

27270

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



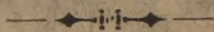
В. LXVIII. 68

~~39584~~

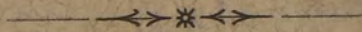
# МАТЕРІАЛЫ

П О

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



Либаво-Роменская жел. дор.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
Невская типографія, Троицкая ул., 32.  
1911.

Н



27240

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

84521

### Слѣдующіе Труды Комиссіи:

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

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

39

Библиотека НИИФ СССР

№№ вы- пусковъ.	Цѣна Р. К.
XII. О хозяйственности управленія казенныхъ желѣз- ныхъ дорогъ. Н. Петровъ. . . . .	1 —
XIII. Къ разсмотрѣнiю смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ. . . . .	Исчер- панъ.
XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Панта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г., перевелъ Н. Петровъ . . . . .	3 —
XV. Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ же- лѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г. . . . .	Исчер- панъ.
XVI. Краткое изложеніе заключеній сѣзда начальни- ковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включен- нымъ въ программу занятій сего сѣзда, состо- явшагося 27 января,—3 февраля 1909 г. . . . .	Исчер- панъ.
XVII. Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ . . . . .	Исчер- панъ.
XVIII. Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій . . . . .	Исчер- панъ.
XIX. Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указа- ніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборот- ныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ . . . . .	Исчер- панъ.
XX. Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. При- ложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощ- ника начальника С.-Петербурго-Варшавской же- лѣзной дороги о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. . . . .	1 50
XXI. Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіаль. Переводъ В. Ивановскаго. . . . .	Исчер- панъ.
XXII. Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій. . . . .	2 —
XXIII. Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ, Н. Петровъ. . . . .	4 —
XXIV. I. Отчетъ по осмотру тульскихъ паровозныхъ и московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско- Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Мос- ковско-Брестской жел. дор., произведенному въ августъ мѣсяцъ 1909 года, по порученію г. Пред- сѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Вышей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго интен- сивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Риццоли . . . . .	Исчер- панъ.

№№ вы- пусковъ.	Цѣна Р. К.
XXV. Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Куль- жинскій . . . . .	Исчер- панъ.
XXVI. Швейцарскій союзный желѣзнодорожный законъ	1 50
XXVII. О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи. . . . .	— 75
XXVIII. Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ. . . . .	— 50
XXIX. Правительственные источники образованія капита- ловъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ. . . . .	— 20
XXX. О дѣятельности сѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г. . . . .	Исчер- панъ.
XXXI. О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій.	— 75
XXXII. Матеріалы по вопросу о реорганизациі управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	Исчер- панъ.
XXXIII. Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ же- лѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ. . . . .	1 50
XXXIV. Передача государственныхъ земель желѣзнымъ до- рогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки С. Кульжинскій. . . . .	— 75
XXXV. Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ. . . . .	— 75
XXXVI. О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти С. Куль- жинскій. . . . .	— 75
XXXVII. Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ . . . . .	3 —
XXXVIII. Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣз- ныхъ дорогъ . . . . .	3 —
XXXIX. Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣз- ной дороги . . . . .	3 —
XL. Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть 1. . . . .	3 —
XLI. Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть 2. . . . .	3 —
XLII. Матеріалы по вопросу о реорганизациі отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть 3. . . . .	3 —
XLIII. Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ . . . . .	— 50
XLIV. Паровозный паркъ казенныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплуата- ціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ. . . . .	3 —

№№ вы пусковъ.	Цѣна Р. К.
XLV. Планъ района обращенія паровозовъ типа $\frac{4}{5}$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ.	Исчерпанъ.
XLVI. Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія . . . . .	5 —
XLVII. Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплуатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплуатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей . . . . .	5 —
XLVIII. Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія . . . . .	2 —
XLIX. Составляющая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ. . . . .	3 —
L. Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казенныхъ жел. дор. по исполненію росписи и по эксплуатационнымъ отчетамъ управленій этихъ дорогъ. . . . .	2 —
LI. Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ . . . . .	— 75
LII. Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ жел. дор.	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 жел. дороги . . . . .	3 —
LVII. Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ. . . . .	1 25
LVIII. О реорганизаціи центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами С. Кульжинскій . . . . .	1 —
LIX. Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федоровъ. . . . .	1 50
LX. Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе. Н. Петровъ. . . . .	— 50
LXI. Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьева подъ ред. С. Кульжинскаго. . . . .	1 —

№№ вы-  
пусковъ.

Цѣна  
Р. К.

LXII. Статья 683 ч. I. т. X. Свода Законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ . . . . .	1 50
LXIII. Очерки финансовой организациі Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель подъ ред. С. Н. Кульжинскаго . . . . .	3 —
LXIV. О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій. . . . .	1 50
LXV. О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій . . . . .	— 50
LXVI. Матеріалы по обследованію Сызрано-Вяземской жел. дор. . . . .	3 —
LXVII. Матеріалы по обследованію Самаро-Златоустовской жел. дор. . . . .	3 —
LXVIII. Матеріалы по обследованію Либаво-Роменской ж. д.	3 —
LXX. Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними, и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ . . . . .	— 75

**Б) Печатаются:**

LXIX Матеріалы по обследованію Сибирской ж. д. . . . .	— —
LXXI Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Переводъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго . . . . .	— —
LXXII. О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій . . . . .	— —
LXXIII. Къ вопросу о реорганизациі желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгофъ. Перев. съ нѣм. Ю. Н. Кульжинскаго . . . . .	— —





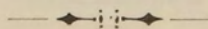
ВЫСОЧАЙШЕ учрежденная Особая Высшая Комиссія для  
всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

В. LXVIII.

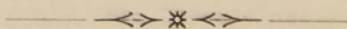
# МАТЕРІАЛЫ

П О

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.



Либаво-Роменская жел. дор.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.  
Невская типографія, Троицкая ул., 32.  
1911.

ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ ОСОБОЙ ВЫСШЕЙ КОМИССИИ ДЛ  
ВСЕСТОРОННЯГО ИЗСЛѢДОВАНІЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ.

ВЪ 1871 Г.

# МАТЕРІАЛЫ

П О

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

---

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

---

Линдбергъ-Романскій жел. дог.

С. ПЕТЕРБУРГЪ.

Издана типографіей Ученнаго Занятія 23.

1871

## ОГЛАВЛЕНІЕ.

---

	Стр.
Обшія свѣдѣнія о дорогѣ . . . . .	I.
I. Журналъ засѣданій для обсужденія программъ Высшей Комиссіи по хозяйственнымъ и организаціоннымъ во- просамъ . . . . .	1
II. Журналъ засѣданія въ Либавскомъ биржевомъ коми- тетѣ . . . . .	153
III. Описаніе объѣзда дороги . . . . .	171
IV. Приложенія.	

# OLVABRENIE

1	Общая характеристика работы
2	I. Характеристика работы и ее значение
3	II. Методика исследования и ее результаты
4	III. Обсуждение полученных результатов
5	IV. Заключение

## Общія свѣдѣнія о дорогѣ.

№ пункта	Наименованіе пункта	Вѣдѣніе	Вѣдѣніе	Вѣдѣніе
1	С. 1			
2	С. 2			
3	С. 3			
4	С. 4			
5	С. 5			
6	С. 6			
7	С. 7			
8	С. 8			
9	С. 9			
10	С. 10			
11	С. 11			
12	С. 12			
13	С. 13			
14	С. 14			
15	С. 15			
16	С. 16			
17	С. 17			
18	С. 18			
19	С. 19			
20	С. 20			
21	С. 21			
22	С. 22			
23	С. 23			
24	С. 24			
25	С. 25			
26	С. 26			
27	С. 27			
28	С. 28			
29	С. 29			
30	С. 30			
31	С. 31			
32	С. 32			
33	С. 33			
34	С. 34			
35	С. 35			
36	С. 36			
37	С. 37			
38	С. 38			
39	С. 39			
40	С. 40			
41	С. 41			
42	С. 42			
43	С. 43			
44	С. 44			
45	С. 45			
46	С. 46			
47	С. 47			
48	С. 48			
49	С. 49			
50	С. 50			
51	С. 51			
52	С. 52			
53	С. 53			
54	С. 54			
55	С. 55			
56	С. 56			
57	С. 57			
58	С. 58			
59	С. 59			
60	С. 60			
61	С. 61			
62	С. 62			
63	С. 63			
64	С. 64			
65	С. 65			
66	С. 66			
67	С. 67			
68	С. 68			
69	С. 69			
70	С. 70			
71	С. 71			
72	С. 72			
73	С. 73			
74	С. 74			
75	С. 75			
76	С. 76			
77	С. 77			
78	С. 78			
79	С. 79			
80	С. 80			
81	С. 81			
82	С. 82			
83	С. 83			
84	С. 84			
85	С. 85			
86	С. 86			
87	С. 87			
88	С. 88			
89	С. 89			
90	С. 90			
91	С. 91			
92	С. 92			
93	С. 93			
94	С. 94			
95	С. 95			
96	С. 96			
97	С. 97			
98	С. 98			
99	С. 99			
100	С. 100			

Одніи свѣдѣніи о добротѣ

## ОБІЦЯ СВѢДѢНІЯ О ДОРОГѢ.

Составъ сѣти.

Дорога перешла въ казну 1 мая 1871 г.

Время открытія дороги по участкамъ:

- 1) Либавскій уч. . . 294,44 в. открытъ 4 сент. 1871 г.
- 2) Калкунскій „ . . 86,00 „ „ 1 нояб. 1873 г.
- 3) Роменскій „ . . 778,66 „ „ 15 іюля 1874 г.

Движеніе по второму пути открыто:

- 1) на участкѣ Гомель-Сновская . . . 94 в.—15 дек. 1902 г.
- 2) „ „ Макошино-Бахмачъ . 44,68 в.—12 окт. 1906 г.
- 3) „ „ Сновскъ-Макошино . 44,82 в.—14 окт. 1907 г.

*Примѣчаніе.* Въ 778,66 вер. Роменскаго участка входитъ Осиповичская вѣтвь, длиною въ 39,20 вер. на участкѣ ея Осиповичи — Старыя Дороги, движеніе открыто 1 дек. 1896 года;

на участкѣ Старыя Дороги — Верхутино, длиною въ 17,87 в.—20 сентября 1906 года;

на участкѣ Верхутино — Урѣчье, длиною въ 9,93 в.—1 окт. 1907 года.

Протяженіе.

Протяженіе.	Общее протяженіе путей по расчету одностороннаго пути.	В ъ т о м ъ ч и с л ѣ.						
		Главныхъ.			Станціонныхъ.			
		Всего.	1-й путь.	2-й путь.	Въ верстахъ.	Пасса-жирск.	Запасныхъ.	Трактіонныхъ.
		В ъ в е р с т а х ѣ.			В ъ в е р с т а х ѣ.			
1. Главныхъ путей . . . . .	2067,27	1445,72	1261,97	183,75	621,55	58,66	514,29	48,60
2. Вѣтвей съ коммерческ. движеніемъ . . . . .	29,62	22,73	22,73	—	6,89	—	6,89	—
3. Узкоколейн. путей и колесныхъ парковъ . . . . .	10,35	—	—	—	10,35	—	0,78	9,57
4. Вѣтвей служебныхъ (балластныхъ, дровяныхъ и т. д.) . . . . .	26,16	26,16	26,16	—	—	—	—	—
5. Вѣтвей, принадлежащихъ частнымъ лицамъ . . . . .	9,07	6,21	6,21	—	2,86	—	2,86	—
Общее . . . . .	2142,47	1500,82	1317,07	183,75	641,65	58,66	524,82	58,17

Подвижной составъ. Подвижной составъ Либаво-Роменской ж. д. къ 1 янв. 1909 г. состоялъ:

паровозовъ:

пассажирскихъ . . . . .	73
товарныхъ 8-ми колесныхъ . . . . .	232
товарныхъ 6-ти колесныхъ . . . . .	134
танковый . . . . .	1
	<hr/>
Всего . . . . .	440

Вагоновъ:

пассажирскихъ . . . . .	441
товарныхъ . . . . .	11.609
	<hr/>
Всего . . . . .	12.050

**Мастерскія.** На Либаво-Роменской ж. д. имѣются двѣ главныя мастерскія,—въ Либавѣ и Гомелѣ, общей площадью въ 7836 кв. саж., и малыя мастерскія при 8 депо, площадью въ 1897 кв. саж.

**Д е п о.** Для обслуживанія паровозовъ имѣются 8 основныхъ депо и 6 оборотныхъ съ общимъ числомъ стойлъ—171 (на 1 янв. 1910 г.).

**Водоснабженіе.** Либаво-Роменская ж. д. снабжается водой въ 70 пунктахъ. Мощность машинъ колеблется отъ малой неопредѣленной мощности ручного привода (Дараганово, Старыя Дороги) до 20 Н. Р (Гомель).

Число лицъ, обслуживающихъ водоснабженіе, было:

машинистовъ . . . . .	66
кочегаровъ . . . . .	25
рабочихъ и сторожей при резервуарахъ . . . . .	64

Максимальная жесткость воды—38 франц. градусовъ на ст. Талалаевка (прудь).

Средній годовой расходъ воды для всей дороги въ куб. саж. . . . . 360.550

Емкость баковъ на станціяхъ . . . . . отъ 4 до 9 куб. саж.

Стоимость одной куб. саж. воды, не считая процентовъ и амортизаціи . . . . . 28,8 коп.

Городской воды дорога нигдѣ не покупаетъ.

**Станціи.** На Либаво-Роменской ж. д. имѣются слѣдующія узловыя станціи: Ромны, Бахмачъ, Гомель, Жлобинъ, Минскъ, Ново-Вилейскъ, Кошедары, Радзивилишки (внутренній узелъ), Муравьево и Калкуны.



Станцій тарифныхъ товарныхъ . . . . .	79
„ „ пассажирскихъ . . . . .	87
„ нефтяныхъ товарныхъ . . . . .	8
Разъѣздовъ съ грузовыми операціями . . . . .	2
„ „ пассажирскими „ . . . . .	11
Остановочныхъ пунктовъ съ пас. платформами . . . . .	5
Погрузочный пунктъ на перегонѣ . . . . .	1
Временно производится погрузка грузовъ согласно договорамъ съ частными лицами:	
на разъѣздѣ № 6 между ст. Бейсагола—Радзивилишки,	
„ карьерѣ 180 вер. Калкун. уч. ст. Шадовъ—Радзивилишки,	
„ разъѣздѣ № 8 „ „ „ Гайжуны—Кошедары,	
„ „ № 20 „ „ „ Березина—Рына,	
„ „ № 21 „ „ „ Рына—Красный Берегъ,	
„ „ № 23 „ „ „ Буда—Кошелев. — Солтановка,	
„ „ № 32 „ „ „ Рубанка—Талалаевка,	
„ полуст. Шиланы „ „ „ Шавли—Радзивилишки.	
Техническихъ разъѣздовъ . . . . .	20
Станціонныхъ складовъ и складочныхъ помѣщеній:	
пакгаузовъ . . . . .	8794 кв. саж. на 2659 вагон.,
амбаровъ . . . . .	504,93 „ „ „ 165 „
крытыхъ платформъ . . . . .	8768,00 „ „ „ 2936 „
открытыхъ „ . . . . .	7284,70 „ „ „ 2262 „
шатровъ . . . . .	3375,45 „ „ „ 1091 „
подстиловъ временныхъ . . . . .	517,37 „ „ „ 171 „
Свободныхъ площадей, могущихъ быть отведенными подъ склады . . . . .	105423,74 „ „ „ 39313 „
Складовъ и складочныхъ помѣщеній, приписанныхъ къ дорогѣ: . . . . .	10008,00 „ „ „ 3392 „

## Свѣдѣнія о централизаціи станцій и разъѣздовъ.

	Число станцій.
I. Централизованныхъ . . . . .	
1) Максъ Юделя . . . . .	1
2) Путиловскаго завода . . . . .	3
3) Сименса и Гальске . . . . .	1
4) Тоже — съ замками Дмитріенко . . . . .	5
5) Гордѣенко . . . . .	1
II. Нецентрализованныхъ . . . . .	119

## Распределение рельсъ на главномъ пути.

Рельсы.	Участки.	Т и п ы.				Итого.
		21 <sup>2</sup> / <sub>3</sub>	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	24	24 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> и 25	
	Либавскій уч.					
	Либава-Кошедары . . . . .	12,00	228,80	9,10	44,50	294,40
	Налкунскій уч.					
	Радзивилишки-Калкуны . . . . .	109,00	77,00	—	—	186,00
	Роменскій уч.					
	I путь:					
	Н. Вилейскъ-Ромны . . . . .	41,23	347,16	—	332,19	820,58
	II путь:					
	Гомель-Бахмачъ . . . . .	—	105,08	—	68,17	173,25
	Осиповичская вѣтвь.					
	Осиповичи-Урѣчье . . . . .	68,00	—	—	—	68,00
	Всего версть . . . . .	230,23	758,04	9,10	444,86	1.442,33

## Ш п а л ы.

На 1 января 1910 г. на дорогѣ лежали: непропитанные шпалы, сосновыя, самой ранней укладки—1900 г., пропитанные, сосновыя и дубовыя, самой ранней укладки—1903 года.

На дорогѣ имѣется шпало-пропиточный заводъ на ст. Осиповичи; строительная стоимость его 79.420 руб. 14 коп.; рассчитанъ на 320.000 шпалъ въ годъ въ предположеніи, что работы будутъ вестись только въ продолженіе 8 лѣтнихъ мѣсяцевъ.

Вотъ свѣдѣнія о дѣятельности завода:

Годы.	Количество.	Стоимость пропитки одной шпалы съ зарубкой, администраціей и др. расходами.	Способъ производства работъ.
1903	353.292	23,1	Подрядный, по договору съ Рютгерсомъ; договорная стоимость пропитки—21 коп.; стоимость зарубки — 1,4 коп. администрац. и др. расходы—0,7 коп.
1904	438.885	"	
1905	419.275	"	
1906	361.684	"	
1907	237.875	22,4	Хозяйственный.
1908	384.565	19,1	
1909	378.560	18,6	

Телеграфъ. На 1 января 1910 г. длина телеграфной линии была:

въ 1 проводъ . . .	27	вер.	прововерсть . . .	27
„ 2 „ . . .	256,6	„	„ . . .	532,2
„ 4 „ . . .	507	„	„ . . .	2028
„ 5 „ . . .	565	„	„ . . .	2825
„ 7 „ . . .	5	„	„ . . .	35
„ 11 „ . . .	1,5	„	„ . . .	16,5

Всѣхъ чертוניшущихъ аппаратовъ имѣлось . . .	399, *)
коммутаторовъ . . . . .	151,
автоматическихъ указателей типа Полъс. ж. д. . .	45,
телефонныхъ аппаратовъ . . . . .	532,
фонопоровъ стаціонныхъ . . . . .	130,
„ поѣздныхъ . . . . .	49,
электрическихъ повторителей семафоровъ . . . .	133,
жезловыхъ аппаратовъ Вебба и Томсона . . . .	211,
сигнальныхъ колоколовъ . . . . .	10,

#### Гальваническихъ элементовъ:

мейдингера . . . . .	4267
лекланше . . . . .	428
гелейзена . . . . .	631
Геркулесъ . . . . .	2480
Общее число телеграфистовъ на 1 янв. 1910 г. . .	306
Общее число 10-тисловныхъ депешъ на одного телеграфиста за 1909 г. . . . .	3754
Число 10-тисловныхъ депешъ на одного телегра- фиста въ сутки за 1900 г. . . . .	31

Вспомогательныя  
предпріятія.

На Либаво-Роменской ж. д. существуютъ слѣдующія вспомо-  
гательныя предпріятія:

#### 1) Ссудная операція:

выдачи ссудъ подъ хлѣбные грузы производятся только на  
тѣхъ станціяхъ, на которыхъ открыта и складочная операція (по  
положенію выдача ссудъ допускается на всѣхъ станціяхъ).

Открыта операція въ сентябрѣ 1893 г.

#### 2) Складочная операція—

открыта на ст. Ромны, Талалаевка, Рубанка, Дочь и Мѣна—  
въ декабрѣ 1903 г., а на ст. Либаво-Товарная—одновременно съ  
открытіемъ коммерческаго агентства.

\*) Работало по передачѣ телеграммъ только 211.

3) Комиссіонная операція—  
продажа хлѣбныхъ грузовъ по порученію отправителей.  
Открыта въ ноябрѣ 1896 г.

4) Экспедиторская операція—  
выполненіе таможенныхъ обрядностей при Либавской таможенѣ  
надъ грузами прямого заморскаго сообщенія, для каковой цѣли  
въ 1896 г. въ Либавѣ было учреждено желѣзнодорожное таможен-  
ное агентство.

Подробности помѣщены въ отвѣтѣ на вопросъ 29 хозяйственной  
программы.

I.

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



2 и 3 іюля 1910 г. въ управленіи Либаво-Роменской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре при участіи члена Комиссіи П. В. Синадино, представителей Либаво-Роменской ж. д. во главѣ съ начальникомъ ея П. И. Шестаковымъ, при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи А. Д. Лаврентьевъ и С. М. Воищевъ состоялись засѣданія для выясненія подлежащихъ обследованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ.

Открывая первое засѣданіе, Предсѣдатель ознакомилъ присутствующихъ съ задачами, возложенными на Особую Высшую Комиссію, и просилъ начальника дороги и начальниковъ службъ, а также представителей Министерства Финансовъ и Государственного Контроля высказаться послѣдовательно по вопросамъ программъ, заблаговременно высланныхъ на дорогу.

## I. ВОПРОСЫ ОБІЦЕ.

### По вопросу I

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

начальникъ сл. пути И. Ф. Кернъ доложилъ, что кредиты на новыя работы испрашиваются послѣ всесторонняго обсужденія на мѣстѣ, при участіи представителей вѣдомствъ, необходимости данной работы; въ тѣхъ случаяхъ, когда необходимость работы обуславливается размѣрами движенія, производится подробный расчетъ, подтверждающій эту необходимость.

На дорогѣ имѣется проектъ развитія пропускной и провозной способности, составленный на ближайшее пятилѣтіе съ расчетами по нормамъ и способамъ, указаннымъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, и рассмотрѣнный порайонными комитетами. Кромѣ того, имѣется пояснительная записка со спискомъ работъ по усиленію и улучшенію Либаво-Роменской ж. д. для приведенія ея въ состояніе, отвѣчающее современнымъ требованіямъ; эта записка будетъ передана въ Высшую Комиссію.

Начальникъ сл. тяги доложилъ, что всѣ новыя работы, относящіяся къ сл. тяги, вносятся въ смѣты согласно съ передаваемымъ въ Высшую Комиссію планомъ развитія дороги на періодъ съ 1909 по 1913 г.г.; въ планѣ приведены мотивы, по которымъ таія работы признаются необходимыми.

