшемъ будущемъ будутъ выработаны нормы для всѣхъ матеріаловъ и предметовъ, при чемъ для линейныхъ кладовыхъ предполагается установить минимальные запасы въ размѣрѣ 3-недѣльнаго, а максимальные запасы въ размѣрѣ 6—8-недѣльнаго расхода данной кладовой.

Заготовка ходовыхъ матеріаловъ и предметовъ производится по возможности 1 разъ въ годъ, но въ случаѣ необходимости случаются въ теченіе года и дополнительныя заготовки, по мѣрѣ выясняющейся въ нихъ потребности. При этомъ заготовка производится съ такимъ расчетомъ, чтобы не допускать пониженія запасовъ ниже установленныхъ нормъ.

Неходовые матеріалы и предметы заготовляются по мѣрѣ дѣйствительной потребности.

Всѣ заготовки производятся по предварительномъ докладѣ нач. д. или совѣту, съ представленіемъ подробныхъ заготовочныхъ вѣдомостей, техническихъ условій, проектовъ, запросовъ и объявленій, списка лицъ и фирмъ, коимъ предполагается послать запросы.

Разрѣшенія задерживаются только въ тѣхъ случаяхъ, когда нач. д. или совѣтъ признаетъ представленныя свѣдѣнія недостаточно полными, или требуетъ измѣненія условій поставки по соглашенію съ соотвѣтствующею службою-потребительницею.

Вообще говоря, задержки—рѣдки.

По вопросу 41

41. Какое участіе принимаютъ службы-потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять исчерпываемый запасъ магазина, или, въ виду ненадобности

нач. м. сл. докладываетъ, что рѣшеніе вопроса о необходимости входить съ докладомъ о дополнительныхъ заготовкахъ для пополненія запаса складовъ всецѣло возложено на нач. м. сл., которому предоставляется обращаться къ службамъ-потребительницамъ со справками о предстоящемъ расходѣ.

Въ случаяхъ потребности въ матеріалахъ въ количествахъ, превышающихъ средній годовой расходъ, а равно въ случаяхъ изъятія изъ употребленія какого-либо матеріала или предмета,

даннаго матеріала, пріостановить возстановленіе запаса?

нач. службъ-потребительницъ своевременно сообщаютъ объ этомъ нач. м. сл.

Предсѣдатель интересуется, есть ли на дорогѣ химическая лабораторія.

Нач. дорогъ сообщаетъ, что таковая существуетъ, но вѣдаетъ исключительно поступающіе матеріалы.

Нач. сл. т. указываетъ на отсталость нашихъ требованій отъ предложеній рынка. Можетъ быть на рынкѣ существуютъ матеріалы и лучше и дешевле требуемыхъ ж. д., а это остается неизвѣстнымъ, потому что ж. д. не слѣдитъ за рынкомъ. Въ болѣе или менѣе удовлетворительной степени подобнаго рода освѣдомленность существуетъ только по отношенію оборудованія мастерскихъ.

Нач. мат. сл., соглашаясь съ высказаннымъ мнѣніемъ, указываетъ, что, кромѣ того, въ м. сл. крайне желательно было бы имѣть техниковъ, знакомыхъ съ товаровѣдѣніемъ.

По вопросу 42

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

докладывается, что всѣ техническія условія устанавливаются и измѣняются исключительно по соглашенію съ нач. службъ-потребительницъ.

По вопросу 43

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

докладывается, что выборъ образцовъ, по которымъ заготовляются матеріалы и предметы, производится комиссіей съ участіемъ представителей заинтересованныхъ службъ-потребительницъ.

По вопросу 44

44. Какое участіе принимаютъ службы-потребительницы при пріемкахъ пріобрѣтаемыхъ запасовъ

нач. дороги Т. И. Акоронко сообщаетъ, что во всѣхъ пріемкахъ принимаютъ участіе представители службъ-потребительницъ.

Нач. мат. сл. докладываетъ, что въ главномъ складѣ пріемочная комиссія состоитъ изъ нач. мастерскихъ, мѣстнаго нач.

или предметовъ? Есть ли пріемныя комиссіи, какой ихъ составъ и порядокъ работы?

участка сл. п. и завѣдывающаго главнымъ складомъ, подъ предсѣдательствомъ нач. мастерскихъ и съ участіемъ фактическаго контролера. Въ случаѣ необходимости, въ составъ комиссіи входятъ представители и другихъ службъ и отдѣловъ. При пріемкахъ предметовъ обмундированія присутствуютъ представители отдѣльныхъ группъ служащихъ по назначенію нач. службъ.

Въ линейныхъ кладовыхъ мат. сл. пріемочныя комиссіи состоятъ изъ мѣстныхъ нач. депо и участка сл. п. и завѣдывающаго кладовой, подъ предсѣдательствомъ нач. депо и съ участіемъ фактическаго контролера.

Дрова и лѣсные матеріалы для сл. т. принимаются комиссіями въ составѣ ревизора м. сл. нач. депо (а для лѣсныхъ матеріаловъ агента мастерскихъ), съ участіемъ фактическаго контролера.

Шпалы, переводные брусья, лѣсные матеріалы для сл. п., кирпичъ, известь и проч. принимаются агентами сл. п. съ участіемъ фактическаго контролера.

По вопросу 45

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

нач. м. сл. докладываетъ, что при поступленіи въ главный складъ матеріаловъ и предметовъ изъ линейныхъ кладовыхъ и отъ службъ-потребительницъ, таковые предъявляются пріемочной комиссіи и въ случаѣ негодности зачисляются въ негодное имущество съ разрѣшенія совѣта.

Всѣ матеріалы и предметы, числящіеся, какъ новые, но негодные или вышедшіе изъ употребленія, также предъявляются пріемочной комиссіи и перечисляются въ негодное имущество съ разрѣшенія совѣта.

На 1 января 1910 года числилось въ наличіи матеріаловъ и предметовъ, обременяющихъ оборотный капиталъ:

расходуемыхъ, но имѣющихся въ избыткѣ противъ 3-хъ-лѣтней потребности . . .	87.710 р. 97 к.,
не расходуемыхъ, но годныхъ къ употребленію	41.974 „ 27 „
негодныхъ и подлежащихъ перечисленію въ негодное имущество	68.308 „ 21 „
Итого	197.993 р. 45 к.

Для ликвидаціи этого имущества совѣтъ, по журналу отъ 3 января 1911 г. № 63, указалъ слѣдующія мѣры:

1) переоцѣнить всѣ матеріалы и предметы, нерасходуемые вслѣдствіе несоотвѣтствія установленнымъ на дорогѣ сортамен-

тамъ или дорогой ихъ цѣны, напечатать подробный ихъ перечень и разослать его всѣмъ службамъ-потребительницамъ для расхода въ 1-ю очередь;

2) излишніе запасы частью предложить другимъ дорогамъ, частью продать;

3) матеріалы и предметы, не расходуемые на дорогахъ по надлежащей переоцѣнкѣ, включить въ перечень матеріаловъ и предметовъ, подлежащихъ расходу въ 1-ю очередь;

4) негодные матеріалы и предметы перечислить въ негодное имущество и продать.

Главный контролеръ указываетъ, что въ сумму 68.308 р. стоимости негодныхъ матеріаловъ вошли старые рельсы, приблизительно на сумму 41.000 руб., пролежавшіе лѣтъ 25 въ карьерахъ.

Нач. сл. т. дополняетъ это указаніемъ, что сумма (68.308 р.—41.000 р.) образовалась въ продолженіе 25 лѣтъ существованія дороги, т. е., по 1000 р. приблизительно каждый годъ, что никакъ нельзя признать большой суммой.

Далѣе, гл. контролеръ сообщаетъ, что въ этой суммѣ заключается стоимость старыхъ бланокъ—около 600 р. Вообще, по его мнѣнію, службы должны заказывать бланки лишь въ предѣлахъ кредита съ немедленной уплатой за нихъ.

По вопросу 46

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

Н. Ю. Мацонъ сообщаетъ, что стоимость матеріаловъ и предметовъ, не расходуемыхъ за дорогою ихъ расцѣнкою, не выяснена. Такіе матеріалы и предметы необходимо переоцѣнивать и это въ послѣдніе 2 года принимается во вниманіе при назначеніи номенклатурныхъ цѣнъ.

По вопросу 47

47. Какимъ образомъ переводятся матеріалы изъ одной

выясняется, что всѣ перечисленія, требующія переоцѣнки матеріаловъ и предметовъ, производятся только съ разрѣшенія совѣта, по докладамъ нач. м. сл.

категоріи въ другую (напримѣръ: цѣльные желѣзные листы—въ обрѣзки листовъ; старыя шпалы — въ топливо, разные металлическіе предметы—въ ломъ и т. д.)?

Старыя шпалы приходуются, какъ старое имущество, расходуются распоряженіемъ нач. сл. п., при чемъ расходуемыя на дрова не заприходываются, какъ топливо.

По вопросу 48

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

нач. м. сл. докладываетъ, что склады м. сл. раздѣляются на склады топлива, матеріальные склады и кладовую книгъ и бланокъ.

I. Матеріальные склады.

Въ распоряженіи м. сл. имѣются слѣдующіе матеріальные склады:

1) главный складъ на ст. Пинскъ, обслуживающій главныя мастерскія и всю дорогу,

2) 9 линейныхъ кладовыхъ на станціяхъ:—Брянскъ, Гомель, Лунинецъ, Брестъ, Барановичи, Лида, Вильна, Волковыскъ II и Молодечна, обслуживающихъ, главнымъ образомъ, мѣстныя депо и мастерскія при нихъ.

Кромѣ того, имѣются кладовыя нач. участковъ сл. пути и небольшія кладовыя при оборотныхъ депо.

Главный складъ и 5 линейныхъ кладовыхъ обслуживаются Владимирскою биржевою артелью, а остальныя 4 линейныхъ кладовыхъ м. сл. и кладовыя службъ-потребительницъ—агентами дорогъ.

Личный составъ кладовыхъ.

1) *главный складъ*—завѣдывающій и его помощникъ, 1 десятникъ, 8 кладовщиковъ-артельщиковъ, 15 счетоводовъ и конторщиковъ, 9 развозчиковъ и раздатчиковъ и 3 сторожа;

2) *линейныя кладовыя—Брянскъ, Гомель, Лунинецъ и Барановичи*—завѣдывающій, кладовщикъ-артельщикъ, конторщикъ и сторожъ при конторѣ;

3) *линейная кладовая—Брестъ*—такой же штатъ, какъ въ предыдущихъ 4 кладовыхъ, но безъ конторщика;

4) *линейныя кладовыя—Молодечна и Волковыскъ*—смотритель, раздатчикъ, конторщикъ и 3 сторожа;

5) *линейная кладовая—Лида*—завѣдывающій, раздатчикъ и 3 сторожа;

6) *линейная кладовая—Вильна* — завѣдывающій, конторщикъ, развозчикъ и 3 сторожа.

Центральная кладовая книгъ и бланокъ находится въ зданіи управленія.

Личный составъ ея состоитъ изъ завѣдывающаго, 4 конторщиковъ, 2 штатныхъ сторожей и 1 нештатнаго рабочаго.

III. Расходные склады топлива.

Расходныхъ складовъ топлива, на которыхъ выдается топливо на паровозы, имѣется 22,—на станціяхъ: Брянскъ, Почепъ, Унеча, Новозыбковъ, Гомель, Мозырь, Житковичи, Лунинецъ, Пинскъ, Дн.-Бугская, Брестъ, Сарна, Люща, Барановичи, Лида, Вильна, Волковыскъ I, Волковыскъ II, Мосты, Молодечна, Зябки и Бѣлостокъ.

Таковые завѣдываются:

3 склада: Лунинецъ, Барановичи и Вильна—нештатными смотрителями за счетъ топлива,

2 склада: Молодечна и Волковыскъ II—завѣдывающими кладовыхъ,

7 складовъ: Брянскъ, Унеча, Мозырь, Пинскъ, Брестъ, Лида и Бѣлостокъ—мѣстными нач. депо,

8 складовъ: Почепъ, Новозыбковъ, Гомель, Житковичи, Дн.-Бугская, Люща, Волковыскъ I и Мосты—нач. станцій,

1 складъ—Сарны—техническимъ агентомъ сл. тяги,

1 складъ—Зыбки—подчиненъ нач. участка Полоцкъ-Волковыскъ м. сл.

На 17 складахъ имѣются нештатные старшіе дровоклады, на складахъ: Волковыскъ II, Молодечна, Зябки и Мосты—штатные раздатчики.

Отчетность ведется частью спеціальными конторщиками, частью другими агентами за добавочное вознагражденіе за счетъ накладныхъ расходовъ на топливо.

IV. *Остальные станціонные склады* дровъ находятся въ тѣдѣніи нач. станцій.

V. *Вспомогательные склады дровъ* какъ на станціяхъ, такъ и на перегонахъ, находятся на учетѣ у ревизоровъ м. сл. и нач. уч. Полоцкъ-Волковыскъ, но дрова находятся на храненіи на станціяхъ у нач. станцій, а на перегонахъ—у дорожныхъ мастеровъ.

По вопросу 49

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

выясняется, что въ главномъ складѣ и 5 кладовыхъ, обслуживаемыхъ артелью, охрана возложена всецѣло на артель.

Охрана остальныхъ складовъ и кладовыхъ производится сторожами дороги.

Надзоръ за правильнымъ расходованіемъ магазиннаго имущества возложенъ на завѣдывающихъ складами.

По вопросу 50

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

нач. м. сл. сообщаетъ, что повѣрка цѣлости и сохранности имущества въ складахъ и кладовыхъ производится путемъ періодической повѣрки наличія какъ фактическими контролерами, такъ и ревизорами м. сл.

Для того, чтобы слѣдить за самовозгораніемъ каменнаго угля склады снабжаются щупами.

За послѣдніе 4 года было 2 случая сильнаго нагрѣванія угля: въ 1910 г. на складѣ Лида и въ 1911 г. на складѣ Барановичи. Нагрѣвшіеся штабеля были разбросаны и израсходованы въ 1-ю очередь.

По вопросу 51

51. Какія принимаются мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ и, въ случаѣ доставки таковыхъ на своей дорогѣ, принимается ли въ расчетъ стоимость перевозки, причисляется ли къ стоимости заготовленій или покупокъ стоимость перевозки по чужимъ и по своей дорогамъ и фактурується

нач. м. сл. докладываетъ, что къ стоимости матеріаловъ и предметовъ причисляется стоимость провоза по чужимъ дорогамъ и службамъ-потребительницамъ матеріалы и предметы фактуруются со включеніемъ стоимости провоза по чужимъ дорогамъ.

Стоимость провоза по Пол. ж. д. относится на IX главу. Однако, при заготовкахъ стоимость провоза по своимъ дорогамъ принимается во вниманіе, а именно, при сличеніи цѣнъ отдѣльныхъ поставщиковъ принимается во вниманіе провозная плата по ломанному тарифу, т. е. по чужимъ дорогамъ по коммерческому тарифу, а по своимъ дорогамъ по служебному.

На Пол. ж. д. примѣняется слѣдующій служебный тарифъ:

а) при повагонныхъ и попудныхъ отправкахъ—$^{1}/_{150}$ коп. за пудо-версту;

б) при перевозкахъ цѣлыми поѣздами—по 60 коп. за поѣздо-версту въ каждый конецъ.

ли эта стоимость службамъ - потребительницамъ съ тѣмъ, чтобы эти послѣднія уплачивали расходъ по доставкѣ службѣ сборовъ изъ кредитовъ, ассигнуемыхъ службамъ на соотвѣтствующія надобности? Какой примѣняется на дорогѣ служебный тарифъ?

По вопросу 52

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

выясняется, что въ такихъ случаяхъ примѣняются мѣры къ ускоренію поставки (если требуемые матеріалы или предметы заказаны, но не поступили) или же недостающее пріобрѣтается покупкой, если нѣкоторая переплата при этомъ выгоднѣе, чѣмъ задержка въ работѣ.

По вопросу 53

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

нач. м. сл. сообщаетъ, что другими службами заготовляются слѣдующіе матеріалы и предметы:

1) *с. п.*—предметы централизаціи стрѣлокъ, верхнее строеніе мостовъ, дрезины, геодезическіе и фотографическіе приборы, булыжный и тесаный камень, щебень, солома и растенія:

2) *сл. т.*—станки и предметы оборудованія матеріаловъ, паровыя машины, паровые котлы и насосы, пожарные

инструменты и огнетушители, водопроводныя трубы, гидравлическія колонны, вантузы и проч., вѣсы и вѣсовые помосты, подъемные краны, поворотные круги и нѣкоторые матеріалы для электрическаго оборудованія мастерскихъ;

3) *телеграфомъ*—телеграфные и телефонные предметы;

4) *врачебнымъ отдѣломъ*—медикаменты, аптекарская посуда, больничная утварь, врачебные инструменты, чай, сахаръ и всѣ припасы для пріемныхъ покоевъ;

5) *инженеромъ для особыхъ порученій* — лошади, сбруя, экипажъ и фуражъ.

Приборы и посуда для химической лабораторіи. Мебель и инвентарь для управленія д.

По вопросу 54

54. Не представляется ли желательнымъ упрощеніе номенклатуры и уменьшеніе числа типовъ различныхъ предметовъ заготовленія?

нач. м. сл. признаетъ, что возможное упрощеніе номенклатуры и сокращеніе числа типовъ, употребляемыхъ на дорогахъ, играетъ весьма существенную роль .

Въ концѣ этого года предполагается окончаніе изданія новой номенклатуры съ включеніемъ въ нее только типовыхъ матеріаловъ и предметовъ и съ отмѣткою противъ каждаго названія—заготовляется ли оно въ запасъ кладовыхъ (I категорія), или только по особому требованію, II категорія).

Съ изданіемъ номенклатуры агентамъ службъ-потребительницъ будетъ предоставлено право обращаться въ кладовыя м. сл. съ требованіями только на предметы и матеріалы I категоріи, т. е. заготовляемые въ запасъ. Съ требованіями на матеріалы и предметы II категоріи (заготовляемые по спеціальнымъ требованіямъ), а равно не включенные въ номенклатуры, агенты будутъ обязаны обращаться къ своимъ нач. сл., которые по провѣркѣ этихъ требованій будутъ передавать ихъ нач. м. сл. для заготовки.

Всѣ матеріалы и предметы II категоріи и матеріалы, не включенные въ номенклатуру, будутъ немедленно по поступленіи на дорогу фактуроваться службамъ-потребительницамъ, и агенты, затребовавшіе ихъ, будутъ обязаны принять ихъ изъ кладовыхъ м. сл. Обратно они будутъ приниматься въ кладовыя исключительно на временное храненіе—безденежно.

Всѣ матеріалы и предметы, не включенные въ номенклатуру и пріобрѣтенные по случайнымъ требованіямъ, не будутъ включаться въ номенклатуру, а проводиться по отчетности подъ спеціальными сборными номенклатурными номерами.

Всякое измѣненіе номенклатуры будетъ подлежать утвержденію совѣтомъ по дѣламъ нач. м. сл. и объявляеться приказами по дорогамъ.

Вопросъ 55.

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

По мнѣнію нач. м. сл., номенклатурныя цѣны необходимы для матеріаловъ и предметовъ I категоріи (§ 54), т. е., постоянно имѣющихся въ запасѣ. Они поступаютъ разновременно по разнымъ цѣнамъ и расходовать ихъ по разнымъ цѣнамъ было бы затруднительно какъ для м. сл., такъ, особенно, и, для службъ-потребительницъ.

Для всѣхъ матеріаломъ и предметовъ, заготовляемыхъ по спеціальнымъ требованіямъ, номенклатурныя цѣны непримѣнимы. Такіе матеріалы и предметы безусловно должны расходоваться по дѣйствительной ихъ стоимости.

По вопросу 56

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе

нач. м. сл. читаетъ слѣдующую справку:

Личный составъ службы:

I. Управленіе.

начальникъ службы съ окладомъ	4.800	руб.
помощникъ его „ „	3.300	„
бухгалтеръ службы „ „	2.400	„
2 дѣлопроизводителя „ „ .	1.200—1.380	„
2 помощника дѣлопр. „ „ .	900— 960	„
3 старшихъ счетовода „ „ .	1.200—1.800	„
5 штатныхъ счетоводовъ и конторщиковъ съ окладомъ	360— 960	„
4 нештатныхъ конторщика за счетъ преміи по расходнымъ складамъ и за счетъ продажи дровъ служащимъ	360— 600	„

Управленіе службъ раздѣлено на 5 отдѣловъ.

1) Счетоводство, ведущее приходный и расходный журналъ, всѣ сортовыя книги, всю матеріальную отчетность всей дороги и отчетность по кредитамъ м. сл. и по продажѣ керосина служащимъ.

2) Столъ заказовъ, ведущій дѣлопроизводство по всѣмъ заготовкамъ, за исключеніемъ топлива.

3) Столъ топлива, ведущій все дѣлопроизводство по заготовкѣ топлива, всю отчетность по приходу, храненію и расходу топлива, отчетность по пріемкамъ на складахъ топлива, отчетность по хозяйственной перевозкѣ дровъ и по продажѣ дровъ служащимъ и фактуровку топлива службамъ-потребительницамъ.

4) Столъ расчетовъ, ведущій всѣ расчеты съ поставщиками какъ по заготовкамъ м. сл., такъ и по заказамъ сл. тяги и заказамъ управленія д.

5) Личный столъ, ведущій дѣлопроизводство по личному составу и по авансу нач. м. сл.; къ нему причислены и журналисты, ведущіе журналы входящихъ и исходящихъ бумагъ.

II. Линія.

Вся линія раздѣлена на 4 участка, длиною отъ 378 до 524,4 верстъ. 3 участка завѣдуются ревизорами съ окладомъ въ 1800 р.; при нихъ по 2 смотрителя запасныхъ складовъ—съ окладомъ 768 руб. и 192 руб. квартирныхъ, и по нѣсколько нештатныхъ десятниковъ за счетъ накладныхъ расходовъ по топливу и хозяйственной перевозкѣ дровъ.

4-тый участокъ (Полоцкъ-Волковыскъ) завѣдуется нач. участка—съ окладомъ жалованья 1500 р. и квартирныхъ—285 р. 70 к.; при немъ 4 смотрителя запасныхъ складовъ—съ окладомъ отъ 360 до 540 р. жалованья и отъ 90 до 105 руб. квартирныхъ. О личныхъ штатахъ кладовыхъ и складовъ было уже доложено.

Всего по смѣтѣ 1912 г. на содержаніе личнаго состава м. сл. испрашивалось:

по очередному	№ 44 (счетоводство)	. . .	25.890 руб.
„ „	№ 67 (управленіе)	. . . .	37.492 „
„ „	№ 68 (линія)	. . . . .	63.502 „
„ „	№ 70 (квартирныя)	. . .	6.826 „
	Итого	. . . .	133.710 руб.

По вопросу 57

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ содержать особую матеріальную службу. Заключеніе по этому вопросу управленія дороги.

нач. м. сл. докладываетъ, что вопросъ, представляется ли необходимымъ содержать особую м. сл., обсуждался общимъ присутствіемъ, которое, по журналу отъ 12 мая 1910 г. за № 137, постановило.

По пункту 1. (Децентрализація матеріальнаго хозяйства).

При настоящей организаціи мѣстныхъ управленій казенныхъ ж. д., передачу заготовки матеріаловъ и предметовъ службамъ-потребительницамъ нельзя признать цѣлесообразною, а потому желательно сохранить матеріальныя службы со средоточеніемъ въ ихъ вѣдѣніи заготовки всѣхъ матеріаловъ и предметовъ, за исключеніемъ части матеріаловъ 1 группы, т. е., заготовляемыхъ не въ запасъ, а только за счетъ спеціальныхъ кредитовъ по мѣрѣ дѣйствительной потребности.

По пункту 2. (Какія вообще возможны преобразованія по матеріальной части?

Реорганизацію существующихъ м. сл. надо провести путемъ увеличенія штата въ количественномъ отношеніи и улучшенія личнаго состава въ качественномъ отношеніи съ подраздѣленіемъ службы, сообразно потребности, на отдѣлы съ отвѣтственными нач. ихъ (техниками), при одновременномъ увеличеніи окладовъ съ тѣмъ, чтобы дать возможность привлекать лицъ съ высшимъ образованіемъ.

Одновременно необходимо расширить и техническіе отдѣлы сл. п., т. и дв., для совмѣстной съ м. сл. работы по изученію качества матеріаловъ и составленію надлежащихъ техническихъ условій.

По пункту 3. (Какихъ финансовыхъ результатовъ можно ожидать отъ тѣхъ или другихъ преобразованій м. сл.?

При надлежащемъ рѣшеніи предыдущаго вопроса, несомнѣнно, можно и должно ожидать благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ въ отношеніи улучшенія матеріальнаго хозяйства дорогъ, которое вполнѣ окупило бы увеличеніе расходовъ по содержанію личнаго состава м. сл. Но размѣръ возможной въ этомъ отношеніи экономіи въ настоящее время не поддается оцѣнкѣ, такъ какъ всецѣло будетъ зависѣть отъ лицъ, стоящихъ во главѣ м. сл., и отъ непосредственныхъ ихъ сотрудниковъ въ лицѣ нач. отдѣловъ.

На предложеніе Предсѣдателя высказаться, Т. И. Акоронко поддерживаетъ мнѣніе объ отдѣльномъ существованіи м. сл.

По вопросу 63

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

нач. м. сл. докладываетъ, что шпалы пріобрѣтаются сл. п.

С. П. Шереметевскій сообщаетъ, что заготовка шпалъ производится путемъ вызова конкуренціи. О конкуренціи объявляется въ слѣдующихъ газетахъ: въ С.-Петербургскихъ и Московскихъ Вѣдомостяхъ, въ Виленскихъ, Гродненскихъ, Минскихъ, Могилевскихъ, Черниговскихъ, Орловскихъ и Волынскихъ Губернскихъ Вѣдомостяхъ, въ Виленскомъ Вѣстникѣ, Сенатскихъ Вѣдомостяхъ, въ Новомъ Времени и Торговопромышленной Газетѣ. Кромѣ того, вывѣшиваются объявленія на станціяхъ Пол., Либаво-Роменской, Московско-Брестской и Николаевской ж. д., а также разсылаются объявленія извѣстнымъ управленію д. лѣсопромышленникамъ.

Въ послѣдніе годы конкуренція, хотя и вызывалась указан-

нымъ выше способомъ, но таковая совѣтомъ была признаваема несостоявшейся вслѣдствіе заявленныхъ высокихъ цѣнъ и заготовка шпалъ производилась путемъ переговоровъ съ поставщиками о пониженіи цѣны.

Въ 1911 году шпалы пріобрѣтались хозяйственнымъ способомъ (путемъ переговоровъ) дороже, чѣмъ были заявлены цѣны на конкуренціи, хотя незначительно.

Справка о заготовкѣ шпалъ за послѣдніе три года:

	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Требовалось заготовить шпалъ по сообщенію сл. п.			
обыкновен. типа	—	85.000	87.000
усиленнаго типа . . .	511.000 съ допущеніемъ 25% маломѣрныхъ.	450.000	530.000
Заказано шпалъ:			
обыкновен. типа	—	128.000	30.914
усиленнаго типа	516.000	378.000	154.940
Цѣны, заявленныя на конкуренціи шпалъ:			
обыкновен. типа	—	25—65	42½—60
усиленнаго типа	74¾—84	72—81	67¾—85
Цѣны, по которымъ заказаны шпалы:			
обыкновен. типа	—	51	47,50 и 51
усиленнаго типа	72,71,72 и 74½	68,70,70½71 и 72.	67,68,70 и 71.

По вопросу 88

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

нач. м. сл. докладываетъ слѣдующее:

I. Склады топлива раздѣляются на 3 категоріи:

1) расходные склады для обслуживанія паровозовъ,

2) станціонные склады для нуждъ станцій, т. е., отопленіе зданій и водокачекъ и

3) запасные склады на станціяхъ и перегонахъ, т. е., склады дровъ, принятыхъ отъ поставщиковъ и подлежащихъ перевозкѣ на склады за №№ 1 и 2.

II. Расходныхъ складовъ пока 22, но складъ Волковыскъ I подлежитъ закрытію.

Для характеристики размѣровъ отдѣльныхъ складовъ въ нижеслѣдующей таблицѣ приведены площадь и средній годовой расходъ топлива въ каждомъ.

Наименованіе складовъ.	Площадь склада.	Средній годовой расходъ дровъ.	Уголь.	Брикеты.
	квад. саж.	куб. саж.	пуд.	пуд.
Вильна	3.000	5.500	31.500	—
Лида	2.000	1.500	380.000	—
Барановичи	3.025	4.200	1.090.000	—
Волковыскъ I	600	1.400	—	—
Бѣлостокъ	1.900	1.500	570 000	—
Люща		200	—	—
Лунинецъ	7.125	5.000	192.000	—
Сарны	3.000	2.600	—	—
Брестъ 5	7.000	2.300	—	—
Дн-Бугская	1.900	2.300	—	—
Пинскъ	4.850	8.000	—	—
Житковичи	5.000	3.100	—	—
Мозырь	6.000	5.100	—	—
Гомель	6.600	6.800	—	—
Новозыбковъ	1.250	2.700	—	—
Унеча	2 400	2.700	224.000	—
Почепъ	650	600	—	—
Брянскъ	1.200	1.900	390.000	—
Молодечно	—	1.100	—	425.000
Волковыскъ II	—	1.200	—	185.000
Мосты	—	160	—	60.000
Зябки	—	300	—	—

III. Что касается распредѣленія запаса топлива между отдѣльными складами, то нужно различать дрова, уголь и брикеты.

1. *Дрова.*

Держать весь запасъ дровъ на расходныхъ и станціонныхъ складахъ по размѣру таковыхъ не представляется возможнымъ. Поэтому для всѣхъ станцій устанавливаются минимальные запасы дровъ, при чемъ м. сл. по возможности пополняетъ склады до полной ихъ вмѣстимости. Остальныя дрова хранятся на запасныхъ складахъ. На каждые 2 мѣсяца заблаговременно составляется подробный планъ перевозки дровъ, утверждаемый нач. м. сл.

Для старыхъ участковъ дѣйствующія нормы минимальныхъ запасовъ дровъ установлены приказомъ по дорогамъ отъ 4 августа 1910 года за № 176, при чемъ общій размѣръ минимальнаго запаса дровъ на расходныхъ и станціонныхъ складахъ принятъ въ 26.285 куб. саж.

Для новаго участка Полоцкъ-Волковыскъ нормы будутъ установлены въ непродолжительномъ времени, при чемъ подлежатъ измѣненію и нормы для станцій Лида и Волковыскъ I.

Дѣйствительный размѣръ запасовъ на отдѣльныхъ расходныхъ и станціонныхъ складахъ въ теченіе года сильно колеблется, какъ и общій запасъ дровъ.

Далѣе, Н. Ю. Мацонъ читаетъ слѣдующую вѣдомость минимальнаго запаса дровъ для станцій и разъѣздовъ Пол. ж. д.:

Названіе станцій и разъѣздовъ.	Количество минимальнаго запаса куб. саж.	Названіе станцій и разъѣздовъ.	Количество минимальнаго запаса куб. саж.	Названіе станцій и разъѣздовъ.	Количество минимальнаго запаса куб. саж.	Названіе станцій и разъѣздовъ.	Количество минимальнаго запаса куб. саж.
Вильна	1100	Горынь	17	Дрогичинъ . .	40	Рѣчица . .	70
Порубанокъ .	6	Удрицкъ . . .	26	Липники . . .	5	Сѣнопр.-Зав. .	5
Яшуны	24	Домбровица .	17	Снитово . . .	28	Якимовка . .	6
Биняконы . .	20	Сарны	1600	Иваново . . .	5	Приборъ . . .	15
Вороново . . .	6	Бѣлостокъ . .	700	Юхновичи . .	26	Гомель . .	3000
Бастуны . . .	36	Валилы . . .	30	Пинскъ . . .	2400	Новобѣлицкая.	16
Гуды	5	Жедня . . .	24	Мастерскія . .	100	Добрушъ . . .	17
Лида	600	Берестовица .	34	Парохонскъ .	33	Злынка .	30
Нѣманъ . . .	18	Андреевцы . .	5	Ловча . . .	5	Новозыбковъ .	600
Новогрудокъ .	20	Волковыскъ .	300	Лахва	30	Святецъ	10
Выгода . . .	5	Лебяды . . .	5	Микашевичи .	60	Клинцы . . .	67
Молчадь . . .	25	Зельва	40	Дѣдовка . . .	5	Песчаники . .	5
Замошье . . .	5	Озерница . . .	40	Житковичи . .	1700	Унеча . . .	1000
Барановичи .	1200	Гринки	6	Старушки . .	5	Коробоничи	5
Федюки . .	5	Слонимъ .	60	Копцевичи . .	28	Разсуха . . .	5
Ляховичи . . .	33	Исса . . .	5	Коржевка . .	5	Жудилово . .	44
Буды	5	Жеребиловка .	38	Птичь	24	Почепъ . . .	350
Ганцевичи . .	41	Брестъ	1500	Коцуры . . .	5	Красн.-Рогъ .	50
Люсино . . .	5	Кошелево . . .	5	Мозырь . . .	3000	Пильшино .	7
Мальковичи .	29	Жабинка . .	56	Голевицы . .	5	Выгоничи . .	8
Люща	100	Кобринъ . . .	42	Наховъ	30	Полужье . . .	5
Дятловичи . .	22	Камень	5	Василевичи .	15	Брянскъ . . .	500
Лунинецъ .	400	Дн.-Бугская .	1000	Бабичи . . .	14		
Видиборъ . .	270	Вулька	5	Демехи	5		

2. *Каменный уголь.*

Запасъ угля составляетъ 1.111.664 пуд., который распредѣляется между отдѣльными складами пропорціонально мобилизаціонному запасу для отдѣльныхъ участковъ дорогъ слѣдующимъ образомъ:

Вильна	20.000	пуд.
Лида	165.000	„
Барановичи	415.294	„
Бѣлостокъ	200.000	„
Лунинецъ	70.000	„
Унеча	100.000	„
Брянскъ	141.370	„
Итого	1.111.664	пуд.

Съ открытіемъ депо Волковыскъ II и оборотнаго депо на ст. Барановичи-Центральная распредѣленіе это подлежитъ измѣненію.

3. *Брикеты.*

Брикеты расходуются исключительно на новомъ участкѣ Полоцкъ-Волковыскъ, а потому подлежитъ храненію на складахъ Волковыскъ II, Мосты, Молодечна и Полоцкъ.

Пока, впредь до измѣненія, принято распредѣленіе запаса, установленное упр. Николаевской ж. д.

Распредѣленіе брикетовъ по отдѣльнымъ складамъ:

Волковыскъ II . . .	420.000	пуд.
Мосты	210.000	„
Молодечна	1.320.000	„
Полоцкъ	270.000	„
Итого	2.220.000	пуд.

Фактическое количество топлива, находящееся на каждомъ складѣ, опредѣляется потребностями мобилизаціоннаго движенія и составляетъ предметъ мобилизаціоннаго плана, не подлежащаго оглашенію.

По вопросу 90

90. Условія опредѣленія запасовъ матеріаловъ для ремонтныхъ мастерскихъ и для депо и станцій; распредѣленіе запасовъ матеріаловъ по линіи.

выясняется, что всѣ матеріалы для ремонта подвижного состава заготовляются на общихъ основаніяхъ, по среднему годовому расходу. Минимальный запасъ принимается также на общихъ основаніяхъ, въ зависимости отъ средняго годового расхода.

Для распредѣленія запасовъ по линіи не установлены точныя нормы и завѣдывающимъ кладовыхъ вмѣнено въ обязанность слѣдить лично за состояніемъ запасовъ, избѣгая чрезмѣрнаго накопленія.

По вопросу 91

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

а) разныхъ запасныхъ частей паровоза,

б) вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,

в) колесныхъ скатовъ,

г) бандажей,

д) осей,

е) инструментовъ,

ж) рессоръ,

з) пружинъ,

и) паровозной арматуры,

і) буферовъ,

к) стяжныхъ цѣпей,

л) стяжекъ,

м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

нач. сл. т. докладываетъ, что всѣ запасныя части подвижного состава раздѣлены на 3 категоріи:

Къ I-ой категоріи отнесены части наиболѣе ходовыя, постоянно расходуемыя депо. Постоянный запасъ этихъ частей назначенъ въ 25%, приблизительно, отъ годового расхода для каждой кладовой м. сл.—отдѣльно по каждому участку сл. т. и 25% запаса линейныхъ кладовыхъ для постояннаго запаса въ главномъ складѣ.

Ко II-ой категоріи отнесены части, менѣе употребляемыя на линіи, почему постоянный запасъ ихъ назначенъ только для главнаго склада и лишь въ размѣрѣ 25% отъ годового расхода; въ линейныхъ кладовыхъ, слѣдовательно, эти части не держатся.

Годовой расходъ принятъ—средній, по расходу за 3 предыдущихъ года.

Къ III-ей категоріи отнесены части, расходуемыя только главными мастерскими при ремонтѣ и въ исключительныхъ случаяхъ—линіею; опредѣленнаго постояннаго запаса для нихъ не назначено.

Въ началѣ каждаго года главныя мастерскія составляютъ вѣдомость потребныхъ частей этой категоріи по каждому типу подвижного состава, назначеннаго на данный годъ въ ремонтъ, руководствуясь среднимъ расходомъ этихъ частей на 10 единицъ подвижного состава каждаго рода за прошлые годы. По этой вѣдомости пріобрѣтаются части для расхода въ данномъ году за вычетомъ того количества, которое осталось отъ прошлаго года.

Колесные скаты, бандажи и оси содержатся въ запасѣ и пріобрѣтаются, согласно нормамъ, указаннымъ У. ж. д. по журнальному постановленію комитета У. ж. д. отъ 20 окт. 1908 г. за № 2467.

По пунктамъ а, в, г, д и е, свѣдѣнія уже доложены.

По п. б—печатаются минимальныя нормы и распредѣленія по линіи запасныхъ вагонныхъ частей.

По пунктамъ ж, з, і, к, л и м—выясняется, что основаніемъ для выработки минимальныхъ нормъ и запасовъ служитъ расходъ за предыдущіе годы, главнымъ образомъ, за послѣднее трехлѣтіе.

По вопросу 92

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

выясняется, что всѣ матеріалы для ремонта подвижного состава поступаютъ отъ поставщиковъ въ главный складъ и тамъ принимаются мѣстными комиссіями подъ предсѣдательствомъ нач. мастерскихъ или его замѣстителя.

При пріемкѣ лѣсныхъ матеріаловъ для ремонта подвижного состава въ пріемочныхъ комиссіяхъ принимаютъ участіе агенты главныхъ мастерскихъ.

По вопросу 98.

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

нач. мастерскихъ докладываетъ, что топливо на Пол. ж. д.—троякое: дрова, уголь каменный и брикеты.

1. *Старые участки дорогъ.*

До 1905 г. примѣнялись исключительно дрова, но, вслѣдствіе начавшагося повышенія цѣнъ на нихъ, У. ж. д. было разрѣшено введеніе на нѣкоторыхъ участкахъ угольнаго отопленія товарныхъ паровозовъ, и теперь углемъ отапливаются товарные паровозы депо Брянскъ (участокъ Брянскъ-Унеча), Барановичи (участокъ Барановичи Лунинецъ), Волковыскъ II (участокъ Барановичи-Бѣлостокъ) и Лида (участокъ Барановичи-Вильна); общее протяженіе участковъ, обслуживаемыхъ угольнымъ отопленіемъ—627 верстъ. Пассажирскіе паровозы отапливаются исключительно дровами. Для отопленія зданій и паровыхъ котловъ мастерскихъ и водокачекъ тоже употребляются только дрова.

2. *Новый участокъ Полоцкъ-Волковыскъ.*

На новомъ участкѣ воинскій запасъ топлива значительно превышаетъ эксплоатаціонный и даже 2-хъ-годичный расходъ.

Поэтому, по постановленію комитета У. ж. д., утвержденному Комитетомъ Министровъ, на этомъ участкѣ введено отопленіе паровозовъ брикетами, какъ менѣе подверженными порчѣ при долгомъ храненіи.

Пассажирскіе паровозы, а равно всѣ зданія и паровые котлы мастерскихъ и водокачекъ отапливаются дровами.

По вопросу 99

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

Н. Ю. Мацонъ сообщаетъ, что на Пол. ж. д. для смазки подвижного состава и машинъ употребляются говяжье сало, мазутъ (нефтяные остатки) и олеонафтъ № 1.

Средній годовой расходъ за 1908, 1909 и 1910 г.г. былъ:

сала говяжьяго	947 пуд.
мазута	52.247 „
олеонафта	3.518 „

Кромѣ того, для смазки двигателя Дизеля примѣняется минеральное масло, но расходъ его ничтоженъ.

Всѣ три сорта смазки принимаются по техническимъ условіямъ, при чемъ говяжье сало и олеонафтъ представляютъ собою совершенно опредѣленный матеріалъ и при пріемкѣ ихъ обращается вниманіе только на ихъ доброкачественность.

Нѣсколько иначе поставленъ вопросъ относительно мазута, качество котораго всецѣло зависитъ отъ его густоты (вязкости) и содержанія смолистыхъ веществъ, колеблющихся въ широкихъ размѣрахъ. Въ этомъ отношеніи приходится различать 2, рѣзко отличающіяся одна отъ другой категоріи мазута: облагаемый акцизомъ въ 60 коп. съ пуда и не подлежащій обложенію.

Согласно инструкціи отъ 14 февраля 1906 г., мазутъ не подлежитъ обложенію акцизомъ при удѣльной вязкости ниже 5, а также при вязкости 5—6, но при содержаніи не менѣе 10% смолистыхъ веществъ и температурѣ вспышки ниже 110°. Степень же чистоты (фильтрація) и удѣльный вѣсъ въ этомъ вопросѣ не играютъ роли.

Совѣтъ до сихъ поръ не признавалъ возможности пріобрѣтать болѣе дорогихъ сортовъ мазута, обложенныхъ акцизомъ (вагоннаго масла), тѣмъ болѣе, что главнымъ образомъ мазутъ расходуется на смазку вагоновъ, и при транзитномъ движеніи по Пол. ж. д. нѣтъ причины заливать буксы дорогимъ вагоннымъ масломъ, когда сосѣднія дороги употребляютъ для этого обыкновенный мазутъ.

Въ виду изложеннаго, примѣняется мазутъ съ удѣльной вязкостью до 5,9 при содержаніи смолистыхъ веществъ не свыше 25%. Эти условія введены начиная съ 1909 г., при чемъ поставщики принимаютъ на себя гарантію удѣльной вязкости не ниже 4,5 и содержанія смолистыхъ веществъ не свыше 25%.

Вопросъ о томъ, не выгоднѣе ли ввести болѣе дорогіе сорта мазута (вагонное масло), можетъ быть рѣшенъ только путемъ опытнаго опредѣленія расхода мазута разной вязкости въ буксахъ подвижного состава. Опыты эти могли бы дать цѣнныя указанія, но для этого они должны производиться въ мастерскихъ на спеціальномъ приборѣ, воспроизводящемъ дѣйствительныя условія работы буксъ въ отношеніи нагрузки и скорости, отдѣльно для вагоновъ и паровозовъ.

Г. По службѣ пути.

По вопросу 58

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

нач. сл. п. С. П. Шереметевскій докладываетъ, что приказомъ 28 іюня 1911 г. установлены слѣдующія предѣльныя скорости паровозовъ различныхъ типовъ на различныхъ участкахъ дорогъ:

Серіи паровозовъ и типы. / Участки и перегоны дороги.	Пассажирскіе.										Товарные:					
	К	П	Ка	Г	С	Н	Нк	В	Кб	Р	Норм. тип. Компаундъ всѣхъ серій.	Рр	З	Рв	М	Ш(
	2—2—0			1—3—0			1—3—0 усил. тип.	1—2—0			0—4—0			0—3—0		
	Предѣльныя скорости верстъ въ часъ.															
Вильна—Лида	70	70	70	70	70	70	—	70	70	70						
Лида—Молчадь	60	60	60	60	60	60	—	60	60	60						
Молчадь—Ляховичи	70	70	70	70	70	70	—	70	70	70						
Ляховичи—Мальковичи	60	60	60	60	60	60	—	60	60	60						
Мальковичи—Дятловичи	70	70	70	70	70	70	—	70	70	70						
Дятловичи—Лунинецъ	60	60	60	60	60	60	—	60	60	60						
Лунинецъ—Сарны	70	70	70	70	70	70	—	70	70	70						
Брянскъ—Гомель	70	70	70	70	70	70	—	70	70	70						
Гомель—Лунинецъ (нечетн. напр.)	70	70	70	65	65	65	—	70	70	70	42	42	45	45	45	42
Лунинецъ—Гомель (четн. напр.)	60	60	60	60	60	60	—	60	60	60						
Лунинецъ—Брестъ	70	70	70	65	65	65	—	70	70	70						
Баранов.—Бѣлостокъ	70	70	70	70	70	70	50	70	70	70						
Полоцкъ—Волковыскъ	70	70	70	70	70	70		70	70	70						
Мосты—Гродна	—	—	60	—	—	—	—	60	60	60						
Люща—Каналъ	—	—	50	—	—	—	—	50	50	50						

На перегонахъ, гдѣ не указаны скорости, типы паровозовъ данной серіи обращаться съ поѣздами не могутъ, и въ случаѣ надобности пересылаются въ холодномъ состояніи.

При чемъ:

Пассажирскимъ поѣздамъ съ пассажирскими паровозами и автоматическими тормозами на всѣхъ централизованныхъ или запертыхъ на стрѣлочные замки, какъ попутныхъ, такъ и встрѣчныхъ стрѣлкахъ по прямому пути наибольшая скорость допускается до 35 вер. въ часъ, а на стрѣлкахъ на боковой путь до 20 вер. въ часъ.

Для поѣздовъ пассажирскихъ съ ручными тормозами и вообще всѣхъ съ товарными паровозами по всѣмъ стрѣлкамъ наибольшая скорость допускается не болѣе 15 вер. въ часъ.

Паровозы всѣхъ серій, кромѣ серій Г, С, Н и Нк, допускаются къ обращенію въ двойной тягѣ, относительно же серій Г, С, Н и Нк требуется каждый разъ особое разрѣшеніе.

Для обслуживанія поѣздовъ пассажирскіе паровозы серій К, Г, С, П и Н допускаются по всей линіи, кромѣ участковъ Мосты-Гродна и Люща-Каналъ; серій Нк только на участкахъ Барановичи-Бѣлостокъ и Полоцкъ-Волковыскъ; серій В, Ка, Кб и Р по всей линіи, товарные паровозы всѣхъ серій по всей линіи.

Въ будкахъ машинистовъ должны быть выставлены таблицы допускаемыхъ предѣльныхъ скоростей по перегонамъ для данной серіи паровоза.

Эти скорости установлены примѣнительно къ наличнымъ условіямъ пути и мостовъ. Въ частности:

На линіи Вильна-Сарны къ іюлю 1912 г. не останется вовсе рельсъ ниже типа $24^1/_3$ и скорости могли бы быть доведены до предѣловъ, допускаемыхъ правилами технической эксплоатаціи для каждаго даннаго типа паровозовъ при условіи: оборудованія всѣхъ станцій и разъѣздовъ централизованными стрѣлками и сигналами, покрытія пути сплошнымъ слоемъ щебня и замѣны всѣхъ стрѣлокъ типомъ III-а.

На линіи Брестъ-Брянскъ имѣются еще рельсы типа $21^2/_3$, препятствующіе установленію предѣльныхъ скоростей и обращенію наиболѣе тяжелыхъ паровозовъ. Скорости, нынѣ примѣняемыя, соотвѣтствуютъ типу рельсъ.

Вѣдомость расположенія рельсъ помѣщена въ приложеніи № 5.

Размѣръ шпалъ, свойство и количество балласта вездѣ удовлетворяютъ предъявляемымъ требованіямъ въ отношеніи скоростей. Что касается до числа шпалъ на версту, то для скоростей свыше 50 верстъ число таковыхъ необходимо доводить до 1600, что даетъ значительно большую устойчивость пути, большую сопротивляемость его боковымъ усиліямъ и продольному угону. Для Пол. ж. д. это вполнѣ возможно сдѣлать, такъ какъ на ста-

рыхъ линіяхъ почти вездѣ число шпалъ доведено до этой нормы (на Вилна-Сарны—78%, на Барановичи-Бѣлостокъ—100%, на Брестъ-Брянскъ—96%), и ухудшать состояніе пути, т. е., переходить къ меньшему количеству шпалъ (1500), какъ то требуется циркуляромъ У. ж. д. 1909 года, казалось бы, нецѣлесообразно, особенно послѣ тѣхъ значительныхъ затратъ по подведенію добавочныхъ шпалъ и вызываемой этимъ перегонкѣ всѣхъ шпалъ, которыя были сдѣланы въ теченіе послѣднихъ лѣтъ.

Представитель М. Ф. указываетъ на несоотвѣтствіе качествъ участка Барановичи-Бѣлостокъ совершающемуся по нему движенію. Это самый дѣятельный участокъ Пол. ж. д.; и потребность въ смягченіи уклоновъ на немъ и устройствѣ второго пути—давно назрѣла. Между тѣмъ, на участкѣ Лунинецъ-Гомель совершившееся устройство второго пути—мѣра преждевременная, осуществленная лишь по требованію военнаго вѣдомства.

Нач. дорогъ Т. И. Акоронко обращаетъ вниманіе засѣданія на скверное качество балласта: онъ такъ сильно пылитъ, что на скорые поѣзда нельзя ставить толкачей, ибо они чрезмѣрно нагрѣваются.

По вопросу 59

59. Выясненіе способовъ пріобрѣтенія нижняго балласта и покрывающаго его верхняго. Распредѣленіе карьеровъ по линіи. Способъ производства работъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

С. П. Шереметевскій сообщаетъ, что нижній балластъ по всей линіи пріобрѣтается путемъ отчужденія карьеровъ въ собственность дорогъ или въ долгосрочную аренду до полной выработки. Попенной (отъ куба) покупки балласта не практикуется. Карьерами линія обезпечена, за исключеніемъ участка Лунинецъ-Брянскъ.

Верхній балластъ (щебень), примѣняемый пока только на линіи Вильна-Сарны, гдѣ обращаются скорые поѣзда, заготовляется на участкахъ, изобилующихъ полевымъ булыжнымъ камнемъ (сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ), и обходится около 20 руб. за кубъ безъ нагрузки.

Способъ производства работъ по балластировкѣ на всей линіи—хозяйственный.

Стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта не включается.

Далѣе, С. П. Шереметевскій читаетъ слѣдующую справку о вывозѣ балласта въ 1910 году.

ВѢДОМОСТЬ

вывозки балласта въ 1910 году.

Карьеры.		Количество вывезенныхъ куб. сажень балласта.	Мѣста выгрузки.		
Версты.	Линіи.		Участки.	Версты.	Линіи.
17	Вильна-Сарны .	810,50	1	1—87	Вильна-Сарны.
100	„ „	782,54	2	88—186	„ „
137	„ „	59,34			
194	„ „	560,84	3	1—123	Баранов.-Бѣл.
„	„ „	569,50	4	124—200	„ „
„	„ „	527,23	4	187—233	Вильна-Сарны.
„	„ „	549,76	7	136—189	Брестъ-Брянскъ.
„	„ „	1.022,4	8	190—283	„ „
„	„ „	870,12	9	284—356	„ „
245	„ „	1.146,76	5	234—387 1—28	Вильна-Сарны. Чучев. вѣтвь.
1.015	Брестъ-Брянскъ	441,15	6	1—94	Брестъ-Брянскъ.
„	„ „	678,54	7	95—135	„ „
528	„ „	189,91	9	357—377	„ „
„	„ „	1.048,48	10	378—471	„ „
„	„ „	743,77	11	475—605	„ „
„	„ „	994,52	12	606,723	„ „

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

нач. сл. п. читаетъ рапортъ отъ 13 января за № 635/486 въ У. ж. д., содержащій подробный отвѣтъ на вопросъ.

Вслѣдствіе предписанія У. ж. д. отъ 29 ноября 1910 г. за № 31527 имѣю честь донести нижеслѣдующее:

На Пол. ж. д. при постройкѣ были уложены рельсы слѣдующихъ типовъ и размѣровъ: типа $21^2/_3$ фун. въ погонномъ футѣ,

на Вильна-Лунинецкомъ участкѣ длин. 18' на 8 шпалахъ, 20' на 8 шпалахъ.

На Лунинецъ-Гомельскомъ участкѣ длин. 20' на 9, 22' на 9 и 24' на 10 шпалахъ.

Типа 22½ фунта въ пог. футѣ:

На Гомель-Брянскомъ участкѣ длиною 20' на 8 шпалахъ, 22'на 9 шпалахъ и 24' на 10 шпалахъ.

На участкахъ Фариново-Волковыскъ и Мосты-Гродна 35' на 15 шпалахъ, 33' на 14 шпалахъ и 31' на 13 шпалахъ.

Типа 24 фунта въ погонномъ футѣ:

На Лунинецъ-Сарненскомъ уч. длин. 20' на 8 шпалахъ, 22' на 9 шпалахъ и 24' на 10 шпалахъ.

На Бѣлостокъ-Барановичскомъ уч. длин. 22' на 9 шпалахъ, 24' на 10 шпалахъ.

На Жабинка-Лунинецкомъ уч. длин. 22' на 9 шпалахъ, 24' на 11 шпалахъ.

Всѣ стыки при этомъ были расположены на вѣсу и соединены на участкѣ Жабинка-Лунинецъ и Вильна-Сарны одною фасонною и одною плоскою накладками и на остальныхъ участкахъ парными фасонными накладками. Въ 1898—1900 г.г. на участкѣ Лунинецъ-Сарны одна фасонная съ плоскою были замѣнены новыми парными фасонными накладками, а на участкѣ Вильна-Лунинецъ только плоская замѣнена фасонной.

При одной фасонной и одной плоской накладкѣ первыя (фасонныя) расположены съ наружной стороны колеи. Всѣ накладки—четырехболтовыя.

Все это верхнее строеніе было уложено на балластѣ толщиною:

1) На линіяхъ Лунинецъ-Брянскъ и Барановичи-Бѣлостокъ—0,15 саж.

2) На линіяхъ Вильна-Сарны и Жабинка-Лунинецъ—0,18 саж.

3) На линіи Мосты-Гродна—0,22 саж. и

4) На линіи Фариново-Волковыскъ—0,25 саж.

На всѣхъ этихъ линіяхъ балластъ состоитъ изъ чистаго мелкаго песку, за исключеніемъ линій отъ Вильны до Барановичъ, отъ Барановичъ до Бѣлостока и отъ Мосты до Волковыска, гдѣ балластъ состоитъ изъ мелкаго гравія или крупнаго песку.

При постройкѣ второго пути на уч. Брестъ-Гомель верхнее строеніе было уложено слѣдующее:

На участкѣ Лунинецъ-Гомель были уложены новые рельсы типа 22½ фунта въ пог. футѣ длин. 35 на 16 шпалахъ, а на участкѣ Брестъ-Лунинецъ старые рельсы типа 24 и $24^1/_3$ фунта въ пог. футѣ, полученные со сплошной смѣны, съ Пол., Московско-Курской, Николаевской и Сѣверо-Западных ж. д., длин. 35' на 16 шпалахъ, 28' на 13 шпалахъ и длин. 24' на 14 шпалахъ.

Всѣ стыки на вѣсу съ фасонными четырехболтовыми накладками.

Толщина балласта на перегонѣ Брестъ-Жабинка до 0,22 саж. и на Жабинка-Гомель до 0,19 саж.

Съ 1895 г. началась сплошная смѣна рельсъ всѣхъ трехъ типовъ на линіяхъ Вильна-Сарны, Барановичи-Бѣлостокъ и Жабинка-Брестъ рельсами типа 22½ фунта въ пог. футѣ длин. 28' на 13 шпалахъ, 33' на 15 шпалахъ, 31' на 14 шпал. и 35' на 16 шпал., а съ 1903 г., вслѣдствіе журнала Общаго Совѣщанія изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ отъ 28 августа 1901 г., по которому линія Вильна-Сарны отнесена къ II-й группѣ, а остальныя линіи къ III-ей, на Вильна-Сарненской линіи началась смѣна рельсами типа $24^1/_3$ фунта въ пог. футѣ длин. 35' на 16 шпалахъ, 33' на 15 шпал. и 31' на 14 шпал., а съ 1909 г. на той же линіи начали при смѣнѣ укладывать рельсы типа 25 фунтовъ въ пог. футѣ (усиленнаго типа $24^1/_3$ фунта III-а) такой же длины на томъ же числѣ шпалъ. При этомъ накладки употребляются фасонныя съ фартуками—шестиболтовыя.

Изъ статистики лопнувшихъ рельсъ видно, что отношеніе числа лопнувшихъ рельсъ къ числу уложенныхъ, въ среднемъ, оставалось безъ измѣненія, небольшія же колебанія въ ту или другую сторону можно скорѣе объяснить колебаніями температуры, чѣмъ измѣненіемъ въ ускореніи движенія поѣздовъ или въ увеличеніи вѣса подвижного состава или же, наконецъ, въ усиленіи верхняго строенія пути.

Съ постройки дорогъ сосновыя поперечины были длин. 1,15 саж. выдѣланы изъ лѣса—промежуточныя 5½ вершк., стыковыя изъ 6 вершк., а пластинныя изъ 6½ и 7 вершк. На версту, въ среднемъ, укладывалось 1.460 шпалъ.

Съ 1903 г. укладываются поперечины, пропитанныя хлористымъ цинкомъ, длин. 1,25 саж., выдѣланныя изъ лѣса: брусковыя изъ 6 вершк., а пластинныя изъ 7 вершк., при чемъ число ихъ на версту доведено до 1600 для рельсъ легче типа $24^1/_3$ фун. въ пог. футѣ, а для рельсъ типа $24^1/_3$ и 25 ф. (III-а) принято 1500 шпалъ на версту.

Къ концу 1911 г. всѣ шпалы на главномъ пути будутъ лежать пропитанными и на всѣхъ этихъ шпалахъ будутъ подъ рельсы уложены подкладки, за исключеніемъ линій Фариново-Волковыскъ и Мосты-Гродна, гдѣ замѣна не пропитанныхъ шпалъ пропитанными будетъ закончена въ 1912 г. и гдѣ подкладки будутъ уложены только на стыковыхъ шпалахъ и въ нѣкоторыхъ кривыхъ.

Эксплоатаціей у. Пол. ж. д. только часть пути на участокъ Барановичи-Сарны изъ общаго протяженія этого участка 209 вер., а именно 139 вер., была покрыта верхнимъ балластомъ—каменнымъ щебнемъ, толщиною 0,03 саж.

Изъ этого краткаго обзора произведенныхъ работъ по усиленію верхняго строенія на Пол. ж. д. видно, что существенное

усиленіе его, начатое съ 1903 г., производилось только на Вильна-Сарненской линіи, да и то только съ 1909 г.

Такъ что какихъ-либо ощутительныхъ результатовъ по сбереженію въ расходахъ на содержаніе и ремонтъ пути не могло выясниться, тѣмъ болѣе, что одновременно съ усиленіемъ верхняго строенія вѣсъ вагоновъ и паровозовъ и скорость ихъ обращенія значительно возрастала.

Такъ, вѣсъ товарныхъ груженыхъ вагоновъ съ 600 пуд. доведенъ до 900 пуд., нагрузка на ось паровозовъ съ 12,5 тоннъ достигала 15, а скорость пассажирскихъ поѣздовъ съ 30 верстъ доведена уже до 60 верстъ въ часъ.

Можно даже заключить, что вѣсъ и скорость поѣздовъ увеличились въ большей мѣрѣ, чѣмъ шло усиленіе верхняго строенія, отчего расходы по содержанію пути не могли понизиться, не принимая во вниманіе еще общаго постепеннаго возрастанія цѣнъ на рабочія руки.

Въ смыслѣ устойчивости пути, наиболѣе ощутительные результаты обнаружились съ введеніемъ 25 фунт. рельсъ (III-а) длин. 35' на Вильна-Сарненской линіи, главнымъ образомъ, отъ устройства жесткихъ стыковъ, употребленіемъ фасонныхъ съ фартуками шестиболтовыхъ накладокъ.

Но такое усиленіе началось съ 1909 г. и, принимая во вниманіе незначительное протяженіе усиленныхъ участковъ и непродолжительность нахожденія въ пути рельсъ съ усиленными стыками, представить соображенія относительно экономичности содержанія пути еще нельзя, тѣмъ болѣе, что вновь уложенные рельсы вызвали необходимость передвижки всѣхъ шпалъ, какъ подъ стыками, такъ и на всемъ протяженіи рельсъ, отчего путь подъ этими рельсами еще не вполнѣ устоялся и не пришелъ въ свою норму.

Вслѣдствіе этого обстоятельства, систематическія наблюденія надъ экономичностью содержанія пути при усиленныхъ стыкахъ еще не производились и могутъ быть начаты только въ 1911 году. году.

По вопросу 61

61. Стоимость поддержанія пути при рельсахъ легкихъ и болѣе тяжелыхъ: выгода и невыгода въ содержаніи пути, полученная послѣ введенія тяжелыхъ рельсъ.

С. П. Шереметевскій, считая, что вопросъ въ извѣстной степени освѣщенъ уже, дополняетъ доложенное слѣдующимъ:

До конца текущаго года на дорогахъ нѣтъ ни одного участка пути, сплошь уложеннаго рельсами тяжелоаго типа (Ш и III-а), а подсчета поверхностнаго (для каждой отдѣльной версты) стоимости содержанія пути на участкахъ не производится. Кромѣ типа рельсъ, стоимость содержанія въ значительной степени зависитъ отъ интенсивности движенія и отъ качества балласта.

Учесть вліяніе каждаго фактора возможно только сопоставленіемъ точно разработанныхъ отчетныхъ данныхъ, каковыхъ не имѣется.

Т. И. Акоронко заявляетъ, что можно сказать, что при тяжелыхъ рельсахъ зимній ремонтъ будетъ дороже, а лѣтній дешевле,—первое потому, что одновременно съ тяжелымъ типомъ рельсъ вводятся ребордчатыя подкладки, усложняющія уходъ за пучинами, а второе потому, что у тяжелыхъ типовъ длина звеньевъ больше, а слѣдовательно, число стыковъ—меньше.

По вопросу 62

62. Система смѣны шпалъ.

нач. сл. п. сообщаетъ, что до 1910 года на главныхъ путяхъ Пол. ж. д. производилась сплошная смѣна шпалъ участками по 100 саж. (сотками), за исключеніемъ участка Лида-Барановичи, Вильна-Сарненской линіи и второго пути Лунинецъ-Гомельской линіи, гдѣ шпалы мѣнялись цѣлыми верстами. Срокомъ службы для не пропитанныхъ шпалъ принято было 4 года, а для пропитанныхъ 8 лѣтъ,—шпалы, пришедшія въ негодность ранѣе указанныхъ сроковъ, мѣнялись въ одиночку.

Всѣ находившіяся въ главныхъ путяхъ не пропитанныя шпалы замѣнены уже пропитанными, за исключеніемъ участка Полоцкъ-Волковыскъ, гдѣ осталось для смѣны въ 1912 году 115.000 штукъ.

Въ 1911 году наступилъ срокъ смѣны пропитанныхъ шпалъ укладки 1903 года, при весеннемъ осмотрѣ этихъ шпалъ выяснилось, что таковыя, въ общемъ, находятся въ удовлетворительномъ состояніи, а потому рѣшено было произвести сплошную смѣну только на тѣхъ соткахъ, на которыхъ оказалось болѣе 50% настолько подгнившихъ шпалъ, что оставлять ихъ въ пути до 1912 года признано было невозможнымъ; изъ общаго числа 750 сотокъ со шпалами укладки 1903 г., выслужившими 8-милѣтній срокъ и подлежавшими смѣнѣ въ настоящемъ году, оказалось нужнымъ смѣнить сплошь только 211 сотокъ, а на остальныхъ 539 соткахъ произведена одиночная смѣна.

Кромѣ того, на второмъ пути Лунинецъ-Гомельскаго участка оставалось 115 сотокъ пропитанныхъ шпалъ, укладки 1902 г., изъ коихъ по вышеозначеннымъ соображеніямъ оказалось нужнымъ смѣнить въ 1911 году сплошь только 54 сотки.

Эту же систему смѣны шпалъ на главномъ пути, т. е., сплошную смѣну на соткахъ, на которыхъ при весеннемъ осмотрѣ обнаружено будетъ болѣе 50% ненадежныхъ шпалъ, и одиночной смѣны—на остальныхъ соткахъ, предполагается примѣнять и въ будущемъ.

На станціонныхъ путяхъ производится исключительно одиночная смѣна шпалъ, частью снятыми съ главнаго пути годными, а въ большей части новыми—маломѣрными.

Вопросъ 63

помѣщенъ въ м. сл.

По вопросу 64

64. Вліяніе качества размѣровъ и формы шпалъ на стоимость содержанія пути.

выясняется, что надъ вліяніемъ на стоимость содержанія пути качества шпалъ, ихъ размѣровъ и формы,—особыхъ наблюденій не производилось.

По вопросу 65

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

нач. сл. п. докладываетъ, что пропитка шпалъ производится на шпалопропиточномъ заводѣ на ст. Лунинецъ съ 1903 г. хлористымъ цинкомъ по способу Бетеля съ предварительно пропаркой и вакуумомъ.

Пропарка ведется при давленіи по манометру 1½ атмосферъ продолжительностью отъ 40 минутъ до часу. Вакуумъ при разрѣженіи 560—610 м/м. поддерживается въ теченіе отъ получаса до 1 часа, нагнетаніе же при давленіи $6^2/_3$ атмосферы въ теченіе 1½—2 часовъ. Продолжительность отдѣльныхъ процессовъ зависитъ отъ свойствъ пропитываемыхъ шпалъ, какъ то: свойствъ древесины, степени ихъ сухости и проч.—Пропитка производится воднымъ растворомъ хлористаго цинка крѣпостью 2,4—2,5° Б. при 14°.—Хлористый цинкъ заготовляется въ кислотномѣ отдѣленіи завода по цѣнѣ 1 руб. 70 коп. за пудъ раствора крѣпостью 50° Б. при 14°. Матеріаломъ для изготовленія этого раствора служатъ чушковый цинкъ и соляная кислота съ предѣльнымъ содержаніемъ примѣсей въ цинкѣ 2%—3% и въ кислотѣ 0.2%. За норму пропитки принято 0,45—0,50 фунта сухой соли хлористаго цинка на 1 куб. фут. дерева, что соотвѣтствуетъ, въ среднемъ, 90 фунтамъ раствора хлористаго цинка крѣпостью 2,5° Б. на 1 шпалу усиленнаго типа. Эта норма принята по примѣру англійскихъ и американскихъ дорогъ. Учетъ объема пропитываемыхъ шпалъ и количества расходуемаго на ихъ пропитку раствора производится по американскому объемному способу помощью рейки.

По предварительнымъ соображеніямъ предполагалось установить 8-лѣтній срокъ службы шпалъ, но подробными осмотрами уложенныхъ въ 1903 г. пропитанныхъ шпалъ выясняется полная возможность довести срокъ службы ихъ на главномъ пути до

10 лѣтъ, при чемъ часть ихъ, годная для дальнѣйшей службы, будетъ укладываться на станціонныхъ путяхъ. Отсюда стоимость 1 года службы шпалы составитъ:

шпала . . . . . 72 коп.
пропитка . . . . 25 „
смѣна . . . . . 6 „

$$\frac{103}{10} = 10{,}3 \text{ коп.}$$

Лунинецкій заводъ за время съ 1903 г. по 1910 г. включительно пропиталъ 3.132.619 шпалъ, распредѣленныхъ по годамъ, согласно нижеслѣдующей таблицѣ:

ТАБЛИЦА ПРОПИТКИ ШПАЛЪ

на Лунинецкомъ шпалопропиточномъ заводѣ.

Годы.	Число шпалъ.	Стоимость ихъ пропитки.	Стоимость пропитки одной шпалы *).
1903	567.794	132.268 р. 57 к.	23,3
1904	256.260	59.458 „ 19 „	23,2
1905	265.180	59.275 „ 07 „	22,3
1906	388.852	92.273 „ 34 „	23,7
1907	356.162	97.561 „ 95 „	27,3
1908	407.050	110.116 „ 41 „	27,0
1909	439.923	114.673 „ 39 „	26,0
1910	451.398	115.693 „ 31 „	25,6
	3.132.619	781.320 р. 23 к.	25,0

*) Стоимость со всѣми накладными расходами.

По вопросу 66

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

нач. сл. п. докладываетъ, что до послѣдняго времени путь на Пол. ж. д. ремонтировался частично, по мѣрѣ того, какъ онъ приходилъ въ разстройство. Однако, еще въ 1893 г., въ видѣ опыта, былъ примѣненъ инженеромъ С. П. Бачмановымъ на одномъ изъ участковъ сплошной ремонтъ пути, давшій благопріятные результаты какъ въ техническомъ, такъ и въ экономическомъ отношеніяхъ. Вторично опытъ былъ повторенъ въ 1907 г. тоже успѣшно, а начиная съ 1910 г. сталъ примѣняться уже на нѣсколькихъ участкахъ. Этотъ способъ ремонта пути, объ опытахъ примѣненія котораго представляется инженеромъ С. П. Бачмановымъ докладъ въ XXIX совѣщательный съѣздъ инженеровъ сл. и., вводитъ въ дѣло систематичность и полную возможность контроля, предупреждаетъ разстройства пути въ большей мѣрѣ, чѣмъ частичный ремонтъ, даетъ большую гарантію замѣны всѣхъ негодныхъ частей верхняго строенія пути (особенно важно это обстоятельство при одиночной смѣнѣ шпалъ, къ которой въ настоящее время стремятся перейти) и въ экономическомъ отношеніи не уступаетъ частичному ремонту. При этомъ весь путь сплошь проходится ремонтомъ только одинъ разъ въ годъ и лишь незначительная часть его, находящаяся въ особо плохихъ условіяхъ, проходится ремонтомъ вторично.

Главный контролеръ указываетъ на то, что по отчету ремонтъ стоитъ дороже, чѣмъ на самомъ дѣлѣ, потому что понятіе—безопасность движенія—слишкомъ растяжимое и на эту статью относятъ часто то, что не слѣдовало бы относить.

Нач. дорогъ считаетъ главной причиной дорогого ремонта плохой балластъ:—бывали даже случаи прекращенія движенія послѣ дождей.

По вопросу 67

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

С. П. Шереметевскій сообщаетъ, что на Пол. ж. д. уже болѣе 10-ти лѣтъ на пучинистыхъ мѣстахъ вынимается грунтъ и замѣняется пескомъ. Всего за послѣднія 10 лѣтъ (съ 1901 по 1911 г.) замѣнено пучинистаго грунта куб. саж. 18.294—на протяженіи 38,8 вер., на что израсходовано 57.560 р. Въ послѣднее время расходъ на ремонтъ пути на пучинистыхъ мѣстахъ по очер. № 128 значительно понизился, что видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ:

Израсходовано по очер. № 128:

въ 1905 г.	. . .	62.059
„ 1906 „	. . .	53.760
„ 1907 „	. . .	45.437
„ 1908 „	. . .	40.195
„ 1909 „	. . .	40.109
„ 1910 „	. . .	24.769

На 1911 г. имѣется на дорогахъ пучинистыхъ мѣстъ на протяженіи 233 версты.

Протяженіе пучинистыхъ мѣстъ по участкамъ:

Участокъ	1	пог.	саж.	9.615	Уч.	9	пог.	саж. 2.070
„	2	„	„	4.126	„	10	„	„ 3.648
„	3	„	„	10.980	„	11	„	„ 8.800
„	4	„	„	27.653	„	12	„	„ 10.290
„	5	„	„	2.112	„	13	„	„ 4.798
„	6	„	„	9.781	„	14	„	„ 7.784
„	7	„	„	312	„	15	„	„ 3.171
„	8	„	„	75	„	16	„	„ 11.266

Всего погонныхъ саженъ 116.481

Главный контролеръ указываетъ, что и на эту статью часто относятъ не относящіяся сюда работы.

Т. И. Акоронко отмѣчаетъ полную несравнимость въ этомъ отношеніи различныхъ дорогъ, ибо однѣ относятъ сюда только работу, другія и матеріалы и работу.

По вопросу 68

68. Способы предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ. Выгода и невыгода снѣгоочистителей. Экономическія данныя о работѣ снѣгоочистителей раз-

нач. сл. п. докладываетъ, что предохраненіе пути отъ снѣжныхъ заносовъ на Пол. ж. д. производится помощью переносныхъ драневыхъ щитовъ. По мѣрѣ вырубки лѣсовъ, примыкающихъ къ полосѣ отчужденія, количество этихъ щитовъ изъ года въ годъ растетъ, дойдя въ 1910 г. до числа 206.763 штукъ, а къ 1 іюля 1911 г. до 281.845. По отдѣльнымъ участкамъ щиты распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

ныхъ системъ, примѣнявшихся на дорогѣ.

№№ участковъ сл. п.	Наличность щитовъ.	Примѣчаніе.
1	11.250	Продолжительность службы щита отъ 7 до 8 лѣтъ. На версту главнаго пути приходится около 150 шт, что при саженномъ размѣрѣ щита по длинѣ пути и огражденіи каждой стороны линіи щитами въ одинъ рядъ, отвѣчаетъ 15% всего протяженія главнаго пути (считая обѣ стороны).
2	16.794	
3	28.151	
4	20.976	
5	11.808	
6	6.802	
7	10.552	
8	3.154	
9	4.122	
10	13.988	
11	38.078	
12	20.301	
13	27.219	
14	34.235	
15	19.839	
16	14.576	
Итого .	281.845	

Постоянная снѣговая защита, въ видѣ высокихъ заборовъ, напримѣръ, не примѣнялась.

Вспомогательнымъ средствомъ въ помощь переноснымъ щитамъ служатъ древесныя насажденія, устраиваемыя преимущественно изъ хвойныхъ породъ: сосны и ели, смотря по грунту, посаженныхъ въ два ряда въ шахматномъ порядкѣ на разстояніи одного аршина саженецъ отъ саженца. Саженцы заготовляются отчасти въ школахъ и въ питомникахъ на отдѣльныхъ участкахъ сл. п., отчасти же выписываются отъ ближайшихъ казенныхъ лѣсничествъ. Лиственныхъ загражденій почти не имѣется, если не считать посадки кое-гдѣ лозы—исключительно на сыпучихъ пескахъ въ огражденіи пути отъ заноса пескомъ, а также кое-гдѣ березы и ольхи, происшедшихъ отъ самосѣва.

Дѣйствіе живой изгороди, подстригаемой на высоту 1 саж., не даетъ, однако, надлежащихъ результатовъ вслѣдствіе слиш-

комъ узкой полосы отчужденія,—въ большинствѣ случаевъ отъ 8 до 12, рѣдко 15 саж. съ каждой стороны отъ оси пути.

По этой же причинѣ и работа снѣговыхъ щитовъ не вполнѣ удовлетворительна.

О протяженіи насажденій можетъ дать представленіе слѣдующая вѣдомость:

ВѢДОМОСТЬ

живой изгороди на Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогахъ въ 1911 г.

№№ участковъ.	Протяженіе въ пог. саж.	Примѣчаніе.
1	14.835	Преобладающія породы: ель и сосна, смотря по грунту; значительно меньше лозы, березы и ольхи. Посадка въ два ряда въ шахматномъ порядкѣ въ разстояніи одного аршина саженецъ отъ саженца. Ежегодно производится на высотѣ около 1 саж. стрижка.
2	6.431	
3	2.347	
4	10.785	
5	2.939	
6	20.484	
7	10.520	
8	8.054	
9	—	
10	5.642	
11	16.540	
12	19.725	
13	8.732	
14	6.831	
15	7.446	
16	9.945	
Итого .	151.256	Что составляетъ около 8% всего протяженія линіи, (считая обѣ стороны).

Аренда права установки щитовъ на сосѣдней землѣ, согласно указаніямъ теоріи въ разстояніи отъ 15 до 20 саж. отъ оси пути,—не практикуется

Въ виду сказаннаго, является весьма выгоднымъ производ-

ство очистки пути снѣгоочистителями, тѣмъ болѣе, что цѣна рабочихъ рукъ за послѣдніе годы значительно возросла.

На основаніи опытовъ, произведенныхъ съ имѣющимися на Пол. ж. д. двумя снѣгоочистителями системы Бьерке и инженера Бурковскаго, предпочтеніе отдано первой системѣ, какъ болѣе простой по конструкціи и по уходу за всѣмъ аппаратомъ, болѣе дешевой и меньше подверженной риску поврежденія. Выгода снѣгоочистителя системы Бьерке сводится къ экономіи, сравнительно съ ручной очисткой, въ размѣрѣ 72% или около 900 руб. въ мѣсяцъ *).

Главный недостатокъ снѣгоочистителя тотъ, что, слѣдуя за паровозомъ, онъ чиститъ заносъ глубиной не свыше 0,30 саж. Ставить его впереди паровоза можно, но вообще рискованно, а въ метель недопустимо.

Считаясь съ этимъ недостаткомъ, необходимо имѣть на каждомъ участкѣ сл. п., протяженіемъ, въ среднемъ, около 100 верстъ, по одному снѣгоочистителю.

Мелкіе конструктивные недостатки системы Бьерке, какъ то: неполный коэффиціентъ полезнаго дѣйствія крыльевъ, отсутствіе надлежащей фонарной будки для командующаго снѣгоочистителемъ, неудобная форма плуга, плохо справляющагося съ плотнымъ снѣгомъ, и пр. устраняются въ сдѣланномъ заказѣ къ наступающей зимѣ 5 штукъ новыхъ снѣгоочистителей Бьерке для двупутной линіи.

Къ зимѣ 1912/1913 г. будетъ исходатайствовано разрѣшеніе на дальнѣйшее снабженіе дорогъ снѣгоочистителями, по мѣрѣ дѣйствительной надобности, при чемъ будутъ приняты во вниманіе результаты ихъ работы въ зиму 1911/1912 г., включая и изготовляемые 3 снѣгоочистителя паровознаго типа системы Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., нѣсколько измѣненной Пол. ж. д.

Нач. дорогъ признаетъ преимущества типа Бьерке. Кромѣ всего прочаго, этотъ типъ имѣетъ то огромное преимущество надъ снѣгоочистителемъ Бурковскаго, что годенъ для очистки станціонныхъ путей.

По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ

нач. сл. п. сообщаетъ, что всѣ ремонтныя работы, какъ то: ремонтъ искусственныхъ сооруженій, всякаго рода зданій, водопроводовъ, очистка путей отъ снѣга и мусора, мощеніе, балласти-

*) На Николаевской дорогѣ экономія отъ работы снѣгоочистителя Бьерке составляетъ въ мѣсяцъ около 1000 руб., что объясняется, съ одной стороны, большей дороговизной тамъ рабочей силы, и съ другой, улучшенной конструкціей крыльевъ, дающей большій коэффиціентъ полезнаго дѣйствія

или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя, плотничныя, столярныя, печныя, малярныя, стекольныя, кровельныя, слесарныя, трубочистныя, водопроводныя и работы по очисткѣ отъ мусора и снѣга, мощеніе и т. д. Выгода и невыгода этихъ способовъ и принятые на дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

ровка путей и проч. работы—производятся хозяйственнымъ способомъ непосредственнымъ наймомъ поденныхъ рабочихъ и мастеровыхъ, или артелями таковыхъ. Равнымъ образомъ, всѣ новыя сооруженія, зданія и постройка вторыхъ путей производится хозяйственнымъ способомъ. Подряднымъ способомъ производятся лишь малярныя работы, но на казенномъ матеріалѣ, а также на нѣкоторыхъ участкахъ очистка дымовыхъ трубъ, отхожихъ мѣстъ и помойныхъ ямъ. Съ подряда сдается постройка опоръ мостовъ большихъ отверстій на кессонныхъ основаніяхъ, такъ какъ для кессонныхъ работъ требуются особыя приспособленія и машины, которыми управленіе д. не располагаетъ. Сдаются по конкуренціи металлическія конструкціи: стропила, путепроводы, фермы мостовъ малыхъ отверстій, централизація стрѣлокъ и, въ отдѣльныхъ случаяхъ, крупныя земляныя работы.

Производство хозяйственнымъ способомъ новыхъ, а равно и ремонтнаго характера работъ, хотя и причиняетъ много хлопотъ и труда администраціи участковъ упр. сл. п. и конторамъ, но этотъ способъ на Пол. ж. д. практикуется почти съ основанія дорогъ и признается для казны выгоднымъ, такъ какъ работы исполняются болѣе тщательно и во многихъ случаяхъ дешевле.

Заготовка инструментовъ и орудій для производства работъ совершается черезъ м. сл.

По вопросу 70

70. Способы заготовленія и пріобрѣтенія службой пути строительныхъ матеріаловъ въ крупныхъ и мелкихъ количествахъ.

нач. сл. п. докладываетъ, что сл. п. заготовляются нижеслѣдующіе матеріалы: камень булыжный, камень облицовочный, щебень, базальтовая плита, полныя терракотовыя платки, гончарныя трубы и разные мелкіе предметы, требующіе особыхъ заказовъ.

Камень пріобрѣтается наличною покупкою у окрестныхъ крестьянъ и землевладѣльцевъ мелкими партіями, заказы по изготовленію облицовки исполняются мѣстными, извѣстными упр., каменотесами изъ собственнаго камня. Щебень изготовляется изъ казеннаго камня за сдѣльную плату съ кубической сажени.

Поставка всякаго рода плитокъ, гончарныхъ трубъ и разныхъ мелкихъ предметовъ производится съ предварительнымъ вызовомъ конкуренціи по заказамъ.

Всѣ остальные матеріалы заготовляются черезъ посредство м. сл., но тѣ изъ нихъ, которые поставляются въ предѣлахъ дорогъ, какъ то: шпалы, переводные и мостовые брусья, доски. бревна, гонтъ, черепица, кирпичъ, известь и проч., свидѣтельствуются и принимаются мѣстными нач. участковъ и передаются на учетъ тѣмъ же нач. участковъ впредь до разсылки, которая производится ими, согласно распоряженіямъ сл. п.

По вопросу 71

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

выясняется, что камень пріобрѣтается по постановленіямъ совѣта, согласно назначеннымъ предѣльнымъ цѣнамъ и количествамъ, щебень, камень облицовочный и штучный для каждой отдѣльной работы—по детальнымъ чертежамъ, съ вызовомъ конкуренція; половыя терракотовыя плитки, гончарныя трубы—тоже. базальтовыя плитки—безъ конкуренціи, такъ какъ вблизи раіона дорогъ имѣется только одно мѣсто нахожденія этого матеріала. На всѣ эти матеріалы имѣются техническія условія, утвержденныя совѣтомъ.

Наличной покупкой мелкими партіями или отдѣльными предметами въ случаяхъ экстренной надобности или при неимѣніи таковыхъ на складахъ—только по порученію м. сл. съ разрѣшенія нач. дорогъ.

По вопросу 72

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

докладывается, что пріемка матеріаловъ отъ поставщиковъ совершается на основаніи техническихъ условій, приложенныхъ къ договорамъ и заказамъ.

По вопросу 73

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

нач. сл. п. докладываетъ, что матеріалы изъ магазиновъ м. сл. отпускаются по требованіямъ нач. участковъ, а инвентарные предметы—по требованію нач. сл. Въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ имѣются кладовыя м. сл. при коренныхъ депо сл. т., мѣстные участки получаютъ нѣкоторые матеріалы, какъ, напримѣръ, керосинъ, мазутъ, всякаго рода желѣзо, концы и пр. изъ этихъ кладовыхъ.

Матеріалы принимаетъ кладовщикъ участка и на основаніи фактуръ склада приходуетъ по своей сортовой книгѣ, имѣющейся въ кладовой. Матеріалы, которыхъ нѣтъ въ кладовыхъ при депо, выписываются изъ главнаго склада м. сл. при Пинскихъ мастерскихъ. Матеріалы изъ этого магазина разсылаются по линіи не рѣже двухъ разъ въ мѣсяцъ при фактурахъ. Матеріалы, пересылаемые съ развозчикомъ, принимаются кладовщиками отъ послѣднихъ на станціи, и въ полученіи выдается расписка.

Болѣе громоздкіе матеріалы, также полными вагонами—высылаются отдѣльно при документахъ.

По вопросу 74

74. Правила пріемки и сдачи излишнихъ матеріаловъ въ магазины матеріальной службы.

нач. сл. п. сообщаетъ, что излишки матеріаловъ сдаются въ магазины м. сл. весьма рѣдко. Если иногда на одномъ участкѣ есть излишекъ какого-либо матеріала, то таковой пересылается на тѣ участки, гдѣ ощущается въ немъ недостатокъ. Въ магазины м. сл. сдается лишь пришедшее въ негодность инвентарное имущество, имѣющее нѣкоторую цѣнность, какъ, напримѣръ,—ломъ металла. Пришедшее въ негодность инвентарное имущество свидѣтельствуется комиссіей, состоящей изъ мѣстнаго нач. участка и представителя Контроля,—въ кладовыхъ участковъ сл. п., о чемъ составляется актъ, а затѣмъ имущество отсылается въ главный складъ для продажи. По прибытіи въ главный складъ инвентарь вновь свидѣтельствуется мѣстной комиссіей, при чемъ составляется актъ, въ которомъ въ подлежащей графѣ проставляется вѣсъ полученнаго желѣза или мѣди.

Ломъ желѣза отъ замѣны рельсовыхъ скрѣпленій, а также полученные отъ разныхъ работъ желѣзо, чугунъ, мѣдь—при накопленіи въ болѣе значительномъ количествѣ—тоже отправляются въ главный складъ, гдѣ указанный въ документахъ вѣсъ провѣряется на вагонныхъ вѣсахъ и затѣмъ поступаетъ въ складъ на храненіе до продажи. Вырученныя отъ продажи деньги поступаютъ въ доходъ дорогъ.

Для учета наличности матеріаловъ всѣ кладовыя сл. п. отфактуровываютъ свое содержимое на 1 января м. сл., а 2-го получаютъ его обратно.

По вопросу 75

75. Правила отпуска шпалъ и др. негодныхъ строительныхъ лѣсныхъ матеріаловъ на отопленіе.

нач. сл. п. докладываетъ слѣдующее:

Старыя шпалы, снятыя съ пути, по окончаніи каждаго мѣсяца, когда производится смѣна шпалъ, сортируются на годныя для одиночной смѣны, годныя для отопленія и никуда негодныя. Для свидѣтельствованія ихъ степени годности, нач. участка приглашаетъ къ назначенному дню фактическаго контролера. О найденномъ составляется актъ. На основаніи акта старыя шпалы приходуются: годныя для одиночной смѣны—безъ цѣны, а годныя для отопленія—по 5 коп. за штуку безденежно. Равнымъ образомъ, во время ремонтнаго періода, по окончаніи каждаго мѣсяца, приходуются полученные отъ работъ переводные и мостовые брусья, бревна, доски,, кирпичъ, камень и вообще все то, что имѣетъ какую-нибудь цѣнность.

Старыя шпалы и другіе лѣсные матеріалы, признанные годными на отопленія, расходуются по прямому своему назначенію

по выработаннымъ нормамъ, при чемъ, за одну куб. саж. считается шпалъ 110 шт., брусьевъ переводныхъ—120 пог. саж., брусьевъ мостовыхъ и прочихъ—2400 пог. саж.—квадр. вершковъ, бревенъ и телеграфныхъ столбовъ—200 пог. саж.

Нормы на отопленіе зданій въ мѣсяцъ:

	Зимой. куб. с.	Лѣтомъ. куб. с.
На одну русскую печь съ плитой и безъ плиты	0,20	0,12
На отдѣльную плиту и очагъ	0,20	0,15
„ голландскую печь	0,17	
„ унтермарковскую и каминъ	0,12	

Для отопленія бань существуютъ особыя нормы, въ зависимости отъ числа дней отопленія бань въ недѣлю и устройства аппаратовъ отопленія (простыя каменки, паровые котлы и т. п.).

Продажа шпалъ служащимъ и постороннимъ безусловно запрещена. Отпускъ таковыхъ для ремонта нетиповыхъ надворныхъ построекъ на полосѣ отчужденія (сараевъ, погребовъ), и, исключительныхъ случаяхъ для постройки таковыхъ, разрѣшается, по предварительному заключенію мѣстнаго нач. участка и фактическаго контролера, распоряженіемъ нач. сл. п. при имѣніи въ наличности на данномъ участкѣ нѣкотораго излишка.

Вопросъ 76.

76. Выяснить предѣльные размѣры участковъ пути (дистанцій), околотковъ и обходовъ, допустимые по мнѣнію управленія дороги; способъ опредѣленія этихъ предѣльныхъ размѣровъ.

По мнѣнію нач. сл. п., указать предѣльную длину участка, вообще, не представляется возможнымъ, такъ какъ таковая зависитъ отъ многихъ условій, какъ то: густоты движенія, трудности участка, т. е. наличія на немъ большихъ станцій и какихъ-либо крупныхъ сооруженій, требующихъ особаго надзора, количества производящихся на дорогѣ новыхъ работъ, самой системы производства какъ ремонтныхъ, такъ и новыхъ работъ и т. п. На Пол. ж. д. имѣется 16 участковъ, изъ нихъ 7 участковъ—однопутныхъ, протяженіемъ отъ 86,52 (1-ый участокъ) до 183,84 вер. (V-ый участокъ, имѣющій 156,04 версты магистральной линіи и 27,80 вер. вѣтки), 8 участковъ—двупутныхъ, протяженіемъ отъ 93,66 вер. (VI участокъ) до 116 верстъ (XV уч.) и одинъ смѣшанный участокъ XVI-ый, имѣющій 53,58 вер. двухъ путей и 58,46 вер. одного пути. На каждомъ участкѣ имѣется по одному пом. нач. уч., кромѣ V-го участка, гдѣ таковыхъ двое. Практика существованія V-го участка, длиною 183,84 вер. (1906—1911), показала, что такая длина участка, при наличіи на участкѣ 2-хъ помощниковъ, не представляетъ никакихъ неудобствъ,—на-

оборотъ, наличіе лишняго старшаго агента облегчаетъ непосредственное наблюденіе и контроль за работами на линіи и въ то же время, при большей длинѣ участковъ и соотвѣтственномъ уменьшеніи числа ихъ, значительно сокращается количество переписки нач. сл. съ участками, а равно и участковъ съ другими службами. Въ виду изложеннаго, въ современныхъ условіяхъ движенія на Пол. ж. д. представляется раціональнымъ увеличить существующую сейчасъ длину участковъ, уменьшивъ число ихъ, именно:—однопутные участки допустить длиною 150 вер., двупутные—130 верстъ, при условіи назначенія вторыхъ помощниковъ нач. участка.

Околотки на однопутныхъ участкахъ Пол. ж. д. имѣютъ длину 15—17 верстъ, а на двупутныхъ 12 вер. Практика показала полную цѣлесообразность такой длины околотковъ и измѣнять ее, въ особенности въ сторону увеличенія, нежелательно, имѣя въ виду, что дорожные мастера, какъ ближайшіе отвѣтственные за благосостояніе пути и сооруженій служащіе, должны имѣть полную возможность производить личный осмотръ какъ можно чаще и подробнѣе, лично руководить работами и знать непосредственно весь личный составъ околотка, что явилось бы для нихъ непосильнымъ трудомъ при увеличеніи длины околотка. Послѣднее допустимо только на подъѣздныхъ путяхъ слабаго движенія. Длина рабочаго участка на однопутныхъ участкахъ достигаетъ сейчасъ 6 верстъ и на двупутныхъ—4 вер. Представлялось бы возможнымъ увеличить длину двупутныхъ рабочихъ участковъ также до 6 верстъ, такъ какъ и при такой длинѣ двупутныхъ участковъ артельный староста при содѣйствіи штатнаго рабочаго, имѣющаго право замѣстительства, можетъ безъ особаго затрудненія производить съ артелью всѣ необходимыя путевыя работы на своемъ участкѣ.

Обходы путевыхъ сторожей имѣютъ сейчасъ длину: на однопутныхъ участкахъ—2—$2\frac{1}{2}$ версты и на двупутныхъ—2 версты. Сторожа выходятъ для осмотра своихъ обходовъ 3 раза въ сутки и, такимъ образомъ, обходятъ ихъ въ сутки по 6 разъ, дѣлая при этомъ максимально до: $2\frac{1}{2} \times 6 = 15$ верстъ. Согласно нынѣ дѣйствующимъ правиламъ технической эксплоатаціи ж. д., открытыхъ для общаго пользованія, путевой сторожъ долженъ проходить не болѣе 16 верстъ въ сутки и число осмотровъ каждаго главнаго пути въ теченіе сутокъ должно быть не менѣе двухъ. Представляется возможнымъ увеличить длину обходовъ путевыхъ сторожей до 4 верстъ (такимъ образомъ, при длинѣ однопутнаго околотка въ 16 верстъ получится въ околоткѣ 4 обхода, а при длинѣ двупутнаго околотка въ 12 верстъ въ околоткѣ будетъ 3 обхода) съ обязательствомъ для сторожа выходить для осмотра своего обхода 2 раза въ сутки; при этомъ, сторожъ будетъ проходить по своему обходу въ сутки 4 раза и на двупут-

ныхъ участкахъ каждый путь будетъ имъ осмотрѣнъ не менѣе 2 разъ, а на однопутныхъ участкахъ путь будетъ пройденъ и осмотрѣнъ 4 раза, что можно признать вполнѣ достаточнымъ. Всего при этихъ условіяхъ путевой сторожъ будетъ проходить въ сутки 16 верстъ, т. е., вышеупомянутыя требованія правилъ технической эксплоатаціи ж. д. будутъ соблюдены.

Т. И. Акоронко вноситъ въ доложенное пожеланіе, чтобы нач. участковъ имѣли жительство посереди своего участка, а не въ концѣ, какъ это теперь часто случается.

Предсѣдатель поддерживаетъ это.

По вопросу 77

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

С. П. Шереметевскій докладываетъ, что на Пол. ж. д. имѣется 16 нач. участковъ сл. п. съ окладами въ 2400—3000 руб. (на сумму 43.200 рублей) и 17 помощниковъ съ окладами 1200—1800 руб., (на сумму 24.600 руб.).

Протяженіе участковъ слѣдующее:

1) Однопутныхъ:

1	уч.,	главн.	пут.	86,52	вер.,	вѣтв.		вер. всего	86,52 в.
2	„	„	„	99,00	„	„	0,82	„ „	99,82 „
3	„	„	„	122,04	„	„	1,32	„ „	123,36 „
4	„	„	„	128,27	„	„	—	„ „	128,27 „
5	„	„	„	156,04	„	„	27,80	„ „	183,84 „
11	„	„	„	130,00	„	„	—	„ „	130,00 „
12	„	„	„	126,40	„	„	—	„ „	126,40 „

2) Двупутныхъ:

6	уч.	главныхъ	путей	. . . . . 93,66 в.
8	„	„	„	. . . . . 94,00 „
9	„	„	„	. . . . . 94,00 „
10	„	„	„	. . . . . 94,00 „
13	„	„	„	. . . . . 114,00 „
15	„	„	„	. . . . . 116,00 „

3) Смѣшанныхъ:

16	уч.	главныхъ	путей	двупутныхъ	53,48 в.
„	„	„	„	однопутныхъ	58,46 „
7	„	„	„	двупутныхъ	94,00 „
„	„	„	„	однопутная вѣтка	3,00 „
14	„	„	„	двупутныхъ	114,00 „
„	„	„	„	однопутная вѣтка	1,46 „

На всѣхъ этихъ участкахъ имѣется по одному помощнику нач. участка, кромѣ 5-го, на которомъ два помощника, вслѣдствіе большого протяженія этого участка (183,84 версты).

Всѣ помощники нач. участковъ—инженеры, за исключеніемъ 8 и 11 участковъ, на которыхъ мѣста помощниковъ заняты техниками путей сообщенія.

Практика показала, что въ должности пом. нач. участковъ много полезнѣе имѣть лицъ съ высшимъ техническимъ образованіемъ, чѣмъ со среднимъ, и замѣна пом. нач. участковъ старшими дорожными мастерами изъ контингента бывшихъ дорожныхъ мастеровъ съ низшимъ образованіемъ—нежелательна и даже вредна. Учрежденіе должности старшихъ дорожныхъ мастеровъ на трудныхъ и длинныхъ участкахъ желательно, въ помощь имѣющемуся штату, но съ тѣмъ, чтобы на эти должности назначались для первоначальной практики только что окончившіе курсы инженеры.

Опытъ управленія однопутнымъ 5-мъ участкомъ въ 183,84 версты нач. участка съ двумя помощниками далъ очень хорошіе результаты. Удобства заключаются въ лучшемъ распредѣленіи работъ между этими лицами, удобномъ замѣщеніи въ случаѣ болѣзни или отпуска одного изъ трехъ этихъ агентовъ и въ хорошей практикѣ по эксплоатаціи для молодыхъ инженеровъ. Поэтому, казалось бы, вообще, желательны длинные участки при двухъ помощникахъ.

По вопросу 78

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

нач. сл. п. сообщаетъ, что на Пол. ж. д. имѣется одна мастерская на ст. Лида, спеціально для ремонта старыхъ стрѣлочныхъ переводовъ, поступающихъ отъ замѣны новыми. Старые переводы со всѣхъ участковъ пересылаются въ мастерскую, гдѣ тщательно сортируются съ подборкою годныхъ частей. Испорченныя части исправляются или замѣняются новыми, а затѣмъ производится полная сборка переводовъ. Ремонтъ одного перевода въ означенной мастерской обходится, въ среднемъ, съ матеріалами,—около 100 рублей, крестовины—около 50 рублей, считая въ томъ числѣ содержаніе мастеровыхъ и наблюдающаго за работой десятника. Отремонтированные переводы употребляются преимущественно на развитіе станціонныхъ путей.

Такой способъ ремонта стрѣлочныхъ переводовъ признается выгоднымъ.

По вопросу 79

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

нач. сл. пути докладываетъ слѣдующее:

А) штатъ техническаго отдѣленія состоитъ изъ:

начальника, помощника, 2 инженеровъ и архитектора	5
техниковъ	2
чертежниковъ	9
счетоводовъ статистики	2
	18 чел.

Б) Техническій отдѣлъ сл. пути выполняетъ слѣдующія функціи.

1) Составляетъ проекты и расцѣнки всѣхъ сооруженій, возводимыхъ какъ за счетъ эксплоатаціонныхъ кредитовъ, такъ и по новымъ работамъ *), за исключеніемъ мелкихъ проектовъ и смѣтъ ремонтнаго характера, составляемыхъ на участкахъ, которые только провѣряются техническимъ отдѣломъ.

2) Составляетъ ежегодныя смѣты по новымъ работамъ *), какъ съ коммерческою, такъ и со спеціальною цѣлью, по отд. VII, гл. 2 эксплоатаціонной смѣты и по сбору въ $^1/_5$ коп. для представленія ихъ въ У. ж. д.

3) Ведетъ дѣло открытія участкамъ кредитовъ по тѣмъ же отдѣламъ смѣты дорогъ со скрѣпою счетоводства.

4) Ведетъ всю техническую переписку службы съ У. ж. д., другими учрежденіями и дорогами, а также своими участками и отдѣльными производителями работъ.

5) Ведетъ дѣло сдачи работъ и поставокъ по сл. п. до момента окончательнаго заключенія договоровъ, въ каковой фазѣ дѣло поступаетъ въ отдѣлъ дѣлопроизводства.

6) Ведетъ статистику по технической части и на основаніи собираемыхъ свѣдѣній даетъ матеріалы для смѣты III-го отдѣла.

7) Ведетъ дѣло по распредѣленію квартиръ и помѣщеній во всѣхъ зданіяхъ дорогъ.

8) Ведетъ всѣ дѣла по постройкамъ подъѣздныхъ вѣтвей погрузочныхъ тупиковъ, устройству частныхъ складовъ, керосинопроводовъ, по постройкамъ вблизи границъ отчужденія.

9) Производитъ испытанія нѣкоторыхъ строительныхъ матеріаловъ (кирпичъ, черепица) и осматриваетъ образцы матеріаловъ, приборовъ, инструментовъ, пріобрѣтаемыхъ м. сл. для нуждъ сл. п.

---

*) Для чего штатъ техническаго отдѣленія пополняется временными служащими.

Техническій отдѣлъ имѣетъ въ настоящее время подотдѣлы: архитектурный и статистическій и крайне нуждается въ дальнѣйшей спеціализаціи своихъ функцій по подотдѣламъ съ порученіемъ завѣдыванія ими особымъ инженерамъ, что пока недостижимо за ограниченностью штата постоянныхъ инженеровъ (1 старшій и 3 младшихъ).

10) Завѣдуетъ литографіей, исполняющей заказы всѣхъ службъ и отдѣловъ дороги.

Для правильнаго и своевременнаго исполненія всѣхъ перечисленныхъ дѣлъ, возлагаемыхъ на техническое отдѣленіе, таковое должно быть раздѣлено на слѣдующіе подотдѣлы.

I. Путь: полотно, верхнее строеніе, принадлежности пути.

II. Искусственныя сооруженія: мосты, путепроводы, трубы, переѣзды.

III. Станціи: планы, централизація, блокировка, сигнализація.

IV. Зданія: проекты, расцѣнки, квартирное дѣло.

V. Водоснабженіе, борьба со снѣгомъ, испытаніе матеріаловъ, постройка подъѣздныхъ вѣтвей и пр.

VI. Смѣты, отчеты, статистика.

VII. Дѣлопроизводство. Общіе вопросы. Архивъ. Литографія.

Такимъ образомъ, кромѣ нач. отдѣленія, въ вѣдѣніи котораго будетъ общее руководство всѣмъ дѣломъ и завѣдываніе VII-мъ подотдѣломъ, и его помощника, который можетъ завѣдывать однимъ изъ прочихъ подотдѣловъ, является необходимымъ имѣть, по крайней мѣрѣ, пять инженеровъ. Въ отдѣлахъ II, III и V необходимо имѣть по одному младшему инженеру, въ остальныхъ четырехъ по одному технику. Чертежниковъ, согласно указаніямъ практики, требуется по 2 человѣка на каждаго инженера, составляющаго проекты, т. е., примѣрно, всего 12—14 чертежниковъ.

Усиленіе средствъ отдѣла явилось бы мѣрой вполнѣ хозяйственной, такъ какъ позволило бы заняться усовершенствованіями, всегда ведущими къ пониженію расходовъ на ремонтъ и эксплоатацію.

По вопросу 80

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

нач. сл. п. сообщаетъ, что на Пол. ж. д., какъ это было уже доложено по вопросу 69, почти всѣ работы какъ эксплоатаціонныя, такъ и новыя, исполняются хозяйственнымъ способомъ.

Такой способъ производства работъ требуетъ точнаго, подробнаго учета сдѣланнаго, для возможности контроля надъ расходованіемъ рабочей силы и матеріаловъ. О произведенныхъ рабо-

тахъ нач. участковъ ежемѣсячно, кромѣ первой четверти *), представляются техническіе отчеты, въ которыхъ очень подробно описываются произведенныя работы, съ указаніемъ ихъ количества, рода, количества израсходованныхъ дней, стоимости каждой работы, количества израсходованныхъ матеріаловъ и количества старыхъ матеріаловъ, полученныхъ отъ работъ. Работы мелкія, не поддающіяся точному обмѣру и учету, не описываются подробно, а включаются въ особую статью подъ названіемъ „мелкій текущій ремонтъ" и подъ этой же статьей перечисляются израсходованные матеріалы на мелкій ремонтъ.

Матеріаломъ для составленія техническаго и матеріальнаго отчета служатъ ежемѣсячные отчеты дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и десятниковъ. Эти должностныя лица въ своихъ отчетахъ тоже подробно описываютъ работы съ указаніемъ количества израсходованныхъ матеріаловъ, такъ что, собственно, участковый техническій отчетъ представляетъ изъ себя группировку всѣхъ отчетовъ въ довольно объемистой тетради.

На составленіе отчетовъ дорожные мастера посвящаютъ немало времени въ ущербъ своимъ прямымъ обязанностямъ по надзору за путемъ и производствомъ ремонтныхъ работъ, поэтому сокращеніе отчетовъ дорожныхъ мастеровъ, а тѣмъ самымъ и нач. участковъ весьма желательно.

Въ этомъ отношеніи управленіемъ д. принимаются всѣ зависящія отъ него мѣры, но при существующихъ формахъ смѣтъ и отчетовъ съ ихъ чрезмѣрнымъ дробленіемъ и деталировкой расходовъ, достиженіе какого-либо сокращенія линейной отчетности представляется затруднительнымъ.

На вопросъ Предсѣдателя, когда разносятся матеріалы, докладывается, что разносъ этотъ совершается по окончаніи работъ.

Съ этимъ вполнѣ мирится гл. контролеръ, ибо, по его мнѣнію, отчетъ, все равно, и при немедленномъ учетѣ матеріаловъ, будетъ отставать отъ работъ, слѣдовательно, не будетъ гарантіи въ безусловной стенографичности отчета, другими словами, усложнивъ дѣло, мы его нисколько не улучшимъ.

По вопросу 81

81. Организація техническаго надзора по новымъ работамъ: въ какихъ предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ

С. П. Шереметевскій докладываетъ слѣдующее:

Новыя работы, производившіяся на Пол. ж. д., по размѣрамъ и качеству ихъ можно раздѣлить на слѣдующія категоріи.

I. Постройка вторыхъ путей.

II. Сооруженіе опоръ большихъ мостовъ и сборка ихъ фермъ (Днѣпръ, Десна и Припять).

III. Постройка короткихъ вѣтокъ (около 50 в.)

*) Вслѣдствіе незначительности расходовъ работъ въ январѣ, февралѣ и мартѣ, начальниками участковъ представляется одинъ техническій и матеріальной отчетъ за эти мѣсяцы.

работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

и IV. Разныя работы по сооруженію и переустройству малыхъ мостовъ, зданій, водоснабжеія и т. п.

На Пол. ж. д. организація техническаго надзора по новымъ работамъ слѣдующая:

1) Постройка второго пути на участкѣ Брестъ-Брянскъ производилась и производится мѣстными начальниками участковъ и ихъ помощниками, при чемъ въ годы наибольшаго развитія работъ въ помощь имъ давался инженеръ или техникъ путей сообщенія на правахъ производителя работъ. Такимъ образомъ были построены вторые пути на участкахъ Лунинецъ-Гомель и Брестъ-Лунинецъ и въ настоящее время производятся работы на участкѣ Гомель-Брянскъ Брестъ-Брянскаго участка.

За производство такихъ работъ нач. участковъ и ихъ помощникамъ выдавалось дополнительное вознагражденіе изъ кредита на администрацію.

Небольшія работы по устройству второго пути производились подъ непосредственнымъ наблюденіемъ дорожныхъ мастеровъ и артельныхъ старостъ; болѣе крупныя работы, какъ, напримѣръ, постройка большихъ мостовъ или трубъ, сооруженіе большихъ насыпей, разработка глубокихъ выемокъ и т. п.—поручались отдѣльнымъ десятникамъ, которые непосредственно подчинялись нач. участковъ, и только работы, связанныя съ перерывомъ движенія по главному пути, производились совмѣстно или подъ наблюденіемъ дорожныхъ мастеровъ.

Для веденія отчетности по постройкѣ 2-го пути увеличивается штатъ существующей конторы и, кромѣ того, счетоводамъ и кладовщикамъ выдается дополнительное вознагражденіе.

Имѣя въ виду, что большинство работъ на Пол. ж. д. ведется хозяйственнымъ способомъ, такое веденіе работъ удобно въ смыслѣ единства хозяйства, но требуетъ большого напряженія силъ штатныхъ служащихъ, между тѣмъ, дополнительное вознагражденіе, получаемое ими за добавочный трудъ, очень мало, по причинѣ незначительнаго кредита, отпускаемаго на администрацію, такъ напримѣръ,—на 11 участкѣ съ 1905 по 1909 г. было произведено работъ на сумму:

а) По расцѣночной вѣдомости съ коммерческой цѣлью:

Въ 1905 г.	. . . . .	12.635 р. 11 к.
„ 1906 „	. . . . .	11.466 „ 61 „
„ 1907 „	. . . . .	13.062 „ 42 „
„ 1908 „	. . . . .	33.019 „ 37 „
„ 1909 „	. . . . .	33.822 „ 38 „
Всего	. . . . .	104.005 р. 86 к.

б) По расцѣночной вѣдомости со спеціальною цѣлью:

Въ 1905 г.	180.195 р.	30 к.
„ 1906 „	181.627 „	09 „
„ 1907 „	193.626 „	50 „
„ 1908 „	217.513 „	85 „
„ 1909 „	57.344 „	76 „
Всего	830.307 р.	50 к.
Итого	934.313 „	36 „

Между тѣмъ штатъ служащихъ при добавочныхъ агентахъ получалъ за это слѣдующее вознагражденіе:

	1905	1906	1907	1908	1909
	Добавочное вознагражденіе.				
Начальнику участка . . .	450,00	500,00	600,00	600,00	500,00
Помощнику нач. уч. . .	225,00	250.00	250,00	240,00	200,00
Конторѣ для 5 челов. . .	400,00	426,00	438,00	240,00	245,00
Жалованье инженеру . .	1200,00	1200,00	1200,00	1200,00	1200,00

Всего 11.564 руб., что составляетъ 1,24% отъ суммъ работъ.

При большомъ отпускѣ кредита на организацію дополнительныхъ работъ, скорость исполненія, несомнѣнно, много бы выиграла, такъ какъ, при достаточномъ и хорошо оплачиваемомъ штатѣ, былъ бы лучшій надзоръ какъ за самымъ производствомъ работъ, такъ и за подготовительными къ нимъ мѣропріятіями.

2) Сооруженіе большихъ мостовъ черезъ Днѣпръ и Десну для второго пути производилось подряднымъ способомъ, при чемъ для надзора за работами назначался особый инженеръ, подчинявшійся непосредственно нач. сл. п., но въ работахъ, касавшихся перваго пути, этотъ инженеръ обязанъ былъ дѣйствовать по соглашенію съ мѣстнымъ нач. участка.

Такимъ же порядкомъ производится въ настоящее время постройка опоръ моста черезъ р. Припять.

Такой способъ надзора за производствомъ работъ на практикѣ оказался удовлетворительнымъ.

3) Подобный же порядокъ примѣнялся при постройкѣ подрядчиками вѣтокъ Чучевичской, длиною, 27,8 верстъ и Василевичской, длиною 41,87 верстъ.

4) Разныя небольшія работы и постройка гражданскихъ сооруженій, а равно переустройство источниковъ водоснабженія и т. п., исполняемыя за счетъ кредитовъ по дополнительнымъ работамъ, производятся нач. участковъ, ихъ помощниками, дорож-

ными мастерами и артельными старостами, за что имъ выдается дополнительное вознагражденіе изъ кредита на администрацію, для болѣе же крупныхъ работъ назначаются особые десятники, или вполнѣ самостоятельно ведущіе свои работы, или подчиняющіеся дорожному мастеру при работахъ, связанныхъ съ дѣйствующей рельсовой колеей.

Описанная выше организація техническаго надзора по новымъ работамъ на Пол. ж. д. даетъ хорошіе результаты, но, имѣя въ виду небольшія суммы, отпускаемыя на администрацію, нельзя признать ее вполнѣ нормальной, такъ какъ нѣтъ возможности нанимать достаточное количество добавочныхъ служащихъ въ помощь штатнымъ, отчего всю тяжесть новыхъ работъ приходится выносить послѣднимъ на своихъ плечахъ, при чемъ добавочное вознагражденіе за свой дополнительный трудъ штатные служащіе получаютъ слишкомъ незначительное, а иногда и вовсе ничего не получаютъ.

Такимъ образомъ, производство новыхъ работъ возможно поручать штатнымъ линейнымъ служащимъ, но при условіи достаточнаго имъ за это добавочнаго вознагражденія и найма имъ въ помощь соотвѣтственнаго числа дополнительныхъ служащихъ.

Въ заключеніе обсужденія вопросовъ, касающихся сл. п., Предсѣдатель предлагаетъ выяснить, въ какомъ положеніи находится дѣло о границахъ отчужденія.

Нач. дорогъ сообщаетъ, что дѣла по отчужденію еще не совсѣмъ закончены на Полоцкъ-Волковысской линіи.

Разсматривая вопросъ въ общемъ, Т. И. Акоронко указываетъ на совершенно ненормальное положеніе дѣлъ объ отчужденіи.

Постройка сдаетъ эксплоатаціи путь, зданія, сооруженія, но полосы отчужденія не сдаетъ, не передаетъ даже плана отчужденной полосы. На дорогахъ обычно нѣтъ никакихъ документовъ: всѣ они хранятся въ управленіи по сооруженію, изъ котораго, несмотря ни на какія просьбы, обыкновенно ихъ не получаешь. Поэтому, при возникающихъ судебныхъ процессахъ, дорога не въ состояніи защитить свои интересы, процессы затягиваются, разводится совершенно лишняя, отнимающая дорогое время, переписка.

Д. По службѣ тяги.

По вопросу 82

82. Нормы и преміи по расходу топлива паровозами; зависимость этихъ

нач. сл. т. Т. М. Пекушъ докладываетъ, что нормы топлива и смазки—переходящія и объявляются періодически приказами по дорогамъ.

премій отъ состава и вѣса поѣздовъ и отъ исправности хода поѣздовъ.

Въ нормы топлива на паровозо-версты включены и нормы на растопку холоднаго паровоза.

Зимними мѣсяцами при расчетѣ нормъ топлива считаются: декабрь, январь и февраль; весеннимъ—мартъ, осенними—октябрь и ноябрь, а остальные 6—лѣтними мѣсяцами.

При расчетѣ нормъ топлива для балластныхъ и рабочихъ поѣздовъ считается ежедневно полное число рабочихъ часовъ отъ начала до конца работы.

Пройденное поѣздами, согласно маршрутамъ, число верстъ въ день учитывается, принимая скорость этихъ поѣздовъ по 15 верстъ въ часъ.

Число часовъ, употребленное на движеніе поѣзда, вычитается изъ полнаго числа рабочихъ часовъ; остающееся число рабочихъ часовъ, ушедшихъ на стоянки, на нагрузки и выгрузки, на сцѣпки и расцѣпки и на обѣденное время, разсчитываются такъ: 2 часа на маневры, остальные часы на держаніе пара.

Число часовъ ночлега принимается за резервъ.

При расчетѣ премій за сбереженіе топлива, единицею груженой оси считается одна груженая ось товарнаго вагона или платформы; 3 оси порожнихъ товарныхъ вагоновъ принимаются за двѣ единицы, 1 ось пассажирскаго вагона за 1 единицу, шестиколесный паровозъ съ тендеромъ въ холодномъ состояніи за 10 единицъ, восьмиколесный паровозъ съ тендеромъ за 12 единицъ.

Предполагается съ будущаго года ввести единицу въ 10.000 пудо-верстъ.

Количество смазки какъ положенное по нормѣ, такъ и дѣйствительное, при учетѣ преміи разсчитывается по маслу, при чемъ одинъ фунтъ сала приравнивается 3 фунтамъ масла и 9 фунтамъ мазута.

Нормы топлива и смазки внѣ обслуживанія поѣздовъ (на маневрахъ, содержаніе пара, резерва и проч.) разсчитываются, принимая:

1 часъ маневровъ—за 5 верстъ пробѣга паровоза *).

1 часъ содержанія пара за 3 вер. пробѣга паровоза.

1 часъ резерва за 1 вер. пробѣга паровоза.

Нормы составовъ поѣздовъ:

Нормы составовъ товарныхъ поѣздовъ опредѣляются по вѣсу, согласно дѣйствующей на дорогахъ инструкціи составленія поѣздовъ по вѣсу.

Для пассажирскихъ, балластныхъ и рабочихъ поѣздовъ нормы составовъ указываются въ книжкахъ расписаній; разрабатываются нормы для составленія и этихъ поѣздовъ по вѣсу.

При слѣдованіи поѣзда двойною тягою, второй паровозъ считается, какъ паровозъ во главѣ поѣзда, и число вагоно-верстъ этого поѣзда дѣлится между паровозами поровну.

---

*) Стоимость со всѣми накладными расходами.

Преміи за сбереженіе топлива и смазки.

За сбереженіе топлива и смазки противъ назначенныхъ нормъ, независимо отъ рода поѣздовъ и времени года, назначаются:

а) за каждую сбереженную погонную сажень дровъ:

Машинисту . . . . . 75 коп.,
помощнику . . . . . 50 „

б) за каждый сбереженный фунтъ масла назначается:

Машинисту и помощнику по 1 коп.

Въ томъ же размѣрѣ производится и вычетъ за перерасходъ топлива и смазки.

Помощники машинистовъ, исправляющіе должности ихъ, получаютъ поверстные и преміи, какъ машинисты, а кочегары, исправляющіе должности помощниковъ машинистовъ, какъ помощники машинистовъ.

Поденные мастеровые и рабочіе, назначаемые временно для исправленія должностей помощниковъ машиниста и кочегаровъ, получаютъ поверстныя (такъ же, какъ и преміи), присвоенныя замѣщаемой должности, за все время исполненія этой должности (поденную плату за каждыя сутки работы, согласно журнальному постановленію У. ж. д. отъ 19 февраля 1898 г. за № 819 (приказъ по дорогамъ № 69 1898 г.).

Вышеуказанный порядокъ учета премій за сбереженіе топлива, смазки и чистки, причитающихся паровознымъ бригадамъ паровозовъ товарныхъ поѣздовъ всѣхъ наименованій не примѣняется при ѣздѣ смѣнными бригадами какъ въ виду сложности расчетовъ, такъ и вслѣдствіе невозможности произвести ихъ совершенно точно.

Расходъ какъ топлива, такъ и другихъ матеріаловъ, подлежащихъ премированію при ѣздѣ со смѣнными бригадами на всѣхъ паровозахъ товарныхъ поѣздовъ, соединяются вмѣстѣ по каждому роду матеріала и общая премія (или удержаніе) на каждое лицо бригады распредѣляется пропорціонально сдѣланнымъ имъ верстамъ. При этомъ, тотъ паровозъ, на которомъ въ теченіе мѣсяца смѣнялись бригады менѣе 4 разъ, не причисляется къ числу обслуживаемыхъ смѣнными бригадами.

Учетъ топлива для отопленія паровозовъ, стоящихъ подъ парами во время морозовъ внѣ депо за недостаткомъ стойлъ, производится слѣдующимъ порядкомъ.

1) Если паровозъ, прибывшій съ поѣздомъ въ коренное или оборотное депо, не можетъ быть поставленъ въ депо за недостаткомъ мѣста, и по случаю мороза долженъ отапливаться, то ма-

шинистъ этого паровоза составляетъ особый рапортъ на отопленіе паровоза по такому случаю, съ указаніемъ числа часовъ стоянки паровоза подъ парами, считая время съ момента дѣйствительнаго прибытія поѣзда на станцію депо до времени отправленія со станціи со слѣдующимъ поѣздомъ по расписанію, при чемъ, два часа по прибытіи съ поѣздомъ и три часа, въ которые паровозы приготовляются къ слѣдующему поѣзду,—всего 5 часовъ, исключаются изъ вышеуказанной стоянки, какъ время нахожденія паровоза подъ парами, независимое отъ того,—въ депо или на дворѣ онъ стоитъ.

Редакція рапорта установлена такая: „Нахожденіе паровоза подъ парами по случаю мороза, при стоянкѣ его внѣ депо . . .прибылъ съ п. №. . . . .въ. . .ч. . .м. . .числа: . .мѣсяца, отправленіе назначено съ п. №. . .въ ч. . .м. . .числа мѣсяца. .Къ учету подлежитъ часовъ. . . .

Правильность рапорта удостовѣряется тѣмъ нач. депо, гдѣ паровозъ стоялъ внѣ крытыхъ стойлъ и отапливался.

Количество топлива на отопленіе паровозовъ во время морозовъ при стоянкѣ ихъ на дворѣ принимается изъ расчета—1 часа стоянки подъ паромъ за одну версту пробѣга, при чемъ содержаніе резерва при депо по назначенію и держаніе пара въ поѣздахъ не смѣшивается съ отопленіемъ паровоза по случаю морозовъ при стоянкѣ внѣ депо.

Расходъ топлива и смазки, истраченныхъ на каждомъ паровозѣ, распредѣляется между всѣми помощниками, работавшими на одномъ паровозѣ пропорціонально сдѣланному каждымъ общему пробѣгу, а на маневрахъ—пропорціонально числу дней работы.

Если въ теченіе мѣсяца одинъ и тотъ же паровозъ работаетъ въ поѣздахъ и на маневрахъ, учетъ за маневры производится отдѣльно отъ учета за работу съ поѣздами.

Выдача премій за сбереженіе топлива по сл. т. производится, кромѣ паровозныхъ бригадъ, лицамъ, способствующимъ сбереженію его,—на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Общая премія опредѣляется всѣмъ способствующимъ его сбереженію въ размѣрѣ 20% отъ общей суммы преміи паровозныхъ бригадъ за вычетами всѣхъ пережоговъ, по каждому коренному депо отдѣльно.

2) Премія распредѣляется между отдѣльными группами слѣдующимъ образомъ:

85% выдается лицамъ, состоящимъ при депо и участкѣ сл. т., и 15% младшимъ ревизорамъ сл. т. (старшимъ машинистамъ).

3) Изъ 85%, выдаваемыхъ служащимъ при депо, назначается:

начальникамъ коренныхъ депо 40%,
помощникамъ ихъ 15%,
начальникамъ оборотныхъ депо 10%

Если послѣднихъ нѣсколько, то сумма распредѣляется на равныя части.

Мастеру коренного депо 10%,
кочегарамъ при коренныхъ и оборотныхъ депо . 7%,
промывальщикамъ 3%

85%

4) 15% выдается младшимъ ревизорамъ сл. т. изъ преміи по всѣмъ депо, и полученная сумма распредѣляется между ними пропорціонально произведеннымъ ими пробѣгамъ съ поѣздами.

5) Въ случаѣ незамѣщенія должности помощника нач. депо, половина причитающейся ему преміи присоединяется къ преміи, получаемой нач. депо.

6) Преміи эти выплачиваются по полугодіямъ.

Лица, прослужившія въ одной изъ должностей, подлежащихъ учету преміи за сбереженіе топлива, менѣе трехъ мѣсяцевъ, преміи не получаютъ.

При переходѣ кого-либо изъ участвующихъ въ преміи лицъ изъ одного депо въ другое не съ 1 числа мѣсяца, премія ему за этотъ мѣсяцъ опредѣляется по заработкамъ паровозныхъ бригадъ перваго депо.

Если лицо, имѣющее право на полученіе преміи за сбереженіе топлива, совсѣмъ оставляетъ службу, или же перемѣщается на одну изъ должностей, не дающихъ права на полученіе означенной преміи, въ серединѣ мѣсяца, то время, равное 15 днямъ и больше, принимается за полный мѣсяцъ, а время меньшее—не принимается къ учету.

Учетъ преміи по чисткѣ паровозовъ.

Всѣ матеріалы для чистки паровозовъ выдаются только лишь по требованіямъ машинистовъ.

50% сбереженія по чисткѣ паровозовъ противъ установленной нормы выдаются паровознымъ бригадамъ въ премію, которая дѣлится поровну между машинистами, помощниками и кочегарами, а на постоянныхъ маневровыхъ паровозахъ между двумя лицами паровозной прислуги. Перерасходъ же противъ этой нормы вычитается изъ поверстной преміи и суточныхъ, при чемъ онъ дѣлится на равныя части между машинистомъ, помощникомъ и кочегаромъ.

Паровозная бригада, замѣченная въ неопрятномъ содержаніи своего паровоза, лишается всей преміи за тотъ мѣсяцъ, когда обнаружена неопрятность, при повтореніи же случая небреж-

чаго содержанія паровоза на виновныя бригады, кромѣ невыдачи преміи, налагаются еще особыя взысканія.

Для поощренія содержанія паровозовъ въ полной чистотѣ, паровозныя бригады, отличавшіяся въ теченіе года въ постоянномъ образцово чистомъ содержаніи управляемыхъ ими паровозовъ, получаютъ въ концѣ года единовременную премію въ размѣрѣ 25% отъ остатковъ произведеннаго сбереженія по чисткѣ паровозовъ въ теченіе года. Бригады же, съ которыхъ было взыскано за неопрятное содержаніе паровоза, лишаются права на полученіе этой единовременной преміи за соотвѣтствующій взысканію годъ.

Предположена переработка этой преміи, такъ какъ для угольныхъ паровозовъ разрабатывается сдѣльная чистка.

Нормы расхода на чистку паровозовъ.

а) Для 8-колесныхъ пассажирскихъ паровозовъ сер. К— въ размѣрѣ 20 к. на 100 вер. пробѣга паровозовъ и

б) для паровозовъ остальныхъ серій—въ размѣрѣ 14 к. на 100 верстъ пробѣга при цѣнѣ матеріаловъ:

1) концы бумажные по	4 р.	— к.	пудъ	
2) тряпки	3 „	20 „	„	
3) пакля	2 „	— „	„	
4) очески льна	1 „	— „	„	
5) керосинъ	1 „	20 „	„	
6) скипидаръ	3 „	20 „	„	
7) масло	2 „	— „	„	
8) сало	5 „	20 „	„	
9) мыло простое	4 „	— „	„	
10) полотно нажд.	— „	05 „	листъ	
11) порошекъ	5 „	20 „	пудъ	
12) известь вѣнская	6 „	— „	„	
13) земля англійская	6 „	— „	„	
14) графитъ въ порошкѣ	3 „	20 „	„	
15) метлы березовыя	— „	03 „	штука.	

По этимъ нормамъ разсчитываются и другіе, кромѣ серіи К, большіе пассажирскіе паровозы.

Представитель М. Ф. обращаетъ вниманіе засѣданія на существующій на Пол. ж. д. типъ паровозовъ, которые съѣдаютъ топлива въ годъ каждый тысячъ на 30 рублей больше, чѣмъ паровозы хорошей конструкціи.

Въ эту же, примѣрно, сумму обошлась бы и передѣлка каждаго паровоза.

Нач. сл. т. доказываетъ, что было бы выгоднѣе указанные паровозы выкинуть, а не передѣлывать.

Подробныя соображенія, касающіяся этого вопроса, были

посланы въ комиссію о подвижномъ составѣ, и тамъ, видимо, погибли.

По вопросу 83

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

выясняется, что нормы не выработаны.

Что касается до длины пробѣговъ, между капитальными ремонтами, то, въ среднемъ:

Для пассажирскаго паровоза . . . 270.000 вер.,
„ товарнаго „ . . . 180 000 „

А. Х. Мейеръ, напоминая о существующемъ законѣ, по которому каждый котелъ долженъ быть осмотрѣнъ черезъ 6 лѣтъ работы, указываетъ, что этотъ срокъ меньше разсчитаннаго по пробѣгу. Подобный, не вызываемый необходимостью, ремонтъ, стоитъ много лишнихъ денегъ. И казалось бы, что паровозные котлы можно было бы изъять изъ подчиненія этому закону, потому что они пользуются инымъ надзоромъ и уходомъ, чѣмъ обыкновенные котлы.

Т. М. Пекушъ, признавая желательность указаннаго А. Х. Мейеромъ измѣненія обязательныхъ постановленій, останавливается, затѣмъ, на причинахъ уменьшившихся за послѣднее время пробѣговъ между ремонтами.

По мнѣнію Т. М. Пекуша, главная причина заключается въ переходѣ отъ дровъ къ углю:—при отопленіи послѣднимъ быстрѣе горятъ топки и дымоходныя части.

По вопросу 84

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

нач. сл. т. докладываетъ слѣдующее:

1) Износъ шинъ до обточки допускается: а) для паровозовъ и тендеровъ при равномѣрномъ износѣ (прокатъ) не болѣе 5 мм., при мѣстныхъ выбоинахъ не болѣе 3 мм., при соединеніи обоихъ родовъ износа не болѣе 5 мм., для маневровыхъ паровозовъ послѣдній предѣлъ можетъ быть допущенъ до 6 мм.;

б) для вагоновъ пассажирскихъ, почтовыхъ, багажныхъ и спеціальныхъ товарныхъ вагоновъ, обращающихся въ пассажирскихъ поѣздахъ, равномѣрный прокатъ вмѣстѣ съ мѣстными выбоинами не долженъ превосходить 4 мм., при чемъ мѣстныя выбоины должны быть не болѣе 2 мм. При періодическомъ осмотрѣ и при всякой выкаткѣ колесной пары, шины должны обтачиваться при износѣ болѣе 2 мм.;

в) для товарныхъ вагоновъ, на основаніи Общаго Соглаше-

нія, предѣльный равномѣрный прокатъ можетъ достигать 5 мм., а мѣстная выбоина 3 мм., при соединеніи обоихъ родовъ износа предѣлъ не долженъ быть болѣе 6 мм.

Вагоны съ общимъ углубленіемъ въ шинахъ до 7 мм. допускаются въ товарные поѣзда лишь по направленію къ главнымъ мастерскимъ.

При періодическомъ осмотрѣ и при всякой выкаткѣ колесной пары должны обтачиваться шины, имѣющія прокатъ болѣе 3 мм. или мѣстную выбоину болѣе 2 мм.

2) Желѣзныя оси подъ пассажирскіе, почтовые, багажные и спеціальные товарные, обращающіеся въ пассажирскихъ поѣздахъ, не должны быть допускаемы при какихъ бы то ни было размѣрахъ.

О наименьшихъ размѣрахъ шинъ вагонныхъ колесъ:

Подъ вагоны, обращающіеся на жел. дорогахъ, не допускаются такія колесныя шины, наименьшая толщина коихъ по кругу катанія окажется, по точному измѣренію, обязательно производимому:

1) Послѣ каждой обточки шины:

а) для колесныхъ шинъ пассажирскихъ, почтовыхъ, багажныхъ и спеціальныхъ, обращающихся въ пассажирскихъ поѣздахъ, товарныхъ вагоновъ—менѣе 30 миллиметровъ;

б) для шинъ товарныхъ вагоновъ—менѣе 25 миллиметровъ.

Инженернымъ совѣтомъ, по журналу его отъ 3 ноября 1899 г. № 149, утвержденному Министромъ, постановлено:

Толщина бандажей колесъ паровозовъ и тендеровъ, предназначенныхъ для маневровъ, не считая мѣстныхъ выбоинъ и выкатовъ, какъ зимою, такъ и лѣтомъ, должна быть не менѣе 25 м.м.

При чемъ: I) паровозы и тендера, толщина шинъ которыхъ менѣе установленныхъ для путевой службы, при надобности отправлять съ поѣздами для перемѣщенія изъ участка въ участокъ или въ ремонтныя мастерскія и вообще внѣ маневровъ,—пересылаются въ холодномъ состояніи.

II) Паровозы, предназначаемые для маневровой службы, могутъ быть употребляемы и для подачи помощи при несчастіяхъ на линіи.

2) При періодическомъ осмотрѣ вагона и при всякой выкаткѣ изъ-подъ него колеснаго ската (или полуската):

а) для колесныхъ шинъ пассажирскихъ, почтовыхъ, багажныхъ и спеціальныхъ, обращающихся въ пассажирскихъ поѣздахъ, товарныхъ вагоновъ (за вычетомъ мѣстныхъ выбоинъ и выкатовъ по кругу катанія) менѣе 27 киллометровъ;

б) для колесныхъ шинъ товарныхъ вагоновъ (за вычетомъ мѣстныхъ выбоинъ и выкатовъ по кругу катанія) менѣе 22 миллиметровъ.

ПРАВИЛА

о наименьшихъ размѣрахъ шеекъ и головокъ вагонныхъ и тендерныхъ осей, при которыхъ таковыя оси могутъ быть допускаемы въ службу.

1. Расчетъ наименьшихъ размѣровъ шеекъ и подступичной части (головки) стальныхъ осей тендеровъ и вагоновъ всѣхъ наименованій производится по нижеслѣдующимъ формуламъ:

$$S = 8\,\frac{Ql}{\pi d^3} \text{ и } S_1 = 16\,\frac{QL}{\pi D^3}, \text{ въ которыхъ}$$

d — означаетъ наименьшій діаметръ въ сантиметрахъ;

l — длина шейки въ сантиметрахъ;

D — наименьшій діаметръ головки въ сантиметрахъ;

L — разстояніе средины шейки до круга катанія колеса въ сантиметрахъ;

Q — наибольшая нагрузка обѣихъ шеекъ оси въ киллограммахъ.

S — наибольшее удѣльное напряженіе шейки оси въ киллогр. на кв. сант.

S_1 — наибольшее удѣльное напряженіе головки оси въ киллогр. на кв. сант.

При этомъ величины S и S_1 не должны превосходить нижеслѣдующихъ значеній.

Родъ осей литой стали.	Наибольшее удѣльное напряженіе.	
	въ шейкѣ въ кгр. (кв. см.).	въ головкѣ въ кгр. (кв. см.).
Тендеровъ всѣхъ наименованій и единицъ подвижного состава, обращающихся исключительно въ товарныхъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ	680	550
Пассажирскихъ, почтовыхъ и багажныхъ вагоновъ, а равно спеціальныхъ товарныхъ вагоновъ, обращающихся въ пассажирскихъ поѣздахъ разнаго наименованія, кромѣ товаро-пассажирскихъ	550	440

При этомъ: 1) при вычисленіи по этимъ формуламъ діаметровъ шеекъ и головокъ осей въ миллиметрахъ дробь, равная и болѣе 0,5, принимается за единицу, а меньшая 0,5, отбрасывается.

2) Оси вагоновъ и тендеровъ всѣхъ наименованій, существующія или заказанныя до 1 сентября 1900 г., могутъ не удовлетворять требованіямъ сихъ правилъ, по отношенію къ размѣрамъ ихъ подступичной части, тендерныя же, сверхъ сего, и въ отношеніи къ размѣрамъ ихъ шеекъ.

3) Подъ названіемъ спеціальныхъ товарныхъ вагоновъ, допускаемыхъ къ обращенію въ пассажирскихъ поѣздахъ, слѣдуетъ понимать всякаго рода крытые и открытые товарные вагоны, которые по отношенію къ ихъ содержанію, ремонту и осмотру подчинены правиламъ, установленнымъ для пассажирскихъ вагоновъ.

II. Что касается до износа паровозныхъ и тендерныхъ шинъ, то предѣльные размѣры толщины ихъ, согласно приказу по М. П. С. за № 128 отъ 11 октября 1907 г., принимаются слѣдующіе:

А. Наименьшіе размѣры шинъ паровозныхъ колесъ.

Подъ паровозами и тендерами, обращающимися на желѣзныхъ дорогахъ, не допускаются колесныя шины, толщина коихъ по кругу катанія, за вычетомъ мѣстныхъ по оному выбоинъ или выкатовъ, менѣе нижеуказанныхъ размѣровъ:

1) Для шинъ паровозныхъ колесъ.
а) При болтовомъ скрѣпленіи. . . . 35 мм.,
б) „ непрерывномъ „ . . . 30 „
2) Для шинъ тендерныхъ колесъ.
а) При болтовомъ скрѣпленіи. . . . 30 мм.,
б) „ непрерывномъ „ . . . 25 „

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

Зимній періодъ считается съ 15 ноября по 15 марта.

2) Наименьшая толщина паровозныхъ и тендерныхъ шинъ, при послѣдней обточкѣ ихъ, должна быть на 3 мм. болѣе наименьшихъ допущенныхъ предѣловъ толщины, соотвѣтствующихъ способу укрѣпленія ихъ и періодовъ времени года, почему износъ такихъ шинъ не можетъ быть болѣе 3 мм.

По вопросу 85

85. Нормы и преміи расходовъ на смазочные матеріалы для паровозовъ и вагоновъ.

Предсѣдатель, указывая, что многое, относящееся къ этому вопросу, было доложено нач. сл. т. въ отвѣтъ на вопросъ 82, предлагаетъ дополнить сказанное.

Т. М. Пекушъ докладываетъ слѣдующее:

Нормы для учета преміи смазчикамъ за сбереженіе смазки и благополучное слѣдованіе таковы:

а) для пассажирскихъ и тов.-пассажирскихъ поѣздовъ.	12 ф.	мазута.
б) для товарныхъ.	10 „	„
в) для матеріальныхъ, рабоч. и балластныхъ .	14 „	„

На каждыя 10.000 вагоно-осе-верстъ:

За каждый сбереженный фунтъ мазута, выплачивается смазчику преміи ½ коп.

За каждый благополучно проведенный поѣздъ по данному участку 25 коп.

Взысканія, налагаемыя на смазчиковъ:

За нагрѣтую запломбированную буксу

безъ порчи подшипника.	— руб.	50 коп.
За нагрѣтую незапломбированную	— „	25 „
„ „ съ порчей подшипника . . .	1 „	— „
„ „ „ „ шейки оси отъ 1 мм. и болѣе	2 „	— „

За перерасходъ мазута со смазчика удерживается по ½ коп. за каждый фунтъ.

Поверстныя деньги, выдаваемыя смазчикамъ за 1000 верстъ пробѣга:

а) съ пассажирскими и тов.-пасс. поѣздами .	2 руб.	50 коп.
б) съ воинскими, санитарными, товарными и матеріальными	3 „	— „

Смазчики, командированные для принятія поѣздовъ и слѣдующіе пассажирами, получаютъ суточныя деньги въ размѣрѣ 30 коп.

За открытіе поврежденій въ вагонахъ выдаются:

а) за открытіе сдвига колеса на оси или трещины оси или ступицы	2 руб.	— коп.,
б) за открытіе недостатковъ оси: изломъ концевого выступа шейки (галтель наружная), поперечныхъ трещинъ и стертыхъ непрерывно по всей окружности осей на глубину болѣе 2 мм.	1 „	— „
в) За открытіе лопнувшаго бандажа и недостатковъ въ спицахъ и ободѣ колеса: двухъ смежныхъ или трехъ несмеж-		

ныхъ слабыхъ спицъ; сломанной спицы; двухъ трещинъ въ ободѣ въ одномъ промежуткѣ между спицами . . . . . 1 руб. — коп.

г) за открытіе слабаго бандажа . . . . . — „ 50 „

д) за открытіе маломѣрныхъ и съ трещинами частей стяжного и упряжного приборовъ; стяжного винта, скобъ его, частей его, упряжного крюка, аппаратной муфты и чеки . . . . . — „ 25 „

е) за открытіе сломанныхъ рессоръ или трещинъ въ двухъ верхнихъ листахъ . . — „ 25 „

При открытіи нѣсколькихъ поврежденій въ одномъ вагонѣ премія выдается одна—наивысшей цѣнности.

Предположено премію за благополучное слѣдованіе ввести и для осмотрщиковъ и ревизіонныхъ слесарей.

По вопросу 86

86. Какія еще кромѣ перечисленныхъ въ п.п. 82—85 преміи установлены на дорогѣ? Положенія объ этихъ преміяхъ.

выясняется, что, кромѣ указанныхъ въ докладахъ по предыдущимъ вопросамъ премій, существуетъ еще премія за сбереженіе топлива на водокачкахъ.

По вопросу 87

87. Распредѣленіе водоснабженія по линіи; мощность источниковъ и машинъ. Не представляется ли выгоднымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи водоснабженія для достиженія наименьшей задержки поѣздовъ на станціяхъ и устраненія въ снабженіи паровозовъ водой въ депо?

нач. сл. т. передаетъ Предсѣдателю вѣдомость водоснабженія Пол. ж. д., помѣщенную въ приложеніи № 8.

Въ графѣ, показывающей мощность источника, имѣются слѣдующія опредѣленія: 1) неограниченное, 2) надежный, 3) ненадежный.

Словомъ „неограниченное“ характеризуются такіе источники водоснабженія, какъ рѣки или большія озера.

Словомъ „надежный“ характеризуются пруды, грунтовые и артезіанскіе колодцы, притокъ воды въ которыхъ равняется количеству воды, откачиваемой машиной.

Словомъ „ненадежный“ характеризуются источники, которые въ извѣстное время года даютъ недостаточное количество воды или вслѣдствіе того, что пересыхаютъ, или по какимъ-либо другимъ причинамъ.

Число водокачекъ опредѣлено въ зависимости отъ военныхъ потребностей. Водокачки раздѣлены на дѣйствующія и запасныя.

Изъ запасныхъ водокачекъ на нѣкоторыхъ накачка воды производится періодически—разъ или два въ мѣсяцъ, нѣкоторыя вообще бездѣйствуютъ, и только время отъ времени провѣряется исправное ихъ состояніе.

Вопросъ 88

помѣщенъ въ отдѣлѣ матеріальной службы.

По вопросу 89

89. Условія и правила очистки воды.

выясняется, что очистки воды на Пол. ж. д. не производится.

Вопросъ 90

помѣщенъ въ отдѣлѣ матеріальной службы.

Вопросъ 91

помѣщенъ въ отдѣлѣ матеріальной службы.

Вопросъ 92

помѣщенъ въ отдѣлѣ матеріальной службы.

По вопросу 93

93. Существуетъ ли пріемка отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижного состава агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ?

нач. сл. т. докладываетъ, что отремонтированные въ мастерскихъ паровозы принимаются въ мастерскихъ же нач. депо или его помощникомъ и паровозной бригадой того депо, куда назначенъ паровозъ.

Пассажирскіе вагоны направляются мастерскими по окончаніи ремонта съ проводникомъ мастерскихъ въ то депо, куда они назначены, и пріемка ихъ отъ проводниковъ дѣлается въ депо.

Товарные вагоны, выпускаемые изъ мастерскихъ, принимаются нач. депо Пинскъ.

По вопросу 94

94. Средняя продолжительность пребыванія паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта и для средняго ремонта.

Т. М. Пекушъ докладываетъ слѣдующее:

Средній срокъ пребыванія:

Паровозовъ въ капитальномъ ремонтѣ . .	110—115 *) дней,
паровозовъ въ усиленномъ среднемъ ремонтѣ	85 дней,
пассажирскихъ вагоновъ въ капитальномъ ремонтѣ	4—5 мѣсяц.,
пассажирскихъ вагоновъ въ среднемъ усиленномъ ремонтѣ	2—3 „
товарныхъ вагоновъ въ конвенціонномъ ремонтѣ (включая и капитальный ремонтъ)	отъ 2 нед. до 1 м.

По вопросу 95

95. Способы комплектованія мастерскихъ, сообразно съ имѣющейся потребностью въ рабочей силѣ.

нач. сл. т. сообщаетъ, что, такъ какъ работа въ мастерскихъ усиливается главнымъ образомъ въ періоды ослабленія движенія на линіи, то принятъ порядокъ: на время усиленнаго движенія слесарей изъ мастерскихъ командировать въ депо и, наоборотъ, въ періоды слабаго движенія мастеровыхъ возвращать въ мастерскія. При необходимости пріема со стороны, прежде всего, берутся запасные нижніе чины, преимущественно служившіе до военной службы на Пол. ж. д., кандидатскій списокъ которыхъ на дорогѣ ведется, затѣмъ уже принимаются запасные чины, служившіе на другихъ дорогахъ. Если этого недостаточно вообще, принимаются со стороны. Къ пріему со стороны приходится прибѣгать крайне рѣдко, ибо въ мастерскихъ и въ депо имѣется кадръ учениковъ, пополняющій естественную убыль. Ученики Пинскихъ мастерскихъ обязаны посѣщать вечерніе курсы при Пинскихъ мастерскихъ, почему набираются, главнымъ образомъ, изъ окончившихъ желѣзнодорожныя школы Пол. ж. д., что даетъ возможность изъ окончившихъ эти вечерніе курсы пополнять кадры паровозныхъ бригадъ.

---

*) 110—115 рабочихъ дней для паровозовъ съ крупнымъ капитальнымъ ремонтомъ (смѣна топокъ, рѣшетокъ, листовъ, котла и проч.). Въ среднемъ,— усиленный средній и капитальный ремонтъ даютъ простой 105 календарныхъ дней. Въ Германіи союзъ желѣзнодорожныхъ управленій принимаетъ средній срокъ простоя паровоза въ капитальномъ ремонтѣ 91 день, при 57 праздничныхъ дняхъ въ году. Въ Россіи такихъ праздничныхъ дней 116, что 91 день въ Германіи обращаетъ въ 105 дней въ Россіи.

(Organ für die Fartschriffe des Eisenbahnnesens 1910 г. № 12—стр. 217).

По вопросу 96

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя, и часовыя, праздничныя и, вообще, сверхурочныя.

нач. сл. т. докладываетъ, что сверхурочныя работы оплачиваются такимъ образомъ: за первые два часа сверхурочныхъ работъ въ 1½ размѣрѣ, а дальше—въ двойномъ. Но такая оплата убыточна для дорогъ только въ отношеніи работающихъ поденно, въ отношеніи оплачиваемыхъ сдѣльно примѣненіе такого порядка оплаты не измѣняетъ суммы уплатъ за работы рабочимъ, но соотношеніе причитающихся долей за работу каждому изъ участниковъ работъ, конечно, мѣняетъ.

Предположено, насколько это возможно, всѣ работы перевести на сдѣльныя, при которыхъ заработокъ повышается въ зависимости отъ производительности работы, стоимость же работы, въ общемъ, понижается и число рабочихъ сокращается.

По вопросу 97

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

нач. сл. т. сообщаетъ, что при уменьшеніи работы—число рабочихъ дней въ недѣлю уменьшается. Вообще, напряженность работы въ мастерскихъ и на линіи не соотвѣтствуютъ другъ другу.

Лѣтомъ въ мастерскихъ обыкновенно наиболѣе усиленная работа, а на линіи въ это время работа уменьшается. Осенью и зимою въ мастерскихъ работы меньше, на линіи же ихъ больше; это даетъ возможность нѣкотораго перемѣщенія мастеровыхъ изъ мастерскихъ на линію и обратно.

Вопросъ 98

помѣщенъ въ отдѣлѣ матеріальной службы.

Вопросъ 99

помѣщенъ въ отдѣлѣ матеріальной службы.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службой тяги?

нач. сл. т. сообщаетъ, что непосредственно сл. т. пріобрѣтаются за счетъ авансовыхъ суммъ только тѣ немногіе мелкіе матеріалы, коихъ своевременно при спѣшной неотложной работѣ

не оказывается въ складахъ м. сл. Непосредственно распоряженіемъ сл. т. пріобрѣтается также оборудованіе мастерскихъ станками, машинами, котлами и проч.

По вопросу 101

101. Правила отсортировки негодныхъ или вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ отчужденія.

нач. м. сл. сообщаетъ, что правила отсортировки негодныхъ или вышедшихъ изъ употребленія матеріаловъ запасныхъ частей и предметовъ точно не установлены. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, м. сл. постоянно слѣдитъ за такими матеріалами и предметами.

Въ 1907 г. пріемочнымъ комиссіямъ было предложено осмотрѣть наличіе во всѣхъ линейныхъ кладовыхъ дорогъ и всѣ матеріалы, запасныя части и предметы, признанные комиссіями негодными или вышедшими изъ употребленія, были переотправлены въ главный складъ, гдѣ они вторично предъявлялись пріемочной комиссіи. Результатъ былъ доложенъ совѣту, который, по журналу отъ 16 февраля 1909 г. за № 288, постановилъ перечислить матеріаловъ, запасныхъ частей и предметовъ въ негодное имущество на сумму 18.751 р. 08 коп.

Въ 1910 г. были пересмотрѣны всѣ матеріалы, запасныя части и предметы, хранящіеся въ главномъ складѣ и не расходуемые въ послѣдніе 3 года; при осмотрѣ обнаружено негодныхъ и вышедшихъ изъ употребленія матеріаловъ, запасныхъ частей и предметовъ на сумму 68.308 руб. 21 коп., которые подлежатъ перечисленію въ негодное имущество за счетъ прибылей отъ номенклатурныхъ цѣнъ и прибылей по матеріаламъ.

Кромѣ того, завѣдывающимъ линейными кладовыми вмѣнено въ обязанность слѣдить за нерасходуемыми матеріалами, запасными частями и предметами и совмѣстно со старшими агентами службъ-потребительницъ выяснять дѣйствительную причину нерасхода ихъ, а все, что не нужно для кладовой, отправлять въ главный складъ.

Всѣ матеріалы, запасныя части и предметы, поступившіе изъ линейныхъ кладовыхъ дорогъ въ главный складъ, предъявляются пріемочной комиссіи и составляются пріемочные акты, а матеріалы, запасныя части и предметы, оказавшіеся негодными или вышедшими изъ употребленія, списываются въ негодное имущество по постановленіямъ совѣта управленія д.

Далѣе, нач. м. сл. читаетъ слѣдующую вѣдомость:

ВѢДОМОСТЬ

наличія матеріаловъ и предметовъ числящихся въ оборотномъ капиталѣ, но какъ вышедшіе изъ употребленія подлежатъ зачисленію въ негодное имущество.

Названіе матеріаловъ.	На сумму.	
	Рублей.	Копѣекъ.
Глава 3.		
Стекла ламповыя	359	27
Глава 4.		
Рельсы стальные	41.888	53
Скрѣпленій	1.737	57
Глава 6.		
Запасныя части подвижного состава . .	12.902	44
Глава 7.		
Металлическихъ издѣлій	3.679	01
Глава 8.		
Лѣсныхъ матеріаловъ	647	35
Глава 10.		
Мануфактурныхъ резиновыхъ издѣлій и москательныхъ предметовъ	1.263	81
Глава 11.		
Книгъ и бланокъ	5.563	24
Глава 13.		
Инвентарныхъ предметовъ	266	99
Итого	68.308 р.	21 к.

По вопросу 102

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы службы тяги?

Т. М. Пекушъ докладываетъ, что работа техническихъ конторъ сл. т. на Пол. ж. д. распредѣлена, подъ общимъ руководствомъ нач. сл., между 3 ревизорами тяги (изъ нихъ одинъ старшій),

инженеромъ для новыхъ работъ и завѣдывающимъ чертежной; нач. техническаго отдѣла на Пол. ж. д. до сихъ поръ нѣтъ.

Старшій ревизоръ сл. т. завѣдуетъ: распредѣленіемъ паровозовъ и паровозныхъ бригадъ по линіи; выработкою нормъ на топливо и смазку; разборомъ опозданій, проступковъ и происшествій на линіи; составленіемъ расписаній хода поѣздовъ; веденіемъ колеснаго и паровознаго парковъ; заказами запасныхъ частей и матеріаловъ; провѣркою и выдачею заказовъ на ремонтъ паровозовъ; испытаніями (на линіи и въ управленіи) на право управленія паровозомъ, на помощника машиниста и проч.; веденіемъ очередей повышенія; опредѣленіемъ размѣровъ запаса по кладовымъ запасныхъ частей и матеріаловъ; разборомъ присылаемыхъ изъ м. сл. конкуренцій на запасныя части и матеріалы для паровозовъ; разработкой техническихъ условій на предметы и матеріалы для ремонта паровозовъ; установленіемъ порядка испытанія каменнаго угля и другихъ матеріаловъ, а также и инвентаремъ; исправленіемъ паровозовъ въ капитальномъ ремонтѣ; исключеніемъ изъ инвентаря паровозовъ; докладами совѣту по вопросамъ паровознаго хозяйства и составленіемъ приказовъ, касающихся обслуживанія и ремонта паровозовъ; расчетами съ чужими дорогами по найму и арендѣ паровозовъ; выработкой тоннажа поѣздовъ,—словомъ, веденіемъ всего паровознаго хозяйства; на него же возложены обязанности второго замѣстителя нач. службы.

На второго ревизора сл. т. возложено: отправка пассажирскихъ вагоновъ въ ремонтъ по планамъ, предварительно выработаннымъ, по среднимъ цѣнамъ за прежніе годы; вся переписка съ дорогами по конвенціоннымъ расчетамъ и по вопросамъ, вытекающимъ изъ соглашенія о прямомъ безпересадочномъ подорогамъ слѣдованія сообщенія; веденіе учета храненія и возобновленія воинскихъ приспособленій, провѣрка выдачи заказовъ на ремонтъ вагоновъ; выработка нормъ на отопленіе и освѣщеніе вагоновъ; опредѣленіе размѣра запасовъ запасныхъ частей и матеріаловъ для ремонта вагоновъ въ кладовыхъ; разборъ конкуренціи на запасныя части и матеріалы для вагоновъ, поступающихъ изъ м. сл.; разработка техническихъ условій на предметы и матеріалы для ремонта вагоновъ; участіе въ комиссіяхъ при ком. сл. и другихъ, гдѣ вопросы касаются вагоннаго хозяйства; поѣздки въ техническія комиссіи при общемъ съѣздѣ для участія въ рѣшеніяхъ, какъ общихъ вопросовъ, такъ и претензіонныхъ; вопросы, касающіеся конструкціи вагоновъ и обслуживанія вагоновъ; доклады совѣту по вопросамъ, касающимся вагоновъ—вообще, веденіе всего вагоннаго хозяйства.

Третій ревизоръ сл. т. завѣдуетъ: водоснабженіемъ; вѣсовымъ хозяйствомъ; пожарной частью на дорогахъ; выработкою нормъ на отопленіе водокачекъ; провѣркою расхода топлива по

водокачкамъ; перепискою съ заводами и поставщиками по оборудованію дорогъ противопожарными приспособленіями, вѣсами и—перепискою по усиленію оборудованія водоснабженія.

На инженера по новымъ работамъ возложена детальная разработка всѣхъ вопросовъ, связанныхъ съ новыми работами на дорогахъ по оборудованію, усиленію и расширенію линейныхъ и главныхъ мастерскихъ, составленіе подробныхъ смѣтъ и расчетовъ по этимъ работамъ, а также и переписка съ заводами и поставщиками по этимъ вопросамъ.

На всѣхъ упомянутыхъ выше лицъ возложены по принадлежности, помимо перечисленныхъ выше въ общихъ чертахъ ихъ главныхъ текущихъ работъ, еще составленіе докладовъ въ общее присутствіе у. Пол. ж. д., рапортовъ въ У. ж. д., а также заблаговременная подготовка и разработка данныхъ для составленія годовыхъ смѣтъ и отчетовъ по V отдѣлу, и, кромѣ того, разработка, при участіи завѣдывающаго чертежной, всѣхъ техническихъ вопросовъ, предъявляемыхъ современными требованіями дѣла, такъ какъ въ сл. т. Пол. ж. д. до сихъ поръ все еще нѣтъ, по недостатку средствъ, нач. техническаго отдѣла, на обязанности котораго лежала бы подобная разработка техническихъ запросовъ, въ цѣляхъ наиболѣе выгодной эксплоатаціи дорогъ.

Всѣ вышеупомянутые агенты не имѣютъ помощниковъ, такъ что въ случаяхъ болѣзни, отпуска, командировки на линію или въ техническія комиссіи, съѣзды, на заводы и пр.—исполненіе обязанностей отсутствующихъ возлагается на остающихся, что, конечно, не можетъ не отражаться какъ на успѣхѣ, такъ и на качествѣ работы.

Чертежная занята исполненіемъ чертежей для другихъ отдѣловъ и мастерскихъ, для заказовъ, исполненіемъ графиковъ, подсчетами по порученію другихъ отдѣловъ и вообще—работами, присущими исключительно чертежной.

По вопросу 103

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

нач. сл. т. докладываетъ, что главныя мастерскія Пол. ж. д. находятся въ Пинскѣ. Въ этихъ мастерскихъ производится капитальный, усиленный средній и вообще—значительный ремонтъ паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ, и конвенціонный осмотръ (включая и капитальный ремонтъ) товарныхъ вагоновъ.

При 8-ми коренныхъ депо: Лида, Барановичи, Лунинецъ, Брестъ, Гомель, Волковыскъ, Молодечно и Брянскъ—имѣются малыя мастерскія, снабженныя механическими двигателями. Въ этихъ мастерскихъ производится подъемка подвижного состава для смѣны и обточки колесныхъ скатовъ и мелкій ремонтъ паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

При оборотномъ депо Вильна (которое ранѣе было кореннымъ) также имѣется малая мастерская, снабженная механическимъ двигателемъ и станкомъ для обточки колесъ.

Мелкій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ сосредоточенъ преимущественно въ депо Вильна, Брянскъ и Барановичи, гдѣ составы пассажирскихъ поѣздовъ, курсирующихъ на соотвѣтствующихъ участкахъ дорогъ, имѣютъ болѣе продолжительныя стоянки.

По вопросу 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

нач. сл. т. сообщаетъ, что въ Пинскихъ главныхъ мастерскихъ имѣется центральная силовая станція постояннаго тока, мощностью въ 290 килоуаттъ. Станція эта даетъ электрическій токъ для освѣщенія мастерскихъ и для передачи силы. Электричество примѣняется для приведенія въ движеніе станковъ, въ видѣ групповой передачи,—въ колесной, котельной части механической, кузницѣ и литейной, при чемъ въ котельной и колесной имѣются электрическіе мостовые краны.

Примѣняются инструменты, дѣйствующіе сжатымъ воздухомъ, а именно имѣется:

пневматическихъ молотовъ	37
„ сверлилокъ . . .	34
вальцовокъ для дымогарныхъ трубъ .	6
труборѣзовъ	3

Для доставленія этимъ инструментамъ сжатаго воздуха установленъ на центральной станціи паровой воздушный компрессоръ, всасывающій 526 куб. ф. атмосфернаго воздуха въ минуту.

Новѣйшихъ усовершенствованныхъ, быстроходныхъ станковъ не имѣется, но заказано таковыхъ станковъ: два для обточки колесныхъ скатовъ и три токарно-винторѣзныхъ для механической мастерской.

Вопросъ 105.

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки зрѣнія выгодно существующее расположеніе депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

По мнѣнію нач. сл. т., расположеніе существующихъ депо, за исключеніемъ депо Брестъ V, не можетъ быть измѣнено, но въ отношеніи количества работы каждаго депо можно, и это предположено, произвести измѣненія.

Въ конечномъ результатѣ предполагается: депо Лунинецъ, Гомель, Волковыскъ и Лида развить въ крупныя депо, оставивъ остальныя въ видѣ небольшихъ депо, и закрыть депо Брестъ V. Возможность закрытія послѣдняго провѣряется съ весны 1911 г.

и весной 1912 года можно будетъ точно учесть выгодность его. Предпологаемое измѣненіе работъ депо дастъ возможность болѣе выгодной утилизаціи паровозовъ.

Вопросъ 106.

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должность кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, и смазчиковъ?

По мнѣнію нач. сл. т., въ интересахъ наилучшаго обслуживанія товарныхъ поѣздовъ въ техническомъ отношеніи очень желательно совмѣщеніе должностей кондукторовъ-тормазильщиковъ и смазчиковъ, такъ какъ въ такомъ случаѣ возможно было бы весь составъ поѣзда раздѣлить на нѣсколько (5—6) частей и поручить обслуживаніе каждой такой части (до 10—12 вагоновъ) отдѣльному кондуктору-смазчику, что улучшило бы техническій уходъ за вагонами, понизило бы процентъ отцѣпки вагоновъ по горѣнію буксъ, задержки изъ-за этого груза въ пути и усилило бы охрану поѣзда.

Въ настоящее время кондукторская бригада товарнаго поѣзда (за исключеніемъ главнаго кондуктора) использована, въ общемъ, довольно слабо: въ то время, какъ на главнаго кондуктора возложены сравнительно сложныя обязанности,—на тормозныхъ кондукторовъ фактически лежитъ только торможеніе поѣзда по сигналу машиниста и охрана поѣзда на стоянкѣ; смазчики же (на Пол. ж. д.) несутъ полностію обязанности тормознаго кондуктора и, кромѣ того, техническій уходъ за цѣлымъ составомъ до 50 вагоновъ, что чрезвычайно обременительно, особенно при незначительныхъ стоянкахъ поѣздовъ.

Вышеупомянутое совмѣщеніе должностей кондукторовъ и смазчиковъ товарныхъ поѣздовъ вызвало бы, конечно, нѣкоторую реорганизацію въ давно установившемся порядкѣ обслуживанія товарныхъ поѣздовъ, какъ то: снабженіе кондукторовъ-смазчиковъ необходимымъ инструментомъ, смазкою, можетъ быть, передачу ихъ изъ вѣдѣнія сл. дв. въ сл. т.

Выгода отъ этого получилась бы несомнѣнная, ибо каждая отцѣпка вызываетъ командировку на линію слесаря и обходится не менѣе 1 руб. 50 коп.—число этихъ отцѣпокъ значительно уменьшилось бы, а уменьшеніе отцѣпокъ повело бы къ уменьшенію порчи шеекъ, просрочекъ грузовъ и пр.

Въ пассажирскихъ поѣздахъ при автоматическихъ тормозахъ кондукторамъ фактически нечего дѣлать и ихъ съ пользою для дѣла можно бы обратить въ проводниковъ вагоновъ, обязанныхъ и билеты контролировать и содержать вагоны въ чистотѣ.

Вопросъ 107.

107. Какой способъ смазыванія представляется на-

По мнѣнію Т. М. Пекуша, смазка поѣздными чистильщиками должна быть признана наиболѣе практичной и цѣлесообразной, такъ какъ:

иболѣе удобнымъ: станціонными ли служащими или поѣздными?

1) дешевле, ибо смазчикъ въ пути исполняетъ обязанности кондуктора.

2) Осмотръ и смазка поѣзда болѣе обезпечены.

3) Отвѣтственность недосмотра устанавливается безъ труда.

При этомъ необходимо:

а) при длинныхъ поѣздахъ число смазчиковъ увеличивать, и

б) ввести премію за благополучное слѣдованіе, имѣя въ виду, что каждая отцѣпка вагона обходится дорого, задерживая правильное теченіе груза, при чемъ премія должна быть общая для смазчиковъ и осмотрщиковъ съ общей отвѣтственностью.

По вопросу 108

108. Какія выгоды или неудобства представляетъ подчиненіе мастерскихъ начальникамъ службы тяги?

Т. М. Пекушъ докладываетъ слѣдующее: нач. сл. т. безусловно заинтересованъ въ лучшемъ производствѣ ремонта подвижного состава какъ въ отношеніи качества, такъ и въ отношеніи своевременности выполненія его. Возможность выполнить вышеуказанное достижимо только для лица, постоянно находящагося въ курсѣ работы и потребностей дороги. Главныя мастерскія непосредственно связаны съ мастерскими депо и вообще съ работой депо. Своевременное снабженіе депо запасными частями, бабитомъ, литьемъ и пр. для жизни депо играютъ первостепенную роль, особенно важную при колеблющемся движеніи. Мастерскія въ періодъ усиленной работы дороги естественно получаютъ меньше работы и отдаютъ въ это время часть излишка своихъ мастеровыхъ въ депо для пополненія различныхъ кадровъ рабочихъ депо, въ томъ числѣ—помощниковъ машинистовъ. Ясно, что если мастерскія подчинены тому же лицу, кому подчинены и депо, связь между мастерскими и депо постоянная, крѣпкая, при чемъ нач. сл. т. не можетъ разсматривать нач. мастерскихъ иначе, какъ своего помощника по крупному ремонту подвижного состава, такъ какъ нач. мастерскихъ о всѣхъ упущеніяхъ депо, отразившихся на состояніи подвижного состава, поступающаго въ капитальный ремонтъ, доноситъ нач. сл. т., создавая такимъ путемъ контроль надъ депо. Подчиненіе главныхъ мастерскихъ и депо одному лицу даетъ возможность держать меньшее число запасныхъ частей въ линейныхъ складахъ противъ того, какое пришлось бы держать, если бы депо и мастерскія были подчинены разнымъ лицамъ.

По вопросу 109

109. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ сл. тяги? Соотношеніе окладно-

Т. М. Пекушъ докладываетъ, что нормы вознагражденія штатныхъ агентовъ сл. т. опредѣляются штатными вѣдомостями. Вознагражденіе штатныхъ служащихъ при упр. и на линіи, состоящихъ на государственной службѣ, составляется на общихъ

го содержанія и сдѣльныхъ платъ. Какъ регулируется заработокъ? Потребовать положенія и правила о вознагражденіи служащихъ.

основаніяхъ изъ окладного содержанія, а именно: жалованья, квартирныхъ, столовыхъ и разъѣздныхъ; состоящимъ же по вольному найму уплачивается вознагражденіе въ размѣрахъ смѣтныхъ ассигнованій, безъ подраздѣленія таковаго вознагражденія на квартирныя, столовыя и разъѣздныя довольствія.

Кромѣ того, нѣкоторымъ линейнымъ должностямъ, кромѣ окладного содержанія, присвоены квартирныя деньги, или таковыя замѣняются квартирною натурою. Какъ то, такъ и другое выдается по существующимъ нормамъ (цирк. вр. У. каз. ж. д. отд. смѣтъ и отчетовъ отъ 25/IV 1892 г. за № 10267/21).

Всѣ безъ изъятія лица, состоящія на службѣ дорогъ, при командированія по дѣламъ службы внѣ предѣловъ дорогъ служенія, получаютъ сверхъ обычнаго вознагражденія еще суточное довольствіе по установленнымъ нормамъ, размѣръ коихъ находится въ зависимости отъ получаемаго агентами содержанія, при чемъ принимается въ расчетъ лишь основное содержаніе (жалованье, столовыя и квартирныя деньги), не включая разъѣздныхъ денегъ; при командировкахъ же въ предѣлахъ дорогъ, сопровождаемыхъ выѣздами агента изъ постояннаго мѣста жительства, послѣдніе получаютъ суточное довольствіе по нормѣ, за исключеніемъ тѣхъ агентовъ, въ окладное содержаніе коихъ входятъ отдѣльно разъѣздныя деньги, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда агентамъ, получающимъ разъѣздныя деньги, даются порученія, выходящія изъ круга ихъ обязанностей по должности и сопряженныя, вмѣстѣ съ тѣмъ, съ выѣздомъ изъ раіона ихъ служебной дѣятельности.

При командировкахъ по замѣщенію штатныхъ должностей, агенты получаютъ суточныя деньги въ полномъ размѣрѣ только за первые 10 дней командировки; за послѣдующее же время суточныя деньги уплачиваются имъ лишь въ половинномъ размѣрѣ; при командировкахъ на время болѣе одного мѣсяца размѣры добавочнаго вознагражденія опредѣляются для каждаго отдѣльнаго случая нач. дорогъ.

Паровознымъ бригадамъ и смазчикамъ уплачивается суточное довольствіе по особымъ правиламъ, преподаннымъ У. ж. д. (циркулярное распоряженіе отъ 3/III—1893 г. за № 5827/11, 5/XI—1902 г. за № 50219/250 и 16/IV 1904 г. за № 16653/86).

Подъемныя деньги выдаются служащимъ при перемѣщеніи изъ одного мѣста служенія на другое съ перемѣной мѣстожительства, по опредѣленію совѣта управл. д., за исключеніемъ случаевъ, когда переводъ служащаго состоялся по собственному желанію и если съ перемѣщеніемъ сопряжено и увеличеніе содержанія въ такомъ размѣрѣ, что сумма излишка за 4 мѣсяца равняется опредѣленнымъ положеніемъ подъемнымъ деньгамъ.

Виды довольствія служащихъ:

Начальники участковъ и депо и ихъ помощники.	Окладное содержаніе и премія за сбереженіе топлива для паровозовъ и на водокачкахъ.
Конторы депо.	Окладное содержаніе.
Мастера депо.	Окладное содержаніе и премія за сбереженіе топлива для паровозовъ.
Техническіе агенты.	Окладное содержаніе
Осмотрщики вагоновъ и ревизіонные слесаря.	Окладное содержаніе и премія за открытіе поврежденій ходовыхъ частей вагоновъ.
Паровозныя бригады. Машинисты.	Окладное содержаніе, поверстныя преміи за сбереженіе топлива для паровозовъ, премія за сбереженіе смазки и по чисткѣ паровоза.
Помощ. машиниста.	Тоже.
Кочегары.	Тоже, за исключеніемъ преміи за сбереженіе смазки и топлива.
Начальникъ мастерскихъ и его помощникъ.	
Контора мастерскихъ; мастера и ихъ помощники.	Окладное содержаніе и за ремонтъ подвижного состава чужихъ дорогъ.

Вознагражденіе поденныхъ агентовъ опредѣляется изъ поденной ихъ платы и платы за сдѣльныя работы тамъ, гдѣ таковыя введены, при чемъ соотношеніе поденной и сдѣльной платы колеблется около 100%, въ зависимости отъ того, въ какихъ предѣлахъ держится поденная плата, ибо, чѣмъ выше поденная плата, тѣмъ ниже % приплаты за сдѣльныя работы, и наоборотъ.

Число паровозныхъ бригадъ и поденныхъ служащихъ на линіи сообразовано съ размѣрами средняго движенія на дорогѣ, при чемъ на случай увеличенія движенія предвидѣна возможность соотвѣтственно развернуть паровозныя бригады, за счетъ поденныхъ слесарей въ депо и въ Пинскихъ главныхъ мастерскихъ, предварительно подготовленныхъ и испытанныхъ на замѣщеніе должности помощника машиниста.

Работы по ремонту подвижного состава наиболѣе интенсивный характеръ принимаютъ, обыкновенно, въ лѣтній періодъ времени, когда движеніе ослабѣваетъ; при недостаточномъ количествѣ работъ, въ исключительныхъ случаяхъ, практикуется не ежедневная работа по нѣкоторымъ цехамъ, въ зависимости отъ дѣйствительной потребности, чѣмъ достигается надлежащая ре-

гулировка заработка мастеровыхъ. Осенью во время воинскаго движенія, когда потребность въ чернорабочихъ временно возрастаетъ, практикуется пріемъ чернорабочихъ на срокъ.

Е. По службѣ движенія.

По вопросу 110

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использованія подвижного состава, въ частности:

а) къ своевременной освѣдомленности о положеніи инвентаря на отдѣльныхъ участкахъ линіи,

б) къ выдѣленію излишнихъ для движенія товарныхъ вагоновъ въ особые парки,

в) къ спеціализаціи поѣздовъ, вообще, и къ перевозкѣ сборныхъ грузовъ въ частности,

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ?

д) какъ соразмѣряются среднія нагрузки поѣздовъ со скоростями движенія, принимая во вниманіе и допускаемую продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ и число тормозныхъ вагоновъ? Потребовать всѣ положенія и правила.

помощникъ нач. сл. дв. докладываетъ слѣдующее:

а) Пол. ж. д. по сл. дв. дѣлятся на 4 отдѣленія, между которыми, соразмѣрно ихъ работѣ, распредѣленъ наличный инвентарь разнаго рода подвижного состава. Нач. отдѣленій, каждый въ предѣлахъ своего отдѣленія, распоряжаются оборотомъ груженыхъ и порожнихъ вагоновъ, удовлетвореніемъ нагрузочныхъ и обмѣнныхъ требованій станцій, для чего ежедневно о предстоящей суточной погрузкѣ и состояніи обмѣна нач. станцій шифрованными телеграммами доносятъ нач. отдѣленій, въ копіи, въ контору сл. дв., въ 8 час. утра, въ 6 час. вечера и въ 12 час. ночи. Согласно этимъ даннымъ, нач. отдѣленій распредѣляютъ по станціямъ подвижной составъ, сообразуясь съ наличіемъ послѣдняго, со старшинствомъ заявки груза и съ погрузочной способностью станцій.

При наличіи на дорогѣ залежей грузовъ со старѣйшей очередью 10 и свыше дней, контора сл. дв. регулируетъ нагрузку очередныхъ грузовъ между отдѣленіями сл. дв.

О переходѣ вагоновъ изъ отдѣленій въ отдѣленія за отчетныя сутки станціи телеграфируютъ нач. отдѣленій въ копіи въ контору движенія.

б) Образовавшійся избытокъ подвижного состава на какомъ-либо изъ отдѣленій распоряженіемъ конторы движенія направляется на отдѣленія, испытывающія недостатокъ въ немъ.

Въ послѣднее время, съ присоединеніемъ участка Полоцкъ-Волковыскъ, нѣкоторыя станціи котораго имѣютъ обширное путевое устройство, Пол. ж. д. стали выдѣлять излишніе для движенія вагоны въ особый паркъ, распоряженіе которымъ сосредоточено въ вѣдѣніи конторы движенія, и лишь въ особо экстренныхъ случаяхъ право пользоваться этими парками предоставлено и нач. отдѣленій.

Для учета простоя вагоновъ на промежуточныхъ станціяхъ ведется особая книга прибывшимъ и отправленнымъ вагонамъ, ревизія коей поручена нач. отдѣленій и ревизорамъ движенія и поѣздовъ.

При недостаткѣ какого-либо рода подвижного состава изъ У. ж. д. командируются на линіи агенты для провѣрки успѣш-

ности оборота вагоновъ на станціяхъ и о результатахъ ихъ ревизіи ими представляются доклады, коими выясняются неправильности, допущенныя тѣми или иными агентами, и накладываются административныя взысканія.

Эта мѣра оказалась чрезвычайно практичной.

в) Кромѣ спеціальныхъ поѣздовъ для перевозки пассажировъ IV класса, фруктовъ и скоропортящихся грузовъ, имѣются еще спеціальные поѣзда для грузовъ дальняго слѣдованія малой скорости. Цѣль, преслѣдуемая назначеніемъ этихъ поѣздовъ:— сократить время нахожденія въ пути транзитныхъ грузовъ путемъ уменьшенія маневровыхъ работъ на распорядительныхъ станціяхъ и устраненія ихъ на промеждуточныхъ. Для обслуживанія преимущественнаго грузового теченія отъ Брянска къ Бресту и Бѣлостоку, отъ станціи Брянскъ назначенъ спеціальный поѣздъ, который составляется изъ вагоновъ на и за станцію Бѣлостокъ съ пополненіемъ вагонами на и за станцію Брестъ; при наличіи же вагоновъ для полнаго поѣзда въ направленіи Бѣлостока, брестскіе вагоны отправляются другимъ постояннымъ поѣздомъ съ постановкой ихъ въ одной группѣ, безъ раздѣленія вагонами, слѣдующими въ другихъ направленіяхъ или на другія станціи.

Для переотправки сборныхъ грузовъ и подборки ихъ по станціямъ въ періоды усиленной нагрузки, кромѣ существующей одной пары сборныхъ поѣздовъ, на нѣкоторыхъ участкахъ, какъ Барановичи-Бѣлостокъ, Лунинецъ-Брестъ и Гомель-Брянскъ, назначается по второй парѣ такихъ поѣздовъ.

Работа въ этомъ случаѣ распредѣляется такимъ образомъ, чтобы маневры по прицѣпкѣ и отцѣпкѣ вагоновъ на половинѣ участка производилась съ однимъ поѣздомъ и на другой половинѣ—съ другимъ. Такое распредѣленіе работы сборныхъ поѣздовъ даетъ возможность слѣдовать сборнымъ поѣздамъ съ меньшимъ опозданіемъ, сокращая какъ работу, такъ и время нахожденія въ пути паровозныхъ и кондукторскихъ бригадъ.

Съ 15 марта 1911 г., въ видѣ опыта, на участкѣ Гомель-Унеча назначено слѣдованіе отдѣльнаго паровоза впереди сборнаго поѣзда; работа его заключается въ производствѣ маневровъ на промежуточныхъ станціяхъ по подготовкѣ вагоновъ къ прицѣпкѣ къ сборнымъ поѣздамъ.

Результаты назначенія такихъ паровозовъ оказались весьма удовлетворительными, такъ какъ сборному поѣзду, составленному въ порядкѣ отцѣпокъ на станціяхъ пути слѣдованія, приходится только прицѣпить уже подготовленные вагоны, безъ производства значительныхъ маневровъ по вытаскиванію вагоновъ изъ-подъ рампы, съ пути нагрузки служебнаго груза и съ арендныхъ участковъ.

г) Для наилучшаго использованія подвижного состава, на

Пол. ж. д. издана инструкція для опредѣленія составовъ поѣздовъ по ихъ вѣсу. Затѣмъ, съ цѣлью использованія подъемной силы товарнаго подвижного состава, на распорядительныхъ станціяхъ Барановичи и Лунинецъ построены спеціальныя сортировочныя платформы, а для контроля вѣса поѣздовъ въ отдѣленіяхъ движенія и въ конторѣ сл. дв. организована повѣрка путевыхъ журналовъ главныхъ кондукторовъ; при этомъ обращается особое вниманіе на использованіе подъемной силы вагоновъ при нагрузкѣ на станціяхъ Пол. ж. д.

Въ смѣту на 1912 г. внесенъ кредитъ въ суммѣ 12.500 р. на устройство новыхъ и удлиненіе существующихъ перегрузочныхъ платформъ на станціяхъ: Молодечно, Лида, Волковыскъ I, Волковыскъ II и Брянскъ. Оборудованіе названныхъ станцій соотвѣтственными перегрузочными платформами устранитъ встрѣчаемыя нынѣ затрудненія и задержки при скопленіи на сихъ станціяхъ вагоновъ, подлежащихъ сортировкѣ.

Такими мѣропріятіями достигаются увеличеніе вѣса и среднихъ составовъ поѣздовъ и, вообще, наилучшее использованіе подвижного состава.

Порядокъ опредѣленія составовъ поѣздовъ по ихъ вѣсу на Пол. ж. д. веденъ съ 1 февраля 1908 г.

Средняя нагрузка товарнаго вагона выразилась:

въ 1908 г.	въ 401	пудъ.
„ 1909 „	„ 532	„
„ 1910 „	„ 542	„

Кромѣ того, для болѣе успѣшной работы по сортировкѣ поѣздовъ и для увеличенія пропускной, погрузочной и выгрузочной способности требуется удлиненіе и увеличеніе путей на слѣдующихъ станціяхъ и разъѣздахъ Пол. ж. д.: Лида, Жедня, Яшуны, Стасилы, Бинякони, Ганцевичи, Добрушъ, Рѣчица, Ляховичи, Унеча и Мальковичи. Стоимость работъ по развитію этихъ станцій выражается въ суммѣ 30.900 руб.

Часть этой суммы (около 50%) испрашивается по смѣтѣ 1912 года.

Нагрузка поѣздовъ соразмѣряется со скоростью движенія соотвѣтственно силѣ тяги паровозовъ, послѣдняя же принята, согласно техническимъ условіямъ на постройку нормальнаго типа паровозовъ.

Условія гласятъ: каждый изъ испытываемыхъ паровозовъ долженъ везти при обыкновенныхъ условіяхъ, т. е., не въ гололедицу, не при туманахъ, росѣ и не въ морозное время—со скоростью 15 верстъ въ часъ на подъемѣ 0,006 поѣздъ въ 49.000 пуд. брутто или 50 вагоновъ съ грузомъ по 600 пуд. безъ паровоза съ тендеромъ,—при подъемѣ въ 0,008—поѣздъ 39.000 пуд. или

40 груженыхъ вагоновъ, а при подъемѣ въ 0,010—поѣздъ въ 32.000 или 33 груженыхъ вагона.

Что же касается силы тяги паровозовъ остальныхъ серій, ненормальнаго типа, то расчетъ таковой производится пропорціонально силѣ тяги паровозовъ нормальнаго типа.

Продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ назначается въ зависимости отъ нормъ продолжительности работы и отдыха служащихъ, выработанныхъ, согласно постановленію Министра П. С. отъ 1/VI 1907 г. за № 14471; что же касается тормозовъ, то расчетъ таковыхъ производится, согласно § 87 правилъ технической эксплоатаціи, и находится въ полной зависимости отъ состава поѣзда, профиля пути и скорости.

Таблицей расчета тормозовъ руководствуются какъ линейные агенты при назначеніи на поѣзда тормозильщиковъ, такъ и агенты управленія д. при провѣркѣ правильнаго ихъ назначенія и размѣщенія въ поѣздѣ.

Далѣе, Предсѣдатель выдвигаетъ вопросъ о работѣ участка Брянскъ-Орелъ съ цѣлью выяснить, какой дорогѣ выгоднѣе его имѣть: Риго-Орловской, за которой онъ считается теперь, или Пол. ж. д.

Нач. сл. дв. докладываетъ, что вопросъ о присоединеніи этого участка къ Пол. ж. д. поднимался по иниціативѣ военнаго вѣдомства, которое имѣетъ значительный оборотъ груза между Пол. ж. д. и названнымъ участкомъ.

Работа участка была тщательно изслѣдована и была доказана выгодность настоящаго положенія т. е., нахожденія участка въ составѣ Риго-Орловской ж. д., ибо 70%—75% коммерческихъ грузовъ, слѣдующихъ по участку, идутъ на Риго-Орловскую ж. д.

По вопросу 111

111. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней; взимается ли плата за простой при невыгрузкѣ въ праздничные дни?

выясняется, что за переработку грузовъ въ праздничные дни особыхъ дополнительныхъ платъ не взимается, и до сего времени никакихъ недоразумѣній и задержекъ грузовъ не случалось.

По вопросу 112

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованію паровозовъ

представитель сл. дв. докладываетъ, что для достиженія наилучшаго использованія силы тяги паровозовъ разныхъ серій на Пол. ж. д. установлено опредѣленіе составовъ поѣздовъ по вѣсу, при чемъ, согласно выработаннымъ совмѣстно сл.сл.

разной мощности и достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

дв., т. и п. правиламъ въ зависимости отъ мощности паровозовъ, подъемной силы вагоновъ и длины путей, установлены опредѣленныя нормы составовъ поѣздовъ, которыя объявлены для руководства линейныхъ агентовъ, особой инструкціей.

Для достиженія же возможнаго сокращенія пересоставленія поѣздовъ, назначаются спеціальные поѣзда съ подборкой вагоновъ по направленіямъ (см. отвѣты на вопросъ 110), остальные же поѣзда составляются съ постановкой вагоновъ для отцѣпокъ въ порядкѣ промежуточныхъ станцій.

По вопросу 113

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ?

пом. нач. сл. дв. докладываетъ, что отправленія паровозовъ безъ составовъ (резервомъ) какъ для принятія добавочныхъ поѣздовъ, такъ и для возвращенія ихъ въ коренное депо, вслѣдствіе невозможности предусмотрѣть заблаговременно колебанія движенія,—неизбѣжны.

Пробѣгъ резервныхъ паровозовъ въ большинствѣ случаевъ зависитъ отъ назначенія дополнительныхъ поѣздовъ.

Вообще, перегонъ паровозовъ безъ составовъ по возможности избѣгается, въ исключительныхъ же случаяхъ паровозы посылаются съ расчетомъ наименьшаго нахожденія ихъ въ пути и въ оборотныхъ депо. Пробѣгъ одиночныхъ (резервныхъ) паровозовъ выразился:

въ 1907 г.	въ	572.209	паровозо-верстъ.
„ 1908 „	„	608.857	„
„ 1909 „	„	688.445	„

что составляетъ % общаго пробѣга поѣздовъ:

въ 1907 году	8,2
„ 1908 „	8,2
„ 1909 „	9,4

По вопросамъ 114 и 115

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ выгоднѣйшемъ пользованіи парками товар-

выясняется, что для заинтересованія служащихъ въ наилучшей утилизаціи подвижного состава нынѣ разрабатываются проекты премій по сл. дв., а именно:

1) за составленіе поѣздовъ дальняго хода,
2) за сокращеніе простоя вагоновъ,
3) за улучшеніе работы поѣздовъ,

ныхъ вагоновъ и паровозовъ?

115. Какія преміи установлены по сл. движенія? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

4) за сокращеніе маневровой работы и

5) за увеличеніе вѣса сборныхъ вагоновъ

Для выплаты преміи за утилизацію подвижного состава ассигновано по смѣтѣ 1911 года 25.000 руб.

Въ настоящее же время существуютъ лишь двѣ преміи:

1) за товаростанціонныя работы и

2) за пломбы.

Подробности о нихъ доложены въ отвѣтѣ на вопросъ 6.

По вопросу 116

116. Какими соображеніями руководятся при опредѣленіи рода, числа, и состава пассажирскихъ поѣздовъ?

представитель сл. дв. докладываетъ, что при опредѣленіи рода и состава пассажирскихъ поѣздовъ имѣются въ виду данныя, выясненныя въ теченіе многихъ лѣтъ, о потребностяхъ пассажировъ и о населенности поѣздовъ по классамъ, о чемъ ведутся вѣдомости ежедневно и по истеченіи мѣсяца группируются помѣсячно для каждаго поѣзда и участка. Свѣдѣнія эти получаются изъ путевыхъ журналовъ главныхъ кондукторовъ, которыми заносится населенность поѣздовъ съ натуры.

До составленія расписаній поѣздовъ, руководствуясь данными о населенности, а также поступающими отъ учрежденій, мѣстныхъ жителей и агентовъ заявленіями, сл. дв. выясняетъ потребность въ назначеніи какъ постоянныхъ, такъ и дополнительныхъ поѣздовъ,, при чемъ составы ихъ устанавливаются по соглашенію со сл. т.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда населенность какого-либо поѣзда признается слабою, уменьшаются составы, если замѣчается перенаселенность поѣздовъ — составы доводятся до предѣльной нормы.

На участкѣ Вильна-Сарны въ предпраздничное и послѣпраздничное время, въ періодѣ усиленныхъ перевозокъ пассажировъ прямого безпересадочнаго сообщенія Петербургъ-Одесса-Кіевъ и обратно—назначаются дополнительные пассажирскіе поѣзда 11-бисъ и 12-бисъ; на участкѣ же Полоцкъ-Волковыскъ обращеніе второй пары пассажирскихъ поѣздовъ за №№ 1 и 2, вслѣдствіе малаго движенія пассажировъ, считается лишнимъ и объ упраздненіи этой пары поѣздовъ возбуждается ходатайство чрезъ У. ж. д.

По вопросу 117

117. Чѣмъ гарантируется правильная выработка графи-

нач. сл. дв. докладываетъ, что правильность выработки графика расписанія движенія поѣздовъ гарантируется таблицами нормальныхъ пробѣговъ поѣздовъ по перегонамъ, составляе-

ковъ и расписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удовлетворяются мѣстныя потребности пассажировъ?

мыми сл. т. для каждаго рода поѣздовъ отдѣльно въ зависимости отъ состава примѣнительно къ типу верхняго строенія пути, длины перегоновъ и типа паровозовъ, обращающихся на дорогахъ, съ коммерческой же стороны отчетными данными станцій, при чемъ принимаются во вниманіе заявленія какъ агентовъ дорогъ, такъ и мѣстныхъ учрежденій и частныхъ лицъ.

Нач. дорогъ указываетъ на то, что тѣмъ не менѣе, въ дѣлѣ согласованности поѣздовъ остается еще очень много работы, такъ: въ Пинскъ можно попасть изъ Вильны только съ двумя пересадками, и обѣ пересадки—ночныя.

Далѣе: Привислинскія ж. д. доставляютъ въ Бѣлостокъ пассажировъ IV кл., а Пол. ж. д. везти ихъ въ IV кл. не могутъ, ибо не имѣютъ таковаго.

Въ свое время дороги возбуждали ходатайство въ Петербургѣ о назначеніи поѣздовъ съ IV классомъ, въ этомъ ходатайствѣ было отказано,—неизвѣстно почему.

Главный контролеръ добавляетъ къ этому, что не просили даже лишнихъ поѣздовъ, ибо поѣзда съ IV классомъ идутъ въ счетъ товарныхъ. Нач. ж. д. сообщаетъ, что до сего времени въ управленіе поступаютъ многочисленныя коллективныя прошенія отъ крестьянъ и рабочихъ о назначеніи поѣздовъ съ IV классомъ.

По вопросу 118

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

докладывается, что:

1) Движеніе пассажирскихъ и коммерческихъ товарныхъ поѣздовъ совершается по графикамъ (расписаніямъ).

2) Движеніе остальныхъ поѣздовъ, какъ то: служебныхъ рабочихъ и прочихъ, совершается по объявляемымъ особо расписаніямъ или по телеграфному соглашенію станцій.

3) На Пол. ж. д. существуетъ порядокъ отправленія товарныхъ поѣздовъ съ промежуточныхъ станцій ранѣе времени, назначеннаго расписаніемъ, въ цѣляхъ ускоренія оборота подвижного состава.

4) Въ цѣляхъ ускоренія оборота паровозовъ движеніе таковыхъ производится исключительно по телеграфному соглашенію станцій, со скоростью: для пассажирскихъ паровозовъ—50 верстъ въ часъ и товарныхъ—40 верстъ въ часъ, съ преимуществомъ передъ всѣми товарными и рабочими поѣздами.

По вопросу 119

119. Организація статистики движенія.

помочникъ нач. сл. дв. докладываетъ, что на Пол. ж. д. отдѣлъ статистики сл. дв. состоитъ изъ:

Способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ отвѣтственности ихъ за результаты ихъ работы. Потребовать всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе 3 года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона.

а) стола расчетовъ съ чужими дорогами и вѣдомствами, б) стола оборота и обмѣна вагоновъ и в) стола отчета.

Дальнѣйшее дѣленіе слѣдующее:

а) *Столъ расчетовъ съ чужими дорогами:*

1) расчеты по найму и провозу всякаго рода подвижного состава, кромѣ паровозовъ;

2) расчеты за пользованіе и задержку вагоновъ срочнаго возврата;

3) ограниченіе и прекращеніе пріема грузовъ и сложеніе отвѣтственности за срочную доставку грузовъ;

4) расчеты за пользованіе, задержку и утерю брезентовъ и за невыполненіе обмѣна щитами, рѣшетками и кольцами;

5) расчеты за воинскія приспособленія;

6) расчеты за перегрузку вагоновъ, забракованныхъ въ техническомъ и коммерческомъ отношеніяхъ.

б) *Столъ оборота и обмѣна вагоновъ:*

1) расчеты по обмѣну вагонами и приспособленіями съ чужими дорогами;

2) учетъ оборота вагоновъ;

3) учетъ обмѣна вагоновъ;

4) розыскъ и требованіе возмѣщенія вагоновъ, неправильно перешедшихъ на чужія дороги.

в) *Столъ отчета:*

1) составленіе журналовъ и учетъ пробѣга вагоновъ и поѣздовъ;

2) составленіе суточныхъ, мѣсячныхъ и годовыхъ вѣдомостей и отчетовъ работы вагоновъ и станцій;

3) регулировка теченія порожнихъ вагоновъ;

Особаго положенія объ отдѣлѣ статистики на Пол. ж. д. не имѣется. Въ дѣйствіяхъ же своихъ указанный отдѣлъ руководствуется, главнымъ образомъ, соглашеніемъ о взаимномъ пользованіи товарными вагонами, соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи, постановленіями техническихъ комиссій и общаго конвенціоннаго съѣзда и указаніями У. ж. д. по составленію доходныхъ смѣтъ, годовыхъ отчетовъ и проч.

Линейные агенты по движенію объ отвѣтственности ихъ за результаты работъ освѣдомляются особыми извѣщеніями и цир-

кулярами нач. сл. и приказами нач. дорогъ.

Средній пробѣгъ вагона въ сутки инвентарнаго и рабочаго такой:

	1908 г.	1909 г.	1910 г.
Инвентарныхъ:			
пассажирскаго вагона	158,70	154,48	158,80
Рабочихъ:			
пассажирскаго вагона	160,00	155,03	159,77
товарнаго	72,10	77,52	75,69

По вопросу 120

120. Организація обмѣна и способы устраненія перехода вагоновъ безъ записи. Обмѣнъ казенныхъ дорогъ съ казенными и казенныхъ съ частными.

пом. нач. сл. дв. сообщаетъ, что обмѣнъ вагонами Пол. ж. д. производятъ на 14 передаточныхъ пунктахъ, изъ коихъ въ 6 пунктахъ (Вильнѣ, Барановичахъ, Бѣлостокѣ, Гомелѣ, Новозыбковѣ и Брянскѣ) обмѣнъ производится на основаніи общаго соглашенія о взаимномъ пользованіи товарными вагонами, а въ остальныхъ 8 пунктахъ (Сарнахъ, Полоцкѣ, Молодечнѣ, Волковыскѣ, Гроднѣ, Андреевцахъ, Брестѣ и Жабинкѣ), какъ объединенныхъ станціяхъ на принципѣ общаго пользованія станціями, по особымъ соглашеніямъ.

Въ настоящее время вырабатываются соглашенія объ объединеніи станціи Барановичи въ общемъ пользованіи съ Московско-Брестской дорогой и ст. Брянскъ въ общемъ пользованіи съ Риго-Орловской дорогой.

Для устраненія перехода вагоновъ безъ записи въ документы обмѣна, въ отдѣлѣ статистики сл. дв. сосредоточенъ контроль сдачи и пріема вагоновъ по номерамъ, при чемъ для болѣе успѣшнаго розыска потерянной единицы и заинтересованія агентовъ, вѣдающихъ означенный контроль, предположено установить премію, проектъ каковой уже одобренъ мѣстнымъ совѣтомъ управленія и представленъ на утвержденіе У. ж. д.

Сущность этого проекта сводится къ слѣдующему:

I.

Премія за обнаруженіе неправильнаго перехода вагоновъ на сосѣднія дороги устанавливается исключительно для агентовъ отдѣла статистики сл. дв., обнаружившихъ неправильный переходъ вагоновъ.

2.

Премія эта выдается за всѣ затребованные на основаніи выясненій этихъ агентовъ и возмѣщенные сосѣдними дорогами вагоны, но въ цѣляхъ побужденія агентовъ къ болѣе интенсивной работѣ по отысканію неправильно перешедшихъ вагоновъ, а также въ виду большого интереса для дороги въ наискорѣйшемъ истребованіи вагона къ возмѣщенію, премія выдается въ различномъ размѣрѣ, въ зависимости отъ промежутка времени, истекшаго со дня перехода вагона до дня затребованія его отъ подлежащей дороги, обозначеннаго на исходящемъ изъ статистики требованіи о возмѣщеніи неправильно перешедшихъ вагоновъ.

3

Размѣръ преміи въ зависимости отъ сроковъ обнаруженія неправильно перешедшихъ вагоновъ устанавливается слѣдующій:

а) за обнаруженіе перехода вагона въ теченіе не болѣе 45 дней со времени перехода . . . . . 2 р. 00 к.,
б) отъ 45 до 55 дней . . . . . 1 „ 50 „
в) отъ 55 до 70 дней . . . . . 1 „ 00 „
г) отъ 70 до 90 дней . . . . . 0 „ 75 „

за каждый возмѣщенный Пол. ж. д. вагонъ и

д) по истеченіи 90 дней и болѣе со времени перехода—преміи не выдается.

Изъ указанной суммы преміи—25 коп. выдается агентамъ, ведущимъ переписку по возмѣщенію вагоновъ, а остальная сумма выплачивается агенту, обнаружившему переходъ вагоновъ.

4.

Если переходъ безъ записи по документамъ обмѣна обнаруженъ подлежащимъ станціоннымъ агентомъ и о томъ будетъ дана телеграмма въ отдѣлъ статистики съ просьбой о затребованіи возмѣщенія вагона, то за таковой переходъ вагона премія агенту статистики, ведущему переписку по возмѣщенію вагоновъ, не выдается.

Если же изъ отдѣла статистики уже былъ посланъ на станцію запросъ о выясненіи перехода вагона, и по разсмотрѣніи запроса о переходѣ на станціи будетъ усмотрѣнъ переходъ вагона и въ отвѣтъ на этотъ запросъ будетъ дана въ отдѣлъ ста-

тистики телеграмма съ просьбой затребовать возмѣщеніе вагона, то такой случай не препятствуетъ выдачѣ преміи агенту отдѣла статистики, если, конечно, вагонъ будетъ впослѣдствіи возмѣщенъ сосѣднею дорогою.

5.

Штрафы по счетамъ чужихъ дорогъ за неправильное требованіе возмѣщенія вагоновъ должны быть относимы полностью на личную премію агента, неправильно затребовавшаго вагонъ къ возмѣщенію.

6.

Преміи за обнаруженіе неправильно перешедшихъ вагоновъ выдаются агентамъ отдѣла статистики, обнаружившимъ переходъ вагоновъ, по четвертямъ года по представляемымъ на утвержденіе нач. дорогъ именнымъ спискамъ агентовъ статистики, въ которыхъ указываются всѣ данныя о времени перехода, затребованія и возмѣщенія вагоновъ.

До середины 1909 г. на Пол. ж. д. учетъ пробѣга вагоновъ производился по листкамъ, выдаваемымъ станціями на каждый отправляемый съ поѣздомъ вагонъ, и, казалось бы, что при такомъ учетѣ оборота вагоновъ инвентарное количество вагоновъ, имѣющихся на дорогѣ, не должно было бы теряться при переходѣ вагоновъ съ дороги на дорогу. Тѣмъ не менѣе, изъ данныхъ переписки 1908 и 1909 г.г. усматривается, что на Пол. ж. д. на 1 мая 1908 г. оказалась недостача 68 вагоновъ и на 1 мая 1909 г.— 303 вагоновъ.

Убѣдившись, что столь сложный, громоздкій и дорого стоющій учетъ оборота вагоновъ по пробѣжнымъ листкамъ не даетъ дорогѣ возможности сохранить свой инвентарь безъ потерь, Пол. ж. д. со средины 1909 г. отмѣнили пробѣжные листки и перешли къ болѣе простому учету оборота вагоновъ,—такъ называемой карточной системѣ сдачи и пріема вагоновъ.

Дѣйствительность оправдала ожиданія, и уже по переписи 1 мая 1910 года на Пол. ж. д. оказался избытокъ въ 127 вагоновъ.

По вопросу 121

121. Какое участіе принимаетъ служба движенія въ

нач. сл. дв. докладываетъ, что въ отношеніи увеличенія пропускной и провозной способности дорогъ сл. дв. принимаются слѣдующія мѣры:

разработкѣ техническихъ потребностей и условій, касающихся пропускной и провозной способности дороги: не оставляются ли нѣкоторыя потребности движенія неудовлетворенными въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія дороги, ненужнаго для потребностей движенія?

1) Для увеличенія пропускной способности дорогъ, въ особенности на одноколейныхъ участкахъ, открываются разъѣзды, въ зависимости отъ размѣровъ увеличивающагося коммерческаго движенія поѣздовъ. На станціяхъ, на которыхъ и при нормальномъ движеніи признано недостаточное путевое устройство, ежегодно составляются вѣдомости этимъ дополнительнымъ устройствамъ, вносимымъ ежегодно въ смѣту на предметъ разрѣшенія кредитовъ на эти работы.

2) Съ введеніемъ каждаго новаго расписанія движенія поѣздовъ для каждой станціи и разъѣзда составляются особыя расписанія послѣдовательнаго занятія путей поѣздами, а на узловыхъ станціяхъ, примыкающихъ къ сосѣднимъ дорогамъ, вырабатываются особыя соглашенія съ ними о порядкѣ обмѣна вагонами и движенія передаточныхъ поѣздовъ.

3) При усиленномъ движеніи для увеличенія пропускной способности примѣняется отправленіе поѣздовъ вслѣдъ, одинъ за другимъ, на основаніи выработанныхъ на сей предметъ правилъ. Кромѣ того, нѣкоторые поѣзда формируются исключительно изъ прямыхъ вагоновъ, такъ, напримѣръ, отъ Брянска и Гомеля до Бѣлостока; вообще, прямые товарные поѣзда составляются съ обязательною подборкою вагоновъ по направленіямъ.

4) Вводятся усовершенствованные способы движенія, такъ, напримѣръ, жезловая система, по мѣрѣ разрѣшенія смѣтнымъ порядкомъ кредитовъ на пріобрѣтеніе жезловыхъ аппаратовъ.

5) Для увеличенія погрузочной способности товарные поѣзда составляются по вѣсу, и для увеличенія средней нагрузки вагоновъ съ мелочными грузами на всѣхъ распорядительныхъ станціяхъ такіе грузы сортируются и перегружаются изъ нѣсколькихъ вагоновъ въ одинъ вагонъ, для каковой цѣли на нѣкоторыхъ станціяхъ увеличены перегрузочныя средства, а также принимаются мѣры и издаются распоряженія къ правильному и успѣшному обороту подвижного состава. Производство работъ для излишняго развитія дорогъ, ненужнаго для потребностей движенія, послѣдствіемъ чего потребности движенія оставались бы неудовлетворенными, на Пол. ж. д. не наблюдалось.

Сл. дв. принимаетъ полное участіе въ разработкѣ техническихъ потребностей дороги и въ отношеніи плана ихъ осуществленія.

Вѣдомость новыхъ работъ и работъ по отд. VII гл. 2 и проекты путевого развитія, блокировки, централизаціи, складочныхъ, служебныхъ и пассажирскихъ помѣщеній и другихъ устройствъ, эксплоатируемыхъ сл. дв., разрабатываются сл. п. по даннымъ и указаніямъ сл. дв.

По всѣмъ проектамъ, касающимся сл. дв., иниціатива исходитъ отъ нея, а равно и заданія и указанія для проектовъ.

только послѣ разсмотрѣнія и скрѣпленія подписью нач. сл. дв., имѣютъ дальнѣйшее движеніе.

Пособіемъ по настоящему вопросу служитъ представляемая ежегодно вѣдомость обслѣдованія пропускной способности дороги за истекшій годъ, служащая одновременно основой для выработки максимальнаго графика товарнаго движенія и обслѣдованія потребнаго роста пропускной способности на ближайшее пятилѣтіе.

Въ частности же, участіе сл. дв. въ разрѣшеніи вопросовъ, связанныхъ съ увеличеніемъ пропускной и провозной способности дорогъ, выражается въ установленіи характера движенія грузовъ, обсужденія съ пораіоннымъ комитетомъ ожидаемаго роста движенія, устройствѣ временныхъ и постоянныхъ разъѣздовъ, развитіи станцій и узловъ, примѣненіи усовершенствованныхъ способовъ движенія: жезловъ и блокировки, составленіи графиковъ движенія, организаціи мѣстныхъ комиссій для разрѣшенія вопросъ развитія станцій и обмѣна, установленіи порядка занятія путей на станціяхъ, выработкѣ плановъ работы станцій и порядкѣ обмѣна въ обмѣнныхъ пунктахъ, выработкѣ особыхъ правилъ для увеличенія пропускной и провозной способности дорогъ въ видѣ спеціализаціи поѣздовъ, правильнаго составленія ихъ и правильнаго оборота паровозовъ, опредѣленіи составовъ по вѣсу, отправленіи поѣздовъ вслѣдъ, учетѣ неполногрузныхъ вагоновъ, перевѣскѣ ихъ и т. п.

По вопросу 122

122. Обезпечивается ли въ необходимой мѣрѣ надзоръ за перевозимыми грузами и какія мѣры принимаются къ розыску засланныхъ грузовъ?

пом. нач. сл. дв. докладываетъ, что надзоръ за перевозимыми грузами обезпечивается въ необходимой мѣрѣ. На станціяхъ грузы находятся въ вагонахъ или въ складочныхъ помѣщеніяхъ подъ охраной сторожей; при слѣдованіи же грузовъ съ поѣздами надзоръ поручается кондукторамъ, каждому опредѣленная часть поѣзда. Сопровожденіе поѣздовъ стражниками на дорогахъ не примѣняется, кромѣ случаевъ провоза артельщиками денежныхъ суммъ; сопровожденіе артельщиковъ стражниками совершается на всѣхъ участкахъ Пол. ж. д.

При обнаруженіи засылки грузовъ станціи немедленно выясняютъ возникшія недоразумѣнія депешной перепиской, примѣнительно §§ 89 и 90 соглашенія о прямомъ сообщеніи. Болѣе сложные случаи засылокъ товара поручаются выяснить ревизорамъ движенія и агенту по розыску грузовъ.

Вопросы 123 124 и 125

помѣщены въ отдѣлѣ сл. сб.

По вопросу 126

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

нач. сл. дв. докладываетъ, что исключительная продолжительность пребыванія въ пути грузовъ зависитъ, главнымъ образомъ, отъ сортировки и перегрузки сборныхъ вагоновъ; для перевозки мелочныхъ грузовъ на каждомъ участкѣ дорогъ назначено по одной парѣ сборныхъ поѣздовъ, стоянки которыхъ на промежуточныхъ и узловыхъ станціяхъ согласованы, по возможности, съ размѣрами производящейся нагрузки, выгрузки и сортировки мелочныхъ грузовъ.

Во избѣжаніе передержки сборныхъ поѣздовъ изъ-за нагрузки, выгрузки или маневровъ, станціи должны быть вполнѣ подготовлены къ проходу поѣзда; для возможно успѣшнаго выполненія этихъ работъ, грузы, подлежащіе отправкѣ, должны быть, по возможности, сложены ближе къ мѣсту постановки сборныхъ вагоновъ для нагрузки ихъ безъ подачи вагоновъ подъ пакгаузъ или товарную платформу; подлежащіе отправкѣ груженые вагоны должны быть подготовлены къ прицѣпкѣ на ближайшемъ къ мѣсту остановки сборнаго поѣзда пути, всѣ грузовые и другіе документы должны быть вполнѣ закончены и разсортированы, агенты и рабочіе, необходимые для производства нагрузки, выгрузки и повѣрки груза, должны находиться на своихъ мѣстахъ.

При отправленіи на какую-нибудь промежуточную станцію значительнаго количества мелочныхъ грузовъ, требующаго усиленныхъ средствъ для своевременной выгрузки во время стоянки поѣзда, станція отправленія или начальная станція участка обязана предупреждать объ этомъ станцію назначенія срочною телеграммою, передаваемою тотчасъ послѣ отправленія поѣзда.

Вмѣняется въ непремѣнную обязанность станціямъ отправлять принятыя ими мелочныя отправки съ ближайшимъ сборнымъ поѣздомъ, не откладывая отправку до слѣдующаго сборнаго поѣзда.

Съ 1 сентября 1911 года введенъ порядокъ выясненія причинъ задержки грузовъ для устраненія обстоятельствъ, способствующихъ просрочкѣ ихъ.

По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго

нач. сл. дв. сообщаетъ, что на Пол. ж. д. имѣется:

пакгаузовъ	3.994,45	кв. саж.,
крытыхъ товарныхъ платформъ . .	2.452,72	„ „
открытыхъ	4.396,94	„ „
Всего . .	10.844,11	кв. саж.

храненія и надлежащей охраны грузовъ.

Въ настоящее время особаго недостатка въ складочныхъ помѣщеніяхъ не ощущается, и для удовлетворенія текущихъ потребностей по оборудованію станцій, по мѣрѣ надобности, дополнительными складочными помѣщеніями—вполнѣ достаточно поступающаго ежегодно сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда предъявляемыхъ къ перевозкѣ грузовъ. Сбора этого со времени его установленія, т. е., съ 1 ноября 1889 года по 1 января 1911 г., поступило 403.476 руб. 20 коп., предполагаются къ поступленію:

въ 1911 году	24.000 р.	00 к.
„ 1912 „	25.000 „	00 „
Итого	452.476 р.	20 к.

Особыхъ остатковъ отъ указаннаго сбора не предвидится, такъ какъ его поступленіе не превышаетъ суммъ, необходимыхъ на постепенное увеличеніе складочныхъ помѣщеній, пропорціонально развитію грузового движенія на Пол. ж. д.

По вопросу 128

128. Стоимость работы низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ; желательно ли измѣненіе въ положеніяхъ?

С. В. Кенель докладываетъ, что къ товаро-станціоннымъ работамъ за особое вознагражденіе низшіе станціонные служащіе обычно не привлекаются, хотя это было бы желательно на малыхъ станціяхъ, гдѣ коммерческая дѣятельность незначительна и трудно подыскать рабочія руки.

Работы по нагрузкѣ, выгрузкѣ и перегрузкѣ производятся, смотря по мѣстнымъ условіямъ, постоянными рабочими или временными сдѣльно съ 1000 пуд. или съ вагона, и отчасти, на станціяхъ съ малой коммерческой дѣятельностью, гдѣ рабочихъ трудно подыскать, низшими станціонными служащими; подряднаго способа не практикуется.

Положеніе о товаростанціонныхъ работахъ.

На Пол. ж. д. примѣняется временное положеніе о товаростанціонныхъ работахъ, утвержденное по журналу Комитета У. ж. д. отъ 20-го мая 1900 года за № 1587, но необходимо его измѣненіе, о чемъ будетъ доложено дальше. Для покрытія расходовъ по товаро-станціоннымъ операціямъ и выдачи изъ остатковъ премій служащимъ были назначены смѣтой слѣдующія нормы отчисленій съ 1000 пудовъ перевезеннаго платнаго груза:

Справки на товаростанціонныя работы.

Справки на товаростанціонныя работы.

въ 1901 году	. . . . .		86 к.
„ 1902 „	. . . . .	1 р.	04 „
„ 1903 „	. . . . .		79 „
„ 1904 „	. . . . .		95 „
„ 1905 „	. . . . .		95 „
„ 1906 „	. . . . .		95 „
„ 1907 „	. . . . .		96 „
„ 1908 „	. . . . .	1 „	03 „
„ 1909 „	. . . . .	1 „	10 „
„ 1910 „	. . . . .	1 „	10 „

Норма отчисленій изъ очер. № 193 на расходы по товаростанціоннымъ операціямъ назначается Пол. ж. д. общая съ 1000 п. перевозимаго платнаго груза.

Изъ доложеннаго по вопросу 6 видно, что при ставкѣ въ 1 руб. 10 коп. съ 1000 пуд. перевезеннаго груза было выплачено въ 1910 году едва 6% премій по отношенію къ содержанію служащихъ, въ предшествовавшіе же годы—5 и 3 процента, что недостаточно для матеріальнаго заинтересованія ихъ, почему желательно было бы поднять ставку до 1 р. 20 коп. съ тѣмъ, чтобы выплачиваемая премія составляла не менѣе 10% получаемаго содержанія.

Въ положеніи о товаро-станціонныхъ работахъ желательны слѣдующія измѣненія:

1) По § 2 п. ж къ товаро-станціоннымъ работамъ относится:

ж) „перегрузка товаровъ изъ одного вагона въ другой по разнымъ причинамъ".

Между тѣмъ какъ есть причины перегрузки, совершенно не зависимыя ни отъ характера перевозки даннаго груза, ни отъ воли агентовъ и завѣдывающихъ дѣломъ перевозки грузовъ и перегрузки ихъ. Къ такимъ перегрузкамъ относятся всѣ перегрузки, вызываемыя техническою неисправностью подвижного состава, и на улучшеніе этой стороны агенты сл. дв. вліять не могутъ, а между тѣмъ ихъ матеріальная заинтересованность страдаетъ, а потому п. ж § 2 подлежитъ измѣненію такимъ образомъ:

ж) перегрузка товаровъ изъ одного вагона въ другой по причинамъ, связаннымъ съ перевозкою ихъ или передачей ихъ на другую дорогу на основаніи дѣйствующихъ правилъ и соглашеній.

Слѣдующія цифры выясняютъ положеніе дѣлъ:

ВѢДОМОСТЬ

стоимости перегрузки грузовъ по причинамъ технической браковки вагоновъ.

Годы.	Въ прямомъ сообщеніи.			Во внутрен. сообщеніи.	Всего израсходовано.	Примѣчаніе.
	Уплачено чужимъ дорогамъ.	Получено отъ чужихъ дорогъ.	Сальдо			
1908 .	14.249	7.287	6.962	1.707	8.669	Выплачивается чужимъ дорогамъ больше, чѣмъ получается вслѣдствіе того, что со станцій Полѣсскихъ дорогъ отправляется главнымъ образомъ тяжеловѣсный лѣсной матеріалъ, чаще вызывающій техническую браковку вагоновъ,—а также вслѣдствіе того, что на объединенныхъ пунктахъ: Вильна, Сарны Брестъ перегрузка вагоновъ производится исключительно средствами примыкающихъ дорогъ.
1909	12.798	6.459	6.339	1.488	7.827	
1910 .	14.767	9.042	5.725	1.564	7 289	

2) Абзацъ II въ § 10 желательно измѣнить такъ: „всякій перерасходъ противъ установленныхъ нормъ относится полностью на дебетъ станціи, допустившей перерасходъ, а потому при невозможности нанять рабочихъ по цѣнѣ, установленной нормой, нач. станціи телеграммой испрашиваетъ разрѣшенія нач. подлежащаго отдѣленія сл. дв. на увеличеніе наемной платы“.

3) Въ параграфѣ 13 желательно внести п. 6-ой слѣдующаго содержанія: „отъ остальной суммы отчисляются 10% для выдачи преміи лицамъ, указаннымъ въ п. 1 § 15“. Существующій п. 6 § 13 переименовать въ пунктъ 7-ой.

4) Въ § 15 желательно внести слѣдующее измѣненіе: право на премію имѣютъ: п. 1—старшіе линейные агенты, нач. отдѣленій, ревизоры движенія и станціоннаго счетоводства; по управленію—служащіе по товаро-станціоннымъ работамъ: дѣлопроизводство коммерческое, столъ учета товаро-станціонныхъ работъ, агенты отдѣла статистики, вѣдающіе расчетъ съ чужими дорогами за перегрузку вагоновъ, а также коммерческій ревизоръ и агентъ по розыску грузовъ, какъ лица, числящіяся при управленіи.

Изъ отчисленной, согласно п. 6 § 13, суммы 70% выдавать въ премію старшимъ линейнымъ агентамъ, а 30% въ пользу

агентовъ при управленіи. Отчисленную въ премію старшимъ агентамъ сумму распредѣлять между ними пропорціонально пудо-долямъ, переработаннымъ по даннымъ отдѣленіямъ и участкамъ, установивъ: для начальниковъ отдѣленій по 4 доли, для ревизоровъ движенія по 3 и для ревизоровъ станціоннаго счетоводства по 1 долѣ (каждому за свой участокъ). Сумму же, отчисленную въ пользу агентовъ при управленіи, распредѣлять между ними пропорціонально долямъ, установивъ: для коммерческаго ревизора 5 долей, агента по розыску грузовъ 3 доли, дѣлопроизводителей коммерческой и стола учета товаро-станціонныхъ работъ и завѣдывающаго статистикой по 5 долей, для счетоводовъ по 2 доли и конторщиковъ по 1 долѣ. Кромѣ того (по примѣру Юго-Западныхъ и иныхъ дорогъ), признается необходимымъ выдача особаго вознагражденія старшимъ агентамъ управленія сл. дв. за добавочный трудъ по надзору за веденіемъ дѣла и за премированіемъ товаро-станціонныхъ работъ. Означенное считается не только правильнымъ, но и необходимымъ для фактическаго руководительства дѣломъ.

Существующій п. I § 15 переименовать въ п. II, а п. II въ п. III.

5) Примѣнительно къ пункту 4 § 14 на дебетъ наличнаго штата каждой станціи относятся всѣ претензіи, происшедшія по винѣ этихъ станцій и выплаченныя въ отчетной трети, независимо отъ времени ихъ возникновенія.

Выплата претензій, въ зависимости отъ времени предъявленія ихъ и отъ сложности разслѣдованій, во многихъ случаяхъ производится спустя довольно продолжительное время послѣ совершившагося факта, такъ что многіе изъ агентовъ, по косвенной винѣ коихъ возникли эти претензіи, переходятъ на другія станціи, гдѣ получаютъ премію по новому мѣсту службы, тогда какъ переведенные на ихъ мѣста несправедливо лишаются ея. Для устраненія этой неправильности желательно относить всѣ претензіи, происшедшія по винѣ данной станціи, на тотъ штатъ служащихъ станціи, который былъ во время возникновенія претензіи, распредѣляя суммы выплачиваемыхъ претензій пропорціонально долямъ, опредѣленнымъ § 16 положенія, для каждой категоріи служащихъ. Означенное утверждено совѣтомъ управленія отъ 4/VIII—1911 года за № 1573 и послано на утвержденіе въ У. ж. д. отъ 13/VIII за № 14679.

6) Вслѣдствіе крайней незначительности преміи за сбереженіе задѣйствованныхъ вагонныхъ пломбъ (см. вопросъ 6), желательно было бы отчисленіе въ казну, согласно § 3 положенія о преміяхъ за сбереженіе задѣйствованныхъ пломбъ, понизить съ 45 до 30%.

7) Нормальное положеніе о производствѣ товаро-станціон-

ныхъ работъ имѣетъ тотъ недостатокъ въ своей основѣ, что придастъ широкій характеръ артельному началу.

Кромѣ того, въ немъ соединяются расходы по нагрузкѣ, выгрузкѣ и перегрузкѣ съ уплатами за претензіи.

Вслѣдствіе этого, станціи, дѣлая экономію въ расходахъ на рабочую силу, не имѣютъ увѣренности, получатъ ли они премію и въ какомъ размѣрѣ и не будетъ ли ихъ сбереженіями покрытъ перерасходъ иныхъ станцій.

Въ силу изложенныхъ соображеній основанія, положенныя въ корень системы Юго-Западныхъ ж. д., заслуживаютъ уваженія.

На Юго-Западныхъ ж. д., какъ извѣстно, претензіи платятся за счетъ № 37 и станція, дѣлая сбереженія на рабочей силѣ, знаетъ почти совершенно точно, сколько преміи ей принесетъ каждый отдѣльный день, такъ какъ отчетность не затемняется уплатою различныхъ претензій.

Вопросы 129 и 130

помѣщены въ отдѣлѣ сл. сб.

По вопросу 131

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи при погрузкѣ, и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

помощникъ нач. сл. дв. сообщаетъ, что контроль за сдачей, недостачей, а равно и за продажей непринятаго получателемъ груза осуществляется упр. по получаемымъ документамъ и отчетамъ, а также наблюденіемъ на мѣстахъ ревизорами станціоннаго счетоводства, ревизорами движенія, коммерческими ревизорами, агентомъ по розыску грузовъ и чинами Г. К.

Для контроля надъ расходами по переработкѣ грузовъ нач. станціи или лицо, которому имъ поручено завѣдываніе товаро-станціонными операціями, кромѣ табели рабочихъ, находившихся при производствѣ товаро-станціонныхъ работъ, обязанъ вести еще отдѣльные списки всѣхъ рабочихъ въ установленной на то книжкѣ.

Запись рабочихъ въ книжкѣ производится два раза въ день и обязательно заканчивается до полудня—не позже 9 час. утра и послѣ полудня—не позже 1 час. дня, обязательно химическимъ карандашемъ, при чемъ въ спискѣ проставляется: въ 1-й графѣ—номеръ рабочаго, подъ которымъ онъ значится въ табели, во 2-й—имя и фамилію рабочаго, въ 3-й—обозначаются, постоянные ли или поденные, въ 4-й—отмѣчается нахожденіе рабочаго на работахъ, и, наконецъ, 5-я графа предназначается для отмѣтокъ въ случаяхъ ухода рабочаго съ работъ.

Немедленно по окончаніи записи, подъ записью о послѣд-

немъ рабочемъ проводится черта и подводится итогъ прописью, подъ которымъ завѣдующій работами расписывается.

Книжкамъ списка рабочихъ ведется учетъ въ отдѣлѣ товаро-станціонныхъ работъ у. сл. дв., для чего каждая книжка имѣетъ свой очередный №, бланки въ книжкѣ прономереваны, прошнурованы и на послѣдней страницѣ скрѣплены печатью и подписью нач. сл. дв. Нач. отдѣленій, ревизорамъ движенія и станціоннаго счетоводства предложено возможно чаще провѣрять правильность и своевременность веденія станціями какъ табелей, такъ и списка рабочихъ.

Уплата денегъ за товаро-станціонныя работы производится въ присутствіи представителя контроля и одного изъ помощниковъ нач. станціи, для чего наканунѣ дня, назначеннаго для производства уплаты, нач. станціи вызываетъ телеграммой мѣстнаго представителя контроля, обозначая въ оной число и сумму платежа. Въ случаѣ неприбытія представителя контроля, уплата производится въ назначенный день въ присутствіи жандармскаго унтеръ-офицера и одного изъ помощниковъ нач. станціи, но только лишь въ той суммѣ, которая указана была въ телеграммѣ при вызовѣ представителя контроля, за исключеніемъ того случая, когда платежъ производится въ послѣдній день исключающаго мѣсяца, въ этомъ случаѣ уплата должна быть произведена также и за работы, исполненныя въ день платежа, при чемъ о неприбытіи представителя контроля дѣлается отмѣтка на первой страницѣ табели съ указаніемъ, когда и за какимъ номеромъ послана была ему телеграмма.

По вопросу 132

132. Какой установленъ надзоръ для устраненія безплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

нач. сл. дв. сообщаетъ, что мѣры борьбы съ перевозкою товаровъ подъ видомъ багажа сводятся къ тому, что предъявляемый къ перевозкѣ багажъ по пассажирскимъ билетамъ принимается лишь въ томъ случаѣ, если онъ заключенъ въ корзины, сундуки и другую дорожную тару. Багажъ же въ иной тарѣ, употребляемой для грузовъ, какъ то: рогожахъ, бочкахъ и т. п., принимается къ перевозкѣ за плату безъ скидки льготнаго вѣса по пассажирскимъ билетамъ.

Какъ для надзора въ цѣляхъ устраненія безплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, въ дѣйствительности багажа не имѣющихъ, такъ и вообще для наблюденія за недопущеніемъ злоупотребленій по перевозкамъ товаровъ и багажа, имѣются ревизоры станціоннаго счетоводства, фактическіе контролеры и другіе агенты, какъ то: ревизоры движенія и ревизоры поѣздовъ, контролирующіе одновременно и пассажирскіе билеты.

Прекратить безплатную перевозку товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа, возможно только уничтоженіемъ льготной скидки, установленной ст. 33 Общ. Уст. Въ частности, злоупотребленія на почвѣ льготной скидки, по силѣ 33 ст. Общаго Устава, предотвращаются разъясненіями нач. станцій ихъ права ограничить пріемъ къ перевозкѣ въ видѣ багажа тѣхъ товаровъ, упаковка которыхъ не соотвѣтствуетъ требованіямъ 31 ст. Общ. Уст.

О случаяхъ провозки агентами почтоваго вѣдомства печатныхъ бланокъ подъ видомъ почтовыхъ посылокъ, хотя и извѣстно, тѣмъ не менѣе борьба съ такими неправильностями является трудной для желѣзнодорожныхъ агентовъ, вслѣдствіе неимѣнія доступа въ почтовые вагоны.

По вопросу 133

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскіе поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

помощникъ нач. сл. дв. докладываетъ, что въ предупрежденіе проникновенія въ поѣздъ безбилетныхъ пассажировъ параграфомъ 42-мъ инструкціи для кондукторовъ послѣднимъ вмѣняется въ обязанность, чтобы при стоянкѣ пассажирскихъ поѣздовъ на станціи двери вагоновъ со стороны противоположной были заперты на ключъ, и бригада при этомъ должна слѣдить, чтобы никто не входилъ и не выходилъ съ той стороны изъ вагона.

Кромѣ того, при посадкѣ пассажировъ въ вагоны, бригада по мѣрѣ возможности удостовѣряется въ томъ, каждый ли садящійся въ вагонъ пассажиръ имѣетъ на поѣздъ билетъ, требуя предъявленія таковаго. Лица, не предъявившія билетовъ на проѣздъ, не допускаются бригадой въ поѣздъ, а при насильственномъ проникновеніи въ поѣздъ удаляются изъ поѣзда при содѣйствіи станціоннаго жандарма или дежурнаго по станціи агента.

Въ цѣляхъ устраненія перевозки безбилетныхъ пассажировъ установленъ контроль поѣздовъ какъ со стороны мѣстнаго контроля черезъ участковыхъ контролеровъ и командируемыхъ спеціально для этой цѣли чиновниковъ, такъ и со стороны управленія д. черезъ спеціальныхъ постоянныхъ ревизоровъ поѣздовъ въ числѣ шести человѣкъ (1 отъ сл. сб. и 5 отъ сл. дв.), ревизоровъ станціоннаго счетоводства, участковыхъ ревизоровъ движенія и, наконецъ, черезъ командируемыхъ спеціально для контроля поѣздовъ агентовъ конторы сл. дв. и линейныхъ агентовъ той же сл.; послѣдніе производятъ контроль по особымъ полномочіямъ нач. сл. дв. (открытымъ листамъ); имъ выдается суточное вознагражденіе по 3 рубля въ сутки изъ кредита, ассигнуемаго ежегодно по очер. № 169, смѣты на дополнительную ревизію поѣздовъ. Контроль поѣздовъ какъ чинами контроля, такъ и агентами до-

рогъ производится, по возможности, внезапно и въ случаѣ обнаруженія въ поѣздѣ безбилетныхъ пассажировъ къ послѣднимъ примѣняется дѣйствіе 23—26 ст. Общ. Уст. Россійскихъ ж. д.