Начальникъ сл. движенія доложилъ, что всѣ новыя работы, производимыя на дорогѣ, вызываются только дѣйствительною въ нихъ необходимою, въ зависимости отъ роста движенія съ

цѣлью увеличенія пропускной способности и лучшаго оборудованія дороги складочными помѣщеніями; при этомъ всѣ работы проводятся постепенно по выработанному плану, о которомъ доложено начальниками сл. пути и тяги.

Въ числѣ намѣченныхъ этимъ планомъ работъ имѣется и постройка въ Либавѣ зернохранилища-элеватора на 3 милл. пудовъ.

Въ Либавѣ до настоящаго времени не сдѣлано ровно никакихъ приспособленій къ перегрузкѣ зерна съ желѣзнодорожной станціи на суда и въ этомъ отношеніи портъ Либава находится далеко позади всѣхъ русскихъ балтійскихъ портовъ, не говоря уже о сосѣднихъ германскихъ. Это обстоятельство, въ связи съ менѣе выгоднымъ положеніемъ Либавы по сухопутному сообщенію, служитъ причиною того, что либавская хлѣбная торговля, имѣющая въ своемъ распоряженіи незамерзающій портъ, несмотря на это не только не развивается, но даже не можетъ правильно организоваться; въ послѣднее время, вслѣдствіе вздорожанія рабочихъ рукъ и отсутствія какихъ-либо средствъ къ сокращенію накладныхъ расходовъ по перегрузкѣ хлѣбныхъ продуктовъ, сравнительно съ сосѣдними портами, оборудованными элеваторами, хлѣбная торговля начала видимо клониться къ упадку. Всѣмъ извѣстное ухудшеніе условій для хлѣбной торговли послѣднихъ лѣтъ особенно вредно отразилось на Либавѣ, въ чемъ легко убѣдиться изъ слѣдующихъ данныхъ, указывающихъ за рядъ лѣтъ прибытіе хлѣбныхъ грузовъ въ Либаву:

въ 1900 году . . . . .	48.796.898	пуд.
„ 1901 „ . . . . .	39.739.268	„
„ 1902 „ . . . . .	34.328.290	„
„ 1903 „ . . . . .	25.062.089	„
„ 1904 „ . . . . .	33.948.935	„
„ 1905 „ . . . . .	43.883.398	„
„ 1906 „ . . . . .	22.221.934	„
„ 1907 „ . . . . .	32.898.142	„
„ 1908 „ . . . . .	14.757.954	„
„ 1909 „ . . . . .	31.129.426	„

Эти данныя показываютъ, что торговля хлѣбомъ въ Либавѣ несомнѣнно сокращается, а поэтому сокращаются и доходы казенной желѣзной дороги отъ перевозки хлѣбныхъ грузовъ.

Изслѣдуя положеніе дѣла, управление Либаво-Роменской ж. д. еще въ 1903 году пришло къ заключенію, что изъ числа необходимыхъ мѣрспрїятій къ поддержанію хлѣбной торговли въ Либавѣ наиболѣе дѣйствительнымъ является постройка элеватора вмѣстимостью на 3 милл. пуд. зерна; по этому вопросу были составлены подробныя мотивированныя соображенія, представленныя на усмотрѣніе Управленія желѣзныхъ дорогъ при



рапортъ отъ 4 ноября 1903 г. за № 6145. Въ настоящее время надобность въ устройствѣ элеватора не только не миновала, а, наоборотъ, является еще болѣе настоятельною.

Особая комиссія, на которую Министромъ Путей Сообщенія въ 1906 г. возложено было составленіе предположеній объ усиленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ теченіе пятилѣтія 1907—1911 г.г. включила въ число этихъ работъ также и сооруженіе въ Либавѣ элеватора, стоимость котораго по приблизительному подсчету опредѣлена въ 1.700.000 руб., но до сихъ поръ ассигнованія еще не послѣдовало.

## По вопросу 2

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

начальникомъ сл. пути доложено, что работы, кромѣ экстренныхъ, вызванныхъ непредвидѣнными случаями, производятся по возможности въ наиболее удобное для самаго производства время, хотя нельзя не указать на то обстоятельство, что, вслѣдствіе поздняго утвержденія бюджета, приходится нѣкоторыя строительныя работы начинать лишь во второй половинѣ строительнаго сезона, теряя такимъ образомъ самое удобное весеннее время для начала работы, почему таковыя работы, рассчитанныя къ производству въ два строительныхъ сезона, приходится въ извѣстныхъ случаяхъ исполнять по кредиторскимъ спискамъ на третій годъ, что нельзя признать правильнымъ и выгоднымъ для казны. Также нельзя не упомянуть о несвоевременномъ производствѣ работъ по сплошной смѣнѣ рельсъ, поступающихъ съ заводовъ весьма поздно; такъ, на примѣръ, въ 1909 г. первая партія рельсъ поступила на дорогу лишь въ августѣ мѣсяцѣ, вслѣдствіе чего изъ 75 вер., назначенныхъ къ смѣнѣ, пришлось ограничиться 11,20 вер. и 63,80 вер. остались не смѣненными и смѣняются въ 1910 г., увеличивая излишне работу по смѣнѣ рельсъ, назначенную по смѣтѣ 1910 г. въ количествѣ 50 вер. Въ этомъ году рельсы для сплошной смѣны, назначенной по смѣтѣ текущаго года, также еще не поступали съ заводовъ. Такое ненормальное запаздываніе поставки рельсъ съ заводовъ слѣдовало бы устранить, дабы имѣть возможность производить сплошную смѣну рельсъ своевременно и въ наиболее удобное для работы время, а именно съ весны и до середины лѣта.

Хозяйственныя перевозки также производятся по возможности въ наиболее удобное время; заблаговременно указывается вѣдомость требуемаго распредѣленія по дистанціямъ наиболее важныхъ и громоздкихъ строительныхъ матеріаловъ, составляется планъ перевозки балласта, камня, щебня и т. п. Графикъ балластной возки и вѣдомости разсылки камня и щебня представляются въ Высшую Комиссію.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что паровозы поступаютъ въ большой ремонтъ по совершеніи ими въ большинствѣ про-

бѣга въ 200 тыс. вер., поэтому производство работъ по большому ремонту невозможно приурочить къ удобному времени года; точно также не можетъ быть приуроченъ и малый ремонтъ паровозовъ, ибо таковой производится въ депо каждый разъ по заявленію машиниста о неисправности паровоза. При большомъ движеніи, подъемки въ депо по возможности сокращаются и переносятся на лѣто съ такимъ расчетомъ, чтобы паровозы были въ исправномъ видѣ къ началу хлѣбной кампаніи. Что касается какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ вагоновъ, то періодическій и конвенціонный осмотръ ихъ производится по истеченіи срока осмотра и лѣтомъ въ большемъ количествѣ, чѣмъ зимой.

Начальникомъ сл. движенія доложено, что сл. движенія своихъ хозяйственныхъ перевозокъ не имѣетъ и не совершаетъ: ея только исполняются такія перевозки по требованіямъ сл. пути и матеріальной.

Такъ какъ обыкновенно періоды наиболѣе интенсивныхъ хозяйственныхъ перевозокъ совпадаютъ съ временемъ уменьшенія коммерческаго движенія, въ лѣтній періодъ, то особыхъ затрудненій для сл. движенія и дороги вообще эти перевозки не создаютъ.

При усиленіи коммерческаго движенія подъ перевозки грузовъ предоставляются вагоны по мѣрѣ возможности, съ прицѣпкой ихъ къ поѣздамъ коммерческаго движенія.

Занятіе перегона поѣздомъ для нагрузки или разгрузки на верстѣ служебнаго груза допускается также только въ то время, когда подобное занятіе перегона не мѣшаетъ коммерческимъ перевозкамъ.

Планы перевозокъ составляются только въ отношеніи перевозокъ дровъ, щебня, камня, балласта, остальные служебныя перевозки совершаются безъ особыхъ плановъ по мѣрѣ въ нихъ надобности и въ зависимости отъ наличія подвижнаго состава.

### По вопросу 3

3. Какія мѣры принимаются для устранения излишней, невызываемой дѣйствительными потребностями дѣла требовательности при приемѣ матеріаловъ, запасныхъ частей или произведенныхъ работъ?

Начальникъ сл. пути заявляетъ, что нѣкоторыя техническія требованія являются иногда дѣйствительно обременительными и изъ-за нихъ даже возникаютъ несогласія съ заводами; въ качествѣ примѣра можно привести, что ознакомившись съ техническими условіями на поставку соляной кислоты заводы, за исключеніемъ одного, не взяли за поставку, такъ что условія пришлось пересмотрѣть, послѣ чего вопросъ уладился.

Начальникъ сл. тяги считаетъ, что въ отношеніи этой службы примѣненія техническихъ условій не вызываютъ затрудненій быть можетъ потому, что условія вырабатываются на основаніи практическихъ соображеній и по возможности заключаются въ границы дѣйствительно необходимыхъ требованій.

Начальникъ дороги считаетъ, что излишнія требованія существуютъ и въ отношеніи сл. тяги, на что указываютъ, напримеръ, существованія условій № 1 и № 2 на поставку угля; эксперты, на обязанности которыхъ лежитъ опредѣленіе соответствія поставки условіямъ на нее, основываются только на формальности, что часто вызываетъ переписку и вмѣстѣ съ тѣмъ задерживаетъ уплату. Иногда при этомъ назначается вторая экспертиза, что также нежелательно, такъ какъ во всякомъ случаѣ вноситъ произволь и умаляетъ самое значеніе экспертизы.

Представитель Министерства Финансовъ въ совѣтѣ управленія Либаво-Роменской ж. д. Б. Д. Датіевъ въ подтвержденіе высказаннаго начальникомъ дороги указываетъ, что до послѣдняго времени большинство предметовъ принималось на дорогѣ со скидкой, вслѣдствіе несоответствія ихъ техническимъ условіямъ и только въ послѣднее время были приняты мѣры къ измѣненію такого порядка.

Начальникъ матеріальной сл. считаетъ, что для устраненія излишней требовательности при приѣмкѣ матеріаловъ необходимо упрощеніе техническихъ условій съ тѣмъ, чтобы не предъявлять къ матеріаламъ болѣе высокихъ требованій, чѣмъ то обуславливается ихъ назначеніемъ; въ настоящее время по техническимъ условіямъ всегда и для всего требуются матеріалы наилучшаго качества, что, не говоря уже о повышеніи цѣнъ, влечетъ за собой массу недоразумѣній при приѣмкѣ и, слѣдовательно, отражается на своевременности доставки матеріаловъ.

Представитель Государственнаго Контроля замѣчаетъ, что болѣею частью недоразумѣнія происходятъ при приѣмкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, что, по мнѣнію начальника матеріальной сл., вызывается именно слишкомъ высокими требованіями техническихъ условій на поставку лѣса.

Предлагая перейти къ обсужденію

#### вопроса 4,

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

Предсѣдатель проситъ прежде всего начальника сл. пути сообщить, не бываетъ ли задержки въ уплатѣ заработанныхъ денегъ рабочимъ.

Начальникъ сл. пути отвѣчаетъ отрицательно, что подтверждаетъ и представитель Государственнаго Контроля; при этомъ начальникъ сл. пути опредѣляетъ срокъ оплаты рабочихъ пятымъ числомъ слѣдующаго послѣ времени работы мѣсяца.

Вслѣдствіе болѣзни главнаго бухгалтера начальникъ дороги проситъ разрѣшенія прочесть письменный его отвѣтъ слѣдующаго содержанія:

„Задержки платежей, хотя и въ рѣдкихъ случаяхъ, бываютъ, а именно:

1) поставщикамъ, по формальностямъ, обусловленнымъ приемою матеріаловъ и предметовъ экспертными комиссіями, между членами которыхъ возникаютъ разногласія въ отношеніи приемки матеріаловъ по техническимъ условіямъ при опредѣленіи скидокъ, предусмотрѣнныхъ условіями и договорами, при этомъ очень часто представитель отъ Государственнаго Контроля при освидѣтельствованіи матеріаловъ остается при особомъ мнѣніи, не соглашаясь съ остальными членами приемочной комиссіи. Это обстоятельство въ свою очередь нерѣдко вызываетъ вторую экспертизу, что отдаляетъ уплату денегъ поставщикамъ иногда на мѣсяць и болѣе;

2) подрядчикамъ,—задержки въ уплатахъ происходятъ главнымъ образомъ вслѣдствіе ревизіонныхъ замѣчаній контроля, коими нерѣдко требуется доставленіе подробныхъ исполнительныхъ смѣтъ на произведенныя незначительныя работы и иныхъ объясненій, какъ на примѣръ: а) причинъ увеличенія количества работъ, б) способа производства ихъ, в) стоимости ихъ по сравненію съ таковою на другихъ участкахъ дороги и т. п.; такія ревизіонныя замѣчанія иногда задерживаютъ уплаты подрядчикамъ на мѣсяць и болѣе, вслѣдствіе длящейся ревизіонной переписки съ контролемъ. Задержки же въ уплатахъ поставщикамъ и подрядчикамъ изъ-за отсутствія въ казначействѣ специальныхъ средствъ оборотнаго капитала или эксплуатаціонныхъ кредитовъ не бываетъ.

На 1 іюля имѣется неоплаченныхъ счетовъ: 1) поставщикамъ на сумму 279.291 руб. 25 коп., изъ нихъ: а) въ главной бухгалтеріи, вслѣдствіе неутвержденія контролемъ на сумму 2.020 руб. 26 коп., б) отправленныхъ въ контроль на предварительную ревизію на сумму 84.735 руб. 79 коп. и в) въ матеріальной сл. неоформленныхъ счетовъ на сумму 192.535 руб. 20 коп., и 2) подрядчикамъ 30.542 руб. 57 коп., изъ коихъ: а) въ главной бухгалтеріи, вслѣдствіе неутвержденія контролемъ, на сумму—1.258 руб. 28 коп., б) въ контроль на предварительной ревизіи на сумму 22.878 руб. 64 коп. и в) въ сл. пути неоформленныхъ квитанцій на сумму 6.405 руб. 65 коп.“

На вопросъ Предсѣдателя, почему въ матеріальной сл. неоформленныхъ счетовъ имѣется на такую значительную сумму—192.535 руб. 20 коп., помощникъ главнаго бухгалтера доложилъ, что происходитъ это отчасти вслѣдствіе задержки по формальнымъ причинамъ въ Государственномъ Контролѣ, въ остальномъ же вслѣдствіе постепенности хода оформленія счетовъ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что если контроль, соблюдая необходимое оформленіе документовъ, и держать у себя ихъ, то такая задержка можетъ быть не свыше 3 дней, почему причину

задержки документовъ слѣдуетъ искать въ чемъ-либо иномъ. Во всякомъ случаѣ могутъ имѣть мѣсто условныя утвержденія счетовъ и тогда задержка въ уплатѣ происходитъ, если начальникъ дороги не желаетъ брать уплату на свою отвѣтственность.

Начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что задержки возможны и иногда происходятъ, но это объясняется установленнымъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ порядкомъ: всѣ уплаты производятся лишь послѣ приѣмки матеріаловъ комиссіями, что сопряжено съ большими формальностями по заприходованію по складамъ и подлежащей провѣркѣ въ матеріальной сл. и контролѣ, на что уходитъ много времени. При заявленіяхъ поставщиковъ о задержкахъ выясняется, каждый разъ, причина и принимаются мѣры къ устраненію подобнаго въ будущемъ.

Помощникъ начальника дороги полагаетъ, что въ тѣхъ случаяхъ, когда контролемъ не утверждается лишь малая часть изъ большого счета, слѣдовало бы утверждать остальную часть.

Представитель Государственного Контроля возражаетъ, что контроль всегда именно такъ и поступаетъ.

На замѣчаніе представителя Министерства Финансовъ о томъ, что задерживаются уплаты по отчужденію земель, юрисконсультъ дороги С. А. Арцышевскій даетъ объясненіе, что расчетъ по отчужденію земель идетъ установленнымъ порядкомъ.

Выслушавъ сообщенное по вопросу 4 представителями дороги и вѣдомствъ, Предсѣдатель Подкомиссіи высказываетъ мнѣніе о возможности устранить причины задержекъ и, замѣтивъ, что отчасти вопросъ 5 былъ разсмотрѣнъ при обсужденіи вопроса 3, просить остановиться болѣе подробно на

### вопросъ 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 техническихъ, но и на

Начальникомъ сл. пути доложено, что на нѣкоторые матеріалы техническія условія представляются цѣлесообразнымъ нѣсколько облегчить и въ этомъ направленіи они пересматриваются и перерабатываются.

Начальникъ матеріальной сл. указалъ, что при приѣмкахъ встрѣчаются неоднократные случаи задержки, неправильнаго толкованія, а отсюда браковки и сложная переписка изъ-за неправильнаго и односторонняго толкованія техническихъ условій.

Изъ представляемаго Комиссіи рапорта за № 26675 въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ по вопросу о приѣмкѣ дровъ отъ поставщиковъ Эткина, Поляка и Вейсбрема, Шульца, Мазеля и другихъ, видно, до какой степени доходитъ иногда строгость приѣмки по простому вопросу: какъ считать высоту выставленныхъ штабелей дровъ.

соображенія хозяй-  
ственные?

Второй подобный примѣръ можно усмотрѣть изъ передан-  
наго въ Высшую Комиссію журнала Совѣта за № 86 по вопросу  
о мелочи въ древесномъ углѣ.

При выработкѣ техническихъ условій преимущество отдава-  
лось специально техническимъ соображеніямъ, но въ то же  
время не упускалась изъ виду и хозяйственная часть дѣла въ  
томъ отношеніи, чтобы не удорожать заготовки чрезмѣрнымъ  
повышеніемъ техническихъ требованій. Сверхъ того, вызовъ  
конкуренціи или выдача нарядовъ производится, сообразуясь со  
временемъ года заготовки матеріаловъ, какъ, на примѣръ, на лѣс-  
ной матеріаль, камень, мочала и проч.

На предметы заводскаго или фабричнаго производства кон-  
куренція вызывается съ такимъ расчетомъ, чтобы при заявленіи  
поставщиками высокихъ цѣнъ на слѣдующій годъ, возможно  
было бы воспользоваться правомъ увеличенія нѣкотораго коли-  
чества заказаннаго по договору матеріала, на примѣръ, желѣза  
всѣхъ сортовъ и вообще металловъ, древеснаго угля, печныхъ  
приборовъ и проч.

Конечно, въ разработкѣ техническихъ условій, какъ дѣлѣ  
сложномъ, могутъ быть тѣ или другія погрѣшности, но съ  
1909 г., когда стали печатать свои техническія условія всѣ ка-  
зенныя дороги, явилась возможность дѣлать сравненія и посте-  
пенно улучшать свои техническія условія.

На поставку рельсъ, скрѣпленій и подвижного состава суще-  
ствуютъ министерскія техническія условія.

## По вопросу 6

6. Какими мѣрами  
обеспечивается пра-  
вильное установленіе:  
расцѣнокъ за про-  
изводство работъ,  
нормъ расходованія  
топлива, нормъ пре-  
мій за экономный ре-  
монтъ или вообще за  
сбереженіе въ рас-  
ходахъ за нагрузку  
и выгрузку, за успеш-  
ное составленіе по-  
ѣздовъ, за пробѣгъ  
поѣзда и др.? Спи-  
сокъ установленныхъ  
на дорогѣ прежій.

начальникомъ сл. пути доложено, что всѣ работы и поставки  
сдаются по конкуренціи; при сдачѣ работъ по единичнымъ цѣ-  
намъ, послѣднія всегда не выше цѣнъ утвержденной расцѣночной  
вѣдомости единичныхъ цѣнъ; по даннымъ конкуренцій выправ-  
ляются цѣны работъ и поставокъ; въ отдѣльныхъ случаяхъ  
цѣны провѣряются расчетами и опытнымъ путемъ. Расцѣночная  
вѣдомость единичныхъ цѣнъ на работы передана въ Высшую  
Комиссію.

Начальникомъ сл. тяги доложено, что установленіе тарифныхъ  
ставокъ по расцѣнкамъ на работы производится на основаніи  
данныхъ о выгодѣ (барышѣ) по произведеннымъ уже работамъ.  
Правильность ихъ обеспечивается періодическою провѣркою и  
измѣненіями, дѣлаемыми на основаніи расходовъ за истекшее  
время.

Нормы топлива регулируются каждые 2 мѣсяца въ зависи-  
мости отъ отчета произведенныхъ расходовъ и величины заработ-  
ковъ отдѣльныхъ группъ машинистовъ каждаго депо отдѣльно.

Нормы по ремонту введены по новому положенію въ 1910 г.;  
положеніе выработано согласно главнымъ основаніямъ премиро-

ванія расходовъ сл. тяги, утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1908 г., по которымъ норма есть смѣтное ассигнованіе, а премія есть 50% сбереженія.

Начальникомъ сл. движенія доложено, что мѣры, принимаемыя дорогою для сбереженія расходовъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ состоятъ въ установленіи нормы расходовъ съ 1000 пуд. переработаннаго груза, при чемъ сбереженія станціонныхъ агентовъ по этой нормѣ поступаютъ имъ въ премію.

Способъ провѣрки правильности производства расходовъ согласно установленнымъ нормамъ указанъ въ отвѣтѣ на вопросъ 131, установленныя же по сл. движенія преміи перечислены въ отвѣтѣ на вопросъ 115.

Начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что правильное установленіе расцѣнокъ, въ предѣлахъ смѣтнаго назначенія, на работы въ складахъ матеріальной сл., обеспечивается путемъ сравненія дѣйствительной стоимости работъ съ нормами, въ зависимости коихъ и регулируются расцѣнки. Самое регулированіе дѣлается путемъ измѣненія размѣра величины расцѣнокъ на предстоящіе, слѣдующіе мѣсяцы, на основаніи данныхъ дѣйствительныхъ расходовъ протекшихъ мѣсяцевъ. Измѣненныя расцѣнки объявляются приказомъ по дорогѣ послѣ проведенія черезъ утвержденіе совѣта управленія.

По матеріальной сл. преміи выдаются за сбереженія въ расходахъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ матеріаловъ, топлива и подачѣ топлива на паровозы и въ вагоны и другимъ работамъ въ складахъ, указаннымъ въ положеніи о преміяхъ.

## По вопросу 7

7. Обращается ли начальникомъ сл. пути доложено, что всѣ замѣченныя или обнаруженныя при примѣненіи договоровъ неопредѣленности, неясности или неправильности при редактированіи новыхъ договоровъ выправляются; договоры вырабатываются совмѣстно съ юрисконсультomъ дороги и представителемъ контроля.

Начальникомъ матеріальной сл. доложено, что на поставку главнѣйшихъ матеріаловъ, какъ то: дровъ, лѣсныхъ матеріаловъ, шпаль, медикаментовъ, желѣза и т. п. существуютъ утвержденные совѣтомъ управленія дороги нормальные проекты договоровъ, которые, при ежегодной заготовкѣ матеріаловъ, вновь разсматриваются или измѣняются совѣтомъ управленія дороги; затѣмъ при совершеніи договоровъ, они согласуются чинами контроля, а на крупныя поставки просматриваются юрисконсультomъ дороги. На всѣ же остальные матеріалы выдаются заказы по формамъ, утвержденнымъ совѣтомъ дороги.

Условія поставки излагаются ясно и опредѣленно и случаи недоразумѣній съ поставщиками вслѣдствіе двоякаго толкованія условій договора возникаютъ очень рѣдко.

обеспечивать себя  
нѣкоторымъ повыше-  
ніемъ договорныхъ  
цѣнъ?

## По вопросамъ 8, 9 и 10

8. Какія мѣры при-  
нимаются противъ  
злоупотребленій раз-  
наго рода, какъ, на-  
примѣръ: противъ  
бесплатной перевозки  
пассажировъ, това-  
ровъ, разныхъ хище-  
ній и т. п.?

9. Какія мѣры при-  
нимаются къ охранѣ  
интересовъ дороги  
при приемѣ, перевоз-  
кѣ и сдачѣ грузовъ  
для достиженія пра-  
вильности взвѣшива-  
нія, оцѣнки порчи и  
утраты доставлен-  
ныхъ товаровъ, и къ  
устраненію упущеній  
при расчетахъ за  
храненіе и другія  
услуги жел. дорогъ?

10. Въ какой мѣрѣ  
достаточна и цѣле-  
сообразно организо-  
вана охрана интере-  
совъ дороги въ слу-  
чаяхъ споровъ, раз-  
рѣшаемыхъ судами?  
Выяснить причины  
сильнаго возрастанія  
судебныхъ исковъ къ  
дорогѣ и претензій,  
заявляемыхъ въ ре-  
кламационномъ по-  
рядкѣ.

начальникъ сл. движенія доложилъ, что къ устраненію раз-  
наго рода злоупотребленій по бесплатной или, вѣрнѣе, бездо-  
кументной перевозкѣ пассажировъ и товаровъ управленіемъ  
дороги предпринять рядъ мѣръ, осуществляемыхъ различными  
способами, направленными, главнымъ образомъ, къ совершенно  
внезапной фактической провѣркѣ правильности и полноты до-  
кументовъ перевозимыхъ пассажировъ и товаровъ.

Провѣрки эти производятся специальными агентами дороги,  
чинами контроля и особо уполномочиваемыми агентами поряд-  
комъ, установленнымъ специальными распоряженіями по дорогѣ  
(приказы №№ 120—1906 г., 137—1907 г., 31—1908 г. и цирку-  
ляры №№ 51—1906 г. и 33—1908 г.).

Для приданія большей заинтересованности въ благопріятныхъ  
результатахъ такихъ провѣрокъ, управленіемъ дороги установ-  
лена выдача особыхъ премій въ размѣрахъ, опредѣленныхъ прим.  
2-мъ къ ст. 28 Общ. Устава, въ сроки, установленные циркуля-  
ромъ Управленія ж. д. № 3982—III отъ 25 августа 1900 г. и  
порядкомъ, указаннымъ приказомъ до дорогъ № 160—1909 г.

Охрана интересовъ дороги въ отношеніи предупрежденія хи-  
щенія грузовъ и т. п. осуществляется путемъ содержанія штата  
специальныхъ сторожей и въ особо важныхъ пунктахъ, нуждаю-  
щихся въ особой бдительности и серьезности, содержаніемъ спе-  
ціального штата вооруженныхъ стражниковъ.

Охрана интересовъ дороги при приемѣ, перевозкѣ и сдачѣ  
грузовъ для достиженія правильности взвѣшиванія осуществляется,  
главнымъ образомъ, путемъ фактической провѣрки той или иной  
операции. Провѣрка производится какъ специальными агентами  
дороги, такъ и особо уполномоченными на это, а также чинами  
контроля. Для большей заинтересованности агентовъ дороги въ  
результатахъ провѣрки управленіемъ дороги выработаны, при-  
казомъ № 73—1910 г., особыя нормы для выдачи вознагражденія  
за тѣ провѣрки, которыя имѣли слѣдствіемъ обнаруженія не-  
правильнаго указанія вѣса, не сопровождающагося взысканіемъ  
пени. Вознагражденія эти, или вѣрнѣе, поощрительныя награды  
относятся (въ силу циркуляра Управленія ж. д. 19 іюня 1909 г.  
№ 15290/125) на № 32 смѣты.

Начальникъ сл. сборовъ доложилъ, что фактически контроль  
станціонныхъ операций и въ особенности тѣхъ, которыя  
не поддаются документальной провѣркѣ, въ сл. сборовъ про-  
изводится ревизорами станціоннаго счетоводства. Обязанно-



сти названныхъ ревизоровъ подробно изложены въ инструкціи, утвержденной г. Министромъ Путей Сообщенія 13 февраля 1910 года. На Либаво-Роменской ж. д. имѣются шесть ревизоровъ станціоннаго счетоводства, которые, въ силу упомянутой инструкціи, производятъ на каждой станціи не менѣе двухъ разъ въ годъ полную фактическую ревизию всѣхъ кассъ и оборотовъ данной станціи, а также, по мѣрѣ возможности, и частичныя ревизіи отдѣльныхъ кассъ и оборотовъ. При ревизиі списывается ими въ особыя вѣдомости наличіе грузовъ, багажа, пассажирскихъ билетовъ и бланковъ строгой отчетности. каковыя вѣдомости впоследствии сопоставляются съ вывѣренными уже сл. сборовъ документальными данными.

Кромѣ того, ревизоры станціоннаго счетоводства участвуютъ въ оцѣночной комиссіи при продажѣ невостребованныхъ грузовъ, а также производятъ ревизию пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о томъ, были ли обнаруживаемы на Либаво-Роменской ж. д. растраты, и если были, то въ какихъ суммахъ и въ какіе сроки, начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что за 9 послѣднихъ лѣтъ было обнаружено растраты въ общей суммѣ около 22.000 руб., при чемъ наибольшая—въ 1905 году на ст. Сморгънъ въ 11.000 руб., изъ коихъ возвращено лишь 16 руб.; при этомъ на неправильныя дѣйствія станціи по отправкамъ, принятымъ на Либаво-Роменскую ж. д. въ іюнь 1905 г. сл. сборовъ было обращено вниманіе въ іюль того же года, самая же растрата выяснена была окончательно въ сентябрѣ.

Юрисконсультъ замѣчаетъ, что такъ какъ растраты производятся часто съ уничтоженіемъ документовъ и подлогомъ, то прослѣдить ихъ очень трудно и въ среднемъ раньше чѣмъ черезъ 3 мѣсяца уличить въ растраты не удастся. Порядокъ преданія суду агента за растрату, какъ за преступленіе по службѣ, очень сложенъ и дѣла въ производствѣ находятся часто по 4—6 лѣтъ; хотя при этомъ обвинительныхъ приговоровъ бываетъ до 50% и гражданскіе иски дороги удовлетворяются, взыскать деньги и въ этихъ случаяхъ рѣдко представляется возможнымъ.

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что на Либаво-Роменской ж. д. приняты слѣдующія подразумѣваемые вопросомъ 8 мѣры: усиленный и внезапный контроль поѣздовъ (по календарной системѣ), строгія взысканія, содержаніе стражниковъ, недопущеніе погрузки цѣнныхъ грузовъ въ вагоны съ тормозными площадками, разслѣдованія вслѣдъ, примѣненіе строгихъ мѣръ къ виновнымъ, заботы объ улучшеніи личнаго состава и условій сортировки грузовъ.

Что касается вопроса 9, то на Либаво-Роменской ж. д. вмѣ-

нено въ обязанность ревизоровъ всѣхъ службъ при проѣздѣ на мѣстахъ удостовѣряться, прежде всего, въ выполненіи станціями правилъ приѣмки, перевозки и сдачи грузовъ, учета сборовъ за простой и храненіе. Издааны: приказъ о ярлыкахъ (о порядкѣ ихъ представленія), циркуляры о вскрытіи и повѣркѣ отправокъ съ премировкой агентовъ, обнаруживающихъ неправильное наименованіе грузовъ, ведется особая книга записей, требованій и простоя вагоновъ. Установлено непосредственное руководство коммерческой службой за правильностью оцѣнки порчи и утраченныхъ грузовъ, съ какою цѣлью станціямъ разрѣшено приглашать мѣстныхъ экспертовъ лишь въ случаяхъ, если убытокъ, по заявленію получателя, не превышаетъ 20 руб., въ остальныхъ же случаяхъ управленіемъ сл. производятся командировки экспертовъ, а въ подлежащихъ случаяхъ и коммерческихъ ревизоровъ.

По вопросу 9 юрисконсультъ высказываетъ, что, по его мнѣнію, вопросъ о хищеніяхъ обостренъ несоотвѣтствіемъ съ жизнью статей 107 и 108 Общаго Устава. При примѣненіи этихъ статей слѣдовало бы раздѣлить прибытіе безцѣннаго груза вмѣсто цѣннаго и похищеніе груза на станціи назначенія; первые случаи значительнѣе послѣднихъ и приносятъ дорогамъ болѣе чувствительный ущербъ; злоупотребленія со стороны отправителей въ этомъ случаѣ весьма часты, почему приѣмка цѣнныхъ грузовъ въ упаковкѣ и вообще въ томъ же порядкѣ, какъ и безцѣнныхъ должна быть измѣнена.

Что касается вопроса 10, то по этому вопросу начальникъ коммерческой сл. доложилъ, что на Либаво-Роменской ж. д. установленъ порядокъ разсмотрѣнія претензій за недостачу, порчу и т. п. въ особыхъ совѣщаніяхъ при коммерческой сл.; въ этихъ совѣщаніяхъ участвуетъ и представитель юрисконсульта, кромѣ того, послѣднее при возникновеніи судебныхъ дѣлъ получаетъ отъ коммерческой сл. подробный матеріаль, пополняемый въ случаѣ недостаточности его непосредственнымъ содѣйствіемъ коммерческихъ ревизоровъ. Ростъ претензій и исковъ объясняется главнымъ образомъ: 1) паденіемъ нравственности въ публикѣ, отражающимся въ значительной мѣрѣ и на желѣзнодорожныхъ служащихъ, 2) неподготовленностью и недостаточностью коммерческихъ агентовъ на линіи, главнымъ образомъ, вѣсовщиковъ и 3) тѣмъ, что до учрежденія на дорогѣ коммерческихъ ревизоровъ коммерческая сл. и юрисконсультъ вынуждены были разсматривать дѣла, по преимуществу, лишь со стороны формальной, т. е. не имѣли возможности входить въ оцѣнку и повѣрку представляемыхъ въ подтвержденіе претензій документовъ (счетовъ, фактуръ, справочныхъ цѣнъ и т. п.) по существу, что создавало большой просторъ для недобросовѣстныхъ претендентовъ и возможность удовлетворенія фиктивныхъ убытковъ; съ назначе-

ніемъ жеревизоровъ коммерческая сл. получила возможность имѣть болѣе тщательный надзоръ за дѣйствіями агентовъ и выяснить своевременно степень правильности возникновенія претензій по существу и причины ихъ возникновенія, почему въ настоящее время замѣчается уже не ростъ, а, напротивъ, паденіе претензій (см. особое приложение).

Чрезвычайно желательно дальнѣйшее въ томъ же направленіи развитіе дѣятельности коммерческой сл., могущее быть фактически осуществленнымъ лишь при условіи ея состава съ дополнительнымъ числомъ коммерческихъ ревизоровъ.

Юрисконсульту дороги по вопросу 10 была передана подробная записка, которая вслѣдствіе спеціальнаго ея значенія передана въ Юридическую Подкомиссію.

### По вопросу 11

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

начальникъ дороги сообщилъ, что приблизительныя свѣдѣнія о результатахъ эксплуатаціи по доходамъ и расходамъ за отчетный мѣсяцъ представляются въ Управление желѣзныхъ дорогъ и въ мѣстный контроль согласно представляемой въ Высшую Комиссію формѣ, къ 15 числу второго мѣсяца за отчетнымъ (т. е. за январь къ 15 марта). Краткій же мѣсячный отчетъ, не обревизованный, по расходамъ эксплуатаціи (по передаваемой въ Высшую Комиссію формѣ) представляется въ Управление желѣзныхъ дорогъ и въ контроль, въ первыхъ числахъ (между 1—7) третьяго \*) мѣсяца за отчетнымъ. Въ этихъ отчетахъ приводятся данныя о размѣрахъ исполненнаго движенія, пробѣги подвижнаго состава и перевозки грузовъ въ отчетномъ мѣсяцѣ, по сравненію ихъ съ смѣтными заданиями, а также израсходованные кредиты по каждому очер. № смѣты, по сравненію сихъ послѣднихъ съ кредитами какъ по праву расходованія ихъ по утвержденнымъ смѣтнымъ измѣрителямъ, такъ и по сравненію со смѣтными ассигнованіями по очер. №№. Этотъ отчетъ даетъ возможность болѣе или менѣе ориентироваться въ предстоящихъ расходахъ эксплуатаціи и компенсировать расходы въ зависимости отъ исполненныхъ и ожидаемыхъ размѣровъ движенія.

Согласно послѣднимъ распоряженіямъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, перерасходы допускаются лишь по расходамъ, зависящимъ отъ размѣровъ движенія и расходамъ: а) на „личный вредъ и убытки“ (очер. № 37), б) на очистку пути отъ снѣга (очер. № 125), и в) на исправленіе весеннихъ поврежденій и пучинъ на пучинныхъ мѣстахъ (очер. №№ 118 и 128).

Что же касается расходовъ, независящихъ отъ размѣровъ движенія, то перерасходы по таковымъ не допускаются, а въ слу-

\*) Согласно циркулярному предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12 іюня 1909 г. за № 14629 (6829) 116.

чаѣ безусловной необходимости превысить смѣтное ассигнованіе по какому-нибудь очер. № названныхъ расходовъ, дѣлаются доклады совѣту управленія дороги, съ указаніемъ работъ или расходовъ, которые могутъ быть отложены или отмѣнены изъ числа такихъ же расходовъ, независящихъ отъ размѣровъ движенія.

## По вопросу 12

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

начальникъ дороги сообщилъ, что при обсужденіи вопроса въ управленіи дороги, было признано желательнымъ:

1) въ смѣтахъ и годовыхъ отчетахъ сократить дѣйствующую нынѣ номенклатуру счетовъ расходовъ, составленную комиссіей т. с. Глушинскаго, посредствомъ присвоенія каждой группѣ нѣкоторыхъ однородныхъ расходовъ одного очередного № по расходамъ, независящимъ отъ размѣровъ движенія, а именно: а) на обмундированіе служащихъ, б) на отопленіе помѣщеній, в) на освѣщеніе помѣщеній, г) на ремонтъ и содержаніе наемныхъ помѣщеній въ чистотѣ, д) на ремонтъ инвентаря, е) на канцелярскіе расходы и ж) на мелкіе расходы, подобно тому, какъ объединены расходы по сл. и отдѣламъ: на суточное и командировочное довольствіе, на почтово-телеграфные расходы, на уплату вознагражденій за сдѣльныя работы и на выдачу пособій. Такое соединеніе сократитъ номенклатуру до 90 очер. номеровъ по смѣтѣ расходовъ и годовому отчету, распредѣленіе же этихъ расходовъ по службамъ, отдѣламъ и частямъ управленія дороги можетъ приводиться въ объясненіяхъ какъ къ смѣтнымъ назначеніямъ, такъ и расходамъ по эксплуатаціи (въ годовыхъ отчетахъ);

2) необходимо также правильно распредѣлить расходы эксплуатаціи по группамъ на: а) зависящіе отъ размѣровъ движенія. б) независящіе и в) обязательные расходы;

3) исключить изъ смѣты расходовъ и годового отчета кредиты IX отд., служебныя перевозки, испрашивая кредиты на таковыя въ подлежащихъ подраздѣленіяхъ смѣты расходовъ по службамъ, отдѣламъ и частямъ управленія дороги, такъ какъ служебныя перевозки (какъ и перевозки по чужимъ дорогамъ) являются накладнымъ расходомъ на приобрѣтаемые матеріалы и производимыя работы, испрашиваемыя по эксплуатаціоннымъ смѣтамъ.

Поэтому на стоимость приобрѣтаемыхъ матеріаловъ должна записываться стоимость перевозки ихъ не только по чужимъ дорогамъ, но и по своей, что не внесетъ въ счетоводство затрудненій при существованіи на казенныхъ дорогахъ номенклатурныхъ цѣнъ на матеріалы; а при испрошеніи ассигнованій на работы, по коимъ производится перевозка матеріаловъ изъ складовъ своей дороги до мѣста производства работъ, въ этихъ ассигнованіяхъ, особыми рубриками, должны испрашиваться потребныя кредиты на перевозку такихъ матеріаловъ;

4) исключить изъ эксплуатационныхъ смѣтъ и отчетовъ кредиты по гл. 2 отд. VII, такъ какъ кредиты эти, по характеру своему, относятся къ числу строительныхъ, увеличивающихъ стоимость дороги; между тѣмъ нынѣ расходы по гл. 2 отд. VII показываются по годовымъ эксплуатационнымъ отчетамъ, чѣмъ уменьшается чистый доходъ дороги на сумму расходовъ гл. 2 отд. VII, и въ то же время на тѣ же суммы увеличивается ежегодно стоимость дороги и

5) въ отношеніи составленія годовыхъ смѣтъ и отчетовъ какъ по формѣ, такъ и по существу, Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ уже приняты мѣры, какъ это усматривается изъ переданныхъ въ Высшую Комиссію циркуляровъ отъ 7—8 января 1910 г. за № 418-188-7 и отъ 18—19 марта 1910 г. за № 7976-3534.

Кромѣ того, начальникъ сл. движенія высказалъ, что печатаемые нынѣ годовые отчеты въ технической части какъ по формѣ, такъ и по существу являются неудовлетворительными, такъ какъ изъ нихъ въ послѣдствіи не представляется возможнымъ извлекать необходимыя данныя. Такъ, на примѣръ, желательнo:

1) помѣщаемыя въ отчетахъ по технической части данныя разрабатывать по направленіямъ дороги (четному и нечетному) и по перегонамъ между станціями, а равно имѣть данныя, въ связи съ пробѣгомъ подвижного состава, пробѣга грузовъ;

2) сверхъ принятыхъ общихъ измѣрителей на версту дороги, на 100 поѣздо-версть и на 10.000 вагоно-осе-версть, желателенъ четвертый измѣритель на 100.000 пудо-версть, который, при сравненіи съ поѣздо-верстами и вагоно-осе-верстами, во многихъ случаяхъ дастъ правильное освѣщеніе работы подвижного состава;

3) по очередному же № 46 отдѣла 2 по содержанію штата статистики необходимо замѣнить принятый въ данное время измѣритель 100 поѣздо-версть на измѣритель 100 вагоновъ, отправленныхъ и прибывшихъ на станціи, а также принятыхъ и переданныхъ по обмѣну въ теченіе года, такъ какъ работа статистики зависитъ исключительно отъ числа оборота вагоновъ, внѣ зависимости отъ версть. При введеніи этого измѣрителя необходимо ввести въ смѣту заданія ожидаемаго на дорогѣ оборота вагоновъ;

4) отнесеніе расходовъ Либаво-Роменскою ж. д. на № 193 смѣты, какъ это указано въ таблицѣ № 10, приложенной къ запискѣ инженера Кульжинскаго, слѣдуетъ признать правильнымъ и, кромѣ того а) штатъ носильщиковъ багажа необходимо перенести изъ очередного № 178 въ очередной № 193, такъ какъ эти служащіе исполняютъ работы по перегрузкѣ и выгрузкѣ багажа и грузовъ пассажирской скорости и б) стоимость всѣхъ матеріаловъ, употребляемыхъ: при маркировкѣ мѣсть, пломбировкѣ вагоновъ и другихъ принадлежностей, непосредственно связанныхъ съ нагрузкой въ вагоны, перечислить изъ очеред-

ного № 195 расходной смѣты на очередной № 193, за исключеніемъ предметовъ, составляющихъ инвентарь дорогъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ станціи были бы заинтересованы въ бережномъ расходованіи матеріаловъ и

5) прекратить составленіе и печатаніе постанціонной штатной вѣдомости къ смѣтѣ и такой же вѣдомости подъ № 11 къ отчету, какъ совершенно бесполезныя, такъ какъ руководящаго значенія онѣ не имѣютъ въ виду частныхъ измѣненій условій работы станцій.

Начальникъ сл. движенія добавляетъ, что разработка новой и болѣе существенной формы отчетовъ по технической части поручена Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ мѣстнымъ порайоннымъ комитетамъ, которыми въ настоящее время затребованы отъ мѣстныхъ управленій желѣзныхъ дорогъ различныя данныя.

По окончаніи обсужденія общихъ вопросовъ программы Предсѣдатель просилъ сообщить, имѣется ли на дорогѣ Положеніе о служащихъ, а затѣмъ представить въ Высшую Комиссію данныя по вопросу о наградахъ и пособіяхъ.

Начальникъ дороги сообщаетъ, что Положенія о служащихъ на дорогѣ не существуетъ. Въ 1908 г. былъ присланъ въ управленіе изъ Министерства проектъ такого Положенія для отзыва, который представленъ.

## II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

### А. По службѣ сборовъ.

#### По вопросу 13

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

начальникомъ сл. сборовъ доложено, что на Либаво-Роменской ж. д.:

1) организація сл. сборовъ даетъ возможность устанавливать ростъ или паденіе дохода дороги на 15-й день послѣ отчетнаго мѣсяца и при сохраненіи нынѣ установленныхъ періодовъ отчетности станцій о коммерческихъ операціяхъ (т. е. мѣсячныхъ періодовъ) ранѣе, какъ на 15 день, сл. сборовъ не можетъ сказать, падаетъ ли доходъ, или возрастаетъ;

2) свѣдѣнія о приблизительномъ доходѣ сообщаются Управленію жел. дор. (Эксплоатац. Отд.) телеграммой ежемѣсячно 15 числа перваго мѣсяца послѣ отчетнаго, а вслѣдъ за симъ высылаются вѣдомости о приблизительномъ доходѣ и количествѣ перевозокъ центральнымъ учрежденіямъ (Управл. ж. д. съ копій въ дѣлопроизводство по сл. сборовъ, въ отд. статистики и картографіи Министерства Путей Сообщенія и въ Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ).