Кондукторы же, уличенные въ безбилетной перевозкѣ пассажировъ, подвергаются административнымъ взысканіямъ вплоть до увольненія отъ службы на дорогахъ и, сверхъ того, въ подлежащихъ случаяхъ, привлекаются къ судебно-уголовной отвѣтственности по статьямъ 76-з и 373 уложенія о наказаніяхъ, о подобныхъ мѣрахъ взысканія за безплатную перевозку пассажировъ кондукторскія бригады поставляются въ извѣстность, путемъ объявленія имъ подъ расписку издаваемыхъ по сему предмету приказовъ и циркуляровъ.

По вопросамъ 134 и 136

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для а) огражденія безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій, и б) производства необходимой отчетности? Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ службы движенія.

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

помощникъ нач. сл. дв. докладываетъ, что количество станціонныхъ агентовъ сл. дв., потребное для выполненія всей технической работы, опредѣляется для каждой станціи въ зависимости отъ числа постовъ, требующихъ несенія дежурства, и установленнаго порядка дежурствъ, обусловленнаго интенсивностью самой работы каждой станціи.

На станціи съ большой технической работой, какъ, напримѣръ, на ст. Барановичи, Лунинецъ и Бѣлостокъ установлено по техническому движенію трехсмѣнное 12-часовое дежурство помощниковъ нач. станціи, при чемъ старшіе помощники на этихъ 3-хъ станціяхъ дежурятъ посуточно, чередуясь съ нач. станціи.

На большихъ станціяхъ, гдѣ имѣется отдѣльный штатъ телеграфистовъ и коммерческихъ агентовъ, установлено трехсмѣнное 12-часовое дежурство помощниковъ нач. станціи по движенію.

На станціи съ малой технической работой, гдѣ имѣется отдѣльный штатъ телеграфистовъ, установлено двухсмѣнное и 16-часовое дежурство, при чемъ нач. станціи дежурятъ въ теченіе сутокъ 4 дневныхъ часа, а два помощника—по 16 часовъ, или трехсмѣнное 12-часовое дежурство по движенію и телеграфу (гдѣ не имѣется отдѣльнаго штата телеграфистовъ), кромѣ того, нач. станціи при трехсмѣнномъ 12-часовомъ дежурствѣ помощниковъ несетъ также обязанности по коммерческой части, если не имѣется особыхъ коммерческихъ агентовъ (кассировъ, вѣсовщиковъ, конторщиковъ) и нач. такихъ станцій предоставляется право привлекать въ помощь для коммерческихъ операцій въ теченіе 4-хъ часовъ того изъ помощниковъ, который пользовался ночнымъ отдыхомъ.

На станціяхъ со слабымъ движеніемъ имѣется по нач. и 1 помощнику, дежурящихъ въ двѣ смѣны по 16 часовъ. Количество

агентовъ, потребное для несенія техническихъ обязанностей нач. станцій и разъѣздовъ, помощниковъ нач. станцій и разъѣздовъ, составителей, сцѣпщиковъ, стрѣлочниковъ всѣхъ категорій, сигналистовъ, выводчиковъ паровозовъ и техническихъ конторщиковъ опредѣляется въ зависимости отъ характера и размѣровъ работы каждой отдѣльной станціи, установленнаго на каждой станціи порядка дежурства (по нормамъ продолжительности работъ и отдыха) и числа постовъ несенія дежурства, при чемъ для характеристики работы каждой станціи служатъ статистическія данныя о ея работѣ за нѣсколько лѣтъ (число прибывшихъ и отправленныхъ поѣздовъ, пассажирскихъ и товарныхъ, число прицѣпленныхъ и отцѣпленныхъ вагоновъ груженыхъ и порожнихъ, количество стрѣлочныхъ постовъ, размѣръ маневровой работы и проч.)

Штатъ станціонныхъ агентовъ для производства коммерческихъ операцій и составленія отчетности опредѣляется для каждой станціи путемъ опыта, примѣнительно къ характеру коммерческой работы станціи, измѣрителемъ которой служатъ статистическія данныя о количествѣ отправокъ и прибытій грузовъ и количествѣ нагруженныхъ, выгруженныхъ и разсортированныхъ грузовъ, числа проданныхъ билетовъ и проч.

На станціяхъ значительной коммерческой работы для каждой категоріи работы опредѣляется количество потребныхъ для нея спеціальныхъ агентовъ; на станціяхъ небольшой коммерческой работы спеціализація труда не примѣняется, а назначается въ помощь нач. станціи одинъ или нѣсколько конторщиковъ, вѣсовщиковъ или кассировъ, въ зависимости отъ преобладанія той или другой работы. При чемъ эти коммерческіе агенты назначаются въ помощь нач. станціи для исполненія тѣхъ коммерческихъ операцій, которыя не могутъ быть выполнены имъ самимъ.

Для урегулированія штатовъ коммерческихъ агентовъ на большихъ станціяхъ періодически назначается особая комиссія изъ старшихъ агентовъ сл. дв., ком. и сб. для выясненія на мѣстѣ нормальной потребности въ штатѣ въ зависимости отъ размѣровъ работы станціи, исходя изъ среднихъ нормъ работы каждой категоріи, что даетъ возможность установить правильный штатъ и выяснить дѣйствительную потребность въ добавленіи его въ случаѣ замѣченнаго увеличенія работы станціи.

Пока, строго установленной премировки для работы коммерческихъ агентовъ не установлено. Послѣдній разъ была организована въ началѣ 1911 г. подкомиссія по разсмотрѣнію штатовъ станцій со значительнымъ коммерческимъ движеніемъ изъ помощниковъ нач. сл. дв., сб. и ком. и представителя контроля.

Нормальная потребность кондукторскихъ бригадъ въ каж-

домъ резервѣ опредѣляется для пассажирскихъ поѣздовъ, по графику обслуживанія ихъ, въ зависимости отъ числа поѣздовъ и состава бригадъ. Число бригадъ для обслуживанія отдѣльно-товарныхъ, рабочихъ, передаточныхъ и ускоренныхъ поѣздовъ опредѣляется особымъ пріемомъ, въ зависимости отъ числа паръ поѣздовъ каждой категоріи, ожидаемыхъ въ обращеніи на предстоящій недѣльный періодъ по даннымъ о числѣ поѣздовъ за предыдущую недѣлю съ введеніемъ поправокъ. По продолжительности нахожденія въ пути, по графику на каждую пару поѣздовъ, по продолжительности попутнаго отдыха въ оборотѣ и по продолжительности нормальнаго отдыха на мѣстѣ жительства,—опредѣляется въ часахъ общая продолжительность работы и отдыха бригады при обслуживаніи одной пары поѣздовъ, или число бригадъ, нужное для обслуживанія одной пары товарныхъ поѣздовъ. Такимъ образомъ, исчисляется потребное число бригадъ и по составу паръ—число главныхъ, старшихъ и тормозныхъ кондукторовъ, отдѣльно для каждой категоріи поѣздовъ: товарныхъ, рабочихъ, балластныхъ, дополнительныхъ и проч. и общая потребность для всего пассажирскаго и товарнаго движенія, включая туда резервъ бригады передаточныхъ поѣздовъ и % на замѣщеніе больныхъ и отпускныхъ, т. е., вся потребность въ кондукторахъ для обслуживанія поѣздовъ и несенія всей кондукторской службы въ каждомъ резервѣ. Расчетъ потребности въ кондукторахъ вмѣстѣ съ помѣщаемой въ немъ справкой о наличіи кондукторовъ въ резервѣ за каждую недѣлю представляется завѣдывающими кондукторскими бригадами въ упр. сл. дв. для провѣрки, и по нему регулируется наличіе кондукторовъ по всей линіи. При чемъ недостающее количество кондукторовъ пополняется поденными тормозильщиками (такъ называемыми замѣстителями кондукторовъ). Кадры штатныхъ кондукторовъ пополняются исключительно запасными нижними чинами, знающими фельдшерское дѣло, а также старослужащими составителями, сцѣпщиками, сигналистами, стрѣлочниками и сторожами—грамотными; имѣется до 50 кондукторовъ, изучившихъ телеграфное дѣло.

На должности конторщиковъ и вѣсовщиковъ принимаются лица съ образовательнымъ цензомъ, преимущественно не ниже 2-хъ-класснаго городского училища, по возможности, лица, окончившія С.-П.-Б. желѣзнодорожные курсы и курсы для агентовъ сл. дв. при у. Пол. ж. д.

Личный составъ техническихъ и коммерческихъ агентовъ по сл. дв., въ общемъ,—удовлетворительный.

Главной причиной сравнительно низкаго уровня среднихъ и младшихъ линейныхъ служащихъ по сл. дв. слѣдуетъ признать малое матеріальное обезпеченіе, вслѣдствіе недостаточности получаемаго содержанія при постоянно возрастающей дороговизнѣ

жизни въ раіонѣ желѣзнодорожной полосы и въ особенности въ городахъ, а также крайняя необезпеченность будущности самого служащаго и его семьи, несмотря на продолжительность службы.

А потому главнымъ средствомъ къ поднятію общаго уровня среднихъ служащихъ по сл. дв. можетъ быть увеличеніе окладовъ содержанія, привлеченіе лицъ хотя бы съ среднимъ образованіемъ и обезпеченіе службы пенсіями черезъ 25 лѣтъ, равными $^2/_3$ оклада и періодическими прибавками жалованья черезъ 5 лѣтъ, чѣмъ возможно было бы достигнуть продолжительной службы на многихъ должностяхъ лицъ, вполнѣ опытныхъ, надежныхъ, обезпеченныхъ достаточными окладами и пенсіей въ будущемъ, какъ это существуетъ на прусскихъ дорогахъ.

Располагая болѣе опытными, лучше оплачиваемыми служащими, можно будетъ сократить число линейныхъ станціонныхъ агентовъ настолько, что увеличеніе окладовъ не вызоветъ дополнительнаго ассигнованія, для чего необходима увѣренность администраціи и самихъ агентовъ въ томъ, что сумма, остающаяся отъ сокращенія, цѣликомъ пойдетъ на увеличеніе окладовъ остающихся служащихъ, и что это сокращеніе штата не явится основаніемъ для вѣдомствъ и государственныхъ учрежденій къ сокращенію ассигнованій по смѣтамъ, безъ чего нельзя ожидать отъ нынѣшнихъ агентовъ заявленій о возможности сокращенія ихъ численности.

Сокращеніе же это при настоящемъ контингентѣ часто смѣняемыхъ и малоопытныхъ служащихъ, состоящихъ въ большинствѣ случаевъ изъ молодыхъ людей (конторщики, отмѣтчики и др.), получающихъ малые оклады, ограничиваемые смѣтными нормами,—невыполнимо.

Кромѣ того, для поддержанія должной служебной дисциплины между служащими и урегулированія служебныхъ отношеній, необходима разработка и изданіе дисциплинарнаго устава служащихъ на ж. д.

Касаясь штата у. сл. дв. Пол. ж. д., необходимо отмѣтитъ, что составъ его по сравненію со штатами другихъ дорогъ приблизительно равнаго значенія съ дорогами Пол., стоитъ несравненно ниже и по числу служащихъ и по окладу ихъ. Такъ, изъ привидимой таблицы усматривается, что содержаніе упр. сл. дв. Пол. ж. д. какъ по общей суммѣ, такъ и на 1 версту, меньше всѣхъ другихъ дорогъ (80 руб.) и значительно ниже, чѣмъ на многихъ дорогахъ при расчетѣ на 100 поѣздоверстъ (1 р. 76 к.).

Дороги.	Протяженіе, верстъ.	Общая сумма содержанія.	На 1 вер. дороги.	На 100 поѣздо-верстъ.	Общее количество поѣздо-верстъ.
Либ.-Ром. . .	1.311	149.633 р.	114 р. 13 к.	1 р. 94 к.	7.720.000
М.-К.-Ниж. . .	1.130	158.901 „	140 „ 62 „	1 „ 24 „	12.780.000
Риго-Орл. .	1.460	156.648 „	107 „ 29 „	1 „ 63 „	9.610.000
Сѣв.	2.154	228.030 „	105 „ 86 „	2 „ 13 „	10.720.000
Пол.	1.840	147.051 „	80 „ 00 „	1 „ 76 „	8.354.000

Сопоставляя содержанія конторы сл. дв. и статистики, усмотримъ, что здѣсь Пол. ж. д. еще значительнѣе уступаютъ другимъ дорогамъ, приблизительно равнымъ по работѣ, какъ по общему числу лицъ, такъ, особенно, по содержанію:

Контора сл. движенія.			Статистика.	
Дороги.	Число лицъ.	Общая сумма содержанія.	Число лицъ.	Общая сумма содержанія.
Либ.-Ром.	71	43.264	53	свѣдѣній нѣтъ.
М.-К.-Ниж.	72	46.920	42	26.600
Риго-Орл.	53	35.547	36	21.318
Сѣверная	76	58 451	52	30.940
Полѣсск.	44	28.874	33	19.590

Наконецъ, сопоставляя такимъ же образомъ стоимость высшей администраціи сл. дв., усматриваемъ, что и здѣсь Пол. ж. д. обставлены очень неудовлетворительно.

Высшая администрація службы движенія.

Дороги.	Протяженіе.	Число лицъ.	Общая сумма содержанія.	Число поѣзд-до-верстъ.
Либ.-Ром.	1.311	3	16.000	7.720.000
М. К. Ниж. . . .	1.130	4 и нач. отд. по особому кредиту.	19.825	12.780.000
Риго-Орл.	1 460	3 и нач. отд. по особому кредиту.	15.800	9 610.000
Сѣверная	2.154	4	20.425	10.720.000
Полѣсс.	1.840	3	14.800	8.354.000

Крайній недостатокъ штата высшей администраціи сл. дв. Пол. ж. д. сказался уже много лѣтъ назадъ. Въ 1908 г. мѣстнымъ совѣтомъ было признано необходимымъ добавить одного помощника нач. сл. дв., но У. каз. ж. д. по финансовымъ соображеніямъ, вмѣсто этой должности, была разрѣшена должность старшаго ревизора движенія съ правомъ замѣстительства нач. сл. дв. съ окладомъ 3000 р. + 572 р. квартирныхъ.

При крайне небольшихъ окладахъ дѣлопроизводителей конторы и ихъ помощниковъ штатъ сихъ послѣднихъ служащихъ не на высотѣ своего назначенія въ смыслѣ образовательнаго ценза, а потому на старшихъ агентовъ ложится много лишней работы, не исключая иногда и чисто канцелярской.

Имѣя же въ виду чисто мѣстныя особенности Пол. ж. д., какъ, напримѣръ, обиліе (16) передаточныхъ пунктовъ съ другими дорогами и при этомъ большинство изъ нихъ, какъ Брестъ, Сарны, Брянскъ, Брянскъ М., Барановичи, Вильна, Полоцкъ, Молодечно, а также Вильна и Гомель—работаютъ на основаніи особыхъ соглашеній, а не общихъ, приходится вести регулировку этихъ соглашеній путемъ особыхъ сношеній и весьма часто путемъ комиссій изъ высшихъ агентовъ. Тяготѣніе дорогъ по ихъ грузовому характеру къ 4-мъ пораіоннымъ комитетамъ: къ Кіевскому, Варшавскому, Харьковскому, Московскому и заставляетъ посылать высшихъ агентовъ на ихъ засѣданія; поѣздка старшаго ревизора, какъ члена Кіевскаго пораіоннаго комитета, занимаетъ отъ 7—10 дней ежемѣсячно. Подсчетъ предыдущихъ лѣтъ указываетъ, что три лица высшей администраціи, т. е. нач. дв., его помощникъ и старшій ревизоръ, какъ замѣститель

нач. дв., имѣли командировки только лишь по дѣламъ неотложной необходимости, 360 дней въ году; многіе съѣзды, гдѣ выдвигаются иногда весьма важные вопросы, имѣющіе значеніе принципіальное, какъ совѣщательные съѣзды, съѣзды по расписанію, техническія комиссіи, остаются въ большинствѣ безъ старшаго представителя сл. дв. Пол. ж. д., а, между тѣмъ, въ Полѣсскихъ, т. е., въ техническихъ комиссіяхъ агенты Пол. ж. д. обязаны присутствовать, какъ посредники между казенными и частными дорогами. Исключая командированнаго, на мѣстѣ могутъ быть только два лица изъ коихъ одно лицо въ общемъ присутствіи, совѣтѣ, совѣщаніяхъ техническихъ, коммерческихъ, хозяйственныхъ при упр. и т. под. и, такимъ образомъ, руководство срочными текущими дѣлами, падаетъ всецѣло на долю одного лица, что для дороги въ 1840 верстъ безусловно обременительно.

Съ присоединеніемъ къ Пол. ж. д. участка Волковыскъ-Полоцкъ (462 вер.) отъ Николаевской ж. д., работа дороги, еще увеличилась, приблизительно, на 10%, а между тѣмъ штата или кредита на высшихъ агентовъ не было передано Николаевской ж. д., а потому по смѣтѣ 1912 г. возбуждается вновь вопросъ о добавленіи второго помощника нач. сл. дв.

Должность эта крайне необходима и въ финансовомъ отношеніи испрашиваемый по смѣтѣ на эту должность кредитъ въ 4500 руб. допустимъ, ибо Пол. ж. д. какъ по администраціи, такъ и по содержанію упр. сл. дв., расходуютъ значительно меньше другихъ дорогъ.

Общій расходъ на содержаніе личнаго состава постояннаго:

Либ.-Ром.	1.274.428 р.
М.-К.-Ниж.	1.862.436 „
Риго-Орл.	1.536.620 „
Сѣверная	1.550.020 „
Полѣсск.	1.151.770 р.,

т. е. и общій расходъ по личному составу ниже другихъ дорогъ.

По вопросу 135

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

нач. сл. дв. докладываетъ слѣдующую

ВѢДОМОСТЬ.

получаемыхъ окладовъ жалованья станціонными агентами службы движенія.

Наименованіе должностей.	Получаемые оклады содержанія въ годъ.	Получаемое квартирное довольствіе.
Начальники отдѣленій . . .	Отъ 3.000 до 3.600 р.	По положенію 1/4 получ. окл. жалованья.
Ревизоры движенія	„ 1.800 до 2.400 „	По полож. 4/21 получ. оклада жалов.
Ревизоры пасс. поѣздовъ . .	1.500 „	Безъ кварт. дов.
Письмоводители конторъ начальниковъ отдѣленій . .	„ 660 „ 786 „	По полож. 1/4 получ. оклада жалов.
Конторщики при контор. начальниковъ отдѣленій . .	„ 468 „ 648 „	Тоже.
Сторожа при отдѣленіяхъ . .	204 „	„
Завѣдывающіе кондукторскими бригадами	900 „	„
Конторщики при нихъ . . .	420 „	„
Начальники станцій . . .	„ 600 „ 1.800 „	„
Начальники разъѣздовъ . .	„ 528 „ 648 „	„
Помощники начальниковъ станцій и разъѣздовъ . .	„ 408 „ 900 „	„
Запасные агенты	„ 468 „ 588 „	„
Конторщики техническіе . .	„ 348 „ 588 „	„
Швейцары и сторожа станціонные, при дежурныхъ кондукторскихъ и ламповщики	„ 156 „ 270 „	„
Кассиры товарные и багажные	„ 648 „ 1.080 „	„
Кассиры билетные	„ 540 „ 828 „	„
Агенты по пріему и передачѣ грузовъ	„ 708 „ 1.020 „	„
Помощники ихъ	540 „	„
Конторщики при товарныхъ конторахъ	„ 420 „ 660 „	б. квартирнаго довольствія
Смотрители пакгаузовъ . . .	„ 540 „ 708 „	По полож. 1/4 оклада жал.
Вѣсовщики	„ 408 „ 588 „	Тоже.

Наименованіе должностей.	Получаемые оклады содержанія въ годъ.	Получаемое квартирное довольствіе.
Привратники и сторожа при товарныхъ конторахъ .	„ 156 „ 192 „	По полож. 1/4 получаемаго окл. жалованья.
Составители поѣздовъ:		
Старшіе	„ 528 „ 600 „	Тоже.
Младшіе	„ 360 „ 480 „	„
Сцѣпщики вагоновъ	„ 240 „ 468 „	„
Проводники паровозовъ . . .	180 „	„
Стрѣлочники старшіе	276 „	„
„ младшіе . . .	„ 156 „ 192 „	„
Стрѣлочники сигналисты . .	240 „	„
Главные кондукторы пассаж. и товаро-пассаж. и смѣшанныхъ поѣздовъ . . .	„ 384 „ 810 „	б. к. д.
Главные кондукторы товарныхъ поѣздовъ	„ 384 „ 576 „	б. к. д.
Багажные раздатчики . . .	„ 264 „ 390 „	б. к. д.
Тормозные кондукторы . . .	„ 192 „ 216 „	б. к. д.

Ж По службѣ телеграфа.

По вопросу 137

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе-либо коды или условные адреса и обозначенія?

нач. сл. тел. докладываетъ слѣдующее:

1) Производится строгій контроль телеграфной корреспонденціи, благодаря чему рѣдко встрѣчается телеграмма, подлежащая таксировкѣ какъ по многословію, такъ и по содержанію.

2) Организована пересылка неслѣшныхъ телеграммъ съ поѣздами (приказъ № 139 за 1897 г.).

3) Введена сокращенная редакція служебныхъ телеграммъ: о прекращеніи и возстановленіи водоснабженія, о высылкѣ аванса, о порчѣ и исправленіи электрическихъ установокъ и о выѣздахъ артельщиковъ для уплаты жалованья (приказы № 164 за 1909 г., № 178—1910 г., № 250—1910 г. и циркуляры №№ 7 и 10).

4) Введены условные адреса для всѣхъ служебныхъ телеграммъ, обмѣниваемыхъ въ предѣлахъ дороги (приказъ № 197—1910 г.).

5) Переведены на кодъ телеграммы о снѣжныхъ заносахъ (приказъ № 28—1911 г.).

6) Переведены на кодъ наиболѣе типичныя телеграммы о командировкахъ агентовъ для замѣщенія, объ исправленіи электрическихъ приборовъ, станціонныхъ вѣсовъ, подвижного состава, о выполненій нарядовъ и т. п. (приказъ № 149—1911 г.).

7) Переведены на кодъ служебныя телеграммы о высылкѣ подъ нагрузку подвижного состава и объ оставленіи въ поѣздахъ мѣстъ на прицѣпку (приказъ № 160—1911 г.).

8) Введеніемъ условныхъ адресовъ, уменьшено число словъ адреса въ 2 раза, но, кромѣ того, уменьшено и число буквъ также въ 2 раза, всего, слѣдовательно, сокращена работа телеграфа или время, потребное на передачу, приблизительно,—въ 4 раза.

По вопросу 138

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 г.г. на каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

нач. сл. тел. сообщаетъ, что, въ среднемъ, приходится телеграммъ на одного телеграфиста въ годъ на всѣхъ станціяхъ Пол. ж. д., на которыхъ несутъ дежурство телеграфисты (2 и болѣе аппаратовъ):

	Въ годъ.	Въ сутки.
въ 1907 г.	32025	88
„ 1908 „	31234	85

за исключеніемъ же старшихъ телеграфистовъ, освобожденныхъ отъ дежурства:

	Въ годъ.	Въ сутки.
въ 1907 г.	36270	99
„ 1908 „	35093	96

Всего телеграфистовъ, включительно со старшими и завѣдывающими, въ 1907 г.: 282, въ 1908 г. 291.

Всего дежурныхъ телеграфистовъ въ 1907 г.—265, въ 1908 г.—273.

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по теле-

нач. сл. тел. докладываетъ, что установка жезловъ дастъ возможность сократить штатъ телеграфистовъ, такъ какъ упраздняетъ всю поѣздную корреспонденцію, которая, напримѣръ, на

графу можетъ имѣть установка электро-жезловыхъ аппаратовъ и электроблокировка пути?

участкѣ Барановичи-Бѣлостокъ составляла около всей телеграфной корреспонденціи станціи: на этомъ участкѣ послѣ установки жезловъ на протяженіи 204 верстъ оказалось лишь 3 станціи съ телеграфистами (Слонимъ, Волковыскъ I и Бѣлостокъ); даже на станціяхъ съ 2 аппаратами (Жеребиловка, Зельва, Зубки), несмотря на значительное движеніе (до 14 паръ поѣздовъ), оказалось возможнымъ упразднить телеграфистовъ, но зато работающимъ на 2 аппаратахъ дежурнымъ агентамъ уплачивается изъ № 212 по 5 руб. въ мѣсяцъ каждому. Сокращеніе расходовъ на ленту и краску невелико.

Что же касается блокировки, то таковая на двупутныхъ участкахъ содѣйствовать сокращенію штата телеграфистовъ не можетъ, такъ какъ устройство блокировки связано съ интенсивнымъ движеніемъ, а въ этомъ случаѣ у дежурнаго по станціи не найдется свободнаго времени, чтобы слѣдить за телеграфнымъ аппаратомъ; кромѣ того, путевая блокировка дастъ возможность упразднить (на двупутныхъ участкахъ) лишь 2 поѣздныхъ депеши, между тѣмъ какъ жезловая сигнализація упраздняетъ 4 депеши о каждомъ поѣздѣ въ одну сторону станціи. Во всякомъ случаѣ упраздненіе на двупутныхъ участкахъ поѣздной корреспонденціи, при слабомъ движеніи (6—8 паръ—Брестъ-Брянскій участокъ), составляющей около $^2/_5$ всей корреспонденціи, слишкомъ незначительно облегчитъ работу телеграфистовъ, чтобы можно было говорить о сокращеніи штата ихъ.

На участкѣ Брестъ-Лунинецъ, протяженіемъ 211 верстъ, имѣется всего 3 станціи съ телеграфистами: Пинскъ, Кобринъ и Жабинка.

Ссылка нѣкоторыхъ дорогъ на то, что установка жезловъ отдаляетъ подвѣску новыхъ проводовъ, неосновательна, такъ какъ жезлы и блокировка разгружаютъ лишь поѣздной проводъ, обыкновенно мало загруженный, снимая съ него лишь поѣздныя телеграммы.

По вопросу 140

140. Чѣмъ опредѣляется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается въ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ и безъ блокировки?

нач. сл. тел. докладываетъ, что количество аппаратовъ на станціяхъ опредѣляется размѣромъ телеграфной корреспонденціи и значеніемъ станцій; обыкновенно оба эти условія всегда сопутствуютъ другъ другу. На всѣхъ малыхъ станціяхъ имѣется лишь аппаратъ 2-го (поѣздного) провода; на распорядительныхъ станціяхъ имѣется, сверхъ того, аппаратъ прямого циркулярнаго провода; на узловыхъ же станціяхъ имѣются аппараты всѣхъ проводовъ.

Идеальнымъ положеніемъ было бы такое, когда любая станція дороги могла бы сноситься съ любой станціей непосред-

ственно; экономія требуетъ сношенія станцій между собою черезъ 2, 3 или 4 перепріема; на Пол. ж. д. максимумъ перепріемовъ, благодаря наличію 6 внутреннихъ узловъ, великъ и достигаетъ въ нѣсколькихъ случаяхъ 5, а обыкновенно 4-хъ перепріемовъ.

На Пол. ж. д. аппараты ставятся иногда въ узлахъ для уменьшенія количества внутреннихъ перепріемовъ, между тѣмъ работа этого аппарата иногда очень невелика. При установкѣ такихъ аппаратовъ (малодѣйствующихъ) увеличеніе штата телеграфистовъ не требуется.

Количество агентовъ телеграфа опредѣляется: размѣромъ корреспонденціи, количествомъ аппаратовъ и размѣрами движенія.

При количествѣ 10-словныхъ телеграммъ при 1 аппаратѣ на станціи, превышающемъ 120 въ сутки, ставится одинъ телеграфистъ въ смѣну; правда, на Пол. ж. д. лишь на 4-хъ станціяхъ и постахъ: Ляховичи, Брестскій постъ, Вильна центр. С.-З. и Вильна хоз. Пол. приходится держать особыхъ телеграфистовъ, такъ какъ по условіямъ работы станціи аппаратъ не можетъ быть обслуженъ агентомъ движенія; на прочихъ станціяхъ съ однимъ аппаратомъ дежурятъ агенты движенія; при двухъ аппаратахъ, независимо отъ размѣровъ корреспонденціи, дежуритъ одинъ телеграфистъ (въ 3 смѣны, изъ нихъ одинъ старшій).

Однако, при слабой работѣ станціи (Зубки, Жеребиловка, Зельва, Дрогичинъ и Добрушъ)—2 телеграфныхъ аппарата поѣздного провода) обслужив ются агентами движенія, а при такихъ же 2 аппарата на станціяхъ: Рѣчица, Василевичи, Птичъ, Выгоничи обслуживаются 3 телеграфистами, вслѣдствіе значительной коммерческой работы станціи (по одному въ смѣну).

На станціяхъ съ 3-мя аппаратами, въ зависимости отъ размѣровъ корреспонденціи, дежурятъ обыкновенно 2 телеграфиста въ смѣну (на одной лишь станціи Люща при 3 аппаратахъ и суточной работѣ 105 дес. сл. ед. дежуритъ 1 телеграфистъ въ смѣну, всего 3 телеграфиста).

При числѣ аппаратовъ свыше 3-хъ, работа аппаратовъ суммируется и нѣсколько аппаратовъ, однако, не свыше 3-хъ, поручаются одному телеграфисту; сумма работы на всѣхъ 3-хъ аппаратахъ не должна превышать 150 10-ти сл. ед. Въ общемъ, изъ 155 станцій Пол. ж. д. телеграфисты имѣются на 47 станціяхъ; изъ 47-ми станцій на 7 станціяхъ установлено лишь дневное дежурство телеграфистовъ на время открытія станцій для коммерческихъ операцій; слѣдовательно, на 155 станцій и разъѣздовъ находится станцій съ телеграфистами—40, т. е., 26%, а принимая во вниманіе смѣшанное дежурство, 47 станцій, т. е. 30%.

Число же телеграфистовъ и агентовъ движенія, обслуживающихъ телеграфные аппараты, было въ 1910 г.:

телеграфистовъ 316

агентовъ движенія, несущихъ обязанности по телеграфу 231

При жезлахъ допускается 6—7 аппаратовъ, а безъ жезловъ 4—5—6 аппаратовъ. При блокировкѣ и безъ нея столько же.

Однако, необходимо замѣтить, что количество аппаратовъ можетъ быть и большимъ, если на всѣхъ аппаратахъ даннаго круга дежурятъ телеграфисты; если же дежурятъ агенты сл. дв., то, вслѣдствіе отлучекъ послѣднихъ къ поѣздамъ, на пути и т. п., передача циркуляровъ настолько затруднительна, (вызываетъ вторичную передачу для непринявшей станціи), что включеніе свыше 6 аппаратовъ при дежурствѣ агентовъ движенія нежелательно: вмѣсто удобства одновременной передачи циркулярной депеши на всѣ станціи, получается лишь увеличеніе работы для передающей станціи.

Въ заключеніе нач. сл. тел. И. Н. Навроцкій читаетъ слѣдующую

СРАВНИТЕЛЬНУЮ ВѢДОМОСТЬ

обмѣна депешъ на станціяхъ съ двумя и болѣе аппаратами, обслуживаемыхъ телеграфистами.

Наименованіе станцій.	Въ 1907 году.					Въ 1908 году.				
	Количество телеграммъ 10 словъ.	Число.		Приходится въ среднемъ депешъ на 1 телеграф.		Количество телеграммъ 10 словъ.	Число.		Приходится въ среднемъ депешъ на 1 телеграф.	
		Аппаратовъ.	Телеграфистовъ.	Въ годъ	Въ сутки.		Аппаратовъ.	Телеграфистовъ.	Въ годъ.	Въ сутки.
Управленіе	1.233.950	6	30	41.132	113	1 243.695	6	30	41.456	113
Вильна пас.	—	—	—	—	—	175.024	2	4	43.756	120
Вильна хоз.	279.393	2	6	46.565	128	213.812	3	6	35.635	97
Яшуны	145.214	2	3	48.404	133	109.332	2	3	36.444	100
Новогрудокъ	136.584	2	3	45.528	125	99.695	2	3	33.231	91
Баронов. Пол.	931.570	10	31	30.051	82	979.228	10	31	31.588	86
Ганцевичи	84 151	2	3	28.050	77	83.968	2	3	27.989	76
Лунинецъ	1.475.408	15	43	34.312	94	1.258.695	15	43	29.272	80
Удрицкъ	87.993	2	3	29.330	80	91.303	2	3	30.433	83

Наименованіе станцій.	Въ 1907 году.					Въ 1908 году.				
	Количество телеграммъ 10 словн.	Число.		Приходится въ среднемъ депешъ на 1 телеграф.		Количество телеграммъ 10 словн.	Число.		Приходится въ среднемъ депешъ на 1 телеграф.	
		Аппаратовъ.	Телеграфистовъ.	Въ годъ.	Въ сутки.		Аппаратовъ.	Телеграфистовъ.	Въ годъ.	Въ сутки.
Жабинка	35.459	2	3	11.819	32	33.646	2	3	11.215	31
Кобринъ	142.863	5	7	20 409	56	151.540	5	7	21.649	59
Пинскъ	188.275	5	9	20.919	57	179.118	6	9	19.902	54
Лахва	57.752	2	3	19.250	53	64.206	2	3	21.402	58
Житковичи	173.806	3	7	24.829	68	198.597	3	7	28.371	78
Птичъ	53.120	2	3	17.706	48	51.612	2	3	17.204	47
Мозырь	241.414	3	10	24.141	66	249.485	3	10	24.948	68
Василевичи	72.632	2	3	24 211	66	68.221	2	3	22.740	62
Рѣчица	69.000	2	3	23.000	63	75.562	2	3	25.187	69
Гомель Пол.	1.067.679	8	28	38.131	104	1.047.237	8	28	37.401	102
Гомель Либ.	138.870	2	4	34.717	95	115.886	2	4	28.971	79
Новобѣлицкая	80.119	2	3	26.706	73	79.937	2	3	26.645	73
Закопытье	—	—	—	—	—	87.455	2	3	29.151	80
Новозыбковъ	317.322	6	10	31.732	87	323.823	6	10	32.382	88
Клинцы	99 500	2	3	33 166	91	103.146	2	3	34.382	94
Жудилово	63.579	2	3	21.193	58	92.029	2	3	30.676	84
Унеча	320.943	4	7	45.849	126	289.144	4	7	41.306	113
Почепъ	169.019	3	6	28.170	77	198.263	3	6	33.044	90
Выгоничи	76.751	2	3	25 584	70	81 348	2	3	27.116	74
Брянскъ Пол.	500.723	6	16	31.295	86	536.747	6	16	33.547	92
Жербиловка	63.358	2	3	21.119	58	70.471	2	3	23.490	64
Слонимъ	152.046	3	6	25.341	69	163.590	3	6	27.265	74
Волковыскъ	214.496	5	7	30.642	84	232.325	5	9	25.814	71
Зубки	52.427	2	3	17.476	48	55 889	2	3	18.630	51
Бѣлостокъ	305.726	5	10	30.572	84	285.128	5	10	28.512	78
ИТОГО	9.031.142	121	282	32.025	88	9.089.157	127	291	31.234	86

Передано телеграфистами поѣздныхъ депешъ:	въ 1907 г.	1.402.523
	„ 1908 „	1.623.505
Тоже другихъ.	въ 1907 г.	7.628.619
	„ 1908 „	7.465.652

%% отношеніе поѣздныхъ депешъ къ другимъ—18.

Всего было обмѣнено депешъ на всѣхъ ст. Пол. ж. д.: въ 1907 г. поѣздныхъ—3.812.737, другихъ—9.013.869. %% отношеніе—42. Въ 1908 г. поѣздныхъ—4.064.238, другихъ—9.546.968. %% отношеніе—42½.

ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

По 1 вопросу программы Организаціонной Подкомиссіи:

1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

2) Каковы предѣлы полномочій ихъ нач. по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ?

3) Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? Характеръ, направленіе и обмѣнъ.

4) Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на ускореніе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ?

5) Получить графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціальнаго назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія; опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемыя имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи У. ж. д.:

а) по исполненію смѣты,

б) по договорамъ,

в) по заказамъ,

г) по техническимъ вопросамъ?

2) Нужна ли заводская инспекція и не слѣдуетъ ли замѣнить ее чѣмъ-либо инымъ? Описаніе случаевъ неправильной пріемки заводской инспекціей.

3) Какой желателенъ порядокъ заказа и поставки подвижного состава?

4) Какія измѣненія и упрощенія желательны въ правилахъ

технической эксплоатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующіе на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5) Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа пріобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпалъ, крестовинъ, стрѣлокъ и др., частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6) Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно), съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени пріобрѣтенія долго лежащаго имущества,

б) негоднаго—съ показаніемъ предположеній о способѣ возможно выгодной и скорой его ликвидаціи.

7) Способы храненія на складахъ, ихъ учетъ; порядокъ требованія. Какіе предметы пріобрѣтаются не м. сл.? Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и пріемки?

8) Какъ усчитываются служебныя перевозки при оцѣнкѣ инвентарной стоимости имущества?

9) Желательно ли сохраненіе м. сл. и не слѣдуетъ ли предоставить пріобрѣтеніе службамъ-потребительницамъ?

По вопросу 3 программы:

1) Можетъ ли быть предоставлено приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

а) нач. дороги—всѣхъ, кромѣ нач. службъ и отдѣловъ,

б) нач. службъ—кромѣ нач. участковъ, дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ у. сл.,

в) нач. участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

а) п.—кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,

в) т.—кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,

7) дв.—кромѣ ревизоровъ, нач. станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ, съ оставленіемъ за М. П. С. права veto по тимъ назначеніямъ.

2) Затребовать всѣ дѣйствующія на 1 іюня на дорогѣ положенія о служащихъ.

По вопросу 5 программы:

1) Желательная организація и предѣлы власти нач. отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2) Не слѣдуетъ ли присоединить сл. тел. къ сл. дв., уничто-

живъ вовсе сл. тел., какъ таковую, или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ сл. тел.?

3) Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требованія, которыя предъявляются округами.

По вопросу 6 программы:

1) Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижного состава.

2) Регистрація движенія и работы дороги (организація статистики), затребовать всѣ дѣйствующіе на дорогахъ на 1 іюня положенія и приказы о паровозномъ и вагонномъ хозяйствѣ.

3) Не слѣдуетъ ли часть статистики для лучшаго и быстрѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ его работъ передать въ отдѣленія по типу Привислинскихъ ж. д.?

4) Организація смазки подвижного состава.

По вопросу 7 программы:

1) Кодификація всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ.

2) Какой существуетъ порядокъ ознакомленія агентовъ дороги съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями?

3) Упрощеніе отчетности (затребовать полный сводъ бланковъ отчетности по всѣмъ службамъ).

4) Въ какихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла желательна замѣна ручного труда механическимъ?

5) Квартирныя деньги и жилые дома, полоса отчужденія и лавочки.

По вопросу 8 программы:

1) Смѣняемость служащихъ.

2) Допущеніе на службу женщинъ.

3) Упрощеніе регистраціи и учета военнообязанныхъ.

По вопросу 11 программы:

1) Затребовать за 1908 г. списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

2) Затребовать списокъ за 1908 г. числа экстренныхъ служебныхъ поѣздовъ съ указаніемъ лицъ, ими пользовавшихся, и числа сдѣланныхъ поѣздо-верстъ.

3) Количество подрядческихъ нарядовъ и безплатныхъ билетовъ.

По пункту 1 вопросу 1

нач. дорогъ Т. И. Акоронко читаетъ слѣдующую:

ВѢДОМОСТЬ

протяженій (въ верстахъ) участковъ и отдѣленій разныхъ службъ (на 1 января 1911 г.)

Участки.	Врачебн.	Пути.	Тяговые участки. Для товарныхъ поѣздовъ.	Тяговые участки. Для пассажирск. поѣздовъ.	Ревизор.	Телеграф.	Движен. Ревизор.	Движен. Отдѣл.	Сборовъ.	Матеріал.	Участки.
1	Управл.	86,52	Вильна-Лида = 89	Вильна-Баран. —188	392	232	188	392	323	527	1
2	66	99,82	Лида-Баран. = 99	Баран.-Сарны —209	337	204	204	416	331	382	2
3	121	123,36	Баран.-Лунин. =109		378	232	227	543	281	464	3
4	110	128,27	Лунин.-Сарны =100		380	213	189	450	306	450	4
5	Баран. и больн.	183,84 0,80	Люща-Каналъ = 28	Люща-Каналъ — 28	462	243	283	—	237	—	5
6	153	93,66	Баран.-Волков. =116	Баран.-Бѣлос. —204	—	256	260	—	335	—	6
7	111	3,00 93,20	Волков.-Бѣлос. = 85		—	55 и упр.	450	—	—	—	7
8	78	94,00	Брестъ-Пинскъ =159	Брестъ-Лунин. —212	—	276	—	—	—	—	8
9	Пинск. и мастер.	94,00	Пинскъ-Лунин. = 53		—	174	—	—	—	—	9
10	Лунин. и заводъ	94,00	Лунин.-Мозырь =166	Лунин.-Гомель —281	—	—	—	—	—	—	10
11	168	130,00	Мозырь-Гомель =115		—	—	—	—	—	—	11
12	166	126,40	Гомель-Унеча =133	Гомель-Брянс. —265	—	—	—	—	—	—	12
13	Гомель	114,00	Унеча-Брянскъ =132		—	—	—	—	—	—	13
14	128	1,46 114,00	Полоцкъ-Молод. =186	Полоцкъ-Молод. —186	—	—	—	—	—	—	14
15	146	116,00	Молодеч.-Лида =120	Молод.-Волк. —222	—	—	—	—	—	—	15
16	102	58,46 53,48	Лида-Волковыс. =102		—	—	—	—	—	—	16
17	128	—	Мосты-Гродна — 54	Мосты-Гродна — 54	—	—	—	—	—	—	17
18	102	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
19	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
20	109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20

Нач. сл. дв. дополняетъ эту вѣдомость перечисленіемъ длины участковъ ревизоровъ поѣздовъ:

I	участокъ	 392	версты
II	„	 416	„
III	„	 283	„
IV	„	 260	„
V	„	 450	„

Нач. сл. т. сообщаетъ данныя о длинѣ участковъ вѣсовыхъ мастеровъ:

I	участокъ	Вильна-Баран.-Бѣлостокъ	391 вер.
II	„	Ляховичи-Сарны	186 „
III	„	Брестъ-Приборъ	455 „
IV	„	Гомель-Брянскъ	277 „
V	„	Волковыскъ-Полоцкъ	462 „

По пункту 2 вопроса 1

нач. сл. т. сообщаетъ, что по бюджетнымъ вопросамъ полномочія нач. участковъ сл. т. заключаются въ слѣдующемъ:

Утвержденные для сл. т. Законодательными Учрежденіями смѣтные кредиты центральною властью мѣстнаго управленія разассигновываются въ началѣ года между участками сл. т. и для главныхъ мастерскихъ какъ на содержаніе личнаго состава, такъ и на ремонтъ подвижного состава и всѣ прочіе виды расходовъ, предвидѣнныхъ и ассигнованныхъ по смѣтѣ.

Въ размѣрѣ такихъ опредѣленныхъ заранѣе кредитовъ по всѣмъ подраздѣленіямъ смѣты нач. участковъ сл. т., а также и нач. мастерскихъ и уполномочиваются производить необходимые смѣтные расходы, отнюдь не допуская, безъ разрѣшенія какъ перерасходовъ противъ суммъ, имъ ассигнованныхъ, такъ и противъ указанныхъ имъ измѣрителей.

Въ случаяхъ необходимости произвести расходы, выходящіе изъ предѣловъ назначенныхъ кредитовъ, нач. участковъ обязаны немедленно донести о семъ нач. сл. т., приведя доказательства неизбѣжности расхода и предполагаемыхъ размѣровъ таковаго, послѣ чего нач. сл. т., въ зависимости отъ состоянія кредитовъ и степени неотложности расхода,—или разрѣшаетъ произвести расходъ, или отклоняетъ его.

Пріемъ и увольненіе рабочихъ, мастеровыхъ и штатныхъ служащихъ вообще—производится только съ разрѣшенія каждый разъ У. ж. д.

Нач. м. сл. докладываетъ, что нач. участковъ его сл.

(ревизорамъ) не предоставлены полномочія по личному составу и бюджетнымъ вопросамъ.

Они завѣдываютъ хозяйственною перевозкою дровъ; предсѣдательствуютъ въ пріемочныхъ комиссіяхъ по пріемкѣ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ для сл. т. и ведутъ все дѣлопроизводство по этимъ пріемкамъ; производятъ ревизіи линейныхъ кладовыхъ м. сл. въ предѣлахъ своихъ участковъ; предсѣдательствуютъ въ комиссіяхъ по выработкѣ нормъ на расходныхъ складахъ топлива; ведутъ отчетность по учету дровъ на всѣхъ запасныхъ складахъ; назначаютъ комиссіи по выбору пробъ паровознаго каменнаго угля; производятъ всѣ разслѣдованія по назначенію нач. м. сл. и имѣютъ въ предѣлахъ своихъ участковъ общій надзоръ за всѣми складами, за исключеніемъ главнаго—на ст. Пинскъ.

Помощникъ нач. сл. дв. по вопросу о компетентности нач. отдѣленій въ отношеніи личнаго состава докладываетъ слѣдующее:

Нач. отдѣленій подчиняются нач. сл. дв. Нач. же отдѣленій подчиняются ревизоры движенія, ревизоры пассажирскихъ поѣздовъ, завѣдывающіе кондукторскими бригадами, нач. станцій и ихъ помощники, запасные агенты, главные кондуктора и всѣ прочіе служащіе на станціяхъ по движенію и въ конторахъ отдѣленій. Сверхъ того, нач. отдѣленій имѣютъ неослабное наблюденіе за правильностью исполненія линейными телеграфыми агентами ихъ обязанностей, связанныхъ съ движеніемъ поѣздовъ, наблюденіе за тѣмъ, чтобы подвѣдомственные имъ служащіе по движенію были снабжены всѣми инструкціями, правилами, положеніями, сигнальными принадлежностями и другими необходимыми для исполненія служебныхъ обязанностей предметами, чтобы эти служащіе твердо знали относящіяся до нихъ инструкціи и правила и чтобы подлежащіе служащіе были при исполненіи служебныхъ обязанностей въ присвоенной должности формѣ; на ихъ обязанности лежитъ:

надзоръ за исполненіемъ служащими обязанностей и инструкцій и за правильнымъ распредѣленіемъ между ними работы и отдыха, а также представленія нач. дв. относительно разныхъ нуждъ по личному составу;

надзоръ и принятіе мѣръ къ предупрежденію безпорядковъ и къ пресѣченію злоупотребленій;

всякаго рода представленія нач. станцій и просьбы служащихъ поступаютъ къ нач. дв. черезъ нач. отдѣленій съ надлежащимъ обстоятельнымъ выясненіемъ и заключеніемъ послѣднихъ.

Нач. отдѣленій предоставляется право разрѣшать подвѣдомственнымъ имъ служащимъ отпуска на время до пяти сутокъ, при условіи, если отпускаемые могутъ быть замѣщены мѣстными станціонными или запасными агентами, назначенными въ распоряженіе нач. отдѣленій, въ противномъ же случаѣ, послѣдніе

представляютъ соотвѣтственныя прошенія объ отпускахъ нач. сл. дв.

Нач. отдѣленій предоставляется право дѣлать подвѣдомственнымъ имъ служащимъ словесныя и письменныя замѣчанія, внушенія и выговоры безъ занесенія таковыхъ въ матрикулы служащихъ.

О проступкахъ же служащихъ по дв., заслужившихъ, по мнѣнію нач. отдѣленій, бо́льшаго взысканія, чѣмъ то предоставлено ихъ власти, а равно, о награжденіи, повышеніи, увеличеніи содержанія, объ опредѣленіи, перемѣщеніи и увольненіи всѣхъ станціонныхъ и поѣздныхъ агентовъ въ раіонѣ своихъ отдѣленій нач. отдѣленій входятъ съ представленіемъ къ нач. сл. дв.

Нач. отдѣленій, усмотрѣвъ нарушеніе правилъ, обусловливающихъ безопасность движенія, а равно въ случаѣ обнаруженія растраты казенныхъ суммъ, имущества или иныхъ дѣйствій, клонящихся къ явному ущербу интересовъ дорогъ, устраняютъ отъ службы виновныхъ и заподозрѣнныхъ агентовъ.

О такомъ устраненіи служащаго нач. отдѣленій доносятъ немедленно по телеграфу нач. сл. дв., а объ устраненіи телеграфистовъ увѣдомляютъ нач. сл. т., адресуя телеграмму въ копіи и нач. сл. дв. Если при этомъ выяснились признаки преступленія, то о дѣйствіяхъ виновныхъ или подозрѣваемыхъ лицъ нач. отдѣленій доводятъ до свѣдѣнія мѣстной полицейской судебной власти.

Пунктъ 3 вопроса 1.

Статистическія данныя имѣются въ отчетѣ; вопросъ до извѣстной степени выясненъ на засѣданіяхъ по обсужденію вопросовъ хозяйственной программы.

По предложенію Предсѣдателя, представитель сл. дв. читаетъ нижеслѣдующія данныя о направленіи грузового движенія на отдѣльныхъ линіяхъ Пол. ж. д. по отчетнымъ даннымъ за 1910 годъ:

Въ преобладающемъ направленіи.	Количество пудовъ.	Въ направленіи обратномъ преобладающ.	Количество пудовъ.	Итого.	% отношеніе къ графѣ 5.		Размѣръ движенія товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ	
					Грузовъ преобладающаго направленія.	Грузовъ направленія обратнаго преобладающ.	Число.	Пробѣгъ.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Сарны - Вильна (съ вѣтвью Каналъ-Люща)	32.145.545	Вильна - Сарны (съ вѣтвью Люща-Каналъ)	17.623.263	49.768.808	64,6	35,4	8.462	1.108.721
Брянскъ Брестъ . . .	65.293.002	Брестъ-Брянскъ . . .	33.683.887	98.976.889	66,0	34,0	10.183	2.287.754
Барановичи-Бѣлостокъ	36.778.227	Бѣлостокъ-Барановичи	10.692.654	47.470.881	77,5	22,5	3.966	788.646
Полоцкъ - Волковыскъ (съ вѣтвью Мосты-Гродна)	2.749.896	Волковыскъ - Полоцкъ (съ вѣтвью Гродна-Мосты)	1.285.603	4.035.499	68,1	31,9	895	102.099
Итого	136.966.670	—	63.285.407	200.252.077	68,4	31,6	23.506	4.287.220

Данныя по уч. Полоцкъ-Волковыскъ показаны за три послѣднихъ мѣсяца, т. е. за время нахожденія этого участка въ вѣдѣніи Пол. ж. д.

По пункту 4 вопроса 1

представитель сл. дв. сообщаетъ, что преобладающее грузовое движеніе на Пол. ж. д.: отъ Брянска къ Бресту, отъ Барановичъ къ Бѣлостоку, отъ Сарнъ къ Вильнѣ и отъ Полоцка къ Волковыску. Всѣ выходные пункты этихъ линій находятся въ вѣдѣніи Варшавскаго пораіоннаго комитета, между тѣмъ какъ Пол. ж. д. причислены къ Кіевскому комитету.

Обстоятельство это, въ связи съ встрѣчающимися въ выходныхъ пунктахъ затрудненіями въ періоды усиленныхъ перевозокъ, вызываетъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ излишнюю переписку и нежелательную проволочку, вслѣдствіе необходимости вести сношенія съ Варшавскимъ пораіоннымъ комитетомъ черезъ Кіевскій комитетъ.

Такой порядокъ вредно отражается на успѣшности выполненія перевозокъ въ періоды усиленнаго движенія и противорѣчитъ отчасти самой идеѣ учрежденія пораіонныхъ комитетовъ, заключающейся въ регулированіи перевозокъ для предупрежденія затрудненій въ использованіи ихъ.

Поэтому, представляется весьма желательнымъ присоединеніе Пол. ж. д. къ Варшавскому пораіонному комитету.

Предсѣдатель предлагаетъ указать такіе участки дорогъ, которые выгоднѣе было бы отдать другимъ дорогамъ, и участки другихъ дорогъ, которые было бы выгодно присоединить къ Пол. ж. д.

Нач. дорогъ докладываетъ, что подобнаго рода вопросъ поднимался относительно участка Орелъ-Брянскъ—этотъ вопросъ освѣщенъ при разсмотрѣніи вопросовъ хозяйственной программы. Далѣе, Московско-Брестская ж. д. возбуждала вопросъ о присоединеніи къ ней участка Барановичи-Бѣлостокъ, но это было бы очень невыгодно для Пол. ж. д., такъ какъ этотъ участокъ является самымъ дѣятельнымъ участкомъ ихъ.

Нач. сл. т. указываетъ на неудобство неимѣнія конечныхъ станцій,—въ самомъ дѣлѣ: всѣ конечныя станціи Пол. ж. д. принадлежатъ другимъ дорогамъ.

Нач. сл. дв. вноситъ пожеланіе скорѣйшаго объединенія Бѣлостокскаго узла въ вѣдѣніе какой-нибудь одной дороги.

Предсѣдатель поддерживаетъ предложеніе А. А. Чаманскаго.

Пунктъ 5 —разсмотрѣнъ въ предыдущихъ засѣданіяхъ.

По пункту 1 вопроса 2

Т. И. Акоронко докладываетъ, что совѣщаніе управленія Пол. ж. д. въ засѣданіи своемъ 17 августа 1911 г. высказало слѣдующія пожеланія:

По смѣтному вопросу:

1) предоставить управленію право распоряжаться остатками по личному составу въ широкихъ размѣрахъ, а также весьма желательно расширить право мѣстнаго управленія по исполненіи штатныхъ расписаній и по переноскѣ кредитовъ по штатамъ въ предѣлахъ отдѣловъ;

2) предоставить право употреблять всѣ остатки по отд. VII § 2 съ причисленіемъ ихъ къ нераспредѣленнымъ суммамъ по этому отдѣлу, находящимся въ распоряженіи совѣта;

3) желательно употреблять остатки по личному составу на улучшеніе быта служащихъ въ такой формѣ, въ которой это найдетъ нужнымъ управленіе;

4) желательно предоставить управленію право пользоваться остатками расцѣночныхъ вѣдомостей какъ на покрытіе перерасходовъ, такъ и на производство выяснившихся въ теченіе смѣтнаго періода неотложныхъ расходовъ;

5) по смѣтѣ „$^1/_5$“ предоставить Совѣту право перенесенія кредита въ предѣлахъ смѣты одного года въ суммѣ до 5.000 руб.

По этому пункту представитель сл. дв. остался при особомъ мнѣніи слѣдующаго содержанія:

Вопросъ объ измѣненіяхъ работъ за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп. долженъ и впредь подлежать сужденію пораіоннаго комитета. При разсмотрѣніи устройствъ, долженствующихъ удовлетворять будущему грузообороту станцій участіе въ комитетѣ, наряду съ представителями дорогъ, представителей промышленности и торговли, содѣйствуетъ наиболѣе правильному освѣщенію вопроса, и, по существу, нѣтъ разницы между нынѣ подлежащимъ компетенціи комитета первоначальнымъ разсмотрѣніемъ работъ и между послѣдующимъ разсмотрѣніемъ замѣны однѣхъ работъ другими.

Съ практической стороны не предвидится замедленія въ рѣшеніи вопроса при передачѣ его въ пораіонный комитетъ, такъ какъ представители ж. д. участвуютъ въ немъ не менѣе раза въ мѣсяцъ.

По пунктамъ (а) и (б) нач. м. сл. докладываетъ, что желательно предоставить компетенціи совѣта управленія д. уничтоженіе договоровъ и заказовъ въ случаяхъ неисправности постав-

щиковъ и минованіе надобности въ недопоставленныхъ матеріалахъ и предметахъ, или возможности пріобрѣтенія ихъ на болѣе выгодныхъ условіяхъ.

Вопросъ о договорахъ и заказахъ совѣщаніемъ не разсмотрѣнъ.

По техническимъ вопросамъ:

1) желательно отбросить пунктъ „в“ § 29, т. е., предоставить управленію права утверждать проекты типовъ сооруженій, ранѣе на данной дорогѣ не производившихся.

Пуиктъ 2 вопроса 2.

Нач. м. сл., заявляя, что случаи неправильной пріемки бываютъ, признаетъ, однако, что эти случаи встрѣчаются сравнительно рѣдко. Въ прошломъ году было 2 случая недоразумѣній:

а) на Рижскомъ заводѣ Рессора, по акту отъ 30 декабря 1910 г. № 96, 5 пружинъ предохранительнаго клапана были приняты по альбому чертежей товарныхъ паровозовъ нормальнаго типа выпуска 1893 г., а не 1901 г., какъ было обусловлено въ заказѣ.

Пружины замѣнены заводомъ другими.

б) На Брянскомъ заводѣ по актамъ 4 и 30 сентября 1910 г. №№ 612 и 193 были приняты хромоникелевые бандажи, оказавшіеся при насадкѣ на центръ негодными.

Бандажи были переосвидѣтельствованы въ присутствіи инженера отдѣла и по акту 11 ноября 1910 г. забраковка признана правильною. Бандажи замѣнены заводомъ новыми.

Нач. сл. т. дополняетъ эти свѣдѣнія указаніемъ на облупившуюся краску только что принятыхъ съ завода пассажирскихъ вагоновъ, стоящихъ теперь въ Пинскѣ.

Разбирая вопросъ о порядкѣ сношенія мѣстной желѣзнодорожной администраціи съ заводской инспекціей, Т. М. Пекушъ указываетъ на то, что непосредственныхъ сношеній не существуетъ, всѣ переговоры идутъ черезъ М. П. С. Это плодитъ огромную переписку и затягиваетъ дѣло. Казалось бы, почему нельзя непосредственно сноситься съ инспекціей и посылать въ М. П. С. дубликаты отношеній.

Далѣе, такъ какъ заводская инспекція съ каждой поставки получаетъ ¼% стоимости, но не менѣе 25 р., то мелкія поставки желѣза, напримѣръ, обходятся очень дорого.

Пунктъ 3 вопроса 2.

Существующій порядокъ признается удовлетворительнымъ.

Пунктъ 4 вопроса 2.

Нач. сл. п. указываетъ на полную возможность значительно сократить охрану переѣздовъ.

Статистика несчастныхъ случаевъ на переѣздахъ показываетъ, что наѣзды поѣздовъ бываютъ въ одинаковой степени какъ на охраняемыхъ, такъ и на неохраняемыхъ переѣздахъ, такъ что охраняемые переѣзды въ этомъ отношеніи имѣютъ мало преимущества передъ неохраняемыми. Слѣдуетъ признать, что устанавливаемая обычно охрана переѣздовъ черезъ сторожихъ съ платою имъ по 3—5 руб. въ мѣсяцъ является фиктивною и во многихъ случаяхъ не предупреждаетъ наѣздовъ поѣздовъ на подводы. Принимая во вниманіе значительную стоимость содержанія охраны переѣздовъ, слѣдовало бы отказаться отъ нынѣ дѣйствующаго принципа, по которому всѣ переѣзды устраиваются, вообще, охраняемыми, за исключеніемъ отдѣльныхъ случаевъ, и слѣдовало бы, обратно, установить, чтобы всѣ переѣзды, вообще, дѣлались не охраняемыми, кромѣ переѣздовъ, требующихъ охраны въ силу особыхъ условій, но зато такіе переѣзды и охранять надлежащимъ образомъ.

Охрану слѣдовало бы оставить только на переѣздахъ, расположенныхъ на городскихъ и сельскихъ улицахъ, на шоссе съ большою дѣятельностью и на большихъ почтовыхъ и торговыхъ трактахъ, а также на переѣздахъ, не удовлетворяющихъ особымъ, установленнымъ на сей предметъ, требованіямъ видимости подходящаго къ переѣзду поѣзда для проѣзжающаго по переѣзду на подводѣ лица.

Изъ 1430 переѣздовъ, находящихся на линіяхъ Пол. ж. д., только 128 переѣздовъ въ настоящее время не охраняются и 15 переѣздовъ числятся въ частномъ пользованіи; остальные переѣзды—охраняемы.

Между тѣмъ, изъ числа нынѣ охраняемыхъ переѣздовъ нѣкоторая часть ихъ съ болѣе слабымъ проѣздомъ подводъ и въ зависимости отъ болѣе благопріятныхъ условій профиля дороги вблизи переѣздовъ могла бы также быть оставлена безъ охраны.

По примѣрному подсчету—отъ $^1/_3$ до $^1/_2$ переѣздовъ возможно перевести въ разрядъ не охраняемыхъ.

Возможно сократить охрану особыми мостовыми сторожами мостовъ большихъ пролетовъ.

Въ настоящее время на Пол. ж. д. мостовые сторожа имѣ-

ются на 29 мостахъ съ пролетами 15 саж., и больше, на нѣкоторыхъ изъ этихъ мостовъ имѣется по 2 сторожа, всего 42 сторожа. Представляется возможнымъ число это сократить, оставивъ сторожей только при мостахъ съ болѣе значительными пролетами (примѣрно, около 100 саж. и больше), при мостахъ, расположенныхъ вблизи населенныхъ мѣстъ, по которымъ можно ожидать значительнаго прохода постороннихъ лицъ, и при мостахъ, которые требуютъ постояннаго надзора въ силу особыхъ условій. Надзоръ за мостами, оставляемыми безъ мостовыхъ сторожей могъ бы быть порученъ путевымъ сторожамъ, живущимъ въ будкахъ вблизи этихъ мостовъ.

Существующіе сейчасъ обходы пути путевыми сторожами слѣдовало бы сохранить на магистральныхъ линіяхъ и отмѣнить ихъ совершенно на вѣтвяхъ второстепеннаго значенія, напр., на Чучевичской вѣтви, отъ ст. Люща до разъѣзда Каналъ, и производить на такихъ вѣтвяхъ осмотры пути ремонтными рабочими всего лишь одинъ разъ въ сутки.

Предсѣдатель спрашиваетъ мнѣніе по этому вопросу нач. дорогъ и представителей другихъ службъ.

Нач. дорогъ, нач. службъ, главный контролеръ, представитель М. Ф.—всѣ поддерживаютъ идею не охраняемыхъ переѣздовъ.

Пунктъ 5 вопроса 2.

Свѣдѣнія имѣются въ докладахъ по вопросамъ 38 и 39 хозяйственной программы.

Пункту 6 вопроса 2.

На основаніи доклада по вопросу 45, стоимость матеріаловъ, обременяющихъ оборотный капиталъ, менѣе 200.000 рублей.

Пунктъ 7 вопроса 2.

Всѣ матеріалы и предметы хранятся въ крытыхъ помѣщеніяхъ, кромѣ громоздкихъ предметовъ и кирпича, хранимыхъ въ главномъ складѣ подъ навѣсомъ, и лѣсныхъ матеріаловъ, хранимыхъ частью подъ навѣсомъ въ главномъ складѣ, частью на открытомъ воздухѣ.

Исключеніе составляютъ кладовыя на новомъ участкѣ Полоцкъ-Волковыскъ, на ст. Молодечна, Лида и Волковыскъ 2-ой. На ст. Молодечна кладовая помѣщалась въ двухъ временныхъ,

сараяхъ, за ветхостью которыхъ она временно перенесена въ одно изъ отдѣленій паровознаго сарая. Кромѣ того, имѣется погребъ для освѣтительныхъ и смазочныхъ веществъ и предполагается перенести деревянный сарай со ст. Новозыбковъ. На ст. Лида имѣется два временныхъ деревянныхъ сарая. На ст. Волковыскъ II имѣется сарай изъ волнистаго желѣза.

Необходимо на всѣхъ трехъ станціяхъ построить соотвѣтственныя помѣщенія.

Керосинъ и мазутъ хранятся въ желѣзныхъ цистернахъ въ главномъ складѣ и всѣхъ линейныхъ кладовыхъ м. сл.; паровозное масло хранится въ главномъ складѣ въ цистернѣ, а въ кладовыхъ—въ бочкахъ.

Въ главномъ складѣ и линейныхъ кладовыхъ (кромѣ Лиды) имѣются погреба для храненія смазочныхъ, обтирочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ.

Въ главномъ складѣ и линейныхъ кладовыхъ учетъ ведется слѣдующимъ образомъ: кладовщики, артельщикъ и раздатчики ведутъ ярлыки по каждому номенклатурному номеру съ ежедневной записью, а въ конторахъ ведутся ярлычныя книги. Въ складахъ топлива ведутся штабельные ярлыки и книги оборота топлива

Всѣ матеріалы и предметы выдаются по требованіямъ агентовъ службъ-потребительницъ.

Перечень предметовъ, пріобрѣтаемыхъ другими сл., имѣется въ отвѣтѣ на вопросъ 53.

Всего въ 1909 г. поступило по заказамъ другихъ сл. и управленія д. матеріаловъ и предметовъ на 1.000.000 руб.

Поставки производятся или по срокамъ, указаннымъ въ заказахъ и договорахъ, или по нарядамъ нач. м. сл.

Пріемки производятся на точномъ основаніи заказовъ и договоровъ, приложенныхъ къ нимъ техническихъ условій и утвержденныхъ образцовъ. Если по существу дѣла требуется, то производится предварительное испытаніе въ мастерскихъ или химической лабораторіи дорогъ.

По пункту 8 вопроса 2

докладывается, что стоимость провоза по чужимъ дорогамъ причисляется къ стоимости матеріаловъ и предметовъ при заприходованіи таковыхъ, а стоимость провоза по своимъ дорогамъ относится безденежно на IX гл.

Пунктъ 9 вопроса 2.

См. вопросъ 57 хозяйственной программы.

По пункту 1 вопроса 3

нач. ж. д. высказывается за расширеніе существующихъ правъ. По его мнѣнію, схема, указанная въ программѣ вопроса,— удовлетворительна.

С. П. Шереметевскій докладываетъ, что по параграфу десятому дѣйствующей инструкціи нач. сл. п. и его замѣстителю: „нач. сл. п. принимаетъ и опредѣляетъ на службу непосредственно своей властью всѣхъ подвѣдомственныхъ ему агентовъ, получающихъ годовой окладъ до 480 рублей, въ частности же—всѣхъ младшихъ линейныхъ служащихъ до артельнаго старосты включительно.

Перемѣщеніе съ одной должности на другую, а равно и увольненіе отъ службы всѣхъ вышеозначенныхъ служащихъ нач. сл. п. производитъ своею властью. Объ опредѣленіи на службу, перемѣщеніи и увольненіи отъ службы всѣхъ остальныхъ служащихъ нач. службы входитъ съ представленіемъ къ нач. дорогъ“.

А по параграфу двѣнадцатому:

„нач. сл., въ видахъ поддержанія порядка и дисциплины, имѣетъ право подвергать подвѣдомственныхъ ему агентовъ дисциплинарнымъ взысканіямъ, а именно: всѣмъ своимъ подчиненнымъ (кромѣ помощника нач. службы) онъ можетъ объявлять замѣчанія или выговоръ (не въ приказѣ); служащихъ, получающихъ не болѣе 480 руб. въ годъ, а въ частности, линейныхъ агентовъ до артельнаго старосты включительно, онъ можетъ подвергать всякимъ взысканіямъ до увольненія включительно (замѣчанія, выговоры, выговоры въ приказѣ, штрафъ, уменьшеніе содержанія, смѣщеніе на низшую должность и увольненіе), въ остальныхъ же случаяхъ, въ отношеніи наложенія взысканій, нач. службы входитъ съ представленіемъ къ нач. ж. д.

При этомъ размѣръ денежныхъ штрафовъ, налагаемыхъ властью нач. сл., не можетъ превысить 10% получаемаго мѣсячнаго содержанія. Въ случаѣ необходимости наложить взысканіе въ размѣрѣ свыше 10%, нач. сл. входитъ объ этомъ съ представленіемъ къ нач. ж. д.

По ст. 2 общихъ дополненій къ § 24: объ опредѣленіи на службу, перемѣщеніи, наложеніи штрафа за разные проступки и увольненіи подчиненныхъ лицъ, нач. участка входитъ съ представленіемъ къ нач. сл. п.

Приказомъ отъ 12 мая 1905 г. за № 66 по Пол. ж. д. „объ измѣненіи правилъ наложенія дисциплинарныхъ взысканій на служащихъ“ вышеупомянутыя права нач. п. и нач. участка значительно ограничены.

По этому приказу установлены слѣдующіе виды взысканій за проступки:

а) замѣчаніе, б) строгое замѣчаніе, в) выговоры, г) строгіе выговоры, д) перемѣщеніе безъ уменьшенія содержанія, е) перемѣщеніе на такую же должность, но съ меньшимъ содержаніемъ, ж) смѣщеніе на низшую должность и з) увольненіе отъ службы.

Всѣ эти перечисленныя высказанія, по тяжести своей для провинившагося служащаго и по могущимъ сопровождать ихъ послѣдствіямъ, раздѣляются на три степени:

первую степень составляютъ: замѣчаніе, строгое замѣчаніе, выговоръ, строгій выговоръ;

вторую—перемѣщеніе безъ уменьшенія содержанія, перемѣщеніе на ту же должность, но съ меньшимъ содержаніемъ; наконецъ,

третью степень взысканій составляютъ: смѣщеніе съ высшей должности на низшую и увольненіе отъ службы.

Взысканія налагаются слѣдующимъ порядкомъ:

взысканія со штатныхъ служащихъ и мастеровыхъ, отнесенныя къ 1-ой степени (замѣчанія, строгія замѣчанія, выговоры и строгіе выговоры) налагаются, по представленію подлежащихъ начальствующихъ лицъ, нач. сл. и частей, согласно ихъ инструкціямъ, и объявляются или въ циркулярахъ по сл. или въ приказахъ по дорогамъ;

взысканія первой степени для нѣкоторыхъ служащихъ, согласно инструкціи нач. сл., и для всѣхъ служащихъ 2-й степени—нач. д.;

третьей степени—только общимъ присутствіемъ съ опросомъ самого обвиняемаго, по представленіямъ нач. сл. и частей,—подлежитъ объявленію въ приказахъ по дорогамъ.

Циркуляромъ У. ж. д. отъ 11 іюня 1908 г. за № 14898/3636 указанъ порядокъ увольненія вольнонаемныхъ служащихъ на ж. д. Этимъ циркуляромъ регламентированы права нач. сл. и участковъ въ отношеніи увольненія служащихъ.

Только что указанныя выше права, предоставленыя нач. сл. и нач. участковъ въ отношеніи приглашенія перемѣщенія и увольненія агентовъ, желательно значительно расширить какъ для уменьшенія переписки, такъ и для приданія бо́льшаго авторитета какъ нач. п., такъ и нач. участка.

Нач. сл. вполнѣ возможно предоставить приглашеніе, т. е., опредѣленіе на службу и перемѣщеніе подвѣдомственныхъ ему агентовъ, получающихъ до 900 р. до дорожныхъ мастеровъ и счетоводовъ включительно, а нач. участковъ предоставить право опредѣленія и перемѣщенія слѣдующихъ служащихъ: ремонтныхъ рабочихъ, переѣздной и линейной стражи, сторожей и разсыльныхъ.

Что же касается вопроса объ увольненіи служащихъ, то таковое производить черезъ общее присутствіе, вышеуказаннымъ дѣйствующимъ въ настоящее время порядкомъ, при чемъ необходимо узаконить, чтобы постановленія общаго присутствія не подлежали отмѣнѣ и обжалованію въ высшихъ инстанціяхъ, за исключеніемъ случаевъ обнаруженія новыхъ обстоятельствъ въ дѣлѣ, просьба о чемъ должна быть адресована въ общее присутствіе.

Подобное положеніе вещей въ значительной степени сократило бы безплодную переписку по прошеніямъ, подаваемымъ въ высшія инстанціи о пересмотрѣ въ общихъ присутствіяхъ дѣлъ по увольненію служащихъ, и приравняло бы значеніе общихъ присутствій управленія д. къ съѣздамъ мировыхъ судей, постановленія которыхъ въ извѣстнаго рода дѣлахъ не подлежатъ дальнѣйшимъ измѣненіямъ и обжалованіямъ.

Нач. сл. т. дополняетъ доложенное уже слѣдующимъ:

а) Желательно предоставить нач. сл. т. право приглашенія, перемѣщенія и увольненія всѣхъ агентовъ, за исключеніемъ— на линіи: нач. участковъ основныхъ депо, ихъ помощниковъ, ревизоровъ сл. т., а въ управленіи—нач. отдѣловъ, ихъ помощниковъ и служащихъ съ жалованьемъ свыше 1200 руб., установивъ для ихъ увольненія опредѣленныя нормы и только въ тѣхъ случаяхъ, когда проступокъ не подходитъ подъ установленныя нормы, увольненіе поставить въ зависимость отъ нач. д. или какого-либо коллегіальнаго совѣщанія.

Такой порядокъ значительно сократилъ бы переписку и, слѣдовательно, работу въ сл. и ея отдѣлахъ и оказалъ бы благотворное вліяніе въ отношеніи дисциплины, такъ какъ было бы опредѣленно установлено, что извѣстные поступки влекутъ за собою увольненіе, и далъ бы экономію казнѣ, такъ какъ не пришлось бы держать на службѣ, впредь до увольненія, завѣдомо непригоднаго служащаго.

б) Нач. участковъ т. предоставить право увольненія всѣхъ служащихъ, кромѣ поѣздныхъ машинистовъ, паровозныхъ и вагонныхъ мастеровъ, техническихъ агентовъ, старшихъ счетоводовъ, письмоводителей, табельщиковъ, кладовщиковъ и монтеровъ—на тѣхъ же условіяхъ, т. е., по установленнымъ нормамъ за опредѣленные поступки и при полномъ отсутствіи сомнѣнія въ совершеніи даннаго поступка.

Пунктъ 1 вопроса 5.

Существующій порядокъ признается удовлетворительнымъ.

По пункту 2 вопроса 5

нач. сл. тел. сообщаетъ, что почти на всѣхъ 14 совѣщательныхъ

съѣздахъ представителей сл. тел. вопросъ этотъ разсматривался и всякій разъ выносились постановленія о желательности самостоятельнаго существованія сл. тел.

Въ январѣ 1911 г., по срочному предложенію нач. У. ж. д., этотъ вопросъ былъ разсмотрѣнъ XIV совѣщательнымъ съѣздомъ представителей сл. тел. и формула регулировки положенія нач. сл. тел. въ составѣ мѣстнаго управленія была составлена въ смыслѣ полной *самостоятельности* и *отвѣтственности* какъ по техническимъ, такъ и по административнымъ вопросамъ (личный составъ). Оставленіе контролеръ-механиковъ и техническаго надзора за линіей и аппаратами въ сл. тел. поведетъ лишь къ увеличенію расходовъ, такъ какъ при отдѣленіи технической части отъ чисто-административной (личный составъ) потребуется образованіе особаго отдѣла въ сл. дв. Всевозможныя разслѣдованія усложняются, такъ какъ для разслѣдованія понадобится въ половинѣ случаевъ наличіе техническаго агента сл. тел. и какого то линейнаго агента сл. дв., гдѣ въ настоящее время присутствіе его не требуется.

Въ отношеніи контроля телеграфной корреспонденціи неизбѣжно затрудненіе такъ какъ:

1) въ случаѣ нахожденія стола статистики и контроля телеграфной корреспонденціи въ вѣдѣніи сл. дв. нач. тел. будетъ лишенъ возможности принимать надлежащія мѣры къ улучшенію производительности аппаратовъ и проводовъ и правильному движенію телеграфной корреспонденціи;

2) въ случаѣ нахожденія стола статистики въ вѣдѣніи нач. тел. предстоятъ большія затрудненія по производящимся въ контрольномъ столѣ телеграфа разслѣдованіямъ проступковъ служащихъ (телеграфистовъ); взысканія за профессіональные проступки личнаго состава телеграфа составляютъ 0,9 всѣхъ взысканій, налагаемыхъ на телеграфистовъ.

Возможно затрудненіе въ подготовкѣ личнаго состава телеграфа—учениковъ телеграфа, благодаря раздвоенности организаціи.

Примѣръ многихъ казенныхъ и почти всѣхъ частныхъ ж. д., имѣющихъ самостоятельную сл. тел. и, въ частности, Пол. ж. д., не имѣющихъ номинально таковой, но фактически обладающей ею вплоть до отдѣльнаго счетоводства, показываетъ, что подъ руководствомъ нач. т. отдѣльная служба полезна, такъ какъ пропадаетъ масса излишней переписки какъ по техническимъ вопросамъ, такъ и по административнымъ, сл. дв. не касающихся совершенно, но требующихъ ея санкціи т. е. подписи нач. сл. дв. тамъ, гдѣ существуетъ „отдѣлъ“ телеграфа.

Кромѣ вышеизложеннаго, возникаетъ вопросъ, кто является отвѣтственнымъ лицомъ за правильное дѣйствіе технической и административной части телеграфа: если помощникъ по теле-

графной части, то онъ не можетъ быть уже помощникомъ, а является начальникомъ отдѣльной сл.; если же онъ фактическій помощникъ, то отвѣтственнымъ лицомъ является нач. сл. дв. какъ передъ У. ж. д. въ общемъ порядкѣ, такъ и въ отношеніи инспекціи передъ Гл. Управленіемъ почтъ и телеграфовъ.

На основаніи вышеизложеннаго И. Н. Навроцкій полагаетъ, что выдѣленіе телеграфа въ самостоятельную службу желательно и въ интересахъ самаго желѣзнодорожнаго дѣла.

Пунктъ 3 вопроса 5.

По мнѣнію нач. сл. тел. подчиненіе телеграфа ж. д. правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ основано, очевидно, на недоразумѣніи. Дѣло въ томъ, что правила 1880 г. „объ устройствѣ, содержаніи, ремонтѣ и дѣйствіи телеграфа ж. д., открытыхъ для общественнаго пользованія", относятся исключительно къ частнымъ ж. д. и создавались онѣ въ періодъ принадлежности большей части ж. д. частнымъ обществамъ.

Усиленная отвѣтственность ж. д. по той же, повидимому, причинѣ замѣчается и въ Общемъ Уставѣ Россійскихъ ж. д., относящемся къ тому же періоду жизни ж. д. Но въ настоящее время когда болѣе $^2/_3$ рельсовой сѣти находится въ рукахъ казны,—этотъ надзоръ долженъ отпасть самъ собою, такъ какъ техническія силы почтово-телеграфныхъ округовъ и желѣзнодорожнаго телеграфа въ настоящее время одинаковы.

Представляются почтово-телеграфными округами требованія совершенно излишнія, напримѣръ:

1) недопустимость занятія наружной стороны столба желѣзнодорожными проводами; между тѣмъ линія принадлежитъ казенной ж. д., ею и содержится и если на сторонѣ, обращенной къ рельсамъ, не имѣется свободнаго мѣста, а на наружной свободны всѣ мѣста, та же казна должна строить для желѣзнодорожнаго провода отдѣльную линію;

2) посылка нач. ж. д. ежемѣсячно поименованныхъ списковъ перемѣнъ въ личномъ составѣ телеграфа и 1 разъ въ годъ личнаго состава телеграфа и агентовъ движенія, несущихъ обязанности по телеграфу; трудно понять, для чего нужна эта большая, излишняя работа;

3) форма статистическихъ вѣдомостей, посылаемыхъ заполненными въ Гл. Управленіе почтъ и телеграфовъ неизвѣстно для какой цѣли, зависитъ отъ согласія представителя сего управленія, принимающаго участіе въ совѣщательныхъ съѣздахъ.

Все это иначе нельзя назвать, какъ недоразумѣніемъ, и указанное въ этихъ трехъ пунктахъ—подлежитъ отмѣнѣ.

Кромѣ того, за послѣднее время къ ж. д. предъявляется

почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ требованіе установки 20 столбовъ на версту вмѣсто 16 подъ предлогомъ усиленія линіи. Однако, такъ какъ 20 столбовъ вмѣсто 16 не могутъ спасти линію отъ повалки и обрыва проводовъ тамъ, гдѣ эти явленія наблюдаются, какъ показываетъ расчетъ, то требованіе это является совершенно необоснованнымъ; выполненіе его увеличиваетъ эксплоатаціонные расходы ж. д. по содержанію линіи на ¼ и понижаетъ на ¼, благодаря увеличенію числа изоляторовъ, изоляцію проводовъ.

Пунктъ 1 вопроса 6.

Предсѣдатель, указывая на то, что вопросъ этотъ уже отчасти освѣщенъ докладами по вопросамъ хозяйственной программы, предлагаетъ дополнить сказанное.

Помощникъ нач. сл. дв. докладываетъ, что наблюденіе за оборотомъ подвижного состава, согласно существующимъ правиламъ—„назначенія и отмѣны всякаго рода товарныхъ рабочихъ поѣздовъ, распредѣленія подвижного состава и отчетности по нимъ“ поручено нач. отдѣленій, которые въ данномъ случаѣ руководствуются свѣдѣніями, сообщаемыми имъ нач. станцій о наличіи, оборотѣ и обмѣнѣ вагоновъ въ 8 час. утра, 6 час. вечера и 12 часовъ ночи на бланкахъ сер. ДТХ №№ 1, 10, 24, 32 и Дв. № 8. Кромѣ указанныхъ свѣдѣній, нач. передаточныхъ станцій при наличіи послѣ обмѣна избытка груженыхъ или порожнихъ вагоновъ сообщаютъ объ этомъ нач. отдѣленій добавочными отдѣльными телеграммами съ указаніемъ направленія груженыхъ вагоновъ и просьбой назначенія добавочныхъ поѣздовъ.

Нач. отдѣленій, получивъ такія телеграммы, сообразуясь съ наличіемъ въ оборотѣ постоянныхъ поѣздовъ, назначаютъ дополнительные во избѣжаніе просрочки груза или простоя порожнихъ вагоновъ. Учетъ пробѣга паровозовъ, ихъ работы и распредѣленія по депо ведется въ сл. т., наблюденіе же за оборотомъ ихъ между распорядительными станціями лежитъ на обязанности нач. отдѣленій, которые слѣдятъ за своевременнымъ прибытіемъ паровозовъ для принятія поѣздовъ на станціяхъ съ оборотными депо, затѣмъ, чтобы не было простоя паровозовъ на послѣднихъ, а также и затѣмъ, чтобы не было непроизводительнаго пробѣга паровозовъ по участкамъ.

Нач. сл. т. сообщаетъ слѣдующее:

Паровозное хозяйство.

На 1 сентября 1911 г. въ инвентарѣ Пол. ж. д. состояло паровозовъ:

Товарныхъ:

а) Компаундъ нормальнаго типа 0-4-0, постройки 1896—1906 г.г., заводовъ:

Брянскаго . . .	86	паровозовъ.
Невскаго	27	„
Сормовскаго . . .	16	„
Харьковскаго . .	29	„
Путиловскаго . .	7	„
Коломенскаго . .	1	„
Гартмана	15	„
Итого . .	181	паровозъ.

б) Некомпаундъ типа 0-4-0, постройки 1868—1889 г.г., заводовъ:

Невскаго	29	паровозовъ.
Кайль и К° . . .	37	„
Фивъ Лиль . . .	14	„
Итого . .	80	паровозовъ.

в) Некомпаундъ типа 0-3-0, постройки 1872—1880 г.г. заводовъ:

Русско-Балтійскаго	13	паровозовъ.
Мальцева	54	„
Шнейдера, . . .	25	„
Итого . .	92	паровоза.

Всего товарныхъ паровозовъ—353.

Пассажирскихъ:

а) Усиленнаго типа 1-30, постройки 1910—1911 г.г. заводовъ:

Невскаго	4	паровоза.
Харьковскаго . .	3	„
Сормовскаго . . .	2	„
Итого . .	9	паровозовъ.

б) Типа Николаевской ж. д. 1-3-0, постройки 1908—1909 г.г. заводовъ:

Гартмана	10	паровозовъ.
Сормовскаго . . .	7	„
Итого . .	17	паровозовъ.

в) Типа Московско-Архангельской ж. д. 1-3-0, постройки 1900—1901 г.г., завода:

Невскаго . . . . 18 паровозовъ.

г) Типа 2-2-0, постройки 1891—1899 г.г., заводовъ:

Коломенскаго . . 19 паровозовъ.
Путиловскаго . . 9 „

Итого . . 28 паровозовъ.

д) Тоже типа 2-2-0, постройки 1879 г., завода
Кесслера . . . . 8 паровозовъ.

е) Типа 1-2-0, постройки 1871—1877 г.г., заводовъ:

Воткинскаго . . . 8 паровозовъ
Невскаго . . . . 1 „
Шнейдера . . . 4 „

Итого . . 13 паровозовъ.

Всего пассажирскихъ паровозовъ—93.

Изъ числа товарныхъ паровозовъ типа 0—3—0 имѣется съ котлами, прослужившими болѣе 25 лѣтъ,—76 паровозовъ.

Изъ числа пассажирскихъ паровозовъ типа 2—2—0 и 1—2—0 имѣется съ котлами, прослужившими болѣе 25 лѣтъ,—14 паровозовъ.

Товарные паровозы распредѣлены по депо такъ, что транзитные поѣзда по всей линіи обслуживаются восьмиколесными паровозами нормальнаго типа. Восьмиколесные паровозы не нормальнаго типа и шестиколесные—сосредоточены исключительно на участкахъ съ малымъ движеніемъ и, кромѣ того, шестиколесные распредѣлены по всѣмъ депо для маневровыхъ работъ.

Число паровозовъ въ каждомъ депо находится въ зависимости отъ величины движенія даннаго времени на данномъ участкѣ. Съ уменьшеніемъ движенія на всей линіи свободные паровозы ставятся въ запасъ.

Оборотомъ паровозовъ завѣдываетъ сл. дв., но съ коррективомъ нач. депо въ отношеніи отдыха паровозныхъ бригадъ.

Въ капитальный ремонтъ паровозы поступаютъ съ пробѣгомъ до 200.000 верстъ товарные и до 300.000 верстъ—пассажирскіе.

Обточка колесъ паровозовъ производится въ зависимости отъ образующихся выбоинъ, при чемъ выбоины болѣе 5 мм. не допускаются.

Промывка котловъ паровозовъ производится черезъ 900—1200 верстъ пробѣга.

Для службы отвѣтственныхъ частей паровозовъ установлены минимальные предѣльные размѣры.

Въ депо производится мелкій и средній ремонтъ паровозовъ, связанный со смѣной и обточкой колесъ. Капитальный ремонтъ паровозовъ и усиленный средній производятся въ главныхъ мастерскихъ.

Въ товарныхъ паровозахъ по размѣрамъ движенія послѣднихъ трехъ лѣтъ недостатка не ощущается, даже имѣется нѣкоторый излишекъ трехосныхъ паровозовъ.

Всѣ же трехосные малосильные пассажирскіе паровозы постепенно освобождаются отъ работы, такъ какъ по малосильности своей они не могутъ обслуживать современные составы пассажирскихъ поѣздовъ.

I. *Вагоны пассажирскіе:*

Пассажирскихъ вагоновъ имѣется 442, изъ коихъ I кл.—18, I/II—29, II—62, II/III—17, III—161, IV—83, багажныхъ—55 и почтовыхъ—17.

Вагоны эти распредѣлены по четыремъ основнымъ депо: Вильна, Барановичи, Брянскъ и Волковыскъ слѣдующимъ образомъ:

	I	I/II	II	II/III	III	IV	Багажн.	Почтовыхъ.	Всего.
Вильна	18	1	14	5	43	20	12	5	118
Барановичи .	—	6	11	4	28	18	9	5	81
Брянскъ . . .	—	18	20	8	63	36	23	6	182
Волковыскъ .	—	4	9	—	27	9	11	1	61
Итого .	18	29	62	17	161	83	55	17	442

Изъ вышеперечисленныхъ вагоновъ образованы составы поѣздовъ:

Для участковъ.	№№ поѣздовъ.	Количество составовъ.
Вильна—Ровна	3, 4, 7 и 8	6
Барановичи—Бѣлостокъ	3-а, 4-а, 9 и 10	4
Брестъ—Брянскъ	3-б, 4-б, 5 и 6	9
Волковыскъ—Полоцкъ	1 и 2	3
Мосты—Гродна	3-г и 4-г	1
Итого . . .	—	23

для которыхъ предназначены 293 вагона: I кл.—12, I/II—39 ,II/III—16, III—147, почтовыхъ—17 и багажныхъ—40; остальные же 149 вагоновъ (I кл.—6, I/II—7, II—23, II/III—1, III—14, IV—83 и багажныхъ—15) выдѣлены въ свободный резервъ и для пригороднаго движенія.

Изъ числа перечисленныхъ 293 поѣздныхъ вагоновъ—80% постоянно обслуживаютъ вышеуказанные 23 состава пассажирскихъ поѣздовъ, а 20% выдѣлены для поѣздного резерва и на ремонтъ.

Всѣ пассажирскіе вагоны распредѣлены для каждаго изъ вышеперечисленныхъ депо въ отдѣльности по категоріямъ и съ точнымъ указаніемъ №№ вагоновъ для каждаго поѣзда, а также съ указаніемъ №№ вагоновъ какъ для поѣздного, такъ и для свободнаго резерва.

Распредѣленіе вагоновъ провѣряется ежедневно на основаніи 8-часовыхъ утреннихъ свѣдѣній, поступающихъ въ сл. дв. по телеграфу отъ нач. станцій, а также свѣдѣній, ежемѣсячно составляемыхъ на каждое 1-ое число нач. 4-хъ депо, къ коимъ приписаны пассажирскіе вагоны.

Для ремонта вагоны отправляются въ главныя Пинскія мастерскія, гдѣ производится капитальный и средній ремонты и окраска. Періодическій же осмотръ ходовыхъ частей и рамъ вагоновъ, а также ревизія буксъ и текущій ремонтъ производятся въ депо по мѣсту приписки вагоновъ. Лѣтомъ дѣлается подкраска вагоновъ въ депо Вильна и Брянскъ.

Отправленіе вагоновъ въ ремонтъ производится, согласно ежегодно составляемой въ началѣ года программѣ, въ которую включаются подлежащіе ремонту вагоны съ такимъ расчетомъ, чтобы каждый вагонъ старшихъ классовъ съ мягкой обивкой проходилъ черезъ капитальный ремонтъ одинъ разъ въ шесть лѣтъ и черезъ средній ремонтъ разъ въ три года; вагоны же III и IV классовъ черезъ капитальный ремонтъ—разъ въ 9 лѣтъ и черезъ

средній ремонтъ—черезъ каждые три года послѣ капитальнаго ремонта.

По прибытіи въ мастерскую, вагоны подробно свидѣтельствуются въ присутствіи администраціи мастерскихъ и представителя контроля и опредѣляется приблизительная стоимость ремонта. По выходѣ изъ ремонта, сл. дается надлежащее увѣдомленіе нач. депо, послѣ чего вагонъ свидѣтельствуется нач. депо въ отношеніи исправности ремонта и ставится въ поѣздъ. Ремонтъ учитывается по отдѣльному для каждой единицы заказу.

Вагоновъ пассажирскихъ спеціальнаго назначенія имѣется 56, изъ нихъ: одинъ вагонъ-церковь, 11 санитарныхъ, 6 арестантскихъ, одинъ служебный четырехосный, 3 служебныхъ трехосныхъ стараго типа (эти вагоны назначены для начальствующихъ лицъ У. ж. д.) и 34 вагона двухосныхъ, передѣланы изъ товарныхъ вагоновъ для разъѣздовъ по линіи ревизоровъ, контролеровъ и другихъ лицъ изъ служебнаго персонала по служебнымъ дѣламъ. Назначеніе въ поѣзда и учетъ ихъ производится сл. дв., ремонтъ производится на тѣхъ же основаніяхъ, что и для поѣздныхъ вагоновъ.

Назначеніемъ и отмѣной поѣздовъ сверхъ расписанія всецѣло вѣдаетъ сл. дв.

2. *Вагоны товарные:*

Товарныхъ вагоновъ имѣется: крытыхъ—5592, платформъ—2892, полувагоновъ—396, цистернъ нефтяныхъ—23, вагоновъ спеціальнаго назначенія, въ томъ числѣ принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ—248, всего вагоновъ—9121.

Назначеніе этихъ вагоновъ въ поѣзда производится сл. дв.: въ ремонтъ отправляются вагоны по истеченіи для каждаго изъ нихъ трехгодичнаго срока, установленнаго общимъ соглашеніемъ о взаимномъ пользованіи товарными вагонами. Самый ремонтъ (конвенціонный) производится, согласно правиламъ, установленнымъ тѣмъ же соглашеніемъ, но безъ выдѣленія изъ этого числа вагоновъ большого ремонта. Имъ же регулируются расчеты съ чужими дорогами за пользованіе и ремонтъ чужого подвижного состава. Учетъ товарнаго подвижного состава производится на основаніи такихъ же телеграфныхъ ежедневныхъ свѣдѣній, какъ и для пассажирскихъ вагоновъ, а также и всеобщей подробной переписи, ежегодно производимой 1 числа мая мѣсяца.

По пунктамъ 1 и 2 вопроса 7

нач. дорогъ сообщаетъ, что получаемыя изъ центральныхъ упр. предписанія направляются въ соотвѣтствующія службы,

которыя исполняютъ ихъ или прямыми отвѣтами за подписью нач. дорогъ и скрѣпою нач. сл., или по его приказанію объявляютъ къ исполненію по линіи въ видѣ приказовъ и циркуляровъ по сл. и отдѣльныхъ предписаній нач. сл.

Тотъ же порядокъ принятъ по отношенію ознакомленія подчиненныхъ агентовъ съ дѣйствующими и отмѣняемыми распоряженіями на общихъ основаніяхъ.

Что касается до правилъ, то они настолько устарѣли, что приходится теперь ихъ пересматривать и вырабатывать новыя, къ чему и приступлено.

Представитель сл. дв. докладываетъ, что въ отношеніи сл. дв. по технической, счетоводству, личному составу и врачебно-санитарнымъ частямъ всѣ дѣйствующія распоряженія сгруппированы въ особомъ „Сборникѣ распоряженій, объявляемыхъ въ приказахъ и циркулярахъ по Пол. ж. д. по 31 декабря 1904 г.“, каковымъ сборникомъ снабжены для руководства всѣ отдѣльныя начальствующія на линіи лица.

Ознакомленіе же агентовъ сл. дв. съ объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями производится путемъ распубликованія этихъ распоряженій въ приказахъ и циркулярахъ по дорогамъ, каковые разсылаются по линіи въ соотвѣтствующемъ числѣ экземпляровъ какъ для раздачи на руки, подъ расписку тѣмъ служащимъ, до коихъ таковые касаются, такъ и для помѣщенія ихъ на видныхъ мѣстахъ въ служебныхъ помѣщеніяхъ, а равно, и для включенія въ „Сборникъ“ вновь объявляемыхъ распоряженій или исключенія изъ таковаго отмѣняемыхъ... Приказы и циркуляры, относящіеся ко всѣмъ служащимъ, объявляются подъ расписку.

Тѣ распоряженія, которыя касаются обязанностей отдѣльныхъ должностей и для каковыхъ существуютъ отдѣльныя инструкціи, имѣющіяся на рукахъ у каждаго должностного лица,— включаются въ эти инструкціи въ видѣ разсылаемыхъ вклеекъ или послѣднія соотвѣтственно выправляются по особымъ, издаваемымъ по сему поводу, приказамъ или циркулярамъ по дорогамъ. Распоряженія же, имѣющія срочный характеръ, отдаются по линіи циркулярными депешами.

Вслѣдствіе устарѣлости „Сборника распоряженій, касающихся сл. дв., объявляемыхъ въ приказахъ и циркулярахъ по Пол. ж. д. по 31 декабря 1904 г.“, предположено переиздать этотъ сборникъ и на начало работъ по переизданію его по смѣтѣ на 1912 г. по отд. VII испрашивается кредитъ въ размѣрѣ 1200 руб.

Пунктъ 3 вопроса 7.

Вопросъ выясненъ на предыдущихъ засѣданіяхъ.

Нач. сл. тел. вноситъ слѣдующее дополненіе:

Для упрощенія бланковой отчетности желательно, по примѣру Николаевской ж. д., вести учетъ только главнымъ телеграфнымъ бланкамъ, расходуемымъ въ большомъ количествѣ, а бланки разныхъ годовыхъ, полугодовыхъ, мѣсячныхъ и недѣльныхъ вѣдомостей, прошеній на выдачу билета, ссуды и проч. выдавать въ январѣ въ количествѣ годового потребленія и учета имъ не вести.

Нѣкоторое упрощеніе матеріальной отчетности было бы достигнуто, если бы отдѣльные журналы работъ составлялись только на крупныя работы (капитальный и валовой ремонтъ телеграфной линіи, новыя работы), а на мелкія работы (перечистка батарей, исправленіе приборовъ, обрывовъ проводовъ и проч.) составлялся бы по каждому околотку ежемѣсячно одинъ общій журналъ съ указаніемъ въ немъ расхода матеріаловъ за весь мѣсяцъ.

Пунктъ 4 вопроса 7.

По мнѣнію представителя сл. дв., замѣна ручного труда механическимъ желательна по управленію стрѣлками, а также очень важенъ переходъ отъ ручной сцѣпки вагоновъ къ автоматической. Съ одной стороны, не легко найти хорошихъ сцѣпщиковъ и составителей, а съ другой—при ручной сцѣпкѣ происходитъ масса увѣчій.

Нач. сл. т. высказывается за необходимость введенія быстроходныхъ станковъ въ мастерскихъ, механической клепки и проч., механическаго поворачиванія круговъ и пневматической очистки вагоновъ.

Пунктъ 5 вопроса 7.

Нач. дорогъ указываетъ на устарѣлость правилъ 89 года о квартирномъ довольствіи; по его мнѣнію, нельзя давать служащимъ квартиры площадью менѣе 6 кв. саж.

Главный контролеръ полагаетъ, что при расчетѣ площади квартиры должно какъ-нибудь учитываться число дѣтей.

Т. И. Акоронко докладываетъ, что съ 9 іюня 1911 г. на дорогѣ введены слѣдующія правила о пользованіи свободною землею въ предѣлахъ полосы отчужденія:

Служащимъ могутъ отводиться въ пользованіе лишь:

1) свободные земельные участки въ предѣлахъ отчужденія, т. е., не занятые желѣзнодорожнымъ полотномъ, зданіями, складами дороги или площадями, сдаваемыми въ аренду, дворами, садами, лѣсными посадками, защитными насажденіями и дорогами;

2) на станціяхъ земля отводится служащимъ исключительно подъ огороды и подъ выпасъ скота. На разъѣздахъ, блокъ-постахъ и на перегонахъ земля можетъ отводиться также подъ посѣвы и подъ сѣнокосъ;

3) право на пользованіе свободною землею на станціяхъ и открытыхъ разъѣздахъ въ предѣлахъ между станціонными семафорами принадлежитъ служащимъ всѣхъ службъ, занимающимъ казенныя квартиры на этихъ станціяхъ и разъѣздахъ, за исключеніемъ линейныхъ агентовъ сл. п. (дорожныхъ мастеровъ, артельныхъ старостъ, путевыхъ, переѣздныхъ и мостовыхъ сторожей и ремонтныхъ рабочихъ);

4) для распредѣленія свободной станціонной земли учреждаются въ предѣлахъ каждаго участка сл. п. комиссіи подъ предсѣдательствомъ мѣстныхъ нач. участковъ сл. п. или ихъ замѣстителей изъ мѣстныхъ высшихъ агентовъ, заинтересованныхъ службъ, какъ то: нач. депо, нач. отдѣленія или ревизора сл. дв., участковаго врача, ревизора м. сл. и др. Свои рѣшенія комиссія постановляетъ по большинству голосовъ; при равенствѣ голосовъ, голосъ предсѣдателя даетъ перевѣсъ. Мнѣнія меньшинства членовъ комиссіи, по ихъ желанію, могутъ быть представлены чрезъ предсѣдателя комиссіи на рѣшеніе нач. сл. п. Комиссія по окончаніи распредѣленія земли составляетъ о томъ актъ съ приложеніемъ къ нему плана и вѣдомости распредѣленія участковъ и указаніемъ, кому въ какомъ размѣрѣ отведены участки. Актъ этотъ хранится у мѣстнаго нач. участка сл. п.

Этими же комиссіями разсматриваются и разрѣшаются всѣ спорные вопросы по надѣлу земли и всѣ жалобы служащихъ, касающіяся землепользованія;

5) станціонные служащіе, желающіе пользоваться общимъ пастбищемъ для принадлежащаго имъ скота, а также желающіе получить вблизи занимаемой ими квартиры участокъ подъ огородъ, заявляютъ о томъ старшему агенту своей службы, который по полученіи такихъ заявленій вноситъ ихъ на разсмотрѣніе комиссіи. При этомъ преимущественнымъ правомъ на пользованіе надѣломъ пользуются семейные служащіе, а также холостые, на иждивеніи коихъ живутъ ихъ родственники;

6) до распредѣленія станціонной земли комиссіею нач. участка сл. п. выясняетъ общее количество удобной земли, могущее быть розданнымъ всѣмъ агентамъ, живущимъ на станціи.

Участки земли, обнесенные оградами и составляющіе отдѣльныя усадьбы, какъ напримѣръ, усадьбы нач. участка сл. п., нач. депо, ихъ помощниковъ, участковаго врача, старшихъ агентовъ сл. дв. и проч. въ счетъ надѣльной земли не входятъ. Лица, занимающія эти усадьбы, не имѣютъ права на участіе въ надѣльной землѣ для огородовъ, но участвуютъ въ пользованіи землею подъ выпасъ скота на общихъ съ другими служащими основаніяхъ.

Изъ общаго количества земли, которое можетъ быть роздано, отводится по выбору комиссіи площадь для пастбища скота, принадлежащаго всѣмъ служащимъ, живущимъ на станціи. Остальная часть земли можетъ быть распредѣлена подъ огороды. Земля распредѣляется комиссіей по числу служащихъ, пропорціонально получаемому ими жалованью.

Выпасаемый на отведенной для того площади скотъ служащихъ долженъ находиться подъ надзоромъ, и на обязанности служащихъ владѣльцевъ скота лежитъ наблюденіе за тѣмъ, чтобы скотъ не выходилъ за предѣлы отведенной для выпаса площади и не попадалъ на полотно;

7) по усмотрѣнію комиссіи, участки земли подъ огороды могутъ быть отведены въ пользованіе агентамъ, пользующимся желѣзнодорожными квартирами, но не принадлежащимъ непосредственно къ составу служащихъ на дорогахъ. Равнымъ образомъ, по усмотрѣнію комиссіи, участки земли могутъ быть отводимы въ пользованіе общежитій при желѣзнодорожныхъ училищахъ и для другихъ желѣзнодорожныхъ благотворительныхъ и учебныхъ учрежденій;

8) распредѣленные участки земли подъ огороды остаются за ихъ хозяевами до тѣхъ поръ, пока измѣненіе въ личномъ или семейномъ составѣ агентовъ или въ количествѣ свободной станціонной земли не потребуетъ общаго передѣла земли;

9) каждый участокъ земли считается присвоеннымъ лицу, занимающему опредѣленную квартиру, вблизи которой онъ, по возможности, долженъ быть расположенъ. При увольненіи или перемѣщеніи агентовъ, участокъ поступаетъ въ пользованіе лица, вновь занявшаго квартиру;

10) на остановочныхъ пунктахъ, не имѣющихъ разъѣздныхъ путей, и на блокъ-постахъ полоса земли длиною въ 100 саж. въ каждую сторону отъ оси остановочнаго пункта или блокъ-поста отводится въ пользованіе агентовъ, служащихъ на этихъ пунктахъ или постахъ, живущихъ на нихъ;

11) отводъ свободныхъ участковъ на разъѣздахъ, остановочныхъ пунктахъ и блокъ-постахъ дѣлается мѣстнымъ нач. участка сл. п. по соглашенію съ представителями заинтересованныхъ службъ: мѣстными ревизорами движенія и механикомъ телеграфа;

12) на закрытыхъ разъѣздахъ въ предѣлахъ семафоровъ свободная земля поступаетъ въ пользованіе агентовъ сл. п. наравнѣ съ землею на перегонахъ. Въ случаяхъ открытія разъѣзда въ теченіе года право на пользованіе землею на нихъ остается за агентами сл. п. до ближайшей уборки сѣнокоса, посѣвовъ и огородовъ, послѣ этого, право на землю переходитъ къ назначеннымъ на разъѣзды агентамъ другихъ службъ. Остающіеся на разъѣздѣ линейные агенты сл. п. получаютъ въ такихъ случаяхъ участки земли на перегонахъ;

13) свободные земельные участки внѣ станціонныхъ предѣловъ (т. е., внѣ семафоровъ) отводятся въ пользованіе исключительно линейныхъ агентовъ сл. п.: дорожныхъ мастеровъ, артельныхъ старостъ, путевыхъ, переѣздныхъ и мостовыхъ сторожей и ремонтныхъ рабочихъ, если таковые живутъ въ предѣлахъ полосы отчужденія.

Нач. участковъ сл. п., ихъ пом., старшіе и запасные дорожные мастера и прочіе нелинейные агенты сл. п., живущіе на полосѣ отчужденія, участвуютъ только въ надѣлѣ станціонной землей;

14) распредѣленіе земли на перегонахъ между станціями устанавливается нач. участка сл. п. Для этого предварительно приводится въ извѣстность общая площадь земли, годной подъ посѣвы, огороды, покосы и пастбища по каждому околотку. Затѣмъ, принимая за норму, что каждый путевой, переѣздный или мостовой сторожъ, а также, каждый ремонтный рабочій, живущій въ казенномъ помѣщеніи, имѣетъ право на одинъ пай, артельный староста имѣетъ право на два пая и дорожный мастеръ на четыре пая, опредѣляется, сколько паевъ имѣютъ служащіе даннаго околотка, и подлежащее раздѣлу количество земли дѣлится между служащими по числу паевъ.

Вѣдомость распредѣленія земли между служащими участка представляется нач. участка нач. сл. п. на утвержденіе.

Переѣздная сторожиха, мужъ которой получаетъ пай, особаго пая не получаетъ; сторожиха же, имѣющая свою семью и не принадлежащая къ семейству такого агента, который имѣетъ свой пай, получаетъ одинъ пай;

15) мостовому мастеру и слесарю централизаціи, гдѣ таковой имѣется, выдѣляется изъ общей площади часть земли въ размѣрѣ, одинаковомъ съ дорожными мастерами;

16) надѣлъ сторожу отводится, по возможности, около его будки и преимущественно съ той стороны пути, на которой стоитъ будка;

17) при распашкѣ земли должна быть оставляема нетронутой полоса земли вдоль полотна шириною не менѣе 1 саж. отъ верхней бровки выемки или нижняго ребра откоса насыпи. Не должны быть также запахиваемы устроенныя при насыпяхъ бермы. Въ зависимости отъ мѣстныхъ условій нач. участка можетъ воспретить распашку вблизи нагорныхъ и водоотводныхъ канавъ, близъ входныхъ отверстій водопропускныхъ сооруженій малыхъ отверстій, по дну и склонамъ овраговъ и, вообще, по крутымъ склонамъ мѣстности, прилегающей къ полотну.

Не должны быть распахиваемы мѣста, занятыя лѣсомъ, кустарниками и, вообще, всякаго рода древесными насажденіями. Равнымъ образомъ, воспрещается и выпасъ скота на этихъ мѣ-

стахъ. Въ мѣстахъ, занятыхъ молодыми древесными порослями, воспрещается не только выпасъ скота, но и сѣнокосы.

У телеграфныхъ столбовъ и подъ телеграфными проводами слѣдуетъ оставлять не запаханную полосу, шириною въ 1 саж. При неисполненіи послѣдняго, служащіе не имѣютъ права претендовать на порчу урожая при ремонтѣ телеграфной линіи;

18) свободныя площади земли въ предѣлахъ отчужденія у рѣкъ, озеръ и прудовъ, питающихъ водоснабженія, и у водоподъемныхъ зданій внѣ предѣловъ станціоннаго отчужденія предоставляются въ пользованіе агентовъ сл. т., причастныхъ къ обслуживанію водокачекъ (машинистовъ и кочегаровъ водокачекъ). За выдѣленіемъ надлежащаго количества земли агентамъ сл. т., остающаяся свободною земля, отчужденная подъ устройство водоснабженія внѣ предѣловъ станцій, можетъ отводиться на общихъ основаніяхъ въ пользованіе линейныхъ агентовъ сл. п., или по усмотрѣнію нач. участка сл. п. можетъ предоставляться въ пользованіе общежитій при училищахъ согласно п. 7;

19) отводъ свободной земли въ предѣлахъ отчужденія подъ устройство водоснабженія внѣ предѣловъ станцій дѣлается мѣстнымъ нач. участка сл. п. совмѣстно съ нач. депо;

20) распредѣленіе свободной земли въ предѣлахъ отчужденія подъ устройства водоснабженія внѣ предѣловъ станцій производится по такому расчету, что кочегары получаютъ по 1 паю, а машинисты водокачекъ—по 3 пая, при чемъ пай кочегара по размѣрамъ долженъ равняться паю путевого сторожа;

21) пользованіе служащими землею должно служить подспорьемъ для хозяйства сихъ, но не можетъ имѣть цѣлью извлеченіе доходовъ отъ сдачи, напримѣръ, отводимой земли въ аренду. Въ виду сего комиссіями и нач. участковъ сл. п. должно быть опредѣлено соотвѣтственно для каждаго рода станціонныхъ и линейныхъ агентовъ предѣльное количество земли, какое можетъ быть отведено въ зависимости отъ возможности для нихъ пользоваться ею;

22) передача полученныхъ въ надѣлъ земельныхъ участковъ другимъ лицамъ, хотя бы и изъ среды служащихъ, ни въ какомъ случаѣ не допускается;

23) если служащій не пользуется отведеннымъ ему участкомъ земли, то земля эта можетъ быть передана другому служащему;

24) на отведенныхъ участкахъ безусловно воспрещается: возводить какія-либо сооруженія, за исключеніемъ изгородей, копать канавы и ямы и устраивать какіе-либо склады, за исключеніемъ стоговъ и скирдъ. Послѣдніе должны быть расположены не ближе 25 саж. отъ жилыхъ и надворныхъ строеній.

Отведенные имъ участки служащіе обязаны содержать въ

порядкѣ, не допуская накопленія мусора и засоренія водоотводныхъ канавъ;

25) въ случаяхъ перемѣщенія служащаго на другое мѣсто или увольненія его со службы, воздѣланная имъ земля (запаханная только, засѣянная или засаженная огородомъ) должна быть уступлена имъ его преемнику на условіяхъ по взаимному соглашенію; если такого соглашенія не послѣдуетъ, то на условіяхъ, опредѣленныхъ участковой комиссіей въ указанномъ выше составѣ или нач. участка, относительно служащихъ сл. п.;

26) если предстоитъ занять для потребностей дороги землю, обрабатываемую служащими, то послѣдніе заблаговременно предупреждаются объ этомъ нач. участка. Если такое предупрежденіе не могло быть сдѣлано заблаговременно и потребуется занять обработанную землю, чѣмъ служащимъ будутъ причинены убытки, то послѣднимъ разрѣшается ходотайствовать о выдачѣ пособія въ размѣрѣ понесенныхъ ими убытковъ. Въ этихъ случаяхъ нач. участка при участіи представителя контроля составляетъ актъ, въ коемъ подробно указываетъ размѣръ убытковъ, исчисляя таковые по расчету стоимости обработки и сѣмянъ. Ходатайства служащихъ о вознагражденіи за убытки съ актомъ представляются нач. участка сл. п. нач. сл. п., который и даетъ дальнѣйшій ходъ дѣлу;

27) служащіе, пользующіеся желѣзнодорожной землею для посѣвовъ, огородовъ и т. п. въ случаяхъ пожаровъ таковыхъ какъ на корню, такъ и убранныхъ уже (въ скирдахъ, копнахъ и т. п.), хотя бы пожаръ произошелъ и отъ искръ паровоза, а равно въ случаяхъ порчи таковыхъ снѣжными отложеніями, отъ постановки щитовъ, при весеннихъ и ливневыхъ паводкахъ, или при крушеніи поѣздовъ, не могутъ требовать отъ управленія д. возмѣщенія понесенныхъ ими убытковъ, имѣя въ виду, что дорога никакой отвѣтственности за цѣлость и сохранность посѣвовъ и сборовъ на себя не принимаетъ.