Приблизительный доходъ опредѣляется слѣдующимъ образомъ: къ итогам грузовыхъ перевозокъ, извлекаемыхъ изъ разносныхъ

ли товъ за отчетный мѣсяць, прибавляются итоги числа пассажировъ и количества пудовъ багажа по ввозу и транзиту, перевезенныхъ въ томъ же мѣсяцѣ предшествовавшаго года; полученные такимъ способомъ данныя о размѣрахъ перевозокъ помножаются на средній доходъ отъ одного пассажира, одного пуда багажа и одного пуда груза за тотъ же мѣсяць предшествовавшаго года; приблизительный же доходъ отъ сборовъ, связанныхъ съ движеніемъ, опредѣляется по тому же процентному отношенію къ общей суммѣ дохода отъ перевозокъ, какое существовало между тѣми же статьями дохода за соответствующій мѣсяць предшествовавшаго года; доходъ отъ разныхъ статей показывается по дѣйствительному поступленію; словомъ, приблизительный мѣсячный доходъ опредѣляется согласно циркуляру Управленія казенныхъ ж. д. отъ 7 февраля 1896 г. за № 7590-749. (Свѣдѣнія о приблизительномъ и параллельно объ окончательномъ валовомъ доходѣ по эксплуатаціи Либаво-Роменской ж. д. по мѣсяцамъ за 1905, 1906, 1907, 1908 и 1909 гг. переданы въ Высшую Комиссію).

3) Свѣдѣнія объ окончательно исчисленномъ доходѣ дороги въ настоящее время составляются и представляются 20 числа 5 за отчетнымъ мѣсяцемъ; начиная же съ отчетнаго іюня мѣсяца 1910 года, срокъ составленія этихъ свѣдѣній сократится на 1 мѣсяць въ виду сокращенія также на 1 мѣсяць срока расчетовъ съ дорогами при посредствѣ государственнаго банка, согласно циркулярному увѣдомленію о томъ завѣдывающаго дѣлами общаго съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ отъ 24 марта 1910 года за № 415-956.

### По вопросу 14

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

начальникомъ сл. сборовъ доложено, что каждаго 15-го числа перваго мѣсяца послѣ отчетнаго статистическій отдѣлъ можетъ сообщать объ общемъ паденіи перевозокъ сравнительно съ предыдущимъ мѣсяцемъ; относительно же паденія перевозокъ по родамъ грузовъ (по наименованіямъ) свѣдѣнія могутъ быть даны 15—17 числа втораго мѣсяца послѣ отчетнаго, но безъ опредѣленія причинъ паденія перевозокъ той или другой категоріи, если таковое имѣло мѣсто.

### По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

о взаимоотношеніи сл. сборовъ и главной бухгалтеріи начальникъ сл. сборовъ доложилъ слѣдующее:

а) По поступленію и расходамъ выручки дороги.

Вся выручка дороги, поступающая съ линіи въ главную кассу, а также суммы, относящіяся къ сборамъ дороги, получаемыя

главной кассой непосредственно, сдаются въ государственный банкъ и казначейство по принадлежности за удержаніемъ лишь суммъ, высылаемыхъ въ тотъ же день на линію для уплаты наложенныхъ платежей и на производство платежей по претензіямъ самую главную кассою по приказамъ и ордерамъ сл. сборовъ и коммерческой.

Всѣмъ поступлениямъ и расходамъ главная бухгалтерія ежедневно представляетъ въ сл. сборовъ подробные перечни со всѣми оправдательными документами, какъ то: денежными препроводительными записками станцій, приходными и расходными ордерами главной кассы и квитанціями государственнаго банка и казначейства на внесенныя суммы.

Сл. сборовъ, по провѣркѣ перечней главной кассы съ подлежащими документами, ликвидируетъ обороты этой кассы за каждые отчетные сутки и объ обнаруженныхъ неправильностяхъ, въ видѣ перевзносовъ или недовзносавъ суммъ въ кредитныя учрежденія, сообщаетъ главной бухгалтеріи для урегулированія таковыхъ.

б) По суммамъ, подлежащимъ перечисленію изъ эксплуатаціонныхъ и иныхъ кредитовъ и депозитовъ въ сборы дороги.

По провѣркѣ всѣхъ оборотовъ по сборамъ дороги отчетнаго мѣсяца сл. сборовъ о всѣхъ суммахъ, израсходованныхъ изъ выручки дороги, а также о суммахъ, слѣдуемыхъ дорогѣ за провозъ служебныхъ грузовъ, сообщаетъ главной бухгалтеріи на предметъ возмѣщенія такихъ суммъ за счетъ подлежащихъ источниковъ, при чемъ въ требованіяхъ о возмѣщеніи такихъ суммъ сл. сборовъ указываетъ мѣсяць, коимъ суммы эти по балансамъ сл. сборовъ будутъ отнесены на дебетъ управленія дороги (сч. № 13а).

По мѣрѣ же возмѣщенія такихъ суммъ главная бухгалтерія доставляетъ въ сл. сборовъ увѣдомленіе государственнаго банка, а одинъ разъ въ мѣсяць общій перечень ликвидированныхъ суммъ со ссылкой въ немъ на №№ требованій сл. сборовъ о суммахъ, подлежащихъ возмѣщенію.

Для согласованія же записей по книгамъ главной бухгалтеріи и сл. сборовъ послѣдняя, по заключеніи баланса всѣхъ мѣсячныхъ оборотовъ по сборамъ дороги, сообщаетъ главной бухгалтеріи подробныя выписки суммъ, поставленныхъ въ теченіе отчетнаго мѣсяца на дебетъ счета управленія дороги, а также отнесенныхъ въ кредитъ на погашеніе его.

в) По суммамъ, подлежащимъ перечисленію изъ сборовъ дороги.

По окончательной провѣркѣ всѣхъ оборотовъ по сборамъ дороги отчетнаго мѣсяца сл. сборовъ сообщаетъ главной бухгалтеріи подробныя вѣдомости суммамъ, поступившимъ въ сборы



дороги, но таковымъ не принадлежащимъ и подлежащимъ внесению въ казначейство на возстановленіе соотвѣтствующихъ кредитовъ или уплатѣ кредиторамъ по принадлежности.

По мѣрѣ внесенія этихъ суммъ въ казначейство или уплатѣ по принадлежности главная бухгалтерія отсчитывается передъ сл. сборовъ расходными ордерами главной кассы, представляемыми при суточныхъ перечняхъ поступившихъ сборовъ дороги, какъ это указано выше въ пунктѣ „а“.

## По вопросу 16

16. Какими нормами опредѣляются смѣтные 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?

начальникомъ сл. сборовъ доложено:

а). Для исчисленія смѣтныхъ кредитовъ на содержаніе личнаго состава сл. сборовъ и находящихся при ней частей коммерческой сл. въ данное время примѣняются слѣдующія основанія:

1) по № 3 сверхъ неподвижныхъ кредитовъ на содержаніе начальниковъ статистическаго и претензионнаго отд. и ихъ помощниковъ, а также 4-хъ агентовъ бланочнаго склада и суммы, ассигнуемой на улучшеніе быта младшихъ агентовъ, берутся суммы, исчисленныя по нормамъ: \*) по 0,1 коп. съ каждого пассажира, по 1,25 коп. съ каждой багажной отправки, по 2 коп. съ каждой грузовой перевозки и по 32 коп. съ каждой накладной по претензионнымъ дѣламъ, и по числу ожидаемыхъ въ смѣтномъ году къ перевозкѣ пассажировъ, по количеству багажныхъ и грузовыхъ отправокъ, а также и по количеству ожидаемыхъ въ смѣтномъ году накладныхъ по претензионнымъ дѣламъ.

2) По № 17—сверхъ неподвижныхъ кредитовъ на содержаніе

\*) Всѣ перечисленныя здѣсь и примѣняемыя въ данное время при исчисленіи потребныхъ для сл. сборовъ кредитовъ на содержаніе личнаго состава нормы замѣнены другими; при составленіи проекта расходной смѣты по сл. сборовъ на 1911 г. примѣнены слѣдующія нормы:

По претензионному отдѣленію—по 32 коп. съ каждой накладной.

По отдѣленію статистики—по 0,05 к. съ каждого пассажира, по 0,47 коп. съ каждой багажной отправки и по 1,60 коп. съ каждой грузовой отправки.

По сл. сборовъ—по 0,25 съ каждого перевезеннаго пассажира, по 1,70 съ каждой багажной перевозки, по 4,25 съ каждой грузовой перевозки мѣстнаго сообщенія какъ въ коммерческихъ поѣздахъ, такъ и въ служебныхъ, по 12,37 съ каждой грузовой перевозки прямого сообщенія по прибытію, перевозкѣ международнаго сообщенія служебной прямого сообщенія и воинскихъ по предложеніямъ, по 4,44 съ каждой грузовой отправки прямого сообщенія, отправленной па другія дороги и прослѣдовавшей транзитомъ, когда данная дорога является первой казенной транзитн. съ частн. дор. отправл., по 0,47 съ проч. грузового транзита, по 2,93 съ каждого налож. платежа и по 3,59 съ каждой выданной квитанціи дополн. и разн. сборовъ.

начальника сл. сборовъ, его помощника и 6 ревизоровъ станціоннаго счетоводства; а также на содержаніе канцеляріи и отд. счетоводства сл. сборовъ и суммы, ассигнуемой на улучшеніе быта младшихъ служащихъ, берутся суммы, опредѣляемые въ зависимости отъ ожидаемаго въ смѣтномъ году къ отработкѣ: числа проданныхъ пассажирскихъ билетовъ, багажныхъ отправокъ, грузовыхъ отправокъ прямого сообщенія по отправленію, выдачѣ и транзиту числа квитанцій дополнительныхъ и разныхъ сборовъ и наложенныхъ платежей по слѣдующимъ нормамъ: по 0,15 коп. съ cadaго пассаж. билета мѣстнаго сообщенія, по 1,4 коп. съ cadaго пассаж. билета прямого сообщенія, по 2 коп. съ каждой багажной отправки мѣстнаго сообщенія и по 8 коп. съ каждой багажной перевозки прямого и международного сообщенія, по 4 коп. съ грузовой отправки мѣстнаго сообщенія (кромѣ кредит. и служеб.) и по 10 коп. съ каждой изъ грузовыхъ отправокъ, прибывшихъ въ прямомъ сообщеніи съ участіемъ частныхъ дорогъ и по 8,5 коп. безъ участія частныхъ дорогъ; по 15 коп. съ грузовой отправки международного сообщенія, по 5 коп. съ каждой служебной отправки мѣстнаго сообщенія и по 15 коп. съ каждой служебной отправки прямого сообщенія, по 7 коп. съ каждой кредитованной отправки мѣстнаго сообщенія и по 13 коп. съ каждой кредитованной отправки прямого сообщенія; по 6 коп. съ каждой грузовой перевозки по отправленію на частную дорогу назначенія и по 1 к. на казенную; по 6 коп. съ каждой транзитной перевозки съ частной дороги отправленія на частную дорогу назначенія, когда Либаво-Роменская ж. д. является первой казенной и по 1 коп. съ частной дороги отправленія на казенную дорогу назначенія; по 4 коп. съ cadaго наложеннаго платежа (по отправкамъ съ Либаво-Роменской ж. д.) и съ каждой квитанціи дополнительныхъ и разныхъ сборовъ.

б). При опредѣленіи для смѣты числа и рода служащихъ сл. сборовъ и размѣра ихъ вознагражденія управленіе Либаво-Роменской ж. д. исходитъ изъ соображеній о количествѣ предстоящей въ смѣтномъ году работы, опредѣляя число требующихся для этой работы служащихъ на основаніи исчисленной по нормамъ суммы и по среднему окладу одного служащаго: такъ напримѣръ, дѣля испрашиваемую на содержаніе статистическаго отдѣленія сумму подвижнаго кредита на дѣйствительный средній окладъ 1 служащаго (509 руб.), опредѣлимъ число служащихъ, требующихся въ данномъ смѣтномъ году для этого отдѣленія; при этомъ въ цѣляхъ регулированія расхода подвижнаго кредита въ отдѣленіи содержится минимальный штатъ, усиливаемый приглашеніемъ временныхъ служащихъ по мѣрѣ надобности или воспособляемый путемъ передачи части работъ наличному составу служащихъ по слѣльному расчету въ сверхурочное время.

На оплату окладного содержанія и сдѣльныхъ работъ за послѣдніе три года сл. сборовъ Либаво-Роменская ж. д. израсходовала слѣдующія суммы:

		1907 г.	1908 г.	1909 г.
		Въ рубляхъ.		
По № 3 на оплату содержанія: . . .	Статист. и претенз. отдѣленія . . . . .	65.80,6	75.008,64	63.100,02
По № 17 на оплату содержанія: . . .	Собственно по сл. сборовъ . . . . .	127.787,34	124.585,25	135.874,32
По №№ 3 и 5 на оплату сдѣльн. раб. . . . .	Статистич. отд.	6.845,32	9.087,20	11.680,58
	Претенз. отд.	5.448,21	7.785,12	12.785,89
По №№ 17 и 19 на оплату сдѣльн. раб. . . . .	Собственно по сл. сборовъ . . . . .	20.087,93	26.132,02	22.699,00

### По вопросу 17.

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

начальникомъ сл. сборовъ доложено, что прямыхъ позаимствованій изъ сборовъ дороги на Либаво-Роменской ж. д. не практикуется; характеръ же позаимствованій имѣютъ расходы по уплатѣ претендателямъ денегъ за недостачу, порчу и утрату грузовъ, а также суммы, причитающіяся и своевременно уплачиваемыя дорогамъ за провозъ служебныхъ грузовъ.

Для устраненія этого вида позаимствованій, всѣ произведенныя станціями расходы на удовлетвореніе претензій за недостачу порчу и утрату грузовъ должны быть возмѣщаемы главной кассой при взносѣ выручки въ государственный банкъ изъ операціоннаго аванса начальника дороги; операціонный же авансъ пополняется изъ соответствующихъ источниковъ по мѣрѣ выясненія таковыхъ коммерческою сл. дороги, а по суммамъ, причитающимся дорогамъ за провозъ служебныхъ грузовъ, по составленіи сл. сборовъ на основаніи платежныхъ расписокъ, по коимъ службами-потребительницами выкуплены на станціяхъ назначенія грузы счетовъ на суммы, причитающіяся сборамъ дороги; по акцептаціи таковыхъ счетовъ службами-потребительницами, причитающіяся суммы должны быть немедленно перечисляемы полностью въ сборы дороги изъ эксплуатационнаго кредита дороги. Этотъ же послѣдній можетъ возстановляться въ суммахъ, причитающихся отъ поставщиковъ и подрядчиковъ или отъ кредитовъ и источниковъ иныхъ наименованій по мѣрѣ производства расчетовъ съ поставщиками или опредѣленія подлежащихъ источниковъ.

При такомъ порядкѣ пополненія сборовъ дороги задолженность сборамъ по перевозкамъ служебныхъ грузовъ не будетъ имѣть мѣста, такъ какъ ко времени расчетовъ съ дорогами че-

резь государственный банк за перевозки прямого сообщения сборы дороги уже будутъ возстановлены соответствующими суммами, слѣдуемыми за провозъ служебныхъ грузовъ.

### По вопросу 18

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

начальникъ сл. сборовъ доложилъ, что по счетамъ сл. сборовъ Либаво-Роменской ж. д. на 1 января 1910 г. по нефактурнымъ перевозкамъ за правительственными учреждениями числилось 1.150.654 руб. 42 коп., каковая сумма по учреждениямъ и по годамъ совершенія перевозокъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

#### За Военнымъ Министерствомъ:

по перевозкамъ за 1894 г. . . . .	2.210 руб. 11 коп.
” ” ” 1900 ” . . . . .	15 ” 39 ”
” ” ” 1901 ” . . . . .	190 ” 80 ”
” ” ” 1903 ” . . . . .	15 ” 73 ”
” ” ” 1904 ” . . . . .	91.631 ” 25 ”
” ” ” 1905 ” . . . . .	129.532 ” — ”
” ” ” 1906 ” . . . . .	241.334 ” 50 ”
” ” ” 1907 ” . . . . .	137.645 ” 33 ”
” ” ” 1908 ” . . . . .	198.850 ” 37 ”
” ” ” 1909 ” . . . . .	203.179 ” 37 ”

Итого . 1.004.604 руб. 85 коп.

#### За Морскимъ Министерствомъ:

по перевозкамъ за 1909 г. . . . .	114.702 руб. 70 коп.
За разными правительственными учреждениями:	
по перевозкамъ за 1905 г. . . . .	— руб. 59 коп.
” ” ” 1906 ” . . . . .	6 ” 08 ”
” ” ” 1907 ” . . . . .	13.454 ” 98 ”
” ” ” 1909 ” . . . . .	8.627 ” 73 ”
” ” ” 1908 ” . . . . .	7.415 ” 73 ”

Итого . 29.504 руб. 54 коп.

За Высочайшимъ Дворомъ и лицами Императорской Фамиліи по перевозкамъ за 1909 г.—1842 руб. 33 коп.

Существующій нынѣ порядокъ расчетовъ по перевозкамъ въ кредитъ слѣдовало бы, по мнѣнію сл. сборовъ, кореннымъ образомъ измѣнить по слѣдующимъ мотивамъ.

Уплаты желѣзнымъ дорогамъ денегъ по означеннымъ перевозкамъ, какъ это усматривается изъ приведенныхъ выше данныхъ, совершаются правительственными учреждениями чрезвычайно неаккуратно и затягиваются иногда болѣе чѣмъ на 10 лѣтъ, а это обстоятельство, само собою разумѣется, лишаетъ дороги возможности своевременна, т. е. мѣсяцемъ совершенія перевозокъ, включать причитающіяся имъ суммы въ доходъ, чѣмъ, естественно, искажается картина дѣйствительной работы и доходъ дороги за отчетное время.

Кромѣ того, затяжка въ уплатѣ денегъ отражается и на веденіи расчетныхъ по перевозкамъ въ кредитъ книгъ, крайне

затрудняя, въ виду накопленія въ нихъ неликвидированныхъ за много лѣтъ суммъ, счетоводство сл. сборовъ. Въ случаѣ же, когда суммы счетовъ, посланныхъ учрежденіямъ, опротестовываются послѣдними, сл. сборовъ приходится выполнять повторную, дорого стоящую работу, по перепровѣркѣ счетовъ, вызванную часто совершенно неосновательными замѣчаніями казенныхъ учреждений. Для устраненія такого ненормальнаго положенія дѣла, расчеты эти, по мнѣнію сл. сборовъ, слѣдовало бы приурочить къ обыкновеннымъ расчетамъ черезъ государственный банкъ порядкомъ, выработаннымъ 100 общимъ съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. установить, чтобы перевозочные кредиты военного и морского вѣдомствъ, а также и всѣхъ остальныхъ правительственныхъ учреждений, въ настоящее время пользующихся на основаніи существующихъ правилъ перевозки въ кредитъ, передавались бы этими вѣдомствами и учреждениями въ распоряженіе Департамента Государственного Казначейства, который и производилъ бы изъ нихъ ежемѣсячно уплату денегъ за перевозки казеннымъ и частнымъ дорогамъ общеустановленнымъ для расчетовъ между дорогами порядкомъ, а именно: каждая желѣзная дорога, составивъ счета въ сроки, установленные правилами о перевозкѣ воинскихъ чиновъ, ихъ тяжестей и грузовъ запаса, посылаетъ таковые въ подлежащія учреждения, а о суммахъ, причитающихся по этимъ счетамъ дорогамъ, сообщаетъ государственному банку, который и причисляетъ эти суммы въ распоряженіе подлежащихъ дорогъ изъ суммъ, переданныхъ на сей предметъ въ распоряженіе Департамента Государственного Казначейства.

Съ 1 марта 1901 года разсмотрѣніе претензій о возвратѣ переборовъ и объ уплатѣ вознагражденій за просрочку въ доставкѣ грузовъ на Либаво-Роменской ж. д. сосредоточено въ особомъ (претензионномъ) отдѣленіи вновь организованной съ указаннаго времени сл. сборовъ.

За послѣдніе четыре года указанныхъ выше претензій разсмотрѣно:

По переборамъ:

	У д о в л е т в о р е н о :		О т к а з а н о :	
	накладныхъ.	на сумму.	накладныхъ.	на сумму.
въ 1906 г. . .	22.826	68.955 р. 81 к.	11.335	89.161 р. 46 к.
„ 1907 „ . .	16,623	27.413 „ 26 „	9.554	52.555 „ 79 „
„ 1908 „ . .	17.040	23.270 „ 14 „	11.740	57.058 „ 97 „
„ 1909 „ . .	15.730	23.289 * 79 „	15.579	92.698 „ 05 „

## По просрочкѣ:

	У д о в л е т в о р е н о :		О т к а з а н о :	
	наклад- ныхъ.	на сумму.	наклад- ныхъ.	на сумму.
въ 1906 г. . .	4.661	22.323 р. 49 к.	11.476	630.779 р. 64 к.
„ 1907 „ . .	14.273	38.169 „ 32 „	5.500	201.006 „ 59 „
„ 1908 „ . .	19.564	49 314 „ 11 „	7.717	260.452 „ 14 „
„ 1909 „ . .	22.654	53.999 „ 81 „	7.550	199.642 „ 91 „

А въ общей сложности, какъ по переборамъ, такъ и по просрочкамъ за время 1906—1909 гг. разсмотрѣно:

	У д о в л е т в о р е н о :		О т к а з а н о :	
	наклад- ныхъ.	на сумму.	наклад- ныхъ.	на сумму.
въ 1906 г. . .	27.487	91.283 р. 30 к.	22.811	719.941 р. 10 к.
„ 1907 „ . .	30.896	65.587 „ 59 „	15.054	253.562 „ 37 „
„ 1908 „ . .	36.604	72.584 „ 25 „	19.457	317.511 „ 11 „
„ 1909 „ . .	41.384	77.289 „ 60 „	23.129	292.340 „ 96 „

Увеличеніе за два года въ  $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$

30

17

53

15

Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается:

1) уменьшеніе количества удовлетворенныхъ претензій по переборамъ и увеличеніе количества удовлетворенныхъ претензій по просрочкамъ. Уменьшеніе удовлетворенныхъ претензій по переборамъ, какъ по количеству накладныхъ, такъ и признанной суммѣ, находится въ зависимости отъ улучшенія, хотя и не въ значительной степени, таксировки прибываемыхъ отправокъ станціонными агентами, благодаря тѣмъ мѣрамъ, какія предпринимались въ этомъ направленіи, а именно: инструктированіе станціонныхъ агентовъ ревизорами станціоннаго счетоводства и спеціально командированными для этой цѣли агентами сл. сборовъ, изданіе ежемѣсячныхъ приказовъ по линіи о процентномъ отношеніи неправильно протаксированныхъ отправокъ каждою станціею съ подробнымъ разъясненіемъ въ нихъ наиболѣе крупныхъ и характерныхъ переборовъ, а также посылка на станціи мотивированныхъ извѣщеній о недоборахъ.

Увеличеніе же удовлетворенныхъ претензій по просрочкамъ какъ по количеству накладныхъ, такъ и по суммѣ признаннаго вознагражденія объясняется, главнымъ образомъ, послѣдовавшимъ въ 1907 г. распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ (отъ 8 февраля № 3827) о рассмотрѣніи претензій за просрочку въ доставкѣ грузовъ, по отношенію къ казеннымъ дорогамъ, примѣнительно къ рѣшенію гражданскаго Кассационнаго Департамента Правительствующаго Сената отъ 28 сентября 1905 г. по дѣлу Панкратова.

До 1907 г. Либаво-Роменская ж. д., по примѣру другихъ дорогъ, при рассмотрѣніи претензій за просрочку въ доставкѣ грузовъ, руководствовалась рѣшеніемъ Гражданскаго Кассационнаго Департамента Правительствующаго Сената отъ 24 апрѣля 1902 г. по дѣлу Подгурскаго и допущенную при слѣдованіи извѣстной отправки просрочку въ доставкѣ погашала сложеніемъ участвовавшими въ перевозкѣ дорогами отвѣтственности за срочность доставки независимо отъ того, гдѣ и когда таковое имѣло мѣсто, лишь бы оно совпадало со временемъ фактической перевозки груза (нагрузки и выгрузки) и направленіемъ, по которому онъ прослѣдовалъ. Въ 1907 г. (18 ноября № 3827) послѣдовало распоряженіе Управленія желѣзныхъ дорогъ разсматривать претензій за просрочку въ доставкѣ груза, по отношенію къ казеннымъ дорогамъ, на основаніи журнала Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 334, отъ 24 января 1907 г. примѣнительно къ рѣшенію Гражданскаго Кассационнаго Департамента Правительствующаго Сената отъ 28 сентября 1905 г. по дѣлу Панкратова, т. е. погашать просрочку сложеніемъ отвѣтственности только въ томъ случаѣ, если просрочка имѣла мѣсто на дорогѣ, слагавшей отвѣтственность, и притомъ время нахождения груза въ ея предѣлахъ совпадало со временемъ сложения отвѣтственности.

Примѣненіе этого порядка, какъ усматривается изъ нижеслѣдующихъ таблицъ, сразу значительно повысило % удовлетворенныхъ претензій за просрочку въ доставкѣ грузовъ какъ по количеству накладныхъ:

	Разсмотрѣно накладныхъ.	Удовлетворено накладныхъ.	% отно- шеніе.
въ 1906 г. . . . .	16.137	4.661	28.8
„ 1907 г. . . . .	19.773	14.273	72.2
„ 1908 г. . . . .	27.281	19.564	71.7
„ 1909 г. . . . .	33.204	25.654	77.2

такъ и по суммѣ признаннаго къ уплатѣ вознагражденія:

	Разсмотрѣно на сумму.	Удовлетворено на сумму.	% % отно- шеніе.
въ 1906 г. . . . .	653.103 р. 13 к.	22.323 р. 49 к.	3,4
„ 1907 г. . . . .	239.175 „ 91 „	38.169 „ 32 „	15,9
„ 1908 г. . . . .	309.766 „ 25 „	49.214 „ 11 „	15,9
„ 1909 г. . . . .	253.642 „ 72 „	53.999 „ 81 „	21,2

Само собою разумѣется, что изданіе указаннаго выше распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ быстро и по достоинству оцѣнено было претендателями — скупщиками накладныхъ, принявшими немедленно мѣры къ возможно полному использованию этого распоряженія путемъ скупки и предъявленія претензій по такимъ накладнымъ, которыя, въ виду практиковавшагося до того порядка разсмотрѣнія претензій (съ каковымъ многіе изъ претендателей примирились уже было) признавались ранѣе ничего не стоящими. При этомъ необходимо еще имѣть въ виду, что благодаря той прибыли, какую приноситъ скупка накладныхъ и предъявленіе по нимъ претензій, о чемъ изложено будетъ ниже, число претендателей-скупщиковъ накладныхъ изъ года въ годъ увеличивается.

Въ то же время скупщики накладныхъ практически, а также благодаря появляющимся въ послѣднее время разнымъ руководствамъ, издаваемымъ частными лицами („Самотаксировщикъ“, „Руководитель по желѣзнодорожнымъ дѣламъ перевозокъ и претензій“ и т. п.) настолько усваиваютъ тарифы, правила и всякія распоряженія, дѣйствующія на желѣзныхъ дорогахъ, что почти ни одна перевозка съ тѣмъ или инымъ недостаткомъ, даже самымъ незначительнымъ (копѣчные переборы и вознагражденія), не остается безъ предъявленія претензій. Доказательствомъ этого можетъ служить значительное уменьшеніе въ послѣднее время средней суммы, заявляемой по одной накладной, такъ:

	При заявлен. поступило накладн.	Заявленная сумма.	Въ среднемъ по 1 накладной.
въ 1906 г. . . . .	43.927	774.803 р. 95 к.	17 р. 63 к.
„ 1907 г. . . . .	49.473	324.258 „ 48 „	6 „ 61 „
„ 1908 г. . . . .	56.108	389.711 „ 37 „	6 „ 95 „
„ 1909 г. . . . .	66.548	355.886 „ 91 „	5 „ 35 „



Развитіе скупки накладныхъ, обратившейся въ промыселъ, въ значительной мѣрѣ способствуетъ возможности нажать на этой операціи состоянія. Достигается это, во-первыхъ, благодаря очень высокимъ процентамъ, уплачиваемымъ дорогами за переборы (12%) и вознагражденія за просрочку въ доставкѣ грузовъ (6%), а во-вторыхъ, возможностью приобрѣтенія накладныхъ за самую ничтожную плату (усмотрѣно изъ нѣкоторыхъ передаточныхъ надписей), вслѣдствіе неопытности многихъ грузовладельцевъ или нежеланія вести самимъ дѣла по претензіямъ.

Принимаемая Либаво-Роменской ж. д. мѣры къ ограниченію дѣятельности скупщиковъ накладныхъ, въ видѣ строгаго формальнаго отношенія къ ихъ претензіямъ (требованіе представленія при каждомъ отдѣльномъ заявленіи копій довѣренностей, засвидѣтельствованія въ сомнительныхъ случаяхъ подписи лицъ подъ переуступочными надписями и т. п.) не могутъ, конечно, имѣть существеннаго значенія впредь до изданія въ этомъ направленіи соотвѣтствующихъ законоположеній.

Поступленіе претензій до 1906 г. носитъ совершенно случайный характеръ, то повышаясь, то понижаясь; начиная же съ 1906 г. поступленіе претензій принимаетъ болѣе постоянный характеръ, прогрессивно изъ года въ годъ повышаясь:

	По переборамъ.		По просрочкѣ.	
	поступ. наклад.	на сумму.	поступ. наклад.	на сумму.
въ 1906 г. . . . .	28,587	130.749 р. 20 к.	15,340	644.054 р. 75 к.
„ 1907 „ . . . . .	27,160	75.368 „ 89 „	22,313	251.889 „ 59 „
„ 1908 „ . . . . .	29,038	82.636 „ 03 „	28,070	307.075 „ 34 „
„ 1909 „ . . . . .	33,097	124.727 „ 56 „	33,451	231.159 „ 35 „

А въ общей сложности какъ по переборамъ, такъ и по просрочкамъ поступленіе претензій по отношенію къ прибывшимъ и выданнымъ отправленіямъ за время 1906—1909 гг. выразилось:

	Поступило претензій по наклад.	Прибыло на Либ.-Ром. ж. д. отправокъ.	% % отношеніе.
въ 1906 г. . . . .	43,927	573.126	7,6
„ 1907 „ . . . . .	49,473	600.376	8,2
„ 1908 „ . . . . .	56,108	608.972	9,1
„ 1909 „ . . . . .	66,548	657.274	10,1

Изъ этихъ таблицъ усматривается, что въ то время, какъ количество прибывшихъ отправокъ въ 1909 г. по сравненію съ 1906 г. увеличилось на 14<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, количество накладныхъ, по которымъ заявлены претензіи, увеличилось на 51<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Такой необычный ростъ поступления претензій въ послѣднее время обусловливается:

1) увеличеніемъ числа поводовъ къ претензіямъ, вследствие несовершенствъ и крайней сложности тарифной системы, дѣйствующей на русскихъ жел. дорогахъ.

На недостатки дѣйствующей тарифной системы неоднократно указывалось какъ желѣзнодорожными управленіями, такъ и въ общей и специальной печати, а также не разъ служили они предметомъ обсужденія въ особыхъ комиссіяхъ и въ желѣзнодорожныхъ сѣздахъ. Недостатки эти заключаются: въ слишкомъ большомъ количествѣ различныхъ тарифныхъ изданій, которыми приходится руководствоваться станціоннымъ агентамъ, въ слишкомъ частыхъ дополненіяхъ и измѣненіяхъ тарифовъ и тарифныхъ правилъ, требующихъ отъ агентовъ особенно внимательнаго отношенія; въ неясности многихъ тарифовъ, тарифныхъ правилъ и условій примѣненія тарифовъ, вызывающихъ необходимость въ постоянныхъ разъясненіяхъ, въ условности многихъ тарифовъ, вследствие слишкомъ большого количества различныхъ отличительныхъ признаковъ, требующихъ для примѣненія къ данному грузу того или иного тарифа и, наконецъ, въ многочисленности, условности взиманія и неточности текста различныхъ дополнительныхъ сборовъ. Естественно, что при указанныхъ недостаткахъ тарифной системы, спѣшности работы и отсутствіи предварительной подготовки у станціонныхъ агентовъ, занимающихся таксировкою, послѣдніе, путаясь въ тарифахъ, въ сомнительныхъ для нихъ случаяхъ, склонны истолковывать ихъ не въ пользу грузовладельцевъ, чтобы не навлечь на себя начетовъ за недоборы, которые часто, по невозможности взыскать съ грузополучателей, ложатся бременемъ на ихъ скромный бюджетъ.

2) задержкой грузовъ на передаточныхъ и сортировочныхъ станціяхъ, зависящей отъ недостаточной оборудованности нѣкоторыхъ станцій для наличнаго размѣра грузового движенія.

Въ заключеніе не будетъ лишнимъ указать на то, что помимо уплаты переборовъ по заявленію претендентовъ, подаваемыхъ въ управленіе дороги, возвратъ таковыхъ производится также непосредственно станціями, на основаніи высылаемыхъ имъ сл. сборовъ особыхъ реестровъ переборовъ, обнаруживаемыхъ при провѣркѣ станціонной отчетности. На ст. Либава, особо выдающуюся по операціямъ, такіе реестры высылаются на 10-й день послѣ отчетнаго, на всѣ остальные станціи въ послѣднихъ числахъ слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

Размѣръ какъ обнаруженныхъ при провѣркѣ отчетности станцій переборовъ за послѣднiе четыре года, такъ и выплаченныхъ станціями усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

	Выслано реестровъ на сумму:	Уплачено станціями.	‰ отно- шеніе.
въ 1906 г. . . . .	28.201 р. 46 к.	5.207 р. 3 к.	18,4
„ 1907 „ . . . . .	16.834 „ 74 „	4.680 „ 24 „	27,8
„ 1908 „ . . . . .	12.415 „ 36 „	2.685 „ 62 „	21,6
„ 1909 „ . . . . .	14.831 „ 64 „	3.405 „ 93 „	22,9

Процентное отношеніе отправокъ съ переборами, обнаруженными при провѣркѣ отчетности къ общему количеству выданныхъ отправокъ за послѣднее четырехлѣтіе, опредѣлилось въ слѣдующихъ размѣрахъ:

	Выдано от- правокъ.	съ перебор. обнаружено.	‰ отно- шеніе.
въ 1906 г. . . . .	573126	33344	5,8
„ 1907 г. . . . .	600376	23658	3,9
„ 1908 г. . . . .	608972	20827	3,4
„ 1909 г. . . . .	657274	21526	3,2

### По вопросу 19

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

начальникомъ сл. сборовъ доложено:

1. Расчеты по грузовымъ перевозкамъ производятся Либаво-Роменскою ж. д., согласно требованіямъ Соглашенія о прямомъ сообщеніи съ соблюденіемъ сроковъ, установленныхъ §§ 157—167 названнаго Соглашенія. Въ отношеніи выполненія сроковъ затрудненіе вызывалъ до настоящаго времени § 163 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, коимъ предоставлялось дорогѣ, получившей счетъ, право требовать исправленія такового въ теченіе одного года со дня полученія счета. Такъ какъ мѣсячные счета по гру-

зовымъ перевозкамъ, согласно § 159 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, должны высылаться заинтересованнымъ дорогамъ не позже 15 числа третьяго послѣ отчетнаго мѣсяца, то требованіе объ исправленіи счета могло быть предъявлено къ дорогѣ назначенія и по истеченіи годичнаго срока со дня выдачи груза; въ случаѣ же обнаруженія при разсмотрѣннн этого требованія недобора, случайно незамѣченнаго при первоначальномъ расчетѣ, дорога назначенія лишалась возможности, за пропускомъ установленнаго 135 ст. Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ срока, взыскать недоборъ съ грузовладѣльца.

Вопросъ этотъ обсуждался сѣздомъ начальниковъ контролей и службъ сборовъ въ засѣданіяхъ 7—18 января 1910 г., при чемъ сѣздъ призналъ возможнымъ сократить предусмотрѣнный § 163 Соглашенія годичный срокъ до пятимѣсячнаго.

Въ виду этого желательно скорѣйшее введеніе въ дѣйствиѣ рѣшенія означеннаго сѣзда.

2) Число перевезенныхъ по Либаво-Роменской ж. д. за послѣдніе три года по льготному тарифу учащихся таково:

Въ 1907 году . . . . .	8743	пассажира,
„ 1908 „ . . . . .	9843	„ и
„ 1909 „ . . . . .	10145	„

Хотя по льготному тарифу для учащихся, какъ усматривается изъ приведенныхъ выше данныхъ, на Либаво-Роменской ж. д. перевозилось сравнительно незначительное число, тѣмъ не менѣе при примѣненіи этого тарифа испытывались несомнѣнныя неудобства, въ зависимости:

а) отъ разнообразія тарифовъ для учащихся;

б) отъ постояннаго возрастанія списка учебныхъ заведеній, къ которымъ примѣняется этотъ тарифъ (станціямъ при предъявленіи учащимися удостовѣреній на льготу требуется просмотрѣть большой списокъ прежде чѣмъ рѣшить, примѣняется ли льготный тарифъ къ ученикамъ даннаго учебнаго заведенія), въ будущемъ параллельно съ увеличеніемъ числа учебныхъ заведеній, списокъ этотъ будетъ тоже увеличиваться и, слѣдовательно, вызоветъ на станціяхъ еще большія затрудненія;

в) отъ неправильнаго допущенія учебными заведеніями скидокъ, что вызываетъ переписку по истребованію денегъ съ сихъ учебныхъ заведеній, очень часто длящуюся цѣлыя годы (по истребованію нѣкоторыхъ скидокъ переписка длилась по два года).

Въ виду сказаннаго было бы желательно: 1) или совершенно отмѣнить льготный тарифъ для проѣзда учащихся, или же распространить его на всѣ учебныя заведенія безъ изъятія, и 2) сдѣлать его по возможности однообразнымъ.

3) Бесплатные билеты дѣлятся: на годовые, сезонные, розовые, провизіонные и консультаціонные.

Проѣздъ по провизіоннымъ и консультаціоннымъ билетамъ совершается въ установленные пункты за покупкой провизіи и къ своимъ участковымъ врачамъ. Поѣздки по послѣднимъ билетамъ являются жизненной потребностью служащихъ.

Изъ перечисленныхъ выше категорій билетовъ, по требованію Управленія желѣзныхъ дорогъ, была исчислена стоимость по тарифу разовыхъ билетовъ, выданныхъ самимъ служащимъ, членамъ ихъ семействъ и рабочимъ въ первой половинѣ 1907 и 1908 г., а также стоимость билетовъ, выданныхъ подрядчикамъ и поставщикамъ въ теченіе всего 1908 г. и первой половины 1909 г., при чемъ выяснились слѣдующія данныя:

а) стоимость билетовъ, выданныхъ служащимъ, членамъ ихъ семей и рабочимъ въ первой половинѣ 1907 г.—878.110 руб. 25 коп.;

б) тоже въ первой половинѣ 1908 года—729.758 руб. 43 коп.

в) стоимость билетовъ, выданныхъ подрядчикамъ въ теченіе всего 1908 г.—64.013 руб. 54 коп.;

г) тоже въ первой половинѣ 1909 года—22.164 руб. 45 коп.

Въ дѣйствительности, стоимость разовыхъ билетовъ должна быть уменьшена, такъ какъ часть взятыхъ билетовъ по разнымъ причинамъ обыкновенно остается неиспользованной служащими и обратно не возвращается. Если же, кромѣ того, принять во вниманіе, что въ настоящее время введены въ дѣйствіе правила удостовѣреній личности, затрудняющія передачу билетовъ постороннимъ лицамъ, а также и повышенъ цензъ для полученія билетовъ I—II кл., стоимость проѣзда служащихъ по бесплатнымъ билетамъ, можно ожидать, значительно понизится.

Такъ какъ благодаря бесплатному проѣзду желѣзнодорожные служащіе, особенно изъ категоріи младшихъ, могутъ жить не въ самомъ городѣ, гдѣ протекаетъ ихъ служба, а въ пригородныхъ мѣстностяхъ, съ лучшими гигиеническими условіями жизни, съ болѣе дешевыми продуктами и квартирами, то сохраненіе за служащими права на полученіе годовыхъ или сезонныхъ билетовъ на проѣздъ въ пригородныя мѣстности можно признать желательнымъ и совпадающимъ съ интересами дороги, потому что только при такихъ условіяхъ теперешніе оклады младшихъ служащихъ могутъ считаться требующими незначительнаго повышенія, чтобы обезпечивать служащимъ удовлетвореніе ихъ насущныхъ жизненныхъ потребностей.

4. Операциі съ наложенными платежами по прямому и мѣстному сообщенію (по отправленію грузовъ) на Либаво-Роменской ж. д. выражаются въ среднемъ за послѣдніе четыре года (1906—1909 гг.) въ слѣдующихъ цифрахъ:

По отправкамъ:	Колич.:	На сумму:
а) мѣстн. сообщ. . .	53000	3.540.000 руб.
б) прямого „ . .	128000	10.800.000 руб.
Итого . . .	181000	14.340.000 руб.

За этотъ періодъ времени никакихъ злоупотребленій съ наложенными платежами на Либаво-Роменской ж. д. не было. Въ 1905-мъ же году наблюдалось три случая злоупотребленій съ наложенными платежами по грузамъ, прибывающимъ съ чужихъ дорогъ, а именно:

По отправкамъ:

Москва—Жлобинъ №	6657	на сумму	1642 руб. 75 коп.
Вильно—Шавли №	89733	„	645 „ 75 „
Вильно—Яновъ №	121625	„	293 „ 72 „

но и въ этихъ случаяхъ, какъ выяснилось произведенными разслѣдованіями, Либаво-Роменская ж. д. виновата не была.

Отсутствіе злоупотребленій съ наложенными платежами нужно приписать строго установленному на дорогѣ порядку производства операцій съ этими платежами, а именно:

А. Порядокъ операцій по выплатѣ наложенныхъ платежей на станціяхъ Либаво-Роменской ж. д.

1) Извѣщенія по грузамъ прямого и мѣстнаго сообщенія большой и малой скорости, прибывающія при пересылочныхъ вѣдомостяхъ и принимаемая на большихъ станціяхъ багажной кассой, а на малыхъ дежурнымъ по станціи, передаются вмѣстѣ съ пересылочными вѣдомостями: на большихъ станціяхъ по особу установленной книгѣ подъ расписку соответствующаго кассира по отправленію грузовъ \*), а на малыхъ немедленно сдаются начальнику станціи.

2) Принятыя указаннымъ выше порядкомъ извѣщенія товарнымъ кассиромъ и начальникомъ станціи должны храниться подъ отвѣтственностью этихъ лицъ подъ замкомъ.

3) Кассиръ или начальникъ станціи, по полученіи извѣщенія:

а) свѣряетъ съ пересылочными вѣдомостями, обращаетъ вниманіе на правильность штемпелей передаточныхъ станцій, и въ случаяхъ отсутствія таковыхъ или иныхъ какихъ-либо сомнѣній, сносится по телеграфу съ станціей назначенія;

б) сличаетъ извѣщенія съ корешкомъ дубликата накладной и съ корешкомъ книги извѣщеній, отмѣтивъ въ таковомъ время полученія извѣщенія (§ 20 Временнаго положенія о станціонномъ счетоводствѣ).

\*) По отношенію ст. Либавы—пересылочные вѣдомости остаются у кассира товарной ст.; кассиръ же станціи пассажирской удостовѣряетъ своей подписью на пересылочныхъ вѣдомостяхъ фактъ пріема имъ извѣщеній, относящихся къ операціямъ пассажирской станціи.

4) Кассиръ или начальникъ станціи по предъявленіи свидѣтельства къ оплатѣ:

а) сличаетъ такое съ вывѣреннымъ уже извѣщеніемъ;

б) на тѣхъ станціяхъ, гдѣ выплата производится не кассою отправленія, кассиръ отправленія дѣлаетъ на обратной сторонѣ свидѣтельства извѣщенія надпись: „къ оплатѣ“, каковую скрѣпляетъ своею подписью, а затѣмъ свидѣтельство возвращаетъ на руки лицу, его предъявившему, а извѣщеніе передаетъ кассиру—плательщику.

5) Пересылочныя вѣдомости въ сл. сборовъ не высылаются, а остаются на станціи въ кассѣ отправленія для справокъ, сброшированными въ тетради мѣсячными или годичными періодами.

Б. Порядокъ операций по взысканію наложенныхъ платежей на станціяхъ Либаво-Роменской ж. д.

Всѣ извѣщенія по взысканнымъ за отчетный день наложеннымъ платежамъ, заполненные требующимися замѣтками, заносятся въ пересылочныя вѣдомости, въ которыхъ прописью указывается общее количество записанныхъ извѣщеній. Послѣ подведенія итога новыя записи извѣщеній не допускаются. Квитанціи по взысканію наложенныхъ платежей, непринятія получателями грузовъ и оставляемые при извѣщеніяхъ, перечеркиваются чернилами крестообразно.

Затѣмъ извѣщенія вмѣстѣ съ пересылочными вѣдомостями и отчетами выдачи подаются начальнику станцій или завѣдывающему товарной конторой, гдѣ таковыя установлены.