Представитель сл. дв. указываетъ на то, что квартирныя деньги, выдаваемыя по положенію, недостаточны для найма квартиры вообще, тѣмъ болѣе въ пригородныхъ мѣстностяхъ и близъ большихъ центровъ, и потому, въ особенности для младшихъ служащихъ, необходима постройка жилыхъ помѣщеній съ квартирами, не менѣе одной комнаты и кухни, общимъ размѣромъ не менѣе 6 кв. саж.

Нач. сл. п. докладываетъ слѣдующее:

На Пол. ж. д. имѣется жилыхъ помѣщеній для квартиръ служащихъ:

а) на станціяхъ	17803,24	кв. саж.
б) на перегонахъ	18726,13	„ „
Итого	36529,37	кв. саж.

На версту дороги—20,2 кв. саж.

Квартирныхъ денегъ служащимъ, имѣющимъ право на квартирное довольствіе, выплачивается въ годъ 166.279 руб. 80 коп.

Для снабженія квартирами натурой всѣхъ агентовъ, получающихъ квартирныя деньги въ указанной выше суммѣ, необходимо построить:

а) для служащихъ I категоріи	. . .	3500 кв. саж.
б) „ „ II „	. . .	8000 „ „
Всего	. . . . .	11.500 кв. саж.

Эта цифра подсчитана съ принятіемъ въ расчетъ нормъ, которыхъ придерживаются въ настоящее время дороги.

Одна квадратная сажень недостающей площади квартиръ обходится казнѣ, приблизительно, по 15 руб. въ годъ, та же квадратная сажень въ постройкѣ со службами обошлась бы по нынѣшнимъ цѣнамъ въ 200 рублей.

Общая стоимость недостающихъ зданій для квартиръ служащихъ 1 категоріи составляетъ около 700.000 руб. По расцѣночнымъ вѣдомостямъ на новыя работы ассигнуется ежегодно для этой потребности около 40.000 руб. въ среднемъ, т. е., около 6% отъ общей суммы. При сохраненіи этой нормы въ будущемъ потребность будетъ удовлетворена полностью черезъ 15 лѣтъ, примѣрно.

Полоса отчужденія на Пол. ж. д. является, въ общемъ, вполнѣ достаточной для удовлетворенія нуждъ дороги, служитъ, кромѣ того, и для отдачи въ аренду частнымъ лицамъ подъ склады матеріаловъ, отправляемыхъ по ж. д. какъ на станціяхъ, такъ и на перегонахъ.

Доходъ отъ арендныхъ участковъ составлялъ за 1908 г.—39.503 руб., 1909 г.—31.407 руб. 90 коп., 1910 г.—33.447 руб. 95 коп.

Поставщикамъ дорогъ отводится безплатно для склада поставляемыхъ матеріаловъ по билетамъ м. сл. участки на станціяхъ и на перегонахъ.

Остающаяся свободной удобная для воздѣлыванія земля предоставляется въ пользованіе агентамъ дорогъ.

Устройство частныхъ лавокъ на полосѣ отчужденія до сего времени не допускалось; имѣется одна только лавка „Общества потребителей служащихъ на ст. Лунинецъ“, которой предоставлена земля въ полосѣ отчужденія.

Пунктъ 1 вопроса 8.

Предсѣдателю передается вѣдомость смѣняемости служащихъ за 1909 и 1910 г.г.

Нач. сл. тел. дополняетъ ее слѣдующими цифрами:

Смѣняемость служащихъ отъ общаго числа 495 человѣкъ въ 1909 г. и 593 въ 1910 г. составляетъ %:

	1909 г.	1910 г.
1) опредѣленіе на службу	10,5%	13%
2) увольненіе отъ службы	7,2%	7,6%
3) перемѣщеніе изъ другой сл. въ сл. телеграфа и обратно	6,3%	1,2%
4) перемѣщеніе съ одной должности на другую	12%	9,2%
5) перемѣщеніе съ одной станціи на другую	13%	10%

По пункту 2 вопроса 8.

нач. дорогъ сообщаетъ, что на службу принимаются лишь женщины со среднимъ образованіемъ. Кандидатки на поступленіе дѣлятся на 3 категоріи:

I категорія—вдовы и сироты служащихъ,

II категорія—дѣти служащихъ,

III категорія—остальныя.

Пріѣхалъ на Пол. ж. д., Т. И. Акоронко, узнавъ, что при поступленіи на службу женщинъ играетъ большую роль протекція, занялся разслѣдованіемъ этого вопроса, и скоро выяснилъ, что, дѣйствительно, протекція сильно развита, но протекція не мѣстная, а петербургская, съ которой бороться невозможно.

Нач. сл. п. стоитъ за работу женщинъ, но исключительно конторскую.

Нач. сл. т. также высказывается за желательность женскаго труда, главнымъ образомъ, по статистикѣ.

Представитель сл. дв. высказывается также за желательность допущенія женщинъ къ занятію должностей въ конторахъ станцій, особенно же, какъ кассиршъ. Женщины бываютъ трезвы, исполнительны, не дѣлаютъ растратъ и принимаются съ болѣе высокимъ образовательнымъ цензомъ, чѣмъ мужчины. Неудобство заключается въ томъ, что очень часто принятіе на службу женщинъ носитъ благотворительный характеръ, и, вслѣдствіе большой конкуренціи, часто по протекціи, что сильно подрываетъ дисциплину.

Нач. сл. сб. сообщаетъ, что по его службѣ полагается имѣть 15% женщинъ, а на самомъ дѣлѣ ихъ—25%. Работа по сл. сб.—простая, но требуетъ аккуратности; женщины къ ней вполнѣ пригодны.

По мнѣнію нач. м. сл., для шаблонной работы женщины хороши,—для нешаблонной—совершенно не годятся.

На его службѣ женщинъ очень мало.

Нач. сл. тел. полагаетъ, что допущеніе женщинъ на сл. тел., вообще, желательно, но въ небольшомъ процентѣ, напримѣръ, не свыше 5% (въ настоящее время 10% на линіи и 15% въ управленіи). Желательно впредь принимать: дочерей и вдовъ, а также женъ служащихъ агентовъ *только* движенія и телеграфа. Такъ какъ установленный У. ж. д. цензъ окончанія средняго учебнаго заведенія при пріемѣ женщинъ равносиленъ полному прекращенію пріема женщинъ на сл. тел. вслѣдствіе незначительности вознагражденія (25 руб. + 6¼ квартирн.), желательно цензъ понизить до 4 кл. средняго учебнаго заведенія.

По пункту 3 вопроса 8

„нач. дорогъ докладываетъ, что, дѣйствительно, упрощеніе крайне желательно, ибо работать въ этомъ отношеніи приходится много. Сказать, однако, какъ упростить, желѣзнодорожная администрація не въ силахъ, ибо она дѣлаетъ то, что ей приказываютъ другія вѣдомства, не зная цѣли этой работы.

Пунктъ 3 вопроса 11.

Подрядчики на Пол. ж. д. безплатными проѣздами не пользуются.

Что касается до буфетосодержателей, то въ теченіе 1909—1910 г.г. имъ было выдано нарядовъ и разовыхъ безплатныхъ билетовъ III класса:

	билетовъ:	нарядовъ:
въ 1909 г.	575	—
„ 1910 „	358	1

Съ 1 января 1912 г. выдача безплатныхъ разовыхъ билетовъ и нарядовъ буфетосодержателямъ прекращена.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Членъ Подкомиссіи *П. В. Синадино.*

Дѣлопроизводители { *Н. Богдановъ.*
Сер. Воищевъ
П. Ильинъ.

II.

Отвѣты управленія Полѣсскихъ ж. д. на вопросы по пассажирскому движенію.

Нач. дорогъ передалъ Предсѣдателю Подкомиссіи слѣдующіе отвѣты сл. дв. на вопросы по пассажирскому и товарному движенію присланной въ у. Пол. ж. д. Канцеляріей Комиссіи программы.

ПАССАЖИРСКОЕ ДВИЖЕНІЕ.

А. Дальняго слѣдованія.

Достаточно ли пассажирскихъ поѣздовъ и не замѣчается ли невозможность отправить всѣхъ пассажировъ въ желательный для нихъ день, и если замѣчается, то какая причина этой невозможности и въ какихъ направленіяхъ?

Для перевозки пассажировъ по Пол. ж. д. существующихъ въ настоящее время пассажирскихъ поѣздовъ достаточно.

Въ предпраздничные и послѣпраздничные дни, во время усиленнаго передвиженія пассажировъ, составы пассажирскихъ поѣздовъ доводятся до предѣльной нормы, а для перевозки пассажировъ прямого сообщенія, Петербургъ-Кіевъ-Одесса и обратно, назначаются, по требованіямъ Сѣверо-Западныхъ и Юго-Западныхъ ж. д., изъ ихъ составовъ дополнительные пассажирскіе поѣзда за №№ 11-бисъ и 12-бисъ. На участкѣ Полоцкъ-Волковыскъ обращеніе второй пары поѣздовъ за №№ 1 и 2, вслѣдствіе незначительнаго числа пассажировъ, считается лишнимъ; уничтоженіе ихъ дало бы сокращеніе въ теченіе года 298.570 поѣздоверстъ; объ этомъ возбуждается ходатайство предъ У. ж. д. Равнымъ образомъ, признано излишнимъ, о чемъ тоже возбуждено ходатайство передъ У. ж. д., ежедневное отправленіе смѣшанныхъ поѣздовъ по вѣтви Люща-Каналъ и проектируется замѣна его отправленіемъ два раза въ недѣлю.

Въ теченіе 1910 г. было назначено, по требованію Сѣверо-Западныхъ ж. д., 11 добавочныхъ пассажирскихъ поѣздовъ прямого сообщенія Петербургъ-Кіевъ-Одесса, что дало 4367 поѣздоверстъ.

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

Распредѣленіе вагоновъ по классамъ вполнѣ удовлетворительно, такъ какъ основано на данныхъ о населенности вагоновъ каждаго класса за предыдущіе годы и на заявленіяхъ ревизовавшихъ поѣзда и публики.

Измѣненіе соотношенія мѣстъ по классамъ на Пол. ж. д. требуется лишь въ поѣздахъ 3-г и 4-г вѣтви Мосты-Гродна. Вслѣдствіе слабаго движенія пассажировъ I класса и усиленнаго движенія пассажировъ II класса, необходимо обращающійся

одинъ вагонъ микстъ I/II класса замѣнить однимъ вагономъ II класса, о чемъ возбуждается вопросъ передъ У. ж. д.

Вагоны I класса на Пол. ж. д. вовсе не обращаются на участкѣ Вильна-Сарны съ дачными поѣздами за №№ 39 и 40, вѣтви Люща-Каналъ въ поѣздахъ за №№ 23 и 24; на участкѣ Барановичи-Бѣлостокъ въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ за №№ 9 и 10, на участкѣ Лунинецъ-Пинскъ въ смѣшанныхъ поѣздахъ за №№ 29 и 30 и на участкѣ Полоцкъ-Волковыскъ въ смѣшанныхъ поѣздахъ за №№ 1 и 2; на вѣтви Люща-Каналъ обращеніе ихъ возможно.

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

Согласованіе пассажирскихъ поѣздовъ съ сосѣдними дорогами по возможности улучшается каждый разъ при выработкѣ на съѣздѣ расписанія. Желательно безпересадочные вагоны: одинъ микстъ I/II класса и одинъ III-го класса, обращающіеся съ поѣздами 3-б и 4-б между Брянскомъ и Варшавой, пропустить до Орла, о чемъ уже возбужденъ вопросъ на послѣднемъ съѣздѣ. Необходимо также безпересадочное сообщеніе Пинскъ-Минскъ черезъ Барановичи. Желательно скорые поѣзда за №№ 11 и 12 Петербургъ-Кіевъ и Петербургъ-Одесса раздѣлить на отдѣльные въ каждомъ направленіи поѣзда для возможности установленія въ каждомъ направленіи болѣе удобнаго ихъ отправленія съ начальнаго пункта и прибытія на конечный, ибо отправленіе поѣздовъ прямого сообщенія Петербургъ-Кіевъ и обратно, въ виду согласованія въ Сарнахъ, зависитъ отъ времени отправленія поѣздовъ прямого сообщенія Петербургъ-Одесса и обратно.

Съ осени 1911 г. должно быть введено, въ видѣ опыта, новое безпересадочное сообщеніе:—Гомель-Москва (II класса).

Нельзя ли уменьшить стоянки на станціяхъ?

Въ зависимости отъ согласованія пассажирскихъ поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ и другихъ мѣстныхъ причинъ (техническія стоянки, нагрузка, выгрузка багажа и почты), уменьшенія стоянки пассажирскихъ поѣздовъ на станціяхъ въ настоящее время трудно достигнуть.

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

Пассажирскіе четырехосные вагоны I, I/II, II, II/III и III клас. и одинъ почтовый на Пульмановскихъ телѣжкахъ; за №№ 108, 110, 115, 188, 189, 404—406, 411—413, 265—267, 610—612, 650—656, 664—669 и 736, и вагоны II класса съ № 236 по 249—на телѣжкахъ Русско-Балтійскаго завода съ тройнымъ подвѣшиваніемъ рессоръ и багажные вагоны съ № 808 по 821 и поступившіе на дороги 49 новыхъ вагоновъ IV класса для поѣздовъ дальняго слѣдованія—удобны. Прочіе четырехосные классные вагоны, какъ имѣющіе телѣжки съ одиночнымъ подвѣшиваніемъ рессоръ и всѣ имѣющіеся на дорогахъ трехосные классные вагоны I, I/II, II/III и III кл., въ виду неудачной конструкціи

рессоръ, а также вагоны IV класса стараго типа—для поѣздовъ дальняго слѣдованія непригодны.

Въ вагонахъ I класса предполагается замѣнить триповую обивку дивановъ другой въ видахъ гигіены, а также во избѣжаніе скорой порчи матеріала отъ пыли и моли.

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

Для обслуживанія пассажирскихъ поѣздовъ назначаются: главный кондукторъ, багажный кондукторъ, кондукторъ-фельдшеръ, три тормозныхъ кондуктора (изъ нихъ одинъ старшій), смазчикъ, истопникъ и чистильщикъ, при чемъ истопникъ въ четыре лѣтнихъ мѣсяца исполняетъ обязанности тормозного кондуктора. Поѣзда прямого сообщенія—Петербургъ-Кіевъ-Одесса и обратно №№ 11 и 12 и Петербургъ-Сѣдлецъ №№ 3-в и 4-в обслуживаются въ предѣлахъ Пол. ж. д. только кондукторскою бригадою Пол. ж. д., остальные же агенты, какъ то: багажные кондуктора, смазчики, проводники и истопники поѣздовъ №№ 11 и 12 принадлежатъ Юго-Западнымъ ж. д. Поѣзда 3-в и 4-в обслуживаются агентами Николаевской ж. д. (смазчики, истопники и чистильщики).

Поѣзда, перевозящіе пассажировъ IV класса, обслуживаются на основаніи §§ 85 и 87 положенія о движеніи поѣздовъ, въ зависимости отъ профиля пути, скорости движенія и состава поѣзда.

Кромѣ того, въ нихъ, для обслуживанія 2-хъ классныхъ вагоновъ, назначается особый тормозной кондукторъ, а если въ поѣздѣ слѣдуютъ три классныхъ вагона и болѣе, то назначаются два тормозныхъ кондуктора, изъ которыхъ одинъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, исполняетъ и обязанности багажнаго кондуктора.

Обслуживаніе классныхъ вагоновъ въ пассажирскихъ поѣздахъ возлагается на кондуктора-фельдшера и тормозныхъ кондукторовъ: отъ 1 до 3 вагоновъ на каждаго, каковаго количества кондукторовъ для обслуживанія вагоновъ достаточно.

Классные вагоны, обращающіеся въ поѣздахъ, держатся всегда въ должной чистотѣ. Кромѣ чистильщиковъ, обслуживающихъ поѣзда, на узловыхъ станціяхъ для очистки вагоновъ имѣются особые рабочіе.

Б. Дачное пригородное движеніе.

Что дѣлается дорогой для развитія пригороднаго движенія: приспособляется ли графикъ къ удобствамъ пассажировъ?

Пригородное дачное движеніе на Пол. ж. д. установлено съ 1898 года только между станціями Вильна-Лида, при чемъ поѣзда эти обращались до 1911 года только лѣтомъ—съ 1 мая по 31 августа, съ 1 января 1911 года пригородный дачный поѣздъ № 39 назначенъ въ обращеніе на круглый годъ, а поѣздъ № 40 Лида-Вильна съ 1 мая по 31 августа. Съ 1 же января 1912 года

по ходатайству мѣстныхъ общественныхъ организацій, согласно предписанію У. ж. д. отъ 4/7 апрѣля за № 2806, разрѣшена прицѣпка по одному трехосному классному вагону къ двумъ парамъ товарныхъ поѣздовъ съ пробѣгомъ въ 3×130296=390.888 осеверстъ, согласно пункту № 3 шестой страницы доходной смѣты на 1912 годъ Пол. ж. д.

Назначеніе поѣздовъ дачнаго пригороднаго движенія на остальныхъ участкахъ Пол. ж. д., за отсутствіемъ значительныхъ дачныхъ мѣстностей, не требуется.

Для выясненія нуждъ пригороднаго Виленскаго движенія по Пол. ж. д., съ пригородными станціями, 13 ноября 1910 года состоялось при у. Пол. ж. д. совѣщаніе съ участіемъ представителей мѣстныхъ общественныхъ организацій, результатомъ котораго явилось назначеніе пары смѣшанныхъ пригородныхъ поѣздовъ на участкѣ Вильна-Лида.

Составъ поѣздовъ: какіе классы ставятся въ мѣстные поѣзда; не представляется ли возможнымъ отмѣнить постановку прикрытія?

Для перевозки пассажировъ дачнаго пригороднаго движенія спеціальныхъ поѣздовъ на Пол. ж. д. не установлено, а перевозка пассажировъ производится ускоренными товарными поѣздами за №№ 39 и 40 съ постановкою въ эти поѣзда одного вагона микстъ 2/3 класса или 3 класса и съ прицѣпкой до полнаго состава товарныхъ груженыхъ или порожнихъ вагоновъ, при чемъ составъ поѣзда № 39 не долженъ превышать 18 вагоновъ, а вѣсъ поѣзда № 40—30.000 пудовъ, считая и тару (при 50 осяхъ).

Нельзя ли увеличить скорость движенія и сократить стоянки?

Скорость дачныхъ поѣздовъ одинакова съ ускоренными товарными и зависитъ отъ состава поѣзда, такъ какъ поѣзда эти не спеціально дачные, а являются ускоренными товарными лишь съ прицѣпкой класснаго вагона. Скорость эту нежелательно увеличивать, ибо, въ зависимости отъ увеличенія скорости, пришлось бы уменьшить составы поѣздовъ.

Сократить стоянки дачныхъ поѣздовъ также не представляется возможнымъ, такъ какъ съ этими поѣздами производится нагрузка, выгрузка багажа и грузовъ пассажирской скорости. Стоянки дачныхъ поѣздовъ—отъ 2-хъ до 15 минутъ.

Какія измѣненія желательны въ конструкціи вагоновъ пригороднаго движенія?

Имѣющіеся на дорогахъ вагоны примѣняются и для небольшого дачнаго пригороднаго движенія Вильна-Лида; они вполнѣ отвѣчаютъ своему назначенію и особыхъ измѣненій въ конструкціи не требуютъ.

Обслуживаніе вагоновъ.

Такъ какъ поѣзда, перевозящіе дачныхъ пассажировъ, носятъ наименованіе ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ, то обслуживаніе кондукторами, на основаніи §§ 85 и 87 Положенія о движеніи поѣздовъ, производится въ зависимости отъ состава поѣзда; кромѣ того, для обслуживанія класснаго вагона назначается осо-

бый кондукторъ, который, вмѣстѣ съ тѣмъ, исполняетъ и обязанности багажнаго кондуктора.

Пригородное движеніе рабочихъ.

Массоваго пригороднаго движенія рабочихъ на Пол. ж. д. не существуетъ.

В. Вопросы общіе.

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

Вслѣдствіе постоянной регулировки числа вагоновъ соотвѣтственно наличію пассажировъ, уменьшить составъ пассажирскихъ поѣздовъ не требуется.

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

Исполнено пассажирскихъ поѣздо-верстъ.		По смѣтѣ.	Фактическое исполненіе.
Въ 1908 г.	На выполненіе расписанія	2.462.000	2.546.196
„ „	Дополнительныхъ . . .	18.000	14.407
„ 1909 „	На выполненіе расписанія	2.525.000	2.567.280
„ „	Дополнительныхъ . .	15.000	18.535
„ 1910 „	На выполненіе расписанія	2.736.790	2.769.306
„ „	Дополнительныхъ . . .	23.890	35.555
„ 1911 „	На выполненіе расписанія	3.240.500	—
„ „	Дополнительныхъ . . .	49.500	—

Какимъ образомъ приспособляется графикъ къ потребностямъ пассажировъ и принимается ли въ этомъ случаѣ во вниманіе статистика пассажирскаго движенія?

Графики расписаній пассажирскихъ поѣздовъ въ теченіе многихъ лѣтъ примѣняются къ разнаго рода требованіямъ какъ отдѣльныхъ лицъ, такъ и селеній, мѣстечекъ и городовъ; въ нихъ дѣлаются улучшенія на съѣздахъ, насколько это представляется возможнымъ въ зависимости отъ слѣдованія согласованныхъ поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ, при чемъ при выработкѣ расписанія дается преимущество болѣе удобнымъ согласованіямъ въ направленіяхъ, имѣющихъ оживленное движеніе пассажировъ.

Какія перевозки багажа производятся не въ тѣхъ поѣздахъ, гдѣ слѣдуютъ пассажиры?

Въ какихъ пасс. поѣздахъ перевозится колевой багажъ, грузы пассажирской, большой и малой скорости?

Перевозка багажа на Пол. ж. д. производится тѣми же поѣздами, которыми производится и перевозка пассажировъ, колевой багажъ и грузы пассажирской скорости перевозятся почтовыми и товаро-пассажирскими поѣздами и на участкѣ Сарны-Вильна ускореннымъ товарнымъ поѣздомъ № 40 (пассажирской скорости), спеціально назначеннымъ для перевозки такихъ грузовъ на Петербургъ; товары большой скорости перевозятся ускоренными товарными поѣздами и, кромѣ того, товаро-пассажирскими поѣздами за №№ 5, 8 и 9 съ Риго-Орловской дороги, черезъ Брянскъ-Бѣлостокъ на Сѣверо-Западныя и Привислинскія дороги; грузы малой скорости перевозятся товарными поѣздами и, по мѣрѣ возможности, ускоренными товарными и смѣшанными.

Не слѣдуетъ ли завести особые товарные поѣзда пассажирской скорости?

На Пол. ж. д. назначенія особыхъ товарныхъ поѣздовъ пассажирской скорости—не требуется, такъ какъ грузы пассажирской скорости, проходящіе по Пол. ж. д., вмѣщаются въ почтовые и товаро-пассажирскіе поѣзда, за исключеніемъ грузовъ, слѣдующихъ въ значительномъ количествѣ съ юга на Петербургъ, для перевозки кооторыхъ въ лѣтніе мѣсяцы на участкѣ Сарны-Вильна обращается товарный ускоренный поѣздъ № 40, имѣющій скорость товаро-пассажирскаго поѣзда.

Перевозка молочныхъ продуктовъ; какія мѣры принимаются къ ея улучшенію?

Перевозка молочныхъ продуктовъ производится почтовыми и товаро-пассажирскими поѣздами въ герметически закупоренныхъ кувшинахъ, при чемъ на участкѣ Сарны-Вильна, гдѣ молочные продукты перевозятся въ Вильну въ значительномъ количествѣ, обращаются особо приспособленные багажные вагоны. Перевозка молока и сливокъ со станцій: Яшуны, Бинякони, Бастуны, Лида, Новогрудокъ,—въ Вильну; со станцій: Волковыскъ I, Берестовица, Валилы, Жедня—въ Бѣлостокъ; со станцій: Горынь, Дятловичи—въ Лунинецъ—производится по билетамъ на основаніи правилъ, опубликованныхъ въ § 31 части общ. тарифа № 7564 Сб. Тарифовъ № 2178. Съ остальныхъ станцій Пол. ж. д. перевозка молочныхъ продуктовъ производится на общихъ основаніяхъ.

Въ теченіе 1910 года по Пол. ж. д. перевезено молока и сливокъ въ количествѣ 78.402 пудовъ.

Кромѣ перевозки молока въ герметически закупоренныхъ кувшинахъ, согласно предписанію У. ж. д. отъ 17 сентября 1910 г. за № 11070, введена временно, въ видѣ опыта, перевозка молока и сливокъ въ стеклянной посудѣ, установленной въ деревянныхъ ящикахъ, отъ ст. Яшуны до ст. Вильна Сѣверо-Западн. ж. д. (Сборн. Тарифовъ, № 2162, извѣщен. № 15133).

Улучшеніе пассажирскихъ стан-

Большая часть пассажирскихъ зданій — деревянныя, постройки начала 80-хъ годовъ—имѣетъ крайне недостаточные при

цій и платформъ; наилучшіе типы; нельзя ли устранить нѣкоторыя излишнія сооруженія и приспособленія?

современномъ движеніи размѣры помѣщеній какъ служебныхъ, такъ и для публики, недостаточно вентилированы и неудобны по расположенію комнатъ; въ нѣкоторыхъ зданіяхъ, за недостаткомъ мѣста, служебныя помѣщенія разнаго рода соединены въ одной комнатѣ; при постройкѣ новыхъ и капитальномъ ремонтѣ старыхъ зданій желательно значительное ихъ расширеніе и удовлетвореніе требованіямъ современной гигіены.

Пассажирскія платформы: главныя — удовлетворительны, промежуточныя—желательно перестроить по австрійскому типу, т. е., съ одной бортовой стѣнкой.

Излишнихъ приспособленій и сооруженій не имѣется.

Лучшими типами пассажирскихъ зданій являются зданія ст. Лида, Молодечна и Волковыскъ II.

Нельзя ли отмѣнить сигналы колоколомъ и паровозными свистками (оставивъ свистки лишь для предупрежденія несчастныхъ случаевъ)?

Слѣдуетъ признать и свистки и звонки отжившей предупредительной мѣрой; разъ поѣздъ слѣдуетъ точно по расписанію,—они не нужны. Желательно улучшить указатели платформъ, моментовъ отправленія поѣздовъ и ихъ направленій.

ТАБЛИЦА

пробѣга пассажирскихъ поѣздовъ въ 1908, 1909 и 1910 г.г. на Пол. ж. д.

Наименованіе поѣздовъ пассажирскаго движенія.	Пробѣгъ поѣздовъ пассажирскаго движенія. Отчетные годы.		
	1908	1909	1910
	Поѣздо-версты.		
1. Экстренные	—	1.985	740
2. Курьерскіе и экспрессы	—	—	—
3. Скорые	294.573	295.604	294.177
4. Почтовые	998.342	995.720	996.720
5. Пассажирскіе	—	—	—
6. Товаро-пассажирскіе	1.013.997	1.016.160	1.016.160
7. Смѣшанные	—	—	—
8. Дачные	—	21.938	—
9. Передаточные	—	14.600	17.034

Наименованіе поѣздовъ пассажирскаго движенія.	Пробѣгъ поѣздовъ пассажирскаго движенія. Отчетные годы.		
	1908	1909	1910
	Поѣздо-версты.		
10. Перевозящіе пассажировъ въ IV классѣ	—	—	—
11. Служебные	14.407	16.550	28.570
12. Воинскіе	239.284	223.285	268.774
13. Арестантскіе	—	—	—
14. Переселенческіе	—	—	—
15. Дополнительные	—	—	—
ИТОГО	2.560.603	2.585.815	2.621.175
Назначено по смѣтѣ	2.480.000	2.540.000	2.570.000

Примѣчаніе: 1) Данныя 1910 г. показаны безъ участка Полоцкъ-Волковыскъ
2) Пробѣгъ дачныхъ поѣздовъ за 1910 г. отнесенъ, согласно смѣтѣ, къ товарному движенію.
3) Перевозка пассажировъ IV кл. по единичнымъ билетамъ началась 15 сентября 1909 г. и производилась за счетъ товарнаго движенія.
4) Ученическіе поѣзда, обращающіеся между: Вильной и платформой 11 вер., Гомелемъ Пол. и Либ.-Ром. и Барановичами Пол. и М.-Бр., отнесены, согласно смѣтѣ, къ служебному пробѣгу.

III.

Отвѣты управленія Полѣсскихъ ж. д. на вопросы по товарному движенію.

ТОВАРНОЕ ДВИЖЕНІЕ.

Въ чемъ заключаются нужды мѣстной промышленности и сельскаго хозяйства прилегающихъ къ дорогѣ раіоновъ, и въ какой мѣрѣ удовлетворяются ихъ интересы.

Хотя главнымъ занятіемъ населенія всего раіона, обслуживаемаго Пол. ж. д., является земледѣліе, но оно находится на сравнительно низкой степени развитія и не вполнѣ удовлетворяетъ даже мѣстныя нужды, такъ что основнымъ факторомъ въ экономической жизни раіона Пол. ж. д. слѣдуетъ считать лѣсной промыселъ; только торговля лѣсомъ повсемѣстно привлекаетъ болѣе значительные капиталы, выдвигаетъ болѣе крупныхъ промышленниковъ и въ то же время даетъ и бѣднѣйшей части населенія постоянный заработокъ, покрывающій недочеты мѣстнаго земледѣлія. О такомъ значеніи лѣсного промысла можно судить и по размѣрамъ перевозокъ по Пол. ж. д.: лѣсные грузы даютъ наибольшее количество перевозокъ по сравненію со всѣми другими родами грузовъ и при томъ, главнымъ образомъ, по отправленію.

По отношенію къ лѣснымъ грузамъ имѣетъ особенное значеніе расположеніе Пол. ж. д. параллельно воднымъ путямъ и на небольшихъ отъ нихъ разстояніяхъ, такъ какъ на этихъ грузахъ особенно отражается отвлекающее вліяніе рѣкъ, при чемъ Пол. ж. д. приходится конкурировать съ водными путями, главнымъ образомъ, въ двухъ направленіяхъ, дающихъ имъ наибольшее количество перевозокъ: съ Днѣпромъ и его притоками— по перевозкамъ на югъ и съ Днѣпровско-Бугскою системою и съ рѣкою Нѣманомъ по перевозкамъ за границу. Произведеннымъ въ 1907 г. по запросу Бюро, имѣвшаго состояться въ Бернѣ, VIII международнаго желѣзнодорожнаго конгресса обслѣдованіемъ вліянія рѣкъ на перевозку грузовъ по ж. д. выяснено, что даже такіе, сравнительно незначительные притоки Припяти, какъ Случь, Ведречь—отвлекаютъ отъ Пол. ж. д. не менѣе тысячи вагоновъ лѣса въ годъ каждая, и что, въ общемъ, на желѣзныя дороги поступаетъ приблизительно не болѣе 10% лѣсныхъ грузовъ, разрабатываемыхъ въ раіонѣ Полѣсья, а остальное количество уходитъ на воду. Съ этимъ обстоятельствомъ Пол. ж. д. приходится постоянно считаться.

Затѣмъ, по отношенію къ лѣснымъ грузамъ надлежитъ отмѣтить тотъ фактъ, что лѣсныя площади вблизи станцій болѣе или менѣе уменьшились въ связи съ неправильною разработкой ихъ, и въ настоящее время лѣсные грузы доставляются къ ж. д. изъ болѣе отдаленныхъ мѣстностей. Этотъ фактъ, видимо, еще не

отразился на перевозкахъ по ж. д. и не можетъ быть показанъ какими-либо статистическими данными; но за него, кромѣ поступающихъ ходатайствъ владѣльцевъ обрабатывающихъ дерево заводовъ объ облегченіи имъ условій подвозки сырого матеріала, говорятъ еще нѣкоторыя явленія, имѣющія мѣсто за послѣднее время. Прежде всего, здѣсь слѣдуетъ указать на постройку частными предпринимателями въ мѣстностяхъ, богатыхъ лѣсомъ, ряда подъѣздныхъ путей какъ ширококолейныхъ, примыкающихъ къ дорогамъ, такъ и узкоколейныхъ; напр., въ 1908 году построена ширококолейная Чучевичская вѣтвь, протяженіемъ въ 28 верстъ, въ 1909 г. построенъ узкоколейный подъѣздной путь къ ст. Ганцевичи изъ имѣній князя Радзивилла, протяженіемъ около 22 верстъ, въ настоящее время строится ширококолейная вѣтвь, примыкающая къ ст. Василевичи, протяженіемъ около 42 верстъ. Показателемъ той же потребности можетъ служить работа сравнительно небольшой (въ 2,65 версты) Днѣпровской вѣтви къ ст. Рѣчица, при посредствѣ которой въ 1908 году было отправлено около 1800 вагоновъ лѣса, или свыше 1,3 милл. пудовъ. Наконецъ, за то же говорятъ, съ одной стороны, принятіе на себя лѣсопромышленниками содержанія нѣкоторыхъ разъѣздовъ, а съ другой стороны,—возбужденіе за послѣдніе годы цѣлаго ряда ходатайствъ объ обращеніи въ самостоятельныя тарифныя станціи болѣе значительныхъ по своей работѣ разъѣздовъ.

Развитію земледѣлія и сельскаго хозяйства въ раіонѣ Пол. ж. д. мѣшаютъ неблагопріятныя почвенныя условія почти всего раіона и первобытный способъ обработки земли; напр.; повсемѣстно, даже въ сравнительно крупныхъ имѣніяхъ, практикуется сдача земли крестьянамъ исполу.

Вслѣдствіе этого, продуктовъ сельскаго хозяйства недостаточно для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ и таковые подводятся со стороны, что отражается и на перевозкахъ по ж. д. Такъ, въ 1909 году хлѣба въ зернѣ, муки и крупы перевезено по Пол. ж. д. 40 милл. пудовъ (27% общаго количества перевезенныхъ за годъ грузовъ) и изъ нихъ 0,6 милл. пуд. приходится на перевозки въ мѣстномъ сообщеніи Пол. ж. д., 0,7 м. п.—на вывозъ, 6,0 м. п.—на ввозъ и 33 м. п., или 82%, на транзитъ; почти такое же отношеніе получается и по перевозкамъ другихъ продуктовъ сельскаго хозяйства,—напр., льна, пеньки, кудели и пакли за тотъ же годъ, всего перевезено 2,9 милл. пуд., изъ коихъ 0,6 милл. п. приходится на вывозъ, 0,2 м. п.—на ввозъ и 2 м. п., или почти 70%—на транзитъ.

За послѣднее время у мѣстныхъ сельскихъ хозяевъ замѣчается стремленіе перейти къ болѣе правильнымъ системамъ хозяйства, и даже у крестьянъ начали появляться желѣзные плуги и нѣкоторыя машины. Такъ, на станціи Пол. ж. д. прибыло земле-

дѣльческихъ машинъ и орудій: въ 1893 г.—33,3 тысячъ пудовъ, въ 1903 г.—87 т. п. и въ 1909 г.—82,4 т. п.; туковъ землеудобрительныхъ: въ 1893 г.—18,9 т. п., въ 1903 г.—59,2 т. п., въ 1909 г.—219,5 т. п.

Изъ остальныхъ грузовъ болѣе значительныя количества перевозокъ приходятся на слѣдующіе товары: каменный уголь (въ 1909 году—6,7 милл. пуд., изъ нихъ 4,5 м.п., или болѣе 67%, на ввозъ), нефтяные грузы (3,5 м. п., изъ нихъ 2,5 м. п., или 71%, на транзитъ); сахаръ и сахарный песокъ (3,1 м. п., изъ нихъ 2,7 м. п., или 87%, на транзитъ); желѣзо и сталь не въ дѣлѣ (1,7 м. п.—1,0 м. п., или 59%, на транзитъ), соль (1,7 м. п. 0,9 м. п., или 53% на прибытіе), спиртъ винный (1,5 м. п.—1,0 м. п., или 66%, на отправленіе), мануфактурныя и ткацкія издѣлія (1,7 м. п.), масла сѣмянныя (0,6 м. п.), кожи и шкуры не выдѣланныя (0,6 м. п.), бумага хлопчатая (0,6 м. п.) и т. д. Уже эти цифры, особенно, если принять во вниманіе, что онѣ приходятся преимущественно на транзитъ, показываютъ, что экономическая жизнь раіона Пол. ж. д. развита очень слабо. И дѣйствительно, если исключить городъ Бѣлостокъ, обслуживаемый преимущественно Сѣверо-Западными ж. д., городъ Пинскъ, обязанный своему развитію, главнымъ образомъ, воднымъ путямъ, и Черниговскую губернію, по которой Пол. ж. д. проходятъ всего лишь на протяженіи 155 верстъ, то на остальномъ пространствѣ всего раіона промышленность совершенно не развита, какихъ-либо кустарныхъ промысловъ нѣтъ, и лишь кое-гдѣ встрѣчаются отдѣльныя фабрики и заводы (нѣсколько спичечныхъ фабрикъ, писчебумажная фабрика при ст. Добрушъ, два стеклянныхъ завода возлѣ ст. Нѣманъ и Ганцевичи и т. п.).

Въ связи съ этимъ Пол. ж. д. вполнѣ удовлетворяютъ интересамъ прилегающихъ раіоновъ, и это находитъ себѣ подтвержденіе хотя бы въ томъ, что на Пол. ж. д., при сравнительно значительномъ общемъ грузооборотѣ, въ 1909 году общее количество перевозокъ частныхъ грузовъ превышало 198 милл. пудовъ,—не бываетъ случаевъ ни массовыхъ залежей, ни какихъ-либо другихъ значительныхъ затрудненій въ перевозкахъ.

Въ какой мѣрѣ участвуютъ Пол. ж. д. въ снабженіи крупныхъ пунктовъ потребленія?

Вслѣдствіе сравнительной отдаленности отъ крупныхъ пунктовъ потребленія (отъ С. Петербурга до Вильны—664 версты, отъ Москвы до Брянска—352 вер., отъ Одессы до Сарнъ—763 вер.) и малой производительности раіона, Пол. ж. д. въ снабженіи означенныхъ пунктовъ предметами потребленія участвуютъ въ незначительной степени. Во всякомъ случаѣ, отправленіе производится какъ въ крупные центры, такъ и въ болѣе или менѣе выдающіеся пункты мѣстные (Бѣлостокъ, Брестъ, Брянскъ) и болѣе отдаленные (Ченстоховъ, Лодзь, Харьковъ). Такъ, въ 1909 году отправлено крупнаго рогатаго скота: въ Вар-

шаву болѣе 17 тысячъ головъ, въ Москву—болѣе $1^1/_2$ тыс. гол., въ Вильну—болѣе 2 тыс.; свиней въ Вильну отправлено болѣе 7 тыс. штукъ, въ Привислинскій край—болѣе 5 тыс. штукъ, въ Бѣлостокъ—4 тыс.; мясныхъ продуктовъ—въ Варшаву—около 45 тыс. пуд., въ Вильну — около 30 т. п., въ Петербургъ — болѣе 25 тыс. пуд.; масла коровьяго отправлено въ Варшаву — 10 т. пуд., въ Вильну — 5 т. п., въ Одессу—4 т. п., въ Кіевъ—3,7 т. п.; молоко отправляется исключительно въ Вильну, въ количествѣ болѣе 100 т. п. Наконецъ, надлежитъ отмѣтить значительныя транзинтыя перевозки фруктовъ съ юга Россіи въ Петербургъ (въ 1909 году пассажирскою и большою скоростью перевезено болѣе 250 тыс. пуд.).

Кромѣ жизненныхъ продуктовъ, слѣдуетъ отмѣтить значительныя отправки за границу лѣса и нѣкоторыхъ иныхъ грузовъ, какъ пенька, жмыховъ.

Болѣе значительные факты для Пол. ж. д. въ этомъ отношеніи можно указать только въ періодъ перваго десятилѣтія ихъ существованія. Общій принципъ политики дорогъ выражался, съ одной стороны, въ возможно широкомъ развитіи прямыхъ сообщеній съ прочими дорогами сѣти, а съ другой, въ проведеніи такихъ мѣръ, которыя способствовали бы развитію перевозокъ. Такъ, вскорѣ послѣ своего открытія для эксплоатаціи, послѣдовавшаго 30 декабря 1885 года, Пол. ж. д. вступили въ соглашеніе о прямомъ безперегрузочномъ сообщеніи съ дорогами бывшей III группы, затѣмъ, въ 1886 году въ такое же соглашеніе съ дорогами б. I группы. Въ 1885 году было установлено прямое пассажирское сообщеніе между болѣе крупными станціями Пол. ж. д., съ одной стороны, и Московско-Брестской и б. С.-Петербурго-Варшавской дорогами, съ другой, и въ 1890 г. прямое пассажирское сообщеніе между Юго-Западными и тою же С.-Петербурго-Варшавскою ж. д. при участіи Пол. ж. д.

Въ 1888 году были установлены: тарифъ прямого сообщенія для перевозки нѣкоторыхъ грузовъ со станцій Пол. ж. д. въ Кенигсбергъ и прямой тарифъ Полѣсско-Варшавскаго сообщенія для перевозки грузовъ между Пол., Варшавско-Вѣнскою, Лодзинскою-фабричною и б. Варшавско-Тереспольскою ж. д. впослѣдствіи этотъ тарифъ послужилъ главнымъ основаніемъ для разработки тарифа Варшавско-Юго-Восточнаго сообщенія, введеннаго въ дѣйствіе съ 15 ноября 1891 года.—Изъ мѣръ по привлеченію грузовъ надлежитъ отмѣтить введеніе Пол. ж. д. съ 1 января 1894 года,—впервые на казенныхъ дорогахъ выплаты наложенныхъ платежей изъ выручки, что значительно упростило эти операціи и способствовало развитію перевозокъ. Впослѣдствіи этотъ порядокъ былъ позаимствованъ отъ Пол. ж. д. сперва С.-Петербурго-Варшавскою дорогою послѣ перехода ея въ казну, а затѣмъ и другими казенными дорогами.

Въ настоящее время тарифная политика Пол. ж. д. выражается въ привлеченіи своего главнѣйшаго по количеству перевозокъ груза—лѣса.

Изученъ ли характеръ движенія отдѣльныхъ грузовъ по разнымъ направленіямъ? Подсчитывается ли прибыльность или убыточность перевозки отдѣльныхъ массовыхъ грузовъ по извѣстнымъ направленіямъ?

Систематически характеръ движенія отдѣльныхъ грузовъ и прибыльность или убыточность перевозки тѣхъ или другихъ грузовъ не изучаются, разрабатываются только отдѣльные вопросы по перевозкамъ по мѣрѣ ихъ возникновенія.

Это объясняется полнымъ отсутствіемъ необходимыхъ средствъ въ распоряженіи ком. сл., въ вѣдѣніе которой должна находиться систематическая разработка означенныхъ вопросовъ. Такъ, прежде всего, въ этой службѣ до самаго послѣдняго времени совершенно не имѣлось агентовъ, которые служили бы связью между службою и линіею и только съ 1908 г. имѣется всего лишь одинъ коммерческій ревизоръ, которому опять-таки приходится поручать по преимуществу лишь разработку болѣе срочныхъ сложныхъ вопросовъ. Вслѣдствіе этого, такія работы, какъ, напр., производившіяся 1900 и 1909 г.г. обслѣдованія раіоновъ станцій въ коммерческомъ отношеніи, приходилось исполнять исключительно при посредствѣ станціонныхъ агентовъ (нач. станцій), имѣющихъ значительный и сложный кругъ своихъ спеціальныхъ обязанностей, и, въ связи съ этимъ, подобныя работы не даютъ достаточныхъ и точныхъ данныхъ. Затѣмъ, какъ общій штатъ ком. сл., такъ въ особенности и штатъ коммерческаго дѣлопроизводства этой сл. вѣдающаго спеціально тарифную часть и разработку условій перевозокъ, является слишкомъ незначительнымъ, и личнаго состава означеннаго дѣлопроизводства едва хватаетъ на исполненіе текущей работы, по сношеніямъ со станціями, по тарифамъ, по разработкѣ очередныхъ вопросовъ, для общихъ съѣздовъ представителей русскихъ ж. д., по разработкѣ вновь возникающихъ мѣстныхъ вопросовъ, по заключенію различнаго рода договоровъ и т. п.—Наконецъ, необходимо имѣть въ виду, что по дѣйствующему распредѣленію функцій между различными отдѣлами У. казенныхъ ж. д., веденія коммерческой статистики лежитъ на обязанности сл. сб., совершенно не заинтересованной въ выясненіи колебаній въ движеніи грузовъ, и потому означенная статистика ведется исключительно по нормамъ, установленнымъ преимущественно для смѣтныхъ соображеній, и ею совершенно не разрабатываются данныя по многимъ существеннымъ съ коммерческой стороны вопросамъ (для примѣра можно указать, что имѣющеюся статистикою даже не раздѣляются повагонныя перевозки отъ попудныхъ).

Что дѣлается въ цѣляхъ привлеченія

При томъ исключительномъ положеніи, которое занимаетъ лѣсъ въ промышленности раіона и въ грузовой работѣ дорогъ,

выгодныхъ для перевозки грузовъ?

въ вопросѣ о привлеченіи грузовъ у. Пол. ж. д. неизбѣжно приходится останавливаться, прежде всего, на мѣрахъ къ развитію перевозокъ лѣсныхъ грузовъ. Какъ указывалось въ предыдущихъ отвѣтахъ, прилегающія къ линіямъ дорогъ лѣсныя площади, въ особенности близъ станцій, уже въ значительной мѣрѣ истощены, вслѣдствіе чего гужевая подвозка матеріаловъ къ станціямъ, и вообще при мѣстныхъ почвенныхъ условіяхъ обременительная, становится экономически невыгодной, несмотря даже на относительную дешевизну лѣса на корню. Стремленіе къ удешевленію стоимости подвозки заставляетъ лѣсопромышленниковъ сокращать разработку лѣсныхъ угодій въ раіонѣ станцій и обращаться къ разработкѣ дачъ на перегонахъ близъ разъѣздовъ и другихъ остановочныхъ пунктовъ, пользоваться, гдѣ это можно, сплавомъ и, наконецъ, строить свои узкоколейныя лѣсовозныя дороги. Съ другой стороны, Пол. ж. д. въ настоящее время, несмотря на то, что мѣстами онѣ подходятъ очень близко ко всѣмъ наиболѣе значительнымъ рѣкамъ своего раіона, совершенно не имѣютъ непосредственной связи съ послѣдними, и, слѣдовательно, являются совершенно неприспособленными для перехода на нихъ лѣсныхъ грузовъ съ водныхъ путей. Это обстоятельство имѣетъ очень важное значеніе не только для самихъ Пол. ж. д., лишая ихъ возможности привлеченія грузовъ съ воды, но и для лѣсной промышленности обширнаго прирѣчнаго раіона, для которой возможность непосредственнаго выхода лѣсныхъ грузовъ съ воды на желѣзную дорогу является серьезною потребностью.

Существующія Днѣпровская (станціи Рѣчица), Нѣманская и Пинская вѣтви не отвѣчаютъ указанной цѣли: Днѣпровская вѣтвь не доходитъ до берега Днѣпра, Нѣманская проходитъ по высокому берегу, благодаря чему перегрузка грузовъ съ воды въ вагоны крайне затруднительна, Пинская же вѣтвь, хотя и подходитъ непосредственно къ водѣ, но не имѣетъ существеннаго значенія для перевалки лѣсныхъ грузовъ благодаря тому, что находится въ верхней, трудно проходимой для судовъ, вслѣдствіе мелководья и извилистости, части воднаго пути. Послѣднее обстоятельство тѣмъ болѣе важно, что значительное количество лѣсныхъ грузовъ раіона направляется на западъ.

При указанномъ положеніи наиболѣе цѣлесообразными мѣрами къ развитію лѣсныхъ перевозокъ слѣдуетъ признать: съ одной стороны, установленіе облегченнаго порядка открытія остановочныхъ пунктовъ для коммерческихъ операцій (см. отвѣтъ по вопросу 36 ком. сл.), а съ другой—и это главное—устройство новыхъ пристанскихъ вѣтвей въ низовьяхъ р. Припяти, а именно: отъ 302—304 вер. Брестъ-Брянскій линіи къ мѣстечку Петрикову и отъ ст. Мозырь къ пристани на лѣвомъ берегу Припяти противъ города Мозыря. Эти вѣтви дали бы возможность

передавать на желѣзную дорогу лѣсные грузы съ воды въ удобной для судоходства части системы и расширили бы грузовой раіонъ дорогъ, присоединивъ къ нему изолировонную сейчасъ отъ желѣзныхъ дорогъ обширную площадь лѣсовъ праваго побережья Припяти. Что устройство указанныхъ вѣтвей—мѣра, подсказываемая дѣйствительными потребностями мѣстной лѣсной промышленности, показываетъ фактъ постройки здѣсь частной узкоколейной вѣтви Бр. Кеневичей и неоднократныя заявленія со стороны промышленниковъ.

Какая связь установлена между ком. сл. и сл. дв.?

Дѣйствующими положеніями организаціи коммерческихъ отдѣловъ, послѣднимъ предоставлено право пользоваться при выполненіи своихъ задачъ не только станціонными агентами, но и старшими агентами сл. дв., какъ напр., ревизорами движенія. Однако, какъ отмѣчено уже выше, агенты движенія имѣютъ значительный кругъ своихъ непосредственныхъ обязанностей и это отражается на исполненіи порученій по коммерческой части.

Какія тарифныя измѣненія желательны для грузовъ въ мѣстныхъ сообщеніяхъ?

Сколько-нибудь замѣтныхъ несоотвѣтствій дѣйствующихъ тарифовъ потребностямъ мѣстнаго грузового движенія пока не наблюдается.

Бываютъ ли случаи позаимствованія нужныхъ на дополнительные расходы суммъ, за исчерпываніемъ кредита, изъ выручки?

Нѣтъ.

Должаютъ ли Пол. ж. д. поставщикамъ и подрядчикамъ

Случаевъ не было.

IV.

Описаніе объѣзда дороги.

27-го сентября 1911 г. Подкомиссія Особой Высшей Комиссіи подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при дѣлопроизводителяхъ С. М. Воищевѣ, Н. С. Богдановѣ и П. П. Ильинѣ отбыла въ 9 час. 5 мин. съ поѣздомъ № 11 изъ Петербурга съ Варшавскаго вокзала по Сѣверо-Западн. ж. д. въ Вильну для обслѣдованія Пол. ж. д.

28-го сентября въ 9 час. 5 мин. утра Подкомиссія прибыла на ст. Вильна (Сѣверо-Западныхъ ж. д.), гдѣ и была встрѣчена нач. Пол. ж. д., нач. службъ, главнымъ контролеромъ и представителемъ М. Ф.

Къ этому времени изъ Варшавы въ Вильну прибылъ Членъ Высшей Комиссіи П. В. Синадино и Подкомиссія приступила къ обслѣдованію Пол. ж. д.

28-го и 29-го сентября происходили совѣщанія въ у. Пол. ж. д. и, кромѣ того, 29-го сентября въ 2 час. 15 мин. дня Подкомиссія осматривала ст. Вильна Пол. ж. д., для чего съ служебнымъ поѣздомъ выѣзжала на эту станцію, отстоящую въ 2-хъ верстахъ отъ ст. Вильна Сѣверо-Западныхъ ж. д.

Ст. Вильна - Хозяйственная.

Осмотръ былъ начатъ съ новаго двухъэтажнаго кирпичнаго дома, предназначеннаго для дежурныхъ комнатъ кондукторскихъ и паровозныхъ бригадъ; въ этихъ дежурныхъ комнатахъ, еще не занятыхъ, предполагается помѣстить 12 кроватей для кондукторскихъ и 27 для паровозныхъ бригадъ.

Зданіе закончено постройкой въ 1911 г. Комнаты высокія, свѣтлыя, полы вымощены плитками; дежурныя комнаты расположены по номерной системѣ, что слѣдуетъ признать раціональнымъ.

Въ дежурныхъ имѣются: спальни, ванны, обширныя умывальныя, клозеты, а также сушильни для платья, но сушильни слѣдуетъ признать несоотвѣтственными, такъ какъ подъ сушильни отведены, собственно, двѣ маленькія комнаты, въ которыхъ устроены обыкновенныя кафельныя печи и въ стѣнѣ вентиляціонная слабая вытяжная труба; такое помѣщеніе не есть сушильня, такъ какъ въ этомъ помѣщеніи нѣтъ усиленной циркуляціи теплаго воздуха, который способствовалъ бы быстрой сушкѣ платья.

Вся стоимость постройки исчислена была въ 12.000 руб. Первый кредитъ въ 8.000 руб. былъ отпущенъ въ 1908 г. по

расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ, остальная сумма въ 4.000 руб. отпущена была въ 1909 г.

Помѣщеніе дежурныхъ, какъ упоминалось выше, еще не занято бригадами, такъ какъ внутренняя отдѣлка дома только что закончена и дежурныя кондукторовъ находятся въ настоящее время въ старомъ зданіи, расположенномъ почти рядомъ съ вышеописаннымъ новымъ зданіемъ; дежурныя паровозныхъ бригадъ занимаютъ часть зданія депо, о которомъ будетъ упомянуто ниже.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ деревянному одноэтажному жилому дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру мастера депо и контору депо; квартира состоитъ изъ двухъ маленькихъ комнатъ, къ которымъ примыкаетъ контора депо, состоящая изъ трехъ комнатъ.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла квартиру нач. депо, которая занимаетъ помѣщеніе довольно большой площади и состоитъ изъ 5 комнатъ и кухни; полы въ квартирѣ крашеные, печи кафельныя.

Общая площадь жилыхъ помѣщеній на ст. Вильна Пол. ж. д. равна 280,75 кв. саж.

Далѣе Подкомиссія прослѣдовала къ врачебному пріемному покою, занимающему деревянный одноэтажный домъ. Всѣ помѣщенія пріемнаго покоя вполнѣ соотвѣтственны и удовлетворяютъ наибольшему числу проходящихъ въ день больныхъ; число это не превышаетъ 40 человѣкъ. Кабинетъ имѣетъ 3,86 кв. саж., ожидальня—3,50, аптека—5,12 и палата 1,44 кв. саж. Содержится пріемный покой въ достаточной чистотѣ.

Недалеко отъ этого дома расположена контора 1-го уч. сл. п., занимающая деревянный вполнѣ достаточной площади домъ; помѣщеніе конторы свѣтлое.

Рядомъ же съ конторой находятся и мастерскія участка, состоящія изъ столярной, занимающей сарай и каменной кузницы со слесарней, при чемъ къ каменному помѣщенію кузницы для слесарни пристроено деревянное вполнѣ достаточное помѣщеніе. Въ нѣкоторомъ разстояніи отъ этой мастерской совершенно особо расположена мастерская желѣзо-бетонныхъ издѣлій 1-го уч. сл. п. Дворъ этой мастерской обнесенъ заборомъ, а для мастерской отведено деревянное крытое помѣщеніе и деревянный навѣсъ. Желѣзо-бетонныя работы, производимыя въ мастерской, дѣлаются не только для 1-го участка, но и для всей линіи Пол. ж. д.; кромѣ колодецныхъ кольцъ и вентиляціонныхъ трубъ для депо въ этой мастерской дѣлаются плитки для половъ и черепица. Учетъ работъ, по сообщенію нач. уч., ведется самостоятельный и каждая работа учитывается совершенно точно.

Попутно передъ осмотромъ мастерской желѣзо-бетонныхъ

работъ, нач. дороги было доложено Подкомиссіи, что площадь земли, отведенная подъ складъ дровъ, въ настоящее время недостаточна: вмѣстимость существующаго склада всего 3.000 куб. саж., а расходъ достигаетъ до 1.000 куб. саж. въ мѣсяцъ. Въ виду этого у. Пол. ж. д. находитъ желательнымъ имѣть пятимѣсячный запасъ дровъ и соотвѣтственно увеличить складъ на 3.000 куб. саж. съ подсыпкой новой площади къ имѣющемуся здѣсь рядомъ оврагу и укладкой пути. Однако, въ виду значительной стоимости этой работы (10.500 руб.), предполагается на первое время ограничиться присоединеніемъ къ существующему складу площади въ 760 кв. саж., не требующей большихъ работъ по подсыпкѣ.

Подкомиссія, однако, полагаетъ, что увеличеніе площади подъ складъ дровъ врядъ ли является столь необходимой въ настоящее время, а тѣмъ болѣе въ будущемъ, такъ какъ паровозы въ скоромъ времени переходятъ съ дровяного отопленія на угольное и въ этомъ мѣстѣ будутъ складываться лишь дрова для отопленія жилыхъ помѣщеній, а, слѣдовательно, количество дровъ значительно уменьшится.

По осмотрѣ мастерской желѣзо-бетонныхъ издѣлій Подкомиссія посѣтила матеріальный складъ.

Въ матеріальномъ складѣ на ст. Вильна имѣются:

1) Каменный погребъ № 1 въ три отдѣленія общей площадью 33,90 кв. саж. Одно отдѣленіе для смазочныхъ и освѣтительныхъ матеріаловъ, другое для обтирочныхъ матеріаловъ, а третье отдѣленіе для красокъ, стеколъ листовыхъ, ламповыхъ и пр.

2) Деревянный сарай № 7, крытый желѣзомъ; площ. 27,40 кв. саж.

3) Сарай деревянный № 2, крытый желѣзомъ, площадью 27,69 кв. саж. Сарай этотъ передѣланъ изъ навѣса. Въ немъ хранятся: желѣзо, металлическія издѣлія, снѣговыя лопаты и пр.

4) Сарай деревянный № 8, площадью 11,86 кв. саж.

5) Баки №№ 3 и 4 для керосина и мазута.

Ежегодный расходъ керосина	2.731 пуд.
Нужный запасъ	1.280 „
Бакъ 1 емкостью 1500 пуд.	
Ежегодный расходъ мазута	2.889 „
Нужный запасъ	1.328 „
Бакъ 1 емкостью 1000 пуд.	

6) Будка деревянная № 5 для сторожа, площадью 1,54 кв. саж.

7) Будка № 6, площ. 1,22 кв. саж. Въ ней хранятся насосы для перекачки керосина и мазута.

8) Сарай деревянный, площадью 32,54 кв. саж., на камен-

ныхъ столбахъ, крытый желѣзомъ, въ 2 отдѣленія внѣ ограды кладовой. Одно отдѣленіе для воинскихъ приспособленій для оборудованія вагоновъ, другое для предметовъ неприкосновеннаго запаса и пр.

9) Сарай деревянный, площ. 21,56 кв. саж., въ три отдѣленія внѣ ограды кладовой. Въ этомъ сараѣ хранится каменный и древесный уголь.

10) Сарай деревянный, площ. 13,64 кв. саж., также внѣ ограды. Здѣсь хранятся громоздкія воинскія приспособленія.

Вся площадь склада обнесена заборомъ. Въ осмотрѣнномъ Подкомиссіей каменномъ сараѣ расходные ярлыки матеріаловъ находились въ порядкѣ и имѣлись отмѣтки въ расходованіи матеріаловъ отъ 27 сентября.

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

Во второмъ этажѣ одного изъ зданій депо находится старое помѣщеніе дежурныхъ паровозныхъ бригадъ, о которомъ упоминалось выше, и изъ котораго паровозныя бригады переводятся въ новое зданіе дежурной. Старое помѣщеніе дежурной предполагается приспособить для пріѣзжающихъ агентовъ. Слѣдуетъ отмѣтить, что въ старомъ помѣщеніи паровозныхъ бригадъ, состоящемъ изъ спаленъ, столовой и кухни, немного темноватыхъ и низкихъ, все же жить можно, и врядъ ли была неотложная нужда строить новое помѣщеніе паровозныхъ бригадъ.

Въ Виленскомъ депо оборачиваются паровозы: товарные—депо Лида и пассажирскіе—депо Барановичи.

Длина тракціонныхъ путей—2,89 вер.

Поворотныхъ круговъ два, одинъ діаметромъ 48 фут., а другой 64 фута.

Паровозное зданіе на 9 стойлъ, прямоугольнаго типа. Въ этомъ же зданіи помѣщаются мастерскія. Площадь всего зданія равна:

18 × 8 (1-е отдѣленіе депо) + 8,78 × 6 (мастерская) + 10,5 × 8 (2-е отдѣленіе депо) = 280,68 кв. саж.

Второе отдѣленіе депо занято подъ ремонтъ вагоновъ, а одно стойло 1-го отдѣленія отведено подъ токарную мастерскую, такъ что для стоянки паровозовъ остается 5 стойлъ. Надъ каждымъ стойломъ есть по двѣ вытяжныя трубы. Для промывки въ депо есть 4 крана, расположенные между кочегарными ямами. Высота напорнаго бака надъ головкой рельса 4,28 саж.

Общая площадь мастерскихъ—145,9 кв. саж., изъ нихъ:

Кузница	17,6 кв. саж.
Токарно-слесарная	19,8 „ „
Кладовая	8,5 „ „
Столярная и обойная	16,0 „ „
Вагонная мастерская	84,00 „ „

Мастерскія оборудованы слѣдующими приспособленіями и станками:

станокъ колесно-токарный 1,
станковъ токарныхъ 4,
наждачный 1,
строгальныхъ 2,
сверлильныхъ 2,
тисковъ слесарныхъ 25,
вентиляторъ Шиле высок. давленія для кузницы 1,
горновъ переносныхъ 3,
горновъ постоянныхъ 2,
козлы винтовыя тендерныя 1,
„ „ паровозныя 2,
локомобиль въ 6 лош. силъ 1,
станокъ для испытанія упряжи 1,
краскотерка 1,
точило каменное. 1,
„ наждачное 1,
домкратовъ деревянныхъ 20,
„ желѣзныхъ 5,
дифферецiальныхъ блоковъ . . . . . 3.

Всѣ станки приводятся въ движеніе отъ локомобиля; дѣятельность мастерскихъ по ремонту, осмотру и окраскѣ пассажирскихъ вагоновъ выражается слѣдующими числами.

Выпущено изъ текущаго ремонта и періодическаго осмотра въ 1909 г. 3954 ваг., въ 1910 г. 4.708 вагоновъ, изъ средней окраски: въ 1909 году—1, въ 1910 г.—3 пассажирскихъ вагона.

При депо Вильна имѣется прачечная для стирки бѣлья дежурныхъ комнатъ и вагонныхъ чехловъ, площадью въ 20 кв. саж., расположенная въ 40 саж. отъ депо въ хорошемъ кирпичномъ домѣ. Прачечная имѣетъ паровое отопленіе, паръ для котораго доставляется паровымъ котломъ низкаго давленія, расположеннаго въ самой прачечной, за перегородкой изъ желѣзобетона. Паръ этого котла служитъ также для нагрѣванія воды, употребляемой для мытья бѣлья. Сушка бѣлья производится въ самой прачечной въ спеціально устроенной для этого сушильнѣ кулиснаго типа, нагрѣваемой трубами парового отопленія.

Въ прачечной устроенъ приводный валъ, получающій движеніе отъ главнаго вала мастерской депо, при помощи ременной передачи, расположенной въ подземной галлереѣ.

Для обмѣна воздуха въ прачечной въ одной изъ стѣнъ ея, установленъ вентиляторъ, приводимый въ движеніе отъ расположенной на одной оси съ нимъ паровой тюрбины низкаго давле-

нія, получающей паръ отъ вышеупомянутаго котла парового отопленія.

При осмотрѣ депо нач. сл. т. было, между прочимъ, доложено, что устройство приспособленій для пневматической очистки пассажирскихъ вагоновъ при Виленскомъ депо является необходимымъ, но устройства этого до сего времени не имѣется. При выясненіи этого вопроса Подкомиссіей было установлено, что кредитъ на устройство пневматической очистки, исчисленный въ суммѣ 6.000 руб., былъ отпущенъ въ 1910 г. въ суммѣ 3.000 р. и въ 1911 г. въ той же суммѣ, но нач. сл. т. не получилъ этотъ кредитъ по той причинѣ, что кредитъ этотъ былъ израсходованъ не по прямому своему назначенію.

Ст. Вильна снабжается водою С.-Зап. ж. д.

На ст. Вильна-Хозяйственная имѣется путей: поѣздныхъ—1—вмѣстимостью 28 ваг. главныхъ—1—вмѣстимостью 30 ваг., разъѣздныхъ—5—вмѣстимостью 268 ваг., запасныхъ—13—вмѣстимостью 371 ваг., тракціонныхъ—10—вмѣстимостью 175 ваг., вытяжныхъ—1—вмѣстимостью 61 ваг., и дровяныхъ—3—вмѣстимостью 60 вагоновъ.

Работа ст. Вильна-Хозяйственная въ 1909 и 1910 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено поѣздовъ:		
пассажирскихъ	1.236	1.106
товарныхъ	1.162	1.234
воинскихъ	53	60
хозяйственныхъ	406	753
Итого	2.857	3.153
Прибыло поѣздовъ:		
пассажирскихъ	1.223	1.096
товарныхъ	1.408	1.413
воинскихъ	56	78
хозяйственныхъ	392	774
Итого	3079	3361
Отцѣплено вагоновъ:		
пассажирскихъ	10.008	9.477
товарныхъ	79.873	83.104
Итого	89.881	92.581

Прицѣплено вагоновъ:	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	10.008	9.477
товарныхъ	79.902	83.099
Итого	89910	92576

Сдано вагоновъ на Сѣверо-Зап. ж. д.:		
груженыхъ	32.069	34.796
порожнихъ	1.481	1.143
Итого	33550	35939

Принято вагоновъ съ Сѣв.-Зап. ж. д.:		
груженыхъ	19.685	19.754
порожнихъ	14.477	16.611
Итого	34.162	36.365

Нагружено служебнаго груза средствами службъ-потребительницъ .	691.390 пуд.	424.848 пуд.
Выгружено служебнаго груза средствами службъ-потребительницъ .	2.930.507 „	1.551.831 „

Отправлено отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ . . .	950 служебн.	885 служебн
Прибыло отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	878 „	728 „
Общее поступленіе въ кассу станціи	9605 руб.	1683 руб.

Количество единичныхъ 10-словныхъ депешъ:		
частныхъ	338	43
служебныхъ	216.032	203.276

Личный составъ сл. дв.: 1 нач. станціи, 3 его помощника, 2 передаточныхъ агента, 2 вѣсовщика, 11 конторщиковъ, 6 составителей, 6 сцѣпщиковъ, 17 стрѣлочниковъ, 16 сторожей.

Въ 3 час. 20 мин. дня Подкомиссія возвратилась со ст. Вильна Пол. ж. д. на ст. Вильна Сѣверо-Западныхъ ж. д.

30 сентября въ 5 час. 30 мин. утра, Подкомиссія отбыла со ст. Вильна для обслѣдованія сѣти Пол. ж. д.

Отъ ст. Вильна по направленію къ ст. Лида, Подкомиссія прослѣдовала по 1-му уч. сл. п.

1) Длина участка—86 верстъ 361,88 саж. Границы: 138,12 саж. отъ верстового столба 0/1 Пол. ж. д. (138,12 саж. находятся въ завѣдываніи Сѣверо-Западныхъ ж. д.) и верстовой столбъ 87/88.

2) Нормальная длина околотка—15 верстъ. Первый околотокъ, включающій въ себѣ ст. Вильна Пол. ж. д., имѣетъ 3 вер. 361,88 саж.; третій и шестой околотки имѣютъ по 16 верстъ.

3) Нормальная длина рабочаго участка—5 верстъ. Первый рабочій участокъ, включающій ст. Вильна Пол. ж. д., имѣетъ 4 версты 361,88 саж.; рабочіе участки 7 и 15 имѣютъ по 6 верстъ.

4) Нормальная длина обхода—2½ версты; обходы 2, 15, 16, 17, 32, 33 и 34—2 версты; обходъ 1—2 версты 361,88 саж.

5) Площадь жилыхъ помѣщеній по станціямъ и разъѣздамъ въ кв. саж. (включая и путевыя зданія, расположенныя въ предѣлахъ семафоровъ):

Полустан. Порубанокъ . .	75,61
Раз. Волчуны	50,50
Ст. Яшуны	95,20
Раз. Стасилы	48,84
Ст. Бинякони	118,56
Раз. Вороново	38,30
Ст. Бастуны	108,43
Раз. Гуды	57,57

Всѣ жилые дома одноэтажные, деревянные (за исключеніемъ каменной казармы на ст. Яшуны) на каменномъ фундаментѣ. Снаружи обшиты тесомъ и окрашены масляной краской, внутри оштукатурены. Нормальная высота—4,5 арш. Кровля желѣзная, гонтовая и черепичная. Полы во всѣхъ домахъ деревянные, простые; вентиляція—посредствомъ форточекъ и вентиляціонныхъ печныхъ ходовъ.

6) Число содержимыхъ штатныхъ ремонтныхъ рабочихъ на участкѣ 25 (при производствѣ лѣтнихъ путевыхъ работъ штатъ увеличивается за счетъ соотвѣтственныхъ кредитовъ временными рабочими).

7) Рельсы на главномъ пути стальные нормальныхъ типовъ Ш и Ш-а, изъ которыхъ типъ Ш уложенъ на 34,83 вер. и типъ Ш-а на 51,89 вер.; на станціонныхъ путяхъ уложены рельсы стальные преимущественно типа $21^2/_3$ фунта въ пог. футѣ, но встрѣчаются также рельсы типовъ 22½ и 24 фунта въ пог. футѣ.

8) Шпалы на главномъ пути—пропитанныя, усиленнаго типа; на станціонныхъ путяхъ—частью пропитанныя, частью не пропитанныя; послѣднія смѣшанныя,—обыкновеннаго и усиленнаго типа.

9) Балластъ — качества средняго; средняя высота слоя— 0,18 саж.

10) Всѣхъ мостовъ—39. Изъ нихъ 33 деревянныхъ и 6 металлическихъ; всѣ на каменныхъ опорахъ. Мостовъ отв. болѣе 10 саж. одинъ: отв. 12 саж. черезъ р. Меречанку на 27 верстѣ. Высота насыпи около 5,80 саж.; ферма рѣшетчатой системы съ ѣздою по верху; мостъ существуетъ съ постройки. Всѣ металлическіе мосты разсчитаны по нормамъ, близкимъ къ нормамъ 1884 г. Въ текущемъ году будутъ смѣнены фермы рѣшетчатой системы съ ѣздою поверху мостовъ отв. 8,00 саж. на 18, 34 и 47 вер. фермами нормальнаго типа.

Чугунныхъ трубъ на участкѣ 15, каменныхъ 6.

11) Балластный карьеръ—одинъ, на 17 верстѣ отъ Вильны; площадь карьера, составляющаго собственность дороги и отчужденнаго при постройкѣ послѣдней, равна приблизительно 11 десятинамъ; балластъ средней крупности. Стоимость разработки, нагрузки и выгрузки съ 1 куб. саж.—89 коп.; стоимость содержанія карьера съ 1 куб. саж.—0,14 коп.

12) Школъ сл. п. не имѣется. Имѣются общеобразовательныя школы, находящіяся въ вѣдѣніи ревизора образовательныхъ учрежденій.

13) Ширина полосы отчужденія по линіи колеблется въ предѣлахъ отъ 8 саж. до 50 саж.

14) Сплошная смѣна шпалъ въ 1911 г. произведена на соткахъ (верстахъ: 3/14, 4/49, 5/52, 1/56 и 2/67 всего въ количествѣ 1405 штукъ).

Въ 7 час. 32 мин. утра, Подкомиссія прибыла на ст. Лида.

Ст. Лида. Служебный поѣздъ былъ остановленъ у мастерской 15 уч. сл. п., бывшей Полоцкъ-Сѣдлецкой линіи, присоединенной въ настоящее время къ Пол. ж. д. Противъ этихъ мастерскихъ расположенъ деревянный домъ, въ которомъ живетъ дорожный мастеръ, занимающій квартиру въ 4 хорошихъ комнаты съ кухней. Деревянный домъ имѣетъ каменный фундаментъ.

Въ слѣдующемъ, рядомъ съ вышеописаннымъ, деревянномъ домѣ, имѣющемъ также каменный фундаментъ, находится помѣщеніе двухъ переѣздныхъ сторожей. Каждому сторожу отведена комната, служащая и кухней. Обѣ квартиры имѣютъ самостоятельные входы, и подобный типъ зданія можно признать раціональнымъ.

Осмотрѣнный затѣмъ домъ, въ которомъ живетъ артель въ 20 человѣкъ и артельный староста, недостаточной площади, въ части своей, предназначенной для артели: для артельнаго старосты отведена комната и кухня вполнѣ достаточная, для артели же въ 20 человѣкъ комната слишкомъ мала.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ пассажирскому зданію.

Пассажирское зданіе кирпичное, красивой архитектуры; помѣщеніе внутри высокое, свѣтлое. Зданіе островного типа и къ нему примыкаетъ широкій вымощенный перронъ. Во всѣхъ помѣщеніяхъ полы изъ плитокъ. Помѣщенія для пассажировъ вполнѣ достаточны. Зданіе это открыто въ 1907 г. и въ настоящее время имѣетъ видъ совершенно новой постройки. Служебныя помѣщенія также достаточны; въ нихъ полы деревянные. Въ телеграфной имѣется 10 аппаратовъ и въ сутки проходитъ отъ 150 до 200 телеграммъ.

Противъ пассажирскаго зданія расположенъ товарный дворъ.

Ст. Лида находится при уѣздномъ городѣ Лида, Виленской губ., имѣющемъ довольно большое значеніе въ торгово-промышленномъ отношеніи среди другихъ городовъ губерніи.

Въ городѣ Лида находятся: крупные пивоваренные заводы, три табачныя фабрики, два лѣсопильныхъ завода, фабрика гнутой мебели, небольшой чугуно-литейный заводъ и мыловаренный заводъ.

Въ раіонѣ станціи находятся: въ 2—3 верстахъ отъ станціи пять винокуренныхъ заводовъ и кирпичные заводы.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи 1000 десятинъ и частныхъ свыше 5000 десятинъ.

Путей на ст. Лида имѣется:

Со стороны Вильна-Сарненскаго участка: поѣздныхъ—2, вмѣстимостью 115 вагоновъ, главныхъ—1, вмѣстимостью 77 ваг., разъѣздныхъ—4, вмѣстимостью 275 ваг., запасныхъ—14, вмѣстимостью 696 ваг., запасныхъ—9, вмѣстимостью 502 ваг. и тракціонныхъ—9, вмѣстимостью 179 ваг.

Со стороны Полоцкаго участка: поѣздныхъ—1, вмѣстимостью 45 ваг., главныхъ—2, вмѣстимостью 156 ваг., разъѣздныхъ—10, вмѣстимостью 612 ваг. и запасныхъ—18, вмѣстимостью 802 ваг.

Работа ст. Лида за 1909 и 1910 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено поѣздовъ:		
пассажирскихъ	2.459	2.202
товарныхъ	2.570	2.647
воинскихъ	109	138
хозяйственныхъ	798	1.527
Итого	5.936	6.514
Прибыло поѣздовъ:		
пассажирскихъ	2.459	2.202
товарныхъ	2.570	2.647

	1909 г.	1910 г.
воинскихъ	109	138
хозяйственныхъ	798	1527
Итого	5.936	6.514

Отцѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	587	904
товарныхъ	17833	21145
Итого	18420	22049

Прицѣплено вагоновъ:

Пассажирскихъ	550	904
товарныхъ	16.625	19.659
Итого	17.172	20.563

Сдано вагоновъ

груженыхъ	6.056	4.114
порожнихъ	478	791
Итого	6.534	4.905

Принято вагоновъ съ

груженыхъ	4.258	3.650
порожнихъ	2.294	1.269
Итого	6.552	4.919

Нагружено частнаго груза:

средствами станціи	667695 п.	1539374 п.
средствами отправителей . . .	855150 „	1612267 „
Перегружено частнаго груза средствами станціи	362.464 „	507.871 „
Выгружено частнаго груза:		
средствами станціи	1.168.871 „	1.590.685 „
средствами получателей . . .	679.541 „	1.676.204 „
Нагружено служебнаго груза средствами службъ-потребительницъ	478.739 „	1108.037 „
Выгружено служебнаго груза средствами службъ-потребительницъ	388.298 „	1.286.862 „

	1909 г.	1910 г.
Продано пассажирскихъ билетовъ:		за 3 мѣс.
I-го кл.	Станція находилась въ пользованіи Николаевской желѣзной дороги.	53
II-го „		820
III-го „		20.806
IV-го „		6.015
Выдано багажныхъ квитанцій .	—	1.673
Прибыло багажныхъ квитанцій	—	1.518
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	10.931	10.001
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	13561	15.188
Количество переданныхъ 10-тисловныхъ депешъ:		За 3 мѣс.
частныхъ	—	4.197
служебныхъ	—	167.301
Общее поступленіе въ кассу станціи	660.011 р.	608.450 р.

Преимущественные грузы по отправленію: пиво и лѣсной матеріалъ, а по прибытію хлѣбные грузы и каменный уголь.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Лида имѣется:

Открытыхъ платформъ—3, изъ нихъ:

1) длиною 16,90 саж., шир. 4 саж. площ. 67,6 кв. саж.
2) „ 4,59 „ „ 4 „ „ 18,36 „ „
3) „ 10,00 „ „ 5 „ „ 50,0 „ „

послѣдняя служитъ для нагрузки скота.

Крытая товарная платформа длиною 14,90, шириною 4,00 саж., площ. 59,60 кв. саж.

Пакгаузовъ—3, изъ нихъ:

1) длиною 26,13 саж., шир. 3,38 саж., площ. 88,32 кв. саж.
2) „ 10,12 „ „ 3,10 „ „ 31,38 „ „
3) „ 2,04 „ „ 3,52 „ „ 7,18 „ „

Личный составъ ст. Лида по сл. дв.: нач. станціи—1, помощниковъ его—3, кассировъ—4, смотритель пакгауза—1, вѣсовщиковъ—4, конторщиковъ—10, составителей—3, сцѣпщиковъ—3, стрѣлочниковъ—32, сторожей—17.

Нач. дороги было, между прочимъ, сообщено Подкомиссіи, что на путяхъ ст. Лида стоитъ временно выдѣляемый изъ излишка паркъ товарныхъ вагоновъ.

Другой такой же паркъ имѣется на ст. Волковыскъ.

При осмотрѣ Подкомиссіей пакгаузовъ было установлено, что площадь ихъ достаточна, но конструкцію нельзя признать раціональною: ширина пакгауза совершенно недостаточна. Вмѣсто дверей въ пакгаузахъ сдѣланы желѣзныя жалюзи, опускающіяся съ особой катушки.

Пакгаузы раздѣлены брантмауерами.

У. Пол. ж. д. предполагало испросить на 1912 г. кредитъ въ 7.000 руб. на переустройство путей на ст. Лида, помимо стоимости старыхъ рельсъ и скрѣпленій, не требующихъ денежнаго ассигнованія—2.100 руб.

Переустройство путей на узловой станціи Лида предполагается съ цѣлью уменьшенія числа противошерстныхъ стрѣлокъ, которыя проходятся пассажирскими поѣздами съ обѣихъ сторонъ станціи, а также для упрощенія маневровъ по передачѣ и сортировкѣ поѣздовъ. Работа эта, по свѣдѣніямъ у. Пол. ж. д., вызвана увеличеніемъ скорости скорыхъ поѣздовъ до 55 верстъ въ среднемъ и наибольшей— до 75 вер. въ часъ.

Подкомиссіей было отмѣчено, что станціонные пути ст. Лида слишкомъ растянуты.

Товарная контора занимаетъ кирпичное зданіе красивой архитектуры. Площадь совершенно достаточная; въ помѣщеніи, предназначенномъ для грузохозяевъ, полъ сдѣланъ изъ плитокъ, въ служебныхъ помѣщеніяхъ—деревянный; входъ для грузохозяевъ отдѣльный. Въ товарной конторѣ двѣ комнаты отведены для архива.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ жилому дому, только что законченному постройкой за кредитъ въ 8.750 руб., отпущенный въ 1909 г. Домъ этотъ предназначенъ для квартиры фельдшера и акушерки.

У. Пол. ж. д., испрашивая въ 1909 г. кредитъ на постройку на ст. Лида деревянныхъ жилыхъ домовъ со службами для врача, фельдшера и акушерки, общей площ. 53 кв. саж., указало, что для поименованныхъ лицъ не могутъ быть наняты квартиры въ непосредственной близости отъ станціи въ частныхъ домахъ.

Квартира доктора занимаетъ деревянный особнякъ. Домъ этотъ также только что оконченъ постройкой. Квартира доктора состоитъ изъ 5 комнатъ и кухни. Квартира нач. ст. занимаетъ половину одноэтажнаго деревяннаго дома и состоитъ изъ 5 комнатъ и кухни. Вторая половина дома въ настоящее время пустуетъ, такъ какъ предназначена для квартиры пом. нач. станціи, котораго въ настоящее время не имѣется. Временно одну изъ этихъ свободныхъ комнатъ занимаетъ вѣсовщикъ съ семьей, состоящей изъ жены и 8 человѣкъ дѣтей. Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ одноклассное училище.

Училище занимаетъ бывшее пассажирское зданіе, площ. 106,30 кв. саж., просторное, свѣтлое и вполнѣ соотвѣтственное; зданіе деревянное, полы частью изъ плитокъ, частью деревянные и помѣщеніе содержится въ должной чистотѣ.

Лидское училище открыто 19 марта 1907 г. Обучаются въ училищѣ 67 мальчиковъ и 45 дѣвочекъ. Персоналъ училища состоитъ изъ 3 человѣкъ.

Изъ училища Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

Въ матеріальномъ складѣ ст. Лида имѣются:

1) сарай деревянный, площ. 40 кв. саж. (остался отъ постройки Полоцкъ-Сѣдлецкой линіи);

2) сарай деревянный, площ. 48 кв. саж. въ два отдѣленія, также старый;

3) желѣзные баки для керосина и мазута.

Ежегодный расходъ керосина . . . . . 2.000 пуд.
Нужный запасъ . . . . . 1.306 „
Баковъ имѣется: 1 на фундаментѣ и 1 цистерный на рельсовыхъ звеньяхъ общ. емк. 1750 пуп.
Ежегодный расходъ мазута . . . . . 3.000 пуд.
Нужный запасъ . . . . . 1.109 „
Бакъ на фундаментѣ 1 емкостью 1000 пуд.

4) Деревянная будка.

Въ 1910 и 1911 г.г. У. ж. д. вносился кредитъ на устройство матеріальнаго склада при ст. Лида. Кредитъ этотъ, однако, былъ оба раза исключенъ Законодательными Учрежденіями, вслѣдствіе чего у. Пол. ж. д. вноситъ его снова на 1912 г.

Въ 1910 г. кредитъ на приступъ къ работамъ по устройству матеріальнаго склада по ст. Лида испрашивался въ 8.000 руб.; въ 1911 г. испрашивалось 10.000 руб. Общая стоимость работъ исчислена была около 35.000 руб.

У. Пол. ж. д. указывалось, что, согласно соглашенію о пользованіи ст. Лида, состоявшемуся до передачи участка Полоцкъ-Волковыскъ въ вѣдѣніе Пол. ж. д., на этой станціи долженъ быть устроенъ общій матеріальный складъ, въ составъ котораго входятъ: кладовыя—деревянная, площ. 50 кв. саж. (на сумму 3.000 руб) и каменная, площ. 40 кв. саж. (7.000 руб), обѣ со стелажами (7.100 руб), навѣсъ, площ. 40 кв. саж. (1.200 руб.), каменный погребъ въ 30 кв. саж. (3.600 руб.) и четыре цистерны для керосина по 1.000 пуд. (4.600 руб.).

Кромѣ того, предполагается построить заборовъ 785 пог. саж. (4.950 руб.), устроить и оборудовать водопроводы (1.150 руб.), уложить пути и стрѣлки (1.100 руб.) и приспособить старый бакъ для храненія мазута (1.200 руб.).

На 1912 г. испрашивается значительно меньшій кредитъ, а именно: предполагается устроить: каменную кладовую площ. 2,5 кв. саж. (3.750 р.) съ устройствомъ стелажей (500 р.), каменный погребъ, площ. 20 кв. саж. (2.400 р.) и провести водопроводъ съ установкой пожароводоразборнаго крана (1.050 р.).

При осмотрѣ Подкомиссіей существующихъ очень тѣсныхъ деревянныхъ сараевъ, покрытыхъ деревянной же въ одинъ тесъ крышей, Подкомиссія нашла такое положеніе ихъ неудовлетворительнымъ.

Ярлыковъ при матеріалахъ въ сараѣ не имѣется, а находятся они въ конторѣ.

Въ матеріальномъ складѣ при ст. Лида артели не имѣется.

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія прослѣдовала къ дому, въ которомъ расположена квартира нач. 2-го уч. сл. п.

Домъ деревянный, особнякъ, расположенъ въ саду.

Рядомъ съ квартирой въ томъ же домѣ находится контора участка.

Имѣющаяся при квартирѣ нач. уч. оранжерея въ настоящее время ликвидируется и тропическія растенія, какъ сообщилъ нач. дороги, подлежатъ продажѣ съ аукціона.

Остальныхъ жилыхъ помѣщеній на ст. Лида Подкомиссія не осматривала. Общая площ. ихъ—361,79 кв. саж.

Затѣмъ Подкомиссія черезъ станціонные пути прослѣдовала въ новое зданіе депо.

Къ коренному депо Лида приписаны исключительно товарные паровозы: типа 0—4—0—15 паровозовъ и типа 0—3—0—14 паровозовъ, всего 29. Пробѣгъ паровозовъ Лидскаго депо за 1910 г. былъ 834.003 паровозо-верстъ, за 10 мѣсяцевъ 1911 г.—733.151.

Лидское депо обслуживаетъ всѣ товарные поѣзда на уч. Вильна-Барановичи, длиною 189 верстъ, и на постоянные маневры въ Вильнѣ 2 паровоза.

Общая длина путей на ст. Лида, находящихся въ распоряженіи сл. т., равна 10,47 вер. Для поворачиванія паровозовъ при депо имѣется два круга. Одинъ діаметромъ 48', другой діаметромъ 64'. Паровозное зданіе одно вѣернаго типа на 16 стойлъ, длина стойла 9,80 саж., общая площадь помѣщенія, не считая кочегарныхъ ямъ, 486,16 кв. саж. Изъ этихъ стойлъ 4 заняты подъ подъемку. На остальныхъ производится промывка паровозовъ и текущій ремонтъ. Промывку производятъ надъ кочегарными ямами съ размѣрами 0,4 × 0,6 × 7,35 саж. Надъ ямой имѣется по два вытяжныхъ колпака. Для промывки имѣется между кочегарными ямами 8 промывательныхъ крановъ. Высота дна напорнаго бака, откуда берутъ воду для промывки, считая отъ головки рельса, 4,28 саж. Помѣщеніе депо свѣтлое, содержится чисто, потолки бетонные.

Непосредственно къ депо примыкаетъ мастерская, общей площ. 97,07 кв. саж., изъ коихъ занято подъ:

контору мастера	2,45	кв. саж.
инструментальную	3,80	„ „
механическое отдѣленіе	44,62	„ „
кузницу и мѣдницкую	25,00	„ „
столярную мастерскую	7,78	„ „
кладовую	4,82	„ „
помѣщеніе для двигателя	10,60	„ „

Мастерскія свободныя, кузница свѣтлая, хорошая.
Отопленіе зданій неудовлетворительное.

Мастерская оборудована слѣдующими станками:

Токарно-винторѣзными	4
Колесно-токарнымъ	1
Сверлильными	3
Тисками слесарными	25
Каменными точилами	2
Поперечно-строгальнымъ	1
Козлами винтовыми для подъема паровозовъ	2
Плитами провѣрочными	4
Прессомъ гидравлическимъ	1
Болторѣзнымъ станкомъ	1
Вентиляторомъ	1
Двойнымъ кузнечнымъ горномъ	1
Ординарнымъ	1
Горнами переносными	3
Горномъ для жестяниковъ	1
Точиломъ наждачнымъ	1
Домкратами желѣзными	7
„ деревянными	8
Паровымъ котломъ 17 кв. метровъ . . .	1

Станки приводятся въ движеніе отъ горизонтальной паровой машины въ 20 лош. силъ.

Назначеніе мастерскихъ при депо—текущій ремонтъ, подъемка паровозовъ для смѣны и обточки колесныхъ скатовъ, и такой же ремонтъ вагоновъ.

Произведено въ 1910 г. 54 подъемки паровозовъ и 19 подъемокъ тендеровъ. Количество пассажирскихъ вагоновъ, выпущенныхъ изъ періодическаго осмотра текущаго ремонта за 1909 г.—37, за 1910 г.—62.

Отопленіе депо печное.

Въ общемъ, мастерскія оборудованы хорошо.

Отсутствіе хорошаго отопленія въ депо является большимъ недостаткомъ; въ настоящее время депо отапливается паровозомъ, такъ какъ печное отопленіе, устроенное здѣсь, несовершенно. Въ виду этого у. Пол. ж. д. вносило на 1910 г. на начало работъ по устройству центральнаго отопленія грѣтымъ воздухомъ по системѣ Стюртевента. При отопленіи по вышеупомянутой системѣ въ зданіе вгоняется свѣжій нагрѣтый воздухъ, чѣмъ достигается также и вентиляція зданія. Независимо отъ того, нагрѣтый воздухъ, выходя изъ трубъ, расположенныхъ въ вертикальныхъ стѣнкахъ кочегарныхъ ямъ, обогрѣваетъ снизу стоящіе на канавахъ паровозы.

Площадь зданія депо и мастерскихъ при ст. Лида—700 кв. саж. и стоимость работъ исчислена въ 700×20=14.000 руб. Въ этой суммѣ у. Пол. ж. д. и испрашивался кредитъ, но У. ж. д. его исключило.

Помѣщеніе мастерскихъ также вполнѣ соотвѣтственное. Кузница и мѣдницкая свѣтлыя и хорошія.

Въ старомъ зданіи депо, находящемся противъ новаго, въ настоящее время помѣщается мастерская стрѣлочныхъ переводовъ уч. сл. п. Помѣщеніе большое и вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію.

Мощность источника водоснабженія на ст. Лида неограниченная; разстояніе между сосѣдними водоснабженіями 23,99 вер.; виртуальное разстояніе—35,7 и 30,7 вер.

Въ 8 час. 41 мин. утра Подкомиссія отбыла со ст. Лида.

При слѣдованіи Подкомиссіи черезъ 100 версту, нач. сл. п. было доложено Подкомиссіи, что въ расположенномъ здѣсь карьерѣ выбирается лучшій на линіи гравилистый балластъ, но запасъ его на имѣвшейся площади приходитъ къ концу. Въ 1910 г. вывезно изъ этого карьера 782,54 куб. саж. Въ виду этого у. Пол. ж. д. испрашивался на 1911 г. кредитъ на дополнительную аренду 19,5 дес. земли у князя Трубецкого на сумму 4.730 руб. и на перекладку карьернаго пути съ удлиненіемъ его на 190 саж. по направленію хребта дополнительно отчуждаемой возвышенности.

Кредитъ этотъ испрашивался въ суммѣ 28.200 р. на два карьера,—сотой версты и 158 вер. (Брестъ-Лунинецкая линія), но Законодательными Учрежденіями было отпущено лишь 20.000 руб.

Подкомиссіей было отмѣчено, что балластный слой на 2-мъ уч. не имѣетъ достаточной высоты и хотя нач. сл. п. сообщилъ, что высота этого слоя достигаетъ 0,19, но, по наблюденію Подкомиссіи, эта высота не превышаетъ и 0,16, падая мѣстами до 0,11—0,12, такъ что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ оголены концы шпалъ.

Въ предѣлахъ 130—135 вер. балластъ въ особенности плохъ

Нач. сл. т. было отмѣчено, что лѣтомъ балластъ этотъ въ особенности даетъ себя чувствовать въ тѣхъ случаяхъ, когда скорые поѣзда приходится водить двойной тягой: второй паровозъ заносится пескомъ и сильно нагрѣвается, что, конечно, весьма чувствительно отражается на стоимости ремонта паровозовъ.

Въ 10 час. утра Подкомиссія прибыла на ст. Новогрудокъ.

Въ раіонѣ ст. Новогрудокъ находится, на разстояніи отъ 14 до 24 вер., пять винокуренныхъ заводовъ, на разстояніи отъ 5 до 20 верстъ три смолокуренныхъ завода, въ 15 верстахъ крахмальный заводъ, въ 11 вер. медоваренный заводъ и паркетная фабрика.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи свыше 15.000 десятинъ, а частныхъ до 25.000 десятинъ.

Въ 22 верстахъ отъ станціи находится уѣздный городъ Новогрудокъ, Минской губ. (съ населеніемъ 13.000) и мѣст. Кореличи въ 42 вер. отъ станціи и Дятлово въ 15 вер. отъ станціи (въ каждомъ до 5.000 душъ).

Путей на ст. Новогрудокъ имѣется: поѣздныхъ—1, вмѣстимостью 84 ваг., главныхъ—1, вмѣстимостью 93 ваг., разъѣздныхъ— 2, вмѣстимостью 118 ваг. и запасныхъ—3, вмѣстимостью 116 вагоновъ.

Работа ст. Новогрудокъ за 1909 и 1910 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено поѣздовъ:		
пассажирскихъ	2.459	2.202
товарныхъ	2.570	2.647
воинскихъ	109	138
хозяйственныхъ	798	1527
Итого	5.936	6.514
Прибыло поѣздовъ:		
пассажирскихъ	2.459	2.202
товарныхъ	2.570	2.647
воинскихъ	109	138
хозяйственныхъ	798	1.527
Итого	5.936	6.514
Отцѣплено вагоновъ:		
пассажирскихъ	14	13
товарныхъ	2.038	1.922
Итого	2.052	1.939

Прицѣплено вагоновъ:	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	14	13
товарныхъ	2029	1867
Итого	2.043	1.880

Нагружено частнаго груза:		
средствами станціи	277.158 п.	144.739 п.
средствами отправителей.	476.508 „	449.360 „
Выгружено частнаго груза:		
средствами станцій	310.067 „	550.218 „
средствами получателей	247.667 „	384.160 „
Перегружено частнаго груза за средства станціи	4.495 „	3.450 „
Нагружено служебнаго груза:		
средствами службъ потреб.	186.876 „	146.637 „
Выгружено служебнаго груза средствами сл. потребит.	147.713 „	265.119 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:		
I класса	76	60
II „	1.260	1.301
III „	18.854	10.326
Выдано багажныхъ квитацій	2.244	2.586
Прибыло багажныхъ квитанцій . . .	3.037	3.432
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	5.036	5.262
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	8.063	8.972
Общее поступленіе въ кассу станціи	96.945 р.	448813 р.
Количество депешъ единичныхъ 10-ти словныхъ:		
частныхъ	1.057	1.062
служебныхъ	76.495	74.632

Преимущественные грузы по отправленію: лѣсной матеріалъ, камень строительный и хлѣбные грузы; по прибытію— керосинъ, соль и хлѣбные грузы.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Новогрудокъ имѣется:

Открытыхъ товарныхъ платформъ—2:

1)	длина	9,01	саж.,	шир.	3,96	саж.,	площ.	35,65	кв.	саж.
2)	„	8,30	„	„	2,30	„	„	19,09	„	„

Пакгаузовъ—4:

1)	длина	9,10	саж.,	шир.	3,50	саж.,	площ.	31,89	кв.	саж.
2)	„	11,20	„	„	3,05	„	„	37,31	„	„
3)	„	7,00	„	„	3,03	„	„	21,35	„	„
4)	„	4,56	„	„	3,05	„	„	14,11	„	„

Личный составъ ст. Новогрудокъ по сл. дв. состоитъ изъ: 1 нач. ст., 3 его помощниковъ, 1 кассира, 2 вѣсовщиковъ, 3 конторщиковъ, 1 сцѣпщика, 5 стрѣлочниковъ, 3 сторожей.

Пассажирское зданіе ст. Новогрудокъ имѣетъ въ настоящее время площадь помѣщеній зала III кл. въ 14,66 кв. саж., II кл.—12,03 кв. саж., дамской—2,32 кв. саж. Количество пассажировъ въ годъ: отправляющихся 28.000, прибывающихъ—28.600; наибольшее одновременное скопленіе пассажировъ—100 челов., наименьшее—40 челов. Въ этомъ же зданіи помѣщается и товарная контора, площ. 4,60 кв. саж., для кассира, вѣсовщика, конторщика и публики.

Предполагается увеличить пассажирское зданіе путемъ пристройки 30 кв. саж., какъ для увеличенія существующихъ помѣщеній, такъ и для устройства новыхъ: буфетной кухни съ кладовой и мужской уборной. Кромѣ того, при зданіи не имѣется ледника для буфета и мусорной ямы. Полная стоимость работъ исчислена въ 8.300 руб.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія, Подкомиссія установила, что выносъ товарной конторы изъ пассажирскаго зданія и постройку отдѣльной товарной конторы слѣдуетъ признать необходимой и неотложной работой; что же касается расширенія пассажирскаго зданія путемъ новой пристройки, то въ этомъ отношеніи Подкомиссія пришла къ заключенію, что съ выносомъ изъ станціоннаго зданія товарной конторы пассажирское помѣщеніе можно будетъ расширить за счетъ освободившагося помѣщенія и новая площадь помѣщеній временно можетъ удовлетворить имѣющимся потребностямъ.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія перешла въ фельдшерскій пріемный покой.

Пріемный покой находится въ деревянномъ домѣ, въ которомъ пріемному покою, собственно, отведена одна комната, гдѣ помѣщается и аптека; двѣ комнаты занимаетъ квартира фельдшера, а остальное помѣщеніе перестраивается и приспособляется для квартиры пом. нач. станціи. Прежде это приспосабливаемое помѣщеніе принадлежало пріемному покою.

Подкомиссіей было отмѣчено, что сокращать помѣщеніе пріемнаго покоя и стѣснять его до крайности, выкраивая изъ части его квартиру для пом. нач. станціи, не слѣдовало бы.

Здѣсь же невдалекѣ расположенъ деревянный домъ на каменномъ фундаментѣ, въ которомъ находится квартира нач. станціи, состоящая изъ 4-хъ комнатъ и кухни. Помѣщеніе вполнѣ соотвѣтственное и содержится въ должной чистотѣ.

Въ 10 час. 10 мин. утра, Подкомиссія отбыла со ст. Новогрудокъ и въ 10 час. 45 мин. прибыла на ст. Молчадь.

Ст. Молчадь.

При ст. Молчадь находится лѣсопильный заводъ, въ 4 вер. отъ станціи крахмальный заводъ и сыроварня, въ 10—18 верстахъ три винокуренныхъ завода.

Лѣсовъ казенныхъ въ раіонѣ станціи нѣтъ, частныхъ до 1000 дес.

Общій грузооборотъ станціи въ 1909 и 1910 г.г. выражался въ слѣдующихъ цифрахъ:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено грузовъ малой скорости	293.761	472.078
Прибыло грузовъ малой скорости	114.892	92.142

Складочныхъ помѣщеній на ст. Молчадь имѣется: пакгаузъ 1—длиною 2,19 пог. саж., шириною 3,48 саж., площ. 7,62 кв. саж.; открытая товарная платформа длиною 10 пог. саж., шириною 4,00 саж., площ. 40 кв. саж. и крытая товарная платформа длиною 4,00 саж., шириною 4 саж., площ. 16 кв. саж.

При осмотрѣ товарныхъ помѣщеній, Подкомиссіей было установлено, что помѣщеніе пакгауза слишкомъ мало.

Пасс. зданіе такого же типа, какъ на ст. Новогрудокъ, но въ виду того, что ст. Молчадь является мало работающей, то станціонныя помѣщенія можно считать достаточными. Содержатся они въ чистотѣ.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла на ст. Барановичи II.

Полотно для второго пути, подходящаго къ Центральнымъ Барановичамъ, длиною въ 5 вер., готово, т. е. исполнены всѣ земляныя работы, но мосты еще не устроены. Устройство этого пути было произведено за счетъ спеціальныхъ кредитовъ.

Ст. Барановичи II.

Въ 11 час. 35 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Барановичи II.

Въ раіонѣ станціи находятся: въ 1 вер. отъ станціи паровая мельница и лѣсопильный заводъ, въ 3 вер. салотопленный и заводъ колесной мази и въ 4 верстахъ кирпичный заводъ.

Въ раіонѣ станціи имѣется до 1500 дес. казеннаго лѣса.

При станціи находится крупное мѣстечко Барановичи (съ

населеніемъ до 20.000 душъ) и мѣстечко Городище (съ населеніемъ въ 5.000 душъ) въ 30 вер. отъ станціи.

Кирпичное одноэтажное пасс. зданіе имѣетъ довольно значительную длину. Къ зданію примыкаетъ широкій перронъ. Помѣщеніе для пассажировъ болѣе чѣмъ достаточно; такъ, залъ I и II класса обширной площади, имѣетъ полъ изъ плитокъ и красиво отдѣланъ. Въ уборныхъ чисто и просторно. Очень свободно также помѣщеніе для багажной. Въ обширномъ залѣ для пассажировъ III класса полъ также изъ плитокъ и помѣщеніе содержится очень чисто. Служебныя помѣщенія вполнѣ соотвѣтственной площади, въ особенности свободна комната для телеграфа. Въ станціонномъ зданіи помѣщается также товарная контора и одна комната, предназначенная для школы телеграфа.

Изъ пасс. зданія Подкомиссія прослѣдовала къ новому кирпичному дому, только что законченному постройкой за кредитъ 1909 г., въ которомъ помѣщается врачебный пріемный покой. Больныхъ черезъ старый пріемный покой на ст. Барановичи проходило обыкновенно до 100 человѣкъ ежедневно. Новый пріемный покой занимаетъ очень обширное помѣщеніе, которое слѣдуетъ признать вполнѣ соотвѣтствующимъ. Помѣщеніе свѣтлое, очень хорошее, но еще не функціонируетъ.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала мимо вновь выстроеннаго каменнаго дома, предназначаемаго для дежурныхъ комнатъ паровозныхъ бригадъ. Зданіе это построено за кредитъ, отпущенный въ 1910 г. въ суммѣ 10.125 руб.

На ст. Барановичи собирается шесть бригадъ, для которыхъ требуется площадь помѣщенія въ 60 кв. саж., а до настоящаго времени имѣлось лишь 14 кв. саж. въ старомъ помѣщеніи, о которомъ будетъ сказано ниже. Новое зданіе имѣетъ площ. 45 кв. саж.

Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ деревянный жилой домъ, въ которомъ помѣщается квартира машиниста, состоящая изъ двухъ комнатъ и кухни. Квартира вполнѣ соотвѣтственная по площади и содержится въ большомъ порядкѣ. Живущій въ этомъ же домѣ кладовщикъ депо имѣетъ двѣ комнаты и кухню. Въ другой половинѣ дома расположена квартира пом. нач. депо; квартира эта Подкомиссіей не осматривалась.

Старое тѣсное помѣщеніе дежурной паровозныхъ бригадъ занимаетъ довольно ветхій деревянный домъ. Въ немъ имѣются 14 кроватей.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла квартиру пом. нач. 4 уч. сл. п.

Квартира состоитъ изъ 4 комнатъ, кухни и ванной. Во второй половинѣ этого дома живутъ: пом. нач. станціи и фельдшеръ.

Совершенно отдѣльно отъ жилыхъ домовъ и въ 200 саж. отъ

станціоннаго зданія расположена единственная имѣющаяся на Пол. ж. д. больница.

Барановичская больница помѣщается въ деревянномъ, одноэтажномъ зданіи и предназначена для больныхъ мужчинъ. Помѣщеніе больницы очень неудобное, свѣта недостаточно, ремонтъ запущенъ; въ особенности нехороши давно некрашенные деревянные полы.

Зданіе это было построено спеціально для больницы, но типъ зданія неудаченъ.

Въ больницѣ имѣются: пріемная для амбулаторныхъ больныхъ площ. 4,99 кв. саж., кабинетъ врача площ. 4,69 кв. саж., перевязочная—4,21 кв. саж., корридоръ—25,05 кв. саж., палаты № 1—4,71, № 2—4,73, № 3—4,49 и № 4—5,02 кв. саж., операціонная—6,90 кв. саж. съ плиточнымъ поломъ, аптека—4,93 кв. саж., матеріальная—1,83 и ванная—2,44 кв. саж. Кромѣ того, въ каменной пристройкѣ къ больницѣ имѣется заразное отдѣленіе, состоящее изъ: палатъ № 1 площ. 2,04 кв. саж., № 2—3,04 кв. саж. и ванной—0,44 кв. саж.

Больничная кухня находится въ отдѣльномъ зданіи площ. 6,16 кв. саж.; прачечная также отдѣлена и имѣетъ 6,08 кв. саж.

При больницѣ медицинскій персоналъ состоитъ изъ: врача, 2 фельдшеровъ, сидѣлки, 3 служителей, сторожа, повара и прачки.

Въ больницѣ имѣется 16 кроватей и въ заразномъ отдѣленіи 4 кровати.

Въ день осмотра больницы Подкомиссіей многія кровати были не заняты больными.

Недалеко отъ описаннаго зданія больницы, находится новый только что выстроенный заразный баракъ, въ который больные еще не поступали. Зданіе это гораздо лучше, чѣмъ зданіе больницы и болѣе приспособлено. Въ немъ предназначается устроить 4 палаты, буфетную и другія необходимыя помѣщенія. Рядомъ съ баракомъ построена небольшая покойницкая.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ общежитіе мальчиковъ.

Общежитіе открыто въ 1897 г. на 20 воспитанниковъ въ наемномъ домѣ. Въ 1901 г. оно расширено на 40 воспитанниковъ и переведено въ спеціально выстроенное „Попечительствомъ объ учащихся въ школахъ и училищахъ Пол. ж. д.“, зданіе площ. 75 кв. саж. Домъ этотъ деревянный, одноэтажный.

Кромѣ того, имѣется еще и другой домъ для общежитія мальчиковъ также на 40 человѣкъ. Этотъ домъ казенный.

Какъ въ томъ, такъ и въ другомъ общежитіи въ спальныхъ и столовыхъ помѣщеніяхъ была отмѣчена чистота и порядокъ.

Почти рядомъ съ зданіями общежитій расположено одноклассное училище, занимающее одноэтажный деревянный домъ

площ. 75 кв. саж., въ которомъ въ день осмотра Подкомиссіей происходилъ ремонтъ. Въ залѣ устроенъ алтарь, который отдѣляется деревянными ставнями. Въ училищѣ обучаются 75 мальчиковъ и 51 дѣвочка. Учащихъ 5 человѣкъ. Училище это существуетъ съ 1903 г.

Рядомъ же расположено второе училище двуклассное.

Это училище существуетъ съ 1890 г. и занимаетъ домъ площ. 75 кв. саж. Въ двуклассномъ училищѣ обучаются 201 мальчикъ и 122 дѣвочки. Учительскій персоналъ состоитъ изъ 9 человѣкъ.

Какъ одноклассное, такъ и двуклассное училища вполнѣ просторны, имѣютъ достаточно свѣта и воздуха и содержатся въ порядкѣ.

При двуклассномъ училищѣ имѣется домовая церковь: устроенъ отдѣленный отъ классовъ раздвижными переборками алтарь, который въ дни богослуженій соединяется съ двумя прилегающими классами.

Изъ училища Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Путей на ст. Барановичи II имѣется: главныхъ—1, вмѣстимостью 53 ваг., поѣздныхъ—8, вмѣстимостью 441 ваг., разъѣздныхъ—8, вмѣстимостью 155 ваг., запасныхъ и дровяныхъ—19, вмѣстимостью 976 ваг. и тракціонныхъ—15, вмѣстимостью 216 ваг.

Работа ст. Барановичи II за 1909 и 1910 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено поѣздовъ:		
пассажирскихъ	3.064	2.932
товарныхъ	5.686	5.164
воинскихъ	273	263
хозяйственныхъ	1.105	1.523
Итого	10.129	9.882
Прибыло поѣздовъ:		
пассажирскихъ	3.064	2.932
товарныхъ	4.578	4.304
воинскихъ	206	298
хозяйственныхъ	1.235	1.587
Итого	9.083	9.121

Отцѣплено вагоновъ:	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	44.363	41.770
товарныхъ	281.802	239.557
Итого	326.165	281 327

Прицѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	43.961	44.839
товарныхъ	276.588	239.010
Итого	320.549	283.849

Сдано вагоновъ на Моск.-Брестскую ж. д.:

груженыхъ	27.572	30.293
порожнихъ	37.609	23.548
Итого	65.181	53.841

Принято вагоновъ съ Московско-Бр. ж. д.

груженыхъ	56.669	49.266
порожнихъ	9.055	5.040

Нагружено частнаго груза:

средствами станціи	150.100 п.	113.758 п.
средствами отправителей	835.942 „	974.865 „

Выгружено частнаго груза:

средствами станціи	1.367.801 „	1.066.107 „
средствами получателей	3.851.735 „	2.985.545 „
Перегружено частнаго груза средствами станціи	2.172.502 „	3.319.759 „
Нагружено служебнаго груза средствами службъ-потреб.	438.641	459.397 „
Выгружено служебнаго груза средствами службъ-потреб.	272.905	1.923.364 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

I класса	161	181
II „	2.133	2.309
III „	48.211	44.848
IV „	5.978	28.456

	1909 г.	1910 г.
Выдано багажныхъ квитанцій	2.023	2.504
Прибыло багажныхъ квитанцій	2.428	2.929
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	4.847	5.414
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	11.363	11.059
Общее поступленіе въ кассу станціи .	479.854 р.	442.029 р.

Количество единичныхъ 10-ти словныхъ депешъ:

частныхъ	16. 738	18.605
служебныхъ	1.050.798	1.006.308

Преимущественные грузы: по отправленію—лѣсной матеріалъ;; по прибытію—хлѣбные грузы и каменный уголь.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Барановичи II имѣется:

Открытыхъ товарныхъ платформъ—2:

длина 11,76 пог. саж., ширина 4,05 саж., площ. 47,63 кв. саж.
„ 11,00 „ „ „ 3,00 „ „ 33,00 „ „

Крытыхъ товарныхъ платформъ—2:

1) длина 4,22 пог. саж., ширина 4,05 саж., площ. 17,09 кв. саж.
2) „ 28,00 „ „ „ 3,00 „ „ 84,00 „ „

Пакгаузовъ—2:

1) длина 2,15 пог. саж ширина 3,47 саж., площ. 7,46 кв. саж
2) „ 9,05 „ „ „ 2,42 „ „ 21,90 „ „

Личный составъ ст. Барановичи II по сл. дв. состоитъ изъ: 1 нач. станціи, 4 его пом., 5 кассировъ, 2 передаточныхъ агентовъ, 1 смотрителя пакгауза, 7 вѣсовщиковъ, 25 конторщиковъ, 13 составителей, 10 сцѣпщиковъ, 43 стрѣлочниковъ, 33 сторожей.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала въ матеріальный складъ.

Въ матеріальномъ складѣ имѣются:

1) Главный корпусъ № 1—деревянное зданіе на каменныхъ столбахъ въ 2 отдѣленія общ. площ. 103,85 кв. саж.

2) Сарай деревянный № 6 на каменномъ фундаментѣ, площадью—56,68 кв. саж.

3) Сарай деревянный № 2, площ. 12,56 кв. саж.

4) Погребъ каменный № 5, площ. 25,92 кв. саж.

5) Навѣсъ деревянный № 3, площ. 8,41 кв. саж.

6) Навѣсъ деревянный № 4, площ. 9,75 кв. саж.

7) Два временныхъ вагонныхъ кузова на деревянныхъ столбахъ.

8) Кузовъ вагонный на каменномъ фундаментѣ внѣ ограды кладовой.

9) Деревянный сарай площ. 8 кв. саж. также внѣ ограды.

10) Баки желѣзные для керосина и мазута.