На личную обязанность начальниковъ станціи или завѣдывающихъ товарными конторами возлагается:

а) сличеніе извѣщеній съ отчетомъ выдачи въ отношеніи тождества номеровъ извѣщеній, отправокъ и суммъ наложенныхъ платежей;

б) сличеніе извѣщеній съ пересылочными вѣдомостями \*) въ отношеніи правильности показаній въ таковыхъ: №№ извѣщеній и наименованій станцій, на которыя таковыя посылаются; при этомъ обращается вниманіе на правильность количества извѣщеній, указаннаго въ итогѣ пересылочныхъ вѣдомостей;

в) собственноручная подпись извѣщеній въ установленномъ мѣстѣ;

г) провѣренныя указаннымъ выше порядкомъ извѣщенія и пересылочныя вѣдомости сдаются начальникомъ станціи или завѣдывающимъ товарной конторой на соотвѣтствующій поѣздъ, а отчеты выдачи возвращаются кассирамъ.

В. Сдача извѣщеній на поѣзда, приѣмъ съ поѣздовъ и порядокъ дѣйствія станцій при утратѣ въ предѣлахъ Либаво-Ромен-

\*) На станціяхъ, гдѣ имѣются отдѣльныя кассы большой и малой скорости, пересылочныя вѣдомости составляются каждою кассою отдѣльныя.

ской ж. д. извѣщеній о наложенныхъ платежахъ по отправкамъ съ Либаво-Роменской ж. д.

1) Кондуктора пассажирскихъ поѣздовъ, принимая отъ станціи оплаченныя извѣщенія по наложеннымъ платежамъ, отправляемыя на станціи отправленія грузовъ, обязаны:

а) провѣрить, соотвѣтствуетъ ли количество пересылочныхъ вѣдомостей даннымъ, записаннымъ, въ реестрѣ;

б) провѣрить, всѣ ли извѣщенія приложены къ пересылочнымъ вѣдомостямъ, по даннымъ, имѣющимся въ послѣднихъ.

Если, принимая такимъ образомъ, кондукторъ обнаружитъ недостачу или излишекъ извѣщеній, то долженъ тотчасъ же заявить объ этомъ начальнику станціи. Такимъ же порядкомъ производить повѣрку и станція, принимая оплаченныя извѣщенія отъ кондуктора пассажирскаго поѣзда, дѣлая о недостачѣ или излишкѣ извѣщеній соотвѣтствующія отмѣтки въ реестрахъ.

2. Номера извѣщеній, пересылаемыхъ на станціи назначенія груза при грузовыхъ документахъ должны записываться въ графѣ примѣчанія тетрадей раздаточныхъ списковъ, а также и въ книгахъ сдачи документовъ противъ соотвѣтствующихъ отправокъ. Кондукторъ-раздатчикъ, принимая документы въ поѣздъ, обязанъ провѣрить, дѣйствительно ли всѣ извѣщенія, записанныя въ книгу сдачи документовъ, приложены къ таковымъ. Станція же, принимая документы отъ кондуктора-раздатчика, должна провѣрить наличіе извѣщеній не только по даннымъ въ тетрадяхъ раздаточныхъ списковъ, но и по даннымъ въ накладныхъ и дорожныхъ вѣдомостяхъ.

3) Если станція Либаво-Роменской ж. д., при приѣмѣ извѣщеній отъ кондуктора, обнаружитъ недостачу какого-либо извѣщенія по отправкѣ со станціи своей дороги, то, сдѣлавъ о томъ отмѣтку въ раздаточномъ списокѣ или реестрѣ, должна о недостающемъ извѣщеніи дать депешу станціи отправленія и смѣнѣ бригадъ, послѣдней для розыска, и при этомъ въ мѣстномъ сообщеніи станціи назначенія груза должны составить актъ, примѣнительно къ § 104 Соглашенія о прямомъ сообщеніи (приложенія № 16 къ Соглашенію), а въ прямомъ—передаточная станція Либаво-Роменской ж. д. дѣлаетъ соотвѣтствующую отмѣтку въ дорожной вѣдомости.

Станція отправленія Либаво-Роменской ж. д., получивъ упомянутую депешу объ утерѣ извѣщенія, должна приклеить такую къ соотвѣтствующему корешку извѣщенія и выплачивать наложенный платежъ отправителю можетъ только по полученіи отъ станціи назначенія груза акта объ утерѣ извѣщенія, пополненнаго всѣми требуемыми бланкомъ отмѣтками, удостовѣренными штемпелемъ и подписью начальника станціи назначенія груза.

Если же до полученія указаннаго акта на станцію отправленія



груза поступило бы самое извѣщеніе, то, прежде выплаты наложеннаго платежа отправителю, должно быть выяснено депешною перепискою со станціей назначенія груза, взысканъ ли наложенный платежъ и не встрѣчается ли какихъ-либо препятствій къ выплатѣ такового, т.-е. установить фактъ, что извѣщеніе не подложное. Всѣ поступающія въ сл. сборовъ извѣщенія и свидѣтельства по выплаченнымъ наложеннымъ платежамъ пробиваются особымъ компостеромъ.

## По вопросу 20

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

начальникомъ сл. сборовъ доложено, что статьей 75<sup>2</sup> Общаго Устава установлено, что если распоряженіе отправителя объ отменѣ или уменьшеніи наложеннаго платежа поступитъ на станцію назначенія послѣ выдачи груза со взысканіемъ наложеннаго платежа въ полномъ размѣрѣ, указанномъ въ накладной, то, въ случаѣ распоряженія объ отменѣ платежа, вся взысканная съ получателя сумма, а въ случаѣ распоряженія объ уменьшеніи платежа, излишне взысканная часть его возвращается предъявителю квитанціи о взносѣ платежа. На практикѣ примѣненіе этой статьи вызываетъ большія затрудненія, происходящія потому, что большинство грузополучателей, въ силу пункта 2-го циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 19/24 марта 1909 г. за № 13619/68 приведеннаго въ ст. 76<sup>1</sup>, при выкупѣ грузовъ-квитанцій не беретъ, очевидно, изъ желанія уклониться отъ уплаты гербоваго сбора, и квитанціи остаются при извѣщеніяхъ неотрѣзанными; впослѣдствіи же получатели грузовъ, уплатившіе наложенный платежъ, узнавъ, что таковой уменьшенъ или вовсе отмененъ, возбуждаютъ претензіи объ уплатѣ имъ излишне взысканной части, (въ случаѣ уменьшенія) или же всего платежа (въ случаѣ отмены его); но такъ какъ, по точному смыслу ст. 75<sup>2</sup>, такія суммы могутъ быть возвращаемы исключительно предъявителю квитанціи, а при нахожденіи квитанціи при извѣщеніи, согласно постановленію 95 Общаго Съѣзда, дороги могутъ разрѣшать такого рода претензіи лишь за собственный страхъ и рискъ, то дорогамъ приходится такія претензіи отклонять и дѣло всегда доводитъ или до судебныхъ учреждений, которыя и присуждаютъ эти суммы съ дорогъ съ процентами и судебными издержками, или же до Управленія желѣзныхъ дорогъ. Такое положеніе вопроса въ примѣненіи статьи 75<sup>2</sup> вызываетъ, съ одной стороны, обременительную и дорого стоящую переписку съ претендателями (на одной Либаво-Роменской ж. д. ежегодно рассматривается такихъ претензій свыше 200), и съ другой—нареканія со стороны претендентовъ, основательно полагающихъ, что разъ ими деньги внесены излишне, то таковыя безусловно и должны быть возвращены получателю или отправителю груза, какъ не принадлежащія дорогѣ, не доводя дѣло до суда.

Принимая во вниманіе вышеизложенное, желательнo было бы установить обязательную выдачу квитанцій о взносѣ платежа, но безъ оплаты таковыхъ гербовымъ сборомъ, или же дополнить статью 75<sup>2</sup> указаніемъ, кому именно и по предъявленіи какихъ документовъ подлежить возврату отмѣненный, но взысканный платежъ, или излишне взысканная часть его по уменьшенному платежу, въ тѣхъ именно случаяхъ, когда квитанція не взята при взносѣ платежа.

## По вопросу 21

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

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ, что указанія въ свидѣтельствахъ наименованія грузовъ, обременяя лишь станціонныхъ агентовъ, для дорогъ являются совершенно излишними, такъ какъ свѣдѣнія эти имѣются въ накладныхъ и ихъ дубликатахъ.

Нужно полагать, что и для кредитныхъ учреждений и лицъ, занимающихся учетомъ свидѣтельствъ, указанія въ свидѣтельствахъ наименованія грузовъ не могутъ дать вѣскихъ признаковъ о цѣнности груза по несоотвѣтствію въ большинствѣ случаевъ цѣнности груза съ суммою наложенныхъ платежей.

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что къ сл. сборовъ относятся и вопросы 123, 124, 129 и 130 и проситъ высказаться по этимъ вопросамъ.

Начальникъ сл. сборовъ замѣчаетъ, что кромѣ вопросовъ, указанныхъ Предсѣдателемъ, онъ считаетъ относящимися къ сл. сборовъ и вопросы 24 и 125; послѣ предложенія Предсѣдателя перейти къ разсмотрѣнію всѣхъ шести вопросовъ, начальникъ сл. сборовъ по

## вопросу 24

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операций?

докладываетъ, что станціонное счетоводство на Либаво-Роменской ж. д. организовано согласно Временному положенія о счетоводствѣ и отчетности станцій, изданному въ 1901 г. Министеромъ путей сообщенія по соглашенію съ Министеромъ финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ.

На основаніи этого Положенія станціи выполняютъ слѣдующее:

### 1) По продажѣ пассажирскихъ билетовъ.

Всѣ проданные въ теченіе сутокъ билеты записываются ежедневно въ установленныя для каждаго сообщенія книги продажи билетовъ въ послѣдовательномъ порядкѣ номеровъ образцовъ, съ указаніемъ по каждому образцу количества проданныхъ билетовъ и выручки за нихъ, послѣ чего всей продажѣ подводится итогъ. Кромѣ ежедневныхъ записей въ книги, всѣ станціи, за исключеніемъ станцій, представляющихъ суточную отчетность,

должны ежедневно вести въ памятныхъ вѣдомостяхъ запись послѣднихъ проданныхъ №№ билетовъ. Вѣдомости эти ведутся отдѣльно по каждому сообщенію и классу.

Изъ данныхъ книгъ продажи станціями составляются отчеты, тоже отдѣльно по каждому сообщенію, и представляются ими съ приложеніемъ отрѣзковъ и талоновъ билетовъ въ сл. сборовъ; при чемъ станціи съ болѣе крупной продажей представляютъ отчетность посуточно; такихъ станцій на Либаво-Роменской ж. д. 7: Либавъ, Шавли, Поневѣжъ, Минскъ, Березина, Гомель и Ромны; станціи же съ небольшою сравнительно продажей представляютъ отчетность за весь мѣсяць сразу, не позже 5-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

### *2) По отправленію багажа.*

На всякую принятую къ отправленію багажную отправку станціи составляютъ: дорожную вѣдомость, багажную квитанцію, копію съ нея и корешокъ квитанціи на бланкахъ, установленныхъ для каждаго сообщенія отдѣльно. Корешки квитанцій остаются на станціи и представляютъ собою книгу принятаго къ отправленію багажа; изъ нихъ станціи составляютъ по каждому сообщенію отдѣльно отчеты и представляютъ ихъ вмѣстѣ съ копіями квитанцій въ сл. сборовъ, при чемъ отчеты эти такъ же, какъ и по пассажирскимъ операціямъ по указаннымъ выше 7 станціямъ представляются посуточно, а по остальнымъ—за весь мѣсяць сразу, не позже 5-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

### *3) По прибытію и выдачѣ багажа.*

По прибывшему и выданному багажу станціями ежедневно представляются въ сл. сборовъ при особыхъ перечняхъ багажныя квитанціи, отобранныя отъ пассажировъ, и дорожныя вѣдомости.

### *4) По отправленію грузовъ.*

Всѣ принятые къ отправленію грузы включаются ежедневно въ отчеты объ отправленныхъ грузахъ, составляемые по позиціямъ, отдѣльно для каждой скорости и каждаго сообщенія, при чемъ по отправкамъ мѣстнаго сообщенія составляются отдѣльные отчеты для каждой станціи назначенія, а по отправкамъ прямого сообщенія—для каждой дороги назначенія. Означенныя записи производятся въ одни и тѣже бланки станціями съ большимъ сравнительно грузооборотомъ по полумѣсячнымъ періодамъ (съ 1 по 15 число и съ 16 числа по конецъ мѣсяца), станціями же съ малымъ грузооборотомъ, а именно, на которыхъ выдача грузовъ прямого сообщенія не превышаетъ въ среднемъ 5-ти отправокъ въ сутки (Бейсагола, Михельмондъ, Датновъ, Жеймы, Гайжуны, Кѣна, Гудогай, Залѣсье, Пруды, Уша, Алек-

новичи, Радошковичи, Изяславль, Ратомка, Михановичи, Руденскъ, Пуховичи, Талька, Верейцы, Осиповичи, Деревцы, Дарганово, Фаличи, Верхутино, Урѣчье, Татарка, Ясень, Рыня, Красный-Берегъ, Хальчъ, Солтановка, Буда-Кошелевская, Уза, Костюковка и Зябровка)—въ теченіе цѣлаго мѣсяца. Послѣ записи отправокъ за послѣднее число полумѣсячнаго или мѣсячнаго періода, всѣмъ включеннымъ за данный періодъ записямъ подводятся итоги по каждому позиціонному отчету, и эти итоги заносятся въ своды позицій. Составленные такимъ порядкомъ отчеты отправленія и своды позицій представляются въ сл. сборовъ помѣсячно или полумѣсячно, не позже какъ черезъ два дня послѣ отчетнаго; выписки же изъ накладныхъ по отправкамъ прямого сообщенія представляются ежедневно для составленія статистическихъ карточекъ. Книгами отправленія служатъ корешки дубликатовъ накладныхъ, заполненные одновременно съ послѣдними при посредствѣ индиговой бумаги.

• 5) *По прибытію и выдачѣ грузовъ.*

Дорожные документы на прибывшіе грузы послѣ провѣрки и таксировки записываются въ книги прибытія. Книги эти ведутся для каждаго сообщенія и каждой скорости отдѣльно. Выданные отправки заносятся въ книги выдачи грузовъ. Книги эти ведутся также съ подраздѣленіемъ по сообщеніямъ и скоростямъ. На основаніи книгъ выдачи составляются отчеты о выданныхъ грузахъ. Къ отчетамъ выдачи прилагаются: дубликаты накладныхъ и дорожныя вѣдомости со всѣми къ нимъ приложеніями.

Въ отношеніи времени представленія отчетовъ выдачи грузовъ станціи Либаво-Роменской ж. д. дѣлятся такъ же на двѣ категоріи, какъ и въ отношеніи представленія отчетовъ отправленія грузовъ, а именно: станціи съ большимъ грузооборотомъ представляютъ отчеты выдачи ежедневно, на слѣдующій день послѣ отчетнаго, станціи же съ малымъ грузооборотомъ—ежемесячно, за цѣлый мѣсяць сразу, не позже 6-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

Кромѣ того, на основаніи записей въ книгахъ прибытія и дѣйствительнаго наличія всѣхъ грузовъ, станціи составляютъ и представляютъ въ сл. сборовъ вѣдомости невыданныхъ, т. е. находящихся на складѣ грузовъ на 1 число каждаго мѣсяца.

6) *По кассѣ.*

Всѣ суточные сборы станціи ежедневно записываются въ кассовую книгу, на основаніи каковыхъ записей составляется также ежедневно кассовый отчетъ, представляемый вмѣстѣ съ оправдательными документами въ сл. сборовъ, и денежная препроводительная записка для препровожденія въ главную кассу

управленія дороги выручки станцій (станціей Либава выручка вносится ежедневно въ Либавское отдѣленіе государственнаго банка).

### *Контроль станціонныхъ операций.*

Контроль станціонныхъ операций существуетъ двоякій: документальный, производимый сл. сборовъ по полученной ею отъ станцій отчетности, согласно Положенію о сл. сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, изданному въ 1908 году Министромъ путей сообщенія по соглашенію съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, и фактической производимый ревизорами станціоннаго счетоводства на станціяхъ, на основаніи особой, изданной для нихъ въ 1910 г. и утвержденной министромъ путей сообщенія, инструкціи.

### *Документальный контроль.*

Вся поступающая въ сл. сборовъ отчетность провѣряется: суточная ежедневно приблизительно на 5—6 день послѣ отчетнаго, а періодическая—вслѣдъ за поступленіемъ. Провѣрка эта производится слѣдующимъ образомъ:

#### *1) По продажѣ пассажирскихъ билетовъ.*

Отчеты по продажѣ пассажирскихъ билетовъ провѣряются въ отношеніи правильности показанія въ нихъ количества проданныхъ билетовъ, суммы выручки и взноса таковой, а равно въ отношеніи послѣдовательности продажи билетовъ въ порядкѣ номеровъ.

#### *2) По отправленію багажа.*

Отчеты по отправленію багажа провѣряются, насколько правильно взысканы по каждой отправкѣ и внесены въ кассу сборы, а также, какъ и по билетамъ, въ отношеніи послѣдовательности расхода квитанцій по номерамъ.

#### *3) По прибытію и выдачѣ багажа.*

Представленныя при особомъ перечнѣ багажныя квитанціи и дорожныя вѣдомости провѣряются сначала съ симъ перечнемъ въ количественномъ отношеніи, затѣмъ разбираются: прямого сообщенія по дорогамъ отправленія, а мѣстнаго—по станціямъ отправленія съ одновременной провѣркой сбора за храненіе, послѣ чего квитанціи мѣстнаго сообщенія сличаются съ отчетами отправленнаго багажа для провѣрки правильности показанія данныхъ объ этихъ отправкахъ въ отчетахъ.

#### 4) По отчетамъ отправленія грузовъ.

Отчеты отправленія провѣряются въ отношеніи правильности итоговъ суммъ, взысканныхъ при отправленіи, гербоваго сбора, издержекъ до отправленія, а также въ отношеніи послѣдовательности по номерамъ расходованія дубликатовъ накладныхъ.

#### 5) По отчетамъ выдачи грузовъ.

Отчеты выдачи провѣряются по даннымъ дубликатовъ накладныхъ и дорожныхъ вѣдомостей въ отношеніи правильности взысканія станціями причитающихся дорогъ платежей.

#### 6) По кассовымъ отчетамъ.

Вывѣренные итоги всѣхъ отчетовъ свѣряются съ суммами, показанными по кассовому отчету (кассовая провѣрка).

Кромѣ того сл. сборовъ производится матеріальный учетъ грузовъ, для каковой цѣли отчеты выдачи сличаются: по перевозкамъ прямого сообщенія съ передаточными вѣдомостями, а по перевозкамъ мѣстнаго сообщенія съ отчетами отправленія. При сличеніи въ передаточныхъ вѣдомостяхъ и отчетахъ отправленія дѣлаются отмѣтки о времени выдачи груза. По окончаніи мѣсяца всѣ неотмѣченныя отправки заносятся въ особые листы, каковыя сличаются съ упомянутыми выше вѣдомостями невыданныхъ грузовъ, представляемыми станціями, а также съ представляемыми періодически ревизорами станціоннаго счетоводства вѣдомостями дѣйствительнаго наличія грузовъ на станціонныхъ складахъ.

Въ дополненіе къ доложенному начальникомъ сл. сборовъ начальникъ коммерческаго отдѣла докладываетъ, что основной порядокъ по представленію отчетности въ сл. сборовъ — суточный: отчетъ подлежитъ представленію въ слѣдующіе за отчетными сутки, за исключеніемъ отчетности по отправленію, которая представляется по полумѣсячно.

Съ 1 августа 1908 г. суточная отчетность, въ видѣ опыта, начала замѣняться на небольшихъ станціяхъ, имѣющихъ по выдачѣ грузовъ въ мѣсяць не болѣе 150 отправокъ, мѣсячной отчетностью, представляемой въ сл. сборовъ не позже 5 числа слѣдующаго мѣсяца. Такая отчетность въ настоящее время уже введена на станціяхъ, о которыхъ доложилъ начальникъ сл. сборовъ. Отчетность эта приспособлена такъ, что мѣсячныя ея данныя даютъ тѣ готовыя мѣсячныя свѣдѣнія, которыя при посуточной отчетности сл. сборовъ составляетъ сама для мѣсячныхъ расчетовъ по перевозкамъ съ дорогами. Цѣль этой отчетности: ускорить расчеты по перевозкамъ съ государственнымъ банкомъ, перенести ревизію по существу агентами

сл. сборовъ на станціи и производить ее вслѣдъ за составленіемъ отчетности, а этимъ усилить наблюденіе за станціонными операціями и установить своевременное инструктированіе агентовъ по дѣлаемымъ ими ошибкамъ.

Документальный учетъ всѣхъ операцій, несмотря на свою громоздкость, при зломъ умыслѣ со стороны станціонныхъ агентовъ, не исключаетъ возможности злоупотребленій при исчисленіи различныхъ сборовъ, такъ какъ точность опредѣленія этихъ сборовъ зависитъ отъ степени правильности указаній станціями моментовъ совершенія различныхъ операцій и расчетовъ по нимъ. Для примѣра могутъ быть взяты слѣдующіе случаи:

1) при совершеніи нагрузки и выгрузки время начала и окончанія этихъ операцій станціонными агентами можетъ быть показываемо въ документахъ умышленно несоотвѣтствующее дѣйствительности, такъ какъ отъ этого находится въ зависимости опредѣленіе размѣра суммы сборовъ за простой и храненіе;

2) при ввозѣ груза отправителемъ на станцію частями, послѣдній, въ случаѣ пропуска на то установленнаго срока, можетъ быть освобождаемъ станціонными агентами отъ сбора за храненіе неправильнымъ указаніемъ ими въ сдаточной запискѣ моментовъ начала и окончанія ввоза и времени предъявленія накладной;

и 3) въ отношеніи сбора за взвѣшиваніе отправитель при согласіи станціи можетъ всегда избѣгнуть уплаты этого сбора, заполняя накладную о перевѣскѣ и ручательствѣ за вѣсъ послѣ перевѣски груза дорогой по даннымъ послѣдней. Возможность такого рода злоупотребленій устраняется лишь фактическимъ надзоромъ за станціями путемъ установленныхъ внезапныхъ и возможно частыхъ ревизій въ этомъ отношеніи.

### По вопросу 123

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

начальникъ сл. сборовъ доложилъ, что при безусловной обязательности приѣмки грузовъ къ отправленію по предъявленіи накладной (приказы по Либ.-Ром. ж. д. № 57 за 1896 г. и № 64 за 1910 г.) и сдачи грузовъ въ поѣзда для перевозки ихъ по назначенію, производимой одновременно съ сдачей кондукторской бригадѣ и соотвѣтственныхъ грузовыхъ документовъ, независимо отъ записей ихъ въ раздаточныя тетради, фактическая провѣрка наличія грузовъ на станціяхъ и въ поѣздахъ по имѣющимся документамъ на эти грузы, если не вполне устраняетъ возможность бесплатной перевозки грузовъ по дорогѣ, то до крайности затрудняетъ такую перевозку; чтобы осуществить бесплатный провозъ товаровъ, требуется предварительное соглашеніе большого числа лицъ, по меньшей мѣрѣ 2-хъ станцій (отправленія и назначенія), а при перевозкѣ грузовъ прямого сооб-

шенія даже и нѣсколькихъ станцій (передача), поэтому управленіе дороги стремится къ организациі у себя фактическаго надзора за перевозкой грузовъ, который примѣнялся бы возможно чаще и по всѣмъ станціямъ; въ этихъ видахъ провѣрка грузовъ производится ревизорами станціоннаго счетоводства, движенія, поѣздовъ, коммерческими ревизорами и время отъ времени начальниками станцій.

Начальникъ сл. движенія доложилъ, что бесплатная перевозка товаровъ на дорогѣ не можетъ имѣть мѣста въ виду слѣдующихъ соображеній.

1) Вышеупомянутыми приказами № 57—1896 г., № 64—1910 г. и циркуляромъ № 35—1904 г. безусловно воспрещена перевозка грузовъ безъ документовъ и точно указанъ порядокъ дѣйствій агентовъ по отношенію обнаруженныхъ въ поѣздахъ грузовъ безъ документовъ, при чемъ приказомъ № 64—1910 года подтвержденъ обязательный приемъ вѣсовщиками грузовъ только одновременно съ предъявленіемъ накладной на ихъ перевозку.

Надзоръ за этимъ возложенъ на ревизоровъ движенія поѣздовъ, сл. коммерческой, сл. сборовъ и фактическія провѣрки ими производятся по мѣрѣ возможности сравнительно часто.

2) Сдача грузовъ въ поѣзда производится обязательно по раздаточнымъ тетрадамъ съ провѣркою документовъ кондукторскою бригадою или специальнымъ раздатчикомъ. По этимъ тетрадямъ производится и провѣрка грузовъ при передачѣ поѣзда одной бригадой другой.

3) Ревизоры движенія, поѣздовъ, сл. сборовъ и коммерческой а также чины Государственнаго Контроля производятъ періодическія провѣрки перевозимаго груза съ наличіемъ документовъ.

При таковыхъ условіяхъ, если бы даже предположить наличіе злой воли агента станціи отправленія, погрузившаго безъ документовъ отправку, она была бы немедленно обнаружена на станціи прибытія. Если предположить стачку между агентами станціи отправленія и прибытія для перевозки грузовъ по подѣльнымъ документамъ, которые уничтожались бы станціей назначенія, что трудно предположить, такъ какъ къ стачкѣ понадобилось бы привлечь много агентовъ (выгрузка производится по вагонному листу однимъ агентомъ, а документы поступаютъ другому), то и въ такомъ случаѣ частныя ситуациі станцій ревизорами станціоннаго счетоводства и чинами контроля несомнѣнно выяснили бы такую организацию, между тѣмъ до сихъ поръ такихъ примѣровъ на дорогѣ не было; изъ этого слѣдуетъ вполне основательно предположить, что бесплатной перевозки товаровъ на Ливаво-Роменской ж. д. не практикуется.



## По вопросу 124

124. Каким образом осуществляется надзор за правильностью составления документов грузовъ и денежных, по операциямъ наложенныхъ платежей и ссудной?

Начальникъ сл. сборовъ доложилъ, что надзоръ за правильностью составления станціонными агентами грузовыхъ и денежных документовъ осуществляется сл. сборовъ какъ въ конторѣ ея при провѣркѣ операций станцій, такъ и на станціяхъ при посредствѣ ревизоровъ станціоннаго счетоводства.

Въ отношеніи правильности составления документовъ по грузовымъ операциямъ надзоръ этотъ, однако, слѣдуетъ признать только частичнымъ, такъ какъ главный документъ — накладная передается получателю груза, провѣрка же производится сл. сборовъ по даннымъ дорожныхъ вѣдомостей и дубликатовъ накладныхъ, отождествляемыхъ станціями съ накладными, при чемъ при поступленіи накладныхъ въ сл. сборовъ (при заявленіи претензій) нерѣдко наблюдается, что дубликаты накладныхъ и дорожныя вѣдомости не вполне отождествлены съ накладными. Упущенія эти объясняются тѣмъ, что отождествленіе должно совершаться при выкупѣ груза, когда старанія агентовъ должны быть направлены главнымъ образомъ къ тому, чтобы по возможности не задерживать грузополучателей, а также вслѣдствіе необходимости внесенія въ дорожные документы множества разнообразныхъ сборовъ, отгмѣтокъ и наложенія штемпелей.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что за правильнымъ составленіемъ документовъ на дорогѣ установленъ слѣдующій надзоръ.

Прежде всего, провѣрка правильности составления документовъ производится кондукторомъ-раздатчикомъ, принимающимъ грузъ въ поѣздъ, затѣмъ документы провѣряются самымъ тщательнымъ образомъ на каждомъ пунктѣ передачи какъ агентами сдающей, такъ и принимающей дороги и при наличіи какихъ бы то ни было неправильностей въ предъявляемыхъ документахъ грузъ принимающей дорогою вычеркивается изъ передаточной вѣдомости. Затѣмъ документы провѣряются на станціи назначенія и послѣ выкупа груза общая провѣрка ихъ производится сл. сборовъ.

Кромѣ того, провѣрка документовъ въ моментъ нахождения груза въ пути производится ревизорами станціоннаго счетоводства, коммерческой сл. и чинами контроля.

Что касается провѣрки извѣщеній о наложенныхъ платежахъ, то въ данномъ отношеніи эта провѣрка производится настолько тщательно, что случаи выплатъ по подложнымъ документамъ чрезвычайно рѣдки.

Приказомъ № 122—1905 г. агентамъ вмѣнено въ обязанность, и это весьма строго выполняется, во всякомъ мало-мальски со-

мнительномъ случаѣ запрашивать станцію назначенія груза о взысканномъ наложенномъ платежѣ телеграммами.

Какъ примѣръ тщательности провѣрки извѣщеній, предъявленныхъ для выплаты, можно привести случай 9-го іюня 1910 г. въ Гомелѣ, гдѣ было предъявлено извѣщеніе на 627 руб., на которомъ имѣлось все, что требуется для немедленной его оплаты, но оно выплачено не было вслѣдствіе того, что сумма наложеннаго платежа по сравненію съ цѣнностью отправленнаго груза являлась очень крупною, что и послужило поводомъ для наведенія тщательныхъ справокъ.

### По вопросу 125

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

начальникомъ сл. сборовъ доложено, что какъ разсмотрѣніе претензій за просрочку, такъ и изготовленіе данныхъ для защиты судебныхъ исковъ за просрочку выполняется вполне опытными и аккредитованными агентами сл. сборовъ; обыкновенно, они тщательно изслѣдуютъ штемпеля и всѣ отмѣтки на накладныхъ, при надобности сопоставляя ихъ съ дубликатами и дорожными вѣдомостями и производя служебныя разслѣдованія на своей дорогѣ, или сносясь по этому поводу съ другими дорогами.

Если принять во вниманіе, что по всякой претензіи за просрочку, цѣнностью свыше 10 руб., на Либаво-Роменской ж. д. производится обстоятельное выясненіе причинъ просрочки и виновныхъ въ томъ агентовъ, для чего детально выясняется весь ходъ такихъ отправокъ по дорогѣ, то удовлетвореніе неправильныхъ претензій или исковъ за просрочку слѣдуетъ признать немислимымъ.

Начальникъ сл. движенія подтверждаетъ высказанное начальникомъ сл. сборовъ.

### По вопросу 129

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

начальникъ сл. сборовъ доложилъ, что затрудненія по приему и выдачѣ грузовъ вызываются, главнымъ образомъ, сложностью тарифа, требующаго выполненія какъ станціонными агентами, такъ и грузохозяевами множества формальностей, какъ то: указанія въ накладной подробнаго наименованія груза согласно номенклатурѣ товаровъ, опредѣленія размѣра и внесенія въ дорожные документы, кромѣ провозной платы, еще большаго числа разнообразныхъ дополнительныхъ сборовъ, а также различныхъ отмѣтокъ, какъ на примѣръ, о ручательствѣ отправителя за вѣсъ и т. п.

Для устраненія этихъ неудобствъ желательно упрощеніе тарифа, а именно: обобщеніе и сокращеніе номенклатуры товаровъ.

сокращеніе числа спеціальныхъ, исключительныхъ и льготныхъ тарифовъ, сокращеніе числа установленныхъ ставокъ для опредѣленія размѣра одного и того же дополнительнаго сбора, какъ напримѣръ, станціонныхъ расходовъ, измѣненіе правилъ взиманія сбора за взвѣшиваніе груза въ томъ смыслѣ, чтобы сборъ этотъ взыскивался во всѣхъ случаяхъ и въ зависимости отъ этого отмѣна указанія отправителя въ накладной о ручательствѣ за вѣрность показаннаго имъ вѣса.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что формальности по приему и выдачѣ грузовъ упрощены настолько, что дальнѣйшее ихъ упрощеніе нежелательно, такъ какъ повело бы къ злоупотребленіямъ.

### По вопросу 130

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

начальникомъ сл. сборовъ доложено, что согласно Положенію о службахъ сборовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, контроль соотвѣтствія между числомъ грузовъ отправленныхъ и грузовъ полученныхъ замѣняется контролемъ соотвѣтствія между числомъ грузовъ отправленныхъ (въ мѣстномъ сообщеніи) или принятыхъ съ сосѣднихъ дорогъ (въ прямомъ сообщеніи) и числомъ грузовъ выданныхъ.

Контроль производится сл. сборовъ путемъ сличенія отчетовъ выдачи съ передаточными вѣдомостями по перевозкамъ прямого сообщенія и съ отчетами отправленія грузовъ по перевозкамъ мѣстнаго сообщенія. Въ передаточныхъ вѣдомостяхъ и отчетахъ отправленія дѣлаются отмѣтки о времени выдачи груза. По истеченіи мѣсяца всѣ не отмѣченныя отправки заносятся въ особыя вѣдомости, которыя свѣряются съ вѣдомостями невыданныхъ грузовъ на 1-е число, представляемыми станціями ежемѣсячно, а также съ представляемыми періодически ревизорами станціоннаго счетоводства вѣдомостями дѣйствительнаго наличія грузовъ на станціонныхъ складахъ.

Контроль товарныхъ поѣздовъ на Либаво-Роменской ж. д. производится ревизорами станціоннаго счетоводства, движенія и коммерческими.

Начальникъ сл. движенія добавляетъ, что кромѣ этихъ лицъ контроль товарныхъ поѣздовъ, по установленному на дорогѣ порядку, производятъ начальники всѣхъ станцій не менѣе двухъ разъ въ мѣсяць, а также лица, особо для этой цѣли командированія управленіемъ дороги.

## В. По службѣ коммерческой.

### По вопросу 22

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

начальникъ коммерческой сл. В. Н. Антиповъ доложилъ, что при организациіи коммерческихъ отдѣловъ при мѣстныхъ управленіяхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣлось въ виду возложить на обязанность этихъ отдѣловъ вѣдѣніе и разборку дѣлъ, касающихся разнообразныхъ вопросовъ коммерческой эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, и, между прочимъ, составленіе ежегодныхъ обзоровъ общаго хода промышленности и торговли въ районѣ данной дороги, а равно резюмированныхъ отчетовъ о результатахъ коммерческой дѣятельности дороги въ отчетномъ году (см. цирк. б. Управленія казенн. ж. д. отъ 17/21 января 1893 г. № 1773/4).

Такимъ образомъ, въ кругъ обязанностей коммерческихъ отдѣловъ, организованныхъ съ цѣлью оживленія коммерческой дѣятельности на дорогахъ, входили весьма сложныя задачи обстоятельнаго изученія условій сельскаго хозяйства и всѣхъ отраслей промышленности обслуживаемаго дорогою района, въ видахъ содѣйствія къ направленію дѣятельности дороги въ соотвѣтствіи съ этими условіями; но эти отдѣлы, съ первыхъ же шаговъ своего функціонированія, оказались въ условіяхъ невозможности успешнаго выполненія возлагавшихся въ этомъ отношеніи на нихъ надеждъ и, съ теченіемъ времени, неприспособленность коммерческихъ отдѣловъ къ выполненію присвоенныхъ имъ функцій выяснилась еще болѣе.

Явленіе это объясняется тѣмъ, что съ самаго начала учрежденія коммерческихъ отдѣловъ внутренняя организациа ихъ далеко не соотвѣтствовала ихъ задачамъ, и съ теченіемъ времени оставалась все тою же, и даже суживалась сфера ихъ компетенціи, тогда какъ промышленность быстро развивалась и предъявляла къ дорогамъ все болѣе и болѣе требованій коммерческаго характера, т. е. другими словами, развитіе коммерческихъ отдѣловъ шло не только не въ соотвѣтствіи съ развитіемъ промышленности и торговли, а, вѣрнѣе, обратно пропорціонально, и если въ настоящее время можетъ возникать вопросъ о сліяніи вновь этихъ отдѣловъ со сл. движенія, то причиной его является не дѣйствительная потребность въ такомъ мѣропріятіи, а сознательная всѣми неприспособленность коммерческихъ отдѣловъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ къ обслуживанію коммерческихъ запросовъ къ дорогѣ въ томъ объемѣ, въ какомъ для пользы дѣла она была намѣчена.

Подтвержденіемъ изложеннаго выше можетъ служить организациа коммерческой сл., въ частности, на Либаво-Роменской ж. д.: изъ 66 чел. личнаго состава службы огромное боль-

шинство занято разсмотрѣніемъ претензій и актовъ, инструктированіемъ станцій, установленіемъ пассажирскихъ и переселенческихъ маршрутовъ, перепиской по заключенію договоровъ, по продажѣ невостребованныхъ и бездокументныхъ грузовъ и багажа, по розыску грузовъ и багажа, по всякаго рода заявленіямъ и ходатайствамъ частныхъ лицъ, разслѣдованіями претензионнаго и административнаго характера и пр. повседневными вопросами; на разсмотрѣніе же и изученіе статистическаго матеріала дороги, на всякаго рода тарифныя и коммерческія изслѣдованія, словомъ, на изученіе района дороги и связанныя съ этимъ функціи въ распоряженіи коммерческой сл. имѣется лишь одинъ ревизоръ (всего 3 ревизора и 1 агентъ по розыску грузовъ) и въ помощь ему могъ быть выдѣленъ лишь 1 счетоводъ для исполненія конторской по этимъ вопросамъ работы.

Насколько дѣятельность этого ревизора можетъ быть успѣшна, при всей его подготовленности къ этому дѣлу, станетъ яснымъ, если принять въ соображеніе то, что Либаво-Роменская ж. д. обслуживаетъ 7 губерній съ различными условіями сельскаго хозяйства и промышленности, и весьма важный портъ, привлекающій грузы также изъ центральныхъ и приволжскихъ губерній, даже изъ Сибири, и обслуживающій не только крупныя внутреннія рынки, но и иностранныя. Неприпособленность коммерческой сл. Либаво-Роменской ж. д. къ выполненію ея задачъ усугубляется еще тѣмъ обстоятельствомъ, что по отношенію къ конкурирующимъ портамъ Балтійскаго побережья Либава находится въ наименѣе выгодныхъ условіяхъ: естественныя преимущества Либавскаго порта предъ остальными портами Балтійскаго моря парализуется, съ одной стороны, тарифными преимуществами Петербурга и Риги, а съ другой стороны, расположеніемъ Либавскаго направленія между Данциго-Кенигсбергскимъ и Виндавскимъ, принимающими всевозможныя мѣры къ привлеченію грузовъ на эти направленія.

Для созданія благопріятныхъ условій къ направленію дѣятельности коммерческой сл. въ упомянутомъ выше смыслѣ необходимо соотвѣтствующее усиленіе ея сообразно предметамъ ея вѣдѣнія, которое должно быть строго очерчено опредѣленной инструкціей.

Въ основу этой инструкціи слѣдуетъ положить слѣдующіе главнѣйшіе принципы:

1) Коммерческая сл. подчиняется непосредственно начальнику дороги наравнѣ съ другими службами и введеніе промежуточной инстанціи въ сношеніи коммерческой сл. съ начальникомъ дороги, въ лицѣ хотя бы начальника эксплоатации, лишь усложнитъ эти сношенія и сузитъ кругъ дѣятельности коммерческой сл., т. е. создастъ для нея приблизительно такое положеніе какое она занимала до сего времени, такъ какъ ограниченіемъ

самостоятельности начальника коммерческой сл. вмѣстѣ съ тѣмъ умалывается возможность проявленія имъ личной инициативы, необходимой для оживленія и успѣшнаго веденія коммерческаго дѣла. Существующія на частныхъ дорогахъ организаціи начальниковъ эксплуатаціи для казенныхъ дорогъ не примѣнимы, такъ какъ главнѣйшія коммерческія функціи на частныхъ дорогахъ сосредоточены при правленіяхъ каждой дороги, службы же эксплуатаціи являются лишь исполнительными органами, тогда какъ на казенныхъ дорогахъ въ задачу коммерческихъ сл. входятъ тѣ и другія функціи коммерческой стороны дѣла.

2) Слить всѣ разрозненныя части и функціи коммерческой сл. съ послѣднею, изъ которыхъ нѣкоторыя (статистика, претензіи за просрочку) включены въ составъ сл. сборовъ, а другія (разслѣдованія по неисправностямъ станцій въ коммерческомъ и тарифномъ отношеніи, инструктированіе и наблюденіе за работами станцій въ этихъ частяхъ, наблюденіе за соотвѣтствіемъ въ оборудованіи и работахъ станцій съ требованіями коммерческихъ перевозокъ) вѣдаются въ большей или меньшей степени также сл. движенія и сборовъ.

3) Установить непосредственную связь коммерческой сл. съ линіею съ предѣлами полномочій, соотвѣтственными предѣламъ компетенціи сл.

4) Предоставить среднимъ служащимъ, вѣдающимъ отдѣльныя части (завѣдывающимъ отдѣленіями, дѣлопроизводителямъ) право непосредственнаго сношенія съ другими сл. и станціями своей дороги въ формѣ справокъ или запросовъ по дѣламъ, относящимся къ кругу ихъ обязанностей, и отвѣтовъ на подобные же запросы другихъ службъ, безъ всякаго канцелярскаго формализма. Описанный порядокъ имѣетъ за собою ту пользу что освобождаетъ отъ подписыванія массы бумагъ маловажнаго значенія начальника сл. и его помощника, предоставляя имъ тѣмъ самымъ возможность удѣлить больше времени вопросамъ первостепеннымъ и вмѣстѣ съ тѣмъ значительно упрощаетъ и безъ того сложный механизмъ канцелярскаго работы, что, въ связи съ передачей нѣкоторыхъ дѣлъ на линію, приведетъ само собою къ сокращенію переписки.

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

претензіямъ, что вмѣстѣ съ тѣмъ сократить срокъ сообщеній отвѣтовъ претендателямъ.

6) Установить живую связь коммерческихъ сл. съ различнаго рода промышленными, торговыми и сельско-хозяйственными организаціями, а также съ порайонными комитетами и другими подобными учрежденіями, призванными къ разработкѣ вопросовъ по коммерческой эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, для осуществленія чего желательно назначеніе при коммерческихъ сл. особыхъ коммерческихъ агентовъ, труды которыхъ должны быть использованы исключительно для цѣлей такой связи и разработки могущихъ при этомъ возникнуть вопросовъ, дабы коммерческія сл. всегда были освѣдомлены о современномъ состояніи промышленности, о всѣхъ требованіяхъ, предъявляемыхъ къ дорогамъ со стороны послѣднихъ, и, тѣмъ самымъ, могли бы своевременно притти на помощь нуждамъ отдѣльныхъ отраслей народнаго хозяйства. Связь эта особенно нужна для дорогъ, обслуживающихъ не только внутренніе, но и иностранные рынки, въ виду того, что для правильной постановки экспорта, въ вопросахъ котораго не маловажное значеніе имѣютъ дороги, необходима освѣдомленность въ разнообразныхъ условіяхъ спроса и предложенія на международныхъ рынкахъ, что весьма затруднительно почерпнуть изъ тѣхъ матеріаловъ, которые имѣются въ нашей періодической печати.

7) Въ цѣляхъ предоставленія коммерческой сл. возможности быть въ курсѣ всѣхъ обстоятельствъ, вызывающихъ заявленіе исковъ за нарушенія условій перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ, и отношенія судебныхъ учреждений къ этимъ искамъ, необходимо установить правило, чтобы о всѣхъ предъявленныхъ къ дорогѣ искахъ юрисконсультъ сообщалъ свѣдѣнія коммерческой сл., съ приложеніемъ, по возможности, копій исковыхъ прошеній, или съ указаніемъ причинъ возбужденія таковыхъ, и послѣ рѣшенія этихъ дѣлъ судомъ сообщалъ коммерческой сл. какъ о состоявшемся рѣшеніи суда, такъ и о мотивахъ рѣшенія съ тѣмъ, чтобы такимъ путемъ своевременно могли быть приняты надлежащія мѣры для опроверженія неосновательныхъ исковыхъ требованій и, въ подлежащихъ случаяхъ, къ устраненію обстоятельствъ, порождающихъ основательные иски.

### По вопросу 23

23. Существуютъ ли какія-нибудь сношенія коммерческой службы съ промышленными и торговыми учреждениями: биржевыми комитетами, доложено, что организованныхъ сношеній коммерческой сл. съ промышленными и торговыми учреждениями не существуетъ, а лишь случайныя, въ зависимости отъ возникновенія того или иного вопроса. Для правильной постановки коммерческаго дѣла и успѣшности его необходимы постоянныя организованныя сношенія не только съ этими учреждениями, но и съ порайонными

сельско-хозяйственными обществами, крупными заводами или фабриками и т. д.?

комитетами и другими подобными учреждениями, призванными къ разработкѣ вопросовъ по коммерческой эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а пограничнымъ или портовымъ дорогамъ—также съ важнѣйшими торговопромышленными учреждениями главныхъ иностранныхъ пунктовъ потребления и съ парходными обществами.

Указавъ, что **вопросъ 24** обсужденъ при разсмотрѣніи вопросовъ сл. сборовъ, Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти

### къ вопросу 25.

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

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что въ отношеніи количества служащихъ принято исходить изъ числа ихъ въ отчетномъ году съ измѣненіемъ этого количества въ сторону увеличенія или уменьшенія, въ зависимости отъ измѣненія количества или характера работы, при чемъ въ дѣлопроизводствѣ претензій, гдѣ работа нормирована и кредитъ подвижной, содержится постоянный минимальный штатъ служащихъ съ такимъ расчетомъ, чтобы имъ могло быть исполнено въ теченіе 6-ти часовъ ежедневныхъ минимальное количество поступающей въ этотъ столъ работы, излишекъ же ея исполняется за сдѣльное вознагражденіе вечерними занятіями. Размѣръ этого вознагражденія опредѣляется по особой расцѣнкѣ и при большомъ поступленіи работы къ исполненію ея привлекаются агенты всѣхъ дѣлопроизводствъ службы.