Годовой расходъ керосина	10.064	пуд.
Нужный запасъ „	4.417	„
Баковъ имѣется: 3 на фундаментѣ, 1 цистерна на рельсовыхъ звеньяхъ общ. емкостью	3.105	„
Недостаетъ баковъ на	1.312	„
Годовой расходъ мазута.	10.831	„
Нужный запасъ „	4.428	„
Баковъ имѣется: 3 на фундаментѣ и 1 цистерна на рельсов. звеньяхъ общ. емк. . . .	2.980	„
Недостаетъ баковъ для мазута на . . .	1.448	„

При осмотрѣ амбаровъ оказалось, что ярлыки хранятся въ конторѣ, а не при матеріалахъ.

Подкомиссіей было признано, что отпускъ кредитовъ на расширеніе мат. склада здѣсь не потребуется, такъ какъ всѣ имѣющіяся помѣщенія вполнѣ достаточны.

Отсюда Подкомиссія перешла въ депо.

Къ коренному депо Барановичи приписано 33 паровоза пасс., изъ нихъ: типа 2—2—0—17, типа 1—3—0—5, типа 1—3—0 (усил.)—9, типа 1—2—0—2, и 48 пар. тов., изъ нихъ: типа 0—4—0—42 пар. и типа 0—3—0—6 пар.; всего приписано 81 пар.

Депо обслуживаетъ всѣ пасс. поѣзда на участкахъ: Вильна-Сарны, длиною 397 вер. при 3 парахъ поѣздовъ въ сутки, Барановичи-Бѣлостокъ 210 вер. при 2 парахъ поѣздовъ въ сутки, и тов. поѣзда на участкѣ Барановичи-Лунинецъ длин. 109 вер.

Общая длина путей на ст. Барановичи, находящихся въ распоряженіи сл. т., равна 3,94. Для поворачиванія паровозовъ при депо имѣется одинъ поворотный кругъ діаметромъ въ 56 фут.

Этотъ діаметръ поворотнаго круга является недостаточнымъ при базѣ современныхъ паровозовъ и, долженъ быть замѣненъ въ ближайшемъ будущемъ.

Для поворачиванія вагоновъ имѣется кругъ діаметромъ 48 фут.

Паровозное зданіе одно, прямоугольнаго типа, на 15 стойлъ, состоитъ изъ 3-хъ отдѣленій, общей площадью: $(18 \times 8) + (9 \times 8) = 360$ кв. саж. Средняя часть депо въ 72 кв. саж., съ тремя стойлами, отведена для подъемки паровозовъ. На остальныхъ стойлахъ производится текущій ремонтъ паровозовъ и промывка ихъ. Помѣщеніе депо темное. Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ вытяжныхъ трубы. Для промывки имѣется

8 крановъ, расположенныхъ между кочегарными ямами. Дно напорнаго бака находится на высотѣ 4,38 саж. При депо, примыкая къ нему, имѣется мастерская общей площадью 76,79 кв. саж. Изъ нихъ подъ помѣщеніемъ

токарной мастерской	40,95	кв. саж.
кузницей	7,20	„ „
мѣдницкой	6,00	„ „
кладовой	7,00	„ „
Кладовая частей ремонтирующихся паровозовъ .	6,64	„ „
Отдѣленіе для двигателя Дизеля	9,00	„ „

Въ помѣщеніяхъ мастерскихъ ощущается тѣснота.

Въ мастерскихъ имѣются слѣдующіе станки:

Вентиляторъ	1
Колесно-токарные	2
Токарно-винторѣзные	7
Продольно-строгальный	1
Поперечно-строгальный	1
Сверлильные	4
Горны постоянные	5
Горны переносные	6
Переносный станокъ для лицъ золотн. кор.	1
Станокъ для испытанія упряжн. приборовъ	1
Прессъ для испытанія манометровъ . . .	1
„ „ „ котловъ	1
Тиски слесарные.	60
Точило каменные	1
„ наждачные	1
Подъемные козлы тендерные	1
„ „ паровозные	6
Дифференціальные блоки	5
Домкраты деревянные	27
„ желѣзные	21
Плиты провѣрочныя	4
Желѣзнодорожный поворотный кранъ на 4 тонны на телѣжкѣ	1

Механическій приводъ для станковъ берется отъ двигателя Дизеля въ 30 дѣйствительныхъ лошадиныхъ силъ, при 195 оборотахъ въ минуту.

Назначеніе мастерскихъ при депо—текущій ремонтъ паровозовъ и вагоновъ, и подъемка для смѣны и обточки колесныхъ скатовъ.

Въ 1910 г. произведено 93 подъемки паровозовъ и 38 подъ-

емокъ тендеровъ. Количество выпущенныхъ за 1909 г. изъ текущаго ремонта и періодическаго осмотра пасс. вагоновъ—321, а за 1910 г.—455.

Пробѣгъ паровозовъ депо Барановичи за 1910 г. 3.181.014 паровозо-верстъ, изъ коихъ во главѣ поѣздовъ 2.438.983 поѣздо-верстъ, а за первую половину 1911 г.—1.551.538 паровозо-верстъ.

Для парового отопленія депо имѣется постоянный паровой котелъ.

При осмотрѣ депо Подкомиссіей было установлено наличіе неработающихъ паровозовъ, что, впрочемъ, было объяснено требованіемъ военнаго вѣдомства.

Мощность источника водоснабженія на ст. Барановичи неограниченная. Разстояніе между сосѣдними водоснабженіями = =23,23 вер.; виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями = 35,5 и 32,5 вер.

Въ разстояніи 150—200 саж. отъ пасс. зданія расположена дежурная кондукторскихъ бригадъ, занимающая одноэтажный деревянный домъ. Въ дежурной имѣется 21 кровать. Къ этому старому зданію пристраивается новое помѣщеніе для расширенія дежурныхъ помѣщеній. Помѣщенія для сушилки въ старомъ зданіи нѣтъ, но въ новой пристройкѣ для сушилки отводится небольшая комната, въ которой, однако, спеціальныхъ устройствъ для сушилки платья не устроено.

Въ 1 час. 35 мин. пополудни, Подкомиссія прибыла на ст. Жеребиловка.

Ст. Жеребиловка. Ст. Жеребиловка IV кл., имѣетъ небольшое пасс. зданіе, но помѣщенія для пасс. и для службъ вполнѣ достаточны.

Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ стоявшій на станціи товарный поѣздъ; составъ его оказался 34 вагона, изъ коихъ 2 вагона съ людьми.

вѣсъ тары . . .	20.880 пуд.
„ нагрузки .	19.495 „
	40.375 пуд.

Поѣздъ отправленъ со ст. Барановичи; по назначенію вагоны раздѣляются такъ: 32—на Бѣлостокъ и 2 на Слонимъ, грузъ разный: стекло, шерсть овечья, масло подсолнечное, картофель, чечевица, отруби и проч. Непорядка въ документахъ отмѣчено не было.

Отъ пасс. зданія Подкомиссія прослѣдовала къ деревянному жилому дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру пом. нач. станціи, состоящую изъ двухъ довольно просторныхъ комнатъ и кухни; въ другой половинѣ этого дома помѣщается квартира нач. станціи, которую Подкомиссія не осматривала.

Ст. Жеребиловка незначительная по работѣ.

На 4 уч. сл. п., по которому Подкомиссія прослѣдовала со ст. Жеребиловка, балластный слой не имѣетъ достаточной толщины.

На 163 верстѣ Подкомиссія имѣла остановку для осмотра казармы, расположенной у разъѣзда Исса.

Казарма большая, деревянная на каменномъ фундамендтѣ и въ ней помѣщаются: квартира дорожнаго мастера, состоящая изъ 4-хъ хорошихъ комнатъ и кухни, комната и кухня артельнаго старосты и небольшая комната для артели. Съ другого входа въ этотъ домъ расположены квартиры двухъ помощниковъ нач. разъѣзда.

Кромѣ этой казармы, имѣется особый баракъ для рабочихъ, который Подкомиссія не осматривала.

Въ 2 час. 35 мин. по полудни Подкомиссія прибыла на станцію Слонимъ.

Ст. Слонимъ.

Пасс. зданіе каменное, хорошее. Вдоль зданія идетъ широкій, вымощенный камнемъ перронъ, кстати отмѣтить, что у большинства вышеотмѣченныхъ станцій перроны широкіе, вымощены плитками; на нѣкоторыхъ изъ станцій даже промежуточныя платформы вымощены камнемъ или плитками.

Помѣщеніе для пассажировъ I и II кл. содержится очень хорошо, имѣетъ довольно много свѣта и площадь его вполнѣ достаточна; полъ изъ плитокъ; свободно и помѣщеніе для пассажировъ III класса, полы въ немъ также изъ плитокъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ фельдшерскій пріемный покой, расположенный въ деревянномъ вполнѣ хорошемъ зданіи въ разстояніи 30 с. отъ пассажирскаго зданія. Помѣщеніе пріемнаго покоя достаточное и состоитъ изъ кабинета, площ. 2,67 кв. саж. и аптеки—2 кв. саж.

Въ этомъ же домѣ, рядомъ съ помѣщеніемъ пріемнаго покоя, расположена квартира фельдшера.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ товарную контору, занимающую хорошій деревянный домъ. Служебныя помѣщенія свободны. Помѣщеніе для публики тѣсновато.

Ст. Слонимъ находится при уѣздномъ городѣ Слонимъ (съ населеніемъ въ 25.000 душъ). Въ городѣ находятся два лѣсопильныхъ завода, два чугуно-литейныхъ, кожевенный заводъ, паточная фабрика, фабрика соломенныхъ колпаковъ, гильзовая фабрика, дрожжевой заводъ, мыловаренный заводъ и монопольный складъ вина. Въ раіонѣ станціи находятся: шелко-прядильная фабрика, гвоздильный заводъ, спичечная фабрика и паровая мельница—всѣ въ 4 вер. отъ станціи, и фабрика одѣялъ—въ 37 вер.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи до 11.000 дес., частныхъ до 17.000 дес.

Въ раіонѣ станціи, кромѣ г. Слонимъ, находятся: мѣст. Ружаны, въ 40 вер. съ населеніемъ въ 10.000 душъ, мѣст. Жировицы, въ 10 вер. съ населеніемъ въ 6.000 душъ, поселокъ Альбертинъ въ 4 вер. съ населеніемъ въ 5.000 душъ.

Путей на ст. Слонимъ имѣется: главныхъ—1, вмѣстимостью 68 ваг., поѣздныхъ вмѣст. 78 ваг., разъѣздныхъ 2, вмѣст. 104 ваг., запасныхъ 3, вмѣст. 116 ваг. и вѣсовой 1, вмѣст. 46 ваг.

Грузооборотъ ст. Слонимъ за 1909 и 1910 г.г. выразился слѣдующими цифрами:

	1909 г.	1910 г.
Отправлено поѣздовъ:		
пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	4.599	3.680
воинскихъ	248	286
хозяйственныхъ	552	725
Итого	6.859	6.151
Прибыло поѣздовъ:		
пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	4.599	3.680
воинскихъ	248	286
хозяйственныхъ	552	725
Итого	6.859	6.151
Отцѣплено вагоновъ:		
пассажирскихъ	134	93
товарныхъ	5.418	4.680
Итого	5.552	4.773
Прицѣплено вагоновъ:		
пассажирскихъ	134	93
товарныхъ	5.795	4.637
Итого	5.929	4.730
Нагружено частнаго груза:		
средствами станціи	915.635 п.	624.643 п.
средствами отправителей	557.878 „	542.396 „

	1909 г.	1910 г.
Выгружено частнаго груза средствами станціи	1.065.116 п.	1.712.664 п.
Перегружено частнаго груза средствами станціи	3.890 „	4.081 „
Нагружено служебнаго груза средствами службъ-потребит. . . .	96.539 „	69.481 „
Выгружено служебнаго груза средствами службъ-потребит.	310.229 „	178.346 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

I класса	73	60
II „	2.900	3.381
III „	54.026	59.437
IV „	848	712
Выдано багажныхъ квитанцій	5.123	5.400
Прибыло багажныхъ квитанцій . . .	5.211	5.751
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ . . .	21.083	25.545
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ . . .	27.737	20.042
Общее поступленіе въ кассу станціи	812.519	844.967
Количество 10-ти-словныхъ единичныхъ депешъ:		
частныхъ	2.944	2.775
служебныхъ	166.381	144.324

Преимущественные грузы по отправленію: терпентинъ, гвозди, лѣсной матеріалъ и винный спиртъ; по прибытію— хлѣбные грузы.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Слонимъ имѣется: открытая товарная платформа длин. 8,00 пог. саж. шир. 2,20 саж., площ. 17,60 кв. саж.

Крытыхъ товарныхъ платформъ:

1) длина 8,00 саж., ширина 4,00 саж., площ. 32,00 кв. саж.
2) „ 12,00 „ „ 4,00 „ „ 48,00 „ „

Пакгаузовъ:

1) длина 38,55 саж., ширина 3,30 саж. } Общая площадь ихъ=
2) „ 7,65 „ „ 3,12 „ } 151,09 кв. саж.
3) „ 10,00 „ „ 3,40 „ площ. 34,00 кв. саж.

Личный составъ ст. Слонимъ состоитъ изъ: нач. ст. 1, помощниковъ его 3, кассировъ 5, смотрителя пакгауза 1, вѣсовщиковъ 3, конторщиковъ 5, сцѣпщиковъ 2, стрѣлочниковъ 5 и сторожей 9.

Въ 4 час. 6 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Волковыскъ I.

Ст. Волковыскъ 1.

Пас. зданіе каменное одноэтажное. Помѣщенія для пассажировъ вполнѣ соотвѣтственныя и содержатся въ должной чистотѣ. Просторны также и служебныя помѣщенія.

Ст. Волковыскъ I находится при уѣздномъ городѣ Волковыскъ (съ населеніемъ въ 15.000 душъ).

Въ городѣ находятся: чугуно-литейный заводъ, мѣдно-котельный заводъ, кожевенный, уксусный, пивоваренный, два крахмальныхъ, бондерный, кирпичный, два кафельныхъ, химическій и цементный заводы; табачная и гильзовая фабрики.

Въ раіонѣ станціи находятся: пять крахмальныхъ заводовъ: въ 9, 12, 16 и 28 верстахъ, пять винокуренныхъ заводовъ въ 11, 15, 20, 22 и 28 верстахъ, фабрика цементныхъ издѣлій въ 11 верстахъ и сыроварня и маслобойня въ 16 верстахъ.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи—до 10.000 десятинъ и частныхъ до 14.000 десятинъ.

Путей на ст. Волковыскъ I имѣется: подъѣздной 1, вмѣстимостью 58 ваг., главный, вмѣстимостью 115 ваг., разъѣздныхъ 6, вмѣст. 499 ваг., запасныхъ 2, вмѣст. 80 ваг., товарныхъ 2, вмѣст. 9 ваг. и тракціонныхъ 2, вмѣст. 51 ваг.

Работа ст. Волковыскъ 1 за 1909 и 1910 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Отправлено поѣздовъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	4.599	3.680
воинскихъ	248	286
хозяйственныхъ	552	725
Итого	6.859	6.151

Прибыло поѣздовъ:

пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	4.599	3.680
воинскихъ	248	286
хозяйственныхъ	552	725
Итого	6.859	6.151

Отцѣплено вагоновъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	414	674
товарныхъ	26.749	24.900
Итого	27.163	25.774

Прицѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	401	668
товарныхъ	26.318	24.923
Итого	26.719	25.591

Сдано вагоновъ на Николаевскую ж. д.;

груженыхъ	6,719	5.325
порожнихъ	5.585	3.100
Итого	12.304	8.425

Принято вагоновъ съ Николаевской ж. д.:

груженыхъ	11.684	7.740
порожнихъ	506	698
Итого	12.190	8.438

Нагружено частнаго груза:

средствами станціи	392.996 п.	378.876 п.
средствами отправителей	774.837 „	1.164.612 „

Выгружено частнаго груза:

средствами станціи	488.262 „	1.038.741 „
средствами получателей	1.897.152 „	1.295.809 „
Перегружено частнаго груза средствами станціи	324.779 „	367.548 „
Нагружено служебнаго груза средствами сл.-потребительн.	637.858 „	704.517 „
Выгружено служебнаго груза средствами сл.-потребительн.	1.271.731 „	803.570 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

I класса	42	33
II „	2.610	2.877
III „	46.924	52.197
IV „	35	334

	1909 г.	1910 г.
Выдано багажныхъ квитанцій	2.515	3.120
Прибыло багажныхъ квитанцій	3.294	4.036
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	6.429	8.312
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	14.741	16.026
Общее поступленіе въ кассу станціи .	660.963 р.	639.488 р.
Количество единичныхъ 10-ти-словныхъ депешъ:		
частныхъ	8.312	9.126
служебныхъ	232.376	201.242

Преимущественные грузы по отправленію: кирпичъ, хлѣбные грузы, бутыли и бутылки, спиртъ винный, сѣмена кормовыхъ травъ; по прибытію: хлѣбные грузы, керосинъ, пиво, сахаръ, соль поваренная и каменный уголь.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Волковыскъ I имѣется:

Открытыхъ товарныхъ платформъ:

1)	длина	13,50	саж.,	ширина	3,75	саж.,	площ.	94,87	кв. саж.
2)	„	7,50	„	„	5,90	„	„	33,55	„ „
3)	„	3,63	„	„	2,00	„	„	7,26	„ „

Пакгаузовъ:

1)	длина	26,00	саж.,	ширина	3,75	саж.,	площ.	97,50	кв. саж.
2)	„	11,60	,	„	3,15	„	„	36,54	„ „
3)	„	15,57	„	„	3,38	„	„	52,63	„ „

Складочныхъ помѣщеній достаточно.

Личный составъ ст. Волковыскъ I по сл. движенія состоитъ изъ: 1 нач. ст., 3 его помощниковъ, 3 кассировъ, 1 смотрителя пакгауза, 3 вѣсовщиковъ, 3 конторщиковъ, 1 составителя, 2 сцѣпщиковъ, 12 стрѣлочниковъ, 9 сторожей.

Со ст. Волковыскъ I Подкомиссія прослѣдовала на ст. Волковыскъ II.

Ст. Волковыскъ II. Здѣсь сначала была осмотрѣна мастерская 16 уч. сл. п. Кузница и слесарная расположены въ каменномъ вполнѣ соотвѣтственномъ зданіи.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла матеріальный складъ, въ которомъ имѣются:

1) Сарай изъ волнистаго желѣза площ. 60 кв. саж.

2) Погребъ каменный въ два отдѣленія.

3) Каменное зданіе пл. 20,95 кв. саж. Въ этомъ зданіи помѣщается контора.

4) Цистерны для керосина и мазута.

Годовой расходъ керосина . . . . . 4.158 пуд.
Нужный запасъ . . . . . 1.786 „

Цистернъ для керосина имѣется 2, общей емкостью—1.500 пуд.

Недостаетъ цистернъ для керосина на 286 п.

Годовой расходъ мазута . . . . . 4.458 пуд.
Нужный запасъ . . . . . 3.646 „

Цистернъ для мазута имѣется 5 общей емкостью—3.750 п.

Территорія склада очень просторная и помѣщеніе сарая, построеннаго изъ волнистаго желѣза съ цементнымъ поломъ, болѣе чѣмъ достаточное. Складъ этотъ перешелъ Пол. ж. д. съ присоединеніемъ къ нимъ участка Полоцкъ-Волковыскъ, принадлежавшаго ранѣе Ник. ж. д.

Ярлыки хранятся въ конторѣ, а не при матеріалахъ въ амбарѣ. Матеріаловъ хранится на сумму 18.000 рублей и весь матеріалъ сложенъ въ большомъ порядкѣ.

Рядомъ съ матеріальнымъ складомъ расположено депо.

Къ коренному депо Волковыскъ приписано паровозовъ:

Пассажирскихъ	типа	2—2—0 —	3
	„	1—3—0 —	1
	„	1—2—0 —	4
Товарныхъ	„	0—4—0 —	46
	„	0—3—0 —	7
	А всего		61 паровозъ.

Депо обслуживаетъ всѣ товарные поѣзда на участкѣ Барановичи-Бѣлостокъ длиною 210 вер. и Волковыскъ-Лида длиною 102 версты, а на участкѣ Волковыскъ-Лида обслуживаетъ и товаро-пассажирскіе поѣзда; держитъ на станціи Мосты I пассажирскій паровозъ для обслуживанія вѣтки Мосты-Гродна и на ст. Бѣлостокъ для постоянныхъ маневровъ 2 паровоза. Общая длина путей, находящихся въ распоряженіи сл. т. на ст. Волковыскъ равна 8,27 вер. Для поворачиванія паровозовъ имѣются 3 круга. Паровозныхъ зданій три, изъ нихъ одно старое Полѣсское, 3 стойла, длиною 9,31 саж., и два новыхъ вѣерныхъ зданія, связанныхъ между собою постройками мастерскихъ. Длина стойлъ (отъ стѣны до стѣны) 9,81 саж. Надъ каждой ямой

имѣется по 2 вытяжныхъ трубы. Одно новое вѣерное депо на 12 стойлъ, другое на 17, а ихъ общая площадь за вычетомъ кочегарныхъ ямъ 878,7 кв. саж. Въ депо имѣются для промывки паровозовъ краны. Въ старомъ депо 1 двусторонній и въ обоихъ новыхъ 15 крановъ, расположенныхъ между кочегарными ямами. Напоръ бака для стараго депо 3,00 саж. и для новыхъ 1—4,20 саж. и 1—7,65 саж.

Между обоими новыми вѣерными депо находятся мастерскія съ общей площадью 131,23 кв. саж. въ томъ числѣ:

контора мастера занимаетъ .	2,5	кв. саж.,
механическая	59,25	„ „
столярная	13,50	„ „
мѣдницкая	4,35	„ „
кузница	21,50	„ „
инструментальная	4,23	„ „
кладовая	8,00	„ „
котловая	9,90	„ „
помѣщеніе паровой машины .	8,00	„ „

Всѣ помѣщенія достаточныя и свѣтлыя.

Оборудованіе депо составляютъ:

Колесно-токарные станки	2
Токарно-винторѣзные	5
Сверлильные	2
Поперечно-строгальные	2
Тиски слесарные.	47
Вентиляторъ на 10 огней	1
Прессъ гидравлическій	1
Двойные кузнечные горны	2
Горны переносные	6
Ординарный горнъ мѣдницкій	1
Правильныя плиты	2
Каменное точило	1
Наждачное точило	1
Болторѣзный станокъ	1
Станокъ для расточки цилиндровъ . . .	1
Горнъ для жестянниковъ	1
Домкраты желѣзные	15
деревянные	12

Станки приводятся въ движеніе отъ привода паровой машины въ 20 лошадиныхъ силъ. Для нея имѣется паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва въ 26 кв. метр. Назначеніе мастерскихъ при депо—текущій ремонтъ и подъемка паровозовъ, а также ремонтъ вагоновъ. Но свѣдѣній о дѣятельности депо за

прошлые годы не имѣется, такъ какъ Пол. ж. д. оно принадлежитъ только съ октября 1910 г.

За эти 3 мѣсяца 1910 г. пасс. вагоновъ выпущено изъ ремонта 13 шт., что касается пробѣга паровозовъ, то свѣдѣнія имѣются только за октябрь, ноябрь и декабрь 1910 г.

Пробѣгъ за это время паровозовъ во главѣ поѣздовъ—87.205 вер. А полный пробѣгъ паровозовъ за это же время—123.480 вер.

Число паровозо-верстъ за первые 6 мѣсяцевъ текущаго 1911 г.—278.071.

Водою ст. Волковыскъ снабжается Привислинскими ж. д.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала къ дежурнымъ помѣщеніямъ паровозныхъ бригадъ; помѣщенія находились въ ремонтѣ. Комнаты расположены по номерной системѣ, помѣщеніе вполнѣ соотвѣтственное и вмѣщаетъ 37 кроватей. Сушильня хотя и устроена, но она совершенно не соотвѣтствуетъ своему назначенію: въ комнатѣ, предназначенной для сушки платья, нѣтъ ни достаточной вентиляціи, ни даже крючковъ для платья, устроена лишь обыкновенная печь.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ жилому двухъэтажному каменному дому. Въ этомъ домѣ находятся квартиры низшихъ служащихъ. Въ большинствѣ квартиры состоятъ изъ одной комнаты, но есть квартиры и въ двѣ комнаты; всего 19 квартиръ. Квартиры содержатся очень чисто и печи русскія устроены такъ аккуратно и красиво, что все помѣщеніе имѣетъ весьма изящный видъ; полы изъ плитокъ.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла каменную баню и устроенную при ней прачечную: и та и другая замѣчаній не вызвала.

Дежурная кондукторскихъ бригадъ расположена недалеко отъ бани и занимаетъ одноэтажный, недавно отремонтированный домъ. Въ дежурной помѣщается 32 кровати. Спальни обширныя, свѣтлыя, расположены по номерной системѣ.

Въ разстояніи 60 саж. отъ пассажирскаго зданія находится врачебный пріемный покой, занимающій хорошій деревянный домъ.

При пріемномъ покоѣ имѣются: ожидальня площадью 3,50 кв. саж., перевязочная—3,50 кв. саж., кабинетъ—3,50 кв. саж., и 2 палаты: 5,00 и 3,50 кв. саж.

Всѣ помѣщенія вполнѣ достаточны.

Далѣе Подкомиссія прослѣдовала въ домъ для сторожей, состоящій изъ комнаты, въ которой устроена и кухня. Потолокъ въ этомъ помѣщеніи, какъ это выяснилось послѣ заявленія живущихъ въ этомъ помѣщеніи, очень холодный; зимой онъ мокнетъ.

При слѣдованіи Подкомиссіи отъ сторожевого дома къ пасс. зданію, было отмѣчено, что въ сторонѣ на путяхъ стоитъ товар-

ный вполнѣ исправный вагонъ, занятый подъ жилье рабочимъ.

У. Пол. ж. д.. вносится кредитъ на 1912 г. въ суммѣ 6.000 р. на начало работъ по укладкѣ дополнительныхъ путей на ст. Волковыскъ II. Полная стоимость работъ исчислена въ 12.000 руб.; кромѣ того, на стоимость старыхъ рельсъ и скрѣпленій, не требующихъ денежнаго ассигнованія, 5.500 руб.

Укладка вышепоименованныхъ дополнительныхъ путей вызывается потребностью смѣны на ней паровозовъ поѣздовъ Барановичи-Бѣлостокскаго уч. Подробно мотивы изложены въ рапортахъ въ У. ж. д. отъ 21 февр. 1911 г. за № 75/276 и отъ 5-го апрѣля 1911 г. за № 145/623.

Подкомиссія признала необходимость отпуска испрашиваемаго на 1912 г. кредита на вышеуказанную работу.

Пасс. зданіе имѣетъ площадь помѣщеній значительно большую, чѣмъ требуется для собирающихся здѣсь пассажировъ, вслѣдствіе чего большею частью это помѣщеніе пустуетъ.

На 3-мъ участкѣ балластный слой вполнѣ достаточной толщины; бровки въ порядкѣ, состояніе пути хорошее: при скорости служебнаго поѣзда, доходившей до 80 вер. въ часъ, въ вагонѣ не отмѣчалось толчковъ.

Въ 6 час. 40 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Жедня.

Ст. Жедня. Въ станціонномъ зданіи для пассажировъ имѣется только одна проходная комната въ 6,82 кв. саж. Служебныя помѣщенія очень тѣсны и общая площадь помѣщеній вмѣстѣ съ вышеуказанными 6,82 кв. саж. составляетъ 20,35 кв. саж. Поэтому у. Пол. ж. д. вносится на 1912 г. кредитъ въ суммѣ 8.000 руб. на начало работъ по постройкѣ пасс. зданія съ платформой. Полная стоимость исчислена въ 11.000 руб. Предполагается построить новое каменное пасс. зданіе площадью 40 кв. саж. съ удлиненіемъ пасс. платформы на 20 пог. саж., предоставивъ освободившіяся помѣщенія въ существующемъ зданіи подъ квартиры служащихъ, не имѣющихъ въ настоящее время таковыхъ.

Работа ст. Жедня по пас. движенію изъ года въ годъ увеличивается, а съ проведеніемъ нынѣ земствомъ шоссе мимо станціи, надо думать, еще болѣе усилится.

Съ 1907 г. движеніе пассажировъ на этой станціи увеличилось на 25%; въ 1910 г. количество пассажировъ достигло 19.406 человѣкъ, т. е. около 50 человѣкъ въ сутки, въ среднемъ.

Подкомиссія по осмотрѣ существующаго станціоннаго зданія ст. Жедня пришла къ заключенію, что отпускъ кредита на постройку новаго вокзала слѣдуетъ признать необходимымъ.

Въ 8 час. 25 мин. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Бѣлостокъ, осмотръ же ст. Бѣлостокъ былъ начатъ 1-го октября въ 8 час. утра.

Ст. Бѣлостокъ.

Осмотръ ст. Бѣлостокъ Подкомиссія начала съ технической конторы, занимающей соотвѣтственное помѣщеніе. Въ этомъ же домѣ помѣщается дежурная жандармовъ.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла товарную контору, занимающую вполнѣ достаточное помѣщеніе какъ для служащихъ, такъ и для публики.

Отъ товарной конторы Подкомиссія прослѣдовала на товарную станцію.

Ст. Бѣлостокъ находится при уѣздномъ городѣ Бѣлостокъ.

Въ городѣ находится много крупныхъ мануфактурныхъ фабрикъ, нѣкоторыя изъ нихъ извѣстны во всей Россіи.

Пассажирскія операціи въ Бѣлостокѣ находятся въ вѣдѣніи Сѣверо-Западныхъ ж. д.

Путей на ст. Бѣлостокъ имѣется: поѣздныхъ 6, вмѣстимостью 595 ваг., главный 1, вмѣст. 92 ваг., разъѣздныхъ 13, вмѣст. 466 ваг., дровяныхъ 4, вмѣстимостью 195 ваг., объѣздныхъ 1, вмѣст. 95 ваг. и тракціонныхъ 9, вмѣст. 253 ваг.

Работа станціи Бѣлостокъ за 1909 и 1910 г.г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Отправлено поѣздовъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	730	730
товарныхъ	1.879	1.493
воинскихъ	87	160
хозяйственныхъ	298	380
Итого . . .	2·994	2.763

Прибыло поѣздовъ:

пассажирскихъ	730	730
товарныхъ	2.720	2.187
воинскихъ	161	126
хозяйственныхъ	254	345
Итого	3.865	3.388

Отцѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	6.764	7.658
товарныхъ	170.841	325.704
Итого	177.605	333.362

	1909 г.	1910 г.
Прицѣплено вагоновъ:		
пассажирскихъ	6.741	7.508
товарныхъ	123.268	126.315
Итого	130.009	133.823
Сдано вагоновъ:		
На Сѣверо-Западныя ж. д.:		
груженыхъ	50.427	43.119
порожнихъ	10.091	5.230
Итого	60.518	48.349
На Привислинскія ж. д.:		
груженыхъ	26.849	21.038
порожнихъ	5.715	875
Итого	32.564	21.913
Принято вагоновъ:		
Съ Сѣверо-Западныхъ ж. д.:		
груженыхъ	25.661	26.078
порожнихъ	34·524	21.955
Итого	60.185	48.033
Съ Привислинскихъ:		
груженыхъ.	4.794	4.361
порожнихъ	27.665	17.512
Итого	32.459	21.873
Нагружено частнаго груза:		
средствами станціи	323.942 п.	337.662 п.
„ отправителей	119.814 „	190.543 „
Выгружено частнаго груза:		
Средствами станціи	1.285.851 „	1.618.981 „
„ получателей	3.137.728 „	2.683.404 „
Перегружено частнаго груза средствами станціи	1.887.971 „	1.979.833 „
Нагружено служебнаго груза средствами службъ потребительницъ	73.415 „	155.715 „
Выгружено служебнаго груза средствами сл. потребит.	1.075.794 „	769.341 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

	1909 г.	1910 г.
I класса	22	31
II „	2.221	2.470
III „	50.785	51.878
IV „	—	157
Выдано багажныхъ квитанцій .	5.959	6.525
Прибыло багажныхъ „ .	2.561	2.858
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	8.728	10.506
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	15.026	15.158
Общее поступленіе въ кассу станціи	612.425р.	622.608 р.

Количество единичныхъ 10-тисловныхъ депешъ:

частныхъ	2.023	2.215
служебныхъ	337.402	307.826

Преимущественные грузы по прибытію: каменный уголь и лѣсной матеріалъ.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Бѣлостокъ имѣется:

Открытыхъ товарныхъ платформъ:

1) дл. 9,75 п. с., шир. 4 с., площ. 39 кв. саж.
2) „ 10,00 „ „ „ 5 „ „ 50 „ „
3) „ 14,00 „ „ „ 4 „ „ 56 „ „
4) „ 11,00 „ „ „ 4 „ „ 44 „ „

Крытыхъ платформъ:

1) дл. 6,40 п. с., шир. 3,82 с., площ. 24,44 кв. саж.
2) „ 20,00 „ „ „ 4,00 „ „ 80,00 „ „
3) „ 16,27 „ „ „ 3,22 „ „ 52,39 „ „

Пакгаузовъ:

1) дл. 7,65 п. с., шир. 3,14 с., площ. 24,02 кв. саж.
2) „ 10,40 „ „ „ 3,48 „ „ 36,19 „ „
3) „ 6,02 „ „ „ 4,40 „ } общ. пл. 38,70 кв. саж.
4) „ 3,97 „ „ „ 3,08 „ }
5) „ 4,20 „ „ „ 2,62 „ площ. 11,00 кв. саж.

Всѣ пакгаузы заняты грузомъ. Площадь старыхъ деревянныхъ пакгаузовъ увеличена за счетъ рядомъ находящейся крытой платформы: съ боковъ эта платформа обшита тесомъ.

Личный составъ по службѣ движенія ст. Бѣлостокъ состоитъ изъ: нач. станціи 1, помощниковъ его 4, кассировъ 2, передаточныхъ агентовъ 3, смотрителя пакгауза 1, вѣсовщиковъ 5, конторщиковъ 22, составителей 7, сцѣпщиковъ 7, стрѣлочниковъ 32 и сторожей 20.

Подкомиссіей было отмѣчено, что освѣщеніе станціонной территоріи совершенно неудовлетворительно; имѣющіеся керосино-калильные фонари рѣдко поставлены и число ихъ совершенно недостаточно.

На крайнюю неудовлетворительность освѣщенія жаловался и нач. мѣстнаго жандармскаго отдѣленія.

Нач. дороги было сообщено, что керосино-калильные фонари для освѣщенія станціи имѣются, но не установлены вслѣдствіе того, что нѣтъ соотвѣтствующаго кредита на ихъ эксплоатацію.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала къ деревянному одноэтажному дому, въ которомъ осмотрѣла: квартиру пом. нач. станціи, состоящую изъ трехъ комнатъ и кухни и квартиру товарнаго кассира въ двѣ комнаты съ кухней.

Въ другомъ жиломъ также деревянномъ домѣ были осмотрѣны квартира нач. станціи, состоящая изъ 5 небольшихъ комнатъ и кухни, и квартиры двухъ его помощниковъ. Всѣ осмотрѣнныя квартиры достаточныя по площади и вполнѣ соотвѣтственныя.

Фельдшерскій пріемный покой занимаетъ деревянный одноэтажный домъ и состоитъ изъ ожидальни небольшихъ размѣровъ, а также аптеки, имѣющей площадь 6,97 кв. саж. и кабинета 3,32 кв. саж. Больныхъ проходитъ отъ 15 до 20 человѣкъ и для этого количества проходящихъ больныхъ помѣщеніе пріемнаго покоя слѣдуетъ считать достаточнымъ.

Въ этомъ же домѣ, рядомъ съ пріемнымъ покоемъ, расположена квартира фельдшера.

Осмотрѣнная затѣмъ Подкомиссіей дежурная кондукторскихъ бригадъ занимаетъ одноэтажное деревянное зданіе и вмѣщаетъ 40 кроватей. Помѣщеніе достаточное и содержится чисто. Сушильня хотя и имѣется, но ею не пользуются, такъ какъ сушить платье въ ней не представляется возможнымъ, вслѣдствіе ея неприспособленности для этой цѣли. При дежурной имѣется столовая, кухня и умывальная. Въ умывальной находится эмалированная ванна.

Въ виду того, что Подкомиссіей было обращено вниманіе на нераціональное устройство сушилокъ въ осмотрѣнныхъ до сего времени дежурныхъ помѣщеніяхъ на Пол. ж. д., нач. дороги было доложено, что у. Пол. ж. д., сознавая недостаточность устройства помѣщеній сушилокъ, обратилось къ другимъ казеннымъ ж. д. съ просьбой сообщить, какія сушилки у нихъ счи-

таются наиболѣе удобными, чтобы затѣмъ выбрать наиболѣе подходящій типъ и устроить ихъ взамѣнъ существующихъ.

Къ деревянному помѣщенію дежурной кондукторскихъ бригадъ пристроено довольно обширное каменное зданіе въ цѣляхъ расширенія помѣщеній дежурной.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ однодлассному училищу, занимающему каменное свѣтлое красивой архитектуры зданіе, площ. 33 кв. саж. Въ училищѣ обучаются 34 мальчика и 12 чѣвочекъ; учительскій персоналъ состоитъ изъ 2 человѣкъ. Училище открыто въ 1908 г.

Изъ училища Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную паровозныхъ бригадъ, помѣщеніе которой удлиняется въ настоящее время пристройкой.

Въ дежурной имѣется 20 кроватей, двѣ столовыхъ, кухня и проч.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ оборотное депо.

Оборотное депо Бѣлостокъ приписано къ коренному депо Барановичи.

Тракціонныхъ путей имѣется 3,86 вер. Для поворачиванія паровозовъ имѣется одинъ поворотный кругъ діаметромъ въ 64 фута. Для поворачиванія вагоновъ служитъ другой кругъ діаметромъ 55 фут. Для стоянки паровозовъ имѣется одно вѣерное зданіе на 5 стойлъ. Площадь депо—99,24 кв. саж., не считая кочегарныхъ ямъ. Длина стойла—9,34 саж. для промывки паровозовъ имѣется два промывательныхъ крана. Высота дна напорнаго резервуара отъ головки рельса 3,57 саж.

При депо есть мастерскія для текущаго ремонта паровозовъ и вагоновъ. Общая площадь помѣщенія мастерскихъ при депо 38,4 кв. саж., изъ нихъ:

кузница	16,7	кв. саж.,
кладовая	12,2	„ „
слесарная	9,5	„ „

Въ мастерскихъ имѣется:

Переносный горнъ	1
Постоянный „	1
Плита притирочная	1
Ножной токарный станокъ	1
Ручной сверлильный	1
Станокъ для испытанія упряжныхъ приборовъ	1
Тисковъ слесарныхъ	11
Домкратовъ деревянныхъ	8
„ желѣзныхъ	4
Точило каменное	1

Изъ текущаго ремонта и періодическаго осмотра пассажирскихъ вагоновъ выпущено за 1909 г. 18, а за 1910 г.—35.

Зданіе депо свѣтлое и достаточное. Мощность источника водоснабженія ст. Бѣлостокъ—неограниченная; разстояніе между сосѣдними водоснабженіями—19,10 вер., Виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями 30,6 и 30,9 вер.

Изъ депо Подкомиссія направилась къ главнымъ станціоннымъ путямъ, гдѣ подвергся обсужденію вопросъ о развитіи Бѣлостокскаго узла.

У. Пол. ж. д. вносится на 1912 г. кредитъ въ 6.600 руб. на начало работъ по развитію путей на ст. Бѣлостокъ Полѣсск. Полная стоимость работъ исчислена въ 33.800 руб.; кромѣ того, на стоимость старыхъ рельсъ и скрѣпленій, не требующихъ денежнаго ассигнованія—3.000 руб. По этому вопросу у. Пол. ж. д. было сообщено, что въ необъединенномъ Бѣлостокскомъ узлѣ, состоящемъ изъ станцій Бѣлостокъ I II С.-Зап., Прив. и Пол. ж. д. неоднократно происходили замѣшательства въ движеніи поѣздовъ, дошедшія осенью 1909 г., при усиленной хлѣбной перевозкѣ, до сложенія дорогами отвѣтственности за срочную доставку грузовъ. Выясненіе причинъ этого явленія указало на недостаточную пропускную способность Бѣлостокскаго узла вообще и ст. Бѣлостокъ Полѣсск., въ частности. Изъ числа мѣръ, предложенныхъ Пол. ж. д. въ цѣляхъ усиленія пропускной способности узла совѣщаніе признало особо важнымъ и подлежащимъ выполненію въ первую очередь устройство на ст. Бѣлостокъ Пол. второго вытяжного тупика длиной 1,05 вер. (5.500 р.) съ соотвѣтствующимъ переустройствомъ пути (1.500 р.), укладка 1 англійской стрѣлки (1.800 р.) и перекладка 5 обыкновеныхъ (500 р.), устройство централизаціи маршрутовъ (5.800 р.).

Обсудивъ на мѣстѣ планъ предполагаемыхъ работъ, Подкомиссія могла убѣдиться, что онѣ должны внести нѣкоторое улучшеніе въ работу станціи. Тѣмъ не менѣе, по мнѣнію Подкомиссіи, вопросъ слѣдуетъ рѣшать не отдѣльно для каждой части Бѣлостокскаго узла, а для всего узла въ совокупности; до выработки общаго плана улучшенія всего узла, по мнѣнію Подкомиссіи, и слѣдовало бы воздержаться отъ затратъ на частичныя улучшенія. Общій планъ улучшенія необходимо потому выработать и осуществить возможно скорѣе.

О недостаткахъ ст. Бѣлостокъ подробно изложено въ трудахъ Высшей Комиссіи (вып. LV), гдѣ имѣется и описаніе Бѣлостокскаго узла.

С.-Зап. ж. д. испрашиваютъ на 1912 г. 80.000 р. на переустройство ст. Бѣлостокъ Сѣв.-Зап. ж. д.

Ст. Бѣлостокъ С.-Зап. дорогъ представляетъ собой пунктъ, въ которомъ къ названной магистрали примыкаютъ двѣ казенныя

ж. д.: Полѣсскія — вѣтвью Барановичи-Бѣлостокъ, и Привислинскія—линіей Брестъ-Граево.

Являясь, такимъ образомъ, значительнымъ передаточнымъ пунктомъ, съ обмѣномъ вагоновъ, достигающимъ 693 ваг. въ сутки, ст. Бѣлостокъ, естественно, должна выполнять крупную сортировочную работу по распредѣленію вагоновъ, прибывающихъ съ каждой изъ примыкающихъ къ этой станціи линій, по мѣстамъ ихъ назначенія. Одновременно съ этимъ, ст. Бѣлостокъ совершаетъ также большую работу по отправкѣ и прибытію грузовъ, такъ какъ городъ Бѣлостокъ и его ближайшія окрестности являются сосредоточіемъ большого количества мануфактурныхъ и суконныхъ фабрикъ и кожевенныхъ заводовъ, издѣлія которыхъ расходятся по всей Европейской Россіи; отправляя значительные транспорты своихъ издѣлій, фабрики, вмѣстѣ съ тѣмъ, получаютъ черезъ ст. Бѣлостокъ большія партіи сырого матеріала для обработки, а также части машинъ и станковъ.

Такимъ образомъ, находясь въ центрѣ фабричнаго раіона и въ узлѣ трехъ дорогъ, ст. Бѣлостокъ является станціей съ большимъ мѣстнымъ и транзитнымъ грузооборотомъ, достигающимъ 2.215 вагоновъ въ сутки. Помимо этого, названная станція имѣетъ также весьма серьезное значеніе и въ стратегическомъ отношеніи, какъ пунктъ, расположенный въ недалекомъ разстояніи отъ границы. Значительное развитіе транзитнаго движенія, особенно усилившагося за послѣднія нѣсколько лѣтъ съ открытіемъ правильнаго движенія на участкѣ Полоцкъ-Волковыскъ, откуда направляются значительныя партіи лѣсного груза черезъ Бѣлостокъ на Варшаву; подъемъ фабричной дѣятельности Бѣлостокскаго раіона и повышеніе требованій военнаго вѣдомства объ увеличеніи пріемной и отпускной способности станціи въ отношеніи воинскихъ перевозокъ, обусловливаютъ собою настоятельную необходимость въ коренномъ переустройствѣ станціи, для удовлетворенія назрѣвшихъ неотложныхъ нуждъ грузового, пассажирскаго и воинскаго движенія.

Въ виду сего, еще въ 1901 г. у. б. Варшавской ж. д. былъ составленъ соотвѣтствующій проектъ развитія ст. Бѣлостокъ, каковой проектъ послѣ ряда измѣненій и дополненій, внесенныхъ въ него по указанію Инженернаго Совѣта, разсматривавшаго этотъ проектъ въ окончательномъ видѣ, получилъ одобреніе названнаго Совѣта въ 1903 г.

Согласно означенному проекту, для пріема, сортировки и отправленія товарныхъ поѣздовъ назначаются вновь проектируемые парки съ городской лѣвой, считая отъ Петербурга, стороны; эти же парки служатъ и для пріема и отправленія воинскихъ поѣздовъ, съ посадкой и высадкой войскъ, для каковой цѣли между путями устраиваются мощеныя площадки и высокая платформа. Товарныя устройства предположено перенести также

на лѣвую городскую сторону, рядомъ съ путями пріема, сортировки и отправленія товарныхъ поѣздовъ, благодаря чему получается возможность: а) шире развить всѣ складочныя помѣщенія, оставивъ при этомъ запасъ для дальнѣйшаго ихъ развитія въ будущемъ; б) приблизить товарную станцію къ городу, устранивъ при этомъ необходимость сообщенія города со станціей черезъ городской віадукъ на 883-й верстѣ, съ весьма крутыми съѣздами, представляющими значительныя затрудненія при доставкѣ грузовъ въ зимнее время, при обычно малоснѣжныхъ зимахъ въ краѣ и в) избѣгнуть пересѣченія главныхъ путей маневровыми составами, неизбѣжнаго при расположеніи товарной станціи не на одной сторонѣ съ парками пріема, сортировки и отправленія товарныхъ поѣздовъ.

Вмѣстѣ съ симъ, проектомъ предвидѣно усиленіе пропускной способности соединительной вѣтви между станціями Бѣлостокъ — Пол. и Старосельцы — Прив., каковая вѣтвь въ настоящемъ своемъ положеніи не можетъ быть признана, въ отношеніи пропуска грузовъ, отвѣчающей предъявляемымъ къ ней требованіямъ, въ особенности же въ осеннее время, при реализаціи урожая, когда всѣ хлѣбные грузы съ М.-Брест. дороги направляются черезъ Барановичи, Бѣлостокъ-Пол. на Старосельцы и Граево. Въ указанныхъ цѣляхъ предполагается устроить особый путь, который соединялъ бы станціи Бѣлостокъ-Пол. и Старосельцы-Прив. непосредственно между собою, съ устройствомъ приблизительно, по срединѣ, на территоріи станціи С.-Зап. дороги, разъѣзда для сокращенія передаточныхъ поѣздовъ. Новый путь предположено уложить рядомъ съ существующимъ, который предназначается исключительно для передаточныхъ пассажирскихъ поѣздовъ между станціями Бѣлостокъ—С.-Зап. и Старосельцы, а также для рабочихъ и служебныхъ поѣздовъ, курсирующихъ между этими станціями.

Для отправленія и пріема товарныхъ передаточныхъ поѣздовъ отъ новой товарной станціи на Старосельцы и обратно, предположено уложить особую соединительную вѣтвь, которая, отдѣляясь отъ путей товарной станціи, пересѣкаетъ особыми путепроводами вѣтвь отъ этой же товарной станціи на Брестъ и главные пути С.-Пет.-Варш. линіи, и затѣмъ примыкаетъ къ путямъ ст. Старосельцы.

Для возможности отправленія поѣздовъ съ новой товарной станціи непосредственно на Брестъ и Одессу, безъ захода въ Старосельцы, обезпеченіе каковой возможности необходимо, главнымъ образомъ, для воинскаго движенія, предполагается уложить особый путь рядомъ съ гл. путями С.-Зап. дорогъ и, затѣмъ, соединить его на 887-й верстѣ съ существующимъ уже соединительнымъ путемъ, устроеннымъ для прямого слѣдованія отъ Бѣлостока на Бѣловѣжскъ поѣздовъ чрезвычайной важности.

Работы, предположенныя къ осуществленію на ст. Бѣлостокъ С.-Зап. ж. д. съ воинской цѣлью, вошли въ отдѣльную расцѣночную вѣдомость, одобренную Особой при У. ж. д. Комиссіей по журналу отъ 29 апр. 1911 г. въ суммѣ 1.145.100 руб. въ счетъ къ каковой суммы отпущено на сей предметъ по смѣтамъ предыдущихъ годовъ 664.000 руб. На 1912 г. внесена сумма въ 165.000 руб.

Общая стоимость работъ на той же станціи съ коммерческою цѣлью опредѣляется, согласно особой расцѣночной вѣдомости, одобренной Особой при У. ж. д. Комиссіей, въ суммѣ 933.042 руб. 72 коп., а за исключеніемъ расходовъ, не требующихъ денежнаго ассигнованія, на старые рельсы и подкладки, въ суммѣ 893.600 руб., каковая сумма слагается, въ главнѣйшихъ своихъ частяхъ, изъ слѣдующихъ наиболѣе крупныхъ расходовъ: стоимость отчужденія—130.300 руб., стоимость земляныхъ работъ — 113.600 р., искусственныхъ сооруженій—66.210 р., укладка пути—71.279 р. 78 к., станціонныхъ построекъ и товарныхъ устройствъ—431.250 р., водоснабженія и принадлежностей станціи 89.284 р. и проч.

На осуществленіе указанныхъ работъ въ проектъ смѣты 1912 г. внесена сумма въ 80.000 руб., за счетъ каковой суммы, въ случаѣ ея отпуска, предполагается начать означенныя работы въ строительный періодъ 1912 г.

Ст. Брестъ.

По прибытіи Подкомиссіи въ 12 час. 45 мин. по полудни, на ст. Брестъ, ею были здѣсь осмотрѣны лишь депо и сараи м. сл., такъ какъ зданія ихъ принадлежатъ Пол. ж. д., хотя и находятся на территоріи Прив. ж. д. и ремонтъ зданій производится на счетъ Прив. ж. д.

На ст. Брестъ м. сл. имѣетъ:

1) Главный каменный корпусъ площ. 49,21 кв. саж.

2) Каменный сарай площ.—21,62 кв. саж.

3) Каменный сарай площ. 7,50 кв. саж.

4) Погребъ каменный—12,00 кв. саж.

5) Сарай деревянный на каменномъ фундаментѣ въ два отдѣленія общ. площ. 8,00 кв. саж.

6) Навѣсъ деревянный на деревянныхъ столбахъ, укрѣпленныхъ на рельсовыхъ подставкахъ—36 кв. саж.

7) Баки для керосина и мазута.

Годовой расходъ керосина . . .	1.223 пуд.
Нужный запасъ	967 „

Всѣ помѣщенія достаточныя и свѣтлыя.

Годовой расходъ мазута . . . . 2.151 пуд.
Нужный запасъ . . . . . 1.424 „

Баковъ для мазута имѣется 2 общей емкостью 1.630 пудовъ.

При осмотрѣ Подкомиссіей хорошихъ каменныхъ амбаровъ, находящихся въ распоряженіи м. сл., было установлено, что имѣть здѣсь такія хорошія помѣщенія для м. сл. вовсе не является необходимымъ и, повидимому, помѣщенія эти заняты службой только потому, что потребности въ нихъ для другихъ службъ не имѣется.

У. Пол. ж. д. по этому вопросу была дана слѣдующая справка:

Со времени постройки участка Жабинка-Пинскъ Пол. ж. д. движеніе Полѣсскихъ поѣздовъ между станціями Жабинка и Брестъ до 1895 г. совершалось по путямъ М.-Брестской ж. д., которая предоставляла также и свою ст. Брестъ для всѣхъ операцій по движенію Полѣсскихъ поѣздовъ; въ виду необходимости имѣть собственный главный путь на перегонѣ Брестъ-Жабинка и конечную станцію, Полѣсскими дорогами были испрошены особыя ассигнованія на осуществленіе этихъ нуждъ, и въ періодъ 1895—1896 г.г. былъ построенъ распоряженіемъ у. Пол. ж. д. главный Полѣсскій путь на перегонѣ Брестъ-Жабинка, а вслѣдъ за этимъ сооружена и станція Брестъ V Пол. ж. д. за счетъ кредитовъ, отпущенныхъ по расцѣночнымъ вѣдомостямъ дополнительныхъ работъ:

а) гл. 18 ст. 5 расц. вѣд. § 46 смѣты М. П. С. 1896 г. . 75.000 р.
б) гл. 18 ст. 2 расц. вѣд. § 46 смѣты М. П. С. 1898 г. . 150.000 р.
в) гл. 18 ст. 11 расц. вѣд. § 48 смѣты М. П. С. 1899 г. . 100.000 р.
г) гл. 18 ст. 14 расц. вѣд. § 29 смѣты М. П. С. 1900 г. . 68.000 р.

Всего . . . . 393.000 р.

Стоимость постройки выразилась въ суммѣ 403.848 руб., въ томъ числѣ старыхъ матеріаловъ, не требующихъ денежнаго ассигнованія, на 21.918 руб. 41 коп.

Съ 1 янв. 1902 г. введено въ дѣйствіе соглашеніе между упр. Прив., М.-Бр. и Пол. ж. д. объ объединеніи Брестскихъ станцій сихъ дорогъ, одобренное по журналу Ком. У. ж. д. отъ 22/XII—1901 г. за № 4080 и утвержденное 24/XII—1901 г. за Министра П. С. Товарищемъ Министра.

На основаніи названнаго соглашенія ст. Брестъ V Пол. перешла въ вѣдѣніе и эксплоатацію Прив. ж. д.; передача ст. Брестъ V съ инвентарнымъ и матеріальнымъ имуществомъ, а также съ инвентаремъ сл. дв. и тел. произведена по акту 20/XII—1901 г.

Подробности участія отдѣльныхъ дорогъ въ эксплоатаціи станціи видны изъ переданныхъ въ Высшую Комиссію соглашеній: 1) между у. Привислинскихъ, Московско-Брестской и Пол. ж. д. объ объединеніи Брестскихъ станцій сихъ дорогъ и 2) съ упр. Привислинскихъ и Московско-Брестской ж. д. объ общемъ пользованіи ст. Брестъ, введеннаго въ дѣйствіе съ 1/V—1906 г.; въ частности, по сл. п. по отношенію къ путямъ и зданіямъ станцій, сооруженію новыхъ и ремонту старыхъ устройствъ современное положеніе дѣла таково: производство всякаго рода работъ, надзоръ за зданіями и сооруженіями выполняется у. Прив. ж. д., которыя въ установленномъ порядкѣ испрашиваютъ кредиты по эксплоатаціонной свѣтѣ; надобность же въ тѣхъ или другихъ новыхъ сооруженіяхъ опредѣляется у. Пол. ж. д., вносящихъ потребные кредиты въ свою смѣту; послѣдніе кредиты по ассигнованіи ихъ переводятся для производства работъ въ распоряженіе Прив. ж. д. По объединеніи станцій Брестскаго узла строительная стоимость ст. Брестъ V, по балансу Прив. дорогамъ переведена не была.

На ст. Брестъ имѣется коренное депо. Къ нему приписаны только товарные паровозы типа 0—4—0—11 паровозовъ и типа 0—3—0—8 паровозовъ. Всего 19 паровозовъ.

Брестскіе паровозы обслуживаютъ всѣ товарные поѣзда отъ Бреста до Пинска, т. е. на участкѣ длиною въ 157 вер. Паровозное зданіе вѣернаго типа на 12 стойлъ, длина стойла 9,45 саж. При паровозномъ зданіи имѣется поворотный кругъ діаметромъ 64 фута. Длина стойла въ вѣерномъ зданіи равна 9,45 саж. Высота дна напорнаго бака, отъ уровня рельсъ, равна 4,57 саж. Для промывки паровозовъ имѣется 6 промывательныхъ крановъ, расположенныхъ между кочегарными ямами. Непосредственно примыкаютъ къ депо мастерскія для текущаго ремонта какъ паровозовъ, такъ и вагоновъ, а также и для подъемки.

Полная площадь мастерскихъ при депо 62,8 кв. саж. изъ нихъ занимаютъ:

помѣщеніе локомобиля	7,53	кв. саж.,
инструментальная	4,19	„ „
кладовая	6,57	„ „
механическая	34,50	„ „
кузница	10,05	„ „

Оборудованіе депо составляютъ:

колесно-токарный станокъ	1
токарно-винторѣзныхъ	3
поперечно-строгальный	1
сверлильныхъ	3

Точило каменное 1
„ наждачное 1
Вентиляторъ 1
Горновъ постоянныхъ 2
„ переносныхъ 6
Станокъ для испытанія упряжныхъ приборовъ 1
Прессъ для испытанія манометровъ . . . 1
Плитъ провѣрочныхъ 5
Домкратовъ желѣзныхъ 6
„ деревянныхъ 10
Тисковъ слесарныхъ 30
Прессъ для испытанія котловъ 1
Станки приводятся въ движеніе локомобилемъ въ 12 лош. силъ.
Телѣжка для передвиженія паровозныхъ осей 1
Дифференціальный блокъ 1
Подъемныхъ винтовыхъ козелъ 3

Произведено подъемовъ въ 1910 году:

Паровозовъ 40
Тендеровъ 10

Вагоновъ пассажирскихъ выпущено изъ періодическаго и текущаго ремонта за 1909 г.—434, 1910 г.—453.

Пробѣгъ паровозовъ депо Брестъ за 1910 г. составлялъ 643.270 паровозо-верстъ.

Со ст. Брестъ Подкомиссія отбыла въ Пинскъ.

На участкѣ Брестъ-Лунинецъ Пол. ж. д. уложенъ 2-й путь.

Упр. Пол. ж. д. по этому вопросу сообщено слѣдующее:

Работы по постройкѣ второго пути участка Брестъ-Лунинецъ начаты въ 1903 г. и въ настоящее время исполнены всѣ, за исключеніемъ слѣдующихъ:

а) постройка каменныхъ полуказармъ на 37, 48, 64, 85 и 95 вер.; работа эта будетъ закончена въ 1912 г.;

б) постройка водоемныхъ зданій на ст. Жабинка и Кобринъ; работа эта будетъ закончена въ 1912 г.;

в) переустройство ст. Жабинка (остается главнымъ образомъ укладка водопроводныхъ линій и установка гидравлическихъ крановъ), которое предполагается закончить также въ 1912 г.;

г) переустройство существующей централизаціи и централизація вновь уложенныхъ стрѣлокъ на ст. Брестъ, на каковую работу по расцѣночной вѣдомости со спеціальною цѣлью испрашивается ассигнованіе на 1912 г. въ суммѣ 23.200 руб.

Изъ перечисленныхъ работъ, работы по п.п. а, б и в производству правильнаго двупутнаго движенія поѣздовъ не мѣшаютъ, почему таковое движеніе производится между ст. Лунинецъ и раз. Кошелево; что же касается работъ, указанныхъ въ п. г, то выполненіе ихъ потребовано у. Прив. ж. д., отказывающимъ впредь до окончанія этихъ работъ производить впускъ и выпускъ Пол. поѣздовъ на ст. Брестъ по двумъ главнымъ Пол. путямъ.

Въ силу послѣдняго обстоятельства на перегонѣ Кошелево-Брестъ, длиною 9 вер., несмотря на полную готовность второго пути, въ настоящее время совершается движеніе однопутное, хотя у. Пол. ж. д. своевременно по соглашенію съ у. Прив. ж. д. и военнымъ вѣдомствомъ былъ составленъ и утвержденъ (1904 г.) проектъ ввода второго пути на ст. Брестъ, вслѣдъ затѣмъ на послѣдней станціи были произведены всѣ работы, обусловленныя названнымъ проектомъ. По исполненіи сего у. Пол. ж. д. вопросъ этотъ считался исчерпанымъ. Въ концѣ 1910 г. у. Пол. ж. д., сообщая у. Прив. ж. д. о готовности второго пути на перегонѣ Брестъ-Жабинка, просило о назначеніи представителей въ комиссію по вопросу о выработкѣ порядка пріема Пол. поѣздовъ на ст. Брестъ. Въ засѣданіяхъ этой комиссіи, состоявшихся 12 и 18 янв. 1911 г., представителями Прив. ж. д. было заявлено, что впускъ и выпускъ Пол. поѣздовъ по двумъ путямъ на ст. Брестъ, можетъ быть, произведенъ лишь по выполненіи слѣдующихъ работъ: введенія въ централизацію ст. Брестъ всѣхъ вновь уложенныхъ стрѣлокъ; измѣненіи централизаціи нѣкоторыхъ существующихъ стрѣлокъ (всего 16 штукъ новыхъ и старыхъ), устройствѣ вспомогательнаго централизаціоннаго поста и укладкѣ одного новаго перевода.

Признавая необходимость производства указанныхъ работъ, у. Пол. ж. д., тѣмъ не менѣе, находило нужнымъ впредь до осуществленія всѣхъ требуемыхъ протоколомъ мѣропріятій изыскать средства къ возможности временнаго пріема и отправленія Пол. поѣздовъ на ст. Брестъ, имѣя въ виду, что проектируемыя мѣропріятія, требуя денежнаго ассигнованія около 25.000 руб., могутъ быть выполнены не ранѣе 1912 г., а слѣдовательно, до этого времени двупутное движеніе на перегонѣ Брестъ-Кошелево открыто быть не можетъ. Вслѣдствіе этого, у. Пол. ж. д. вошло въ сношеніе съ у. Прив. ж. д. по этому вопросу, но соглашенія пока не достигнуто. Протоколъ совѣщанія отъ 12 и 18 янв. 1911 г. и планъ ст. Брестъ переданы въ Высшую Комиссію.

На 9 верстѣ Подкомиссія имѣла остановку для осмотра каменной полуказармы.

Въ полуказармѣ артельному старостѣ отведены двѣ комнаты и кухня; для рабочихъ имѣется одна комната вполнѣ достаточная.

На 12 верстѣ Подкомиссія осматривала казарму.

Казарма деревянная, оштукатуренная. Дорожный мастеръ имѣетъ двѣ хорошія комнаты съ кухней.

Зданіе казармы предназначено, собственно, для разъѣзда, временно закрытаго. Кромѣ помѣщенія дорожнаго мастера, въ казармѣ имѣются еще и запасныя квартиры.

Въ 2 час. 50 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Кобринъ (III кл.).

Ст. Кобринъ.

Зданіе для пассажировъ вполнѣ достаточно. Служебныя помѣщенія занимаютъ отдѣльное деревянное, тоже достаточное, хорошее зданіе.

Товарная контора расположена недалеко отъ станціоннаго зданія и занимаетъ деревянный домъ, имѣющій вполнѣ достаточную площадь помѣщеній какъ для грузохозяевъ, такъ и для служащихъ.

Ст. Кобринъ находится при уѣздномъ городѣ Кобринѣ (съ населеніемъ въ 12.000 душъ). Въ городѣ находятся: свѣчной заводъ, масловаренный заводъ, мыловаренный заводъ, три гильзовыхъ фабрики, два маслобойныхъ завода, девять кирпичныхъ заводовъ, изразцовый заводъ, 2 паровыя мельницы.

Въ раіонѣ станціи находятся два крахмальныхъ завода: въ 5 верстахъ и 8 вер.

Значительныхъ лѣсныхъ площадей въ раіонѣ станціи нѣтъ.

Путей на ст. Кобринъ имѣется: главныхъ—2, вмѣстимостью 134 ваг., разъѣздныхъ—3, вмѣстимостью 206 ваг. и запасныхъ—5, вмѣстимостью 197 ваг.

Работа ст. Кобринъ за 1909 и 1910 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

Отправлено поѣздовъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	3.424	3.198
воинскихъ	158	240
хозяйственныхъ	1.046	2.155
Итого	6.088	7.053

Прибыло поѣздовъ:

пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	3.424	3.198
воинскихъ	158	240
хозяйственныхъ	1.046	2.155
Итого	6.088	7.053

Отцѣплено вагоновъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	114	112
товарныхъ	3.623	3.851
Итого	3.737	3.963

Прицѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	114	112
товарныхъ	3.553	4.084
Итого	3.667	4.196

Нагружено частнаго груза:

средствами станціи	204.909 п.	214.294 п.
„ отправителей	215.223 „	426.751 „

Выгружено частнаго груза:

средствами станціи	420.749 п.	621.125 п.
„ получателей	561.044 „	900.258 „
Перегружено средствами станціи	2.025 „	1.055 „
Нагружено служебнаго груза средствами службъ-потребительн.	83.392 „	148.144 „
Выгружено средствами сл.-потребительницъ	807.364 „	506.992 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

I класса	69	93
II „	2.948	3.482
III „	49.603	52.825
IV „	50	442

Выдано багажныхъ квитанцій	2.517	2.822
Прибыло „ „	2.369	2.429
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	5.286	6.003
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	8.988	9.348
Общее поступленіе въ кассу станціи .	418.516 р.	419.801 р.

Количество единичныхъ 10-ти-словныхъ
депешъ:

частныхъ	2.169	2.376
служебныхъ	134.899	112.084

Преимущественные грузы по отправленію: кирпичъ и хлѣбные грузы; по прибытію: камень строительный, соль поваренная, каменный уголь и хлѣбные грузы.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Кобринъ имѣется:

Открытыя товарныя платформы: 1) длиной 10,12 пог. саж., шириной 2,50 саж., площ. 25,80 кв. саж.; 2) длиной 3,00 пог. саж., шириной 3,00 пог. саж., площ. 9,00 кв. саж.

Крытая товарная платформа, длин. 21,60 пог. саж., шириной 4,00 саж., площ. 86,40 кв. саж. и пакгаузъ длиной 10,97 пог. саж., шириной 3,44 саж., площ. 43,88 кв. саж.

Личный составъ ст. Кобринъ по сл. дв. состоитъ изъ: нач. станціи 1, пом. его 3, кассировъ 2, вѣсовщиковъ 2, конторщиковъ 2, сцѣпщика 1, стрѣлочниковъ 5 и сторожей 5.

Въ 3 час. 30 мин. Подкомиссія осмотрѣла пасс. зданіе ст. Днѣпр.-Бугская.

Двухъэтажное, деревянное пассажирское зданіе имѣетъ небольшіе размѣры по площади, но вполнѣ удовлетворяетъ имѣющемуся здѣсь движенію.

Въ 5 час. 26 мин. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Пинскъ.

Ст. Пинскъ. Пасс. зданіе одноэтажное каменное, длинное по линіи фасада; площадь пассирскихъ и служебныхъ помѣщеній достаточная. Полы въ большинствѣ помѣщеній плиточные. Внутренняя отдѣлка помѣщеній красивая, содержатся помѣщенія въ достаточной чистотѣ.

Ст. Пинскъ находится при уѣздномъ городѣ Пинскѣ (съ населеніемъ свыше 50.000 душъ). Этотъ городъ самый крупный въ раіонѣ Пол. ж. д. Занимая выгодное положеніе въ центрѣ водныхъ путей Полѣсья, Пинскъ еще задолго до проведенія Пол. ж. д. былъ торговымъ и промышленнымъ городомъ. Съ проведеніемъ же Пол. ж. д. его значеніе еще больше усилилось. Въ настоящее время Пинскъ служитъ мѣстомъ перевалки съ одной стороны съ желѣзной дорогой на воду грузовъ, идущихъ изъ Варшавы, Лодзи, Томашева и пр. (мануфактура, галантерея и пр.) на югъ, съ другой—грузовъ, прибывающихъ съ юга по водѣ (соль, желѣзо, хлѣбъ и пр.).

Въ самомъ городѣ находится цѣлый рядъ фабрикъ, заводовъ и другихъ промышленныхъ предпріятій. Наиболѣе крупныя изъ нихъ слѣдующіе: фанерная и гвоздильная (дерева) фабрика, спичечная фабрика, табачная фабрика, двѣ пробочныя фабрики,

фабрика халвы, фабрика соломенныхъ чехловъ, двѣ фабрики литоидовыхъ издѣлій, фабрика мѣлковъ для картъ, суконная фабрика, 2 чугуно-литейныхъ завода, три пивоваренныхъ завода, четыре медоваренные завода, одинъ мыловаренный заводъ, два свѣчныхъ завода, два маслобойныхъ завода, четыре лѣсопильныхъ завода, ректификаціонный заводъ, два кирпичныхъ завода, четыре паровыя мельницы, четыре завода для выдѣлки частей къ швейнымъ машинамъ, четыре фабрики гнутой мебели, шесть лѣсныхъ торговыхъ складовъ, рыбный промыселъ и камышевые промыслы.

Въ раіонѣ станціи находятся: въ 52 вер. отъ станціи крупный Телеханскій заводъ, лѣсопильный заводъ, въ 10 вер. пять винокуренныхъ заводовъ, скипидарный заводъ въ 52 вер., семь молочныхъ хозяйствъ и рыбные промыслы.

Путей на ст. Пинскъ имѣется: главныхъ—2, вмѣстимостью 185 ваг., разъѣздныхъ—9, вмѣстимостью 650 ваг., запасныхъ—6, вмѣстимостью 217 ваг., дровяныхъ—2, вмѣстимостью 60 ваг., и тракціонныхъ—3, вмѣстимостью 60 ваг.

Работа ст. Пинскъ за 1909 и 1910 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

Отправлено поѣздовъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	3.424	3.198
воинскихъ	158	240
хозяйственныхъ	1.046	2.155
Итого . . .	6.088	7.053

Прибыло поѣздовъ:

пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	3.424	3.198
воинскихъ	158	240
хозяйственныхъ	1.046	2.155
Итого. . . .	6.088	7.053

Отцѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	1.631	2.024
товарныхъ.	23.203	24.639
Итого. . . .	24.834	26.663

Прицѣплено вагоновъ:	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	1.615	2.064
товарныхъ	23.443	24.385
Итого . . .	25.058	26.449

Нагружено частнаго груза:

средствами станціи	1.899.573 п.	1.333.521 п.
средствами отправителей	1.807.451 „	2.245.736 „

Выгружено частнаго груза:

средствами станціи	2.070.164 „	3.187.082 „
средствами получателей	3.985.666 „	5.059.678 „
Перегружено частнаго груза средствами станціи	24.326 „	22.205 „
Нагружено служебнаго груза средствами сл.-потребит.	855.012 „	.935.732 „
Выгружено служебнаго груза средствами сл.-потребит.	3.170.143 „	3.743.731 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

I класса	137	140
II „	5.044	5.098
III „	65.962	62.781
IV „	5.343	22.281
Выдано багажныхъ квитанцій . .	9.011	10.263
Прибыло „ „ . .	7.798	8.231
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладн.	30.133	30.505
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладн.	35.180	35.510
Общее поступленіе въ кассу станціи	1.410.800 р.	1.318.562 р.

Количество единичныхъ 10-тисловныхъ депешъ:

частныхъ	6.069	6.880
служебныхъ	195.501	189.225

Преимущественные грузы по отправленію: лѣсной матеріалъ, соль и посуда стеклянная.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

Открытыхъ товарныхъ платформъ:

1)	длина	25,30	пог.	саж.,	шир.	4,00	саж.,	площ.	101,20	кв.	саж.
2)	. . . . .							„	46,20	„	„
3)	„	5,23	„	„	„	4,02	„	„	21,02	„	„
4)	„	6,72	„	„	„	4,02	„	„	27,01	„	„

Крытая товарная платформа дл. 9,50 пог. саж., шириной 4,02 саж., площ. 38,19 кв. саж.

Пакгаузовъ:

1)	длина	16,06	пог.	саж.,	ширина	3,47	саж.,	площ.	55,73	кв.	саж.
2)	„	21,30	„	„	„	3,18	„	„	67,73	„	„
3)	„	29,50	„	„	„	3,47	„	„	102,37	„	„
4)	„	8,18	„	„	„	4,02	„	„	32,88	„	„
5)	„	10,00	„	„	„	3,50	„	„	35,00	„	„

Личный составъ ст. Пинскъ по сл. дв. состоитъ изъ: нач. станціи, пом. его 3, кассировъ 4, смотрителя пакгауза 1, вѣсовщиковъ 6, конторщиковъ 21, составителей 6, сцѣпщиковъ 6, стрѣлочниковъ 21 и сторожей 24.

Товарная контора занимаетъ деревянный домъ. Площадь помѣщенія, предназначенная для грузохозяевъ, небольшая, но здѣсь тѣсноты не ощущается, такъ какъ грузохозяевами въ большинствѣ являются крупныя фирмы.

Площадь товарнаго склада достаточная.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила дежурную кондукторскихъ бригадъ, занимающую красивый по наружному фасаду деревянный домъ.

Внутри зданія ощущается тѣснота: кровати за недостаткомъ мѣста приходится ставить такимъ образомъ, что двери въ нѣкоторыхъ комнатахъ нельзя открыть, для свободнаго прохода въ эти комнаты.

Квартира смотрителя зданій состоитъ изъ 3-хъ комнатъ и кухни. Полы въ этой квартирѣ не въ порядкѣ.

Въ саду расположенъ особнякъ, въ которомъ находится квартира и контора нач. 7 уч. сл. п.

Квартира нач. уч. красиво отдѣлана, имѣетъ паркетные полы и состоитъ изъ 6 обширныхъ комнатъ и кухни.

Контора 7-го уч. находится рядомъ съ квартирой нач. уч. и занимаетъ также хорошее помѣщеніе.

Въ саду имѣется теплица.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ деревянному одноэтажному дому, въ котормъ осмотрѣла квартиру счетовода уч. сл. п. Квартира состоитъ изъ 4-хъ хорошихъ комнатъ и кухни.

Кладовая 7-го уч. расположена здѣсь же рядомъ.

Кладовая небольшая, и въ деревянномъ сарайчикѣ хранится небольшой запасъ матеріаловъ.

Дежурная паровозныхъ бригадъ занимаетъ деревянный домъ. Помѣщеніе это гораздо лучше и свободнѣй дежурной кондукторовъ. Комнаты расположены по номерной системѣ; имѣются: столовая, и кухня. Въ спальняхъ находятся 18 кроватей.

Недостатками дежурной является отсутствіе сушильни и неудобное расположеніе дверей.

Врачебный пріемный покой занимаетъ деревянный одноэтажный, хорошій домъ.

Помѣщеніе пріемнаго покоя освѣщается электричествомъ, проведеннымъ изъ главныхъ мастерскихъ, и состоитъ изъ: ожидальни, двухъ кабинетовъ врачей 8-го и 9-го участковъ, аптеки, трехъ палатъ, операціонной, матеріальной, перевязочной и ванны.

Пріемный покой скорѣе напоминаетъ больницу, но это объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что Пинскъ является крупнымъ пунктомъ. Здѣсь расположены главныя мастерскія, и больныхъ въ день проходитъ до 90 человѣкъ, такъ что помѣщеніе ожидальни можно считать не совсѣмъ достаточнымъ.

Въ 6 час. 30 мин. вечера осмотръ ст. Пинскъ былъ прекращенъ, вслѣдствіе наступившей темноты, и 2-го октября въ 8 час. утра Подкомиссія снова продолжала дальнѣйшій осмотръ ст. Пинскъ.

Осмотръ Подкомиссіей былъ начатъ съ двуклассного училища.

Училище это существуетъ съ 1897 г. и помѣщается въ казенномъ деревянномъ зданіи, площ.—80 кв. саж. Обучается въ немъ—131 мальчикъ.

При училищѣ открыты вечерніе классы для подготовленія мастеровыхъ и учениковъ Пинскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ къ занятію должностей въ паровозныхъ бригадахъ и другихъ по сл. т. Курсъ трехлѣтній, по 2 часа въ день, въ учебные мѣсяцы.

Противъ училища, на противоположной сторонѣ за желѣзнодорожными путями, расположено очень хорошее, каменное зданіе, служащее въ настоящее время театромъ для желѣзнодорожныхъ служащихъ. Зданіе это было выстроено для столовой мастеровыхъ, но мастеровые почему то не стали пользоваться этой столовой, вслѣдствіе чего его приспособили подъ театръ, который, по сообщенію нач. дороги, служащими охотно посѣщается.

Постройка этого зданія обошлась въ 22.000 руб. и построено оно въ 1905 г. за счетъ спеціальныхъ кредитовъ.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла химическую лабораторію.

Лабораторія занимаетъ деревянный одноэтажный домъ и имѣетъ вполнѣ достаточное, смѣтлое помѣщеніе и довольно хорошо оборудована. Поэтому испрашиваемый у. Пол. ж. д. кредитъ на расширеніе лабораторіи слѣдуетъ считать преждевременнымъ.

Рядомъ съ лабораторіей въ томъ же домѣ находится квартира химика, имѣющая 5 комнатъ и кухню.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо колоніи жилыхъ домовъ въ главныя мастерскія, при чемъ, по дорогѣ въ мастерскія, была осмотрѣна квартира мастера вагоннаго цеха въ 4 комнаты съ кухней, расположенная въ одноэтажномъ деревянномъ домѣ и квартира нач. мастерскихъ въ 6 большихъ комнатъ съ кухней.

Квартира нач. мастерскихъ занимаетъ отдѣльный домъ и временно занята мастеромъ сборнаго цеха.

Главныя мастерскія Пол. ж. д. паровозныя и вагоныя находятся на ст. Пинскъ. Въ этихъ мастерскихъ производится для всѣхъ Пол. ж. д. капитальный и средній ремонтъ паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, въ томъ числѣ и срочный періодическій осмотръ товарныхъ вагоновъ.

Въ составъ мастерскихъ входятъ слѣдующія зданія.

Паровозосборная.

Паровозосборная мастерская, имѣющая общую площадь въ 609 кв. саж., и состоящая изъ 2 рядовъ поперечныхъ стойлъ, съ телѣжкой по-срединѣ, при внутренней ширинѣ въ одной части, въ 19 саж., а въ другой части, въ 18 саж., вмѣщаетъ 20 паровозовъ.

Телѣжка паровозосборной ручного дѣйствія и имѣетъ длину 2,5 саж., при подъемной силѣ въ 50 тоннъ.

Длина и подъемная сила телѣжки недостаточны для современныхъ паровозвъ, что видно изъ слѣдующихъ данныхъ о нѣкоторыхъ серіяхъ паровозовъ Пол. ж. д.

База паровозовъ	сер. К	3,56	саж.
„ „	„ Н	3,31	„
„ „	„ Г	3,49	„
„ „	„ Нк	3,45	„

Вѣсъ паровозовъ (безъ тендера) въ рабочемъ состояніи:

сер. К	54,8	метрическихъ	тоннъ.
„ Н	56,2	„	„
„ Бк	52,1	„	„
„ Пк	52,9	„	„
„ Бт	54,3	„	„
„ Нк	59	„	„
„ Рк	52,6	„	„

Втаскиваніе паровоза на телѣжку и стаскиваніе его производится вручную, что сопряжено съ значительнымъ расходомъ на рабочую силу и съ большой потерей времени.

Вслѣдствіе этого, является надобность въ новой телѣжкѣ для паровозовъ, приводимой въ движеніе электричествомъ, большей длины и подъемной силы, и съ электрическимъ шпилемъ для втаскиванія на телѣжку паровозовъ и стаскиванія съ нея.

Скорость передвиженія такой электрической телѣжки приблизительно 30 метровъ въ минуту при полной нагрузкѣ и 45 метровъ въ минуту при передвиженіи порожней телѣжки.

Для подъемки паровозовъ въ паровозосборной пользуются 3 комплектами винтовыхъ подъемныхъ козелъ, системы Беккера, ручного дѣйствія.

Для подъема паровозовъ ручными козлами требуется значительный расходъ на рабочую силу и много времени.

Желательно примѣнить для подъема паровозовъ винтовыя подъемныя козлы, приводимыя въ движеніе электричествомъ. При помощи такихъ козелъ можно поднять паровозъ на высоту 2 метровъ въ теченіе 20 минутъ, при чемъ для обслуживанія всѣхъ 4 козелъ, поднимающихъ паровозъ, требуется 4 человѣка.

Представителемъ сл. т., было доложено, что, для подъема и передвиженія различныхъ паровозныхъ частей желательно имѣть мостовые краны, или передвижные краны формы буквы Г, съ подъемной силой въ 3 тонны, а для передвиженія меньшихъ грузовъ такихъ, какъ поршни, дышла и т. п. желательно имѣть малыя подвѣсныя телѣжки съ подъемной силой въ 1 тонну, катающіяся по одной балкѣ.

Внутренняя высота продольныхъ стѣнъ существующей паровозосборной, считая отъ пола до нижней линіи стропилъ, составляетъ въ одной части этого зданія—3,03, а въ другой части, болѣе поздней постройки—3,88 саж.

Высоту стѣнъ въ небольшихъ главныхъ мастерскихъ, гдѣ для подъема паровозовъ и передвиженія ихъ не предполагается устраивать мостовыхъ крановъ большой подъемной силы, достаточно принять въ 4 саж. Поэтому высоту продольныхъ стѣнъ существующей паровозосборной въ болѣе новой части, 3,88 саж.,

можно признать достаточной, высота же стѣнъ старой части зданія—3,03 саж.—недостаточна.

Въ паровозосборной имѣется переносный станокъ приводимый въ движеніе электричествомъ, для расточки паровозныхъ цилиндровъ на мѣстѣ.

Спеціальной тендерной мастерской не имѣется, а ремонтъ тендеровъ производится въ зданіи оборотнаго депо, о которомъ будетъ сказано ниже и которое находится внѣ территріи мастерскихъ и имѣетъ неудобное сообщеніе съ мастерскими, ибо въ промежуткѣ между ними расположены всѣ станціонные пути, и разстояніе между механической мастерской и оборотнымъ депо—170 саж.

Вслѣдствіе того, что тендерной мастерской не имѣется, а тендера ремонтируются въ упомянутомъ депо, являются многія неудобства.

Приходится тратить значительную рабочую силу на доставку необходимыхъ для ремонта тендеровъ частей и матеріаловъ черезъ территорію станціи, пути которой часто заставлены вагонами.

Затруднительно контролировать матеріалы, идущіе изъ мастерскихъ въ депо, гдѣ ремонтируются тендера.

Сборному мастеру трудно руководить, какъ технической, такъ и хозяйственной стороной ремонта тендеровъ.

Благодаря занятію депо для ремонта тендеровъ, паровозы, прибывающіе въ Пинское оборотное депо, должны во всякую погоду находиться подъ открытымъ небомъ, вслѣдствіе чего ихъ нужно, во время простоя въ Пинскѣ, держать на парахъ, и является затрудненіе по уходу за паровозомъ, осмотру, чисткѣ и смазкѣ его.

Малярной мастерской для паровозовъ не имѣется, почему окраска паровозовъ производится на тѣхъ же стойлахъ паровозосборной, которыя служатъ и для ремонта паровозовъ, что неблагопріятно отзывается на качествѣ окраски, вслѣдствіе дыма, пыли, неравномѣрной температуры и несоотвѣтственнаго освѣщенія.

Поэтому у. Пол. ж. д. находитъ необходимымъ постройку зданія малярнаго для окраски паровозовъ и тендеровъ.

Котельная мастерская.

Существующая котельная Пинскихъ мастерскихъ представляетъ прямоугольное зданіе, площадью въ 216 кв. саж., при внутренней ширинѣ зданія въ 7 саж.

У одной продольной стѣны этого зданія расположено оборудованіе: станки, листонагрѣвательная печь, плиты и проч.

На остальномъ пространствѣ размѣщаются ремонтируемые котлы, при чемъ, благодаря недостаточной ширинѣ котельной, приходится помѣщать котлы наклонно къ продольной оси зданія.

При этихъ условіяхъ въ котельной мастерской можетъ помѣститься одновременно 10 ремонтируемыхъ паровозныхъ котловъ.

Такое расположеніе котловъ представляетъ, между прочимъ, то неудобство, что затемняетъ рабочее пространство котельной, такъ какъ котельная не имѣетъ фонаря въ крышѣ, и дневной свѣтъ проникаетъ только черезъ окна въ стѣнахъ зданія.

Внутренняя высота продольныхъ стѣнъ зданія, считая отъ пола до нижней линіи стропилъ, составляетъ 3,87 саж.

Такая высота стѣнъ зданія является недостаточной.

Оборудованіе котельной составляютъ:

Листонагрѣвательная печь.

Паровой котелъ, доставляющій паръ для парового отопленія котельной.

3 постоянныхъ горна.

Различной формы плиты для котельныхъ листовъ.

Двое вальцевъ для изгибанія листовъ.

Кромко-фрезерный и сверлильный станокъ.

Шарнирный фрезерный станокъ для кромокъ листовъ.

2 радіально-сверлильныхъ станка.

Двойной сверлильный станокъ.

Дыропробывной станокъ съ ножницами.

Два точила для инструментовъ.

Приводные ремни къ станкамъ идутъ отъ приводныхъ валовъ, которые приводятся въ движеніе отъ электромоторовъ въ 15 лош. силъ, въ 5 л. с. и въ 3,7 л. с.

Отопленіе котельной мастерской паровое, свѣжимъ паромъ отъ постояннаго котла, установленнаго спеціально для этой цѣли въ самой котельной мастерской.

Для подъема и передвиженія ремонтируемыхъ паровозныхъ котловъ устроены въ котельной мастерской 2 электрическихъ мостовыхъ крана, подъемная сила каждаго крана 8 тоннъ.

Краны эти могутъ работать, какъ порознь, такъ и совмѣстно.

Высота расположенія этихъ крановъ, считая отъ пола до подкрановаго рельса—2,7 саж., при чемъ краны эти обслуживаютъ всю площадь котельной, занятую оборудованіемъ и ремонтируемыми котлами.

На каждомъ кранѣ имѣются двѣ телѣжки, одна для меньшихъ, другая для большихъ грузовъ.

Всѣхъ электромоторовъ на каждомъ кранѣ 5, а именно: у большой телѣжки 2 электромотора, изъ коихъ: служащій для подъема груза въ 12 л. с., а для передвиженія телѣжки въ 2 л. с.; у малой телѣжки 2 электромотора, изъ нихъ: служащій для подъема груза въ 7 л. с., а для передвиженія телѣжки въ 1 л. с.;

этотъ моторъ, который служитъ для передвиженія всего крана вдоль мастерской, имѣетъ мощность въ 5 л. с.

Трубная.

Имѣющій близкое отношеніе къ паровозному котельному дѣлу ремонтъ дымогарныхъ трубъ производится, вслѣдствіе недостаточности площади котельной мастерской, въ небольшомъ отдѣленіи кузнечнаго цеха. Это помѣщеніе для ремонта дымогарныхъ трубъ тѣсно и удалено отъ котельной мастерской на разстояніе 105 саж.

Благодаря неимѣнію соотвѣтственнаго помѣщенія для ремонта дымогарныхъ трубъ въ настоящее время дымогарная труба, отъ мѣста выемки ея изъ паровоза, проходитъ, для всѣхъ операцій ремонта, разстояніе въ 406 саж. Стелажи для складыванія дымогарныхъ трубъ помѣщаются на дворѣ, что способствуетъ быстрому ржавленію трубъ.

Мѣдницкая.

Мѣдницкая мастерская занимаетъ небольшое помѣщеніе, площадью въ 24 кв. саж., въ зданіи кузницы.

Вслѣдствіе тѣсноты помѣщенія мѣдницкой болѣе крупныя работы по изгибанію большихъ трубъ приходится производить на дворѣ.

Тѣсное и низкое помѣщеніе мѣдницкой, представляется неудовлетворительнымъ также и въ гигіеническомъ и въ пожарномъ отношеніи.

Обще-механическая мастерская.

Въ обще-механической мастерской, занимающей зданіе площадью въ 524 кв. саж., помѣщаются металлообдѣлочные станки, производящіе работы, относящіяся къ ремонту паровозовъ и вагоновъ, запасныя части ихъ, а также и работы для потребностей линіи. Внутренняя ширина зданія механической мастерской 9 саж.

Три четверти этого зданія представляютъ собой старую постройку съ деревяннымъ потолкомъ, безъ верхняго свѣта, почему на станкахъ, расположенныхъ ближе къ продольной оси зданія, приходится днемъ работать при искусственномъ освѣщеніи. Независимо отъ того, деревянный потолокъ съ чердакомъ неудовлетворителенъ въ пожарномъ отношеніи.

Внутренняя высота стѣнъ этой части механической мастерской, составляющая 2,51 саж., недостаточна, такъ какъ такая высота представитъ затрудненія при устройствѣ мостовыхъ крановъ; при высотѣ стѣнъ въ 3,32 саж., существующей въ колесной Пинскихъ мастерскихъ, мостовые краны оказалось возможнымъ устроить.

Болѣе новая часть общемеханической Пинскихъ мастерскихъ, составляющая около одной четверти общей площади ея, устроена безъ потолка, съ верхнимъ свѣтомъ, при чемъ внутренняя высота стѣнъ этой пристройки—4,03 саж. При такой высотѣ стѣнъ является возможность устроить въ этой пристройкѣ балконы съ обѣихъ сторонъ, предназначенные для постановки части мелкихъ станковъ и слесарныхъ верстаковъ.

Оборудованіе общемеханической составляютъ:

69 токарно-винторѣзныхъ станковъ,

14 токарныхъ станковъ прочихъ наименованій,

14 поперечно-строгальныхъ станковъ,

4 продольно-строгальныхъ станковъ,

18 сверлильныхъ станковъ одиночныхъ и двойныхъ,

1 станокъ для расточки цилиндровъ,

1 станокъ для полной обработки паровозныхъ цилиндровъ,

1 станокъ для фрезированія и шлифовки паровозныхъ кулисъ,

1 станокъ для расточки паровозныхъ дышелъ,

1 дыропробивный прессъ съ ножницами,

7 болторѣзныхъ станковъ,

1 гайкорѣзный станокъ,

4 долбежныхъ станка,

9 фрезерныхъ станковъ,

6 наждачно-точильныхъ и наждачно-шлифовальныхъ станковъ.

Значительное большинство упомянутыхъ станковъ устарѣвшей конструкціи, многіе прослужили уже болѣе 25 лѣтъ. Станковъ новѣйшихъ конструкцій, быстроходныхъ и точныхъ, работающихъ рѣзцами изъ быстрорѣжущей стали не имѣется. Только въ настоящемъ году заказано 3 быстроходныхъ токарно-винторѣзныхъ станка, для работы рѣзцами изъ быстрорѣжущей стали *).

Приводные валы общемеханической мастерской приводятся въ движеніе паровой машиной, расположенной въ пристройкѣ къ этой мастерской. Только одна группа станковъ, расположенныхъ въ новой части общемеханической мастерской, приводится въ движеніе отъ электродвигателя въ 15 лош. силъ.

Отопленіе общемеханической мастерской паровое, частью

*) Также заказанъ 1 дыропробивной станокъ съ ножницами, съ электромоторомъ.

мятымъ паромъ отъ вышеупомянутой машины, приводящей въ движеніе станки, частью свѣжимъ паромъ, получаемымъ изъ паровыхъ котловъ, расположенныхъ въ пристройкѣ къ общемеханической мастерской.

Эти же котлы доставляютъ паръ и для отопленія описаннаго выше зданія паровозносборной.

Помѣщеніе для паровой машины и паровыхъ котловъ при общемеханической.

Паровая машина, приводящая въ движеніе приводы, горизонтальнаго типа, съ охлажденіемъ. Мощность машины 50 индикат. лош. силъ. Площадь пола пристройки, гдѣ помѣщается эта машина, $4{,}78 \times 3{,}15 = 15$ кв. саж.

Рядомъ находится пристройка, площадью въ $6{,}5 \times 5 = 32{,}5$ кв. саж., гдѣ помѣщается два паровыхъ котла, общая поверхность нагрѣва которыхъ составляетъ $144 + 75 = 219$ кв. метровъ.

Котлы эти доставляютъ паръ какъ для упомянутой машины, такъ и для отопленія общемеханической и паровозосборной мастерскихъ.

На дворѣ, близъ постройки, гдѣ находятся упомянутые котлы, расположены подъ навѣсомъ два котла, снятые съ паровозовъ. Котлы эти доставляютъ паръ для паровыхъ молотовъ находящейся по близости главной кузницы мастерскихъ.

Корридоръ, соединяющій общемеханическую мастерскую съ главной кузницей.

Только что описанное зданіе общемеханической мастерской соединяется корридоромъ, шириною въ 7 саж., съ зданіемъ главной кузницы.

Большую часть этого корридора, имѣющаго общую площадь въ 141 кв. саж., занимаютъ, съ одной стороны, инструментальная, а, съ другой,—кладовая мастерскихъ.

Въ инструментальной имѣются слѣдующіе станки:

2 универсально-фрезерныхъ станка,

3 токарно-винторѣзныхъ станка,

6 точильныхъ станковъ.

Для калки инструментовъ имѣются въ инструментальной 3 горна съ механическимъ дутьемъ.

Въ кладовую мастерскихъ поступаютъ всѣ запасныя части, изготовленныя въ кузнечномъ, литейномъ и механическомъ цехахъ. Изъ кладовой эти запасныя части поступаютъ или въ

главный складъ м. сл., или на линію, или берутся другими цехами мастерскихъ для постановки на паровозы и вагоны.

Въ корридорѣ установленъ также приводной вентиляторъ, приводимый въ движеніе отъ главнаго вала общемеханической мастерской, доставляющій дутье для всѣхъ горновъ главной кузницы.

Въ этомъ корридорѣ производится также ремонтъ присылаемыхъ съ линіи водокачальныхъ машинъ и дрезинъ.

Въ корридорѣ устроено паровое отопленіе.

Главная кузница мастерскихъ.

Зданіе главной кузницы занимаетъ площадь въ 415 кв. саж. Внутренняя ширина зданія 9 саж.

Высота продольныхъ стѣнъ зданія, считая отъ пола до нижней линіи стропилъ, 2,5 саж.

Оборудованіе кузницы составляютъ:

1 рессорная печь,
1 сварочная печь,
1 печь для закалки,
1 прессъ для пробы рессоръ,
5 плитъ для выправки рессоръ,
4 кузнечныхъ плиты,
1 круглая пила для рѣзки желѣза,
1 молотъ Оливера,
1 ковочная машина (бульдозеръ).

Для кузнечныхъ работъ имѣется 30 горновъ съ 58 огнями.

Всѣхъ паровыхъ молотовъ имѣется 5, въ числѣ ихъ:

въ	$1^1/_2$	тонны	1	молотъ
„	$^3/_4$	„	1	„
„	$^1/_2$	„	2	„
„	$^1/_4$	„	1	„

Въ помѣщающейся въ кузницѣ трубной мастерской имѣется:

2 станка для наварки дымогарныхъ трубъ,
1 станокъ для расточки и обрѣзки дымогарныхъ трубъ.

Для приведенія въ движеніе ковочной машины (бульдозера) установленъ въ кузнечномъ цехѣ электромоторъ въ 5 лош. силъ.

Отопленія въ кузницѣ не имѣется.

Вытяжка дыма производится обыкновенными вытяжными трубами, отводящими дымъ отъ каждаго горна. Верхушки этихъ трубъ, выходящія надъ крышей, снабжены дефлекторами.

Производительность кузницы въ пудахъ поковокъ составляла: за весь 1909 г.—9.633 п., за первую полвину 1910 г.—3.674 п.

Колесная мастерская.

Площадь колесной мастерской составляетъ—346 кв. саж.

Колесная представляетъ прямоугольное зданіе, имѣющее внутреннюю ширину 10 саж.

Высота продольныхъ стѣнъ зданія, считая отъ пола до нижней линіи стропилъ,—3,32 саж.

Въ концѣ зданія устроенъ верхній свѣтъ, благодаря чему зданіе колесной хорошо освѣщено.

Отопленіе колесной паровое мятымъ паромъ отъ паровыхъ машинъ, находящихся по близости центральной электрической станціи.

Оборудованіе колесной мастерской составляютъ:

16 колесно-токарныхъ станковъ,

1 гидравлическій прессъ для надѣванія колесъ на оси,

1 печь, дѣйствующая нагрѣтымъ воздухомъ, для нагрѣванія бандажей, надѣваемыхъ на колеса,

1 поворотный постоянный кранъ на 4 тонны, обслуживающій надѣваніе бандажей. Та часть колесной мастерской, гдѣ помѣщаются колесно-токарные станки, обслуживается двумя мостовыми кранами съ подъемной силой по 4 тонны каждый, высота расположенія крановъ 2,81 саж. надъ поломъ мастерской. Подъемъ груза производится электричествомъ, а передвиженіе крановъ—вручную.

Всѣ станки колесной мастерской приводятся въ движеніе отъ приводовъ, къ которымъ передается сила отъ электромоторовъ, по системѣ групповой передачи. Для этой групповой передачи колесной служатъ 3 электромотора въ 26,12 и 15 силъ.

На каждомъ изъ упомянутыхъ мостовыхъ крановъ находится для подъема груза по одному электромотору, мощностью въ 3 л. с. каждый. Заказаны: 2 колесно-токарныхъ станка для работы рѣзцами изъ быстрорѣжущей стали, съ электромоторами, и гидравлическій прессъ для надѣванія колесъ на 300 тоннъ съ электромоторомъ.

Бандажная мастерская.

Близъ колесной мастерской расположено отдѣльное зданіе бандажной мастерской, площ. 36 кв. саж. Въ бандажной мастерской производится сниманіе бандажей съ колесъ, для чего устроенъ комфорочный горнъ, отапливаемый каменнымъ углемъ.

Горнъ обслуживается постояннымъ поворотнымъ ручнымъ краномъ на 4 тонны подъемной силы.

Дутье къ горну доставляется вентиляторомъ, приводимымъ въ движеніе электромоторомъ въ 2,5 л. с.

Большое неудобство при работѣ на упомянутомъ горнѣ представляетъ большое количество выдѣляющагося изъ горна дыма, который несмотря на устроенную вытяжную трубу большого діаметра и на имѣющіяся въ концѣ крыши отворяющіяся окна, распространяется въ значительномъ количествѣ по небольшому зданію бандажной, что ощутительно въ особенности въ зимнее время, когда нельзя держать ворота долгое время открытыми.

Для устраненія неудобствъ отъ нагрѣванія на горнѣ колесныхъ скатовъ, для сниманія съ нихъ бандажей, предполагается пріобрѣсти спеціальный станокъ для разрѣзанія негодныхъ бандажей, съ цѣлью снятія ихъ со скатовъ безъ нагрѣванія послѣднихъ.

Подробный способъ сниманія бандажей съ успѣхомъ примѣняется въ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ Саарбрюкенъ-Бурбахъ, въ Германіи.

Литейная.

Прямоугольное зданіе литейной, площадью въ 147 кв. саж., имѣетъ внутреннюю ширину 7 саж., при внутренней высотѣ стѣнъ въ 3,62 саж.

Производительность литейной по чугунному и мѣдному литью составляла: за весь 1909 г. чугуннаго литья—14271 пуд., мѣднаго литья 2.853 пуд., за первую половину 1910 г.—чугуннаго литья 5.628 пуд., мѣднаго—1.054 пуд.

Зданіе литейной состоитъ изъ болѣе старой части, гдѣ помѣщается чугунолитейная, и изъ новѣйшей постройки, въ которой помѣщается мѣднолитейная, являясь недостаточнымъ по площади при настоящей работѣ.

Вслѣдствіе тѣсноты помѣщенія литейной, въ ней нѣтъ мѣста для обрубки отлитыхъ издѣлій и обрубка отливныхъ издѣлій производится въ расположенныхъ близъ литейной старыхъ вагонныхъ кузовахъ, а обрубка крупныхъ издѣлій производится прямо на дворѣ, подъ открытымъ небомъ, вслѣдствіе чего понижается производительность рабочихъ и зимой рабочіе часто болѣютъ.

Главнѣйшія части оборудованія литейной:

Вагранка, съ внутреннимъ діаметромъ въ 600 м.м., расплавляющая 75 пуд. чугуна въ часъ.

Вентиляторъ системы Рута на 45 куб. м. воздуха въ часъ.

Сушильная камера для литейныхъ формъ и сердечниковъ.

4 мѣдно-плавильныхъ горна для плавки бронзы. Бѣгуны.

Для приведенія въ движеніе предметовъ оборудованія установленъ въ литейной электромоторъ въ 15 лош. силъ.

Въ одной половинѣ чугунолитейной имѣется мостовой кранъ ручного дѣйствія на 6 тоннъ съ пролетомъ въ 8,168 м.м., высота расположенія крана 2,36 саж., считая отъ пола литейной до подкрановаго рельса.

Имѣющаяся въ настоящее время въ чугунолитейной вагранка недостаточна по количеству доставляемаго чугуна, ибо при отливкѣ паровознаго цилиндра требуется 120 п. чугуна.

Вслѣдствіе этого, является необходимымъ имѣть вагранку, расплавляющую 250 пуд. чугуна въ часъ, и при томъ болѣе совершенной конструкціи, дающей лучшіе экономическіе результаты.

Подъемная сила мостового крана недостаточна, въ виду необходимости переносить литейныя формы паровозныхъ цилиндровъ. Почему необходимо устроить мостовой кранъ на 8 тоннъ подъемной силы, при томъ приводимой въ движеніе электричествомъ..

Необходимо также устроить мостовой кранъ на 3 тонны въ мѣднолитейной, а равно требуется устроить такой же подъемной силы мостовой кранъ во второй половинѣ чугунолитейной, которая теперь не имѣетъ крана.

Вмѣсто существующихъ мѣдноплавильныхъ горновъ необходимо устроить болѣе совершенныя тигельныя печи Моргана, съ опрокидывающимися тигелями, дающія лучшіе экономическіе результаты и болѣе удобныя въ работѣ.

Вмѣсто имѣющагося ручного подъема къ вагранкѣ необходимо устроить электрическій подъемникъ литейныхъ матеріаловъ на колошниковую площадку вагранки.

Складъ моделей.

Въ разстояніи 45 саж. отъ зданія литейной мастерской находится складъ моделей для литейной, имѣющій площадь 90 кв. саж.

Зданіе склада моделей не имѣетъ отопленія.

Мастерская для ремонта автоматическихъ тормозовъ.

Подъ одной крышей съ литейной мастерской въ видѣ продолженія этого зданія, сдѣлана пристройка площадью въ 70 кв. саж. для помѣщенія мастерской для ремонта автоматическихъ тормозовъ, въ которой будетъ производиться испытаніе и ре-

монтъ тормозныхъ приборовъ Вестингауза, паровозныхъ и вагонныхъ. Постройка этой мастерской еще не вполнѣ окончена, и оборудованія, которое должно состоять изъ приборовъ для испытанія и станкоъ для обработки частей автоматическихъ тормозовъ, не имѣется.

Цеховая контора и модельная.

Параллельно литейной, на разстояніи 5 саж. отъ нея, расположено зданіе, площадью въ 50 кв. саж., ранѣе служившее для помѣщенія главной конторы мастерскихъ. Теперь здѣсь помѣщаются цеховая контора и модельная мастерская.

Вагонная мастерская.

Зданіе вагонной мастерской имѣетъ площадь 1.007 кв. саж. Оно состоитъ изъ трехъ главныхъ частей.

Въ средней части, имѣющей ширину 10 саж., помѣщаются всѣ древообдѣлочные станки, паровой котелъ, паровая машина, обойная, жестяницкая, мастерская для заготовки красокъ, кузница, лѣсосушилка и контора мастера.

Одна изъ боковыхъ частей вагонной мастерской, имѣющая ширину въ 21 саж., служитъ помѣщеніемъ для сборки пассажирскихъ вагоновъ, и для части столяровъ.

Другая боковая часть вагонной мастерской, имѣющая ширину 25 саж., служитъ помѣщеніемъ для остальной части столяровъ, и для слесарей, работающихъ на пассажирскихъ вагонахъ, здѣсь также производится сборка пассажирскихъ вагоновъ, и помѣщается малярная для окраски ихъ.

Деревообдѣлочные станки помѣщаются въ вагонной мастерской временно, впредь до переноса ихъ въ построенное новое зданіе деревообдѣлочной, тогда мѣсто, занимаемое теперь деревообдѣлочными станками, будетъ предоставлено для вагонно-слесарной и для мастерской для заготовки красокъ, отдѣливъ эту мастерскую отъ остальной площади упомянутаго помѣщенія безопасными отъ возгоранія перегородками.

Въ средней части вагонной мастерской, гдѣ теперь помѣщается деровообдѣлочная, установлены слѣдующіе деревообдѣлочные станки:

Универсальныхъ 2
Строгальныхъ 4
Шипорѣзныхъ 1
Пильныхъ 6

Сворлильныхъ 2
Долбежныхъ 2
Токарныхъ 1
Точильныхъ 2

Итого . . . . 19 станковъ.

Здѣсь же расположены и металлообдѣлочные станки для надобностей вагоннаго цеха, а именно: 1 токарный станокъ и 3 сверлильныхъ.

Въ мастерской для заготовки красокъ работаютъ 3 краскотерки, дѣйствующія отъ привода.

Всѣ упомянутые станки получаютъ движущуюся силу отъ приводныхъ валовъ, расположенныхъ подъ поломъ зданія, а также и по стѣнамъ его. Движеніе главному валу передается отъ паровой машины, мощностью въ 30 лош. силъ. Для доставленія пара этой паровой машинѣ, а также для парового отопленія всего зданія вагонной мастерской, установленъ горизонтальный паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва въ 90 кв. метр., имѣющій спеціальную топку для сожиганія стружекъ и опилокъ, получаемыхъ отъ станковъ деревообдѣлочной.

Существующая въ этой же средней части зданія вагонной мастерской сушилка для лѣса, площадь которой всего 11 кв. саж., отапливаемая паромъ, является совершенно недостаточной для удовлетворенія потребности въ сухомъ лѣсномъ матеріалѣ для ремонта вагоновъ.

Для удовлетворенія этой потребности необходимо построить отдѣльное зданіе сушилки для лѣса, по типу Стуртевента, дѣйствующей грѣтымъ воздухомъ, получающимъ теплоту отъ трубъ для парового отопленія. Площадь этого зданія сушилки предполагается въ 100 кв. саж. .(

Въ обоихъ боковыхъ частяхъ зданія вагонной мастерской имѣется для ремонта пас. вагоновъ 10 путей, расположенныхъ по ширинѣ зданія, но, изъ упомянутыхъ путей, площадь одного пути занята верстаками слесарей, работающихъ по ремонту пас. вагоновъ, и одинъ путь занятъ, кромѣ того, верстаками столяровъ, работающихъ по красному дереву. Такимъ образомъ остается для ремонтируемыхъ пас. вагоновъ 8 пут. и на каждомъ изъ этихъ путей помѣщается, въ среднемъ, по 3 вагона. Слѣдовательно, въ настоящее время имѣется для сборки пассажирскихъ вагоновъ 24 стойла. Независимо отъ того въ малярной для окраски пассажирскихъ вагоновъ имѣются 2 пути, представляющіе всего 6 стойлъ.

Пас. вагоны подаются для ремонта въ вагонную мастерскую черезъ ворота, устроенныя въ обоихъ продольныхъ стѣнныхъ зданіяхъ, противъ каждаго пути, расположеннаго въ ва-

гонной мастерской. При этомъ съ одной стороны зданія вагонной мастерской всѣ внутренніе пути мастерской непосредственно соединяются съ наружными путями, расположенными на дворѣ мастерскихъ, такъ что подача пассажирскихъ вагоновъ въ мастерскую производится со двора непосредственно, при помощи маневровъ паровозомъ, или ручныхъ.

Съ противоположной стороны зданія вагонной мастерской подача пасс. вагоновъ въ зданіе производится помощью наружной телѣжки, имѣющей движеніе параллельно всей длинѣ зданія вагонной мастерской.

Длина этой телѣжки 3,5 саж., подъемная сила 20 тоннъ. Эта телѣжка имѣетъ недостаточную длину и подъемную силу для современныхъ пассажирскихъ вагоновъ.

При этомъ ручное дѣйствіе телѣжки неудобно, желательно имѣть телѣжку, приводимую въ движеніе электричествомъ, а равно электрическіе шпили для постановки вагоновъ на телѣжку и стаскиванія съ нея.

Является необходимымъ имѣть телѣжку, сообразно длинѣ современныхъ пассажирскихъ вагоновъ, въ 20 метровъ длиною, и съ подъемной силой въ 50 тоннъ.

Подъемка пассажирскихъ вагоновъ для ремонта ихъ производится на ручныхъ козлахъ, желательно, для удешевленія и ускоренія работы, примѣнять для этой цѣли электрическія передвижныя подъемныя козла, съ подъемной силой въ 45 тоннъ.

Сарай для ремонта товарныхъ вагоновъ.

Въ разстояніи 30 саж. отъ только что описанной мастерской для ремонта пассажирскихъ вагоновъ, перпендикулярно къ ней, расположено длинное и узкое прямоугольное зданіе сарая для ремонта товарныхъ вагоновъ, имѣющее площадь въ 674 кв. саж. Ширина его по всей длинѣ одинаковая 8,5 саж.

Въ этомъ зданіи имѣется 2 пути, длиною каждый въ 65 саж. Предполагая, что товарные вагоны на этихъ путяхъ будутъ стоять на разстояніи одной сажени другъ отъ друга и разстояніе каждаго изъ крайнихъ вагоновъ отъ поперечной стѣны будетъ также 1 саж., получимъ число стойлъ для товарныхъ вагоновъ на обоихъ путяхъ=28.

Высота наружныхъ стѣнъ, считая отъ пола стропильныхъ ногъ зданія—2,22 саж.

Стропила деревянныя. Верхняго свѣта не имѣется, вслѣдствіе этого въ промежуткѣ между путями, когда они заставлены вагонами, нѣтъ достаточнаго освѣщенія. Поэтому является необходимымъ измѣнить устройство прикрытія, примѣнивъ верх-

ній свѣтъ и желѣзныя стропила, въ виду опасности существующихъ деревянныхъ стропилъ въ пожарномъ отношеніи.

Необходимо устроить въ этомъ зданіи также паровое отопленіе.

Центральная электрическая станція.

Станція эта представляетъ прямоугольное зданіе, площадью 79 кв. саж. Внутренняя ширина зданія одинаковая—7,2 саж. Зданіе раздѣлено капитальной поперечной стѣной на 2 части. Въ одной части помѣщаются паровые котлы, въ другой паровыя машины и соединенныя съ ними динамомашины.

Въ котловомъ помѣщеніи установлены 4 горизонтальныхъ водотрубныхъ паровыхъ котла, съ общей поверхностью нагрѣва въ 75+100+100+100=375 кв. метровъ. Рабочее давленіе пара въ котлахъ 10 атмосф.

Въ машинномъ отдѣленіи помѣщаются 3 пародинамо, общей мощностью въ 150+130+120=400 индикаторныхъ лош. силъ. Валы быстроходныхъ паровыхъ машинъ, работающихъ при 10 атмосферахъ рабочаго давленія, безъ охлажденія, сединены непосредственно съ валами динамомашины. Въ случаѣ ремонта пародинамо въ 150 лош. силъ, остается для расходованія мощность въ 400—150 л. с.=250 индикаторныхъ лош. силъ.

Центральная электрическая станція даетъ электрическую энергію для освѣщенія всѣхъ мастерскихъ, для приведенія въ движеніе станковъ колесной, котельной, части механической и электрическихъ мостовыхъ крановъ котельной и колесной. На все это въ настоящее время расходуется 160 индикаторныхъ лош. силъ.

Такимъ образомъ остается свободной мощности въ 90 индикаторныхъ л. с., которая распредѣлится слѣдующимъ образомъ:

На приведеніе въ движеніе 15 деревообдѣлочныхъ станковъ, переноска которыхъ изъ зданія вагонной мастерской въ построенное новое зданіе деревообдѣлочной предвидѣна по смѣтѣ 1912 года	50 инд. лош. силъ
На электрическое освѣщеніе новой деревообдѣлочной и на расширеніе электрическаго освѣщенія въ другихъ существующихъ описаніяхъ	40 инд. лош. силъ.
Итого . . .	90 инд. лош. сихъ.

Такъ какъ металлообдѣлочные станки Пинскихъ мастерскихъ устарѣвшей конструкціи, многіе изъ нихъ прослужили

уже болѣе 25 лѣтъ, то при представленіи смѣтъ на 1910, 1911 и 1912 г.г. была препровождена вѣдомость новыхъ усовершенствованныхъ быстроходныхъ и точныхъ металлообдѣлочныхъ станковъ, потребныхъ для замѣны старыхъ, изношенныхъ станковъ, прослужившихъ 25 лѣтъ.

Согласно этой вѣдомости, для приведенія въ движеніе этихъ новыхъ, подлежащихъ пріобрѣтенію, быстродѣйствующихъ станковъ, въ случаѣ совмѣстной максимальной работы ихъ всѣхъ потребовалось бы 350 лош. силъ.

Предполагая, что не всѣ станки будутъ производить одновременно максимальную работу, и часть старыхъ станковъ не будетъ работать, можно принять силу двигателя въ $0{,}5 \times 350 = 175$ л. с., а принимая коэффиціентъ полезнаго дѣйствія въ 0,8, требуемая мощность двигателя въ $\frac{175 \times 10}{80} = 219$ эффективныхъ лош. силъ, или 250 индикаторныхъ лош. силъ.

Вслѣдствіе изложеннаго, въ смѣту 1912 г. внесено пріобрѣтеніе динамомашины, соединенной непосредственно съ двигателемъ внутренняго сгоранія, мощностью въ 250 индикаторныхъ лош. силъ, для центральной электрической станціи Пинскихъ мастерскихъ.

Существующее зданіе центральной электрической станціи является недостаточнымъ по площади, почему въ смѣту 1912 г. внесено расширеніе центральной электрической станціи на 80 кв. саж., путемъ пристройки къ существующему зданію, въ томъ числѣ 30 кв. саж. для расширенія котловой, 30 кв. саж. для расширенія машиннаго помѣщенія и 20 кв. саж. для мастерской, кладовой и конторы электротехника, которыя теперь помѣщаются въ 2 старыхъ вагонныхъ кузовахъ, поставленныхъ на дворѣ близъ электрической станціи.

Электрическое освѣщеніе мастерскихъ производится до 12 час. ночи. Послѣ этого срока электрическая станція прекращаетъ свою дѣятельность. Такъ какъ является необходимость имѣть освѣщеніе зданій и дворовъ мастерскихъ въ теченіе и остальной части ночи, то требуется для этого пріобрѣсти аккумуляторную батарею на 1.000 амперъ-часовъ, для наибольшей силы разряднаго тока въ 150 амперъ, при напряженіи у зажимовъ освѣтительныхъ приборовъ въ 110 вольтъ.

Существующая центральная электрическая станція доставляетъ постоянный токъ, напряженіемъ въ 110 вольтъ, по двупроводной системѣ.

Въ машинномъ отдѣленіи центральной электрической станціи помѣщается также паровой воздушный компрессоръ, доставляющій сжатый воздухъ для приведенія въ движеніе пневматическихъ инструментовъ котельной мастерской.

Деревообдѣлочная.

Новое зданіе деребообдѣлочной, площадью въ 180 кв. саж., прямоугольное, съ внутренней шириной въ 9 саж. Въ это зданіе предполагается перенести деревообдѣлочные станки изъ теперешняго ихъ помѣщенія въ зданіе вагоннаго цеха.

Для приведенія въ движеніе деревообдѣлочныхъ станковъ, по перенесеніи ихъ въ новое зданіе деревообдѣлочной, предполагается установить въ этомъ зданіи электромоторы, общей мощностью въ 50 л. с., и провести къ нимъ электрическую энергію отъ центральной электрической станціи, находящейся отъ деревообдѣлочной на разстояніи 190 саж.

Въ деревообдѣлочной устраивается паровое отопленіе, а для помѣщенія парового котла заканчивается пристройка съ отдѣльно стоящей дымовой трубой при ней.

Главная контора мастерскихъ.

Главная контора мастерскихъ представляетъ прямоугольное одноэтажное зданіе, площадью въ 116 кв. саж. Внутренняя ширина зданія 6 с. Въ главной конторѣ помѣщаются кабинеты нач. мастерскихъ и его помощника, канцелярія, счетоводство и чертежная мастерскихъ. Здѣсь же установленъ станокъ для испытанія желѣза и другихъ металловъ на разрывъ.

Станокъ этотъ устарѣвшей конструкціи и даетъ неточные результаты, такъ какъ усиліе, разрывающее образецъ, наростаетъ не плавно, а толчками, и кромѣ того, при растяженіи образца происходитъ и нѣкоторый изгибъ его. Между тѣмъ, въ мастерскихъ необходимо имѣть точный станокъ для испытанія металловъ на разрывъ, имѣющаго существенное значеніе, напримѣръ, при опредѣленіи возможности допущенія къ дальнѣйшей службѣ паровозныхъ котловъ, находившихся долгое время на службѣ и проч.

Поэтому въ вѣдомость усовершенствованныхъ металлообдѣлочныхъ станковъ, потребныхъ для замѣны старыхъ изношенныхъ, прилагавшуюся къ смѣтамъ на 1910, 1911 и 1912 г.г., включено пріобрѣтеніе новаго станка, силою въ 50 тоннъ, для испытанія металловъ на разрывъ.

Пути колеснаго парка.

Непосредственно къ зданію колесной мастерской, перпендикулярно къ ея длинѣ, примыкаютъ 27 путей колеснаго парка,

длиною каждый по 17 саж., всего 459 саж., на которыхъ помѣщаются парковые колесные скаты.

Нагрузка и выгрузка прибывающихъ и отправляемыхъ колесныхъ скатовъ производится на 3 обыкновенныхъ продольныхъ путяхъ, идущихъ къ колесной мастерской. Для подъема колесныхъ скатовъ служатъ 2 желѣзнодорожныхъ поворотныхъ крана на телѣжкахъ, изъ коихъ одинъ на 4 тонны, а другой на 6 тоннъ.

Нормальные желѣзнодорожные пути, уложенные на территоріи Пинскихъ главныхъ мастерскихъ.

Общая длина этихъ путей—6.196 саж. Пути эти служатъ для маневровъ съ подвижнымъ составомъ и для стоянки его. Въ вагонномъ цехѣ ремонтъ товарныхъ вагоновъ производится преимущественно на дворѣ.

Условія передвиженія тяжестей по территоріи мастерскихъ.

Передвиженіе тяжестей по территоріи мастерскихъ производится мастеровыми и чернорабочими, главнымъ образомъ, путемъ переноски вручную, и только въ рѣдкихъ случаяхъ при помощи ручныхъ телѣжекъ (вагончиковъ), при чемъ передвиженіе этихъ телѣжекъ производится весьма медленно, и съ перерывами, благодаря занятію путей маневрирующимъ и стоящимъ подвижнымъ составомъ, между тѣмъ, ремонтъ подвижного состава сопряженъ съ переноской большого количества самыхъ разнообразныхъ матеріаловъ.

Поэтому для удешевленія и ускоренія доставки матеріаловъ и запасныхъ частей изъ главнаго склада м. сл. по цехамъ мастерскихъ, а также изъ одного цеха въ другой, выгодна укладка узкоколейныхъ путей по территоріи мастерскихъ на общемъ протяженіи около 900 саж.

Что касается существующихъ разстояній, то отъ главнаго склада м. сл. и до котельной мастерской—400 саж., до литейной—350 саж., до паровозосборной—330 саж., до механической 300 саж. до кузницы—270 саж. и до вагонной 230 саж.

При передвиженіи по узкоколейнымъ путямъ по дворамъ мастерскихъ и главнаго склада м. сл. является затрудненіе при пересѣченіи узкоколейныхъ путей съ ширококолейными, на которыхъ могутъ двигаться или стоять паровозы и вагоны.

Вслѣдствіе этого, является надобность устроить на дворѣ мастерскихъ электрическій мостовой кранъ, подкрановыя балки

котораго были бы расположены на колоннахъ такой высоты, чтобы мостовой кранъ могъ проходить поверхъ паровозовъ и вагоновъ, движущихся по ширококолейнымъ путямъ.

Такй кранъ будетъ служить для перевозки грузовъ между цехами мастерскихъ и главныхъ складомъ.

Размѣры территоріи мастерскихъ.

Все пространство земли, занятое зданіями, дворами и путями мастерскихъ, представляетъ площадь около 50.000 кв. саж., при наибольшемъ протяженіи въ длину 550 саж.

Какъ видно изъ плана Пинскихъ мастерскихъ, на территоріи мастерскихъ имѣется достаточно мѣста для расширенія мастерскихъ и постройки новыхъ зданій.

Примѣненіе въ Пинскихъ мастерскихъ сжатаго воздуха.

На центральной электрической станціи установленъ паровой воздушный компрессоръ, доставляющій сжатый воздухъ, давленіемъ (по манометру) 6 атмосферъ. Компрессоръ разсчитанъ на 526 куб. фут. всасываемаго воздуха. Отъ компрессора, помѣщающагося на центральной электрической станціи, сжатый воздухъ проведенъ черезъ кузницу, механическую и литейную, въ котельную мастерскую. Магистральный трубопроводъ, длиною по горизонтали въ 200 саж., состоитъ изъ оцинкованныхъ трубъ, съ внутреннимъ діаметромъ въ 4 дюйма.

Въ котельной мастерской для работы сжатымъ воздухомъ имѣются слѣдующіе инструменты:

пневматическихъ	молотовъ	37
„	сверливовъ.	34
„	вальцовокъ для дымогарныхъ трубъ . . .	6
„	труборѣзовъ	3

Сжатый воздухъ предполагается провести также и въ вагонный цехъ, а равно предполагается устроить оборудованіе пневматическими инструментами въ паровозосборной и литейной.

Электрическая передача энергіи въ Пинскихъ мастерскихъ.

Мощность центральной электрической станціи—290 к.-в. Напряженіе у борновъ динамомашинъ — 120 в., пріемники

электрической энергіи разсчитаны на протяженіе въ 110 в. Такъ постоянный, распредѣленный по двупроводной системѣ.

Для освѣщенія мастерскихъ установлено 56 дуговыхъ фонарей по 10 амп. каждый, соединенныхъ послѣдовательно по два, и 1.065 лампочекъ накаливанія въ 16 свѣчей каждая.

Общая мощность, потребляемая всѣми источниками свѣта, 90 к.-в.

Всѣхъ электромоторовъ — 27 штукъ, общей мощностью въ 180 л. с.

Въ приложеніи № 10 помѣщены систематизированныя свѣдѣнія о Пинскихъ мастерскихъ, о стоимости ремонта, а равно и наличіи и возрастѣ подвижного состава.

Изъ мастерскихъ Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ.

Въ матеріальномъ складѣ имѣются:

1) Главный корпусъ № 1, площ. 520,25 кв. саж. Каменное зданіе въ 5 отдѣленій, оборудованное стеллажами и полками на рельсовыхъ стойкахъ. Въ трехъ отдѣленіяхъ настилъ пола подъ 2-й этажъ для храненія оборудованія, обойныхъ и мануфактурныхъ, инвентарныхъ предметовъ, мелкой мебели и проч.

2) Деревянный сарай на каменныхъ столбахъ № 3—площ. 63,00 кв. саж.

Въ немъ хранятся: новыя дымогарныя трубы, кровельное желѣзо, листовое стекло, гвозди, брезенты, десятичные вѣсы, пожарные насосы и бочки.

3) Деревянный сарай на каменныхъ столбахъ № 4, площ. 48,98 кв. саж.

Въ немъ хранятся: краски, свѣчи, клей, пемза, громоздкая мебель, какъ то: шкафы, столы, кушетки и проч.

4) Деревянный сарай на рельсовыхъ столбахъ № 7, площ. 74,80 кв. саж.

Въ немъ хранится: цементъ, алебастръ и мѣлъ, молотая огнеупорная глина въ мѣшкахъ, деревянныя лопаты, ручки для инструментовъ и металлы. Доски орѣховыя и краснаго дерева. Часть стараго имущества.

5) Деревянный сарай № 11, площ. 24,90 кв. саж. Въ немъ хранятся стеклянныя издѣлія: ламповыя стекла, абажуры и проч.

6) Деревянный сарай въ 2 отдѣленія № 13, площ. 18,36 кв. саж.; одно отдѣленіе для древеснаго угля, другое—для кокса.

7) Деревянный сарай на рельсовыхъ столбахъ № 16 площ. 76 кв. саж.

Въ немъ хранятся: канаты, веревки, пакля, концы, набивка, кожа и проч.

8) Деревянный сарай № 18, площ. 115,40 кв. саж. Хранятся въ немъ дубовыя брусья.

9) Деревянный сарай № 19, площ. 20 кв. саж. Хранятся воинскіе фонари, ведра и печи.

10) Деревянный сарай на территоріи главныхъ мастерскихъ, площ. 118 кв. саж. для дубовыхъ брусьевъ.

11) Тоже площ. 58 кв. саж. для дубовыхъ брусьевъ.

12) Деревянный навѣсъ № 2, площ. 122,90 кв. саж.

Въ немъ хранятся: паровозные цилиндры, рѣшетки желѣзныя, швеллера, буксы, тормозныя колодки и проч., часть рельсовыхъ скрѣпленій, старые паровые котлы, машины, насосы и вѣсы, огнеупорный кирпичъ, семафорныя стойки, дефлекторы и проч.

Навѣсъ у. Пол. ж. д. предполагаетъ перенести для освобожденія мѣста подъ узкоколейный путь изъ мастерскихъ въ складъ.

13) Деревянный навѣсъ № 12, площ. 46,76 кв. саж. Хранятся въ немъ водопроводныя принадлежности.

14) Деревянный навѣсъ № 17, площ. 209,96 кв. с. Хранятся въ немъ: доски осиновыя, березовыя, ольховыя и ясеневыя; обшивка вагонная и дубовыя брусья.

15) Деревянный навѣсъ № 20, площ. 58,87 кв. с. Хранятся: рамы вагонныя, закладки, колобашки, зубчатки, полозки и брусья кавалерійскихъ мостковъ, лѣстницы и печные приборы.

16) Деревянный навѣсъ № 21, площ. 98,79 кв. с. Хранятся: стрѣлочные переводы и крестовины, поворотные круги, части рельсовыхъ скрѣпленій, асфальтовая и древесная смола и пр., зубчатки и доски воинскія.

17) Закромъ деревянный № 14 въ 3 отдѣленія, площ. 25,14 кв. саж. для древеснаго угля.

18) Закромъ рѣшетчатый № 15, площ. 39,41 кв. саж. для металлическаго лома.

19) Закромъ рѣшетчатый № 10, площ. 80,06 кв. с. для металлическаго лома.

20) Контора склада № 5, площ. 35,00 кв. саж. Каменное зданіе въ 4 комнаты съ переднею.

21) Деревянный сарай въ 2 отдѣленія № 8, площ. 4,07 кв. саж.; одно отдѣленіе отведено подъ дрова для конторы, а другое подъ архивъ конторы.

22) Контора для артельщиковъ № 6, площ. 14,74 кв. саж.; деревянное зданіе съ отдѣленіемъ для сторожей и рабочихъ.

23) Вагонные вѣсы № 33 подъ деревяннымъ навѣсомъ.

24) Погребъ каменный № 22, площ. 24 кв. саж. Хранится: масло вареное и ламповое, скипидаръ, кислоты, пиронафтъ, мыло, сало, масло паровозное, бензинъ.

25) Каменный погребъ на территоріи мастерскихъ площ. 32,32 кв. саж.

Хранится въ немъ: масло вареное и ламповое и сало говяжье.

26) 5 желѣзныхъ цистернъ и 5 тендерныхъ баковъ для керосина и мазута.

27) Будка сторожевая № 24, площ. 2 кв. саж.

28) Будки сторожевыя № 31 и 32 по 1 кв. с.

29) Будка № 36, площ. 4,30 кв. саж. для чиновъ контроля.

30) Кузовъ вагона № 30, площ. 3,69 кв. саж. для мастерской бондаря.

Матеріальный складъ расположенъ на территоріи главныхъ мастерскихъ и вся подача матеріаловъ производится вручную, что чрезвычайно неудобно.

У. Пол. ж. д. предполагаетъ устроить подвѣсную дорогу для подачи матеріаловъ со станціи къ амбарамъ.

Матеріальный складъ признанъ Подкомиссіей образцовымъ и никакихъ кредитовъ на его расширеніе долго не потребуется.

Помѣщеніе конторы склада удовлетворительное.

Площадь отчужденія чрезвычайно обширная.

Затѣмъ по осмотрѣ матеріальнаго склада, былъ поданъ вагонъ и Подкомиссія отправилась на пристань.

Отъ ст. Пинскъ къ пристани на рѣкѣ Пинѣ проложена ширококолейная вѣтка длиною въ 3 вер., заканчивающаяся тарифнымъ пунктомъ Пинскъ-пристань.

Ст. Пинскъ-пристань не имѣетъ никакихъ станціонныхъ сооруженій и совершенно не приспособлена для пріема и выдачи грузовъ. Въ этомъ пунктѣ производятся лишь нагрузка и выгрузка повагонныхъ грузовъ, поступающихъ съ воды на ж. д. и обратно, составленіе же документовъ, пріемъ и выкупъ грузовъ производится на ст. Пинскъ.

По возвращеніи съ пристани на ст. Пинскъ, Подкомиссія осмотрѣла старое зданіе депо, о которомъ упоминалось выше; въ немъ въ настоящее время помѣщается тендерная.

На ст. Пинскъ имѣется оборотное депо. Паровозный сарай вѣернаго типа на 9 стойлъ при длинѣ стойла въ 10 саж. Площадь зданія—204,62 кв. саж. Надъ каждымъ стойломъ имѣются по 2 вытяжныхъ трубы. Для промывки въ депо есть два промывательныхъ крана. Напорныхъ баковъ 2; одинъ съ напоромъ 3 саж., а другой 14 саж. Для поворачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ діаметромъ въ 56 фут. Въ виду существованія въ Пинскѣ главныхъ мастерскихъ, отдѣльнаго помѣщенія для мастерской при депо не имѣется. Все паровозное зданіе занято подъ тендерную мастерскую. Въ распоряженіи депо имѣются:

переносныхъ горновъ	4
ручной сверлильный станокъ .	1
тисковъ слесарныхъ	5

домкратовъ деревянныхъ . . . 8
„ желѣзныхъ 6

Подкомиссіей былъ осмотрѣнъ находившійся на путяхъ станціи сборный поѣздъ № 170, состоявшій изъ 43 вагоновъ (изъ коихъ 6 удлиненныхъ платформъ), изъ нихъ груженыхъ—9. Была обнаружена большая небрежность въ составленіи поѣздныхъ документовъ (документы составлены на ст. Брестъ I агентами Прив. ж. д.): въ графѣ назначенія нѣтъ наименованія станціи, занесенный въ документы вагонъ № 454237 *) въ натурѣ не оказался.

Въ 11 ч. 5 м. дня Подкомиссія отбыла со ст. Пинскъ въ Лунинецъ, куда и прибыла въ 12 час. 25 мин. дня.

Ст. Лунинецъ. Пас. зданіе каменное, одноэтажное. Помѣщенія для пассажировъ всѣхъ классовъ и служебныя достаточны, полы вездѣ изъ плитокъ, а въ залѣ I и II кл. паркетные. Широкій перронъ и промежуточная платформа также вымощены плитками.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ жилымъ домамъ, но осмотрѣла только квартиру билетнаго кассира.

Билетный кассиръ имѣетъ квартиру въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ; квартира хорошая и состоитъ изъ 3-хъ комнатъ и кухни; полъ не крашенъ.

Дежурная кондукторскихъ бригадъ занимаетъ небольшой деревянный одноэтажный домъ. По площади помѣщеніе дежурной, въ которой имѣется 10 кроватей, можно считать достаточнымъ, но большимъ недостаткомъ признается отсутствіе сушильни.

Здѣсь же рядомъ расположена небольшая товарная контора, вполнѣ, однако, отвѣчающая мѣстнымъ нуждамъ, такъ какъ ст. Лунинецъ является крупнымъ техническимъ пунктомъ, а коммерческая работа здѣсь незначительная.

Всѣ помѣщенія пріемнаго покоя вполнѣ соотвѣтственныя.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила пріемный покой.

Въ пріемномъ покоѣ имѣются: ожидальня, кабинетъ врача, аптека, матеріальная, палата, операціонная, перевязочная и ванная.

На ст. Лунинецъ имѣется спеціальное помѣщеніе для проводниковъ пассажирскихъ вагоновъ Юго-Западнаго состава скораго поѣзда Петербургъ-Кіевъ-Одесса.

Помѣщеніе это расположено въ хорошемъ деревянномъ одноэтажномъ домѣ и состоитъ изъ спальни, столовой и кухни. Всего 12 кроватей. Дежурная содержится въ должной чистотѣ.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла двуклассное училище.

Училище это существуетъ съ 1890 г. и помѣщается въ

*) Цифра 3 неразборчива, можетъ быть—8.

двухъ казенныхъ зданіяхъ: каменномъ площ. 86,82 кв. саж. и деревянномъ площ. 90,60 кв. саж. Оба зданія очень хорошія, свѣтлыя и хорошо содержатся. Въ училищѣ обучаются—444 мальч. и 56 дѣв. Учительскій персоналъ состоитъ изъ 10 человѣкъ.

При училищѣ имѣется домовая цекровь по образцу Барановичской.

Кромѣ того, на ст. Лунинецъ имѣется еще одноклассное училищѣ на 200 мальчиковъ. Это училище открыто въ 1909 г. (выдѣлено изъ двуклассного) и помѣщается въ казенномъ зданіи, площ. 43 кв. саж.

Путей на ст. Лунинецъ имѣется:

главныхъ	4	вмѣстим.	280	вагоновъ,
поѣздныхъ	18	„	1277	„
разъѣздныхъ	3	„	199	„
запасныхъ	29	„	1247	„
дровяныхъ	7	„	263	„
тракціонныхъ . . .	12	„	254	„

Работа ст. Лунинецъ за 1909 и 1910 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

Отправлене поѣздовъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	3.670	3.662
товарныхъ	12.676	11.815
воинскихъ	549	719
хозяйственныхъ	3.690	3.276
Итого. .	20.585	19.472

Прибыло поѣздовъ:

пассажирскихъ	3.670	3.662
товарныхъ	12.676	11.815
воинскихъ	549	719
хозяйственныхъ	3.690	3.276
Итого. .	20.585	19.472

Отцѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	25.990	27.117
товарныхъ	280.732	285.354
Итого. .	306.722	312.471

Прицѣплено вагоновъ:	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	25.707	25.208
товарныхъ	279.214	282.404
Итого . .	304.921	307.612

Нагружено частнаго груза:		
средствами станціи . .	199.593 п.	214.475 п.
средствами отправителей	4.873.012 „	5.009.499 „

Выгружено частнаго груза:		
средствами станціи. . .	1.050.558 „	804.742 „
средствами получателей	5.863.930 „	6.321.479 „
Перегружено груза средствами станціи	785.713 „	1.533.155 „
Нагружено служебнаго груза средствами службъ-потребительницъ	4.849.211 „	4.950.163 „
Выгружено служебнаго груза средствами службъ-потребительницъ	5.626.302 „	5.602.496 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:		
I класса	96	83
II „	1.203	1.262
III „	42.694	42.286
IV „	6.622	28.847

Выдано багажныхъ квитанцій	1.560	1.989
Прибыло „ „ .	3.030	3.592
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладн. . .	8.909	9.164
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ .	13.931	12.719
Общее поступленіе въ кассу станціи	358.267 р.	359.826 р.

Количество единичныхъ 10-тисловныхъ депешъ:		
частныхъ	25.937	23.137
служебныхъ	1.258.251	1.233.082

Преимущественные грузы по отправленію: лѣсной матеріалъ, кислота сѣрн., каменный уголь и хлѣбные грузы; по прибытію: кирпичъ, лѣсной матеріалъ, кислота сѣрная, каменный уголь и хлѣбные грузы.

Въ 12 верстахъ отъ ст. Лунинецъ имѣются два винокуренныхъ завода.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи до 13.000 дес., частныхъ до 66.000 дес.

При станціи находится поселокъ Лунинецъ (съ населеніемъ 7.000 душъ), населенный преимущественно желѣзнодорожными служащими, рабочими и ихъ семьями.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Лунинецъ имѣется: открытая товарная платформа длиной 20,30 пог. саж., шириной 2,50 пог. саж., площ. 50,75 кв. саж.; Крытыхъ товарныхъ платформъ:

1) длина 25,50 пог. саж., шир. 4,05 саж., площ. 103,27 кв. саж.
2) „ 12,00 „ „ „ 2,50 „ „ 30,00 „ „

Пакгаузъ дл. 4,32 пог. саж., шириной 3,50 саж. площ. 15,12 кв. саж.

Личный составъ ст. Лунинецъ по службѣ движенія состоитъ изъ: нач. станціи, помощниковъ его 7, кассировъ 3, смотрителя пакгаузовъ 1, вѣсовщиковъ 6, конторщиковъ 27, составителей 18, сцѣпщиковъ 12, стрѣлочниковъ 65, сторожей 34.

У. Пол. ж. д. предполагаетъ развить ст. Лунинецъ.

На ст. Лунинецкъ имѣется коренное депо; къ нему приписано пассажирскихъ паровозовъ:

Типа 1—3—0	7
„ 2—2—0	4
„ 1—2—0	4
Товарныхъ:	
Типа 0—4—0	48
„ 0—3—0	19
Всего паровозовъ	82

Депо обслуживаетъ всѣ пассажирскіе поѣзда на участкѣ Лунинецъ-Брестъ, длиною 211 вер., и товарные на участкахъ: Лунинецъ-Пинскъ 54 вер. Лунинецъ-Мозырь длиною 166 вер., Лунинецъ-Сарны—100 в. Кромѣ того, депо Лунинецъ держитъ 1 пассажирскій паровозъ въ Чучевичахъ для обслуживанія вѣтки Люща-Каналъ, длиною 27,5 вер. и на ст. Пинскъ 2 товарныхъ паровоза для постоянныхъ маневровъ. На ст. Лунинецъ длина тракціонныхъ путей равна 5,88 вер. Для поворачиванія паровозовъ при депо имѣется три поворотныхъ круга діаметрами 48,

56 и 64 фут. Паровозныхъ зданій 3. Одно прямоугольное. Полная площадь этого зданія, разсчитаннаго на 6 стойлъ равна 26,5 × 8,5=225,25 кв. саж. Надъ каждымъ стойломъ есть по 2 вытяжнахъ трубы. Остальныя два депо вѣернаго типа, съ общей площадью безъ кочегарныхъ ямъ, въ 395,9 кв. саж. при числѣ стойлъ въ обоихъ вѣерныхъ депо 20. Длина стойла вѣернаго депо—9,45 саж. Надъ каждымъ стойломъ есть по двѣ вытяжныхъ трубы. Для промывки имѣются въ каждомъ депо 6 промывательныхъ крановъ, расположенныхъ между канавами. Напорныхъ резервуаровъ 3. Два изъ нихъ съ напоромъ въ 4,28 саж. а одинъ 8,00 саж. Непосредственно къ прямоугольному депо примыкаютъ мастерская съ общей площадью 176,81 кв. саж., которыя состоятъ изъ:

механической . . .	112,5	кв. саж.
инструментальной .	5,6	„ „
кладовой	9,94	„ „
слесарной	10,40	„ „
котловой	7,50	„ „
кузницы и мѣдницкой	16,06	„ „
пожарнаго депо . .	16,03	„ „

Оборудованіе мастерскихъ состоитъ въ слѣдующемъ:

паровая машина въ 30 л. силъ	1
паровой котелъ въ 40 кв. кв. метр поверхн. нагр.	1
колесно-токарныхъ станковъ.	3
наждачныхъ точилъ	1
токарно-винторѣзныхъ станковъ	9
прессъ для испытанія котловъ	1
„ „ „ манометревъ . . .	1
станокъ для испытанія упряжныхъ приборовъ	1
продольно-строгальный станокъ	1
поперечно-строгальный станокъ	1
плитъ провѣрочныхъ	6
вентиляторъ	1
сверлильныхъ станковъ	4
тисковъ слесарныхъ	72
краскотерка	1
горновъ постоянныхъ	5
точило каменное	1
„ наждачное	1

горновъ переносныхъ 2
подъемныхъ винтовыхъ козелъ для паровозовъ 7
домкратовъ деревянныхъ 13
„ желѣзныхъ 9
паровозный кранъ на телѣжкѣ на 4 тонны 1

Произведено подъемокъ въ 1910 г. паровозовъ 100, тендеровъ 32. Выпущено изъ мелкаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ: въ 1909 г. 83, а въ 1910—119.

Пробѣгъ паровозовъ депо Лунинецъ: за 1910 г. 1.832.046 паровозо-верстъ, изъ нихъ во главѣ поѣздовъ 1.356.729; за первую половину 1911 г. 965.183 паровозо-верстъ.

Прямоугольное паровозное зданіе и мастерская при немъ имѣютъ паровое отопленіе мятымъ паромъ отъ постоянной паровой машины. Два вѣерныхъ депо имѣютъ печное отопленіе.

На матеріальномъ складѣ имѣются:

1) Главный корпусъ — деревянное зданіе на каменныхъ столбахъ и каменномъ фундаментѣ площ. 48 кв. саж.

2) Погребъ каменный площ. 24,14 кв. саж.

3) Сарай деревянный на каменномъ фундаментѣ площ. 8,44 кв. саж.

4) Сарай деревянный на каменныхъ столбахъ и фундаментѣ площ. 20,47 кв. саж.

5) Сарай деревянный на каменныхъ столбахъ и фундаментѣ въ 2 отдѣленія площ. 9,86 кв. саж.

6) Сарай деревянный въ отдѣленія площ. 30,82 кв. саж.

7) Будка деревянная на каменномъ фундаментѣ площ. 3,91 кв. саж.

8 Баковъ: для керосина 3, для мазута 2 бака и 2 цистерны.

Годовой расходъ керосина	7.485	пудовъ,
нужный запасъ.	3.579	„
общая вмѣстимость баковъ для храненія керосина	3.280	„
недостатокъ баковъ на	299	„
годовой расходъ мазута	12.054	„
необходимый запасъ	4.912	„

Баковъ имѣется:

на фундаментѣ	2	
цистернъ на рельсовыхъ звеньяхъ 2; общая емкость ихъ	3.750	пудовъ,
недостаетъ баковъ на	1.162	„

Мощность источника водоснабженія ст. Лунинецъ неограниченная; разстояніе между сосѣдними водоснабженіями—26,80 в., виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями—29,7 и 30,5 вер.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала мимо конторы уч. сл. тяги, помѣщающейся въ отдѣльномъ деревянномъ домѣ, къ жилому дому, въ которомъ осмотрѣла помѣщеніе кочегара и квартиру пом. нач. депо.

Кочегаръ имѣетъ одну комнату, въ которой устроена и кухня.

Пом. нач. депо имѣетъ квартиру въ 4 комнаты съ кухней.

Отсюда Подкомиссія перешла въ дежурное помѣщеніе смазчиковъ и кочегаровъ, вполнѣ соотвѣтственное, вмѣщающее 16 кроватей, а затѣмъ въ двухъэтажный каменный домъ, который занимаетъ дежурная машинистовъ.

Зданіе это очень большое и для дежурной слишкомъ роскошное въ отношеніи площади, что объясняется тѣмъ, что помѣщеніе дежурной разсчитано на то количество бригадъ, которое должно въ немъ помѣститься въ случаѣ военныхъ дѣйствій.

Въ дежурной въ настоящее время имѣется 26 кроватей, а разсчитана она на 40 кроватей. Сушилка примитивная, безъ должныхъ приспособленій...

По осмотрѣ дежурной Подкомиссія отбыла по особой желѣзнодорожной вѣткѣ на шпалопропиточный заводъ.

Пропитка шпалъ производится на шпалопропиточномъ заводѣ на ст. Лунинецъ съ 1903 г. хлористымъ цинкомъ, по способу Бетеля съ предварительной пропаркой и вакуумомъ.

Пропарка ведется при давленіи по манометру 1½ атмосферы, продолжительностью отъ 40 минутъ до часа. Вакуумъ при разрѣженіи 560—610 м.м. поддерживается въ теченіе отъ получаса до 1 часа, нагнетаніе же при давленіи $6^2/_3$ атмосферы въ теченіе 1½—2 часовъ. Продолжительность отдѣльныхъ процессовъ зависитъ отъ свойствъ пропитываемыхъ шпалъ, какъ то: свойствъ древесины, степени ихъ сухости и пр. Пропитка производится воднымъ растворомъ хлористаго цинка крѣпостью 2,4°—2,5° Б. при 14° Хлористый цинкъ заготовляется въ кислотномъ отдѣленіи завода по цѣнѣ. 1 р. 70 коп. за пудъ раствора крѣпостью 50° Б. при 14°. Матеріаломъ для изготовленія этого раствора служатъ чушковый цинкъ и соляная кислота съ предѣльнымъ содержаніемъ примѣсей въ цинкѣ 2%—3% и въ кислотѣ0,2%. За норму пропитки принято 0,45—0,50 фун. сухой соли хлористаго цинка на 1 куб. фут. дерева, что соотвѣтствуетъ, въ среднемъ, 90 фунтамъ раствора хлористаго цинка крѣпостью 2,5° Б. на 1 шпалу усиленнаго типа. Эта норма принята по примѣру англійскихъ и американскихъ дорогъ. Учетъ объема пропиты-

ваемыхъ шпалъ и количество расходуемаго на ихъ пропитку раствора производится по американскому объемному способу помощью рейки.

По предварительнымъ соображеніямъ предполагалось установить 8-ми лѣтній срокъ службы шпалъ, но подробными осмотрами уложенныхъ въ 1903 г. пропитанныхъ шпалъ выясняется полная возможность довести срокъ службы ихъ на главномъ пути до 10 лѣтъ, при чемъ часть ихъ, годная для дальнѣйшей службы, будетъ укладываться на станціонныхъ путяхъ. Отсюда стоимость 1 года службы шпалъ составитъ:

шпала . . . . . 72 к.
пропитка . . . . . 25 „
смѣна . . . . . 6 „

$$\frac{72 + 25 + 6}{10} = 10{,}3 \text{ коп.}$$

Лунинецкій заводъ за время съ 1903 г. по 1910 г. включительно пропиталъ 3.132.619 шпалъ, распредѣленныхъ по годамъ, согласно нижеслѣдующей таблицѣ:

Годы.	Число шпалъ.	Стоимость ихъ пропитки.	Стоимость пропитки одной шпалы со всѣми накладными расходами.
1903	567.794	132.268 р. 57 к.	23,3
1904	256.260	59.458 „ 19 „	23,2
1905	265.180	59.275 „ 07 „	22,3
1906	388.852	92.273 „ 34 „	23,7
1907	356.162	97.561 „ 95 „	27,3
1908	407.050	110.116 „ 41 „	27,0
1909	439.923	114.673 „ 39 „	26,0
1910	451.398	115.693 „ 31 „	25,6
Итого .	3.132.619	781.320 р. 23 к.	25,0

Въ 1час. 48 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Лунинецъ на ст. Сарны.

На 307 верстѣ Подкомиссія осмотрѣла работы по устройству новаго моста черезъ р.Припять.

Необходимость постройки этого новаго моста отв. 200 саж. вызывается, по даннымъ у. Пол. ж. д., недостаточностью от-

верстія существующаго моста (отв. 150 саж.), малой глубиной заложенія опоръ, неудовлетворительностью ихъ кладки и слабостью верхняго строенія.

По договору съ подрядчиками, работы по постройкѣ опоръ новаго моста должны быть закончены къ 1 авг. 1912 г.; по договору имъ слѣдуетъ уплатить 303.500 р. Къ этому же сроку будутъ скончены земляныя работы съ укрѣпленіемъ откосовъ и дамбъ (на сумму около 145.000 р.), а къ концу года будутъ поставлены заводомъ металлическія фермы (на сумму 463.150 р.). Полная стоимость работъ исчислена въ 1.087.000 руб.; ассигновано за предыдущіе годы 500.000 р. На 1912 г. испрашивается 300.000 руб.

Осмотръ работъ показалъ, что въ настоящее время заканчивается четвертый устой и работы идутъ успѣшно.

Видиборъ.

Въ 2 час. 50 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Видиборъ.

Пассажирское деревянное зданіе небольшихъ размѣровъ, но вполнѣ достаточное для этой мало работающей станціи.

Около пассажирскаго зданія расположенъ жилой деревянный домъ, въ которомъ Подкомиссіей были осмотрѣны квартиры нач. станціи и двухъ его помощниковъ.

Нач. станціи имѣетъ 4 комнаты и кухню, а помощники по двѣ комнаты съ кухней. Въ этомъ же домѣ одна комната, въ которой имѣется русская печь, отведена стрѣлочнику.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла небольшую деревянную казарму.

Въ этой казармѣ живутъ: рабочіе, занимающіе одну комнату, сторожиха, имѣющая одну комнату, служащую и кухней, и 3 комнаты съ кухней занимаетъ дорожный мастеръ.

Артельный староста живетъ въ полуказармѣ на перегонѣ. Противъ казармы находится небольшой домъ, выстроенный изъ старыхъ мостовыхъ брусьевъ, въ которомъ живутъ: старшій рабочій, занимающій 2 комнаты и кунхю и путевой сторожъ, которому отведена одна комната, въ которой устроена русская печь.

Въ 4 час. 26 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Домбровицы.

Ст. Домбровицы.

Типъ пассажирскаго зданія, одинаковый съ осмотрѣнными ранѣе на Сарненскомъ участкѣ, площадь всѣхъ помѣщеній достаточная.

Товарная контора помѣщается въ пассажирскомъ зданіи и имѣетъ вполнѣ соотвѣтственное помѣщеніе.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ жилому деревянному, одноэтажному дому, въ которомъ были осмотрѣны квартиры нач. станціи и одного изъ его помощниковъ.

Нач. станціи имѣетъ 4 комнаты и кухню, а у его помощника имѣется 3 комнаты и кухня.

По осмотрѣ жилого дома Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію и отбыла на ст. Сарны.

Въ 5 час. вечера Подкомиссія прибыла на ст. Сарны, но осмотръ станціи не производился, такъ какъ станція Сарны была осмотрѣна Подкомиссіей еще при обслѣдованіи Юго-Западныхъ ж. д.

Въ 7 час. вечера Подкомиссія отбыла со ст. Сарны и прослѣдовала до ст. Мозырь, куда прибыла 3-го октября въ 7 час. утра.

Въ 8 час. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Мозырь.

Ст. Мозырь. Пассажирское зданіе деревянное, одноэтажное.

Помѣщеніе для пассажировъ I и II кл. хорошее, полы плиточные; корридоръ, въ который выходятъ почти всѣ служебныя помѣщенія, очень темный съ неудовлетворительными дверями.

Служебныя помѣщенія достаточны.

Къ пассажирскому зданію примыкаетъ широкій перронъ, вымощенный плитками.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную кондукторовъ, занимающую одноэтажный деревянный старый домъ.

Спальни въ дежурной расположены по корридорной системѣ и всего имѣется 34 кровати дѣйствующихъ и 36 запасныхъ. Помѣщеніе по площади слѣдуетъ признать достаточнымъ, но недостаткомъ дежурной является отсутствіе сушильни.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла жилой деревянный домъ, въ которомъ живутъ кассиры, сторожа и др. низшіе агенты.

Сторожъ занимаетъ очень небольшую комнату, въ которой имѣется русская печь. Помѣщеніе содержится очень чисто.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Въ раіонѣ ст. Мозырь находятся: большая спичечная фабрика „Молнія"—въ 15 верстахъ отъ станціи, фанерный заводъ—въ 13 вер., два лѣсопильныхъ завода въ 20 и 34 верстахъ и двѣнадцать винокуренныхъ заводовъ.

Въ раіонѣ станціи находится до 80.000 дес. казеннаго лѣса и около 10.000 дес. частнаго.

Въ 12 вер. отъ станціи находится уѣздный городъ Мозырь съ населеніемъ въ 20.000 душъ.

Путей на ст. Мозырь имѣется:

главныхъ . . .	2	вмѣстимостью	254	вагона,
поѣздныхъ . . .	3	„	234	„
разъѣздныхъ . .	3	„	197	„
запасныхъ . . .	9	„	299	„
дровяныхъ . .	9	„	387	„
тракціонн. . . .	1	„	15	„

Работа ст. Мозырь за 1909 и 1910 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

Отправлено поѣздовъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	3.982	3.187
воинскихъ	183	232
хозяйственныхъ	1.400	1.018
Итого	7.025	5.897

Прибыло поѣздовъ:

пассажирскихъ	1.460	1.460
товарныхъ	3.982	3.187
воинскихъ	183	232
хозяйственныхъ . . .	1.400	1.018
Итого	7.025	5.897

Отцѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	212	191
товарныхъ	5.765	27.339
Итого	5.977	27.530

Прицѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	200	179
товарныхъ	5.735	28.910
Итого	5.935	29.089

Нагружено частнаго груза:

средствами станціи	366.026 п.	286.138 п.
средствами отправителей	755.945 „	160.580 „

Выгружено частнаго груза:

	1909 г.	1910 г.
средствами станціи	395.140 п.	698.555 п.
„ получателей	1.918.980 „	1.440.620 „
Перегружено частнаго груза средствами станціи	55.323 „	52.993 „
Нагружено служебнаго груза средствами сл.-потребительницъ .	265.592 „	277.456 „
Выгружено служебнаго груза средствами сл.-потребительницъ .	1.845.275 „	1.334.692 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

I класса	127	138
II „	1.789	2.102
III „	23.465	26.911
IV „	1.126	763

Выдано багажныхъ квитанцій	2.022	2.305
Прибыло багажныхъ квитанцій . . . . . ,	2.590	2.757
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ	8.184	8.371
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ	11.845	12.952
Общее поступленіе въ кассу станціи	504.355 р.	495.673 р.

Количество единичныхъ 10-словныхъ депешъ:

частныхъ	6.368	7.960
служебныхъ	228.519	214.080

Преимущественные грузы по отправленію: лѣсной матеріалъ, спиртъ винный и хлѣбный, спички и древесный уголь; по прибытію: хлѣбъ и каменный уголь.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Мозырь имѣется:

Открытыхъ товарныхъ платформъ:

1) длина 7,40 пог. саж., шир. 6,25 пог. саж., площ. 46,25 кв. с.
2) „ 10,40 „ „ „ 4,00 „ „ „ 41,60 „ „

Крытая товарная платформа длиною 29,85 п. с. шир. 4,00 п. с., площ. 119,40 кв. саж. и пакгаузъ длин. 19,51 п. с., шир. 3,09 п. саж., площ. 60,29 кв. саж.

Брандмауеры у пакгауза выступаютъ наружу такимъ образомъ, что пройти по боковой платформѣ пакгауза изъ одного отдѣленія въ другое не представляется возможнымъ.

Личный составъ ст. Мозырь по сл. дв. состоитъ изъ: нач. станціи, его помощниковъ 3, кассаровъ 2, вѣсовщиковъ 3, конторщиковъ 5, составителей 3, сцѣпщиковъ 3, стрѣлочниковъ 20 и сторожей 9.

Съ товарнаго двора Подкомиссія направилась въ врачебный пріемный покой.

Пріемный покой и квартира фельдшера помѣщаются въ отдѣльномъ деревянномъ одноэтажномъ зданіи, при чемъ въ квартиру фельдшера имѣется особый входъ.

Въ пріемномъ покоѣ имѣются: ожидальня, кабинетъ врача, аптека, палата, матеріальная и перевязочная.

Врачебный персоналъ состоитъ изъ: 1 врача, 2 фельдшеровъ и акушерки.

Въ день наибольшее число проходящихъ больныхъ достигаетъ 15 человѣкъ.

На ст. Мозырь имѣется оборотное депо.

Длина тракціонныхъ путей 4,01 версты.

Поворотныхъ круговъ для поварачиванія паровозовъ—2: одинъ діаметромъ 56 фут., другой—64 фут. Паровозное зданіе одно вѣернаго типа на 3 стойла, общей площадью въ 61,36 кв. саж.

Длина стойлъ 9,31 саж.; надъ стойлами есть по 1 вытяжной трубѣ. Для промывки есть два крана. Напоръ бака 6,00 саж. Для текущаго ремонта при депо есть кузница 7,62 кв. саж. и кладовая 6,87 саж. Для надобности мастерскихъ есть:

горнъ переносный	1
горнъ постоянный	1
ножной станокъ токарный . . .	1
ручныхъ сверлильныхъ	2
для испытанія упряжн. приб. .	1
тисковъ слесарныхъ.	12
домкратовъ деревянныхъ . . .	7
„ желѣзныхъ	3
точило каменное	1

Выпущено изъ ремонта и періодическаго осмотра пассажирскихъ вагоновъ за 1909 и 1910 г.г.—5.

Источникъ водоснабженія ст. Мозырь ненадеженъ; длина

разстоянія между сосѣдними водоснабженіями 25,07, виртуальное разстояніе—35 и 27,7 верстъ.

Рядомъ съ депо расположено одноклассное училище, въ которомъ обучаются 32 мальчича и 36 дѣвочекъ. Учительскій персоналъ состоитъ изъ 4 человѣкъ .

Училище существуетъ съ 1905 г. и помѣщается въ казенномъ старомъ деревянномъ одноэтажномъ зданіи, площ. 33 кв. саж.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла каменную хорошую баню.

Дежурная паровозныхъ бригадъ, которая затѣмъ была осмотрѣна Подкомиссіей, расположена въ двухъэтажномъ каменномъ домѣ.

Помѣщеніе свѣтлое; комнаты расположены по корридорной системѣ. При дежурной имѣются: столовая, кухня и сушильня.

Зданіе дежурной не лишено нѣкоторой роскоши.

Отсюда Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію и отбыла на ст. Рѣчица.

Въ 9 час. 21 мин. пополуночи Подкомиссія прослѣдовала черезъ ст. Василевичи безъ осмотра.

Ст. Рѣчица.

Въ 10 час. 33 мин. утра Подкомиссія прибыла на ст. Рѣчица.

Пасс. зданіе деревянное, небольшихъ размѣровъ, но вполнѣ достаточное.

Въ день осмотра Подкомиссіей въ пассажирскомъ зданіи производился ремонтъ.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала на товарный дворъ.

Въ 2½ верстахъ отъ ст. Рѣчица находится уѣздный городъ Рѣчица (съ населеніемъ въ 23.000 душъ), въ 68 вер. м. Хойники (съ населеніемъ 5.000 душъ), въ 87 вер. м. Брагинъ (съ населеніемъ въ 8.000 душъ) и въ 70 вер. м. Лоевъ (съ населеніемъ въ 10.000 душъ).

Въ гор. Рѣчица находятся: два фанерныхъ завода, спичечная фабрика, четыре лѣсопильныхъ завода, два кирпичныхъ; въ раіонѣ станціи: кажевный заводъ, лѣсопильный заводъ въ 40 вер., три ректификаціонныхъ завода: въ 12, 60 и 68 вер., два крупныхъ сѣнопрессовальныхъ завода: Тов. Макъ-Дональдъ и К°— при постѣ „Сѣнопрессовальный заводъ", черезъ который все сѣно и отправляется, и княгини Паскевичъ, въ 25 вер., находящійся въ арендѣ Тов. Макъ-Дональдъ и К°. Первый заводъ—старѣйшій и одинъ изъ самыхъ крупныхъ въ Россіи; заводъ соединенъ съ постомъ собственнымъ подъѣзднымъ путемъ и имѣетъ свои погрузочные пути, на которыхъ и производится нагрузка сѣна; сѣно поставляется исключительно для военнаго вѣдомства.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи около 13.000 дес., частныхъ свыше 2.000 дес.; значительная часть частнаго лѣса отправляется черезъ раз- Якимовка между станціями Гомель

Л.-Ром. и Якимовка (съ составленіемъ документовъ на сосѣднихъ станціяхъ).

Въ 12 час. 12 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Гомель.

Ст. Гомель. Служебный поѣздъ былъ остановленъ у одного изъ зданій распорядительной станціи.

Распорядительная станція занимаетъ два дома: деревянный одноэтажный старый домъ, въ которомъ помѣщается телеграфъ и новый деревянный домъ, въ которомъ находится техническая контора.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ врачебный пріемный покой.

Пріемный покой занимаетъ каменное зданіе красивой архитектуры.

Въ пріемномъ покоѣ имѣются: очень просторная ожидальня, кабинетъ врача, аптека, матеріальная, 2 палаты—мужская и женская, операціонная и ванная.

Врачебный персоналъ состоитъ изъ: 2 врачей, 4 фельдшеровъ, 1 фельдшерицы и 1 акушерки.

Больныхъ проходитъ 40—50 человѣкъ въ день.

Помѣщеніе пріемнаго покоя болѣе напоминаетъ собой больницу.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила двуклассныя школы.

На ст. Гомель имѣются двѣ школы: мужская и женская.

Мужская школа открыта въ 1899 г. и помѣщается въ деревянномъ одноэтажномъ высокомъ зданіи, площ. 80 кв. саж. Въ школѣ обучаются 244 мальчика и учительскій персоналъ состоитъ изъ 6 человѣкъ. Школа тѣсновата.

Женская школа открыта въ 1907 г. и помѣщается въ казенномъ домѣ, площ. 64 кв. саж. Въ школѣ обучаются 143 дѣвочки и учительскій персоналъ состоитъ изъ 4 человѣкъ.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла квартиру нач. станціи, состоящую изъ 5 комнатъ и кухни и расположенную въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ.

Въ этомъ же домѣ помѣщается и квартира ревизора сл. дв.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ дежурное помѣщеніе кондукторскихъ бригадъ.

Дежурная занимаетъ одноэтажный деревянный домъ, вмѣщаетъ 15 кроватей и имѣетъ вполнѣ соотвѣтственную площадь помѣщенія. Какъ и въ большинствѣ дежурныхъ Пол. ж. д. здѣсь не имѣется сушилки.

Изъ дежурной Подкомиссія перешла въ складъ 10-го уч. сл. п.

При складѣ имѣются: старый деревянный амбаръ небольшихъ размѣровъ, очень хорошая и просторная каменная кладовая и др. помѣщенія.

При осмотрѣ хранящихся въ этой кладовой матеріаловъ Подкомиссіей было установлено, что большая часть матеріаловъ могла бы храниться въ матеріальномъ складѣ и что въ настоящее время въ кладовой сл. п. имѣется излишній запасъ матеріаловъ.

Здѣсь же расположенъ и лѣсной складъ сл. п.

Изъ склада сл. п. Подкомиссія прослѣдовала къ жилому деревянному дому, въ которомъ осмотрѣла квартиру вѣсовщика.

Вѣсовщикъ имѣетъ одну комнату и кухню и содержитъ квартиру въ образцовомъ порядкѣ.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила товарный дворъ.

Ст. Гомель находится въ вѣдѣніи Либаво-Роменской ж. д. какъ по грузовымъ, такъ и по пассажирскимъ операціямъ.

Путей на станціи имѣется: поѣздныхъ—7, вмѣстимостью 352 ваг., главныхъ—2, на 110 ваг., разъѣздныхъ—2, на 101 ваг., дровяныхъ—3, на 147 ваг., запасныхъ—15, на 856 ваг. и тракціонныхъ—9, вмѣстимостью 267 вагоновъ.

Работа ст. Гомель выразилась слѣдующими цифрами:

Отправлено поѣздовъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	1.460	1.462
товарныхъ	4.821	3.111
воинскихъ	179	226
хозяйственныхъ	2.090	2.815
Итого . .	8.550	7.614

Прибыло поѣздовъ:

пассажирскихъ	1.460	1.462
товарныхъ	3.743	3.198
воинскихъ	209	210
хозяйственныхъ	2.138	2.910
Итого . .	7.550	7.780

Отцѣплено вагоновъ:

пассажирскихъ	69.519	14.644
товарныхъ	306.683	267.184
Итого . .	376.202	281.828

Прицѣплено вагоновъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	139.488	12.523
товарныхъ	193.751	257.044
Итого . .	333.239	269.567

Сдано вагоновъ на Либ.-Ром. жел. дор.

груженыхъ	36.436	33.323
порожнихъ	11.909	10.477
Итого . .	48.345	43.800

Принято вагоновъ съ Либаво-Роменской ж. д.

груженыхъ	36.017	30.829
порожнихъ	10.624	10.005
Итого . . .	46.641	40.834

Перегружено частнаго груза средствами станціи	3.536.916	3.072.537
Нагружено служебнаго груза средствами сл.-потребительницъ .	614.434	214.790
Выгружено служебнаго груза средствами службъ потребительн.	3.840.215	1.808.898
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ (служебныхъ)	597	588
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ (служебныхъ)	735	629
Общее поступленіе въ кассу станціи	42.211 р.	9.487 р.

Количество единичныхъ 10-ти-словныхъ депешъ:

частныхъ	8.390	9.433
служебныхъ	985.280	926.207

Складочныхъ помѣщеній на ст. Гомель имѣется: открытая товарная платформа длин. 15 саж., шир. 4 саж., площ. 60 кв. с.

Крытыхъ платформъ:

1) длина 30 саж., ширина 1,36 саж., площадь 40,80 кв. саж.
2) . . . . . „ 76,50 „ „

Пакгаузовъ:

1) длина 2,20 саж., ширина 0,80 саж., площадь 1,76 кв. саж.
2) „ 3,38 „ „ 2,45 „ „ 8,28 „ „

Личный составъ ст. Гомель по сл. дв. состоитъ изъ: нач. станціи, помощниковъ его 3, передаточныхъ агентовъ 2, вѣсовщиковъ 5, конторщиковъ 25, составителей 9, сцѣпщиковъ 9, стрѣлочниковъ 49, сторожей 13.

Перегрузочная платформа недостаточна.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную паровозныхъ бригадъ.

Дежурная занимаетъ двухъэтажное каменное зданіе. Комнаты расположены по корридорной системѣ. Помѣщеніе достаточное. Имѣется сушилка.

Въ матеріальномъ складѣ имѣется:

1) Главный корпусъ № 5—деревянное зданіе на каменныхъ столбахъ, площ. 64,80 кв. саж.

2) Деревянное зданіе на каменныхъ столбахъ, площ. 31,00 кв. саж.

3) Сарай деревянный № 3, площ. 16,16 кв. саж.

4) Сарай деревянный № 6 въ 2 отдѣленія, площ. 7,66 кв. саж.

5) Сарай деревянный № 7, площ. 9,27 кв. саж.

6) Сарай каменный № 2 въ 2 отдѣленія—23,52 кв. саж.

7) Погребъ каменный, площ. 10 кв. саж.

Баки для керосина и мазута.

Годовой расходъ керосина . . . . 4.899 п.
Нужный запасъ . . . . . 2.711 „

Баковъ имѣется: 2 на фундаментѣ и 1 цистерна общей емкостью—2.430 пуд.; недостаетъ баковъ на 281 пуд.

Годовой расходъ мазута . . . . . 8.862 п.
Нужный запасъ . . . . . 3.634 „

Баковъ имѣется: на фундаментѣ 3 и цистерна 1 общей емкостью 3.135 пуд.; недостаетъ баковъ на 499 пудовъ.

8) Будка сторожевая, площ. 1,44 кв. саж.

Подкомиссія признала, что въ Гомельскомъ складѣ имѣется излишекъ въ помѣщеніяхъ.

На ст. Гомель находится коренное депо, къ которому приписано паровозовъ:

пассажирскихъ	типа	1—3—0	 11
	„	1—2—0	 3
товарныхъ	типа	0—4—0	 44
	„	0—3—0	 16
			74 паровоза.

Депо обслуживаетъ всѣ пасс. поѣзда на участкѣ Гомель--Лунинецъ длиною 280 верстъ, а товарные поѣзда—отъ Гомеля до Унечи, длиною 131 вер., и отъ Гомеля до Мозыря длиною 114 вер. Кромѣ этого, 1 паровозъ Гомельскаго депо работаетъ на постоянныхъ маневрахъ въ Мозырѣ и 1 въ Новозыбковѣ. Общая длина путей, находящихся въ распоряженіи сл. т., равна 6,16 вер. Для поворачиванія паровозовъ имѣется два круга, оба діаметромъ по 56 фут. Паровозныхъ сараевъ 3. Одно прямоугольнаго типа и два вѣерныхъ. Прямоугольное на 4 стойла при общей площади, съ кочегарными ямами, въ 103,8 кв. саж., внутренніе размѣры 17,18 × 6 саж.

Каждое вѣерное зданіе на 8 стойлъ, длина стойла 9,45 саж., общая площадь безъ кочегарныхъ ямъ 299,3 кв. саж. Такимъ образомъ, имѣется при депо Гомель всего 20 стойлъ, изъ коихъ 4 стойла въ прямоугольномъ зданіи служатъ для подъемки, остальныя стойла служатъ для промывки, стоянки и мелкаго ремонта. Кромѣ того, въ настоящее время дѣлается къ одному вѣерному зданію пристройка на 4 стойла, по окончаніи которой всѣхъ стойлъ въ депо Гомель будетъ 24.

Размѣры кочегарныхъ ямъ 0,52 × 0,57 × 7,55 саж. Надъ каждымъ стойломъ имѣется по двѣ вытяжныхъ трубы. Между кочегарными ямами во всѣхъ депо расположены 16 промывательныхъ крановъ. Напоръ, которымъ обладаетъ бакъ—3,72 саж. Къ одному вѣерному зданію примыкаютъ мастерскія, съ общей площадью въ 258,39 кв. саж., изъ нихъ занято подъ механическую

мастерскую	103	кв. саж.
токарную	56,50	„ „
кузницу	18,28	„ „
мѣдницкую	8,53	„ „
столярную	6,30	„ „
инструментальную . . .	11,80	„ „
тендерную	13,50	„ „
пожарное депо	9,48	„ „

подъ контору мастера и кладовую . . . . . 12,30 кв. саж.
„ помѣщеніе для паров. котла 19,00 „ „
„ „ паров. машины 8,70 „ „

Въ распоряженіи мастерскихъ имѣются слѣдующіе станки и приспособленія:

колесно-токарныхъ	2
токарно-винторѣзныхъ	6
строгальныхъ	3
сверлильныхъ	5
плитъ провѣрочныхъ	4
точилъ каменныхъ	2
точило наждачное	1
прессъ для котловъ.	1
для манометровъ	1
телѣжка для паровозныхъ осей	1
тисковъ слесарныхъ	57
станокъ для испытанія упряжныхъ приборовъ	1
вентиляторъ	1
подъемныхъ козелъ	5
дифференціальныхъ блоковъ .	2
домкратовъ деревянныхъ . . .	11
„ желѣзныхъ	12
горновъ постоянныхъ	3
горновъ переносныхъ	4

Станки приводятся въ движеніе паровой машиной въ 30 лош. силъ, которая получаетъ паръ изъ котла поверхностью нагрѣва въ 40 кв. метр.

Назначеніе мастерскихъ—текущій ремонтъ и подъемка какъ паровозовъ, такъ и вагоновъ.

Количество верстъ, сдѣланныхъ въ 1910 г. паровозами во главѣ поѣздовъ равно 1.240.905, а всего паровозо-верстъ 1.664.343.

За истекшіе 6 мѣсяцевъ 1911 г. число паровозо-верстъ равно 903.647.

Паровозовъ	106
Тендеровъ	43

Количество подъемокъ въ 1909 г.:

Количество пассажирскихъ вагоновъ, выпущенныхъ изъ текущаго ремонта и періодическаго осмотра въ 1909 г.—143, а въ 1910 г.—112.

Разстояніе между сосѣдними водоснабженіями—14,43 и 6,00 вер.; виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями—20,5 и 19,2 вер.

Въ 2 час. 48 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Новозыбковъ.

Ст. Новозыбковъ. Пасс. зданіе каменное одноэтажное. Помѣщеніе для пассажировъ въ настоящее время достаточно, такъ какъ площадь его расширена пристройкой за кредитъ 1910 г. Полы вездѣ изъ плитокъ.

Служебныя помѣщенія также достаточны.

При станціи находится уѣздный городъ Новозыбковъ съ населеніемъ въ 12.000 душъ.

Въ городъ Новозыбковѣ находится: спичечная фабрика, фанерный заводъ, двѣ паровыя мельницы и два заведенія для выдѣлки парусины.

Въ раіонѣ станціи находятся: три лѣсопильныхъ завода въ 3 и 17 верстахъ, двѣ спичечныя фабрики въ 3 и 7 вер., винокуренный заводъ въ 3 вер., круподерка въ 3 вер. и пять маслобойныхъ заводовъ.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи нѣтъ, частныхъ—свыше 12.000 дес.

Путей на станціи имѣется: главный—1, вмѣстимостью 60 ваг., поѣздныхъ—4, вмѣстимостью 298 ваг., разъѣздныхъ—1, вмѣстимостью 55 ваг., запасныхъ—6, вмѣстимостью 141 ваг. и дровяныхъ—1, вмѣстимостью 60 ваг.

Работа ст. Новозыбковъ за 1909 и1910 г.г. выразилась слѣдующими цифрами:

Отправлено поѣздовъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	1.460	1.464
товарныхъ	3.582	3.122
воинскихъ	205	204
хозяйственныхъ	2.828	4.707
Итого . .	8.075	9.497

Прибыло поѣздовъ;

пассажирскихъ	1.460	1.464
товарныхъ	3.582	3.122
воинскихъ	205	204
хозяйственныхъ	2.828	4.707
Итого .	8.075	9.497

Отцѣплено вагоновъ:

	1909 г.	1910 г.
пассажирскихъ	1.058	716
товарныхъ	22.103	20.936
Итого . .	23.161	21.652

Прицѣплено вагоновъ;

пассажирскихъ	980	694
товарныхъ	21.083	20.321
Итого .	22.063	21.015

Сдано вагоновъ на Новозыбковскій подъѣздной путь:

груженыхъ	5.425	6.106
порожнихъ	2.229	1.652
Итого .	7.654	7.758

Принято вагоновъ отъ Новозыбковскаго подъѣздного пути:

груженыхъ	6.180	6.043
порожнихъ	1.496	1.736
Итого .	7.676	7.779

Нагружено частнаго груза:

средствами станціи	1.144.557	1.125.922
„ отправителей	1.551.146	1.336.487

Выгружено частнаго груза:

средствами станціи	1.692.797	2.849.452
„ получателей	2.894.399	2.252.682
Перегружено частнаго груза	225.669	336.337
Нагружено служебнаго груза средствами службъ-потребительницъ	711.884	650.796
Выгружено сл. груза средствами сл.-потребительницъ . . .	1.372.756	1.423.643

Продано пассажирскихъ билетовъ:

I класса	103	74
II „	4.239	4.297
III „	57.310	48.467
IV „	10.365	31.563
Выдано багажныхъ квитанцій . . .	5.349	5.560
Прибыло багажныхъ квитанцій . .	6.191	6.690
Количество товарныхъ отправокъ по отдѣльнымъ накладнымъ . . .	19.874	21.133
Количество товарныхъ прибытій по отдѣльнымъ накладнымъ . . .	18.740	19.618
Общее поступленіе въ кассу станціи	1.220.950 р.	1.238.635 р.

Количество единичныхъ 10-ти-словныхъ депешъ:

частныхъ	8.619	7.611
служебныхъ	301.290	250.777

Преимущественные грузы по отправленію: масло конопляное, пенька, спички, лѣсные матеріалы и хлѣбные грузы; по прибытію: хлѣбные грузы и лѣсные матеріалы.

Личный составъ станціи по сл. дв. состоитъ изъ: нач. станціи, помощниковъ его 3, кассировъ 4, передаточнаго агента 1, смотрителя пакгаузовъ 1, вѣсовщиковъ 3, конторщиковъ 11, составителей 2, сцѣпщиковъ 2, стрѣлочниковъ 12 и сторожей 17.

Складочныхъ помѣщеній имѣется:

Открытыхъ товарныхъ платформъ:

1) длина 4,60 саж.,	ширина 2,26 саж.					площ. 26,61 кв. саж.
2) „ 2,51 „	„ 6,30 „					
3) „ 9,30 „	„ 7,90 „					„ 94,99 „ „
4) „ 5,38 „	„ 4,00 „					

Пакгаузовъ:

1) длина 12,30 саж.,	ширина 4,00 саж.,	площадь 49,20 кв. саж.				
2) „ 24,70 „	„ 3,40 „	„ 83,98 „ „				
3) „ 12,82 „	„ 3,60 „	„ 46,15 „ „				
4) „ 10,17 „	„ 5,50 „	„ 55,94 „ „				
5) „ 14,00 „	„ 5,40 „	„ 75,60 „ „				
6) „ 8,97 „	„ 4,00 „	„ 35,88 „ „				

Всѣ складочныя помѣщенія въ моментъ осмотра были заняты грузомъ.

Товарная контора находится въ деревянномъ зданіи. Помѣщенія какъ для грузохозяевъ, такъ и для служащихъ, вполнѣ достаточны.

Квартира нач. станціи состоитъ изъ 4 комнатъ и кухни и помѣщается въ одноэтажномъ довольно новомъ деревянномъ домѣ.

Квартира мостового мастера, въ 3 комнаты съ кухней, и дежурная жандармовъ расположены въ отдѣльномъ небольшомъ деревянномъ домѣ.

Квартира пом. нач. станціи изъ 3 комнатъ съ кухней находится въ старомъ деревянномъ домѣ и очень тѣсная.

Въ другой половинѣ этого дома расположенъ врачебный пріемный покой, состоящій изъ ожидальни и аптеки. Помѣщеніе пріемнаго покоя очень тѣсное, такъ какъ больныхъ проходитъ до 35 человѣкъ въ день, въ виду чего строится новое зданіе пріемнаго покоя.

По осмотрѣ ст. Новозыбковъ Подкомиссія отбыла въ Клинцы.

На 547 верстѣ служебный поѣздъ былъ остановленъ для осмотра новой каменной будки.

Будка хорошая, крыта желѣзомъ.

Рядомъ съ ней стоитъ старая деревянная будка, годная еще для жилья.

Въ 4 час. 3 м. дня Подкомиссія прибыла на ст. Клинцы.

Ст. Клинцы.

Пасс. зданіе каменное, вполнѣ достаточное по площади во всѣхъ помѣщеніяхъ. Имѣется свободная комната для запасныхъ агентовъ. Неудобно помѣщеніе кассы, гдѣ очень мало свѣта.

Въ раіонѣ станціи находятся: 8 суконныхъ фабрикъ; въ 1, 2, 3 верстахъ, двѣ пенькопрядильныя фабрики въ 2 и 3 верстахъ, одинъ чугунолитейный заводъ въ 3 вер. отъ станціи, семь кожевенныхъ заводовъ, пять экипажныхъ заведеній, всѣ въ 6 верстахъ, три паровыя мельницы въ 2, 3 и 4 верстахъ, двѣ картонныя фабрики ($^1/_3$ картона и бумаги отправляется черезъ ст. Клинцы, а $^2/_3$ черезъ ст. Унеча) и шесть кирпичныхъ заводовъ—въ 2½, въ 2 и 3 верстахъ, двѣ чулочныя фабрики въ 1 и 2 верстахъ, три винокуренныхъ завода въ 18 и 28 верстахъ.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи нѣтъ, частныхъ до 25.000 дес.

Въ раіонѣ станціи находятся: въ 2 вер. посадъ Клинцы, съ населеніемъ въ 18.000 душъ, въ 36 вер. городъ Суражъ, съ населеніемъ въ 6.000 душъ и въ 65 вер. Чериковъ съ населеніемъ въ 5.000 душъ и въ 4 вер. посадъ Ардонъ, съ населеніемъ въ 3.000 душъ.

Складочныхъ помѣщеній имѣется: открытыхъ платформъ:

1)	длина	13,90	саж.,	ширина	6,00	саж.	площ.	112,28	кв. саж.
2)	„	3,50	„	„	8,25	„			
3)	„	5,20	„	„	3,70	„	„	19,24	„ „
4)	„	6,00	„	„	4,00	„	„	24,00	„ „

Крытая платформа 1, длин. 20 саж., шир. 6 саж., площ. 120,00 кв. саж.

Пакгаузовъ:

1)	длина	50,82	саж.,	ширина	2,80	площадь	142,30	кв. саж.	
2)	„	8,00	„	„	3,30	„	26,40	„	„

Деревянные пакгаузы узкіе, но по площади вполнѣ достаточны.

Въ 4 час. 56 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Унечь.

Ст. Унечь. Пасс. зданіе деревянное, общаго типа съ предыдущими осмотрѣнными Подкомиссіей станціями Клинцы и Новозыбковъ.

Фельдшерскій пріемный покой, осмотрѣнный Подкомиссіей, занимаетъ очень малую площадь въ деревянномъ одноэтажномъ домѣ и состоитъ изъ одной комнаты, которая является и ожидальней, и аптекой. Больныхъ проходитъ до 28 человѣкъ въ день.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную помѣщенія кондукторовъ.

Въ дежурной имѣется 36 кроватей. Помѣщеніе достаточное, но ощущается необходимость устроить сушильню, на отсутствіе которой жалуются бригады.

Дежурная паровозныхъ бригадъ занимаетъ отдѣльный деревянный домъ; въ этомъ домѣ собираются только машинисты и ихъ помощники. Имѣющаяся при этой дежурной сушилка совершенно непригодна для сушки платья.

Дежурное помѣщеніе кочегаровъ, въ которомъ имѣются 18 кроватей, находится отдѣльно. Помѣщеніе хорошее, но также нѣтъ сушилки.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала къ жилому деревянному дому, въ котормъ осмотрѣла квартиру стрѣлочника въ одну комнату съ русской печью и такую же квартиру сторожа. Обѣ квартиры очень небольшія. Недалеко отъ этого дома расположена школа.

Одноклассная школа на ст. Унечь открыта въ 1903 г. и помѣщается въ казенномъ, спеціально для того выстроенномъ частью на казенныя, частью на пожертвованныя средства, зданіи, площ. 39,44 кв. саж. Помѣщеніе это вполнѣ достаточно для обу-

чающихся 28 мальчиковъ и 17 дѣвочекъ. Учительскій персоналъ состоитъ изъ 2 человѣкъ.

По осмотрѣ школы, Подкомиссія отбыла со ст. Унечь.

4-го октября въ 7 час. 45 мин. пополуночи Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Почепъ. **Ст. Почепъ.**

Каменное пасс. зданіе вполнѣ достаточное.

Вблизи отъ пасс. зданія расположенъ фельдшерскій пріемный покой, имѣющій: ожидальню, кабинетъ, палату и аптеку.

Всѣ помѣщенія вполнѣ достаточны.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія направилась на товарный дворъ.

Въ раіонѣ ст. находятся: въ м. Почепъ, въ 1½ вер. отъ станціи, сигарная фабрика, четыре маслобойныхъ завода, два завода колесной мази, два мыловаренныхъ завода, гильзовая фабрика, въ 17 и 30 верстахъ отъ станціи—2 маслобойныхъ завода.

Казенныхъ лѣсовъ въ раіонѣ станціи—24.000 дес. и частныхъ—800 дес.

Въ раіонѣ станціи находятся: м. Почепъ въ 1½ вер. отъ станціи (съ населеніемъ 18.000 душъ) и гор. Трубочевскъ въ 45 вер. (съ населеніемъ 15.000 душъ).

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Почепъ.

На 664 верстѣ служебный поѣздъ имѣлъ остановку для осмотра Подкомиссіей закрытаго поста Паниковка.

Въ небольшомъ деревянномъ станціонномъ зданіи поста Подкомиссія осмотрѣла квартиру нач. поста, состоящую изъ 4 комнатъ и кухни и помѣщеніе стрѣлочника, которое состоитъ изъ одной комнаты.

Здѣсь же почти рядомъ расположена казарма, въ которой живетъ пом. нач. поста, дорожный мастеръ и штатный ремонтный рабочій.

Квартира дорожнаго мастера состоитъ изъ 5 маленькихъ комнатъ съ кухней; штатный рабочій имѣетъ одну комнату, въ ней же и кухня.

Совершенно въ сторонѣ отъ поста, въ разстояніи полуверсты вдоль полотна, на опушкѣ лѣса находится небольшая деревянная казарма, въ которой помѣщается школа для дѣтей линейныхъ служащихъ, которыхъ обучается до 20 человѣкъ.

Наибольшее разстояніе отъ школы до жилья—5 вер. Школѣ отведена одна небольшая комната, въ другой комнатѣ живутъ рабочіе. Учительница живетъ на посту 664 вер., въ казармѣ ж. д. мастера.

При слѣдованіи Подкомиссіи по 12 участку было отмѣчено, что толщина балластнаго слоя недостаточна, балластъ плохого качества: сильно пылитъ.

Положеніе работъ по постройкѣ второго пути на участкѣ

Гомель-Брянскъ, которая была начата въ 1905 г., въ настоящее время слѣдующее:

а) земляныя работы по отсыпкѣ полотна 2-го пути, а равно и дополнительныя земляныя работы по устройству бермъ, объѣздовъ, дамбъ и проч. исполнены въ количествѣ 98% и въ 1912 г. будутъ закончены совершенно; остаются, главнымъ образомъ, работы по отсыпкѣ станціонныхъ площадокъ;

б) по искусственнымъ сооруженіямъ исполнены всѣ работы по постройкѣ опоръ; пролетныя строенія для мостовъ отверстіемъ до 7,00 саж. доставлены заводами на мѣсто всѣ, и большая часть ихъ уже установлена; положеніе работъ по установкѣ пролетныхъ строеній мостовъ отверстіемъ болѣе 7,00 саж. указано въ переданной въ Высшую Комиссію вѣдомости;

в) путевыя зданія выстоены въ количествѣ около 85% общаго числа; закончены будутъ въ 1912 г.;

г) къ развитію и переустройству станцій будетъ приступлено въ 1912 г., закончено же оно будетъ въ 1913 г.;

д) по перустройству водоснабженія исполнено около 85%, остальное будетъ закончено въ 1912 г.;

е) по укладкѣ и балластировкѣ пути въ настоящее время начаты работы на 133½ верстахъ, вся укладка и балластировка будутъ закончены въ 1813 г.

Открытіе правильнаго двупутнаго движенія будетъ производиться по мѣрѣ окончанія работъ отдѣльными перегонами, на всемъ же участкѣ двупутное движеніе предполагается установить къ зимнему расписанію 1913 г.

Въ 10 час. 7 мин. пополуночи Подкомиссія прибыла на ст. Брянскъ, Кіево-Воронежской ж. д., откуда прослѣдовала на ст. Брянскъ Пол. ж. д.

Ст. Брянскъ.

Пол. ж. д. собственнаго пасс. зданія не имѣютъ, а пользуются таковымъ Кіево-Воронежской ж. д. за установленную плату.

Въ настоящее время Кіево-Воронежская ж. д. строитъ новое пассажирское зданіе.

Осмотръ ст. Брянскъ Пол. ж. д. Подкомиссія начала съ пріемнаго покоя.

Врачебный пріемный покой расположенъ въ деревянномъ домѣ и имѣетъ: ожидальню, не совсѣмъ достаточную, кабинетъ врача, аптеку и палату.

Больныхъ въ день проходитъ 40—50 человѣкъ.

Изъ пріемнаго покоя Подкомиссія направилась въ контору уч. сл. т.

Контора эта находится въ деревянномъ домѣ и не имѣетъ достаточной площади помѣщеній.

На ст. Брянскъ коренное депо, къ которому приписано паровозовъ:

пассажирскихъ типа	1—3—0	. . . . .	11
товарныхъ „	0—4—0	. . . . .	19
„ „	0—3—0	. . . . .	16
		Всего . . .	46 паровоз.

Депо обслуживаетъ всѣ пассажирскіе поѣзда на участкѣ Брянскъ-Гомель, длиною 260 вер., а товарные—на участкѣ отъ Брянска до Унечи длиною 129 вер.. Длина путей, находящихся въ распоряженіи сл. т.—5,54 вер. Для оборачиванія паровозовъ имѣется поворотный кругъ діаметромъ 55 фут. Паровозное зданіе одно, прямоугольнаго типа. Площадь его безъ кочегарныхъ ямъ—100,67 кв. саж., а внутренніе полные размѣры $= 25,5 \times 5,5 = 140,25$ кв. саж. Депо разсчитано на 6 стойлъ (при современной длинѣ паровозовъ это депо будетъ только на 4 стойла), надъ каждымъ стойломъ имѣются по двѣ вытяжныхъ трубы. На этихъ стойлахъ производится подъемка, текущій ремонтъ и промывка паровозовъ. Для промывки имѣется въ депо 4 промывательныхъ крана, расположенныхъ между кочегарными ямами. Дно напорнаго бака находится на высотѣ 4,38 саж. Непосредственно примыкаютъ къ депо мастерскія, общей площадью въ 51,84 кв. саж. въ томъ числѣ:

токарная	27,00	кв. саж.,
машинная	9,60	„ „
кузница и мѣдницкая . . .	10,24	„ „
инструментальная	5,00	„ „

Имѣется еще отдѣльный вагонный сарай для ремонта вагоновъ, площ. $16 \times 5 = 80$ кв. саж.

Станки и приспособленія обслуживаютъ одновременно какъ ремонтъ паровозовъ, такъ и вагоновъ.

Оборудованіе депо составляютъ:

колесно-токарный станокъ	1
токарно-винторѣзные станки	2
строгальные „	3
сверлильные „	4
наждачное точило	1
каменныхъ точилъ	2
краскотерка	1
горновъ переносныхъ	6
плитъ провѣрочныхъ	3
„ постоянныхъ	1

тисковъ слесарныхъ 40
вентиляторъ кузнечный 1
„ Блэкмана 1
насосъ для промывки паровозовъ . . . 1
станокъ для испытанія упряжныхъ приборовъ 1
прессъ для испытанія котловъ 1
„ „ „ манометровъ . . . 1
домкратовъ желѣзныхъ 12
„ деревянныхъ 11

Для приведенія въ дѣйствіе станковъ имѣется паровой котелъ на 15 кв. метровъ и паровая машина въ 6 л. с.

Подъемныя приспособленія депо:

Дифференціальныхъ блоковъ 2
Винтовыхъ подъемныхъ козелъ для паровозовъ 4

Произведено подъемокъ въ 1910 г.:

Паровозовъ 59
Тендеровъ 27

Выпущено пассажирскихъ вагоновъ изъ текущаго ремонта и періодическаго осмотра въ 1909 г.—6.444, въ 1910 г.—7.138.

Пробѣгъ паровозовъ депо Брянскъ, во главѣ поѣзда за 1910 г. составилъ 1.123.495 паровозо-верстъ, а за первую половину 1911 г.—565.140 паровозо-верстъ.

Водоснабженіе ст. Брянскъ достаточное.

Въ матеріальномъ складѣ на ст. Брянскъ имѣется:

1) Главный корпусъ № 4—деревянное зданіе на каменныхъ столбахъ, площ. 57,75 кв. саж.
2) Погребъ каменный 3 отдѣленія, площ. 25,28 кв. саж.
3) Сарай деревянный № 1, площ. 5,94 кв. саж.
4) Сарай деревянный № 2, площ. 20,00 кв. саж.
5) Сарай деревянный № 12, площ. 51,80 кв. саж.
6) Кузовъ вагона (временный).
7) Конторка деревянная артельщика.
8) Баки для керосина и мазута.

Годовой расходъ керосина 4.419 пуд.
Нужный запасъ его 2084 пуд.
Баковъ имѣется 3, емкостью 2250 пуд.
Годовой расходъ мазута 6615 пуд.
Нужный запасъ мазута 2180 пуд.
Баковъ имѣется 2, общ. емкостью 1700 пуд.
Недостаетъ баковъ на 480 пудовъ.

Въ настоящее время въ У. ж. д. поднятъ вопросъ о расширеніи ст. Брянскъ и перепланировки ея. Расширеніе это будетъ производиться по проекту и за кредитъ Р.-О. ж. д., при чемъ часть построекъ, согласно проекту, должна быть снесена, какъ напримѣръ, очень хорошіе амбары м. сл.

Мастерская сл. п. состоитъ изъ вполнѣ достаточныхъ слесарной и кузницы.

Совершенно въ сторонѣ отъ всѣхъ зданій находится деревянный домъ, въ которомъ помѣщается дежурная или, вѣрнѣе, ожидальная паровозныхъ пассажирскихъ бригадъ.

Помѣщеніе чистое, свѣтлое, разсчитано на 21 кроватъ, имѣется ихъ, однако, въ настоящее время значительно меньше.

Отсюда Подкомисія прослѣдовала въ контору 12 уч. сл. п.

Контора участка и квартира нач. уч. помѣщаются въ отдѣльномъ домѣ. Контора просторная имѣетъ 4 комнаты. Квартира нач. уч. состоитъ изъ 6 комнатъ и кухни.

При этомъ домѣ, расположенномъ въ саду, имѣется большая оранжерея.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла очень хорошую каменную баню и перешла къ жилому дому, въ которомъ живутъ низшіе агенты.

Табельщикъ депо имѣетъ 1 комнату и кухню, машинистъ постоянной машины депо, живетъ въ 1 комнатѣ, въ которой устроена и кухня. Обѣ квартиры содержатся въ образцовой чистотѣ, но очень тѣсны.

Далѣе, расположена колонія жилыхъ домовъ, вдоль которой идетъ аллея.

Подкомиссіей была осмотрѣна квартира пом. нач. станціи, помѣщающаяся въ одномъ изъ домовъ колоніи.

Домъ деревянный, квартира состоитъ изъ 3 небольшихъ комнатъ и кухни и содержится хорошо.

Въ одномъ изъ домовъ отведена очень маленькая комната станціонному сторожу, имѣющему семью въ 10 человѣкъ. Площадь этой комнаты—3,76 кв. саж.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо лѣсного склада сл. п. въ школу.

Брянская двуклассная церковно-приходская школа открыта въ 1897 г. и помѣщается (съ 1908 г.) въ каменномъ казенномъ зданіи, площадью 86,82 кв. саж.

Обучаются въ школѣ 194 мальчика и 70 дѣвочекъ. Учительскій персоналъ состоитъ изъ 9 человѣкъ.

Учатся въ двѣ смѣны, такъ какъ несмотря на то, что помѣщеніе довольно обширное и хорошее, всѣхъ учащихся помѣстить нельзя.

Изъ школы Подкомиссія прослѣдовала къ продовольствен-

ному воинскому пункту, гдѣ имѣются бараки, столовая, кухня, хлѣбопекарня и воинская платформа.

Деревянный баракъ-столовая разсчитана на 1.200 человѣкъ одновременно довольствующихся. Помѣщеніе очень хорошее, полы изъ плитокъ. Хлѣбопекарня можетъ производить 74 пуда хлѣба въ сутки.

Военное вѣдомство считаетъ настоящій продовольственный пунктъ слишкомъ недостаточнымъ для современныхъ потребностей, вслѣдствіе чего всѣ помѣщенія продовольственнаго пункта предполагается снести, а вновь выстроить значительно расширенный продовольственный пунктъ въ другомъ мѣстѣ ст. Брянскъ.

Не вдаваясь въ обсужденіе этого вопроса, Подкомиссія не можетъ не отмѣтить весьма большихъ размѣровъ суммъ, потребныхъ на такую передѣлку самимъ же вѣдомствомъ недавно сооруженныхъ устройствъ.

Отсюда Подкомиссія направилась къ дежурнымъ помѣщеніямъ кондукторскихъ бригадъ. Дежурная расположена въ небольшомъ деревянномъ домѣ и имѣетъ 9 кроватей.

Осмотрѣвъ, затѣмъ, деревянную техническую контору, Подкомиссія закончила осмотръ Пол. ж. д. и отбыла въ 12 час. 30 мин. дня по соединительной вѣтви на ст. Брянскъ Р.-О. ж. д.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Членъ Подкомиссіи *П. В. Синадино.*

Дѣлопроизводители { *Н. Богдановъ.*
Сер. Воищевъ.
П. Ильинъ.

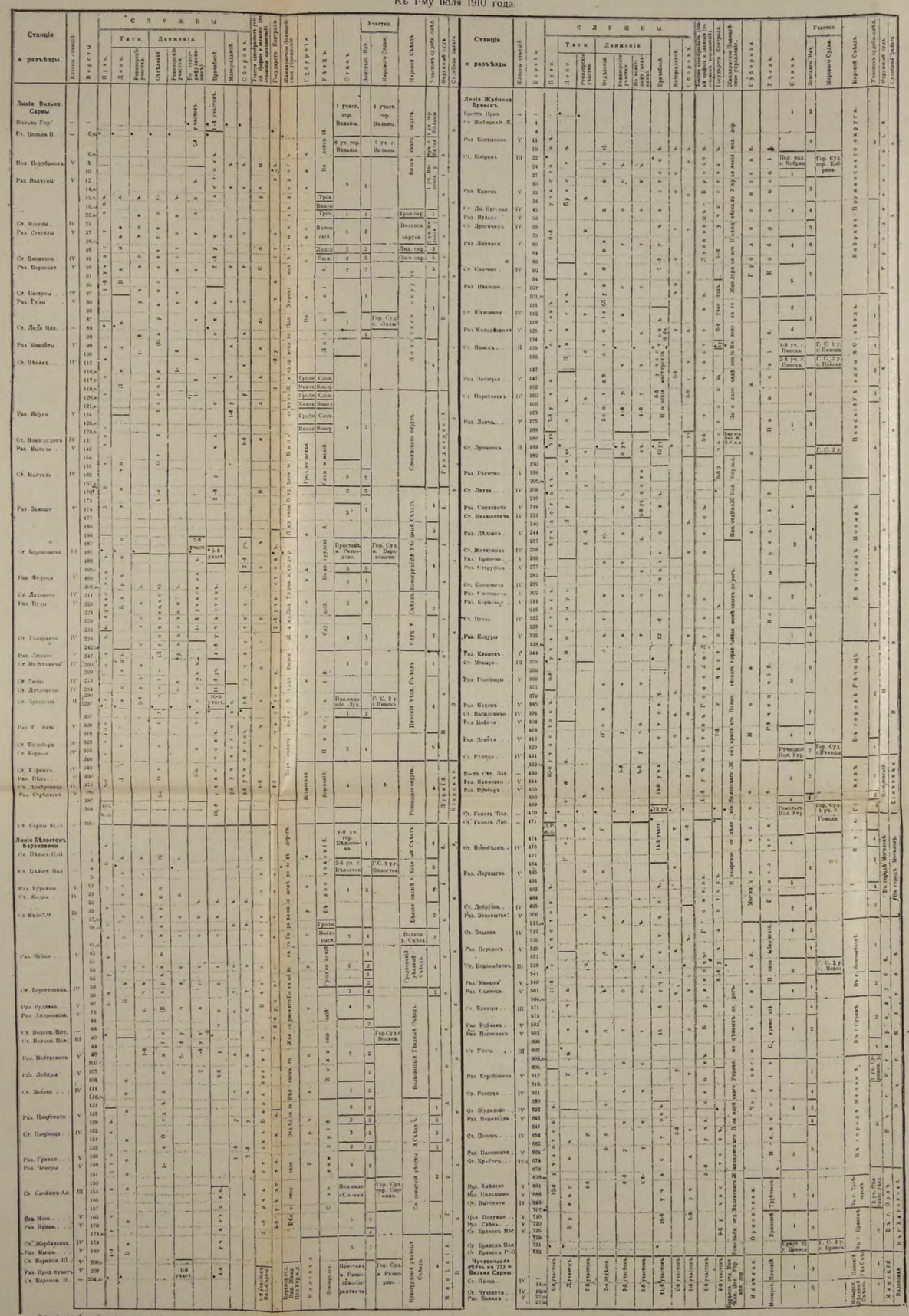
V.

Приложенія.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

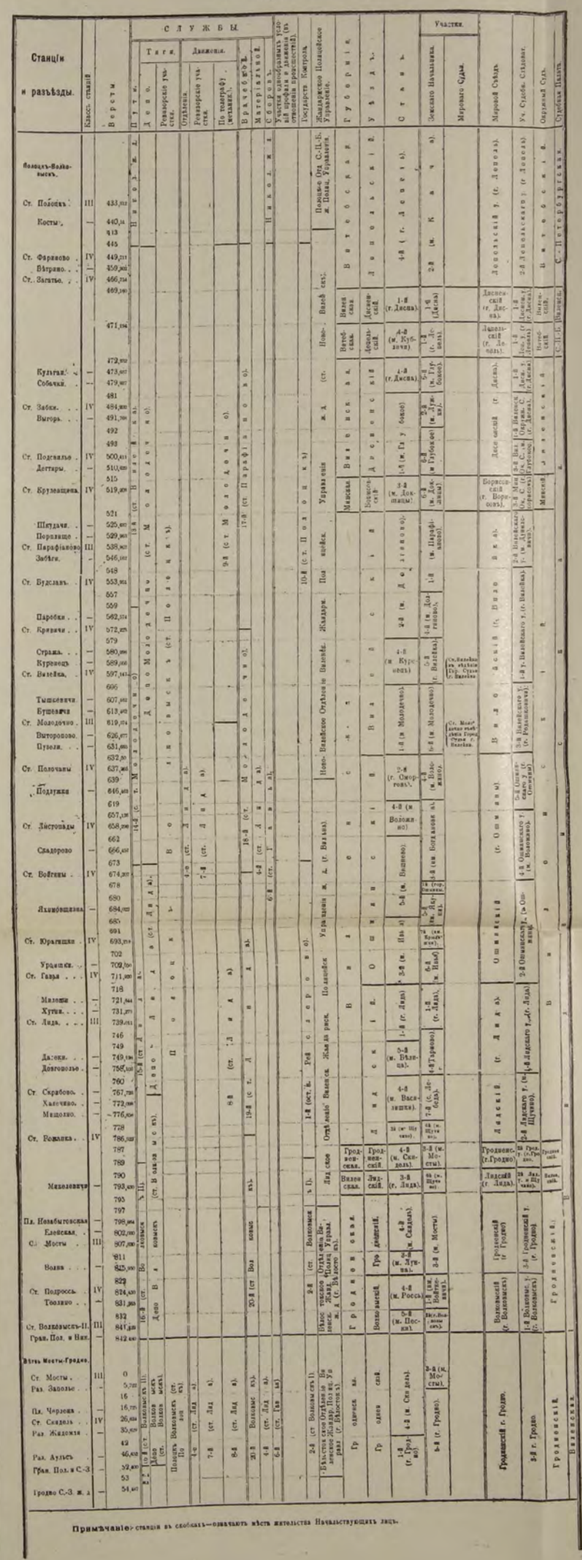
Распредѣленіе дорогъ въ административномъ, судебномъ и полицейскомъ отношеніяхъ.

Къ 1-му Іюля 1910 года.



Зеленоватыя обозначены мѣста жительства начальствующихъ лицъ.
¹) Вильна.
²) Прив. Рейдерово.

Раздѣленіе участковъ Полоцкъ-Волковыскъ и Мосты-Гродно въ административномъ, полицейскомъ и судебномъ отношеніяхъ къ 15 марта 1911 г.



Примѣчаніе: станціи въ скобкахъ—означаютъ мѣста жительства начальствующихъ лицъ.

Приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплоатаціи Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ.

№№ графъ.	Названіе графъ. (Расходъ по отдѣламъ и главамъ въ % % отъ валового дохода.)	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
1	**Отдѣлъ I.** Центральное Управленіе, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы	2,63	2,85	3,20	3,23	4,20	3,28	4,69	5,66	5,01	4,86	4,67	5,29/5,28*)	4,94	4,73	4,40	4,71	4,08
2	Глава I. Управленіе желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	0,76	0,82	0,92	0,98	1,06	0,98	0,99	1,12	1,00	0,95	0,96	0,93/0,93	0,98	0,98	0,79	0,84	0,62
3	Глава II. Служба сборовъ	—	—	—	—	—	—	0,64	0,80	0,77	0,76	0,77	0,81	0,89	0,80	0,85	0,88	0,92
4	Глава III. Общіе расходы	1,87	2,03	2,28	2,25	3,14	2,30	3,06	3,74	3,24	3,15	2,94	3,55/3,54	3,07	2,95	2,76	2,99	2,54
5	**Отдѣлъ II.** Управленіе дорогой; врачебная и матеріальная части	3,18	3,18	3,34	3,25	3,77	3,22	3,71	4,45	4,11	4,26	4,37	4,53/4,48	4,84	4,52	4,42	4,69	4,59
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія	1,62	1,54	1,52	1,47	1,83	1,57	1,78	2,16	2,02	2,05	2,09	2,07/2,04	2,18	2,02	1,98	2,05	2,00
7	Глава II. Содержаніе врачебной части	0,65	0,67	0,72	0,73	0,81	0,69	0,78	0,90	0,81	0,85	0,96	1,04/1,04	1,18	1,10	1,08	1,17	1,14
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части	0,62	0,65	0,70	0,65	0,73	0,62	0,71	0,86	0,78	0,83	0,78	0,79/0,78	0,83	0,77	0,80	0,87	0,88
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей Мѣстнаго управленія	0,29	0,32	0,40	0,40	0,40	0,34	0,44	0,53	0,50	0,53	0,54	0,63/0,62	0,65	0,63	0,56	0,60	0,57
10	**Отдѣлъ III.** Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	14,96	14,14	14,47	13,63	14,86	13,95	14,63	17,27	16,38	17,09	17,58	18,07/17,57	17,65	17,65	17,46	17,65	17,85
11	Глава I. Содержаніе управленія службою	1,06	1,01	0,96	0,96	1,07	0,93	1,01	1,15	1,06	1,09	1,13	1,06/1,04	1,10	1,03	0,99	1,04	1,03
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	10,67	10,50	11,12	10,47	11,29	10,78	11,32	13,38	12,83	13,44	13,83	14,46/14,08	13,93	13,98	14,11	14,02	14,30
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	3,23	2,63	2,39	2,20	2,50	2,24	2,30	2,74	2,49	2,56	2,62	2,55/2,45	2,62	2,64	2,36	2,59	2,52
14	**Отдѣлъ IV.** Движеніе, телеграфъ и телефоны	9,11	9,17	10,44	10,80	11,40	10,52	11,74	13,44	12,25	12,59	12,89	13,47/13,05	13,77	12,73	13,27	15,26	13,81
15	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,55	0,59	0,56	0,67	0,70	0,63	0,66	0,75	0,72	0,74	0,77	0,74/0,73	0,79	0,73	0,75	0,82	0,86
16	Глава II. Станціонная служба	5,34	5,16	6,06	6,19	6,40	5,99	6,60	7,70	6,85	7,10	7,29	7,57/7,29	7,73	7,29	7,84	9,60	8,10
17	Глава III. Служба поѣздовъ	2,05	2,18	2,39	2,56	2,76	2,55	2,87	3,10	2,94	3,01	3,13	3,25/3,17	3,20	2,83	2,86	2,90	3,00
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны	1,17	1,24	1,43	1,38	1,54	1,35	1,61	1,89	1,74	1,74	1,70	1,91/1,86	2,05	1,88	1,82	1,94	1,85
19	**Отдѣлъ V.** Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава	17,44	20,03	20,47	19,75	20,77	19,94	21,31	25,39	23,87	24,34	25,19	27,64/26,99	26,99	24,17	24,80	25,44	25,65
20	Глава I. Содержаніе управленія службою	0,79	0,75	0,67	0,63	0,71	0,63	0,67	0,85	0,81	0,82	0,86	0,82/0,80	0,85	0,78	0,76	0,80	0,77
21	Глава II. Тяга поѣздовъ	8,64	9,31	10,23	10,30	10,54	10,95	11,67	13,37	12,32	12,50	12,94	13,96/13,52	13,78	13,29	13,86	13,45	14,01
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ	1,16	1,25	1,28	1,31	1,40	1,28	1,40	1,78	1,63	1,60	1,71	1,95/1,88	1,94	1,82	1,82	1,85	1,81
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава	1,15	1,19	1,27	1,30	1,39	1,28	1,44	1,74	1,64	1,78	2,03	1,82	1,92	1,78	1,69	1,76	1,63
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	2,74	2,69	3,13	3,23	3,29	2,79	2,98	3,55	3,45	3,55	3,92	4,59/4,54	4,21	3,22	3,18	3,27	3,75
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	2,95	3,24	3,05	2,98	3,39	2,84	3,15	4,10	4,02	4,08	3,73	4,50/4,43	4,29	3,28	3,49	4,08	3,66
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава	0,01	1,60	0,84	—	0,05	0,17	—	—	—	0,01	—	—	—	—	—	—	0,02
27	**Отдѣлъ VI.** Особые обязательные расходы	0,44	0,44	0,46	0,41	0,45	0,41	0,37	0,41	0,37	0,37	0,37	0,35	0,35	0,33	0,18	0,19	0,28
28	**Отдѣлъ VII.** Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	0,65	2,06	1,24	1,11	1,24	1,59	1,88	2,27	1,81	1,77	2,38	3,27/3,24	2,38	2,06	1,51	1,39	1,27
29	**Отдѣлъ VIII.** Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ	1,59	0,04	0,01	0,02	0,07	0,07	—	0,03	—	—	—	—	—	—	—	—	0,17
30	**Отдѣлъ IX.** Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	1,56	1,59	1,83	2,22	1,84	1,88	1,55	2,06	2,37	2,45	2,68	3,19	3,47	3,18	2,68	2,29	2,57
31	**Эксплоатаціонный коэффиціентъ**	51,56	53,50	55,46	54,42	58,60	54,86	59,88	70,98	66,17	67,73	70,13	75,81/74,15	74,39	69,37	68,72	71,62	70,27
32	**Валовой доходъ** (въ тысячахъ рублей)	9.642	10.870	12.003	12.955	12.246	14.308	13.601	12.025	13.317	13.409	13.154	14.024	13.293	14.521	14.813	15.052	17.508
33	**Расходъ** (въ тысячахъ рублей)	4.972	5.815	6.657	7.050	7.176	7.849	8.144	8.535	8.812	9.082	9.225	10632/10398	9.889	10.073	10.180	10.781	12.304
34	**Расходы, не зависящіе отъ движенія, на 1 экспл. вер. дороги**	2.183,24	2.498,42	2.790,42	2.892,81	3.011,19	3.242,44	3.394,48	3 580,11	3.706,74	3.819,63	3.912,06	4.434,40 / 4.346,49	4.387,35	4.943,13	4.357,93	4.351,34	3.814,78
35	**Расходы, зависящіе отъ движенія, на 1 поѣздо-версту**	35,71	35,98	37,99	40,18	42,09	40,83	43,61	47,70	46,85	46,21	49,27	50,37/54,96	56,03	46,25	56,03	58,85	60,51
36	**Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи** (въ тысячахъ рублей)	—	—	2.769	2.754	2.837	2.612	2.735	2.799	2.913	4.918	3.855	3.758	3.778	3.811	—	—	—
37	**Эксплоатаціонная длина дороги** (средняя за годъ, вер.)	1.417	1.441	1.441	1.441	1.441	1.441	1.441	1.441	1.441	1.441	1.441	1.441	1.359	1.391	1.391	1.503	1.877
38	**Количество паровозо-верстъ на версту дороги**	4.665	5.352	5.970	6.106	5.829	6.739	6.577	6.274	6.641	6.962	6.611	7.289	6.871	6.696	7.098	6.390	6.071
39	**Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу**	16,53	16,04	16,13	15,46	16,58	16,51	18,73	19,93	20,75	21,38	23,34	23,69	24,20	25,20	25,42	24,99	25,20
40	**Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги** (тысячъ осе-верстъ)	215,32	261,09	293,04	308,04	277,00	336,00	308,00	280,00	301,00	310,00	286,00	294,00	288,00	284,48	315,00	275,00	249,00
41	**Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей**	63,11	63,00	63,00	65,00	67,00	62,00	67,00	68,00	70,00	69,00	67,00	69,00	69,00	70,00	64,00	66,05	65,82
42	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги**	3.711	4.273	4.816	4.978	4.776	5.399	5.176	4.911	5.140	5.373	5.054	5.453	5.216	4.970	5.284	4.784	4.529
43	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги**	282	320	333	406	413	457	416	400	408	394	325	350	410	415	291	262	207
44	**Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ**	73	77	79	79	77	78	75	72	74	72	70	69	68	71	74	73	71
45	**Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ**	35	33	29	30	29	30	30	31	31	32	32	33	30	31	30	28	29
46	**Пробѣгъ валового груза на версту дороги** (тысячи пудо-верстъ)	74.673	99.578	192103	211531	195615	145533	133717	121809	132739	136348	130043	133212	128283	127754	144585	130472	123371
47	**Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось**	4.771	5.095	5.348	5.073	3.434	4.236	3.824	3.067	3.339	3.307	3.103	2.864	2.959	2.928	2.717	3.319	3.859
48	**Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги**	20.677	24.937	35.925	39.857	32.739	42.608	38.792	31 159	35.192	35.328	33.898	32.985	34.520	33.209	42.362	37.149	36.404
49	**Средній пробѣгъ одного пуда груза** (верстъ)	267,78	267,45	328,23	326,97	284.14	289,51	276,70	242,02	240,44	240,06	251,42	222,07	241,18	214,10	236,74	233,83	245,02
50	**Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона**	116,02	110,82	141,25	149,84	140,66	146,31	146,80	132,42	137,91	135,25	141,53	127,93	144.41	141,74	159.36	165,63	181,87
51	**Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги**	115125	149129	166420	161903	143555	142484	170079	163976	178624	198250	189139	210341	217736	228866	199995	233808	239337
52	**Средній пробѣгъ одного пассажира** (верстъ)	157,74	184,44	191,93	161,45	138,82	134,33	145,87	146,25	152,27	162,68	169,07	166,97	161,51	163,85	135 42	138,13	140,12
53	**Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона**	4,27	4,80	5,12	4,46	3,77	3,65	4,46	4,24	4,44	4,74	4,63	4,87	5,10	5,18	4,69	5,49	5,94
54	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги** (рублей)	5.338	6.407	6.990	7.505	6.758	8.130	7.585	5.613	6.355	6.421	6.043	6.533	6.864	6.761	8.108	7.694	7.190
55	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза** (копѣекъ)	0,026	0,026	0,019	0,019	0,021	0,019	0,020	0,021	0,021	0,021	0,021	0,023	0,020	0,020	0,019	0,021	0,020
56	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги** (рублей)	816	888	968	1.050	1.101	1.108	1.274	1.166	0.211	1.197	1.047	1.161	1.276	1.340	1.447	1.523	1.458
57	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту** (копѣекъ)	0,71	0,59	0,58	0,66	0,77	0,78	0,75	0,88	0,85	0,84	0,86	0,81	0,59	0,59	0,72	0,72	0,61
58	**Инвентарное число паровозовъ**	209	234	249	263	305	300	310	305	307	337	354	336	339	345	349	417	446
59	**Движущихъ осей въ нихъ**	657	719	789	857	993	977	1.019	1.007	1.013	1.139	1.213	1.149	1.163	1.153	1.197	1.492	1.689
60	**Инвентарное число осей товарнаго парка**	6.240	7.012	9.674	11.314	13.714	14.472	14.586	14.608	15.150	15.356	15.702	15.856	15.780	15.854	15.854	18.692	19.491
61	**Инвентарное число осей пассажирскаго парка**	717	797	841	865	901	901	901	901	921	939	978	978	988	996	1.036	1.322	1.464

*) Расходы по экспл. за 1906 годъ показываются въ видѣ дроби, числитель которой составляетъ сумму со включеніемъ кредита, переданнаго Юго-Западнымъ жел. дор. вмѣстѣ съ участкомъ Сарны-Ровно, а знаменатель—сумму лишь Полѣсскихъ жел. дор.

Приложеніе № 3.

СПИСОКЪ

дѣламъ о подтопахъ съ указаніемъ, въ какихъ судахъ они начаты.

1. Руликовскаго о 76.000 руб.—въ Луцкомъ окружномъ судѣ.
2. Князя Друцкаго-Любецкаго — 120.000 р. — въ. Минскомъ окружн. судѣ.
3. —"— Феликса Друцкаго-Любецкаго—80.000 р.—тоже.
4. Околицы Комарники—5.000 р. тоже.
5. Деревни Теребище—6.975 руб.—тоже.
6. Малыщицкаго—53470 р.—тоже.
7. Деревни Видиборъ—10.180 руб.—тоже.
8. Деревни Осовицы—13.050 руб.—тоже.
9. Околицы Стахово—357.025 руб.—тоже.
10. Олеши—130.000 руб.—тоже.
11. Минской духовной консисторіи—5.000 р.—тоже.
12. Околицы Осовая—166.650 руб.—тоже.
13. Околицы Видиборецъ—11.750 руб.—тоже.
14. Полежаева—2.394.514 руб. 42 к.—тоже.
15. Крушевскаго о правѣ на убытки—Могилевскомъ окружномъ судѣ.

И. д. Юрисконсульта *(Подпись.)*

Дѣлопроизводитель *(Подпись).*

Копія.

ТАБЛИЦА

поступленія новыхъ исковъ и претензій по управленію Полѣсскихъ ж. д.

(по юрисконсультской части).

1905 г.	Поступило	исковъ	1660;	заявлено	претензій	82.
1906 „	„	„	1459;	„	„	142.
1907 „	„	„	1633;	„	„	114.
1908 „	„	„	1963;	„	„	141.
1909 „	„	„	1929;	„	„	141.
1910 „	„	„	2110;	„	„	118.

Подписалъ: и. д. Юрисконсульта: *(Подпись).*

Съ подлиннымъ вѣрно:

Дѣлопроизводитель: *(Подпись).*

ПРЕМИРОВАНІЕ УЛУЧШЕНІЯ.

работы подвижного состава.

Циркуляромъ У. ж. д. отъ 16/17 февраля сего 1909 г. за № 3578/38 предложено казеннымъ ж. д. на указанныхъ основаніяхъ выработать и ввести преміи за утилизацію подвижного соства за улучшеніе работы поѣздовъ, за уменьшеніе простоя вагоновъ на станціяхъ, за уменьшеніе маневровой работы паровозовъ и за формированіе поѣздовъ дальняго хода.

Премированіе служащихъ за успѣшное использованіе перевозочныхъ средствъ (паровозовъ и вагоновъ) и за достиженіе наиболѣе благопріятныхъ результатовъ ихъ работы признается одною изъ наиболѣе полезныхъ мѣръ для улучшенія положенія дѣла движенія.

Эта мѣра имѣетъ цѣлью улучшить дѣло, матеріально заинтересовавъ служащихъ въ успѣхѣ его и улучшая бытъ путемъ оплаты добавочнаго труда и усердія.

Предложенныя У. ж. д. четыре категоріи премій могутъ дать каждая въ предѣлѣ до шести процентовъ добавленія къ содержанію служащихъ, а всего до 24 процентовъ жалованья.

Принимая во вниманіе предполагаемое преміями улучшеніе дѣла и быта служащихъ, нельзя не отнестись къ этой мѣрѣ, предложенной ко введенію У. ж. д. и рекомендованной рядомъ Совѣщательныхъ Съѣздовъ представителей сл. дв., иначе какъ съ глубокимъ вниманіемъ и сочувствіемъ.

На подготовленіе этой симпатичной мѣры премированія при обсужденіи ея и при подготовкѣ матеріаловъ и данныхъ для выработки основаній для нормъ вызвало сильныя и многостороннія осложненія, не только побуждающія къ крайней осторожности выводовъ и въ настоящемъ и въ будущемъ, но и къ необходимости обсудить, казалось бы, предрѣшенный вопросъ о цѣлесоотвѣтственности въ виду сложности введенія премированія по предложеннымъ четыремъ категоріямъ на нашихъ Пол. ж. д. и обсудить, не полезно ли видоизмѣненіе предметовъ премированія.

Первое возраженіе, напримѣръ, противъ основаній и нормы первой преміи, въ томъ видѣ, какъ она нынѣ предложена циркуляромъ У. ж. д. относительно улучшенія работы поѣздовъ, со-

стоитъ въ слѣдующемъ. Согласно циркуляру У. ж. д., усматривается, что для сужденія объ успѣшности оборота вагоновъ на тяговыхъ участкахъ необходимо для отдѣльныхъ категорій поѣздовъ установить норму въ видѣ измѣрителя, выражающаго число вагоновъ, перевезенное въ часъ.

За улучшеніе утилизаціи подвижного состава основана по каждому участку и по каждой категоріи поѣздовъ на измѣрителѣ перевозки въ часъ возможно большаго количества вагоновъ, считая ихъ, какъ среднее на одинъ поѣздъ, и съ возможно большею скоростью. Т.-е., чѣмъ больше вагоновъ въ часъ будетъ перевезено въ поѣздѣ и чѣмъ съ большею коммерческою скоростью, тѣмъ больше, т. е., тѣмъ лучше будетъ измѣритель преміи.

Есть дороги, которыя отправляютъ поѣзда по числу груженыхъ вагоновъ, и есть дороги, которыя отправляютъ поѣзда по ихъ вѣсу.

Къ первымъ, напримѣръ, принадлежатъ Юго-Западныя ж. д., давшія прототипъ этой преміи на XII Совѣщательномъ Съѣздѣ представителей сл. дв. въ Варшавѣ въ 1900 г., а ко второй категоріи дорогъ, т. е. къ отправляющимъ поѣзда по вѣсу, принадлежатъ наши Пол. ж. д.

Въ 1908 и 1909 г.г., напримѣръ, Екатерининская ж. д. имѣла одновременно отправленіе поѣздовъ по числу груженыхъ вагоновъ на главной линіи и только что введенное отправленіе поѣздовъ по вѣсу на второй Екатерининской ж. д.

Оба эти принципа составленія поѣздовъ и оцѣнки работы поѣздовъ ведутъ къ достиженію того же результата, но ведутъ разными путями и послѣднее время именно отправленіе поѣздовъ по вѣсу пріобрѣтаетъ все большее признаніе и распространеніе, и даже рекомендовано особыми циркулярными распоряженіями У. ж. д.

Среднее число вагоновъ на поѣздъ, перевезенное въ часъ, не дало бы никакого понятія о работѣ подвижного состава, если бы не было связано одновременно съ извѣстнымъ перемѣщеніемъ полезнаго груза, а потому Юго-Западныя ж. д. и ввели, какъ основное условіе полученія преміи, непониженіе средняго вѣса полезнаго груза въ вагонахъ ниже нѣкоторой заранѣе заданной величины.

Но эта величина на Юго-Заподныхъ ж. д. и на иныхъ, примѣняющихъ отправленіе поѣздовъ по вѣсу, будтеъ вычисляться, какъ средняя для всѣхъ поѣздовъ вообще, и на нихъ вполнѣ допустимо и постоянно встрѣчается отправленіе поѣздовъ разнаго вѣса, но равнаго предѣльнаго количества груженыхъ вагоновъ.

На Пол. же ж. д. наоборотъ, при тѣхъ же серіяхъ паровозовъ всѣ поѣзда того же тягового участка и той же категоріи должны имѣть равный предѣльный вѣсъ, независимо отъ числа вагоновъ.

Такимъ образомъ, на дорогахъ, отправляющихъ поѣзда по числу груженыхъ единицъ, стремленіе всѣхъ агентовъ и учетъ

ихъ усердія и результата работы въ поѣздѣ извѣстной скорости основывается на числѣ отправленныхъ груженыхъ вагоновъ, а на дорогахъ, отправляющихъ поѣзда по вѣсу, стремленіе всѣхъ агентовъ и учетъ ихъ усердія и результата работы основывается на вѣсѣ отправленнаго поѣзда.

Поэтому и измѣритель преміи для первыхъ дорогъ долженъ имѣть измѣрителемъ число груженыхъ вагоновъ и скорость, а для вторыхъ дорогъ—скорость поѣзда и его вѣсъ.

Иначе, на второй категоріи дорогъ введеніе преміи, премирующее скорость и число груженыхъ вагоновъ въ поѣздѣ, отмѣняетъ фактически своимъ примѣненіемъ самое существованіе отправленія поѣздовъ по вѣсу, при которомъ число вагоновъ, какъ выше сказано, главнаго значенія не имѣетъ.

Какъ выше сказано, послѣдній родъ формированія поѣздовъ одинаково стремится къ лучшей утилизаціи подвижного состава, и никакъ не можетъ быть признанъ худшимъ, чѣмъ отправленіе поѣздовъ съ одинаковымъ числомъ груженыхъ единицъ разнаго вѣса.

Даже болѣе того, при всѣхъ прочихъ одинаковыхъ данныхъ, отправленіе поѣздовъ опредѣленнаго вѣса даетъ намъ увѣренность использованія полностью тяговой силы паровоза, между тѣмъ, какъ отправленіе поѣздовъ по числу груженыхъ единицъ приводитъ къ тому, что, то иногда идутъ полупустые поѣзда, то идутъ чрезмѣрно тяжелые, разрывающіеся на перегонахъ или опаздывающіе на нихъ по своей тяжести.

Такимъ образомъ, по этимъ и инымъ соображеніямъ Пол. ж. д. не усматривается полезнымъ отступать отъ своей на практикѣ провѣренной годами системы отправленія поѣздовъ по вѣсу, и вводить измѣритель преміи № 1, приспособленный для другой системы отправленія поѣздовъ. Кромѣ того, въ данное время вагонныя единицы бываютъ въ 600, 610, 660, 750, 900,, 931, 971 и 1000 пудовъ и иные и потому, тѣмъ болѣе, измѣритель, равняющій всѣ вагоны отъ 600 до 1000 и болѣе пудовъ подъ одно понятіе—груженая единица, мало опредѣленъ, мало выразителенъ и потому оставляетъ желать лучшаго.

Объявленіе по линіи, что измѣрителемъ будутъ приниматься скорость и число осей, и принятіе въ соображеніе нѣкотораго средняго вѣса груза, можетъ легко привести къ стремленію, прежде всего, увеличить скорость и число осей, а это можетъ повлечь уменьшеніе концентраціи погрузки вагоновъ.

Скажемъ даже больше того, пробѣгъ 900-пудоваго вагона, конечно, неравнозначущъ понятію пробѣга девятисотъ пудовъ груза, и чѣмъ больше погрузка груза на вагонъ, тѣмъ меньше вагоновъ потребуется для перевозки того же количества груза.

У. дв. Пол.. ж. д., по мѣрѣ возможности, стремится увеличить вѣсъ вагоновъ своей погрузки и сортировки.

Вагоновъ такихъ много. Своя погрузка и сортировка Пол. ж. д. доходитъ до сорока процентовъ числа всѣхъ движущихся вагоновъ.

Если бы суждено было улучшить свою погрузку на 10% увеличеніемъ вѣса вагоновъ, то это составило бы уменьшеніе на нѣсколько процентовъ числа груженыхъ единицъ въ каждомъ поѣздѣ, что составило бы отрадное явленіе, но при измѣрителѣ, зависящемъ отъ скорости и числа осей, оно бы указало на пониженіе измѣрителя при повышеніи средняго вѣса погрузки вагона.

Но вѣдь преміи за увеличеніе средняго вѣса вагона не имѣется, средній вѣсъ вагона въ измѣритель преміи не входитъ.

Поэтому, какъ сказано, при колоссальной затратѣ энергіи и если бы получился блестящій результатъ улучшенія на 10% вѣса своихъ вагоновъ и соотвѣтственнаго уменьшенія числа осей въ томъ же поѣздѣ предѣльнаго вѣса, то измѣритель, зависящій отъ скорости и отъ числа осей, показалъ бы уменьшеніе, которое обычно равносильно указанію на ухудшеніе работы, на лишеніе агентовъ премированія и, быть можетъ, даже на оштрафованіе ихъ, и нужно бы много и не легко доказывать, что измѣритель въ этомъ случаѣ даетъ превратные результаты и что надо обратить особое вниманіе на одновременное увеличеніе средняго вѣса вагона и такъ далѣе.

Приведу примѣръ: имѣю два поѣзда, вѣсъ одинаковъ и скорость одинакова—15 вер. въ часъ. Первый поѣздъ составленъ весь изъ плохо нагруженныхъ вагоновъ по 300 пудовъ груза въ каждомъ, а второй идеальной погрузки: всѣ вагоны имѣютъ по 900 пудовъ вѣса.

Если общій вѣсъ поѣзда 36.400 пудовъ и тара вагоновъ будетъ по 400 пуд., то первый плохой поѣздъ будетъ имѣть 52 вагона, а второй 28 вагоновъ.

Но измѣритель равенъ скорости на число осей и потому измѣритель перваго поѣзда будетъ 1560, а второго 840.

При такихъ обстоятельствахъ, казалось бы, предложенный У. ж. д. измѣритель, приспособленный для дорогъ, отправляющихъ поѣзда по числу груженыхъ единицъ, приводитъ при примѣненіи его на указанномъ конкретномъ примѣрѣ на Пол. ж. д. къ неожиданнымъ выводамъ и результатамъ и потому врядъ ли является удобнымъ для немедленнаго его примѣненія на Пол. ж. д.

Скорѣе наоборотъ, чѣмъ меньше осей при томъ же вѣсѣ пройдетъ въ часъ, тѣмъ лучше результатъ работы, а это есть принципъ, чуть ли, не обратный и во всякомъ случаѣ противорѣчащій принципу основанія измѣрителя, увеличивающагося отъ увеличенія скорости и отъ увеличенія числа осей.

По этому главному основанію Совѣщаніе благоволитъ рѣшить, правильны ли вышеизложенныя соображенія и является ли поло-

женный въ основаніе преміи № 1 измѣритель удобнымъ для Пол. ж. д.

И казалось бы, что норма могла бы на Пол. ж. д. быть выработана самобытная и состоять изъ измѣрителя не какъ функція отъ скорости и числа осей, не въ зависимости, прежде всего, отъ полновѣсности поѣзда и отъ скорости и также отъ полногрузности вагоновъ.

Видъ этой функціи за отсутствіемъ данныхъ о степени полногрузности вагоновъ и за неимѣніемъ наготовѣ данныхъ о полновѣсности поѣздовъ было бы затруднительно дать впредь до спеціальнаго обслѣдованія статистическихъ данныхъ и впредь до изученія этого отдѣльнаго вопроса во всѣхъ его чрезвычайно важныхъ деталяхъ.

Относительно полноты составовъ и относительно скоростей, быть можетъ, полезно еще обсудить нижеслѣдующее:

Послѣднее время принято считать наиболѣе выгоднымъ для хозяйства дорогъ, чтобы поѣзда ходили въ предѣльныхъ составахъ, кромѣ отдѣльныхъ случаевъ, (которые по мѣстнымъ условіямъ могутъ быть многочислены).

Такъ, напримѣръ, при слабомъ наплывѣ грузовъ отправленіе поѣздовъ непремѣнно въ полномъ составѣ, и происходящая для этого задержка вагоновъ впредь до накопленія полнаго состава явно вліяетъ на промедленіе нахожденія груза въ пути, и на удлиненіе срока оборота подвижного состава.

И потому могутъ быть обстоятельства, при которыхъ отправленіе поѣзда въ неполномъ составѣ выгодно, и при этомъ разныя руководящія лица могли бы считать разные предѣлы числа вагоновъ въ поѣздѣ выгодными для незадержки груза. Конечно, отвѣтъ можно бы дать на научномъ основаніи, но пока такого основанія нѣтъ, и это является въ данное время исключительно дѣломъ взгляда.

Такой же случай бываетъ при наличіи излишняго паровоза къ отправленію или на тѣхъ участкахъ, гдѣ грузъ подвергается риску просрочки. Такія мѣстныя условія разрѣшаются правильно отправленіемъ поѣздовъ не въ полномъ составѣ, но такое рѣшеніе, конечно, надо строго взвѣшивать вообще, а въ особенности при учетѣ преміи.

Казалось бы нужнымъ, кромѣ того, отмѣтить, что не всегда достиженіе увеличенія скорости можетъ совпадать съ увеличеніемъ труда и работы служащихъ но иногда возможны и обратные случаи.

Если разсмотримъ движеніе на участкѣ Барановичи-Бѣлостокъ, то можно, казалось бы, согласиться, что при увеличеніи на немъ движенія работа линейныхъ станціонныхъ агентовъ, несомнѣнно, увеличивается.

Но чѣмъ болѣе поѣздовъ, тѣмъ болѣе всякихъ случайностей, и каждая случайность дѣйствуетъ на большее число поѣздовъ.

Поэтому, при движеніи по участку Барановичи-Бѣлостокъ полнымъ графикомъ съ факультативами, несмотря на открытіе нѣкоторыхъ разъѣздовъ и на явное усиленіе работы и усердія линейныхъ станціонныхъ агентовъ, скорость движенія поѣздовъ уменьшилась съ 13,5 вер. въ мартѣ до 13,1 версты въ октябрѣ.

Пользуясь случаемъ, считаю необходимымъ отмѣтить два фактора, изъ числа многихъ, которые могутъ, казалось бы, увеличить скорость поѣзда.

Первый факторъ состоитъ въ томъ, чтобы примѣнять систему движенія поѣздовъ безъ расписаній. Наша на Пол. ж. д. система движенія товарныхъ поѣздовъ по объявленному расписанію менѣе эластична и менѣе способствуетъ уменьшенію времени прохожденія поѣзда, чѣмъ примѣняется на многихъ дорогахъ система отправленія поѣздовъ безъ расписаній съ фиксированіемъ, и то не всегда, только времени ихъ отправленія, и гдѣ въ дальнѣйшемъ дежурнымъ по промежуточнымъ станціямъ вмѣняется въ обязанность самимъ сообразоваться, какимъ поѣздамъ, гдѣ и какъ скрещаться, все-таки не имѣетъ универсальнаго значенія и потому, согласно дебатамъ на XVII Совѣщательномъ Съѣздѣ представителей сл. дв., перенесеніе ея на Пол. ж. д. безъ дальнѣйшаго не можетъ быть признано непремѣнно цѣлесоотвѣтственнымъ.

Но должно отмѣтить, что постепенно рядомъ отдѣльныхъ распоряженій мы уже переходимъ къ движенію безъ расписанія, что видно, напримѣръ, изъ распоряженій объ ускореніи товарныхъ поѣздовъ въ пути и о предоставленіи дежурнымъ по станціи права распоряжаться движеніемъ рабочихъ и товарныхъ поѣздовъ въ зависимости отъ мѣстныхъ обстоятельствъ времени, и потому можно не ускорять постепенное видоизмѣненіе системы постольку, поскольку она дѣлается подъ вліяніемъ требованій дѣла.

Второй факторъ, могущій повліять на скорость поѣздовъ въ пути, состоитъ въ томъ, что якобы машинистамъ увеличеніе скорости не выгодно, такъ какъ тратится больше угля, чѣмъ при медленной ѣздѣ, и при сокращеніи стоянокъ на станціяхъ машинисты лишатся квитанцій за маневры и за содержаніе пара за время, которое они теперь проводятъ по промежуточнымъ станціямъ, и далеко не всегда въ дѣйствительности дѣлая маневры.

Поэтому, нѣкоторые старшіе агенты движенія разныхъ дорогъ полагаютъ, что необходимо особое попеченіе упр. сл. т., чтобы машинисты и самый видъ преміи способствовали увеличенію скорости поѣздовъ въ пути и незадержкѣ поѣздовъ на станціяхъ.

Въ третьихъ, можно предложить, какъ одну изъ мѣръ, могущую, быть можетъ, значительно уменьшить общее пребываніе поѣздовъ въ пути: это установить, что скорость обыкновеннаго

товарнаго поѣзда должна быть въ прямой зависимости отъ количества его груза.

Въ данное время на какомъ-либо перегонѣ поѣздъ опредѣленной категоріи, скажемъ обыкновенный товарный, съ грузомъ въ 60.000 пудовъ по расписанію долженъ итти 40 минутъ.

Если же идетъ паровозъ резервомъ, т. е. съ нолевымъ количествомъ вагоновъ, то онъ долженъ итти, скажемъ, 20 минутъ.

Логически является необходимымъ и полезнымъ, чтобы было опредѣленно установлено время и для перевозки промежуточнаго количества груза отъ ноля до шестидесяти тысячъ пудовъ, т. е., чтобы при десяти тысячахъ, 20-ти, 30-ти, 40-а и 50-ти, машинисту не предоставлялось, какъ теперь, на усмотрѣніе ѣхать, сколько времени онъ хочетъ, только бы не свыше 40 минутъ, но, наоборотъ, чтобы для разнаго груза было бы точное указаніе времени пробѣга.

Движеніе поѣздовъ съ примѣненіемъ такого принципа уже практикуется, напримѣръ, на вѣтвяхъ Юго-Западныхъ ж. д. въ зависимости отъ числа вагоновъ, (такъ какъ тамъ поѣзда отправляются по числу вагоновъ, а не по вѣсу).

На Пол. ж. д. тоже уже имѣется примѣненіе этого принципа, а именно: всѣ поѣзда, везущіе артельщика, уменьшаются на 10.000 пудовъ съ тѣмъ, чтобы поѣздъ меньшаго вѣса двигался скорѣе.

Кромѣ того, тотъ же принципъ примѣняется и установленіемъ ускоренныхъ товарныхъ поѣздовъ.

У. сл. дв. придаетъ этому вопросу большое значеніе и проситъ Совѣщаніе обсудить его важность и удобопримѣнимость.

Затѣмъ, нѣсколько словъ о порожнякѣ.

Параграфомъ тринадцатымъ циркуляра должно быть установлено для каждаго участка предѣльное отношеніе между пробѣгомъ груженыхъ и порожнихъ товарныхъ вагоновъ въ одномъ или обоихъ направленіяхъ, при чемъ за превышеніе этого отношенія безъ уважительныхъ причинъ станціонные служащіе могутъ быть лишены преміи частью или полностью.

На это должно отмѣтить, что на Пол. ж. д. количество грузовъ, перемѣщаемыхъ по направленію обратному преобладающему грузовому теченію, послѣдніе годы падаетъ по причинамъ, отъ агентовъ Пол. ж. д. не зависящимъ, и такимъ образомъ пробѣгъ порожняка годъ отъ году въ обратномъ направленіи увеличивается. Согласно отчету у. Пол. ж. д. за 1908 г. часть V, вѣдомость № 87, перевезено грузовъ направленія обратнаго, преобладающему къ общему количетву перевезенныхъ грузовъ:

за отчетные годы въ процентномъ отношеніи:

1906	35,15
1907	35,48
1908	34,81

Кромѣ того, бываютъ переучеты долговъ, когда для пользы общаго желѣзнодорожнаго дѣла, по приказанію пораіоннаго комитета или эксплоатаціоннаго отдѣла, вмѣсто Бѣлостока Привислинскаго намъ можетъ вагонный долгъ уплатить Брестъ Привислинскій, а иногда и Брянскъ Риго-Орловскій, и когда неожиданно порожнякъ вмѣсто направленія Бѣлостокъ-Барановичи пойдетъ по участку Брянскъ-Брестъ или обратно.

Бываютъ случаи командировокъ съ дорогъ или на дороги до тысячи вагоновъ, которые должно сдать или получить въ неожиданномъ мѣстѣ, или передачи транзитомъ черезъ Пол. ж. д. сотенъ вагоновъ, которые въ каждый моментъ У. ж. д. извѣстны и вполнѣ обоснованы, но которые постоянно учитывать въ цѣляхъ взвѣшиванія, насколько они могутъ повліять на премію станціонныхъ служащихъ, было бы кропотливо и обременительно, а учесть ихъ заранѣе невозможно.

Поэтому, трудно опредѣлить съ точностью по каждому участку и по каждому направленію процентную норму пробѣга порожняка, при перемѣнчивости спроса и предложенія, и при увеличеніи и уменьшеніи погрузокъ, поэтому ставить въ зависимость отъ этого неизвѣстнаго процента порожняка премію и даже самый запросъ объ ея полученіи служащими, казалось бы, въ виду мѣстныхъ условій, не вполнѣ подходящимъ, о чемъ просятъ Совѣщаніе сдѣлать соотвѣтственное постановленіе.

Такимъ образомъ, какъ выше указано, основаніе для преміи № 1, предложенное циркуляромъ У. ж. д., считать за измѣритель число вагоновъ, перевезенное въ часъ, т. е., какъ бы поощряющее длину поѣзда, а не его вѣсъ, признается для Пол. ж. д. неудобнымъ.

Въ виду того, что по новизнѣ дѣла и по отсутствію статистическихъ данныхъ было бы затруднительно установить новый родъ измѣрителя для преміи номеръ первый по улучшенію работы поѣздовъ и въ виду неизвѣстности, какъ къ вышеизложенному отнесется Совѣщаніе,—были произведены подготовительныя работы для исчисленія измѣрителя преміи № 1, согласно указаніямъ циркуляра У. ж. д.

Статистическія данныя въ сл. дв. не имѣлись наготовѣ, такъ какъ систематизація данныхъ шла совсѣмъ по другимъ основаніямъ, вполнѣ удовлетворяя тѣмъ требованіямъ и рубрикамъ, которыя до сего времени предъявлялись.

Поэтому, стало необходимымъ данныя сырого матеріала вполнѣ перегруппировать и производить буквально сотни тысячъ вычисленій.

Премія № 2.

Относительно преміи № 2 за уменьшеніе простоя вагоновъ должно отмѣтить, что движеніе товарныхъ вагоновъ въ поѣздахъ

есть лишь одинъ изъ эпизодовъ пребыванія ихъ на дорогѣ и при томъ менѣе длительный, чѣмъ прочіе эпизоды, какъ напримѣръ, пребываніе вагоновъ въ узлахъ, простой по станціямъ гружеными или порожними, простой подъ нагрузкою, подъ выгрузкою и такъ далѣе.

Между тѣмъ, новыя преміи предполагаютъ премированіе уменьшенія простоя вагоновъ только на извѣстные, наиболѣе острые для движенія періоды времени, въ остальное же обычное и болѣе долгое время простой на станціяхъ не подвергается премировкѣ.

Но такъ какъ для вагона приходится примѣрно на однѣ сутки движенія, вѣроятно, не менѣе четырехъ сутокъ простоя, то кажется не совсѣмъ понятнымъ, почему постоянная премировка должна касаться только движенія вагона въ поѣздѣ, т. е. того періода, который и относительно не великъ и довольно хорошо обставленъ самъ по себѣ.

Поэтому, самый принципъ постояннаго премированія именно улучшенія оборота вагоновъ въ поѣздахъ безъ одновременнаго постояннаго премированія кореннаго зла: уменьшенія простоя въ узлахъ и по станціямъ, является не вполнѣ яснымъ и желательно, чтобы Совѣщаніе сдѣлало постановленіе по этому вопросу.

Станціи будутъ премироваться каждая отдѣльно, но простой и стоянка на нихъ вагоновъ будетъ зависѣть не отъ нихъ, а отъ отдѣленія движенія или отъ распорядительной станціи.

Предположимъ, что станція А распорядительная, а станціи Б, В и Г погрузочныя и грузятъ ежедневно къ полдню по десяти вагоновъ.

Отъ отдѣленія и отъ станціи А будетъ зависѣть, прислать ли на станціи Б, В и Г въ запасъ по 40, 30, 20 или 10 вагоновъ и когда забрать отъ нея груженые и порожніе, и такимъ образомъ простой со станціи А будетъ перемѣщенъ на станціи Б, В и Г.

Постоянно слѣдить, правильно ли дѣйствовала станція А, конечно, необходимо, но постоянно въ цѣляхъ премировки слѣдить и взвѣшивать, не желала ли станція А, прежде всего, уменьшить свой собственный простой и насколько это отразилось на простотѣ, и премировкѣ станціи Б, В и Г, при наличіи до полутораста станцій и грузящихъ разъѣздовъ,—было бы весьма хлопотливо, трудно достижимо и дорого.

Кромѣ того, надо принять во вниманіе, что, какъ упоминается въ отчетѣ у. Пол. ж. д. за 1908 г. часть V, что оборотъ вагоновъ, а слѣдовательно и простой его на станціяхъ можетъ зависѣть отъ причинъ, находящихся всецѣло внѣ вліянія агентовъ Пол. ж. д., а именно: отъ неравномѣрности спроса на перевозку, отъ ограниченія пріема и отправки грузовъ на чужихъ дорогахъ и отъ избытка подвижного состава.

Затѣмъ, необходимо принять во вниманіе, что можно, казалось бы, уже заранѣе предвидѣть нѣкоторое ухудшеніе впредь оборота подвижного состава и увеличеніе простоевъ по станціямъ уже потому, что Пол. ж. д. все болѣе, годъ отъ году развиваютъ свои мѣстныя перевозки, выгодныя для страны своимъ возникновеніемъ, но плохо вліяющія на казовую сторону оборота вагоновъ.

Понятно, что вагонъ съ транзитнымъ грузомъ обращается быстро и не долженъ имѣть простоевъ по станціямъ; наоборотъ, вагонъ съ мѣстнымъ грузомъ долженъ былъ гдѣ то стоять порожнимъ, быть подвезеннымъ къ станціи нагрузки, стоять до нагрузки и подъ нагрузку и ожидать мѣста въ поѣздѣ.

Для страны благопріятно, что Пол. ж. д. годъ отъ году все болѣе вызываютъ къ жизни мѣстности, по которымъ онѣ пролегаютъ, что явно доказывается увеличеніемъ числа мѣстныхъ перевозокъ; эти перевозки очень желательны, но онѣ требуютъ большаго времени оборота и простоя вагоновъ, чѣмъ перевозки транзитныя.

Изъ отчества у. Пол. ж. д. за 1908 г. часть V, вѣдомость № 27 видно, что было:

Въ отчетные годы.	Грузовъ въ процентномъ отношеніи къ общему количеству.	
	Мѣстнаго сообщенія.	Транзитныхъ.
1905	45,03	54,97
1906	46,82	53,18
1907	51,48	48,52
1908	53,34	46,66

Такимъ образомъ, виденъ быстрый ростъ паденія количества транзитныхъ грузовъ, неблагопріятно вліяющій на оборотъ и простой товарныхъ вагоновъ и заставляющій предвидѣть ухудшеніе оборота по причинамъ, не зависящемъ отъ агентовъ Пол. ж. д. и могутъ ли они такимъ образомъ разсчитывать на полученіе преміи, находящейся въ прямой зависимости отъ улучшенія, а не отъ ухудшенія дѣла, хотя бы и по причинамъ не зависящимъ.

Условія Пол. ж. д. совершенно отличаются отъ многихъ дорогъ, напримѣръ, отъ Екатерининской или Юго-Западныхъ.

Между тѣмъ, прототипомъ правилъ учета простоя и преміи, установленной циркуляромъ У. ж. д., послужили именно правила и преміи Юго-Западныхъ ж. д.

При большемъ движеніи и погрузкѣ, при массовомъ прибытіи въ порты и города Юго-Западныхъ ж. д., онѣ обладаютъ большимъ вагоннымъ паркомъ, который все же оказывается недостаточнымъ для вывоза грузовъ; образуются поэтому и по другимъ причинамъ залежи, станціи закрываются для ввоза грузовъ и т. д., преміи за ускореніе оборота вагоновъ являются почти необходимыми.

Ничего подобнаго не можетъ случиться на Пол. ж. д.

Движеніе слабое, суточная погрузка не свыше четырехсотъ вагоновъ въ сутки, залежей никогда за 25 лѣтъ не было, закрытія станціи также.

Пол. ж. д. достаточно снабжены подвижнымъ составомъ, и если его не хватаетъ, то въ этихъ исключительныхъ случаяхъ это бываетъ слѣдствіемъ такой массы разнообразныхъ сочетаній условій, усложняющихъ движеніе, что самая недостача вагоновъ и ухудшеніе оборота вагоновъ не могутъ быть устранены до преодолѣнія иныхъ препятствій и потому введеніе въ это время спеціальныхъ премій за улучшеніе линейными агентами оборота подвижного состава можетъ быть почти непроизводительно.

Такъ, напримѣръ, недостача вагоновъ и ухудшеніе оборота подвижного состава замѣтны при снѣжныхъ заносахъ, при непріемахъ вагоновъ сосѣдними дорогами, при закупоркѣ узловъ, при массовыхъ воинскихъ перевозкахъ и при недостачѣ пропускной способности.

Много ли въ этихъ случаяхъ можетъ помочь премія за успѣшный оборотъ подвижного состава, когда ухудшеніе оборота является въ этихъ случаяхъ только неизбѣжнымъ послѣдствіемъ?

Кромѣ того, все вниманіе старшихъ агентовъ бываетъ въ это время справедливо поглощено устраненіемъ коренныхъ причинъ.

Если же указанные дни, когда дѣйствуютъ многія причины, усключить изъ учета, то остатокъ будетъ весьма на Пол. ж. д. кратковрмененъ, учетъ же будетъ сложенъ и дорогостоящъ и потому агенты, вѣроятно, получили бы мало преміи за вычетомъ расходовъ по учету ея, и это могло бы вызвать неудовольствіе.

Въ виду этого, можно было бы полагать, что на Пол. ж. д. установленіе на краткіе періоды острой нужды въ подвижномъ составѣ предложенной преміи № 2, сопряженной со сложнымъ учетомъ, по вышеуказаннымъ мѣстнымъ причинамъ не является необходимымъ, и можетъ случайно премировать даже улучшеніе оборота составовъ, которое неизбѣжно произошло бы само собою послѣ преодолѣнія коренной временной причины.

Способы учета простоя вагоновъ вообще весьма сложны, на 12 и 18 Совѣщательныхъ Съѣздахъ представителей сл. дв. есть, напримѣръ, данныя, что бывшій одно время примѣненнымъ на

Юго-Западныхъ ж. д. способъ учета простоя вагоновъ по ихъ нормамъ обошелся за 2 мѣсяца въ 20.000 рублей.

Различные способы учета разсматривались на XVII Совѣщательномъ Съѣздѣ 1909 г. въ Москвѣ, и Съѣздъ по вопросу 1-му-б „о системахъ учета простоя вагоновъ, практикуемыхъ на желѣзныхъ дорогахъ", сдѣлалъ заключеніе, что „пока почти всѣ дороги ограничиваются лишь попытками создать тотъ или иной способъ учета, но ни на одной изъ дорогъ, за недостаткомъ средствъ для организаціи учета, таковой не получилъ широкаго примѣненія, почему и не могъ дать болѣе или менѣе опредѣленныхъ результатовъ"...

Если на Съѣздѣ такимъ образомъ выяснилось, что не получилось, какъ сказано „опредѣленныхъ" результатовъ даже послѣ того, какъ на нѣкоторыхъ дорогахъ уже лѣтъ двадцать примѣнялись и видоизмѣнялись способы учета простоя вагоновъ, то было бы, быть можетъ, необосновано утверждать, что примѣненіе той или иной системы учета простоя на Пол. ж. д. дастъ „опредѣленные" результаты и можетъ служить основаніемъ для сужденія о работѣ и усердіи служащихъ и для ихъ премированія.

Пол. ж. д. уже имѣли нѣкоторый отрицательный опытъ въ этомъ отношеніи.

На многихъ станціяхъ еще цѣлы книги, въ которыя должно было вписывать простой вагоновъ.

Станціи взмолились, что онѣ не имѣютъ возможности при данномъ наличіи штата вести записи. У. ж. д. признало основательность ихъ доводовъ и веденіе записей само собою прекратилось.

Но если бы даже оказалось возможнымъ на станціяхъ вести учетъ простоя вагоновъ, то некому было бы провѣрять его въ управленіи.

Такимъ образомъ, практика уже показала, что на Пол. ж. д. веденіе учета оборота подвижного состава, а тѣмъ болѣе его премированіе требуютъ немедленнаго усиленія штата и на станціяхъ и въ управленіи; результаты же при неопредѣленности системы могли бы получиться также неопредѣленные и запоздалые.

Нынѣ примѣняемая система провѣрки простоя вагоновъ на выдержку старшими агентами или лицами, особо командируемыми,практикою Пол. ж. д. признана не худшею, чѣмъ другія системы, которыя, какъ призналъ Съѣздъ, могутъ привести и не къ „опредѣленнымъ" результатамъ, то мѣстныя условія Пол. ж. д., казалось бы, не вызываютъ необходимости введенія преміи № 2 или примѣненія сложныхъ системъ или отчетности по учету простоя вагоновъ ни временно, ни постоянно.

По этому вопросу необходимо заключеніе Совѣщанія.

Премія № 3.

Третья премія касается уменьшенія маневровой работы или уменьшенія числа маневровыхъ паровозовъ на тѣхъ станціяхъ, которыя имѣютъ спеціальные маневровые паровозы, или же хотя бы уменьшеніе числа часовъ ихъ работы.

Эта премія касается сл. т., которой и принадлежитъ рѣшающій по сему отзывъ.

Согласно положенію циркуляра, должно премироваться только уменьшеніе времени, затрачиваемаго на передвиженіе вагоновъ для формированія или расформированія поѣздовъ и для подачи вагоновъ на вѣсы, къ пакгаузамъ и платформамъ, но не подлежитъ премировать все то время, которое тратится на обслуживаніе прилегающихъ вѣтвей, передвиженіе, нагрузку и выгрузку работающихъ въ предѣлахъ станціи рабочихъ поѣздовъ и для хозяйственныхъ надобностей различныхъ службъ, а также для подачи и вывозки больныхъ вагоновъ, для мастерскихъ и въ депо и тому подобное, если они производятся не подъ наблюденіемъ станціонныхъ служащихъ сл. дв.

На Пол. ж. д. потребность на каждой станціи въ спеціальныхъ маневровыхъ паровозахъ детально обслѣдуется спеціальною комиссіею изъ мѣстныхъ старшихъ агентовъ различныхъ службъ и даже при участіи представителей Г. К. въ каждомъ случаѣ явленія надобности въ увеличеніи числа маневровыхъ паровозовъ.

Такой порядокъ, казалось бы, исключаетъ возможность грубыхъ ошибокъ или непроизводительнаго или мало обслѣдованнаго наличія числа маневровыхъ паровозовъ на какой-либо станціи.

Сл. т. даетъ паровозы на маневры или посуточно или на полусутки, т. е. она даетъ полпаровоза, одинъ паровозъ, полтора два и т. д., и поэтому при всякой потребности станціи имѣть паровозъ на время, среднее между 24 и 36 часовъ, сл. т. требуетъ точнаго указанія разсматривать это, какъ требованіе или какъ на 24, или какъ на 36 часовъ, т. е. или на паровозъ, или на полтора паровоза.

Такой взглядъ сл. т. вытекаетъ изъ распорядковъ ея внутренныхъ по завѣдыванію штатомъ и инвентаремъ.

Очевидно, что если исключить изъ всего времени работы маневровыхъ паровозовъ время, затрачиваемое ими на чистку, на наборъ воды и угля, на подачу вагоновъ подъ депо и мастерскія, если это дѣлается безъ участія агентовъ движенія, на рабочіе поѣзда, на обслуживаніе вѣтвей и на ученическіе поѣзда, то на прочія работы останется не такое большое количество времени, чтобы изъ него можно было исключить единственно повышеніемъ

энергіи служащихъ, заинтересованіемъ ихъ въ преміи, цѣлые полпаровоза или цѣлый паровозъ.

Возможно увеличеніемъ надзора уменьшить эту спеціальную работу на нѣсколько часовъ и отъ упр. сл. т. зависитъ отзывъ, можетъ ли это дать ощутительныя выгоды.

Уменьшить работу на сплошные двѣнадцать часовъ работы паровоза или даже на сутки и потому еще врядъ ли возможно, что всѣ прочія исполняемыя паровозомъ работы регулярно время отъ времени требуетъ наличія въ разныя времена сутокъ, и поэтому даже въ свободное время паровозъ врядъ ли могъ бы уйти въ депо, если ему черезъ каждый часъ предстоитъ по четверти часа срочной работы.

Поэтому, казалось бы, что, при вышеуказанной обдуманности назначенія числа паровозовъ, если бы даже энергія служащихъ могла уменьшить количество маневровой работы, то врядъ ли это уменьшеніе достигло бы размѣра полупаровоза или его кратныхъ, а если бы даже достигало, то срочность выполненія періодичныхъ работъ не позволила бы станціи, безъ ущерба для дѣла, отпустить въ депо паровозъ на непрерывное полъ сутокъ.

Но, конечно, въ этомъ случаѣ вмѣсто маневровъ получилось бы содержаніе паровоза на путяхъ подъ парами. Такъ какъ въ данномъ случаѣ число паровозовъ и штата остается прежнее, то отъ упр. сл. т. зависитъ отзывъ объ экономіи, заключающейся въ томъ, что паровозъ будетъ не двигаться, а стоять на путяхъ подъ парами.

Совѣщательному Съѣзду въ Варшавѣ 1900 г. было доложено, что сл. т. Юго-Западныхъ ж. д. якобы никакой въ этомъ разницы не видитъ (смотри стр. 108, абзацъ седьмой).

Затѣмъ, при нынѣшней перегруженности работою дежурныхъ на большихъ станціяхъ, является неяснымъ; если премія будетъ введена и если она выразится въ премированіи разницы времени между маневрами на станціяхъ и между стоянкою подъ парами, то кто же и какимъ образомъ будетъ наблюдать за каждымъ отдѣльнымъ составителемъ и за каждымъ отдѣльнымъ паровозомъ: сколько времени онъ стоитъ безъ производства маневровъ.

Возложеніе надзора на дежурнаго по станціи рѣшительно невозможно, такъ какъ для этого онъ долженъ былъ бы заразъ быть въ столькихъ мѣстахъ, сколько имѣется паровозовъ, а онъ и теперь перегруженъ работою, и Совѣщательный Съѣздъ представителей сл. дв. нашелъ прямую связь между увеличеніемъ числа происшествій и нынѣшнимъ переобремененіемъ дежурныхъ по движенію.

Оба эти вопроса докладываются на заключеніе Совѣщанія.

Премія № 4.

Противъ введенія преміи № 4 за организацію поѣздовъ дальняго хода по существу возраженій не имѣется.

Движеніе на Пол. ж. д. по размѣрамъ перемѣнчиво, а равно и по направленію грузовъ въ зависимости отъ законовъ спроса и предложенія, отъ тарифныхъ условій и прочихъ обстоятельствъ.

Но все же наблюдается постоянство извѣстныхъ опредѣленныхъ грузовыхъ теченій отъ Сарнъ на и за Вильну, отъ Вильны на и за Сарны, отъ Барановичъ на и за Бѣлостокъ, отъ Брянска на и за Брестъ и т. д.

Ниже приведенъ подробный перечень таковыхъ направленій, по которымъ постоянно ежедневно наблюдается наличіе груженыхъ вагоновъ на указанныхъ распорядительныхъ станціяхъ.

Иногда этихъ вагоновъ бываетъ группа, иногда ихъ бываетъ до 40 вагоновъ, т. е. достаточно на цѣлый поѣздъ. И иногда отъ Брянска на Брестъ преимущественно осенью при сезонномъ увеличеніи грузовъ вагоновъ набирается и на нѣсколько поѣздовъ.

Въ данное время вагоны въ поѣздахъ сортируются только до слѣдующей распорядительной станціи, т. е. если мы имѣемъ сортировочныя станціи А, Б, В, Г, то въ данное время станція А ставитъ вагоны только по станціямъ до Б по порядку, а дальнѣйшіе вагоны въ перемѣшку. Станція Б будетъ опять разставлять въ поѣздъ только вагоны по станціямъ до слѣдующей распорядительной станціи В, а дальнѣйшіе въ перемѣшку и такъ далѣе.

Станціи имѣютъ нѣкоторое основаніе не дѣлать иначе, потому что подборка вагоновъ одного направленія изъ разныхъ прибывающихъ передаточныхъ поѣздовъ требуетъ спеціальныхъ маневровъ и постановочныхъ путей, а тѣсноту нашихъ станцій врядъ ли можно не признать; поэтому практика и Совѣщательные Съѣзды и У. ж. д. признали полезнымъ и необходимымъ премировать такой добавочный трудъ агентовъ начальной сортировочной станціи, который сберегаетъ маневровую работу по крайней мѣрѣ на одномъ слѣдующемъ узлѣ и который способствуетъ ускоренію оборота подвижного состава и уменьшенію пребыванія грузовъ въ пути.

Не вводя даже въ исчисленіе прибыль казны отъ ускоренія оборота груженыхъ вагоновъ и отъ уменьшенія пребыванія грузовъ въ пути, ниже приводится исчисленіе нормы для преміи по слѣдующему расчету.

Согласно даннымъ грузовой статистики, можно и должно организовать слѣдующія группы или поѣзда дальняго хода:

Изъ Брянска группы въ ускоренномъ поѣздѣ до Бреста и

въ зависимости отъ движенія группы или поѣзда обыкновенные до Бреста и Жабинки.

Группы на Бѣлостокъ при усиленномъ движеніи съ дополненіемъ въ Гомелѣ.

Изъ Бреста на Брянскъ порожняка 2 поѣзда и группы вагоновъ на и за Лунинецъ.

Изъ Гомеля группы на Брестъ и Жабинку и на Бѣлостокъ и Волковыскъ совмѣстно съ Брестомъ группу до поѣзда.

Изъ Лунинца 1 поѣздъ порожняка на Брянскъ (изъ вагоновъ Сарнъ или Барановичи).

Изъ Сарнъ группы вагоновъ до поѣзда въ ускоренный поѣздъ на Вильну и группы до поѣзда обыкновенный на Вильну.

Изъ Вильны группы вагоновъ до ускореннаго поѣзда до Сарнъ.

На промежуточныхъ узлахъ маневровая работа сократится. Особенно такое сокращеніе (безъ его премированія) предвидится на станціи Лунинецъ, гдѣ будутъ скрещаться поѣзда дальняго хода Брестъ-Брянскъ и Вильна-Сарны и обратно, не требующіе маневровъ.

Основанія преміи № 4, за составленіе поѣздовъ дальняго хода:

1) Премія эта опредѣляется въ размѣрѣ 50% отъ стоимости работы маневроваго паровоза въ единицу времени, сбереженной на попутныхъ распорядительныхъ станціяхъ, вслѣдствіе сокращенія маневровъ съ вагонами въ поѣздахъ дальняго хода (§§ 45 и 35 Времен. полож. о преміяхъ).

2) Стоимость массовой работы маневроваго паровоза, исчисленная, согласно § 35 Временнаго положенія о преміяхъ, составляетъ 1 руб. 51 коп. (1 р. 17 к., паровозъ и паровозная бригада и 34 составитель и сцѣпщикъ).

3) На основаніи имѣющихъ данныхъ о работѣ маневровыхъ паровозовъ на распорядительныхъ станціяхъ въ теченіе октября и ноября 1909 г., видно, что въ одинъ часъ работы маневроваго паровоза перерабатывалось вагоновъ въ Гомелѣ 27, въ Лунинцѣ 22 и въ Барановичахъ 28.

Исходя изъ сего, находимъ, что поѣздъ дальняго слѣдованія изъ Брянска въ Бѣлостокъ представитъ сокращеніе въ производствѣ маневровыхъ работъ въ слѣдующемъ размѣрѣ, считая каждый правильно поставленный вагонъ въ поѣздъ дальняго слѣдованія, а именно въ Гомелѣ 27 ч., въ Лунинцѣ 22 ч. и въ Барановичахъ 28 ч., что въ совокупности составить 0,118 часа, а слѣдовательно, при составѣ поѣзда въ 40 вагоновъ общее сбереженіе выразится 0, 118×40=4,72 часа.

Учитывая стоимость этого сбереженія, согласно § 45, находимъ

1,51 р. × 4,72 = 7 р. 13 коп.

50% отъ 7 руб. 13 коп. = 3 руб. 56 коп. составляетъ премію отъ поѣзда въ 40 вагоновъ или

$$\frac{3 \text{ р. } 56 \text{ к.}}{40} = 9 \text{ коп. съ вагона.}$$

При исключеніи же изъ ставки стоимости содержанія составителя и сцѣпщика, премія выразится:

$$\frac{1{,}17 \times 4{,}72}{2{,}40} = 7 \text{ коп. съ вагона.}$$

4) Придерживаясь того же расчета, ставка съ вагона для поѣзда дальняго слѣдованія изъ

Гомеля въ Бѣлостокъ	д. б.	5	коп.	съ вагона
Брянска въ Брестъ	„ „	5	„	„ „
Гомеля въ Брестъ	„ „	3	„	„ „
Сарнъ въ Вильну	„ „	5	„	„ „
Лунинца въ Брянскъ	„ „	3	„	„ „

Если Совѣщаніе признаетъ исчисленіе правильнымъ, то прошу также обсудить допустимость задержекъ груженыхъ вагоновъ на станціи формированія поѣздовъ дальняго хода на срокъ отъ ноля до 24 часовъ, или въ среднемъ на 12 часовъ, такъ какъ поѣздъ дальняго хода будетъ обычно только одинъ въ сутки.

Несогласіе на означенное, дѣлаетъ, казалось бы, и введеніе поѣздовъ дальняго хода невозможнымъ, за отсутствіемъ объектовъ для формированія ихъ.

Казалось бы, что таковой необходимый простой будетъ возмѣщенъ отсутствіемъ излишнихъ простоевъ въ узлахъ и ускореніемъ въ пути въ виду отсутствія работы на промежуточныхъ станціяхъ.

Такъ какъ формированіе цѣлаго поѣзда одного направленія, въ виду вообще слабаго и разнообразнаго движенія на Пол. ж. д., врядъ ли всегда будетъ возможно, то должно обсудить, будетъ ли полезно формированіе группъ вагоновъ одного направленія и казалось бы возможнымъ принятіе таковой группы, но не менѣе, какъ начиная отъ семи рядомъ поставленныхъ вагоновъ одного направленія.

Такъ какъ нѣкотоыре узлы принадлежатъ чужимъ дорогамъ, то увеличеніе на нихъ маневровой работы по формированію поѣздовъ дальняго хода, хотя бы и съ выдачею премій, требуетъ по обсужденіи сего вопроса Совѣщаніемъ сношеній и соглашеній съ сосѣдними дорогами, при чемъ возможенъ ихъ отказъ, въ виду якобы недостаточности путей или требованіе принять участіе въ расходахъ увеличенія ихъ маневровой работы.

За неимѣніемъ кредита это поставило бы установленіе нѣко-

торыхъ поѣздовъ дальняго хода въ критическое и затяжное положеніе.

Что касается до кредитовъ, на которые должны бы быть отнесены выдачи премій за утилизацію подвижного состава, то, согласно журналу Комитета У. ж. д. отъ 24, 25 и 27 августа 1909 г., по Привислинскимъ ж. д. и Комитетъ призналъ соотвѣтственнымъ занести кредитъ, опредѣляемый на данную потребность въ суммѣ 55.000 руб., отдѣльнымъ ассигнованіемъ на гл. 1, отд. VII смѣты.

Размѣръ же преміи по всѣмъ дорогамъ вообще, какъ сказано въ циркулярѣ У. ж. д., не долженъ по каждой преміи превышать 6% оклада служащаго.

Нѣкоторое подтвержденіе шаткости основъ премированія вообще мы находимъ въ постановленіи Съѣзда нач. дорогъ отъ 27 января—3 февраля 1909 г., гдѣ сказано: „считая необходимымъ принять всѣ мѣры къ увеличенію составовъ и средней нагрузки поѣздовъ, признать, что достиженіе въ семъ отношеніи какой-либо опредѣленной нормы не всегда зависитъ отъ администраціи дорогъ, такъ какъ обусловливается родомъ перевозимыхъ грузовъ, транзитнымъ или мѣстнымъ характеромъ перевозокъ, усиленіемъ или уменьшеніемъ порожняго теченія и многими другими причинами".

Послѣднему XVIII Совѣщательному Съѣзду представителей сл. дв. 1909 г. въ Варшавѣ по вопросу 1-му было доложено мнѣніе нач. дв. Московско-Кіево-Воронежской ж. д. инженера Проскурякова съ приложеніемъ цифровыхъ данныхъ о томъ, что, по нѣкоторой ироніи судьбы, на желѣзныхъ дорогахъ премій не имѣвшихъ, результаты были лучше, нежели на дорогахъ премирующихъ, такъ напримѣръ, по даннымъ за 1902 г. издаваемаго У. ж. д. „обзоры грузового движенія по всей сѣти русскихъ жел. дор.", видно, приводя дословно мѣста доклада, „якобы данныя безспорно доказываютъ, что работа вагона на Моск.-Кіево-Вор. ж. д. въ 1902 г. во всѣхъ отношеніяхъ была значительно лучшею, чѣмъ на Привислинскихъ и даже, чѣмъ на Юго-Западныхъ ж. д., хотя на Московско-Кіево-Воронежской ж. д. вагонъ имѣлъ подъ нагрузкою и выгрузкою простоевъ значительно больше, чѣмъ на другихъ остальныхъ ж. д.

Принявъ во вниманіе, что на Юго-Западныхъ и Привислинскихъ ж. д. установлена премія за улучшеніе вагоннаго хозяйства, а на Московско-Кіево-Воронежской ж. д. таковая премія не существуетъ, необходимо къ результатамъ, достигаемымъ этою преміею, отнестись скептически.

Я не желаю сказать, что эта мѣра безцѣльна, но полагаю, что этотъ важный и сложный вопросъ недостаточно всесторонне разработанъ на большинствѣ дорогъ и въ существующихъ на желѣзныхъ дорогахъ положеніяхъ недостаточно приняты во вни-

маніе всѣ тѣ техническіе, коммерческіе и нравственные факторы, которые имѣютъ на вагонное хозяйство прямое или косвенное вліяніе".

Изъ этого отзыва можно, быть можетъ, сдѣлать частное заключеніе, что сравнивать результаты дѣятельности разныхъ дорогъ по каждой отдѣльной отрасли не всегда возможно и тѣмъ менѣе можно примѣнять результаты одной дороги къ другой.

Изъ этого, конечно, вовсе не слѣдуетъ, что добавочные трудъ и энергія служащихъ не улучшаютъ дѣла. Но, можетъ быть, возможно предположеніе, что добавочно затраченные трудъ и энергія не всегда найдутъ себѣ выраженіе въ улучшеніи заранѣе указаннаго рода измѣрителя и что, въ частномъ случаѣ относительно четырехъ предложенныхъ нынѣ премируемыхъ отраслей на разныхъ дорогахъ, вслѣдствіе ихъ особенностей, можетъ быть, однообразное примѣненіе основаній системы премировки будетъ не вполнѣ цѣлесообразно.

У. сл. дв. полагало бы предложить преміи на первую очередь:

1) за вѣсъ вагоновъ своей сортировки;

2) за вѣсъ поѣздовъ;

3) за отысканіе вагоновъ отдѣломъ статистики, перешедшихъ безъ записи на чужія дороги, и

4) за формированіе поѣздовъ дальняго хода.

Представитель отъ сл. дв.
Пом. нач. сл., инженеръ *(подпись)*.

РАСПРЕДѢЛЕНІЕ РЕЛЬСЪ

къ 1 января 1911 года.

Участки.	Протяженіе (верстъ).	Типы въ фунт.						Число поѣздовъ на линіи за 1910 г.	Примѣчаніе.
		20	$21^2/_3$	$22^1/_2$	24	$24^1/_3$	25		
I путь:									
Вильна—Лида	88,31	—	—	—	—	34,83	53,48	7065	Для двупутныхъ участковъ дороги число поѣздовъ показанъ по обоимъ направленіямъ.
Лида—Барановичи	98,93	—	—	—	—	32,57	66,36		
Барановичи—Лунинецъ . . .	109,10	—	—	—	—	41,70	67,40	6338	
Лунинецъ—Сарны	91,08	—	—	—	10,72	6,00	74,36	4846	
Бѣлостокъ—Барановичи . . .	203,31	—	—	43,63	159,68	—	—	15764	
Жабинка—Лунинецъ	188,87	—	—	39,95	148,92	—	—	7053	
Лунинецъ—Гомель	282,20	—	162,23	110,27	9,70	—	—	5897	
Гомель—Брянскъ	256,27	—	—	256,27	—	—	—	13148	
Фариново—Волковыскъ . . .	397,48	—	—	397,48	—	—	—	632	
Мосты—Гродно	56,13	—	—	56,13	—	—	—	397	
II путь:									
Жабинка—Лунинецъ	188,87	—	—	3,51	94,01	91,35	—	—	
Лунинецъ—Гомель	282,20	—	2,96	278,29	0,95	—	—	5897	
Фариново—Волковыскъ . . .	397,48	—	—	397,48	—	—	—	632	
Чучевичская вѣтвь	27,80	27,80	—	—	—	—	—	825	
Всего.		27,80	165,19	1583,01	423,98	206,45	261,60		

ВѢДОМОСТЬ

металлическихъ пролетныхъ строеній мостовъ Полѣсскихъ жел. дорогъ къ 1 января 1912 года.

Участокъ Вильна-Сарны.

(Пролетныя строенія, исчисленныя по нагрузкамъ 1884 г. (или близкимъ къ нимъ).

Отв. 2с.	. . 21 шт.	(79, 92, 105, 116, 125, 143, 144, 147, 156, 174, 196, 205, 213, 239, 251, 257, 259, 262, 272, 281, 290 вер.).
„ 3с.	. . 7 „	(21, 214, 255, 256, 270, 293 и 335 вер.).
„ 4с.	. . 7 „	(145, 243II, 319 [два прол.], 324, 357 [два прол.] вер.).
„ 4,5с.	. . 1 „	(295 вер.) (путепров.).
„ 3с.	. . 5 „	(122, 130, 140, 173 и 385 вер.).
„ 12с.	. . 4 „	(27, 137, 158 и 204 вер.).
„ 25с.	. . 19 „	(Дитва, Нѣманъ [четыре прол.). Припять [шесть пролетовъ], Горынь [четыре прол.], Смочь [четыре прол.].
„ 29,5с.	. 1 „	(Горынь).
Итого	. . . 65 шт.	

II. Пролетныя строенія, исчисленныя по нагрузкамъ 1896 года.

Отв. 3с.	. . 8 шт.	(140, 141, 160 [два прол.], 163, 280 [два прол.) и 283 вер.).
„ 4с.	. . 4 „	(138, 162, 243I (два прол.).
„ 15с.	съѣздъ по низу 1 шт.	(Щара).
Итого	. . . 13 шт.	

III. Пролетныя строенія, исчисленныя по нагрузкамъ 1907 года.

Отв. 4с.	. . . . 1 шт.	(155/II вер.)
„ 8с.	. . . . 4 „	(18, 34, 47 и 322 вер.).
Итого	. . 5 шт.	

Всего на Вильна—Сарненскомъ участкѣ металлическихъ пролетныхъ строеній 83 шт.

Участокъ Барановичи—Бѣлостокъ.

I. Пролетныя строенія, исчисленныя по нагрузкамъ 1884 г.

Отв.	2с.	. . 25 шт.	(10, 55, 58, 59, 69, 71, 76, 79, 82, 91, 95, 98, 102, 113I, 113II, 120, 147, 156, [шесть прол.], 158 и 160 вер.).
„	3с.	. . 4 „	(22, 113II [два прол.). и 149 вер.).
„	4с.	. . 2 „	(путепр. вер. Привисл. вѣтки, 26 вер.)
„	4,5с.	. 2 „	(*Путепр. надъ С. З. путями* [*два прол.*]).
„	5с.	. . 5 „	(2, 15, 46, 61 и 109 вер.).
„	6с.	. . 1 „	(120 вер.).
„	8с.	. . 1 „	(75 вер.).
„	10с.	съѣзд. по верху 4 шт.	(37, 153 [два пролета] и 191 вер.).
„	10с.	съѣзд. по низу 3 „	(50, 115 [два пролета].
„	15с.	„ 2 „	(*Путепр. надъ С. З. путями* и Зельвянка).
„	20с.	. . . . . 1 „	(Рось).
„	35с.	. . . . . 1 „	(Щара).

Итого . . . . 51 шт.

II. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1896 года.

Отв.	1с.	. . 1 шт.	(193 вер.).
„	2с.	. . 1 „	(63 вер.).
„	3с.	. . 2 „	(86 вер. и 194 вер.).
„	4с.	. . 1 „	(83 вер.).
„	4,5с.	. . 1 „	(195 вер.) [путепров.].
„	5с.	. . 1 „	(198 вер.).

Итого . . . . 7 шт.

Всего на Барановичи—Бѣлостокскомъ участ. металлич. пролетныхъ строеній 58 шт

Участокъ Брестъ—Жабинка III путь.

Пролетныя строенія, исчисленныя по нагрузкамъ 1896 года.

Отв.	2с.	. . . . . 2 шт.	(1014 и 1002 вер.).
„	3с.	. . . . . 1 „	(1009 вер.).

Итого . . . . . 3 шт.

Участокъ Брестъ—Жабинка IV путь.

Пролетныя строенія, исчисленныя по нагрузкамъ 1896 года.

Отв. 2с. . . . . 2 шт. (1014 и 1002 вер.).
„ 3с. . . . . 1 „ (1009 вер.).

Итого . . . . . 3 шт.

Итого на Брестъ—Жабинскомъ двупутномъ уч. металлич. прол. строеній 6 шт.

Участокъ Жабинка—Лунинецъ I путь.

Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1884 года (или близкимъ къ нимъ).

Отв. 2с. . . 10 шт. (41, 65,а. 65,б. 73, 124, 137, 167, 170, 173 и 176 вер.).
„ 3с. . . 4 „ (14, 19, 73, и 171 вер.).
„ 4с. . . 12 „ (6б. [два прол.], 83, 91, 99 [два прол.), 150, 152 [два прол.), 153 [два прол.], и 165 вер.).
„ 5с. . . 1 „ (110 вер.).
„ 7с. . . 1 „ (2 вер.).
„ 25с. . . 1 „ (Бобрикъ),
„ 40с. . . 1 „ (Ясельда).

Итого . . . 30 шт.

II. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1896 г.

Отв. 2с. . . 4 шт. (102, 120, 139, 3 [Пинская вѣтвь) вер.).
„ 2,5с. . 4 „ (6а. [два прол.], 9 [два прол.]).
„ 3с. . . 9 „ (49 [два прол.], 57, 61 [два прол.], 72, 87 [два прол.] и 142 вер.).
„ 4с. . . 5 „ (12, 17, 89, 129 и 180 вер.).
„ 5с. . . 2 „ (20 и 118 вер.).
„ 35с. . . 1 „ (Муховецъ).

Итого. . . 25 шт.

III. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 190 7 года.

Отв. 15с. по низу . . 1 шт. (Днѣпр.-Бугскій каналъ).

Итого. . . . . 1 шт.

Участокъ Жабинка—Лунинецъ II путь.

I. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1884 года (или близкимъ къ нимъ).

Отв. 2с. . . . . 4 шт. (124, 137, 167 и 176 вер.).
„ 3с. . . . . 3 „ (14, 19 и 73 вер.).

Итого . . . . . 7 шт.

II. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1896 года.

Отв.	2с.	9 шт.	(41, 65а, 65б, 73, 102, 120, 139, 170 и 173 вер.).
„	2,5с.	4 „	(6а [два прол.], 9 [два прол.]).
„	3с.	10 „	(49 [два прол.], 57, 61 [два прол.] 72, 87 [два прол.], 142 и 171 вер.).,
„	4с.	17 „	(6б [два прол.], 12, 17, 83, 89, 91, 99 [два прол.], 129, 150, 152 [два прол.], 153 [два прол.], 165 и 180 вер.).
„	5с.	3 „	(20, 110 и 118 вер.).
„	7с.	1 „	(2 вер.).
„	15с. по низу	2 „	(Муховецъ 1-й прол., Днѣпро-Бугскій кан.).
„	30с.	1 „	(Бобрикъ).
„	40с.	1 „	(Ясельда).

Итого . . . . . 48 шт.

III. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1907 года.

Отв. 20с. по низу . . 1 шт. (Муховецъ 2-й пролетъ).

Итого . . . . . 1 шт.

Всего на Жабинка — Лунинецкомъ двупутномъ участкѣ металлич. пролетныхъ строеній 112 шт.

Участокъ Лунинецъ—Гомель 1-й путь.

I. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1884 г.

Отв.	2э.	14 шт.	(190, 210, 220, 242, 243, 245, 246а, 246б, 283, 311, 329, 330, 352 и 402 вер.).
„	2,5с.	2 „	(234а [два прол.]).
„	3с.	11 „	(235, 259, 286, 316, 333, 339, 375, 413, 424 [2-й прол.], 440 и 442 вер.).

Отв. 4с.	. . . .	11 шт.	(215, 216, 223, 224, 227 [два прол.], 228, 230, 232 [два прол.], 234б вер.).
„ 5с.	. . . .	5 „	(213, 263, 398, 416, 465 вер.).
„ 6с.	. . . .	1 „	(226 вер.).
„ 10с.	по верху	3 „	(218 [3 прол.]).
„ 10с.	по низу	2 „	(267, 331 вер.).
„ 15с.	по низу	10 „	(Случъ [три прол.], Бобрикъ, Птичъ [четыре прол.], Иппа, Неначь).
„ 20с.	. . . .	1 „	(Смердь).
„ 25с.	. . . .	1 „	(Цна).
„ 35с.	. . . .	4 „	(Днѣпръ).

Итого . . . 65 шт.

II. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1896 г.

Отв. 2с.	. .	1 шт.	(335 вер.).
„ 3с.	. .	1 „	(424 в. [1-й прол.]).
„ 4с.	. .	2 „	(241 вер. [два прол.]).
„ 20с.	. .	2 „	(Ведречь, Уза).

Итого . . . 6 шт.

Участокъ Лунинецъ — Гомель II-ой путь.

I. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1884 года.

Отв. 2с.	. . . .	1 шт.	(335 вер.).
„ 4с.	. . . .	2 „	(241 вер. [два прол.]).
„ 15с.	по низу	1 „	(Ведречь).
„ 20с.	. . . .	1 „	(Уза).

Итого . . . . . 5 шт.

II. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1896 года.

Отв. 2с.	. . . .	14 шт.	(190, 210, 220, 242, 243, 245, 246а, 246б, 283, 311, 329, 330, 352 и 402 вер.).
„ 2,5с.	. . .	2 „	(234а в. [два прол.]).
„ 3с.	. . . .	12 „	(235, 259, 286, 316, 333, 339, 375, 413, 424 [два прол.], 440, и 442 вер.).
„ 4с.	. . . .	11 „	(215, 216, 223, 224, 227 [два прол.], 228, 230, 232 [два прол.] и 234б).
„ 5с.	. . . .	4 „	(213, 263, 416, 465 вер.).
„ 6с.	. . . .	1 „	(226 вер.).

Отв. 7,5с.	. . .	1 шт.	(398 вер.).
„ 10с.	по верху	3 „	(218 [три прол.].
„ 10с.	по низу	2 „	(267 и 331 вер.).
„ 15с.	по низу	10 „	(Случъ [три прол.], Бобрикъ, Птичъ, [четыре прол.], Иппа, Неначь).
„ 20с.	. . . .	1 „	(Смердь).
„ 25с.	. . . .	1 „	(Цна).
„ 35с.	. . . .	4 „	(Днѣпръ).

Итого . . . 66 шт.

Всего на Лунинецъ—Гомельскомъ двупутномъ участкѣ металлич. пролетныхъ строеній 142 шт.

Участокъ Гомель—Брянскъ.

I. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1884 года.

Отв. 2с.	. . . . .	24 шт.	(487, 505, 523, 527, 542а, 542б, 550, 561, 562, 568, 572б, 610, 632, 634, 641, 644, 645, 646, 647, 650, 651, 673, 675 и 677 вер.).
„ 3с.	. . . . .	9 „	(582, 596, 688, 689, 699, 701 [два прол.], 711 и 721 вер.).
„ 4с.	. . . . .	3 „	(618, 623 и 658 вер.).
„ 5с.	. . . . .	13 „	(486, 492, 517, 557, 558, 563, 573, 627, 685, 717, 718, 719 и 728 [путепр.] вер.).
„ 6с.	. . . . .	5 „	(525, 530, 543, 579 и 663 вер.).
„ 7с.	. . . . .	1 „	(679 вер.).
„ 8с.	. . . . .	1 „	(589 вер.).
„ 10с.	по верху	2 „	(683 и 698 вер.).
„ 15с.	по низу	3 „	(Злобинскій оврагъ, Красный Рогъ и Барачевка).
„ 15с.	по низу	2 „	(Хоропуть 2-ой пролетъ и (вѣнь)
„ 20с.	. . . . .	1 „	(Унеча).
„ 25с.	. . . . .	2 „	(Унеча и Коста).
„ 35с.	. . . . .	2 „	(Судость и Снѣжеть).
„ 40с.	. . . . .	3 „	(Десна).

Итого. . . . . 71 шт.

II. Пролетныя строенія, исчисленныя по нормамъ 1896 года.

От в.1с.	. . . . .	4 шт.	(546, 553, 655/II и 686 вер.).

Отв. 2с.	3 шт.	(666, 687 и 693 вер.).
„ 3с.	2 „	(540 и 572а вер.).
„ 4с.	1 „	(514 вер.).
„ 15с. по низу . .	1 „	(Хоропутъ 1-й пролетъ).
Итого	11 шт.	

Всего на Гомель—Брянскомъ участкѣ 82 шт.

На всей сѣти Полѣсскихъ жел. дорогъ металлическихъ пролетныхъ строеній:

разсчитанныхъ по нагрузкамъ 1884 г. (или близкимъ къ нимъ)	294 шт.
разсчитанныхъ по нагрузкамъ 1896 г. (или близкимъ къ нимъ)	182 „
разсчитанныхъ по нагрузкамъ 1907 г. (или близкимъ къ нимъ)	7 „
Всего . .	483 шт.

Составилъ Инженеръ (*Подпись*).

За начальника сл. п. Инженеръ (*Подпись*).

За начальника техническаго отдѣленія инженеръ (*Подпись*).

Приложеніе № 7.

РАПОРТЪ

начальника Полѣсскихъ ж. д. отъ 13 іюля 1911 г. за № 681/8497.

Въ Управленіе ж. д. по Техническому отдѣлу.

Свѣдѣнія о помѣщеніи управленія Полѣсскихъ ж. д.

Вслѣдствіе предписанія отъ 21 іюля 1911 г. за № 7286 имѣю честь донести:

А) Общая площадь, занимаемая нынѣ у. Пол. ж. д., равняется 2832,30 кв. саж. пола, изъ коихъ:

I) площадь служебныхъ помѣщеній, въ которыхъ размѣщено по нѣсколько человѣкъ, равняется 1362,74 кв. саж., въ этихъ помѣщеніяхъ занимается 952 человѣка служащихъ.

Къ числу этихъ помѣщеній отнесены слѣдующія спеціальныя помѣщенія, въ которыхъ постоянно занимаются служащіе:

1) нѣкоторые архивы службъ, площад. 33,29 кв. саж., гдѣ занимается 8 человѣкъ;

2) телеграфная мастерская, площад. 49,34 кв. саж., гдѣ занимается 18 человѣкъ;

3) телеграфная и телефонная станціи, площ. 25,49 кв. саж., гдѣ занимается 18 человѣкъ;

4) литографія, площадью 9,16 кв. саж., гдѣ занимается 6 человѣкъ;

5) аптека, площадью 10,11 кв. саж., гдѣ занимается 5 человѣкъ;

6) главная касса, площад. 16,43 кв. саж., гдѣ занимается 19 человѣкъ.

II) Площадь отдѣльныхъ кабинетовъ для 37 агентовъ составляетъ 235,25 кв. саженъ.

III) Помѣщенія общаго пользованія занимаютъ площадь въ 509,98 кв. саж. Къ этой категоріи относятся слѣдующія помѣщенія:

залъ совѣта, площадью	19,73	кв. саж.,
пріемная	17,08	„ „
буфетная	9,94	„ „
библіотека	12,39	„ „
архивы	150,47	„ „
кладовая (книгъ и бланокъ, билетовъ, мобилизаціонныхъ документовъ и инструментовъ)	88,60	„ „

уборныя	48,06	кв. саж.,
раздѣвальни	37,92	„ „
комнаты для дежурства курьеровъ .	44,78	„ „
центральное отопленіе (котлы, калорифы).	42,95	„ „
курсы для подготовки линейн. агент. сл. движ.	16,87	„ „
и проч. (баттарейн. помѣщ. машины лифта и т. п.	21,18	„ „
	509,98	кв. саж.

4) прочія помѣщенія занимаютъ площадь:

а) корридоры	486,15	кв. саж.,
б) лѣсничныя клѣтки	228,10	„ „
в) клѣтка лифта.	10,08	„ „

Такимъ образомъ, вся площадь пола въ занимаемомъ управленіемъ домѣ равняется 2832,30 квадр. сажен.

Б) Въ настоящее время штатъ служащихъ въ управленіи, не считая служителей, составляетъ 987 человѣкъ. Кромѣ того, на курсахъ для подготовки занимается 30 человѣкъ. Штатъ низшихъ слижителей 89 человѣкъ (швейцары, курьеры, разсыльные, истопники, стражники, кучера, слесарь проводникъ лифта и чистильщики ватерклозетовъ).

В) Настоящее помѣщеніе въ домѣ домовладѣльца г. Парчевскаго управленіе занимаетъ съ апрѣля мѣсяца 1913 г.

Домъ этотъ выстроенъ Парчевскимъ по договору отъ 4 іюля 1901 г. и площадь помѣщеній разсчитана на 736 служащихъ по числу предполагавшихся по смѣтѣ на 1903 годъ.

Въ настоящее время въ виду увеличенія числа служащихъ на 34% и вслѣдствіе присоединенія съ конца 1910 года участка Полоцкъ-Волковыскъ отъ Николаевской ж. д., уже ощущается тѣснота въ нѣкоторыхъ помѣщеніяхъ и уже теперь приходится заботиться о наймѣ дополнительныхъ помѣщеній.

Съ 23-го апрѣля 1911 г. уже нанята въ смежномъ домѣ квартира въ 5 комнатъ, площадью 35 кв. саж. для помѣщенія части врачебной службы (амбулаторіи).

Г) Высота помѣщеній въ четырехъ этажахъ колеблется отъ 1,80 до 2,00 саж. (2,00 саж. во 2-мъ этажѣ зданія площад. 533 кв. саж.) и лишь въ половинѣ нижняго подвальнаго этажа (площ. 160 кв. саж.) высота комнатъ—1,50 саж.

Д) Всѣ вышеуказанныя помѣщенія управленія расположены въ одномъ спеціально выстроенномъ зданіи длиною въ 70 саж.

По договору на 20 лѣтъ уплачивается домовладѣльцу по 30.000 рублей въ годъ. При чемъ помимо перечисленныхъ

помѣщеній во дворѣ при зданіи управленія имѣются: 1) домъ, спеціально выстроенный для квартиръ курьеровъ въ 4 этажа общею площадью въ 280 кв. саж. съ необходимыми службами, 2) второй каменный двухъэтажный съ подвальнымъ этажомъ домъ, часть котораго 44,74 кв. саж. занято тоже подъ квартиры курьеровъ. 3) Службы (сараи, ледникъ, конюшни и прачечная) общею площадью въ 70,00 кв. саженъ и 4) грунтовой колодецъ для водо снабженія съ насосомъ, приведимымъ въ дѣйствіе электрической энергіей. Плата за электрическую энергію для качанія воды, ремонтъ всѣхъ зданій, вывозка нечистотъ, содержаніе дворниковъ, ремонтъ двора и улицы, а также всѣ уплаты всѣхъ повинностей и страховка зданія относятся по договору на обязанности домовладѣльца.

Такимъ образомъ плата за 1 квадратную сажень главнаго зданія составляетъ около 10,5 рублей въ годъ, что по существующимъ въ настоящее время цѣнамъ на квартиры въ гор. Вильнѣ нужно признать очень низкой платой; по окончаніи срока договора въ 1923 году слѣдуетъ ожидать значительнаго увеличенія ея.

Подлинное подписали: Нач. ж. д. инженеръ *(подпись)*.

Съ подлиннымъ вѣрно:

инженеръ для особыхъ порученій (*подпись*).

Приложеніе № 8.

ВѢДОМОСТЬ ВОДОСНАБЖЕНІЯ

Полѣсскихъ ж. д.

Наименованіе станцій линіи Вильна—Сарны.	Верста дороги.	Разстояніе въ верст. между сосѣдними водоснабженіями.	Виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями.		Мощность источника.	Мощность машины. D—діам. б. п. цил. D′—діам. м. п. цил. d—діам. насоса. S—ходъ поршня.	Количество воды доставляемой на ст. въ 1 часъ въ куб. саж.	Примѣчаніе.
Вильна	1				снабжается водою Сѣв.-Зап. ж. д.		—	
		25,07	43	48,5		D=5. d=10.		
Яшуны	25				неограничена.	S=14.	1,50	
		23,53	39,3	42,5		D=6. d=10.		
Бинякони	49				ненадежна.	S=11.	1,68	
		18,76	27,2	31,7		D=5. d=10.		
Бастуны	67				неограничена.	S=17.	1,50	
		21,43	42,5	30		D=5¹/₄. d=6³/₈.		
Лида	89				неограничена.	S=7¹/₂.	5,00	
		23,99	35,7	30,7		D=5. d=8.		
Нѣманъ	112				неограничена.	S=14.	1,84	
		24,25	28,5	36,9		D=6. d=10.		
Новогрудокъ	137				неограничена.	S=11.	2,16	
		24,90	31,2	40,8		D=5. d=8.		
Молчадь	162				неограничена.	S=14.	1,38	
		25,79	39,5	41,3		D=12. D_1=8. d=6¹/₂.		Въ сухое лѣто является опасн. высыхан. озера.
Барановичи	187				неограничена.	S=10.	5,5	
		23,23	35,5	32,5		D=5. d=8.		
Ляховичи	211				неограничена.	S=14.	1,94	
		24,49	39,2	31,8		D=5³/₄. d=8³/₄.		
Ганцевичи	235				ненадежна.	S=11.	2,22	

Наименованіе станцій линіи Вильна—Сарны.	Верста дороги.	Разстояніе въ верст. между сосѣдними водоснабженіями.	Виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями.		Мощность источника.	Мощность машины. D —діам. б. п. цил. D′—діам. м. п. цил. d —діам. насоса. S —ходъ поршня.	Количество воды доставляемой на ст. въ 1 часъ въ куб. саж.	Примѣчаніе.
		24,94	30,5	27,5		D=5¹/₃. d=7³/₄.		
Мальковичи	260				неограничена.	S=14.	1,63	
		12,62	26,8	24,3		D=5. d=6.		
Люща	273				надежна.	S=11	3,08	
		10,88	—	—		D=5¹/₃. d=8.		
Дятловичи	284				въ 5 ч. выкач. вся вода.	S=14.	1,46	
		12,94	16,9	14,7		D=7. D′=6. d=10. s=10.		
Лунинецъ	295				неограничена.	D=10¹/₄. D₁=6. d=8¹/₂. S=10. D=8¹/₂. D₁=12. d=18¹/₂. S=10.	6,00	
		26,80	29,7	30,5		D=5¹/₂. d=8.		
Видиборъ	323				надежна.	S=14.	2,56	
		26,12	32,3	34,4		D=5⁷/₈. d=8³/₄.		Въ лѣтнее время пересыхаетъ.
Удрицкъ	349				ненадежна.	S=11.	2,44	
		23,62	25,2	28		D=5¹/₃. d=8.		
Домбровица	373				надежна.	S=14.	2,5	
Линія Бѣлостокъ — Барановичи.								
						D=4⁷/₈. d=6⁷/₈.		
Бѣлостокъ	4				неограничена.	S=12.	2,46	
		19,10	30,6	30,9		D=4. d=6¹/₈.		
Жедня	23				неограничена.	S=12.	2,46	
		11,78	21	22,9		D=4⁷/₈. d=6¹/₈.		
Валилы	35				неограничена.	S=12.	2,25	
		21,33	35	40		D=8. d=4¹/₂.		
Берестовицы	56				неограничена.	S=12.	2,24	

Наименованіе станцій линіи Вильна—Сарны.	Верста дороги.	Разстояніе въ верст. между сосѣдними водоснабженіями.	Виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями.	Мощность источника.	Мощность машины. D —діам. б. п. цил. D'—діам. м. п. цил. d —діам. насоса. S —ходъ поршня.	Количество воды доставляемой на ст. въ 1 часъ въ куб. саж.	Примѣчаніе.
		—	41	34,7		—	
Андреевцы	78				снабжается водою Прив. д.	—	—
		11,73	16	17,7		—	
Волковыскъ	90				—	—	—
		24,33	50,6	45,4		D=4⁷/₈. d=6⁷/₈.	
Зельва	114				неограничена.	S=12.	2,22
		17,63	26,9	44,4		D=4¹/₂. d=8.	
Озерница	132				неограничена.	S=12.	1,69
		22,10	48	31		D=4⁷/₈. d=6⁷/₈	
Слонимъ	154				надежна.	S=12.	3,00
		25,66	36	53,8		D=4¹/₂. d=8.	
Жеребиловка	179				надежна.	S=12¹/₄.	2,00
		21	35	36,2		—	
Барановичи	200				—	—	—
Линія Жабинка—Брянскъ.							
						D=9. d=6.	
Жабинка	1				неограничена.	S=10.	4,22
		21,50	26,6	25,4		D=6¹/₈. d=6¹/₈.	
Кобринъ	22				неограничена.	S=8¹/₄.	4,22
		22,68	26,3	26		D=4¹/₂. d=6.	
Днѣпро-Бугская . . .	45				надежна.	S=8.	3,10
		23,18	28,5	28		D=5³/4. d=10.	
Дрогичинъ	68				надежна.	S=10.	3,025
		22,17	25	25,3		D=6. d=9.	
Снитово	90				надежна.	S=10.	3,40

Наименованіе станцій линіи Вильна—Сарны.	Верста дороги.	Разстояніе въ верст. между сосѣдними водоснабженіями.	Виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями.	Мощность источника.	Мощность машины. D —діам. б. п. цил. D′—діам. м. п. цил. d —діам. насоса. S —ходъ поршня.	Количество воды доставляемой на ст. въ 1 часъ въ куб саж.	Примѣчаніе.
		21,94	26,8	27			
Юхновичи	112			ненадежна.	D=6. d=9. S=10.	4,5	
		23,03	29,5	31			
Пинскъ	135			—	D=11. D₁=8. S=10.	8,00	
		24,56	29,6	31			
Парохонскъ	160			надежна.	D=6. d=9. S=10.	4,5	
		30,15	34,2	34,8	—		
Лунинецъ	189			—	—	—	
		18,89	23,1	23,7			
Лахва	208			неограничена.	D=7½. d=10½. S=12.	1,38	
		25,60	27,5	28,3			
Микашевичи	233			надежна.	D=6½. d=8. S=12.	1,69	
		24,88	30	31,4			
Житковичи	258			неограничена.	D=6. d=9. S=10.	4,50	
		18,99	20,9	21			
Старушки	278			надежна.	D=4 d=6. S=5.	2,00	
		11,80	14,7	17,5			
Копцевичи	289			неограничена.	D=10 D′=8. d=12. S=6.	4,43	
		21,72	22,8	25,5			
Коржевка	311			ненадежна.	D=4. d=6. S=6.	1,97	
		11,28	11,6	12,6	—		
Птичь	322			неограничена.	—	2,28	
		13,52	16	16			
Коцуры	335			ненадежна.	D=5. d=6. S=6.	1,86	При снятіи плотины ур. р. Глыбочка понизится и пріемный колодецъ будетъ безъ воды.
		19,33	22	21			
Мозырь	355			надежна.	D=12. D′=10. d=16. s=6½.	8,00	

Наименованіе станцій линіи Вильна—Сарны.	Верста дороги.	Разстояніе въ верст. между сосѣдними водоснабженіями.	Виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями.		Мощность источника.	Мощность машины. D—діам. б. п. цил. D'—діам. м. п. цил. d—діам. насоса. S—ходъ поршня.	Количество воды доставляемой на ст. въ 1 часъ въ куб. саж.	Примѣчаніе
		25,07	35	27,7		D=6. d=9.		
Наховъ	380				надежна.	S=10.	2,86	
		24,28	28,6	29,5		D=5½. D'=8. d=12. S=10½.		
Бабичи	404				неограничена.		3,26	
		26,38	34	36,3		D=6 D'=10.		
Рѣчица	431				неограничена.	d=16. S=12.	4,12	
		24,77	30,3	29,4		D=8½. d=10.		
Приборъ	455				неограничена.	S=10½.	1,60	
		14,43	20,5	19,2		D=7. d=11. S=10.	3,70	
Гомель	470				неограничена.	D=8. d=12. S=24.	3,42	
		6,00	4,7	9,6		D=8. d=8¼.		
Новобѣлица	476				неограничена.	S=14.	1,47	
		19,00	24	22,5		D=4⅝. d=8.		
Добрушъ	495				неограничена.	S=14.	2,00	
		24,00	29,5	26,5		D=8⅛ d=4⅞.		
Злынка	519				неограничена.	S=14.	3,05	
		10,00	14,5	13,9		D=6. d=5¾.		
Перевозъ	529				неограничена.	S=6.	4,53	
		9,00	20,6	12		D=6. d=5¾.		
Новозыбковъ	538				неограничена.	S=6.	2,73	
		23,00	36,1	35,4		D=6. D'=9.		
Святецъ	561				ненадежна.	d=5½ S=10.	3,3	
		10,00	16,2	15,5		D=6. D'=9.		
Клинцы	571				неограничена.	d=5½. S=10.	3,10	

Наименованіе станцій линіи Вильна—Сарны.	Верста дороги.	Разстояніе въ верст. между сосѣдними водоснабженіями.	Виртуальное разстояніе между сосѣдними водоснабженіями.	Мощность источника.	Мощность машины. D —діам. б. п. цил. D′—діам. м. п. цил. d —діам. насоса. S —ходъ поршня.	Количество воды доставляемой на ст. въ 1 часъ въ куб саж.	Примѣчаніе
		31,00	49,2	41,7	D=6 d=5.		
Унеча	602			неограничена.	S=6.	1,75	
					D=6. d=5. S=6.	1,75	
		10,00	14,8	11,9	D=6. D′=9. d=5. S=10.	2,64	Въ іюнѣ, іюлѣ и августѣ бываютъ случаи пересыханія источниковъ.
Коробоничи	612			надежна.	D=5. D′=8. d=4. S=10.	1,40	
		20,00	28,2	27,3	D=5. D′=8. d=4.		
Жудилово	632			надежна.	S=10.	1,40	
		11,00	14,3	23,6	D=6. D′=9		
Немолодва	643			наограничена.	d=5 S=10.	2,8	
		11,00	13,7	21,7	D=6. d=5¾.		
Почепъ	654			надежна.	S=6.	3,00	
		20,00	37,6	23	D=5. D′=8. d=4. S=10.	1,70	
Красн. Рогъ	674			—	D=5. D′=8. d=4. S=10.	1,90	
		24,00	35,2	47,2	D=6. D′=9.		
Выгоничи	698			—	d=6. S=10.	3,3	
		12,00	17,8	16,3	—		
Полужье	710			—	Пульзометръ.	1,166	
		21	27	29,6	D=10. d=6.		
Брянскъ	731			надежна.	S=10.	2,84	

Наименованіе станцій участка Фариново—Волковыскъ.	Версты дороги.	Разстояніе въ верст. между сосѣдними водоснабженіями.	Мощность источника.	Мощность машины. D — діам. б. п. цил. D′ — діам. м. п. цил. d — діам. насоса. S — ходъ поршня.	Количество воды доставляемой на ст. въ 1 часъ въ куб. саж.
		16,39		D=6. d=4½.	
Фариново	449,71		неограничена.	S=10.	3,40
		17,04		D=6. d=4½.	
Загатье	466,67		неограничена.	S=10.	3,40
		17,44		D=6½. d=5½.	
Зябки	484,12		неограничена.	S=10.	2,08
		16,20		D=6. d=4.	
Подсвилье	500,33		неограничена.	S=10.	3,00
		18,79		D=7½. d=4½.	
Крулевщина	519,12		ненадежна.	S=10.	2,12
		19,66		D=6. d=4.	
Парафіаново	538,88		неограничена.	S=10.	3,00
		15,08		D=6. d=4½.	
Будславъ	533,97		—	S=10.	2,14
		18,27		D=6. d=4½	
Кривичи	572,24		—	S=10.	3,50
		24,92		D=6=d=5.	
Вилейка	597,16		—	S=10.	4,00
		22,22		D=12. d=8½	
Молодечно	619,39		—	S=10.	7,90
		17,89		D=6. d=4½.	
Полочаны	637,28		ненадежна.	S=10.	3,00
		21,03		D=6½. d=5½.	
Листопады	658,31		неограничена.	S=10.	1,60
		15,21		D=6. d=4½.	
Войгяны	674,22		—	S=10.	3,00

Наименованіе станцій участка Фариново—Волковыскъ.	Версты дороги.	Разстояніе въ верст. между сосѣдними водоснабженіями.	Мощность источника.	Мощность машины. D — діам. б. п. цил. D′ — діам. м. п. цил. d — діам. насоса. S — ходъ поршня.	Количество воды доставляемой на ст. въ 1 часъ въ куб. саж.
		19,01		D=6. d=4½.	
Юратишки	693,23		—	S=10.	3,75
		18,70		D=6. d=5.	
Гавья	711,23		—	S=10.	4,00
		27,09		D=11. d=8½.	
Лида	739		—	S=10.	—
		28,71		D=6. d=5.	
Скрибово	767,74		—	S=10.	4,00
		18,79		D=8. d=5½.	
Рожанка	786,53		ненадежна.	S=10.	2,33
		21,30		D=7½. d=7½.	
Мосты	807,64		неограничена.	S=10.	4,00
		16,62		D=6½. d=5½.	
Подроссь	824,26		—	S=10.	4,00
		19,27		D=9. d=8½.	
Волковыскъ	841,23		—	S=10.	7,60
				D=6. d=4½.	
Скидель			неограничена.	S=10.	3,5
Гродна					—

Объ использованіи угольныхъ остатковъ, получающихся при отопленіи паровозовъ.

Раздѣленіе остатковъ угольныхъ въ качественномъ отношеніи на 3 сорта.

При отопленіи котловъ каменнымъ углемъ получаются неизбѣжно угольные остатки.

Въ паровозномъ котлѣ они отлагаются: 1) въ дымовой коробкѣ 2) поддувалѣ и 3) огневой коробкѣ.

Качество ихъ находится въ зависимости отъ мѣста отложенія, а также сорта угля, употребляемаго для отопленія котла, профиля обслуживаемаго участка, состава поѣздовъ, погоды, опытности машиниста и многихъ другихъ условій.

Угольные остатки всѣхъ трехъ сортовъ, при очисткѣ паровоза, сваливаются вмѣстѣ. До сихъ поръ на Пол. ж. д., да и на многихъ другихъ, примѣняли ихъ лишь для подсыпки переѣздовъ и тѣхъ мѣстъ, гдѣ требуется создать болѣе плотный грунтъ, либо, попросту, вывозили и сваливали куда-нибудь, какъ негодный матеріалъ.

За послѣдніе годы какъ на заграничныхъ, такъ и на русскихъ ж. д., мѣняется взглядъ на цѣнность этихъ остатковъ и явилось стремленіе использовать ихъ болѣе цѣлесообразно, а именно взять отъ нихъ ту тепловую энергію, которую они еще уносятъ съ собою.

Количество остатковъ, могущее собираться за годъ на Полѣсскихъ ж. д.

Выяснимъ, какое количество этихъ остатковъ собирается на Пол. ж. д. за годъ и какъ они распредѣляются по линіи.

Матеріаломъ для этого возьмемъ результаты изъ актовъ испытанія угля на пробныхъ поѣздкахъ, составленные въ депо Лида (помѣщено въ видѣ таблицы № 1 въ концѣ).

Выводя, на основаніи этихъ данныхъ, среднее количество остатковъ, приходящееся на 1 версту пробѣга паровоза, получимъ:

1) Изъ дым. короб. отлагает. — $\frac{37,76}{1646} = 0,0228$ пуд.,

2) изъ топки „ $\frac{80,71}{1646} = 0,0490$ „

3) изъ поддувала „ $\frac{86,70}{1646} = 0,0527$ „

Во избѣжаніе ошибки въ этихъ выводахъ было еще спеціально произведено опытное взвѣшиваніе этихъ остатковъ въ па-

ровозахъ, пришедшихъ съ поѣздами, въ депо Лиду и въ депо Барановичи, что помѣщено во 2-й таблицѣ.

Согласно этой таблицѣ, получается остатковъ на 1 версту пробѣга слѣдующее количество:

1) Изъ дым. коробки . . . . . $\frac{42,\ 7}{1730} = 0,0247$ пуд.,

2) изъ огневой короб. (топокъ) . $\frac{37,35}{1079} = 0,0346$ „

и 3) изъ поддувала . . . . . $\frac{58,425}{1228} = 0,0475$ „

Среднія изъ этихъ и ранѣе полученныхъ результатовъ, на 1 версту пробѣга паровоза будутъ:

1) Изъ дым. коробки. . . . $\frac{0,0247+0,228}{2} = 0,237$ пуд.,

2) изъ огневой коробки . . $\frac{0,0346+0,0490}{2} = 0,0418$ „

и 3) изъ поддувала . . . . . $\frac{0,0475+0,0527}{2} = 0,0501$ „

На Пол. ж. д. на углѣ работаютъ товарные паровозы въ депо: Лида, Барановичи, Брянскъ, Молодечно и Волковыскъ; пассажирскіе же паровозы всѣ работаютъ на дровахъ.

За средній годовой пробѣгъ паровозовъ по депо возьмемъ данныя за 1910 годъ (приведенныя въ таблицѣ 3-й).

Такъ какъ этихъ свѣдѣній для депо Молодечно и Волковыскъ нѣтъ, примемъ, что для нихъ средній годовой пробѣгъ равенъ двѣнадцатикратному пробѣгу за январь мѣсяцъ. Маневровый пробѣгъ, при подсчетѣ количества остатковъ, въ расчетъ не принятъ.

Исходя изъ общаго годового пробѣга 3.550.754 поѣздо-верстъ и изъ средняго, опредѣленнаго выше, количества остатковъ, найдемъ общій вѣсъ отлагающихся за годъ на дорогахъ остатковъ:

1) Изъ дым. коробки . . $0,0237 \times 3.550.754 = 84.153$ пуд.,
2) изъ огнев. коробки . . $0,0418 \times 3.550.754 = 148.422$ „
и 3) изъ поддувала . . . . $0,0501 \times 3.550.754 = 177.893$ „

Распредѣленіе этихъ остатковъ по кореннымъ и оборотнымъ депо разсчитывается ниже, полагая, что паровозы очищаются только въ нихъ, притомъ одновременно очищаются поддувало, дымовая коробка и топка. (Хотя это не всегда бываетъ, такъ, при хорошемъ углѣ очистка дымовой коробки иногда производится

лишь въ коренномъ депо, а при скверномъ углѣ и тяжеломъ поѣздѣ приходится чистить и на серединѣ участка; эти случайныя отступленія, впрочемъ, для расчета остатковъ значенія не имѣютъ, если принять во вниманіе, что очистка маневровыхъ не принята къ учету).

Такъ какъ расчетъ остатковъ ведется, исходя изъ пробѣговъ, то при участкѣ, состоящемъ изъ конечнаго и оборотнаго депо, или при неодинаковой работѣ двусторонняго участка въ каждой сторонѣ его, пробѣгъ, сдѣланный на нихъ, для опредѣленія остатковъ по коренному и оборотному депо, будетъ одной половиной относиться къ 1-му, другой ко 2-му депо; при одинаковой работѣ двусторонняго участка, пробѣгъ, относящійся къ нему, распредѣлимъ на каждую сторону пропорціонально протяженію сторонъ, и въ половинѣ опредѣленнаго отнесемъ къ оборотному депо, а другой половиной къ коренному. Ясно, что къ послѣднему, въ результатѣ, будетъ отнесена $^1/_2$ всего пробѣга участка. Посему:

Въ Депо ВИЛЬНА.

Пробѣгъ, для расчета остатковъ, на основаніи вышесказаннаго будетъ $\frac{665.387 \times 89}{2\,(89 + 99)} = 157.485$, гдѣ 665 387 относится къ Лидскому участку тяги, а 89 и 99—протяженія въ верстахъ къ Вильнѣ и Барановичамъ отъ Лиды. Количество остатковъ будетъ:

1) изъ дым. коробки . . . . . 157.485 × 0,0237 = 3.732 пуд.,
2) изъ огнев. коробки . . . . . 157.485 × 0,0418 = 6.582 „
3) изъ поддувала . . . . . 157.485 × 0,0501 = 7.890 „

Въ Депо БРЯНСКЪ.

Пробѣгъ весь 549.907, а на основаніи сказаннаго, для опредѣленія остатковъ будетъ $\frac{549.907}{2} = 274.953$ в.

Посему угольныхъ остатковъ:

1) изъ дым. коробки . . . . 274.953 × 0,0.237 = 6.495 пуд.,
2) изъ огнев. коробки . . . 274.953 × 0,0.418 = 11.493 „
и 3) изъ поддувала . . . . . 274.953 × 0,0.501 = 13.775 „

Въ Депо УНЕЧА.

Такъ какъ къ нему относится такой же пробѣгъ для расчета остатковъ, какъ и къ Брянску, то и количество остатковъ будетъ то же.

Въ Депо МОЛОДЕЧНО.

Считая, что очистка будетъ производиться только въ Молодечно и Лидѣ, опредѣляемъ пробѣгъ для него (для учета остатковъ), какъ и для Брянска. Пробѣгъ Молодечненскаго уч. тяги 575.544, посему къ Молодечно относится $\frac{575.544}{2} = 287.772$ в. и остатковъ угольныхъ будетъ въ немъ:

1) изъ дым. коробки . . . . 287772 × 0,0.237 = 6.820 пуд.,
2) изъ огнев. коробки . . . . 287772 × 0,0.418 = 12.019 „
3) изъ поддувала . . . . . 287772 × 0,0.501 = 14.417 „

Въ Депо ЛУНИНЕЦЪ.

Такъ какъ работа Барановичскаго участка тяги не одинакова на Бѣлостокъ и на Лунинецъ, а именно, судя по пробѣгамъ за первые четыре мѣсяца 1911 года, пробѣги по нимъ относятся какъ 428.747 : 181.823, или приблизительно, 12 : 5, то изъ всего пробѣга по Барановичскому участку 1.568.901 придется на участокъ Бѣлостокъ-Барановичи $\frac{1.568.901 \times 12}{17} = 1.107.460$ в., а на участокъ Барановичи-Лунинецъ $\frac{1.568.901 \times 5}{17} = 461.441$ в., посему, на основаніи вышесказаннаго въ отношеніи опредѣленія остатковъ, къ Луненцу будетъ относиться $\frac{461.441}{2} = 230.721$ в., а количество остатковъ опредѣлится:

1) изъ дым. коробки . . . . . 230.721 × 0,0237 = 5.468 пуд.,
2) изъ огнев. коробки . . . . 230.721 × 0,0418 = 9.644 „
3) изъ поддувала . . . . . 230.721 × 0,0501 = 11.559 „

Въ Депо БѢЛОСТОКЪ.

На Бѣлостокскомъ участкѣ очистка производится въ Барановичахъ, Волковыскѣ и Бѣлостокѣ. Отъ Бѣлостока до Волковыска—89 верстъ, отъ Волковыска до Барановичъ—115 в., посему, въ отношеніи учета остатковъ, на Бѣлостокъ и Барановичи придется по половинѣ отъ части пробѣга этого участка, пропорціональной соотвѣтственному разстоянію, а для Волковыска, ясно, половина отъ всего пробѣга этого участка.

Итакъ, для Бѣлостока пробѣгъ для расчета остатковъ:

$\frac{1.107.460 \times 89}{(115 + 89)\ 2} = 241.359$, а количество остатковъ:

1) изъ дымовой коробки . . . 241.359 × 0,0237 = 5.720 пуд.,
2) изъ огневой коробки . . . 241.359 × 0,0418 = 10.089 „
3) изъ поддувала . . . . . 241.359 × 0,0501 = 12.092 „

Въ Депо ВОЛКОВЫСКЪ.

Пробѣгъ участка Волковыскъ-Лида 191.112, считая и участокъ Мосты-Гродна, который, взятый особо (такъ какъ на немъ очистка дѣлается въ Мостахъ), составляетъ 18.984, считая въ мѣсяцъ 1.585 в. (по свѣдѣніямъ за январь 1911 г.); посему на участокъ собственно Волковыскъ-Лида придется 191.112—18.984=172.128 в. Пробѣгъ для Волковыска, въ отношеніи учета остатковъ, опредѣлится поэтому такъ: $\frac{172.128}{2} + \frac{1.107.460}{2} =$ = 639.794 в., а количество остатковъ:

1) изъ дымовой коробки . . . 639.794 × 0,0237 = 15.163 пуд.,
2) изъ огневой коробки . . . 639.794 × 0,0418 = 26.743 „
3) изъ поддувала . . . . . 639.794 × 0,0501 = 32.054 „

На ст. МОСТЫ (Мосты-Гродна).

Какъ уже сказано было выше, пробѣгъ для учета остатковъ зъ Мостахъ будетъ 18.984 вер., а количество остатковъ:

1) изъ дымовой коробки . . . . . 18.984 × 0,0237 = 450 пуд.,
2) изъ огневой коробки . . . . . 18.984 × 0,0418 = 794 „
3) изъ поддувала . . . . . 18.984 × 0,0501 = 951 „

Въ Депо ЛИДА.

Пробѣгъ, для расчета остатковъ, складывается изъ $^1/_2$ Волковысскаго ½ Молодечненскаго и $^1/_2$ Лидскаго т. е. $\frac{172.128}{2} +$ $+ \frac{575.544}{2} + \frac{665.387}{2}$=706.529 вер., а количество остатковъ будетъ:

1) изъ дымовой коробки . . . 706.529 × 0,0237 = 16.745 пуд.,
2) изъ огневой коробки . . . 706.529 × 0,0418 = 29.533 „
3) изъ поддувала . . . . . 706.529 × 0,0501 = 35.397 „

Въ Депо БАРАНОВИЧИ.

Пробѣгъ, для расчета остатковъ, складывается изъ $^1/_2$ пробѣга участка Барановичи-Лунинецъ, $^1/_2$ части пробѣга Лидскаго, приходящейся на сторону Лида-Барановичи и $^1/_2$ Бѣлостокскаго,

изъ части, приходящейся на сторону Волковыскъ-Барановичи, т. е. $\frac{461.441}{2} + \frac{665.387 \times 99}{2\,(89 + 99)} + \frac{1.107.460 \times 115}{2\,(115 + 89)} = 718.264$, а количество остатковъ будетъ:

1) изъ дымовой коробки . . . 718.274 × 0,0237 = 17.023 пуд.,
2) изъ огневой коробки . . . 718.274 × 0,0418 = 30.024 „
3) изъ поддувала . . . . . 718.274 × 0,0501 = 35.986 „

Высчитанныя количества остатковъ, образующіяся за годъ по депо Пол. ж. д., помѣщены въ 4-й таблицѣ.

Изслѣдованія угольныхъ остатковъ получающихся на Полѣсскихъ дорогахъ, топливъ, изъ которыхъ они получаются и опредѣленіе стоимости угольныхъ остатковъ.

Для выясненія качества угольныхъ остатковъ отъ 11 паровозовъ, изъ которыхъ 2 работали на угольныхъ брикетахъ Жиловскихъ рудниковъ, а 9 на углѣ Новопрохоровскихъ копей, были даны пробы для изслѣдованія въ лабораторію Виленскаго химико-техническаго училища.

По наружному осмотру ихъ выяснено:

1) *Остатки изъ дымовой коробки* представляютъ несгорѣвшую мелочь угля и кокса, безъ видимой посторонней (негорючей) примѣси, посему до анализа сортировкѣ не подверглись. Въ 100 вѣсовыхъ частяхъ ихъ оказалось 89,64% горючаго (кокса и угля) и . . . .

углерода	65,75%
водорода	1,93%
сѣры	0,91%
кислорода	0,49%
золы	30,92%
	100

Теплотворная способность—5.515, или, округло, 5.500 калорій.

2) *Остатки изъ топки и поддувала* по наружному виду мало отличаются другъ отъ друга, представляютъ механическую смѣсь шлаковъ и оставшейся въ топкѣ или провалившейся въ поддувало, коксовой и угольной мелочи, удѣльный вѣсъ которой отъ 0,85 до 1,1, посему они плаваютъ въ водѣ, пока не заполнятся поры, вслѣдствіе чего эта горючая часть остатковъ была отдѣлена отмучиваніемъ и затѣмъ опредѣлена ихъ теплотворная способность. Со 100 вѣсовыхъ частей остатковъ изъ огневой коробки, при отмучиваніи, получается плавающей въ водѣ угольной и коксовой мелочи — 33%; теплотворная способность ихъ 6.021, или, округло, 6.000 калорій. Со 100 вѣсовыхъ

частей, остатковъ изъ поддувала, временно плаваетъ въ водѣ 65%, теплотворная способность которыхъ 6.050 или, округло, также 6.000 калорій, т. е. качество остатковъ изъ поддувала и изъ огневой коробки одинаковое. Для использованія надо какимъ-либо способомъ отсортировывать горючее изъ нихъ.

Сопоставимъ эти изслѣдованія съ химическими изслѣдованіями топливъ Пинской химической лабораторіей (помѣщенными въ таблицахъ 5 и 6). Изслѣдованія брикетнаго угля даютъ:

среднюю теплотворную способность изъ 3-хъ испытаній— 7.615 килогр. Цѣна брикетовъ на мѣстѣ 15,75 коп., а номенклатурная (по которой фактуруютъ) 28 коп.

Въ изслѣдованіяхъ остальныхъ сортовъ угля, теплотворная способность не опредѣлялась; ее посему опредѣляемъ, какъ среднюю, изъ предѣльныхъ теплотворныхъ способностей, указанныхъ въ утвержденныхъ техническихъ условіяхъ Пол. ж. д. отъ 19 марта 1911 года за № 65, для разныхъ сортовъ угля, въ 7.200 калорій. (Предѣльныя теплотворныя способности изъ техническихъ условій помѣщены въ 7-ой таблицѣ).

Цѣна пуда углей, сортовъ, указанныхъ въ таблицѣ 6-ой, на мѣстѣ—8,25 коп., а номенклатурная (по которой фактуруютъ)— 17,6 коп.

Цѣна пуда углей, изъ которыхъ получились вышеуказанные угольные остатки отъ 11 паровозовъ (изъ нихъ два на брикетахъ, а 9 на углѣ), опредѣлится, какъ средняя, такимъ образомъ:

$$(28 \times 2 + 17{,}6 \times 9) : 11 = 19 \text{ коп.},$$

а теплотворная способность ихъ опредѣлится такъ:

$$(7.615 \times 2 + 7.200 \times 9) : 11 = 7.275, \text{ или округло, } 7.200.$$

Откуда цѣна пуда коксовой и угольной мелочи отъ остатковъ опредѣлится такъ:

1) Цѣна 1-го пуда остатковъ изъ дымовой коробки $19. \frac{5.000}{7.200} =$ $= 15$ коп.

2) Цѣна 1-го пуда остатковъ изъ поддувала и топки $19. \frac{6.000}{7.200} =$ $= 16$ коп.

О цѣнности, представляемой собирающимися за годъ угольными остатками на Пол. дор.

Зная цѣну одного пуда разныхъ угольныхъ остатковъ и процентное содержаніе въ нихъ горючаго, а также и годовое, могущее собираться на дорогахъ количество ихъ, можно опредѣлить, какую они представляютъ цѣнность, а именно:

1) стоим. остатк. изъ дым. короб.: $84.153 \times 15 = 12.623$ р.
2) „ „ „ огнев. „ $148.422 \times 0{,}33 \times 16 = 7.836$ „
и 3) „ „ „ поддувала $177.893 \times 0{,}65 \times 16 = 18.500$ „

Отсюда общая годовая ихъ стоимость будетъ 38.959 рублей.

Указанное является настолько значительной суммой, что необходимость выработки мѣръ использованія угольныхъ остатковъ изъ паровозовъ болѣе цѣлесообразно, чѣмъ было до сихъ поръ, очевидна.

Остатки изъ топки и поддувала.

Объ использованіи угольныхъ остатковъ отъ паровозовъ.

Для использованія остатковъ изъ топки и поддувала нужно предварительно изъ нихъ выдѣлить тѣ приблизительно 45% горючихъ частей, которые, въ среднемъ, они содержатъ въ остаткахъ поддувала 60% и изъ топки 30%, въ среднемъ же $\frac{60+30}{2} = 45\%$].

На Пол. ж. д. для опыта предложено было нач. депо отсортировывать изъ нихъ горючія части и о результатахъ донести. Донесенія эти сводятся къ двумъ діаметрально противоположнымъ заключеніямъ, которыя и приводятся изъ сообщеній нач. депо Бѣлостокъ и Унеча.

Нач. депо Бѣлостокъ отрицаетъ возможность примѣненія какой-либо другой сортировки, кромѣ ручной выборки, и къ эксплоатаціи остатковъ относится отрицательно, такъ какъ примѣненіемъ ручной выборки горючаго изъ нихъ, въ теченіе года, въ депо Бѣлостокъ и Волковыскъ выбрано было лишь около 900 пуд. кокса, при чемъ стоимость пуда опредѣлилась въ 80—90 коп.

Нач. депо Унеча, наоборотъ, указываетъ на недостаточность одной ручной выборки и, примѣнивъ сита и грохоты, сообщаетъ, что въ теченіе 6-дневной сортировки съ 28 паровозовъ, получилъ:

Кокса величиной отъ 1″ до 3″	4 п.	30 ф.
„ „ „ 1″ „ 1½″	7 „	— „
„ мелкаго изъ подъ сита	72 „	30 „
„ изъ передней топки	21 „	10 „
Всего.	105 п.	30 ф.

Шлаку изъ топки и поддувала получилъ	242 п.	15 ф.
„ „ дымовой коробки.	18 „	20 „
Всего . . .	260 п.	35 ф.

Итого просортировано было 365 пудовъ 25 фунтовъ, при чемъ эта работа обошлась въ 4 руб. 50 коп., что составитъ на пудъ выбраннаго горючаго 4 коп.

Кромѣ того, сообщаетъ, что половина остатковъ отъ дымовой коробки обратилась въ мусоръ, а % выбраннаго горючаго изъ топки и поддувала составляетъ лишь 24%.

Какъ первое, такъ и 2-ое, противорѣчитъ теоретическимъ выводамъ, и указываетъ на слабость организаціи и этой сортировки.

Даже при такой ручной сортировкѣ, какая примѣнялась въ депо Унеча, является уже выгоднымъ его использовать; если же правильно организовать отсортировку изъ угольныхъ остатковъ, изъ поддувала и топки, то и тѣмъ болѣе это было бы выгодно. Использовать отобранное горючее возможно различно: можно употреблять его для кузнечныхъ горновъ (что частью дѣлается и теперь), для отопленія печей и плитъ служебныхъ помѣщеній, квартиръ и прочее.

Такъ какъ ручной сортировкой, какъ это видно было выше, выбрать горючее изъ остатковъ отъ поддувала и топки возможно значительно меньшій %, чѣмъ въ дѣйствительности таковаго имѣется въ нихъ, согласно теоретическимъ даннымъ, то является необходимость механическихъ устройствъ для этого, чтобы можно было отсортировывать ихъ либо при посредствѣ вращающихся барабановъ, пользуясь для отсортировки центробѣжной силой, для отдѣленія болѣе легкихъ горючихъ отъ болѣе тяжелыхъ негорючихъ частей, либо посредствомъ отмучиванія въ водѣ, на основаніи малаго удѣльнаго вѣса горючихъ частей, плавающихъ въ водѣ нѣкоторое время. Такая организація желательна по возможности во всѣхъ мѣстахъ по линіи, гдѣ такіе остатки скопляются, для избѣжанія увеличенія стоимости отъ перевозки остатковъ. По приблизительному подсчету стоимость такой организаціи въ 9-ти депо Пол. ж. д. для отсортировки горючаго путемъ отмучиванія опредѣляется въ 6.000 руб.

II. Остатки изъ дымовой коробки. По свѣдѣніямъ, присланнымъ нач. депо Унеча, изъ остатковъ этого рода, за 6 дней, съ 28 паровозовъ имъ было собрано горючаго (считая округло) 20 пудовъ и столько же въ нихъ оказалось золы, т. е. всѣхъ остатковъ за 6 дней было 40 пудовъ, посему одинъ паровозъ даетъ въ годъ $\frac{40.360}{28,6} = 85$ пуд. этихъ остатковъ.

По нѣмецкимъ источникамъ, съ каждаго паровоза должно получаться около 650 пудовъ. Приблизительно столько же приходится на паровозъ и изъ теоретически опредѣленнаго годового количества 84.153 пуда этихъ остатковъ на Пол. ж. д., если число дѣйствительно работающихъ паровозовъ на углѣ опредѣлять въ 140, не считая маневровыхъ, запасныхъ и находящихся въ ремонтѣ (по свѣдѣніямъ на 1 янв. 1911 г. всѣхъ 210), посему возможность накопленія 84.000 пуд. въ годъ этихъ остатковъ на Пол. ж. д. надо считать близкой къ истинѣ. Въ концѣ въ таб-

лицѣ № 8-ой, указаны параллельно химическіе составы этихъ остатковъ на нѣмецкихъ дорогахъ и Пол. ж. д. Замѣтная разница въ содержаніи золы указываетъ на пользованіе углемъ лучшаго качества на нѣмецкихъ дорогахъ, этимъ же объясняется и разница въ теплоемкостяхъ.

Способовъ использованія угольныхъ остатковъ изъ дымовой коробки на нѣмецкихъ дорогахъ испытано много и занимались этимъ вопросомъ давно. Въ недавнее время обращено вниманіе на нихъ и на русскихъ дорогахъ (Цирк. У. ж. д. 9/10 іюня—сожиганіе остатковъ въ безколосниковыхъ печахъ Тимоховича и Хозяйств. Отд. У. ж. д. 23/II 1911 года № 5301, опыты сожиганія остатковъ въ смѣси съ углемъ).

Въ опытахъ Пермской ж. д., сожиганія остатковъ въ смѣси съ углемъ, въ пропорціи 5 : 2, хотя и заявляется о достиженіи экономіи въ 11%, но нѣтъ указаній, учтенъ ли въ этотъ выводъ увеличившійся расходъ по вывозкѣ золы, количество которой, несомнѣнно, увеличилось.

Org. F. E. W. № 5 за 1910 г. приводитъ примѣры использованія леша (остатковъ изъ дымовой коробки) брикетированіемъ ихъ, при чемъ при производствѣ брикетовъ изъ одного лишь леша не достигались хорошіе результаты: было громадное выдѣленіе шлаковъ (16%) и золы (21%); необходимо было посему загружать часто топку, и тонкимъ слоемъ, отчего пришлось число кочегаровъ держать въ двойномъ числѣ; стали поэтому изготовлять брикеты изъ 1-ой части леша и 4-хъ частей угольнаго щебня, тогда каждая тонна остатковъ дала сбереженій около 2 рублей, а содержаніе золы увеличилось, по сравненію отъ чистаго угля, лишь съ 7 до 13%.—Теперь много предлагается топокъ для сожиганія разныхъ отбросовъ, впрочемъ больше рекламируемыхъ, которыя также могутъ быть примѣнены къ сожиганію и остатковъ. Лучшею изъ нихъ надо считать топку Вильтона. Техническая Контора Брокмиллера, въ Кіевѣ, предлагаетъ топки Тихомирова для такой же цѣли, съ особаго рода чугунными пустотѣлыми колосниками.

Лучшимъ способомъ использованія остатковъ изъ дымовой коробки надо считать сожиганіе ихъ въ газогенераторахъ, которые впервые для этого были устроены въ 1906 году фирмой Пинча, близъ Берлина.

Опытами указанной фирмы выработанъ типъ генератора, очень простой конструкціи, и удобный въ эксплоатаціи; въ немъ можно получать газъ и изъ всякой другой несмолистой мелочи, имѣющей зерна до 10 мм. и золы до 20%. При работѣ на паровозныхъ остаткахъ они даютъ коэффиціентъ полезнаго дѣйствія 30%. Химическое содержаніе получаемаго газа слѣдующее:

CO_2 . . . . . 5%
CO 26%

H_2 . . . . . 12%
CH_4 . . . . . 0,2%

а теплотоварная способность его 1.110 граммовыхъ каллорій.

Конструкція газогенераторовъ Пинча столь совершенна теперь, что въ работѣ ихъ не встрѣчается затрудненій (Екатеринбургской установкѣ гарантирована очистка въ сутки, разъ въ 3 мѣсяца). Такіе генераторы устроены означенной фирмой за 4 года (къ 1910году): 1) въ Кенисбергѣ для электрической станціи гл. мастерскихъ 480 HP; 2) въ Интенбергѣ на 180 HP; 3) въ Алленштейнѣ на 400 HP; 4) въ Шнейденнолѣ, два комплекта, по 500 HP; 5) въ Пассеволькѣ одинъ на 150 HP; и 6) въ Эйдкуненѣ, два комплекта, по 130 HP. Такимъ образомъ, за 4 года оборудовано электрическихъ станцій газогенераторной установкой, работающей на остаткахъ изъ дымовой камеры паровозовъ, общей мощностью на 4025 HP.

По мѣрѣ усовершенствованія, расходъ на силу-часъ въ нихъ понижался; такъ, ранѣе было отъ 1,2 до 2 kilgr., а затѣмъ сталъ лишь отъ 1 до 1,2 kilgr.

Кромѣ фирмы Пинча строитъ такіе генераторы заводъ Аугсбургъ-Нюренбергъ.

Краткое описаніе оборудованія въ Эйдкуненѣ.

Газогенераторная установка въ Эйдкуненѣ питается остатками отъ 25 работающихъ тамъ паровозовъ, съ перегрѣвателемъ, отапливаемыхъ силезскимъ углемъ, при чемъ, вслѣдствіе того, что остатковъ отъ нихъ не хватаетъ, то еще подвозятъ съ участка Эйдкуненъ-Кенигсбергъ. Золы въ остаткахъ 22%. (По химическому анализу Пинскихъ мастерскихъ въ нихъ содержится: влаги 1,92%; золы 18,11%; сѣры 1,10%; летучихъ орган. веществъ 7%. Качественный показатель 20,31).

Очистка у паровозовъ поддувалъ производится надъ ямой, а остатки изъ дымовой камеры сбрасываются на платформу, стоящую рядомъ на сосѣднемъ пути. По заполненіи, ее отвозятъ къ электрической станціи, расположенной въ 50 саж., и тамъ въ особое помѣщеніе, рядомъ съ путемъ, сбрасываютъ лешъ, откуда онъ подается особымъ элеваторомъ вверхъ, въ желѣзную коробку, висящую на рельсѣ, по которой она можетъ перемѣщаться надъ генераторами; изъ нея загружаются остатками генераторы; въ каждомъ изъ нихъ для загрузки есть по 4 люка, съ изолирующей камерой; во время работы двигателя, загрузку ихъ производятъ черезъ каждые ½ часа. Очистка производится при каждой остановкѣ генератора, но мусора обнаруживается мало.

Получаемый газъ, предъ поступленіемъ въ моторъ Отто-Дейца, соединенный непосредственно съ динамо въ 230 Volt, очищается, проходя черезъ уголь, охлаждаясь водой, и вторично очищаясь, по проходѣ черезъ древесныя опилки. Расходъ воды на KW-часъ, вмѣстѣ съ охлажденіемъ мотора, 60 литровъ, при

чемъ охлаждающая вода снова идетъ въ дѣло, для чего имѣются еще два мотора съ центробѣжными насосами. Кромѣ этого, есть и аккумуляторная батарея и повыситель напряженія до 270 Volt. для задержки аккумулятора. Энергія расходуется на освѣщеніе, на мастерскія и поворотный кругъ.

О количествѣ энергіи, представляемой остатками изъ дымовой камеры на Полѣсскихъ дорогахъ.

Изъ таблицы 4, въ концѣ, видно, что годовыя количества остатковъ изъ дымовой камеры, скопляемыя въ депо Пол. ж. д., въ итогѣ, могли бы дать энергіи, исходя изъ средняго расхода леша въ 1,23 Kilgr. на HP, что соотвѣтствуетъ 1,84 Kilgr. на 1 KW-часъ, или, округло, 2 Kilgr. на 1 KW-часъ,—713.100 KW. часовъ, которую можно было бы использовать на освѣщеніе помѣщеній депо и для механической работы въ мастерскихъ депо.

Примѣрный подсчетъ для такихъ устройствъ, для Вильны и Лиды, показалъ, что остатковъ скопляемыхъ въ нихъ для этого не хватало бы, и пришлось бы подвозить имъ остатки и изъ сосѣднихъ депо; но и при этомъ слѣдуетъ ожидать, какъ показалъ упомянутый подсчетъ, расходъ на освѣщеніе мастерскихъ этихъ депо будетъ меньше, чѣмъ теперь, отъ 6 до 8,8% на свѣчу въ годъ.

Нач. сл. т. и подв. с.
инженеръ *(подпись)*.

ТАБЛИЦА № 1.

Результаты испытанія сортовъ угля по актамъ депо Лида.

№№ билетовъ.	Годъ, мѣсяцъ и число.	Сорта угля.	№ по порядку и серія.	№ поѣзда.	На участкѣ.	Количество верстъ.	Вѣсъ поѣзда въ пудахъ.	Вѣсъ угольныхъ остатк. въ пуд.		
								Изъ топки.	Изъ под-дувал.	Изъ дым. кор.
379	23/X 09	Минаев. . . .	М. 188	92	Лида Вильна	89	39.000	6,19	4,55	3,37
„	24/X 09	„ . . .	„	45	Вильна Лида	„	37.305	3,85	4,53	1,87
469	5/XII 09	„ . . .	„	91	Лида Баран.	100	26.000	2,975	4,975	2,05
„	6/XII 09	„ . . .	„	92	Баран. Лида	„	26.646	2,875	3,75	1,30
„	14/XII 09	Юж. Рус. . . .	„	92	Лида Вильна	89	26.691	6,00	3,225	1,90
„	15/XII 09	Днѣпр. . . .	„	91	Вильна Лида	„	36.170	10,425	2,20	2,025
1918	11/III 10	„ . . .	„	92	Лида Вильна	„	30.000	3,925	5,75	2,125
„	12/III 10	„ . . .	„	51	Вильна Лида	„	43.000	5,425	4,50	2,75
1056	31/VIII 10	Минаев. . . .	„	59	Лида Баран.	100	25.000	2,85	7,225	1,025
„	31/VII 10	„ . . .	„	96	Баран. Лида	„	4[illegible].763	2,675	7,50	1,425
238	23/V 10	Юж. Рус. . .	М. 180	93	Вильна Лида	89	36.993	4,1	4,5	1,1
237	„	„ . . .	„	92	Лида Вильна	„	40.700	3,1	7,5	2,9
251	3/VI 10	Жилов. . . .	М. 190	92	Лида Вильна	„	26.360	3,85	3,8	3,1
252	„	„ . .	„	93	Вильна Лида	„	32.000	4,7	5,5	2,00
„	14/VI 10	Сорокин. . . .	М. 188	50	Лида Вильна	„	46.973	5,7	3,8	2,8
„	„	„ . . .	„	47	Вильна Лида	„	44.822	4,8	3,9	1,4
310	9/VII 10	Жилов. . . .	М. 225	96	Лида Вильна	„	29.605	3,6	4,5	2,55
102	1/XI 10	Юж. днѣпр. .	М. 188	92	Лида Вильна	„	40.335	4,67	5,00	2,07
Итого за весь пробѣгъ						1.646		80,71	8,67	37,76
а на одну версту пробѣга						1		0,0490	0,0527	0,0228

ТАБЛИЦА № 2.

Результаты взвѣшиванія остатковъ для опредѣленія количества ихъ на одну версту пробѣга паровоза.

Годъ	1911											Итогъ собравшихся остатковъ и разстоянія (пробѣга), за которое они собрались.	На одну версту пробѣга паровоза остатковъ.
Мѣсяцъ . .	Мартъ.												
Число	13	„	„	„	„	14	„	„	„	„	„		
Депо	Лида Барановичи.												
Сер. паров. .	М.	З.	М.	З.	М.	Р.р.	Б.ш.	Х.к.	М.	Р.р.	Р.к.		
№ паровоз. .	194	645	189	542	486	301	109	261	177	357	344		
Откуда приб.	Вильн.	Волк.	Баран.	Молод.	Вильн.	Бѣлос.	Лунин.	Бѣлос.	Лида	Волк.	Бѣлос.		
Съ поѣзд. № въ корен. депо . .	41	Резерв.	28	327	45	96-а	94	Резерв.	41	102	92-а		
Съ поѣзд. № въ обор. депо.	„	„	41	„	48	„	27	„	„	„	„		
Состав. поѣзд. туда . . .	„	„	28.000	„	38.000	„	30.000	„	„	„	„		
Состав. поѣзд. обратно .	32.000	„	37.000	42.000	38.000	38.000	55.000	„	18.000	35.000	28.000		
Время въ пути въ часахъ .	7	3	6	7	11	17	11	10	7	11	15		
Стоянка въ оборот. въ час. . .	28	25	8	18	11	12	11	10	18	24	10		
Вѣсъ остат. изъ дым. кор. . . .	2 п. 7 ф.	2,12	4,11	4,5	3,11	2,30	10,25	2,12	1.5	6,35	2,35	42,28	0,0247
За сколько верстъ . .	89	103	200	115	178	204	218	204	100	115	204	1.730	
Вѣсъ остат. изъ поддув.	5 п.	5,7	4,9	6	3,17	4,23	7,15	9,17	6,35	6,8	„	58,17	0,0475
За сколько верстъ . .	89	103	100	115	89	204	109	204	100	115	„	1.228	
Вѣсъ остат. изъ топки .	5 п.	1,16	3,15	1 п.	1,15	7 п.	6,3	4,5	3,10	4,30	„	37 п. 14 ф.	0,0346
За сколько верстъ	89	103	100	55	89	115	109	204	100	115	„	1.079	
Сорта угля .	Ново-Прох.	Жил. Брик.	Ново-Прох.	Жил. Брик.	Ново-Прох.	Ново-Прохоровскихъ копей.							

ТАБЛИЦА № 3.

Пробѣгъ паровозовъ по депо за 1910 г. (Молодечно и Волковыскъ подсчитаны по мѣсячному пробѣгу за январь 1911 г.).

Названіе депо.	Барановичи.			Брянскъ.		Лида.	Молод.	Волков.	Моневр.
	Тов. 6 к.	Сер. Р.р.	Компаун.	Тов. 6 к.	Тов. 8 к.	Тов. 6 к.	12 крат. за янв. 1911 г. тов. пас.	12 крат. за янв. 1911 г. тов. пас.	по всѣмъ депо.
Январь	15.802	56.605	63.962	1.567	46.945	55.051			На станц. Барановичи, Волковыскъ, Бѣлостокъ, Лида, Брянскъ и Унеча.
Февраль	14.985	46.255	71.550	„ „	39.819	53.923			
Мартъ	11.693	45.274	63.750	2.645	31.351	52.659			
Апрѣль	7.352	33.422	45.328	3.568	27.843	44.423			
Май	10.674	44.986	59 382	3.369	37.298	64.578			
Іюнь	11.931	63.135	47.676	7.077	45.206	58.164			
Іюль	9.255	62.688	51.259	7.807	45.430	60 035			
Августъ	8.273	77.850	66.452	7.630	39.561	63.895			
Сентябрь	11.009	68.262	58.737	7.410	40.568	53.412			
Октябрь	8.820	69 891	75.073	10.009	47.715	50.113			
Ноябрь	3.209	70.079	80.949	16.314	38.742	57 068			
Декабрь	1.515	66.484	65.344	5.969	35.964	52.066			
Годовой проб. по депо	1.568.901			549.907		665.387	575 544	191.112	595.851

Общ. проб. по всѣмъ депо за годъ . . . 3.550.851 безъ маневровыхъ.

ТАБЛИЦА № 4.

Распредѣленіе остатковъ по депо за годъ и за сутки, годовая стоимость ихъ и количество K. W—часовъ, которое смогутъ дать остатки ихъ дымовой коробки.

Депо. (Мѣсто скопленія остатковъ).	Годовое количество остатковъ изъ дымовой коробки.		Колич. остатковъ изъ дымов. коробки за сутки въ kilgr.	Годовое количест. остатковъ изъ поддувала въ пудахъ. А.	Годовое количест. остатковъ изъ топки въ пудахъ. В.	Годовое количество могущаго быть отсортирован. горючаго изъ остатковъ А и В по формулѣ 060 А + 0,308 въ пуд.	Колич. горючаго могущее быть отсор. за сутки.	Колич. K. W—час. которое содержитъ остатокъ изъ дымовой коробки.	Годовая стоимость остатковъ изъ дымов. короб. и ихъ поддув. и топки въ рубляхъ.	
									изъ дымов. коробки.	горючаго изъ поддув топки.
Вильна	3.732	51.134	140,1	7.890	6 582	6.708	18,3	35.500	560	1.073
Брянскъ	6.495	106.395	291,2	13.775	11.493	11.715	32,1	53.250	974	1.874
Унеча	6.495	106.395	291,2	13.775	11.493	11 715	32,1	53.250	974	1.874
Молодеч.	6.820	111.719	306,1	14.417	12.019	10 256	28,1	55.700	1.023	1.641
Лунинецъ	5.468	89.572	245,4	11.559	9.644	9.828	26,9	52.400	820	1.573
Лида	16 745	274.302	751,5	35.397	29.533	30.098	82,4	106 500	1.512	4.815
Мосты-Грод.	450	7.371	20,2	951	794	809	2,2	4.700	68	129
Бѣлосток.	5.720	93.700	256,7	12.092	10.089	10.282	28,17	54 500	858	1.645
Баранов.	17.023	278.856	706,5	35.986	30.024	30.599	83,3	156.500	2.553	4.895
Волковыск.	15.163	248 389	628,8	32.054	26.743	27.255	74,6	145.800	2.274	4.361
Итого	84.111	„	„	177.896	148.414	149.265	„	713.100	11.616	23.880
									35.496	

ТАБЛИЦА № 5.

Данныя результатовъ изслѣдованія брикетнаго угля.

Влаги	3,51	3,54	3,53	
Сѣры	1,11	0,99	1,95	
Золы	7,10	7,63	7,37	
Кокса	80,40	78,97	79,68	
Летуч. веществъ . . .	11,09	11,96	11,52	
Качеств. указ. . . .	9,3	9,6	9,45	
Теплотв. спос.	7.620	7.610	7.615	Средн. 7.615

Цѣна этого сорта угля: на мѣстѣ 15,75 к.
номенклат. 28 к.

ТАБЛИЦА № 6.

Результаты анализа употребляемыхъ на Полѣсскихъ дорогахъ углей.

Наименованіе копей.	Время испытанія.	Количество.	Содержаніе влаги.	Содержаніе летуч. веществ.	Содержаніе нелетуч. вещ.	Содержаніе золы.	Содержаніе кокса.	Содержаніе сѣры.	Качество число.
Минаева	22/XII 10	56.145	1,03	17,00	74,04	7,88	81,97	1,95	11,78
Ново-Прохор.	14/VII 10	1.845	0,95	17,11	75,08	6,14	81,94	1,79	9,72
Минаева	29/I 11	17.488	0,76	17,16	75,41	6,67	82,08	1,82	10,31
„	21/I 11	24.822	1,14	16,93	75,67	6,26	81,93	1,82	9,90
„	1/II 11	74.466	0,97	18,01	73,73	7,29	81,02	1,77	10,83
„	4/I 11	32.130	0,82	16,33	73,74	9,11	82,85	1,95	13,01
„	13/I 11	49.000	1,14	20,96	72,62	5,28	77,90	1,66	8,60
„	1/III 11	72.636	1,13	16,46	75,40	7,01	82,41	1,83	10,67
„	5/III 11	68.252	1,18	17,17	74,47	7,18	81,65	1,92	11,02
„	3/III 11	50.000	0,89	14,91	78,37	5,83	84,20	1,95	9,73
Селезнев.	16/III 11	40.480	0,77	14,95	79,18	5,10	84,28	1,96	9,02
„	15/IV 11	9.751	1,33	14,95	79,95	6,47	86,42	1,99	10,45
„	25/IV 11	50.318	0,97	12,25	77,12	7,74	84,86	2,24	12,22
Минаева	31/XII 10	„	„	14,17	„	7,88	„	1,95	11,78

Цѣна пуда угля этихъ сортовъ на мѣстѣ 8,25 коп., номенклатур. 17,6 коп.

ТАБЛИЦА № 7.

Выписка предѣльныхъ теплотв. способностей разныхъ топливъ по техническимъ условіямъ, утвержденнымъ Управл. жел. дор. по журналу 19 марта 1911 г. № 65.

1) С. Спекающійся уголь донецкаго бассейна . . . . . 7.100—7.300

2) ДСС. Длиннопламенный, слабо-спекающійся, Лисиганскій . . . 6.200—6.500

3) К. Коксовый уголь донецкаго бассейна, 1-й сортъ . . . . . 7.100—7.300

3-я К. „ „ „ „ 2-й сортъ . . . . . 7.450—7 750

4) А. Антрацитъ и тощій уголь донецкаго бассейна . . . . . 7.600—7.900

5) СС. Слабо спекающійся уголь донецкаго бассейна . . . . . 6.800—7.200

Средній выводъ по предѣламъ . . . . . 7.041—7.325

Общій средній выводъ 7.183

или округло 7.200

ТАБЛИЦА № 8.

Результаты анализа надъ остатками изъ дымовой коробки паровозовъ Полѣсскихъ и Нѣмецкихъ дор.

	Нѣм. угольн.остат. изъ дымовой коробки.	Угольн. остат. паров. Полѣс. дор. изъ дымовой коробки.
Углерода (C)	75,2	65,75
Водорода (Hs)	0,4	1,93
Кислр.+Азота (O+N)	1,45	0,49
Сѣры S	0,85	0,91
Золы	19,20	30,92
Воды	2,90	
Низш. теплотв. способ.	6073	5915

Начальникъ Службы Тяги и Подвижного состава
Инженеръ (*подпись*).

Приложеніе № 10.

СВѢДѢНІЯ

о главныхъ мастерскихъ Полѣсскихъ ж. д. (Отвѣты на вопросы, предложенные Комиссіей Товарища Министра Путей Сообщенія Н. Л. Щукина).

(Составлены въ 1911 г.).

I. Свѣдѣнія о современномъ состояніи мастерскихъ:

1. Эскизный планъ расположенія зданій и путей, съ указаніемъ площадей зданій (кв. саж.).

2. Количество стойлъ для ремонта:

— паровозовъ, въ сборныхъ,
— паровозовъ и тендеровъ въ малярныхъ,
— тендеровъ, въ сборныхъ,
— паровозныхъ котловъ, въ котельныхъ,
— пас. вагоновъ, въ сборныхъ,
— пас. вагоновъ, въ малярныхъ,

3. Наличное количество находящихся въ ремонтѣ:

— паровозовъ,
— пас. вагоновъ,
— товарныхъ вагоновъ,

4. Количество металлообдѣлочныхъ станковъ:

— колеснотокарныхъ, долбежныхъ,
— токарныхъ всякихъ, фрезерныхъ,
— сверлильныхъ, болто и гайко-рѣзныхъ,
— строгальныхъ, наждачно-шлифовальныхъ,

5. Количество деревообдѣлочныхъ станковъ:

— универсальныхъ, сверлильныхъ,
— строгальныхъ долбежныхъ,
— карнизныхъ, фрезерныхъ,
— фальцовочныхъ, токарныхъ,
— шипорѣзныхъ, точильныхъ,
— пильныхъ, лѣсопильныхъ рамъ.

6. Количество механическихъ молотовъ, и общій тоннажъ ихъ.

7. Количество кузнечныхъ огней, по роду отопленія ихъ.

8. Число подъемныхъ механизмовъ и общій тоннажъ ихъ, по роду:

мостовыхъ крановъ
передвижн. „
поворотныхъ „

9. Число телѣжекъ для передвиженія паровозовъ и вагоновъ.

10. Число двигателей, для приведенія въ движеніе станковъ и механическихъ приборовъ, съ указаніемъ мощности и рода; въ томъ числѣ запасныхъ двигателей.

11. Число двигателей по освѣщенію мастерскихъ, съ указаніемъ тѣхъ же данныхъ.

12. Число паровыхъ котловъ для двигателей, съ указаніемъ системы, поверхности нагрѣва (кв. метр.), рабочаго давленія и рода отопленія; въ томъ числѣ запасныхъ.

13. Число мастеровыхъ и рабочихъ (по платежнымъ спискамъ), на каждый изъ протекшихъ 8 мѣсяцевъ 1910 г.

14. Мѣсячный заработокъ одного мастерового и рабочаго за тѣ же мѣсяцы.

15. Число мастеровыхъ и рабочихъ, участвующихъ въ двойныхъ смѣнахъ, если смѣнныя работы въ мастерскихъ производятся.

16. Имѣется ли сварочная печь и прокатные валки?

17. Имѣется ли инструментальная и каково ея оборудованіе.

18. Имѣется ли центральная силовая станція и какова ея мощность?

19. Имѣются ли ручные механизмы, дѣйствующіе электричествомъ, сжатымъ воздухомъ, гидравлическимъ давленіемъ и какіе это механизмы?

20. Чѣмъ освѣщаются мастерскія, число источниковъ свѣта и общая сила ихъ?

21. Какая система отопленія зданій и какія зданія не отапливаются вовсе?

22. Имѣется ли механическая вентиляція, какой системы и въ какихъ зданіяхъ?

23. Имѣется ли достаточная водопроводная сѣть, бакъ съ запасной водой, количество водоразборныхъ крановъ; напоръ въ трубахъ?

24. Устроена ли канализація для спуска грязной воды?

25. Имѣется ли пожарное депо, и какіе предметы противопожарнаго оборудованія?

26. Расписаніе штатныхъ служащихъ мастерскихъ съ ука-

заніемъ получаемаго годового оклада жалованья и квартира натурой.

II. Свѣдѣнія о производительности мастерскихъ.

1. Количество паровозовъ, пас. вагоновъ и товарныхъ вагоновъ, выпущенныхъ изъ разныхъ категорій ремонта въ теченіе 1909 г. и первой половины 1910 г.

2. Средній срокъ простоя въ ремонтѣ одного паровоза, пас. вагона и товарнаго вагона за то же время.

3. Единичная средняя стоимость матеріала и рабочей силы на ремонтъ паровоза, пас. вагона и товарнаго вагона, по категоріямъ ремонта, за то же время.

4. Производительность кузницы, за то же время, въ пудахъ поковокъ.

5. Производительность литейной, за то же время, по чугунному и мѣдному литью, въ пуд.

6. Общее по мастерскимъ число часовъ работы урочной и сверхурочной, за то же время.

7. Общій расходъ на рабочую силу и матеріалы за то же время.

8. Графикъ послѣдовательности ремонтныхъ работъ по цехамъ, при капитальномъ ремонтѣ паровоза и его частей.

III. Свѣдѣнія о наличіи подвижного состава на 1 августа 1910 г., съ указаніемъ возраста его. Предположенія объ освѣженіи его. Спеціальные типы подвижного состава (ваг. Арбеля, Кушмана и т. п.) и выяснившіеся результаты эксплоатаціи ихъ.

IV. Соображенія о желательныхъ улучшеніяхъ мастерскихъ, въ смыслѣ увеличенія продуктивности ихъ и удешевленія ремонта подвижного состава. Предположенія объ измѣненіи типа существующихъ зданій, ихъ оборудованія, или о закрытіи мастерскихъ по ветхости и трудности ихъ улучшенія и объ устройствѣ взамѣнъ ихъ новыхъ современныхъ мастерскихъ.

V. Дополнительныя соображенія и данныя по вопросамъ, не затронутымъ въ настоящемъ перечнѣ, но могущимъ возникнуть самостоятельно въ смыслѣ улучшенія существующаго положенія дѣла ремонта подвижного состава.

Примѣчанія:

1. Оборудованіе мастерскихъ по п. 1, слѣдуетъ показывать отдѣльно: число новѣйшихъ усовершенствованныхъ предметовъ и число старыхъ малопроизводительныхъ.

2. Отвѣты на поставленные здѣсь вопросы желательно получить по возможности въ сжатомъ видѣ.

Отдѣлъ I.

Свѣдѣнія о производительности мастерскихъ.

Вопросъ 1.

Эскизный планъ расположенія зданій и путей въ Пинскихъ главныхъ мастерскихъ съ обозначеніемъ площадей зданій въ квадратныхъ саженяхъ при семъ прилагается.

Площади зданій мастерскихъ.

Ремонтныя помѣщенія:

деревообдѣлочная	180	кв. саж.,
сарай для ремонта товарныхъ вагоновъ	674	„ „
колесная	346	„ „
бандажная	36	„ „
мастерская для ремонта автомат. тормоз.	70	„ „
вагоно-сборная для пассажирскихъ вагоновъ.	1007	„ „
кузница	415	„ „
механическая	524	„ „
паровозо-сборная	609	„ „
литейная	147	„ „
котельная	216	„ „
	4224	кв. саж.

Не ремонтныя помѣщенія:

инструментальная, кладовая, помѣщенія для котловъ и паровыхъ машинъ механическаго цеха	141	кв. саж.,
складъ моделей	90	„ „
главная контора мастерскихъ	116	„ „
центральная электрическая станція . .	79	„ „
цеховая контора	50	„ „
столовая и помѣщенія для театральныхъ представленій	121	„ „
химическая лаботаторія	66	„ „
	663	кв. саж.

Не-ремонтныя помѣщенія:

Вопросъ 2.

Количество стойлъ для ремонта:

паровозовъ, въ сборной—20 стойлъ.

Малярной для паровозовъ и тендеровъ не имѣется.

Сборной для тендеровъ не имѣется, а тендера ремонтируются въ вѣерномъ паровозномъ зданіи оборотнаго депо Пинскъ.

Зданіе это удалено отъ мастерскихъ и имѣетъ неудобное сообщеніе, такъ какъ между нимъ и территоріей мастерскихъ проходятъ всѣ станціонные пути.

Въ котельной можно помѣстить при тѣсномъ размѣщеніи паровозныхъ котловъ и при діагональномъ ихъ расположеніи—10 паровозныхъ котловъ.

Въ вагоносборной пассажирскихъ вагоновъ имѣется 10 путей, но площадь одного пути занята слесарными верстаками и одинъ путь занятъ для краснодеревныхъ работъ. Остается 8 путей, на каждомъ изъ этихъ путей помѣщается, въ среднемъ, 3 вагона. Такимъ образомъ, въ сборной для постановки пассажирскихъ вагоновъ имѣется всего 24 стойла.

Въ малярной пассажирскихъ вагоновъ 2 пути, представляющихъ всего—6 стойлъ.

Въ сараѣ для ремонта товарныхъ вагоновъ имѣется 2 пути, каждый длиною въ 65 саж. Предполагая, что товарные вагоны на этихъ путяхъ будутъ стоять въ разстояніи сажени другъ отъ друга, и разстояніе каждаго изъ крайнихъ вагоновъ отъ поперечной стѣны будетъ 1 саж., получимъ число стойлъ для товарныхъ вагоновъ на обоихъ путяхъ—28.

Малярной мастерской для товарныхъ вагоновъ не имѣется.

Вопросъ 3.

Наличное количество находящихся въ ремонтѣ въ Пинскихъ мастерскихъ на 1 апрѣля 1911 г.:

паровозовъ	36
пассажирскихъ вагоновъ .	52
товарныхъ вагоновъ . . .	182

Вопросъ 4.

Количество металлообдѣлочныхъ станковъ:

колесно-токарныхъ	16
токарныхъ всякихъ	84
сверлильныхъ	27

горизонтально-сверлильныхъ для дышлъ	1
строгальныхъ	18
долбежныхъ	4
дыропробивныхъ съ ножницами	2
фрезерныхъ	10
фрезерно-шлифовальныхъ для кулиссъ	1
комбинированный токарно-сверлильный и фрезерный для паровозныхъ цилиндровъ	1
болто и гайко-рѣзныхъ	8
наждачно-шлифовальныхъ.	8

Новѣйшихъ усовершенствованныхъ, съ большой производительностью, станковъ не имѣется.

Вопросъ 5.

Количество деревообдѣлочныхъ станковъ:

универсальныхъ	2
строгальныхъ	4
карнизныхъ . . . . . , . .	1
фальцовочныхъ.	—
шипорѣзныхъ	1
пильныхъ	6
сверлильныхъ, долбежныхъ	2
фрезерныхъ	—
токарныхъ	1
точильныхъ	2
лѣсопильныхъ рамъ	—
Итого . . .	19.

Вопросъ 6.

Имѣется 5 паровыхъ молотовъ, общій тоннажъ ихъ 3,55 тонны.

Изъ упомянутыхъ молотовъ

1-нъ	въ	0,3	тонны
2	„	0,5	„
1-нъ	„	0,75	„
2	„	1,5	„

Вопросъ 7.

Всего имѣется 58 кузнечныхъ огней въ 30 горнахъ.

Отопленіе кузнечныхъ горновъ каменноугольное.

Вопросъ 8.

Мостовыхъ подъемныхъ крановъ—5.

Общій тоннажъ ихъ 36 тоннъ.

Постоянныхъ поворотныхъ крановъ 3, общій тоннажъ ихъ 9,5 тонны.

Передвижныхъ поворотныхъ крановъ 2, общій тоннажъ ихъ 10 тоннъ.

Вопросъ 9.

Имѣется одна телѣжка для паровозовъ и одна телѣжка для вагоновъ.

Вопросъ 10.

Двигателями для приведенія въ движеніе станковъ и механическихъ приборовъ служатъ паровыя машины.

Въ вагонномъ цехѣ для приведенія въ движеніе деревообдѣлочныхъ станковъ имѣется паровая машина въ 30 инд. лош. силъ.

Въ механическомъ цехѣ для приведенія въ движеніе большей части металлообдѣлочныхъ станковъ служитъ паровая машина въ 50 инд. лош. силъ.

На центральной электрической станціи установлены 3 пародинамо общей мощностью въ $150 + 130 + 120 = 400$ инд. лош. силъ.

Изъ этихъ трехъ пародинамо постоянно работаетъ одна, остальныя двѣ являются, впредь до расширенія электрическаго оборудованія, запасными.

Вопросъ 11.

Особыхъ двигателей по освѣщенію мастерскихъ не имѣется.

Электрическая энергія для освѣщенія мастерскихъ доставляется тѣми же пародинамо, которыя служатъ и для передачи силы и о которыхъ упомянуто въ отвѣтѣ на предыдущій 10-й вопросъ.

Вопросъ 12.

Паровые котлы для обслуживанія паровыхъ машинъ:

Въ вагонномъ цехѣ.

1 паровой котелъ, системы Паукша, съ поверхностью нагрѣва въ 90 кв. метр., для 6 атмосферъ рабочаго давленія.

Въ механическомъ цехѣ. . .

1 паровой котелъ, системы Паукша, съ поверхностью нагрѣва въ 75 кв. метр., для 6 атмосферъ рабочаго давленія.

1 водотрубный паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва въ 144 кв. метр., для рабочаго давленія въ 10 атмосферъ.

Эти же опыты доставляютъ паръ и для паровыхъ молотовъ кузницы.

На центральной электрической станціи.

1 водотрубный паровой котелъ съ поверхностью нагрѣва въ 75 кв. метр.

3 водотрубныхъ котла по 100 кв. метр. поверхности нагрѣва каждый.

Эти четыре водотрубныхъ котла для рабочаго давленія въ 10 атмосферъ, и изъ нихъ два запасныхъ, впредь до расширенія электрическаго оборудованія мастерскихъ.

Итого для доставленія пара двигателямъ имѣется 7 паровыхъ котловъ съ общей поверхностью нагрѣва въ 684 кв. метр.

Всѣ котлы для отопленія дровами, за исключеніемъ котла вагоннаго цеха, съ поверхностью нагрѣва въ 90 кв. метр., имѣющаго ступенчатую рѣшетку для отоплнеія опилками и стружками.

Вопросъ 13.

Число мастеровыхъ и рабочихъ за каждый изъ протекшихъ 8-ми мѣсяцевъ 1910 г.

	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.
Число мастеровыхъ за каждый мѣсяцъ 1910 года	838	836	832	824	833	824	837	857
Тоже учениковъ слесарныхъ . .	51	52	52	52	52	52	52	42
Тоже рабочихъ .	126	131	133	128	127	127	141	137
Итого . . .	1.015	1.019	1.017	1.004	1.012	1.003	1.030	1.036

Вопросъ 14.

Мѣсячный заработокъ одного мастерового за тѣ же мѣсяцы.

	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Май.		Іюнь.		Іюль.		Августъ.	
	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.	Р.	К.
Мѣсячный заработокъ одного мастерового за 1910 годъ	39	73	47	57	59	22	36	04	49	70	55	42	54	11	63	66
Тоже ученика слесарнаго	13	20	15	88	19	20	10	70	16	17	17	00	16	12	17	87
Тоже рабочаго	22	49	23	93	26	94	18	18	24	74	24	61	25	41	28	64

Вопросъ 15.

Смѣнныхъ работъ по ремонту подвижного состава не производится.

Существуютъ только двойныя смѣны рабочихъ по охранѣ мастерскихъ отъ пожара.

	Январь.	Февраль.	Мартъ.	Апрѣль.	Май.	Іюнь.	Іюль.	Августъ.
Число рабочихъ участвовавшихъ въ двойной смѣнѣ по охранѣ Мастерскихъ отъ пожара за 1910 годъ .	4	10	10	10	10	13	15	11

Вопросъ 16.

Сварочная печь имѣется.

Прокатныхъ валковъ нѣтъ.

Вопросъ 17.

Инструментальная имѣется.

Оборудованіе ея составляютъ:

токарно-винторѣзные станки, системы Нортона . . .	3 штуки
универсально-фрезерные станки	2 „
наждачные станки и точила, для точки американскихъ сверлъ, шарошекъ, метчиковъ, развертокъ, а также для отдѣлки инструмента	6 „
горны для калки инструмента съ механическимъ дутьемъ	3 „

Вопросъ 18.

Имѣется центральная силовая станція, мощность ея—290 килоуаттъ. Постоянный токъ, напряженіемъ въ 120 вольтъ.

Вопросъ 19.

Имѣются ручные инструменты, дѣйствующіе сжатымъ воздухомъ, а именно:

пневматическихъ молотовъ	37
„ сверлилокъ	34
„ вальцовокъ для дымогарныхъ трубъ	6
„ труборѣзовъ	3

Вопросъ 20.

Мастерскія освѣщаются электричествомъ.

Имѣется 56 дуговыхъ фонарей, въ 10 амперъ каждый, соединенныхъ послѣдовательно по два, и 1065 лампочекъ накаливанія, въ 16 свѣчей каждая.

Общая мощность, потребляемая всѣми источниками свѣта, составляетъ—90 килоуаттъ.

Вопросъ 21.

Отопленіе мастерскихъ паровое, частью свѣжимъ паромъ, частью мятымъ паромъ.

Не отапливается вовсе: сарай для ремонта товарныхъ вагоновъ, кузница и бандажная.

Вопросъ 22.

Механической вентиляціи не имѣется, за исключеніемъ стѣнныхъ электрическихъ вентиляторовъ въ бандажной и въ химической лабораторіи.

Вопросъ 23.

Водопроводная сѣть имѣется достаточная съ водоразборными пожарными кранами. Запасный резервуаръ на 10 куб. саж. на случай пожара, имѣется въ новомъ водоемномъ зданіи.

Пожароводоразборныхъ крановъ имѣется—14, кромѣ того, пожарныхъ—52.

Напоръ въ трубахъ 2,8 атмосферы.

Вопросъ 24.

Канализація для спуска грязной воды устроена.

Вопросъ 25.

Имѣется пожарный сарай, въ которомъ находятся:

5 насосовъ съ необходимымъ количествомъ пожарныхъ рукавовъ.

10 бочекъ,
30 ведеръ,
20 топоровъ,
20 багровъ,
5 лѣстницъ,
5 ломовъ,
20 фонарей и
20 касокъ.

Вопросъ 26.

Расписаніе штатныхъ служащихъ мастерскихъ, съ указаніемъ получаемаго годового оклада жалованья и квартирныхъ, или квартира натурою.

Должность служащихъ.	Число лицъ.	Годовой окладъ жалованья общій.		Квартиры.				
				Число лицъ.	Квартирныя деньги.		Число лицъ.	Натурой.
		Р.	К.		Р.	К.		
Начальникъ мастерскихъ	1	4.000	—	—	—	—	1	Натур.
Помощн. начальн. мастерскихъ	1	3.000	—	—	—	—	1	Натур.
Инженеръ для технич. работъ	1	1.800	—	—	—	—	—	—
Счетоводъ по обмѣну зап. частей	1	768	—	1	192	—	—	—
Помощникъ его	1	480	—	—	—	—	—	—
Переписчикъ	1	420	—	—	—	—	—	—
Бухгалтеръ мастерскихъ	1	1.500	—	—	—	—	—	—
Счетоводы мастерск. .	1	900	—	—	—	—	—	—
„ „ .	1	840	—	—	—	—	—	—
„ „ .	2	1.440	—	—	—	—	—	—
„ „ .	3	1.980	—	—	—	—	—	—
„ „ .	2	1.200	—	—	—	—	—	—
Письмоводитель . . .	1	960	—	—	—	—	—	—
Конторщики	3	1.800	—	—	—	—	—	—
„	4	1.920	—	—	—	—	—	—
„	2	1.320	—	—	—	—	—	—
„	2	1.080	—	—	—	—	—	—
„	5	1.800	—	—	—	—	—	—
„	1	420	—	—	—	—	—	—
Временные конторщики	2	720	—	—	—	—	—	—
Переписчики	1	480	—	—	—	—	—	—
„	1	420	—	—	—	—	—	—
Техники мастерскихъ .	1	1.500	—	—	—	—	—	—
„ „ .	1	1.200	—	—	—	—	—	—
Чертежники	1	720	—	—	—	—	—	—
„	2	1.320	—	—	—	—	—	—

Должность служащихъ.	Число лицъ.	Годовой окладъ жалованья общій.		Квартиры.				
				Число лицъ.	Квартирныя деньги.		Число лицъ.	Натурой.
Чертежники	1	600	—	—	—	—	—	—
Техники по наблюденію за изготовленіемъ предметовъ	1	1.200	—	—	—	—	—	—
Мастера мастерскихъ .	1	2.400	—	—	—	—	1	Натур.
„ „	1	1.200	—	1	300	—	—	—
„ „ .	2	3.600	—	—	—	—	2	Натур.
„ „ .	2	3.000	—	2	750	—	—	—
„ „ .	1	2.100	—	—	—	—	1	Натур.
Помощники мастеровъ.	6	7 200	—	5	1.500	—	1	Натур
„ „ .	6	5.760	—	5	1.200	—	1	Натур.
„ „ .	1	900	—	1	225	—	—	—
Инструментальщики .	2	1.920	—	—	—	—	—	—
„	1	720	—	—	—	—	—	—
Табельщики	2	1.296	—	2	324	—	—	—
„	1	468	—	1	117	—	—	—
„	6	2.880	—	6	720	—	—	—
„	1	540	—	—	—	—	1	Натур.
„	1	450	—	1	112	44	—	—
„	4	1.680	—	4	420	—	—	—
Кладовщики	1	768	—	—	—	—	1	Натур.
Электротехникъ . . .	1	1.800	—	—	—	—	—	—
Машинисты для машинъ	2	1.536	—	1	192	—	1	Натур.
Машинисты для постоян. машинъ . . .	1	564	—	1	141	—	—	—
Машинисты для постоян. машинъ . . .	1	552	—	1	138	—	—	—
Машинисты для постоян. машинъ . . .	1	528	—	1	132	—	—	—
Машинисты для постоян. машинъ . . .	1	488	—	1	120	—	—	—

Должность служащихъ.	Число лицъ.	Годовой окладъ жалованья общій.		Квартиры.				
				Число лицъ.	Квартирныя деньги.		Число лицъ.	Натурой.
Машинистъ электрическихъ крановъ . .	1	480	—	—	—	—	—	—
Кочегары	9	2.484	—	8	552	—	1	Натур.
Шорники и смазчики проводовъ	3	720	—	3	180	—	—	—
Сторожа разсыльные и подметальщики . . .	1	336	—	—	—	—	1	Натур.
	2	456	—	—	—	—	—	—
	1	186	—	1	46	44	—	—
	2	432	—	2	108	—	—	—
	1	216	—	1	54	—	—	—
	18	3.240	—	18	810	—	—	—
	5	955	80	—	—	—	—	—
	1	180	—	—	—	—	1	Натур.
	2	432	—	2	108	—	—	—

Отдѣлъ II.

Свѣдѣнія о производительности мастерскихъ.

	1909 г.	Первая половина 1910 г.
Вопросъ 1.		
Выпущено паровозовъ изъ капитальн. ремонта	32	6
Выпущено паровозовъ усил. средняго ремонта	6	12*)
Выпущено пассажир. ваг. изъ капитальн. ремонта	39	10
Выпущено пассажир. ваг. изъ средняго ремонта	25	19
Выпущено пассажир. ваг. изъ малаго ремонта	47	11
Выпущено товарныхъ ваг. изъ конвенц. осмотра (включ. и кап. ремонта)	1.739	1.136
Выпущено товарныхъ ваг. изъ малаго ремонта	1.402	620
Вопросъ 2.		
Средній срокъ простоя:		
паровозовъ въ капитальномъ ремонтѣ . .	110—150 д.	150 дн.
„ усилен. среднемъ „ . .	85 д.	85 дн.
пассажирск. ваг. въ капитальн. „ . .	4—5 мц.	4—5 мц.**)
„ „ „ среднемъ „ . .	2—3 мц.	2—3 мц.
товарныхъ „ „ конвенц. осм. (вкл. и капит. ремон.)	1 мѣс.	1 мѣс.
Вопросъ 3.		
Единичная средняя стоимость матеріала и рабочей силы на ремонтъ:		

*) Упрощенный капитальный.
**) Въ зависимости отъ количества вагоновъ съ мягкими сидѣньями.

	1909 г.	Первая половина 1910 г.
Паровоза при капитальномъ ремонтѣ . .	6.289 р	6.614 р.
„ „ среднемъ „ . .	3.315 р.	3.598 р.
Пассажир. ваг. при капитальномъ рем. . .	1.872 р.	1 758 р.
„ „ „ среднемъ „ . .	1.186 р.	1.486 р.
Товарн. „ „ конвенц. осмотр. (вкл. и капит. ремон.)	99 р.	111 р.
Вопросъ 4.		
Производительность кузницы въ пуд. поковокъ	9.633 п.	3.674 п.
Вопросъ 5.		
Производительность литейной по чугунному и мѣдному литью въ пудахъ:		
чугуннаго литья	14.271 п.	5 828 п.
мѣднаго литья	2 853 п.	1.054 п.

Вопросъ 6.

Общее по мастерскимъ число часовъ работы, считая день въ 10 часовъ

За 1909 г.	урочныхъ	230.318 дней и 7 часовъ
	неурочныхъ	12.489 „ и 3 часа
	Итого . .	242.808 часовъ.
За первую половину 1910 г.	урочныхъ	113.063 дня и 4 часа
	неурочныхъ	4.682 „ и 6 часовъ
	Итого . .	117.746 часовъ.

Вопросъ 7.

Общій расходъ на рабочую силу и матеріалъ:

За весь 1909 г. . . . . 1.146.753 руб.
За первую половину 1910 г. . . . . 539.450 руб.

Расчетъ

площадей зданій Пинскихъ мастерскихъ, согласно даннымъ Комиссіи Товарища Министра П. С. Н. Л. Щукина.

Паровозосборная.

Ежегодный выпускъ паровозовъ изъ капитальнаго ремонта принимаемъ—60 паровозовъ *).

При расчетѣ площадей зданій количество ремонтируемыхъ единицъ, согласно указаніямъ Комиссіи, увеличиваемъ на 50%.

Такимъ образомъ, при расчетѣ зданій, принимаемъ ежегодный выпускъ изъ капитальнаго ремонта—90 паровозовъ.

Для расчета стойлъ долженъ быть принятъ за основаніе, согласно даннымъ Комиссіи, простой паровоза въ паровозо-сборной—17 дней, принимаемъ округленно $^2/_3$ мѣсяца.

Тогда число стойлъ въ паровозо-сборной получится

$$\frac{90 \times {}^2/_3}{12} = \frac{60}{12} = 5 \text{ стойлъ.}$$

Принимая 20% для случайнаго ремонта, получимъ общее число стойлъ—6.

Устраивая зданіе въ 3 продольныхъ пути, при чемъ ремонтируемые паровозы будутъ стоять на крайнихъ путяхъ, получимъ внутреннюю полезную ширину зданія—10 саж., а внутреннюю полезную длину зданія—15,5 саж. Такимъ образомъ, внутренняя площадь собственно паровозосборной американскаго типа будетъ = 155 кв. саж.

Рамная.

Въ рамной срокъ простоя опредѣленъ Комиссіей въ 1 мѣсяцъ.

Число стойлъ рамной получится — $\frac{90 \times 1}{12} = 8$ стойлъ.

На одно рамное стойло Комиссія опредѣлила 30 кв. саж.

Площадь рамной будетъ $30 \times 8 = 240$ кв. саж.

---

*) По смѣтѣ на 1911 г. предположено выпустить изъ ремонта Пинскихъ главныхъ мастерскихъ 64 паровоза.

Котельная.

Комиссіей принятъ простой паровознаго котла въ котельной въ 60 дней.

Согласно этому, число стойлъ въ котельной будетъ $\frac{90 \times 2}{12} = 15$ стойлъ.

Принимая по даннымъ Комиссіи, 40 кв. саж. на 1 котельное стойло, получимъ площадь котельной — $15 \times 40 = 600$ кв. саж.

Тендерная.

Простой тендера въ ремонтѣ принятъ Комиссіей въ 30 дней.

Слѣдовательно, число стойлъ въ тендерной должно быть —

$$\frac{90 \times 1}{12} = 8 \text{ стойлъ.}$$

На 1-тендерное стойло требуется, по даннымъ Комиссіи, 30 кв. саж.

Такимъ образомъ, площадь тендерной будетъ — $8 \times 30 = 240$ кв. саж.

Малярная для паровозовъ и тендеровъ.

Согласно даннымъ Комиссіи, паровозъ съ тендеромъ простаиваетъ въ малярной—14 дней, приблизительно полмѣсяца.

Число стойлъ малярной будетъ тогда $\frac{90 \times 0,5}{12} = 4$ стойла.

По даннымъ Комиссіи на 1 паровозо-тендерное стойло требуется 25 кв. саж., тогда площадь этой малярной будетъ— $4 \times 25 = 100$ кв. саж.

Механическая при паровозосборной.

Комиссіей установлена норма 7 кв. саж. пола механической на каждый паровозъ, выпускаемый въ теченіе года изъ капитальнаго ремонта.

Въ эту площадь входитъ и колесно-токарная для паровозныхъ скатовъ и слесарно-пригоночная.

Согласно этимъ даннымъ, площадь механической при паровозо-сборной будетъ равна $90 \times 7 = 630$ кв. саж.

Сборная для пассажирскихъ вагоновъ.

По смѣтѣ на 1911 г. предвидѣно поступленіе 50 пассажирскихъ вагоновъ въ капитальный ремонтъ и 50 пассаж. вагоновъ въ средній ремонтъ, въ томъ числѣ находится 10 двуосныхъ вагоновъ IV класса капитальнаго ремонта и 10 такихъ же вагоновъ средняго ремонта.

Для расчета площадей зданій увеличиваемъ, согласно даннымъ Комиссіи, число ремонтируемыхъ единицъ на 50%.

Тогда получится число пассажирскихъ вагоновъ, ремонтируемыхъ въ годъ:

капитальнаго ремонта 75
средняго „ 75

въ томъ числѣ двуосныхъ IV класса:

капитальнаго ремонта 15
средняго „ . . . . 15.

Простой въ ремонтѣ принимается, согласно даннымъ Комиссіи для пассажирскихъ вагоновъ всѣхъ типовъ:

въ капитальномъ ремонтѣ . . 75 дней
„ среднемъ „ . . 35.

Тогда число стойлъ будетъ:

для капитальнаго ремонта $\frac{75 \times 75}{365} = 13$ стойлъ.

„ средняго „ $\frac{75 \times 35}{365} = 7$ стойлъ.

Полагая по даннымъ Комиссіи, на 1 стойло капитальнаго ремонта по 38 кв. саж., а на 1 стойло средняго ремонта по 30 кв. саж., получится требуемая площадь зданія вагоносборной для пассажирскихъ вагоновъ $13 \times 38 + 7 \times 30 = 704$ кв. саж.

Малярная для пассажирскихъ вагоновъ.

Простой пассажирскаго вагона въ малярной принимается, согласно даннымъ Комиссіи, въ 15 дней, какъ при капитальномъ, такъ и при среднемъ ремонтѣ.

Число пассажирскихъ вагоновъ капитальнаго и средняго ремонта 150, изъ коихъ 30 вагоновъ будетъ двуосныхъ IV класса.

Число стойлъ малярной будетъ:

для 4-хъ осныхъ вагоновъ $\frac{120 \times 15}{365} = 5.$

„ 2-хъ „ „ $\frac{30 \times 15}{365} = 2.$

Принимая, согласно даннымъ Комиссіи, 26 кв. саж. на 1 стойло, четырехоснаго вагона и 20 кв. саж. на 1 стойло двухоснаго вагона IV класса, получимъ площадь зданія малярной для пассажирскихъ вагоновъ $= 5 \times 26 + 2 \times 20 = 170$ кв. саж.

Такимъ образомъ, площадь сборной и малярной, для пассажирскихъ вагоновъ будетъ $= 704 + 170 = 874$ кв. саж.

Согласно даннымъ Комиссіи, сборная пассажирскихъ вагоновъ предполагается съ телѣжкой по срединѣ, такъ какъ мѣсто для внутренней телѣжки не включено въ вышеупомянутую площадь зданія, то на помѣщеніе внутренней телѣжки добавляется 300 кв. саж.

Телѣжки вагонныя должны ремонтироваться по указанію Комиссіи въ отдѣльной телѣжечной, или въ рамной паровозовъ.

Такъ какъ вагоносборная расположена далеко отъ паровозосборной, то удобнѣе телѣжечную построить подъ одной крышей съ вагоносборной.

Площадь телѣжечной принимается въ 250 кв. саж.

Такимъ образомъ, включивъ упомянутыя добавленія, общая площадь сборной и малярной пассажирскихъ вагоновъ будетъ $704 + 170 + 300 + 250 = 1424$ кв. саж., округленно 1430 кв. саж.

Сборная товарныхъ вагоновъ.

По смѣтѣ 1911 г. предположено выпустить изъ ремонта Пинскихъ мастерскихъ—2642 вагона. Для расчета площади зданія увеличиваемъ это количество, согласно указанію Комиссіи, на 50%. Тогда получится число товарныхъ вагоновъ, выпускаемыхъ въ годъ изъ ремонта Пинскихъ мастерскихъ—3.963 округленно 4000 вагоновъ. Принимая, что въ числѣ ихъ 50% будетъ капитальнаго ремонта, получимъ 200 вагоновъ копитальнаго ремонта и 3800 вагоновъ конвентіоннаго осмотра.

Простой товарныхъ вагоновъ въ ремонтѣ принятъ Комиссіей для капитальнаго ремонта въ 30 дней, и для періодическаго осмотра въ 7 дней.

Число стойлъ будетъ:

для капитальнаго ремонта $\frac{200 \times 30}{365} = 17$ стойлъ.

для конвенціоннаго осмотра $\frac{3.800 \times 7}{365} = 73$ стойла.

Итогъ стойлъ 90.

Площадь зданія на одно стойло принимается, по даннымъ Комиссіи, въ 16 кв. саж.

Тогда площадь сборной товарныхъ вагоновъ будетъ $90 \times 16 = 1440$ кв. саж.

Кузница для паровознаго ремонта.

Комиссіей опредѣлена норма въ 4 кв. саж. на каждый паровозъ, выпускаемый въ теченіе года изъ большого ремонта.

Тогда для 90 паровозовъ, выпускаемыхъ въ годъ, площадь кузницы будетъ $4 \times 90 = 360$ кв. саж.

Литейная для паровознаго ремонта.

Размѣры литейной опредѣлены Комиссіей, исходя изъ данности, что на ремонтъ паровоза требуется 150 пудовъ литья и съ 1 кв. саж. пола литейной получается до 200 пудовъ литья, въ норму принято 1,25 кв. саж. на каждый выпускаемый въ теченіе года изъ большого ремонта паровозъ.

Согласно этой послѣдней данности, площадь пола литейной для паровознаго ремонта будетъ для выпуска 90 паровозовъ въ годъ,—$90 \times 1{,}25 = 112{,}5$ кв. саж., округленно 120 кв. саж.

Трубная и мѣдницкая.

Размѣры этой мастерской опредѣляются Комиссіей по нормѣ Николаевской ж. д., 120 кв. саж. на ремонтъ 540 комплектовъ дымогарныхъ трубъ въ годъ.

Примѣнительно къ этой нормѣ площадь трубной и мѣдницкой для Пинскихъ мастерскихъ придется принять въ 60 кв. саж.

Отдѣлъ III.

Свѣдѣнія о наличіи подвижного состава на 1-е августа 1910 г., съ указаніемъ возраста его.

Пассажирскіе и товаро-пассажирскіе:

1 года	4 пар.
2-хъ лѣтъ	7 „
3-хъ „	10 „
10-ти „	6 „
11-ти „	12 „
20-ти „	19 „
37-ми „	2 „
38-ми „	5 „
39-ти „	1 „
40-ка „	4 „
Итого	70 пар.

Товарные 6-ти классные:

31-го года	30 пар.
32-хъ лѣтъ	6 „
33-хъ „	8 „
34-хъ „	14 „
37-ми „	22 „
38-ми „	4 „
39-ти „	14 „
Итого	98 пар.

8-ми колесные:

5-ти лѣтъ	43 пар.
7-ми „	28 „
11-ти „	12 „
12-ти „	18 „
13-ти „	20 „
14-ти „	21 „
15-ти „	9 „
18-ти „	1 „
22-хъ „	3 „
23-хъ „	2 „
27-ми „	6 „
28-ми „	2 „
29-ти „	8 „
31-го года	9 „
Итого	182 пар.

Всего . . . 350 пар.

См. табл. стр. 24—25.

Отдѣлъ IV.

Соображенія о желательныхъ улучшеніяхъ Пинскихъ мастерскихъ.

Существующая паровозосборная на 20 стойлъ, общей площадью въ 609 кв. саж., состоящая изъ двухъ рядовъ поперечныхъ стойлъ съ телѣжкой по срединѣ, при внутренней ширинѣ зданія въ 19 саж., а въ болѣе узкой части въ 18 саж., не удовлетворяетъ требованіямъ ремонта современныхъ паровозовъ, ибо телѣжка, имѣющая длину въ 2,5 саж., коротка для этихъ паровозовъ, такъ

база паровозовъ сер. К-3, 56 саж.
„ „ „ Н-3, 31 „
„ „ „ Г-3, 49 „
„ „ „ Нк-3, 45 „

Но, если бы даже телѣжку сдѣлать большей длины, уширивъ канаву, соотвѣтственно базѣ современныхъ паровозовъ, то и тогда существующая паровозо-сборная не представитъ требуемыхъ удобствъ для ремонта современныхъ паровозовъ, благодаря недостаточной ширинѣ зданія, равняющейся 19 и даже 18 саж., тогда какъ для ремонта современныхъ паровозовъ нужна, согласно даннымъ Комиссіи, ширина зданія этого типа въ 25 саж.

Существующая телѣжка паровозосборной находится въ эксплоатаціи съ 1885 г. и построена была для паровозовъ того времени, имѣвшихъ меньшую длину и вѣсъ.

Подъемная сила существующей телѣжки, 50 тоннъ, является для современныхъ паровозовъ уже недостаточной, ибо вѣсъ паровоза въ рабочемъ состояніи (безъ тендера) для нѣкоторыхъ паровозовъ Пол. ж. д. выражается слѣдующими цифрами:

сер. К — 54,8 метрическихъ тоннъ
„ Н — 56,2 „ „
„ Бк — 52,1 „ „
„ Пк — 52,9 „ „
„ Бт — 54,3 „ „
„ Рк — 52,6 „ „
„ Нк — 59 „ „

Передвиженіе существующей телѣжки производится въ ручную.

Втаскиваніе паровоза на телѣжку и стаскиваніе его производится боксованіемъ также въ ручную, что сопряжено съ значительнымъ расходомъ на рабочую силу и съ большей потерей времени.

Родъ вагоновъ.	Годъ постройки вагоновъ.																												Всего по инвентарю.
	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	
Пассажирскіе.																													
Вагонъ церковь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Служебные	3	4	—	1	—	2	2	—	—	5	1	3	4	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	2	—	—	—	29
I класса	—	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	3	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	18
I—II класса	3	7	3	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	27
II класса	1	6	9	5	3	—	—	—	—	—	—	—	4	4	8	—	6	—	—	—	—	—	6	—	—	—	3	—	55
II—III класса	—	4	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
III класса	2	23	45	24	4	14	2	4	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	3	4	—	—	—	7	—	144
IV класса	—	—	—	—	—	5	4	6	14	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
Почтовые	4	3	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	17
Багажные	26	7	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	2	—	—	—	6	—	51
Арестантскіе	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	6
Санитарные	—	4	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Итого	40	59	61	54	15	23	11	10	14	20	1	3	8	20	9	6	15	—	—	—	3	7	17	—	4	—	16	—	416
Товарные.																													
Крытые	322	148	278	397	15	—	—	—	25	—	296	321	—	296	1.403	552	592	177	20	—	36	—	—	—	—	—	—	—	4.878
Платформы	36	124	—	277	—	—	80	122	—	—	—	—	—	—	—	250	486	206	—	—	238	82	137	413	—	—	—	—	2.451
Рѣшетки	76	70	—	81	—	—	19	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	366
Спеціальные	21	15	20	14	2	—	—	—	—	—	6	3	1	2	29	7	2	7	2	6	7	5	1	6	—	2	—	—	158
Цистерны неф.	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Спец. част. вл.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	34	4	1	18	2	—	—	10	—	—	71
Итого	455	357	298	769	17	—	99	242	27	—	303	324	2	298	1.432	810	1.080	390	56	10	282	105	140	419	—	12	—	—	7.927

Спеціальныхъ типовъ подвижного состава (вагоновъ Арбеля, Кушмана и т. п.) не имѣется.

Спеціальной тендерной мастерской не имѣется, а ремонтъ тендеровъ временно производится въ зданіи оборотнаго депо, которое находится внѣ территоріи мастерскихъ и имѣетъ неудобное сообщеніе съ мастерскими, ибо въ промежуткѣ между ними расположены всѣ станціонные пути, и разстояніе между механической мастерской и оборотнымъ депо—170 саж.

Благодаря тому, что тендерной мастерской не имѣется, а тендера ремонтируются въ упомянутомъ депо, являются многія неудобства.

Приходится тратить значительную рабочую силу на доставку необходимыхъ для ремонта тендеровъ частей и матеріаловъ черезъ территорію станціи, пути которой часто всѣ заставлены вагонами.

Затруднительно контролировать матеріалы, идущіе изъ мастерскихъ въ депо, гдѣ ремонтируются тендера.

Сборному мастеру трудно руководить какъ технической, такъ и хозяйственной стороной ремонта тендеровъ.

Благодаря занятію депо для ремонта тендеровъ, паровозы, прибывающіе въ Пинское оборотное депо, должны во всякую погоду находиться подъ открытымъ небомъ, вслѣдствіе чего зимой ихъ нужно, во время простоя въ Пинскѣ, держать на парахъ, и является затрудненіе по уходу за паровозомъ, осмотру, чисткѣ и смазкѣ его.

Существующая котельная Пинскихъ мастерскихъ представляетъ прямоугольное зданіе въ 216 кв. саж., шириною въ 7 саж.

У одной продольной стѣны этого зданія расположено оборудованіе: станки, печи, плиты. На остальномъ пространствѣ помѣщаются ремотируемые котлы, при чемъ, благодаря недостаточной ширинѣ котельной, приходится помѣщать котлы наклонно къ продольной оси зданія. Такое расположеніе котловъ представляетъ, между прочимъ, то неудобство, что затемняетъ рабочее пространство котельной, такъ какъ котельная не имѣетъ фонаря, и дневной свѣтъ проникаетъ исключительно черезъ окна въ стѣнахъ зданія.

Площадь существующей котельной 216 кв. саж. недостаточна. По расчету, на основаніи данныхъ Комиссіи, площадь котельной должна быть 600 кв. саж.

Котельная расположена отъ паровозосборной на разстояніи 40 саж. Во многихъ же современныхъ мастерскихъ котельная расположена въ одномъ зданіи съ паровозосборной.

Ремонтъ паровозныхъ дымогарныхъ трубъ производится въ настоящее время въ небольшомъ отдѣленіи кузнечнаго цеха. Помѣщеніе для трубной мастерской тѣсно и удалено отъ котельной мастерской на разстояніе 105 саж.

Въ настоящее время дымогарныя трубы отъ мѣста выемки ея изъ паровоза проходитъ, для всѣхъ операцій ремонта разстоя-

ніе въ 460 саж. Стелажи для складыванія дымогарныхъ трубъ помѣщаются на дворѣ, что неудобно въ отношеніи ржавленія трубъ.

Мѣдницкая мастерская занимаетъ теперь небольшое отдѣленіе, площадью въ 24 кв. саж., въ зданіи кузницы.

Благодаря тѣснотѣ помѣщенія мѣдницкой болѣе крупныя работы по изгибанію большихъ трубъ приходится производить на дворѣ. Благодаря тѣсному и низкому помѣщенію для мѣдницкой она неудобна также и въ гигіеническомъ отношеніи, и представляетъ опасность въ пожарномъ отношеніи, отъ осѣданія сажи отъ древеснаго угля, сжигаемаго въ горнахъ мѣдницкой. Притомъ мѣдницкая расположена отъ паровозосборной на разстояніи 40 саж.

Въ существующемъ зданіи литейной мастерской площадью въ 147 кв. саж. помѣщается и чугуно-литейная и мѣдно-литейная. Упомянутая площадь зданія является недостаточной, что вліяетъ на успѣшность работы. Такъ какъ большая часть литейной имѣетъ достаточную высоту, именно 3,7 саж., считая отъ пола до нижней части стропилъ, то благодаря малому внутреннему объему зданія, приходящемуся на одного литейщика, являются неблагопріятныя гигіеническія условія отъ скопленія дыма и вредныхъ газовъ.

Обрубка изготовленныхъ въ литейной издѣлій производится теперь въ двухъ вагонныхъ кузовахъ, расположенныхъ близъ зданія литейной, а обрубка крупнаго литья происходитъ прямо на дворѣ.

Модельщики имѣютъ помѣщеніе теперь въ вагоно-сборной мастерской, при чемъ они стѣсняютъ столяровъ и модельная удалена отъ литейной на разстояніе 100 саж.

Механическая въ большей своей части представляетъ низкое зданіе, шириной въ 9 саж., съ деревяннымъ потолкомъ, слабо освѣщенное, почему на многихъ станкахъ приходится и днемъ работать при искусственномъ освѣщеніи.

Вслѣдствіе изложенныхъ недостатковъ существующихъ зданій, является необходимымъ построить при Пинскихъ мастерскихъ новое зданіе паровозо-сборной и котельной, послѣ чего существующее зданіе паровозо-сборной предполагается предоставить для устройства тендерной мастерской, а зданіе существующей котельной для устройства чугуно-литейной мастерской, тогда существующее зданіе общей литейной будетъ предоставлено для мѣдно-литейной.

Новую паровозо-сборную предполагается спроектировать американскаго типа, съ продольными стойлами для паровозовъ и съ пристройкой съ одной стороны для помѣщенія слесарныхъ тисковъ и металлообдѣлочныхъ станковъ. Въ помѣщеніи для паровозовъ будетъ 3 продольныхъ пути. На крайнихъ путяхъ

будутъ стоять ремонтируемые паровозы, а средній путь предназначается для ввода и вывода паровозовъ, съ этого пути поступившій въ ремонтъ паровозъ переставляется кранами на одинъ изъ среднихъ путей. При необходимости можно ставить на среднемъ пути ремонтируемые паровозы, требующіе непродолжительнаго ремонта, или такіе, которые готовятся къ выпуску.

Хотя при обыкновенныхъ условіяхъ не предполагается переносить мостовыми кранами одного паровоза надъ другимъ, но высота этой части зданія все-таки должна быть такъ разсчитана, чтобы, въ случаѣ необходимости, можно было перенести паровозъ надъ паровозомъ, въ предположеніи, что у одного изъ паровозовъ сняты дымовая труба, колпакъ и будка.

Для возможности такого переноса паровозовъ предполагается придать той части зданія, гдѣ будутъ стоять паровозы, внутреннюю полезную высоту въ 6 саж., считая эту высоту отъ пола до нижней линіи стропилъ.

Для подъема и передвиженія паровозовъ въ той части зданія, гдѣ ремонтируются паровозы, предполагаются 2 электрическихъ мостовыхъ крана, съ подъемной силой въ 40 тоннъ каждый, съ пролетомъ около 10 саж.

Оба эти мостовые краны при подъемѣ паровоза будутъ дѣйствовать совмѣстно.

Для передвиженія меньшихъ грузовъ предполагается имѣть 2 электрическихъ мостовыхъ крана съ подъемной силой въ 6 тоннъ каждый. Эти послѣдніе мостовые краны могутъ ходить или по тѣмъ же подкрановымъ балкамъ, что и большіе мостовые краны, или ниже послѣднихъ по особымъ подкрановымъ балкамъ, въ зависимости отъ выбраннаго типа зданія и высоты его.

Ту часть зданія, гдѣ будутъ помѣщаться слесарные верстаки и механическіе станки, предполагается пристроить съ одной стороны въ видѣ бокового крыла къ главной части зданія, такъ что изъ главной части зданія въ пристройку получается свободный проходъ между колоннами, которыя будутъ расположены въ линію по длинѣ зданія, для поддержанія стропилъ и подкрановыхъ балокъ.

Внутренняя высота этой пристройки предполагается 4—5 саж., считая отъ пола до нижней линіи стропилъ, дабы можно было устроить балконъ, способствующій лучшей утилизаціи внутренности зданія.

Оборудованіе въ этой пристройкѣ, которая будетъ служить механической при паровозо-сборной и слесарно-пригоночной, желательно расположить по той системѣ, которая примѣнена въ новѣйшихъ американскихъ паровозныхъ мастерскихъ. Именно станки группируются по роду тѣхъ паровозныхъ частей, которыя они обрабатываютъ. Напримѣръ, всѣ станки, которыми приходится пользоваться при обработкѣ паровозныхъ буксъ и подшип-

никовъ буксовыхъ, сгруппированы въ одномъ мѣстѣ. Здѣсь же располагаются и верстаки тѣхъ слесарей, которые производятъ ручную пригонку паровозныхъ буксъ, ихъ подшипниковъ и наличниковъ. На балконѣ надъ этимъ мѣстомъ расположены горны, на которыхъ производится наплавка бабитовъ буксовыхъ подшипниковъ.

Подобнымъ же образомъ группируются въ одномъ мѣстѣ станки, служащіе для обработки дышлъ и ихъ подшипниковъ, кулиснаго механизма, поршней и крейцкопфовъ, паровозныхъ цилиндровъ и золотниковъ.

Во избѣжаніе ручной очистки отъ грязи, выкаченный изъ-подъ паровоза колесный скатъ съ буксами погружается мостовымъ краномъ въ ванну со щелокомъ, находящуюся въ томъ же отдѣленіи паровозной мастерской, гдѣ и станки. Подобнымъ же образомъ освобождаются отъ грязи дышла и части кулиснаго механизма.

Котельная въ новѣйшихъ американскихъ мастерскихъ устраивается или какъ продолженіе паровозо-сборной, или подъ прямымъ угломъ къ ней.

При устройствѣ котельной въ видѣ продолженія паровозосборной, между ними или устраивается поперечная стѣна во всю высоту зданія, или раздѣляющая стѣна дѣлается только такой высоты, чтобы черезъ нее мостовые краны могли перенести котелъ изъ паровозо-сборной въ котельную.

Если же раздѣляющая стѣна устроена во всю высоту зданія, то въ этой стѣнѣ устраиваются ворота, черезъ которыя котелъ доставляется на вагонеткѣ изъ паровозосборной въ котельную,

Существуютъ и такія мастерскія, гдѣ паровозо-сборная отъ котельной не отдѣляются стѣной.

Въ Пинскихъ мастерскихъ, по условіямъ мѣстности, удобнѣе будетъ расположить котельную, какъ продолженіе паровозосборной.

По расчету площадей зданія Пинскихъ мастерскихъ, произведенному на основаніи данныхъ Комиссіи, получается, что въ предположеніи пыпуска 90 паровозовъ въ годъ, площади зданій паровозныхъ мастерскихъ должны имѣть слѣдующіе размѣры:

паровозо-сборная	155	кв. саж.
рамная	240	„ „
котельная	600	„ „
малярная для паровоз. и тенд.	100	„ „
механическ. при паровозо-сбор.	630	„ „
трубная и мѣдницкая	60	„ „
	1.785	кв. саж.

Для расширенія Пинскихъ мастерскихъ является цѣлесообразнымъ построить зданія въ 1785 кв. саж. такого типа, чтобы въ немъ помѣщались паровозо-сборная, рамная, котельная, механическая, трубная, мѣдницкая и паровозо-малярная.

Существующая въ настоящее время механическая мастерская площадью въ 524 кв. саж. будетъ служить тогда для работъ вагоннаго цеха и для массоваго производства нѣкоторыхъ паровозныхъ частей, а также для изготовленія частей въ запасъ главнаго склада, для линейныхъ работъ и для работъ для другихъ службъ. Также существующая механическая мастерская, находясь въ непосредственномъ соединеніи съ кузницей, можетъ быть примѣнена для расширенія кузницы.

Площадь существующей кузницы—415 кв. саж., между тѣмъ по расчету на основаніи данныхъ Комиссіи площадь кузницы для однѣхъ паровозныхъ работъ должна составлять 340 кв. саж.

Для приблизительнаго опредѣленія площадей кузницы и механической, потребныхъ для вагонныхъ работъ, можно воспользоваться примѣромъ Крюковскихъ вагонныхъ мастерскихъ.

Тамъ общая площадь вагоно-сборныхъ и малярныхъ для пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ приблизительно равняется 1.150 кв. саж., площадь же кузницы составляетъ 320 кв. саж. а площадь механической и колесной 750 кв. саж.

Въ настоящее время въ Пинскихъ мастерскихъ общая площадь вагоно-сборныхъ для пасажирскихъ и товарныхъ составляетъ 1,681 кв. саж.

По расчетамъ же на основаніи данныхъ Комиссіи для Пинскихъ мастерскихъ общая площадь вагоно-сборной и малярной пассажирскихъ вагоновъ должна составлять 1430 кв. саж., площадь вагоно-сборной 1440 кв. саж., итого 1430+1440=2870 кв. саж.

Принимая какъ первое приближеніе для расчета площадей кузницы и механической, потребныхъ для вагонныхъ работъ Пинскихъ мастерскихъ, тѣ площади этихъ зданій, которыя существуютъ въ Крюковскихъ мастерскихъ, получимъ требуемую общую площадь кузницы для Пинскихъ мастерскихъ 340+320=660 кв. саж., гдѣ 340 кв. саж., найденная по расчету, на основаніи данныхъ Комиссіи, площадь кузницы для паровозныхъ работъ, а 320 кв. саж. площадь кузницы, потребная для вагонныхъ работъ и равная площади кузницы Крюковскихъ вагонныхъ мастерскихъ. Въ настоящее время существующая кузница Пинскихъ мастерскихъ имѣетъ площадь 415 кв. саж., такимъ образомъ недостаетъ 660—415=245 кв. саж.

---

*) Данныя о зданіяхъ Крюковскихъ мастерскихъ взяты изъ схематическаго плана въ сочиненіи Павловскаго „Современное русское паровозное хозяйство“.

Существующая въ настоящее время при Пинскихъ мастерскихъ механическая имѣетъ площадь 524 кв. саж., кромѣ того существующая колесная имѣетъ площадь въ 346 кв. саж., такимъ образомъ общая площадь этихъ зданій составляетъ 524+346= 870 кв. саж.

Въ Крюковскихъ вагонныхъ мастерскихъ общая площадь механической и колесной составляетъ 750 кв. саж., такимъ образомъ при предоставленіи существующихъ механической и колесной исключительно для вагонныхъ работъ получится въ Пинскихъ мастерскихъ избытокъ зданій механическаго цеха, противъ Крюковскихъ мастерскихъ, на 870—750=120 кв. саж. Этотъ избытокъ можетъ быть примѣненъ для покрытія вышеупомянутаго недостатка въ площади кузницы.

При расчетѣ площадей зданій Пинскихъ мастерскихъ необходимо принять во вниманіе удаленіе главнаго склада м. сл. отъ зданій цеховъ, такъ напримѣръ разстояніе существующей котельной до главнаго склада составляетъ по прямой линіи 315 саж., благодаря этому является желательнымъ устройство кладовыхъ наиболѣе употребительныхъ матеріаловъ въ самыхъ зданіяхъ цеховъ или въ пристройкѣ къ нимъ. Подобное расположеніе кладовыхъ нашло себѣ примѣненіе въ нѣкоторыхъ американскихъ мастерскихъ, несмотря на то, что тамъ зданія самого главнаго склада располагаются близко отъ зданій цеховъ. Такъ, напримѣръ, тамъ подъ одной крышей съ кузницей расположенъ и складъ желѣза, необходимаго для кузнечныхъ работъ. Складъ литейныхъ металловъ составляетъ продолженіе литейной мастерской.

При осуществленіи этого для Пинскихъ мастерскихъ площади кладовыхъ должны быть прибавлены къ найденнымъ по расчету площадямъ зданій ремонтныхъ помѣщеній мастерскихъ. скихъ.

Для удобства передвиженія матеріаловъ и частей подвижного состава между цехами мастерскихъ и главнымъ складомъ необходимо уложить по территоріи мастерскихъ главнаго склада и въ зданіяхъ цеховъ узкоколейные пути.

Но при передвиженіи по узкоколейнымъ путямъ по дворамъ мастерскихъ и главнаго склада м. сл. является затрудненіе при пересѣченіи узкоколейныхъ путей съ ширококолейными, по которымъ могутъ двигаться паровозы и вагоны, а равно ширококолейные пути могутъ быть заставлены стоящими вагонами.

Вслѣдствіе этого, кромѣ узкоколейныхъ путей является необходимымъ устроить еще на дворѣ мастерскихъ электрическій мостовой кранъ, подкрановыя балки котораго были бы расположены на колоннахъ такой высоты, чтобы мостовой кранъ могъ

проходить поверхъ паровозовъ и вагоновъ, движущихся по ширококолейнымъ путямъ.

Такой кранъ будетъ перевозить грузы между цехами и главнымъ складомъ м. сл.

Такіе электрическіе мостовые краны, на дворахъ мастерскихъ, распространены въ мастерскихъ американскихъ дорогъ.

Такъ, на дворѣ паровозныхъ мастерскихъ на ст. Бэттль-Крикъ въ С. Америкѣ ходитъ мостовой кранъ съ подъемной силой въ 10 тоннъ и пролетомъ въ 73 фута. Подкрановыя балки уложены на двухъ рядахъ колоннъ.

Для передвиженія малыхъ грузовъ, какъ дышла, поршни и т. п., въ соотвѣтственныхъ мѣстахъ механической мастерской находятъ себѣ примѣненіе малыя телѣжки, приводимыя въ движеніе электричествомъ, движущіяся по нижнему поясу двутавровой балки .Такія телѣжки подъемной силы въ 1 тонну устроены въ мастерскихъ на ст. Дармштадтъ, гдѣ балки для ихъ передвиженія уложены какъ по продольному, такъ и по поперечному направленію, при чемъ переходъ телѣжки съ продольной балки на поперечную совершается, или при помощи кривой радіуса 3 метра, или при помощи устроеннаго вверху спеціальнаго поворотнаго круга, управляемаго снизу при помощи свѣшивающейся цѣпи.

Упомянутыя электрическія подвѣсныя телѣжки, движущіяся со скоростью 100 метровъ въ минуту, т. е. со скоростью идущаго человѣка, и управляемыя снизу, представляютъ нѣкоторыя преимущества передъ узкоколейными путями, такъ какъ вышеупомянутыя телѣжки являются не только средствомъ передвиженія, но и подъемнымъ механизмомъ. Независимо того избѣгаются неудобства, встрѣчающіяся при пересѣченіи узкоколейныхъ путей съ ширококолейными.

СВѢДѢНІЯ

о главныхъ мастерскихъ.

Отдѣлъ V.

Дополнительныя соображенія и данныя.

Въ нижеслѣдующемъ приводятся нѣкоторыя данныя изъ литературы о новѣйшихъ иностранныхъ мастерскихъ, могущія найти примѣненіе при разрѣшеніи вопросовъ, касающихся расширенія Пинскихъ мастерскихъ.

Площади зданій цеховъ.

При опредѣленіи площадей зданій мастерскихъ въ Буда-Пештѣ (Иствантелекъ) было принято, что изъ общаго числа подвижного состава, назначеннаго къ поступленію въ теченіе года въ мастерскія, 19% паровозовъ, 8% пассажирскихъ вагоновъ и 2% товарныхъ вагоновъ должны имѣть крытыя помѣщенія.

При постройкѣ паровозныхъ мастерскихъ на ст. Дармштадтъ было принято при поступленіи въ мастерскія въ годъ 500 паровозовъ, что число стойлъ въ паровозо-сборной должно составлять 17% и построена паровозо-сборная на 84 стойла.

Стойла поперечныя, надъ которыми ходитъ мостовой кранъ на 60 тоннъ, съ пролетомъ въ 12,6 метра, вводъ и выводъ паровозовъ въ зданіе совершается при помощи телѣжки длиною въ 10 метровъ съ подъемной силой въ 80 тоннъ.

Если примѣнить норму въ 17% къ Пинскимъ мастерскимъ, то, принимая 90 паровозовъ, ремонтируемыхъ въ годъ, получится 0,17×90=16 стойлъ.

Союзомъ германскихъ У. ж. д. установлена норма въ 25% для стойлъ въ паровозо-сборной.

По этой нормѣ для паровозо-сборной Пинскихъ мастерскихъ получится 0,25×90=23 стойла.

По расчету, на основаніи данныхъ Комиссіи, получилось для Пинскихъ мастерскихъ, при 90 паровозахъ, выпускаемыхъ въ годъ, для паровозо-сборной 5 стойлъ, а для зданій цеховъ получились слѣдующія площади:

паровозо-сборная . .	155	кв. саж.
рамная	240	„ „
котельная	600	„ „
малярная	100	„ „
механическая . . .	630	„ „
трубная и мѣдницкая	60	„ „
тендерная	240	„ „
Итого .	2.025	кв. саж.

Если взять для примѣра нѣсколько подходящія площади американскія паровозныя мастерскія на ст. Бэттль-Крикъ, то тамъ паровозо-сборная, механическая, колесная, трубная, мѣдницкая и тендерная помѣщаются въ одномъ зданіи площадью въ 2.790 кв. саж., въ этомъ же зданіи производится и окраска.

При выпускѣ 260 паровозовъ въ годъ число стойлъ для паровозо-сборной взято 25. Стойла поперечныя. Въ паровозо-сборной одинъ мостовой кранъ въ 120 тоннъ, другой въ 10 тоннъ.

Площади цеховъ распредѣлены въ этихъ мастерскихъ такимъ образомъ:

паровозо-сборная . .	670	кв. саж.
котельная	440	„ „
трубная	100	„ „
мѣдницкая	100	„ „
механическая . . .	1.240	„ „
тендерная	240	„ „
Итого .	2.790	кв. саж.

Въ котельной гидравлическій аккумуляторъ для примѣненія напора воды при гидравлической клепкѣ и нѣкоторыхъ станкахъ.

При постройкѣ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ на ст. Вейкроссъ въ С. Америкѣ, было принято какъ практическая норма для хорошихъ современныхъ мастерскихъ, что площадь механической должна составлять 143% площади паровозо-сборной, котельная должна составлять 58%, а кузница 42%, отъ этой же площади паровозо-сборной.

На ст. Вейкроссъ паровозо-сборная имѣетъ 15 стойлъ.

Высота и ширина зданій паровозо-сборной, котельной и механической.

Паровозо-сборныя въ Америкѣ строятся преимущественно съ поперечными стойлами.

Примѣромъ могутъ служить паровозныя мастерскія на ст. Стрэтфордъ. Паровозная имѣетъ внутреннюю высоту зданія, считая отъ пола до нижней линіи стропилъ 7,14 саж.

Внутренняя ширина паровозо-сборной — 10 саж., считая между центрами колоннъ.

Два мостовыхъ крана одинъ надъ другимъ.

Верхній кранъ въ 120 тоннъ.

Возвышеніе головки рельсъ, по которымъ онъ ходитъ, надъ поломъ мастерскихъ—5,52 саж. Слѣдовательно, отъ подкрановаго рельса большого крана до нижней линіи стропилъ остается разстояніе—1,62 саж.

Нижній кранъ въ 10 тоннъ, возвышеніе подкрановаго рельса его надъ поломъ мастерской—4 саж.

Механическая пристроена къ паровозо-сборной съ одной стороны, по длинѣ зданія и состоитъ изъ двухъ пролетовъ.

Первый пролетъ имѣетъ высоту 5 саж., ширину 9,28 саж. Мостовой кранъ въ 10 тоннъ, подкрановый рельсъ возвышается надъ поломъ зданія на 4 саж., съ одной стороны этого зданія имѣется балконъ небольшой ширины.

Второй пролетъ механической имѣетъ высоту 5 саж., ширину 5,71 саж., двухъэтажный, отъ пола нижняго этажа до пола верхняго этажа 2,85 саж., отъ пола верхняго этажа до нижней линіи стропилъ 2,13 саж.

Паровозо-сборная съ продольными стойлами имѣется въ С. Америкѣ, напримѣръ въ мастерскихъ на ст. Пэрсонсъ.

Паровозо-сборная эта имѣетъ 3 продольныхъ пути.

Ширина зданія, считая между центрами колоннъ, 11,14 саж.

Въ паровозо-сборной 2 мостовыхъ крана по 60 тоннъ, могущихъ работать совмѣстно.

Высота головки рельсъ, по которымъ ходятъ упомянутые мостовые краны, надъ поломъ зданія—3,85 саж.

Такъ какъ полная внутренняя высота зданія въ описаніи не указана, то, принимая разстояніе отъ подкрановаго рельса до нижней линіи стропилъ въ 1,62 саж., какъ это было указано въ предшествующей паровозо-сборной на ст. Стрэтфордъ, получимъ для настоящей паровозо-сборной на ст. Пэрсонсъ внутреннюю высоту въ 3,85+1,62=5,47 саж.

На балконахъ механической мастерской помѣщаются приборы отопленія Стюртевента, мелкіе станки, слесарные верстаки, кладовыя мелкихъ предметовъ, инструментальныя, мѣдницкіе горны, умывальныя и раздѣвальныя отдѣленія. Послѣднія два отдѣленія занимаютъ довольно большія площади, такъ какъ въ американскихъ мастерскихъ каждому мастеровому предоставляется запирающійся шкафъ для платья, въ умывальномъ отдѣленіи имѣется большое число умывальныхъ чашекъ съ проведенной горячей и холодной водой.

О высотѣ котельныхъ, тамъ, гдѣ они представляютъ отдѣльное зданіе, можно судить по примѣру котельной на ст. Лейнгаузенъ, гдѣ отъ пола до нижней линіи стропилъ имѣется высота 4,93 саж.

Архитектура зданій.

Зданія мастерскихъ строятся въ Америкѣ, а нерѣдко и въ Германіи, факверковаго типа, при чемъ нагрузка отъ мостовыхъ крановъ, приводовъ и стропилъ передается исключительно на колонны, изготовляемыя преимущественно изъ стали. Въ ма-

стерскихъ на ст. Стрэтфордъ въ С. Америкѣ, фундаменты подъ такія колонны устроены на бетонныхъ сваяхъ. Разстояніе между колоннами, поддерживающими балки для мостовыхъ крановъ, взято въ мастерскихъ на ст. Пэрсонсъ, въ С. Америкѣ, въ 26', центръ отъ центра—3,7 саж.

Въ мастерскихъ на ст. Сэйръ въ С. Америкѣ, кирпичныя стѣны, окружающія стальной фахверкъ, имѣютъ собственный фундаментъ, независимый отъ фундамента колоннъ, хотя существуютъ металлическія связи стѣнъ съ колоннами.

Толщина кирпичныхъ стѣнъ въ паровозо-сборной на ст. Бичъ-Грувъ въ С. Америкѣ,—17,=0,2 саж. безъ контрфорсовъ, при чемъ внутренняя высота этого зданія 50 фут.=7,14 саж

Стоимость зданій исчисляется приблизительно въ 2 доллара съ 1 кв. фута площади пола зданія, что составляетъ на наши деньги около 196 руб. за кв. саж., при чемъ приблизительно половина этой суммы приходится на стальной фахверкъ.

Мастерскія съ меньшей высотой зданій.

Канадская Тихоокеанская ж. д. имѣетъ двое главныхъ мастерскихъ, однѣ въ Монтреалѣ, другія на ст. Виннипегъ.

Первыя имѣютъ большее значеніе и построены по обыкновенно-принятому въ Америкѣ типу съ большой высотой зданій.

Мастерскія же на ст. Виннипегъ меньшаго значенія, и при постройкѣ ихъ, для удешевленія, принята внутренняя высота зданій въ 4 саж.

Внутри паровозной сборной телѣжки, съ шириною ямы въ 48 фут.

Для подъема паровозовъ примѣняется неподвижный мостовой кранъ, построенный надъ телѣжкой, поперекъ зданія, кранъ имѣетъ 2 подвижныя подъемныя телѣжки по 50 тоннъ каждая.

Паровозъ подводится подъ кранъ на телѣжкѣ, поднимается краномъ и затѣмъ опускается на вагонеткѣ, на которыхъ и отвозится на стойло, тамъ имѣется подвижной мостовой кранъ въ 20 тоннъ.

Толщина кирпичныхъ стѣнъ зданія 17 фут.

Съ подлиннымъ вѣрно:

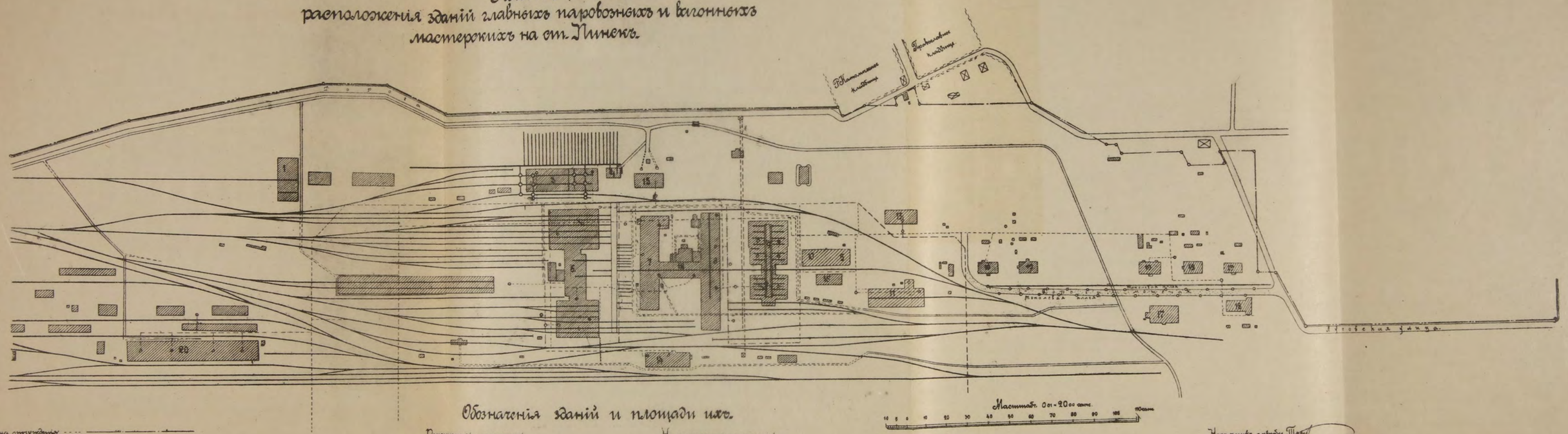
Начальникъ сл. т. и подвижного состава.

Инженеръ *(подпись)*.

Съ подлинымъ свѣрялъ: Инженеръ сл. т.

(подпись).

Планъ (эскизный)
расположенія зданій главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ на ст. Линекъ.



Граница отчужденія

Обозначенія зданій и площади ихъ.

Ремонтныя помѣщенія

1 Деревообдѣлочная — 120.00 кв саж
2 Сарай для ремонта товарныхъ вагон. — 674.00 "
3 Каменная — 346.00 "
4 Балдахинная — 36.00 "
5 Мастерская для ремонта автом. торм. — 70.00 "
6 Вагоносборная для пассаж. вагоновъ — 1007.00 "
7 Кузница — 415.00 "
8 Механическая — 524.00 "
9 Паровозосборная — 609.00 "
10 Литейная — 147.00 "
11 Котельная — 216.00 "

Итого 4224 кв саж.

Не ремонтныя помѣщенія

12 Инструментальная, кладовая, помѣщеніе для котловъ и паров. маш. механич. цеха. — 141.00 кв саж.
13. Складъ моделей — 90.00 "
14. Главная контора мастерскихъ — 116.00 "
15 Центральная электрическая станція — 79.00 "
16 Цеховая контора — 50.00 "
17. Столовая и комнаты для театр. представл. — 121.00 "
18 Химическая лабораторія — 66.00 "
19 Жилые домы деревянные одноэтажн. — Итого 663 кв саж.
20 Главный складъ материальной службы

Масштабъ 0м - 20.00 саж.

Начальникъ службы Пути и Подвижного состава Инженеръ

Инженеръ службы Пути

Чертилъ

Приложеніе № 11.

НОРМА

суточныхъ обмѣновъ вагонами Пол. ж. д. съ примыкающими въ узлахъ къ сосѣднимъ дор.

Дороги обмѣниваются вагонами.	Обмѣнный пунктъ.	Обмѣнъ. Нормальн.	Обмѣнъ. Максим.	Переходъ.
Съ Либаво-Роменской	Гомель	250	300	25
„ „ „	Молодечно	50	100	25
Съ М.-Брестской	Жабинка	20	20	—
Съ „	Барановичи	150	300	25
„ М.-К.-Воронежской . . .	Брянскъ	50/150 *)	100/150 *)	10
„ Николаевск.	Полоцкъ	100	150	25
„ Новозыбковской п. п. . .	Новозыбковъ	75	90	5
„ Привислинскими	Брестъ	350	500	25
„ „	Андреевцы	20	25	—
„ „	Волковыскъ	50	100	10
„ Риго-Орловской	Брянскъ	250	300	25
„ Сѣверо-Западными	Вильна	150	200	10
„ „ „	Бѣлостокъ	200	250	25
„ „	Гродна	25	50	—
„ Юго-Западными	Сарны	225	275	25
„ Привислинскими	Старосельцы	150	200	10

*) Числителемъ показана цифра, дѣйствующая до 1-го января 1912 г., а знаменателемъ—послѣ 1-го января.

Приложеніе № 12.

Объ установленіи надзора за своевременнымъ слѣдованіемъ грузовъ въ предѣлахъ Полѣсскихъ ж. д. въ цѣляхъ введенія учета и обслѣдованія просрочекъ въ доставкѣ такихъ грузовъ.

Отчетныя данныя послѣднихъ лѣтъ показываютъ, что сумма, ежегодно выплачиваемая Пол. ж. д. за просрочку въ доставкѣ грузовъ, достигаетъ большихъ размѣровъ.

Нѣкоторая, хотя и небольшая часть уплаты относится при этомъ за счетъ № 193 смѣты, и потому просрочки соотвѣтственно уменьшаютъ премію служащихъ по товаро-станціоннымъ работамъ. При этомъ, такъ какъ разслѣдованіе просрочекъ дѣлается за прошлое время, когда трудно возстановить во всей полнотѣ обстоятельства, вызвавшія просрочку груза, то станціямъ необходимо производить многія справки, отнимающія трудъ и время.

Въ виду ненормальности уплаты большихъ суммъ за просрочку грузовъ и для приближенія разслѣдованія просрочекъ непосредственно ко времени ихъ происхожденія и для уменьшенія числа просрочекъ, вводятся мѣропріятія, клонящіяся къ ускоренію слѣдованія грузовъ и къ упорядоченію ихъ перевозки, въ особенности же сборныхъ грузовъ. Въ виду этого признается своевременнымъ и необходимымъ выяснить причины столь убыточнаго для ж. д. замедленія въ доставкѣ грузовъ, а равно для возможнаго сокращенія количества претензій, а потому признано необходимымъ установить систематическій учетъ случаевъ просрочекъ въ доставкѣ груза въ предѣлахъ Пол. ж. д. съ тѣмъ, чтобы въ случаяхъ массовыхъ задержекъ въ слѣдованіи груза немедленно выяснить ихъ причины и принять мѣры для ихъ устраненія.

Какъ одна изъ мѣръ для введенія надзора за срочностью слѣдованія грузовъ, устанавливается слѣдующій порядокъ:

Для станцій промежуточныхъ, узловыхъ и передаточныхъ:

1) Всѣ промежуточныя, узловыя и передаточныя станціи, на которыхъ, не доходя до станціи назначенія, по какой бы то ни было причинѣ задержанъ проходящій грузъ съ выгрузкой его или безъ выгрузки, должны во всѣхъ случаяхъ отмѣтить на дорожныхъ вѣдомостяхъ названіе своей станціи и относительно прибытія день и часъ до или пополудни и номеръ поѣзда и

относительно отправленія груза тоже день и часъ до или пополудни и номеръ поѣзда, а о грузахъ, простоявшихъ въ вагонѣ или выгруженными болѣе 12 часовъ, кромѣ того, и причину простоя груза.

2) Эти отмѣтки предлагаю дѣлать для грузовъ прямого сообщенія подъ рубрикою IV на оборотной сторонѣ дорожныхъ вѣдомостей внизу на свободномъ мѣстѣ, а для грузовъ мѣстнаго сообщенія на лицевой сторонѣ дорожной вѣдомости слѣва на свободномъ мѣстѣ.

3) Станціи могутъ ставить календарные штемпеля и добавлять отъ руки № поѣзда и часы или дѣлать всѣ отмѣтки отъ руки чернилами или ставить штемпель станціи и добавлять прочія данныя.

4) Причины, по которымъ станція задержала грузъ, могутъ быть самыя различныя. Такъ, напримѣръ, вагонъ можетъ оказаться неисправенъ въ техническомъ или коммерческомъ отношеніи, (о чемъ должны быть составлены техническія и коммерческіе акты), грузъ можетъ быть засланъ и т. п. и потому эти причины, поясняющія задержку груза, должны быть вносимы въ документы въ мѣста, указанныя въ пунктѣ второмъ.

При этомъ отмѣтка должна быть краткая („перегрузка по технической неисправности вагона"), „засылка груза", „сортировка груза", „отмѣна поѣзда № 95" и тому подобн.

5) Передаточныя станціи ставятъ такіе же штемпеля и дѣлаютъ такія же отмѣтки, какъ и промежуточныя и узловыя станціи на всѣхъ документахъ какъ сдаваемыхъ, такъ и принимаемыхъ грузовъ.

Когда на дорожныхъ вѣдомостяхъ будутъ правильно поставлены всѣ такія отмѣтки, то, очевидно, при обслѣдованіи, просрочекъ, данныя для опредѣленія мѣста и причины просрочки могутъ быть усмотрѣны изъ дорожной вѣдомости и потому не будетъ основаній дѣлать запросы станціямъ и будетъ облегчена ихъ сложная работа въ наведеніи справокъ въ архивахъ и по натурнымъ книжкамъ, что дѣлается въ данное время.

Приказъ сей касается: нач. станцій, разъѣздовъ, ихъ замѣстителей, товарныхъ кассировъ, агентовъ передачи и всѣхъ агентовъ, завѣдывающихъ коммерческими операціями. Нач. отдѣленій, ревизоровъ движенія, ревизоровъ станціоннаго счетоводства за исполненіемъ прошу наблюдать.

Нач. дорогъ, инженеръ *(подпись)*.

За нач. сл. дв. инженеръ *(подпись)*.

Нач. сл. сб. *(подпись)*.

Грузъ по отправкѣ ..... *№* .....
просроченъ въ доставкѣ ..... *сутокъ.*

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТЪ

Составилъ .....

(станція, должность, имя, отчество и фамилія).

1. Свѣдѣнія относительно отправленія груза со станціи первоначальнаго отправленія, если это станція Полѣсскихъ дор. или передаточной станціи чужой дороги на Полѣсскія.

СТАНЦІЯ.		Какой скорости.	№ накладной.	№ вагона со станціи отправленія Полѣс. дор. или съ пер.	Время принятія стан. Полѣсск. дор. груза къ перевозкѣ или съ передачи.	Время отправленія груза со станціи погрузки или передаточной.				Причины задержки.
Отправ. Полѣс. дор. или станціи пріема съ чужой на Полѣсскія дороги.	Назначенія Полѣсскихъ дор. или станція передачи съ Полѣс.					Мѣсяцъ и число.	Часы.	Утро, день, ночь.	№ поѣзда.	

2. Проходъ груза черезъ станціи Полѣсскихъ дорогъ узловыя и промежуточныя.

Наименованіе станцій узловыхъ и распорядительныхъ, на которыхъ грузъ стоялъ болѣе 12 часовъ.	ПРИБЫТІЕ.					ОТПРАВЛЕНІЕ.					Причина задержки.
	№ вагона.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Утра, дня, вечера ночи.	№ поѣзда.	№ вагона.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Утра, дня, вечера, ночи.	№ поѣзда.	

3. Прибытіе груза на станцію назначенія или конечную передаточную станцію подлежащаго сдачѣ на чужую дорогу.

Названіе станцій назначенія груза или передаточной, если грузъ слѣдуетъ за предѣлы Полѣсскихъ дорогъ.	ПРИБЫТІЕ.					Сдача груза на чужую дорогу (названіе дороги).					Причины задержки.
	№ вагона.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Утра, дня, вечера, ночи.	№ поѣзда.	№ вагона.	Мѣсяцъ и число.	Часы.	Утра, дня, вечера, ночи.	№ передаточной вѣдом.	

Препровождаетъ начальникъ станціи

Приложеніе № 13.

СПРАВКА

объ опытѣ разработки казною лѣсныхъ дачъ для надобностей Полѣсскихъ ж. д.

Вслѣдствіе возникшихъ въ 1893 году затрудненій при покупкѣ для надобностей Пол. ж. д. лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ, вслѣдствіе рѣзкаго повышенія на конкуренціи цѣнъ, нач. названныхъ дорогъ инженеромъ В. Н. Коковцевымъ предпринятъ былъ рядъ мѣръ, направленныхъ къ болѣе выгодному пріобрѣтенію этихъ матеріаловъ и, между прочимъ, было обращено вниманіе на возможность пріобрѣтенія съ этой цѣлью лѣсныхъ дачъ на срубъ.

Вслѣдствіе сдѣланнаго имъ по сему вопросу представленія, Министръ П. С., по соглашенію съ Министромъ Ф. и Гос. Контролеромъ, разрѣшилъ пріобрѣсти одну или нѣсколько лѣсныхъ дачъ стоимостью до 100.000 руб. при условіи разработки ихъ подряднымъ способомъ. На основаніи этого разрѣшенія, въ 1894 г. инженеромъ В. Н. Коковцевымъ были пріобрѣтены лѣсныя дачи при имѣніи Немовичи помѣщика де-Карьера, находящемся въ Ровенскомъ уѣздѣ, Волынской губ., у ст. „Немовичи“ Вильна-Ровенскаго участка, принадлежавшаго въ то время Пол. ж. д. и отошедшаго съ 1906 г. къ Юго-Западнымъ ж. д. Эти дачи, общей площадью около 5.500 дес., куплены были подъ сплошную (1.800 дес.) и выборочную (3.700 дес.) рубки въ теченіе 19 лѣтъ, по 15 марта 1913 г., за 94.000 руб. Кромѣ того, у помѣщика Струкова въ имѣніи его Пинскаго уѣзда, Минской губ., Бастынь, при ст. „Дятловичи“ Вильна-Сарненскаго уч. Пол. ж. д. куплено было 500 дес. лиственнаго лѣса для сплошной рубки и въ остальной части имѣнія—выборочной рубки хвойнаго лѣса не менѣе 50.000 шт. шпалъ и бревенъ ежегодно, по усмотрѣнію управленія, въ сроки съ 1 декабря 1894 г. по 1 ноября 1899 г. за попенную плату.

Въ силу установленныхъ для разработки дачъ особыхъ правилъ, всѣ операціи по изготовленію и сдачѣ матеріаловъ на дороги должны были вестись подряднымъ способомъ во всемъ согласно заключеннымъ съ владѣльцами имѣній договорамъ.

Надзоръ за разработкой возложенъ былъ на мѣстныхъ участковыхъ ревизоровъ м. сл., при чемъ готовые матеріалы свидѣтельствовались особыми комиссіями, при участіи представителя

мѣстнаго контроля. Матеріалы, выработанные въ Немовичской дачѣ, фактуровались по цѣнамъ, установленнымъ нач. дор. на годъ впередъ. Разница между этой послѣдней цѣною и стоимостью разработки со всѣми накладными расходами отчислялась на погашеніе капитала въ суммѣ 94.000 р., затраченнаго на покупку Немовичскихъ лѣсныхъ дачъ. Матеріалы же, полученные изъ Бастынской дачи, фактуровались по цѣнамъ, выражающимъ стоимость разработки и вывозки матеріаловъ къ линіи съ присоединеніемъ къ этому попенной платы и всѣхъ накладныхъ расходовъ. Матеріалы, ненужные для Пол. ж. д. или такіе, употребленіе коихъ не можетъ принести той выгоды дорогамъ, которую можно извлечь путемъ продажи ихъ на сторону, продавались у. Пол. ж. д., по соглашенію съ контролемъ, порядкомъ, установленнымъ, на дорогахъ для продажи негоднаго имущества. Вырученныя отъ такой продажи суммы также обращались на погашеніе капитала 94.000 р.

Хотя въ концѣ 1894 г. инженеръ В. Н. Коковцевъ назначенъ былъ нач. Риго-Орловской ж. д., но тѣмъ не менѣе, съ разрѣшенія б. У. каз. ж. д., разработка означенныхъ дачъ продолжала производиться подъ его общимъ руководствомъ, какъ иниціатора дѣла. Вслѣдствіе этого, по личному выбору инженера В. Н .Коковцева и на условіяхъ имъ выработанной подписки, была предоставлена разработка дачъ подрядчику Вейнгерову, который до того состоялъ на Пол. ж. д. агентомъ для закупокъ и былъ извѣстенъ В. Н. Коковцеву своей добросовѣстностью и опытностью, при чемъ, такъ какъ вызванная въ 1895 году для этой цѣли конкуренція не дала никакихъ положительныхъ результатовъ, то Вейнгеровъ продолжалъ работать по цѣнамъ первоначальной подписки по 1 марта 1896 г., а съ этого срока—по цѣнамъ, заявленнымъ имъ на означенной конкуренціи 1895 г.

Новая конкуренція, вызванная въ 1896 г. на разработку дачъ въ 1897—1899 г.г., оказалась также несостоявшеюся, такъ какъ поданъ былъ только одинъ пакетъ Вейнгеровымъ и притомъ безъ внесенія залога. Въ виду этого, съ разрѣшенія б. У. каз. ж. д., разработка дачъ въ 1897—1899 г.г. съ однимъ льготнымъ годомъ была предоставлена Вейнгерову по заявленнымъ имъ цѣнамъ, безъ взиманія съ него залога, и въ силу этого съ нимъ были заключены два договора по разработкѣ дачъ въ имѣніи Струкова-Бастынь и де-Карьера—Немовичи.

Однако назначенныя, согласно упомянутымъ договорамъ, цѣны за разработку и вывозку матеріаловъ по Немовичскимъ дачамъ: за дрова—5 р. 50 к., 7 р., 50 к. куб. саж., за шпалы—25 к. штука и по Бастынской дачѣ—за дрова при сплошной рубкѣ—6 р. 30 к., при выборочной—6 р. 75 к., за куб. саж., а за шпалы по 20 к. за штуку—подрядчикъ Вейнгеровъ призналъ, по окончаніи перваго же года разработки, совершенно для себя

разорительными въ виду прогрессивнаго роста цѣнъ на рабочія руки, явившагося послѣдствіемъ чрезвычайнаго спроса на лѣсные матеріалы въ Полѣсьѣ, а также отсутствія саннаго пути за послѣднія двѣ зимы. Въ виду этого, заявленіемъ отъ 30 августа 1899 г., онъ обратился съ ходатайствомъ о возмѣщеніи ему убытковъ путемъ повышенія договорныхъ цѣнъ, при чемъ указалъ, что, вслѣдствіе убыточности операціи, онъ принужденъ былъ сдѣлать долгъ въ 43.957 р. 49 к., считая въ этой суммѣ 14.800 р., полученные отъ у. дорогъ въ видѣ аванса на разработку дачъ. Означенное заявленіе Вейнгерова было представлено въ У. ж. д., Комитетъ коего, разсмотрѣвъ этотъ вопросъ въ присутствіи инженера В. Н. Коковцева, призналъ болѣе для казны выгоднымъ оставить подрядъ за Вейнгеровымъ, возмѣстивъ ему убытки и увеличивъ цѣны. Самую же сумму убытковъ Вейнгерова и размѣръ увеличенія цѣнъ, а равно и размѣръ могущихъ быть убытковъ казны, въ случаѣ расторженія договоровъ съ Вейнгеровымъ, Комитетъ предоставилъ опредѣлить мѣстному совѣту управленія.

Во исполненіе такого порученія совѣтъ, обсудивъ всесторонне поставленные ему вопросы, нашелъ, что въ 1896 г. и 1897 г. Вейнгеровъ не несъ никакихъ убытковъ, такъ какъ цѣны, по которымъ онъ разсчитывался, не только не были для него убыточны, но даже давали нѣкоторую прибыль, которая и можетъ быть признана справедливымъ вознагражденіемъ за его труды. Въ виду этого можетъ быть рѣчь лишь объ убыткахъ за время съ 1 января 1898 г. по 1 сентября 1899 г., которые, по собраннымъ свѣдѣніямъ о существующихъ продажныхъ цѣнахъ опредѣляются въ суммѣ 19.922 р. 23 к. Принимая, затѣмъ, во вниманіе значительное повышеніе цѣнъ, выяснившихся на конкуренціяхъ 1900 г., согласно коимъ стоимость куб. саж. дровъ опредѣлилась въ 13 руб. и болѣе, а шпалы въ 70 к., а также имѣя въ виду понудить подрядчика къ скорѣйшей вывозкѣ на линіи выдѣланныхъ имъ уже матеріаловъ, совѣтъ рѣшилъ повысить цѣны: за дрова изъ Немовичскихъ дачъ—до 9 р. и 10 р. 50 к. за куб. саж. и до 35 коп. за шпалу, а изъ Бастынской дачи за дрова—до 9 р. 60 к. и за шпалу—30 к., что въ общемъ составило прибавку на все то количество матеріаловъ, которое должно было быть сдано подрядчикомъ съ 1 сентября 1899 года до конца договорнаго срока, приблизительно въ 12.900 р. Что же касается опредѣленія размѣра того убытка, который могла бы понести казна въ случаѣ устраненія Вейнгерова отъ подряда и потери,, вслѣдствіе этого, рабочаго періода, то совѣтъ призналъ, что таковой убытокъ можетъ превысить 80.000 руб.

Приведенныя соображенія совѣта были признаны уважительными Комитетомъ У. ж. д. и Министромъ П. С., вслѣдствіе

чего окончательное разрѣшеніе вопроса объ измѣненіи условій договора и возмѣщеніи убытковъ Вейнгерова было представлено на уваженіе Комитета Министровъ.

При разсмотрѣніи этого дѣла, Комитетомъ Министровъ было обращено вниманіе на то, что въ немъ имѣются обстоятельства, въ достаточной мѣрѣ оправдывающія отступленіе отъ общаго порядка, именно то, что пріобрѣтеніе дачъ на срубъ произведено было для устраненія дальнѣйшаго повышенія цѣнъ на лѣсные матеріалы. Кромѣ того, Комитетъ Мин. обратилъ вниманіе на высказанное въ засѣданіи мнѣніе тайнаго совѣтника Мясоѣдова-Иванова, что въ данномъ случаѣ на Вейнгерова въ существѣ дѣла нужно смотрѣть только какъ на ближайшаго распорядителя лѣсной операціи, исполнявшейся по непосредственнымъ указаніямъ Коковцева, что не даетъ возможности строго примѣнять къ Вейнгерову тѣ условія отвѣтственности, которымъ подлежатъ лица, вступающія въ договорныя отношенія съ казною. Наконецъ, въ пользу удовлетворенія ходатайства Вейнгерова говорило и то, что, въ случаѣ устраненія его въ январѣ 1900 г., послѣдствія оказались бы весьма неблагопріятными для казны по отсутствію времени для вызова новой конкуренціи или организаціи дѣла на новыхъ началахъ. Соображенія эти на первыхъ порахъ получили нѣкоторое подтвержденіе въ общихъ результатахъ разработки дачъ въ 1900 г. Вейнгеровъ, вслѣдствіе благопріятнаго рѣшенія Ком. М. его претензіи и полученія отъ казны на этомъ основаніи значительныхъ оборотныхъ средствъ, успѣлъ тотчасъ же сдать Пол. ж. д. 51.400 шпалъ и 4.136 куб. саж. дровъ преимущественно изъ Бастынской дачи. Но затѣмъ вскорѣ уже выяснилось, что онъ не въ состояніи будетъ вывезти въ срокъ по договору большую часть заготовленныхъ имъ лѣсныхъ матеріаловъ, вслѣдствіе чего пришлось продолжить ему срокъ разработки Бастынской дачи до 1 мая 1901 г., а по Немовичской—по 1 сентября того же года. Этими сроками собственно заканчивается періодъ разработки лѣсныхъ дачъ на началахъ подряда, такъ какъ къ этому времени уже ясно обнаружилось, что веденіе дѣла при помощи подставного подрядчика и при отсутствіи одного опредѣленнаго распорядителя можетъ вызвать большія затрудненія, что и сказалось, между прочимъ, въ разногласіяхъ между совѣтомъ управленія и нач. дорогъ инженеромъ Фриде, съ одной стороны, и инженеромъ В. Н. Коковцевымъ—съ другой. Вслѣдствіе этого было выработано особое положеніе, въ силу котораго вся разработка перешла въ исключительное и единоличное завѣдываніе В. Н. Коковцева, который, какъ иниціаторъ, былъ непосредственно заинтересованъ въ лучшей утилизаціи лѣса. При разработкѣ Немовичской дачи ему поставили условіемъ лишь согласоваться съ договоромъ на покупку дачи отъ 15 іюня 1894 г. и съ утвержден-

нымъ планомъ лѣсного хозяйства; способъ же и порядокъ разработки, равно какъ установленіе цѣнъ за выдѣлку и вывозку матеріаловъ, выборъ подрядчиковъ, рядчиковъ и рабочихъ всецѣло предоставленъ вѣдѣнію инженера Коковцева. Согласно этому положенію, матеріалы сдаются на дороги обычнымъ порядкомъ, т. е. по освидѣтельствованіи ихъ пріемочной комиссіей и расцѣниваются по номенклатурнымъ цѣнамъ, при чемъ разница между номенклатурной цѣной матеріала и его дѣйствительной стоимостью должна поступать на погашеніе капитала, затраченнаго на покупку Немовичской дачи. По окончаніи каждаго года инженеръ В. Н. Коковцевъ представляетъ въ У. ж. д. съ заключеніемъ совѣта у. Пол. ж. д. отчетъ по разработкѣ дачъ, а къ концу операціи долженъ дать полный отчетъ какъ по обороту матеріаловъ, такъ и денегъ.

Къ 1 августа 1901 г., т. е. къ началу разработки лѣсныхъ дачъ на этихъ обновленныхъ основаніяхъ, которыя, въ существенномъ, мало чѣмъ отличаются отъ прежнихъ, такъ какъ главный исполнитель всѣхъ операцій, подрядчикъ Вейнгеровъ, остался руководителемъ на мѣстѣ въ качествѣ довѣреннаго рядчика, работающаго сдѣльно за особое вознагражденіе (3.500 р. въ годъ)—разработка дачъ находилась въ слѣдующемъ положеніи: договоръ на разработку Бастынской дачи былъ законченъ и къ этому времени поступили уже на Пол. ж. д., какъ значится въ отчетѣ, слѣдующіе лѣсные матеріалы:

Наименованіе матеріаловъ.	Количество.	По цѣнѣ разработки.	По цѣнамъ желѣзной дороги.
Шпалъ	236,553 шт.	97.087 р. 48 к.	120.354 р. 19 к.
Дровъ	8.530,46 кб. с.	89.530 „ 74 „	92.622 „ 71 „
Бревенъ разныхъ размѣровъ	1.709,78 пог. с.	311 „ 64 „	285 „ 72 „
		186.929 р. 86 к.	213.262 р. 72 к.

Слѣдовательно, разработку этой дачи, въ общемъ, можно считать, несомнѣнно, выгодной для эксплоатаціи дорогъ, какъ давшей приблизительно 26.000 р. сбереженій.

Разработка же Немовичской дачи, для которой собственно и было установлено новое Положеніе, къ 1 августа 1901 г. находилась въ слѣдующемъ видѣ.

По даннымъ отчетовъ съ начала эксплоатаціи дачи выручено за матеріалы, сданные на Пол. ж. д. и проданные на сторону — 266.617 р., при общей затратѣ на ихъ разработку 203.718 р.; слѣдовательно, за это время былъ полученъ излишекъ въ 62.899 р., который, на основаніи установленнаго для сего порядка, по мѣрѣ поступленія на дороги матеріаловъ, обращался на погашеніе 94.000 р., затраченныхъ въ 1894 г. на покупку дачъ. Такимъ образомъ за семь лѣтъ эксплоатаціи Немовичской дачи подряднымъ способомъ ежегодно погашалось, въ среднемъ, около 9.000 р. и осталось погасить при дальнѣйшей разработкѣ дачи 31.101 р. Кромѣ того, предстояло возвратить полученные отъ казны прежніе авансы въ суммѣ 19.275 р., а также покрыть къ концу операціи—30.000 р. новаго аванса, отпущеннаго В. Н. Коковцеву въ 1901 г. на предстоящую разработку дачи по новому Положенію.

Въ дальнѣйшемъ, къ 1 января 1911 г., какъ видно изъ отчетныхъ данныхъ, положеніе разработки выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

По приходу:

1) Поступило отъ продажи матеріаловъ	
Полѣсскимъ ж. д.	58.711 р. 11 к.
Юго Западнымъ ж. д.	77.829 „ 92 „
2) Продано на сторону на.	120.038 „ 80 „
3) Случайные доходы	5.218 „ 87 „
Итого. . .	261.798 р. 70 к.

По расходу:

1) Содержаніе администраціи	36.211 р. 75 к.
2) Хозяйственные, канцелярскіе и другіе расходы	24.615 „ 90 „
3) Разработка, вывозка и сдача матеріаловъ	198.656 „ 13 „
Итого . .	259.483 р. 78 к.

По этимъ даннымъ превышеніе дохода надъ расходомъ составляетъ 2.314 р. 92 коп. Обращая этотъ остатокъ на покрытіе суммы, затраченной на покупку дачи, какъ это дѣлалось и при подрядномъ способѣ эксплоатаціи дачи, всего остается непогашеннаго долга—28.786 р. 64 к.

Въ общемъ же, согласно объяснительной справкѣ къ отчету за 1910 г., представленной совѣту мѣстнаго у. Пол. ж. д., положеніе счетовъ по эксплоатаціи Немовичской дачи представляется на 1 января 1911 г. въ слѣдующемъ видѣ.

Пассивъ.

Кредиторы.

Кредиты эксплоатаціи Полѣсскихъ ж. д.	73.260 р. 31 к.
Итого. . .	73.260 р. 31 к.

Активъ.

Наличіе кассы . . .	16.887 р. 30 к.	
Стоимость запаса матеріаловъ . .	15.000 „ — „	
Дебиторы	7.679 „ 80 „	39.567 р. 10 к.
Сальдо		33.693 р. 21 к.
Итого . .		73.260 р. 31 к.

Покрыть этотъ временный дефицитъ предполагается въ остающееся еще до окончанія договора время, т. е. до 15 марта 1913 года, путемъ разработки имѣющихся въ наличіи 12.500 тней выборочной рубки и около 400 дес. сплошной рубки лѣса.

Главный контролеръ *(подпись)*.

Помощникъ главнаго контролера *(подпись)*.