Въ отношеніи же качества служащихъ, въ виду различія въ условіяхъ и характерѣ работъ разныхъ службъ, право выбора кандидатовъ предоставлено начальнику службы, который при замѣщеніи вакантной должности руководствуется степенью развитія и подготовленности кандидата къ освободившейся должности при чемъ отдается предпочтеніе лицамъ, окончившимъ желѣзнодорожные курсы.

### По вопросу 26

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

начальникъ коммерческой сл. доложилъ, что служащіе инструктируются: 1) непосредственными разъясненіями отъ коммерческой сл. при обращеніи къ ней линейныхъ агентовъ за разъясненіемъ, 2) путемъ изданія общихъ приказовъ по линіи, въ зависимости отъ замѣчаемыхъ отступленій отъ преподаваемыхъ правилъ (ежемесячно издаются сл. сборовъ приказы о неправильной таксировкѣ съ разъясненіемъ причинъ допущенія болѣе крупныхъ переборовъ) и 3) ревизорами сл. коммерческой и сборовъ при посѣщеніи ими станцій. Систематическаго руководства отдѣльно по коммерческой части не имѣется



и нынѣ ожидается изданіе разработанной въ началѣ текущаго года съѣздомъ начальниковъ коммерческихъ службъ общей „Инструкции по коммерческой части“ для всѣхъ казенныхъ дорогъ.

Обо всѣхъ вновь выходящихъ распоряженіяхъ по этой части издаются періодическіе приказы (ежемѣсячно) съ указаніемъ измѣненій, разъясненій и исправленій, подлежащихъ внесенію въ основныя изданія (уставъ, тарифъ и соглашенія).

Курсы на дорогѣ имѣются; они организованы въ Минскѣ въ 1909 г. для подготовки агентовъ сл. движенія по технической и коммерческой частямъ.

### По вопросу 27

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

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что въ случаѣ обнаруженія недостачи или утраты груза, каждая станція дороги немедленно телеграфируетъ о производствѣ розыска: станціи отправленія тѣмъ станціямъ, гдѣ вагонъ былъ распломбированъ, всѣмъ передаточнымъ станціямъ и въ копіи начальникамъ сл. коммерческой и движенія. По полученіи такой депеши коммерческая сл., если недостача или утрата обнаружена за пломбами чужой дороги, немедленно телеграфируетъ управленію отвѣтственной дороги объ обнаруженной недостачѣ, прося принять мѣры къ розыску недостающаго груза и въ дальнѣйшемъ руководить станціею въ ея дѣйствіяхъ по розыску. Если же недостача обнаружена за пломбами своей дороги, то коммерческая сл. путемъ депешной переписки сама принимаетъ мѣры къ розыску. Если этимъ способомъ не представляется возможнымъ достигъ необходимыхъ результатовъ, то дѣло поручается агенту по розыску грузовъ или коммерческому ревизору, а въ менѣе важныхъ случаяхъ оно направляется для разслѣдованія въ сл. движенія чрезъ ревизоровъ движенія. По окончаніи такого разслѣдованія, сл. движенія всю переписку съ выяснившимися данными высылаетъ въ коммерческую сл. По разсмотрѣніи этой переписки, послѣдняя либо приобщаетъ ее къ своему дѣлу по акту, какъ матеріаль для разсмотрѣнія могущей возникнуть претензіи, либо передаетъ агенту по розыску грузовъ или коммерческому ревизору для пополненія разслѣдованія невыясненными сл. движенія необходимыми дополнительными данными для рѣшенія претензіи.

Изъ вышеизложеннаго видно, что какъ розыскомъ утраченныхъ и похищенныхъ грузовъ, такъ равно и выясненіемъ принадлежности къ соотвѣтственнымъ отправкамъ бездокументныхъ грузовъ и направленіемъ по назначенію засланныхъ и замѣненныхъ грузовъ руководить коммерческая сл., хотя въ то же время не чужда участія въ этомъ дѣлѣ и сл. движенія, хотя надобно-

сти въ томъ при соотвѣтственной организаціи коммерческой сл. и не встрѣчалось бы. Попутно съ руководствомъ коммерческой сл. ведетъ подробные учеты всѣмъ неисправностямъ станцій по недостаткамъ, утратамъ, замѣнамъ, засылкамъ и т. п., о коихъ немедленно сообщаетъ сл. движенія для выясненія причинъ ихъ возникновенія и для принятія соотвѣтствующихъ мѣръ къ устраненію такихъ явленій въ будущемъ, какъ нежелательныхъ и вредныхъ для дороги.

Въ 1909 г. было зарегистрировано 389 случаевъ засылки, замѣны и утраты багажа, при чемъ въ 383 случаяхъ дѣла были урегулированы коммерческою сл. путемъ переписки, а въ 6-ти случаяхъ направлены начальнику сл. движенія для разслѣдованія.

Въ томъ же 1909 г. было зарегистрировано 637 случаевъ обнаруженія бездокументныхъ и излишнихъ грузовыхъ мѣстъ, при чемъ въ 607 случаяхъ дѣла урегулированы коммерческою сл. путемъ переписки, а въ 7 случаяхъ переписка направлена начальнику сл. движенія для выясненія принадлежности бездокументныхъ грузовъ, въ 9 случаяхъ грузы проданы и въ 14 случаяхъ принадлежность грузовъ къ тѣмъ или другимъ отправкамъ осталась невыясненною и грузы эти точно также будутъ проданы по истеченіи установленнаго срока.

Случаевъ недостатчъ отдѣльныхъ грузовыхъ мѣстъ зарегистрировано было 1.633, изъ нихъ лишь въ 86 случаяхъ дѣла направлены въ сл. движенія для разслѣдованія, а въ остальныхъ случаяхъ коммерческою сл. путемъ переписки или же черезъ коммерческихъ ревизоровъ были приняты мѣры къ розыску недостающихъ грузовъ, при чемъ изъ всего количества дѣлъ не розысканы грузы по 203 дѣламъ (12,4%).

По сообщеннымъ коммерческою сл. даннымъ, сл. движенія выясняетъ, въ какой мѣрѣ существующее обустройство дороги обезпечиваетъ цѣлость и сохранность грузовъ, какъ то: соотвѣтствуютъ ли своему назначенію пакгаузы, склады и т. п. помѣщенія, предназначенныя для храненія грузовъ, отвѣчаетъ ли сторожевая служба на той или другой станціи мѣстнымъ условіямъ, имѣется ли достаточный штатъ поѣздной прислуги и т. п., при чемъ въ случаѣ замѣченныхъ дефектовъ она входитъ по принадлежности съ соотвѣтствующимъ ходатайствомъ объ устраненіи тѣхъ или иныхъ ненормальностей, или же, въ предѣлахъ своей компетенціи, непосредственно принимаетъ мѣры къ устраненію дефектовъ.

Въ распоряженіи коммерческой сл. имѣется всего лишь одинъ агентъ по розыску грузовъ, на котораго возложены обязанности, предусмотрѣнныя инструкціей коммерческимъ ревизорамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденной 20 мая 1908 г. (см. приказъ № 91 отъ 18 іюня 1908 г.).

Нельзя утверждать, чтобы съ помощью описанной организаціи, единственно, однако, возможной въ предѣлахъ денежныхъ ассигнованій по годовой расходной смѣтѣ, разсматриваемая отрасль коммерческой дѣятельности на дорогѣ могла почитаться поставленною въ условія достаточно удовлетворительныя.

Прежде всего, обращаетъ на себя вниманіе неизбѣжность возникновенія при этомъ всякаго рода замедленій и треній, происходящихъ, главнымъ образомъ, отъ параллельнаго дѣйствія въ одной и той же области двухъ службъ, что является прямымъ послѣдствіемъ того, что коммерческая сл. не имѣетъ въ своемъ составѣ необходимаго ей числа лицъ для самостоятельной работы по коммерческимъ разслѣдованіямъ, розыску грузовъ и проч., почему и вынуждена обращаться къ сл. движенія послѣдняя же, въ свою очередь, будучи оборудована личнымъ составомъ, едва достаточнымъ для отработки вопросовъ въ предѣлахъ прямой своей компетенціи, можетъ принимать въ обслуживаніи коммерческаго дѣла поверхностное участіе.

Чтобы поставить коммерческое дѣло на прочную почву, въ корнѣ отрицающую несогласованность, отрывочность, случайность и неполноту всякаго рода распоряженій, необходимо всецѣло сосредоточить его въ коммерческой сл., привлекая къ участию въ немъ сл. движенія лишь въ той мѣрѣ, насколько это вызывается тѣмъ обстоятельствомъ, что въ завѣдываніи ея находится линейный личный составъ, одинаково обслуживающій какъ техническую, такъ и коммерческую части.

Отсюда тотъ выводъ, что коммерческая сл. должна быть усилена соответствующими агентами указанной выше категоріи для непосредственнаго наблюденія на линіи за цѣлесоотвѣтственнымъ ходомъ всего, что касается установленія и примѣненія тарифовъ, Общаго Устава, условій перевозокъ, веденія вспомогательныхъ предпріятій и пр. принадлежащихъ къ этой области вопросовъ. Въ этомъ отношеніи слѣдуетъ итти и дальше, т. е. установить непремѣннымъ правиломъ, чтобы должности этого рода были замѣщаемы лицами испытанной для того годности по признанію коммерческой сл., отнюдь не разсматривая означенную категорію служащихъ, какъ отбросъ, извергнутый изъ кадра агентовъ технической части движенія; нѣтъ сомнѣнія, что этимъ путемъ повысится гарантія цѣлости и сохранности груза, равно какъ и понизится процентъ возникновенія коммерческихъ претензій.

Юрисконсультъ замѣчаетъ, что коммерческіе ревизоры являются чрезвычайно полезными для дѣла агентами при разборѣ сложныхъ и подтасованныхъ злоупотребленій, а слѣдовательно и возникающихъ дутыхъ исковъ. Такіе иски разслѣдуются ревизорами, которые и выясняютъ, насколько они правильны, въ зависимости отъ чего иски или совершенно прекращаются или значительно уменьшаются.

## По вопросу 28

28. Существуют ли краткіе обзоры коммерческой дѣятельности дороги, на подобіе издаваемыхъ на Енатерининской ж. д.?

начальникъ коммерческой сл. доложилъ, что краткіе обзоры коммерческой дѣятельности, за неимѣніемъ на то средствъ, до сихъ поръ не издавались, но для изданія ихъ въ настоящее время собирается матеріалъ и дѣлаются подготовительныя работы.

## По вопросу 29

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

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что на Либаво-Роменской ж. д. существуютъ слѣдующія дополнительныя предпріятія:

1) Ссудная операція—выдача ссудъ подъ залогъ хлѣбныхъ грузовъ, взысканіе таковыхъ и инкассированіе ссудъ, выданныхъ чужими дорогами подъ дубликаты накладныхъ; взысканія ссудъ, выданныхъ подъ залогъ хлѣбныхъ грузовъ, производится на всѣхъ станціяхъ дороги, а взысканіе ссудъ, выданныхъ подъ дубликаты накладныхъ, производится одной только ст. Либава товарная; выдача же ссудъ, хотя допущена на всѣхъ станціяхъ, но производится лишь нѣкоторыми и то изъ числа тѣхъ, на которыхъ открыта складочная операція, а также Либавскимъ коммерческимъ агентствомъ. Ссудная операція открыта въ сентябрѣ 1893 года.

2) Складочная операція—долгосрочное храненіе хлѣба, для каковой цѣли на станціяхъ Ромны, Талалаевка, Рубанка, Дочь и Мѣна приспособлены на общихъ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ закрома вмѣстимостью: — на ст. Ромны на 10 вагоновъ, а на прочихъ изъ названныхъ станцій на 5 вагоновъ, для грузовъ же Либавскаго коммерческаго агентства отведенъ на станціи Либава тов. одинъ навѣсъ вмѣстимостью на 75 вагоновъ. На долгосрочное храненіе принимаются хлѣбные грузы:—на перечисленныхъ выше станціяхъ — предназначаемые къ отправленію по желѣзной дорогѣ, со взятіемъ подъ нихъ ссудъ, а Либавскимъ коммерческимъ агентствомъ,—сдаваемые на комиссію; при чемъ полученіе ссуды необязательно. Складочная операція открыта на станціяхъ: Ромны, Талалаевка, Рубанка, Дочь и Мѣна — въ декабрѣ 1903 года, а на ст. Либава тов. — со времени открытія на этой станціи коммерческаго агентства.

3) Комиссіонная операція—продажа хлѣбныхъ грузовъ по порученію отправителей. Операція эта открыта въ ноябрѣ 1896 года.

4) Экспедиторская операція—исполненіе таможенныхъ обрядностей при Либавской таможенѣ надъ грузами прямого сѣвѣрнаго заморскаго сообщенія, для каковой цѣли въ 1896 году учреждено въ Либавѣ желѣзнодорожное таможенное агентство.

Ссудная, складочная и комиссионная операции производятся согласно существующимъ на сей предметъ правиламъ и положеніямъ, помѣщеннымъ въ сборникахъ тарифовъ за №№ 1070, 1198, 1216, 1227 и 1315, и изданнымъ впоследствии разъясненіямъ къ нимъ и дополненіямъ; для руководства же подлежащихъ агентовъ дороги издана инструкция о производствѣ сихъ операций; одинъ экземпляръ такой инструкции представляется въ Высшую Комиссію. Въ этой инструкціи изложенъ порядокъ какъ производства самыхъ операций, такъ равно и веденія счетоводства и отчетности по нимъ.

Завѣдываніе ссудною, складочною и комиссионною операциями возложено на начальниковъ тѣхъ станцій, на которыхъ таковыя операции производятся, за что положено вознагражденіе: за каждую ссуду, выданную подъ грузъ, принятый къ отправленію,— по 25 коп. и за каждую ссуду, выданную подъ грузъ, принятый на долгосрочное храненіе,— по  $\frac{25}{750}$  коп. съ пуда зерна; начальнику же ст. Либава тов. кромѣ того выдается за завѣдываніе коммерческимъ агентствомъ 5% съ чистой прибыли и 2% съ валового дохода агентства. Въ тѣхъ случаяхъ, когда вслѣдствіе значительнаго поступленія грузовъ на комиссію агентства, начальнику станціи трудно одному справиться съ дѣломъ, назначается временный конторщикъ, на каковой предметъ ежегодно отпускается 100 руб.

Штатъ служащихъ таможеннаго агентства состоитъ изъ завѣдывающаго агентствомъ, его помощника, корреспондента, счетовода, декларанта, экспедитора, конторщика и сторожа; на содержаніе этого штата смѣтою на текущій 1910 годъ предусмотрено 7.272 руб.

Для провѣрки по существу отчетности по ссудной, складочной и комиссионной операциямъ, а также для составленія мѣсячныхъ и годовыхъ отчетовъ и смѣтъ, веденія всякой переписки, указаній и разъясненій по всѣмъ вообще вспомогательнымъ предпріятіямъ, при коммерческой сл. содержится одинъ агентъ съ окладомъ 660 руб. въ годъ. Начальникъ коммерческой сл. и его помощникъ никакого дополнительнаго вознагражденія по смѣтѣ вспомогательныхъ предпріятій не получаютъ.

### *По ссудной операціи.*

Правильность исчисленія сборовъ (0%<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и единовременный сборъ) по ссудамъ, взысканнымъ какъ на станціяхъ назначенія, такъ и на станціяхъ отправленія (выданнымъ подъ грузы долгосрочнаго храненія) а равно и по выданнымъ подъ дубликаты накладныхъ, провѣряется сл. сборовъ.

### *По складочной операции.*

Правильность исчисления платы за хранение и всѣхъ прочихъ сборовъ провѣряется коммерческою сл. на основаніи расчетнаго матеріала, получаемаго отъ станцій отправленія, производящихъ ссудо-складочную операцію, непосредственно, а отъ коммерческаго агентства черезъ сл. сборовъ; въ кассовомъ же отношеніи эти сборы провѣряются сл. сборовъ.

### *По комиссіонной операціи.*

Въ кассовомъ отношеніи сборы провѣряются сл. сборовъ, а затѣмъ коммерческою сл. по существу. Поэтому отчетность по коммерческому агентству поступаетъ сначала въ сл. сборовъ, а изъ послѣдней въ коммерческую сл.

Провѣренная по существу отчетность за каждый мѣсяць, какъ по складочной, такъ и по комиссіонной операціямъ, вмѣстѣ съ статистическими данными о ходѣ какъ этихъ, такъ и ссудной операціи, представляется на ревизію въ контроль.

### *По экспедиторской операціи.*

Таможенная пошлина и операціонные расходы подлежатъ провѣркѣ только въ кассовомъ отношеніи; поэтому таковая и производится сл. сборовъ; комиссіонный же сборъ и прочія поступления, составляющіе дѣйствительный доходъ агентства и потому подлежащіе провѣркѣ по существу, провѣряются въ этомъ отношеніи также сл. сборовъ, какъ показанные по однимъ документамъ, вмѣстѣ съ пошлиною и операціонными расходами, поступающимъ въ сл. сборовъ.

За каждый мѣсяць, по произведеніи расчета съ дорогами, сл. сборовъ сообщаются коммерческой сл., главной бухгалтеріи и контролю данныя о доходахъ и операціонныхъ расходахъ по всѣмъ вообще вспомогательнымъ предпріятіямъ, каковыя данныя, въ совокупности съ имѣющимися въ коммерческой сл. о расходахъ хозяйственныхъ (наемъ помѣщеній, отопленіе, освѣщеніе, книги, бланки и проч.), а также по содержанію служебнаго персонала, выдачѣ наградныхъ и т. п., служатъ для коммерческой сл. матеріаломъ для составленія годового отчета, но такъ какъ означенныя данныя этою службою (по независимымъ отъ сл. сборовъ причинамъ) получаютъ обыкновенно не раньше 1 числа шестого за отчетнымъ мѣсяца, то этимъ вызывается неудобство въ томъ отношеніи, что не представляется возможнымъ приступить къ составленію годового отчета раньше 1 іюня.

Порядокъ отчетности по вспомогательнымъ предпріятіямъ выработанъ управленіемъ дороги въ совѣщаніяхъ изъ представителей службъ и контроля: по ссудо-складочной операціи 21

марта 1903 г., по комиссіонной операціи 12, 15, 16 января, 4, 5 и 21 февраля 1902 г., по взысканію ссудъ, выданныхъ дорогами подъ дубликаты накладныхъ—12 апрѣля 1905 г. и по экспедиторской операціи—7 сентября 1906 г. Этотъ порядокъ вполнѣ соотвѣтствуетъ постановкѣ дѣла, до сихъ поръ на практикѣ никакихъ неудобствъ не вызывалъ и потому въ измѣненіи его необходимости не усматривается, за исключеніемъ нѣкотораго измѣненія въ отчетности по экспедиторской операціи, въ связи съ измѣненіемъ § 7 Положенія о таможенныхъ агентствахъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, согласно циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 22—27 января 1910 года за № 230/20, опубликованному въ сборникѣ тарифовъ № 2117.

### По вопросу 30

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

доложено, что складочная операція для грузовъ, предназначенныхъ къ отправленію, была организована, какъ выше сказано, только на пяти станціяхъ: Ромны, Талалаевка, Рубанка, Дочь и Мѣна; но до 1909 г. производилась только на двухъ изъ нихъ, а именно: Ромны и Рубанка; съ апрѣля же означеннаго года эти операціи начались на ст. Дочь и, вопреки существовавшему предположенію, что по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ таковыхъ операцій на упомянутой станціи не предвидится, вслѣдствіе чего даже былъ поднятъ вопросъ о постройкѣ на ст. Либава того пакгауза, постройка котораго была разрѣшена на станціи Дочь, эти операціи сразу стали быстро развиваться, такъ что отведенныхъ въ общихъ складочныхъ помѣщеніяхъ, для надобности долгосрочнаго храненія, закромовъ вмѣстимостью на 5 вагоновъ грузовъ оказалось недостаточно и, съ разрѣшенія Управленія желѣзныхъ дорогъ, потребовалось отвести въ упомянутомъ, нынѣ уже построенномъ, пакгаузѣ помѣщеніе еще на 50 вагоновъ.

Складочная операція, хотя и не достигла той цѣли, которая имѣлась въ виду при ея организаціи, а именно непосредственнаго пользованія производителями хлѣба услугами дороги по сбыту такового на рынкахъ, тѣмъ не менѣе полезна для дороги такъ какъ, давая возможность мелкимъ хлѣботорговцамъ пользоваться дешевыми складочными помѣщеніями для храненія хлѣба, покупаемаго и ввозимаго въ склады небольшими партіями, до установленной повагонной нормы, для отправки по желѣзной дорогѣ, вліяетъ на развитіе перевозокъ хлѣбныхъ грузовъ. Что же касается ссудной операціи, то таковая не развивается вслѣдствіе того, что дорога выдачею ссудъ не свыше 80% подъ грузы, сдаваемые къ перевозкѣ, и не свыше 2/3 стоимости подъ грузы, сдаваемые на долгосрочное храненіе, не удовлетворяетъ интересовъ мелкихъ торговцевъ, нуждающихся

въ деньгахъ для покупки новыхъ партій хлѣба; вслѣдствіе чего они по необходимости вынуждены пользоваться услугами частныхъ кредитныхъ учреждений, выдающихъ ссуды подъ залогъ дубликатовъ накладныхъ въ гораздо большихъ размѣрахъ. Желательно было бы допустить выдачу ссудъ въ томъ размѣрѣ, въ какомъ таковыя выдаются частными кредитными учреждениями.

Какъ выше сказано, въ настоящее время производство ссудо-складочной операціи лежитъ на обязанности начальниковъ станцій; такой порядокъ признается цѣлесоотвѣтственнымъ сохранить и впредь, такъ какъ начальники станцій, какъ ближе стоящіе къ мѣстнымъ отправителямъ, всегда имѣютъ возможность вліять на развитіе упомянутой операціи, и если таковая развивается слишкомъ медленно, то это объясняется отчасти именно тѣмъ, что начальники станцій мало ею заинтересованы, ибо веденіе этихъ операцій, значительно увеличивая работу станціонныхъ агентовъ, не вознаграждается въ достаточной мѣрѣ положеннымъ по нормѣ вознагражденіемъ; поэтому слѣдовало бы выдавать имъ, въ видѣ поощренія за успѣшную дѣятельность по этой части, особыя денежные награды или увеличить размѣръ вознагражденія.

Кромѣ того, полезно было бы допустить выдачу станціями Либаво-Роменской ж. д. ссудъ подъ всѣ вообще виды хлѣбныхъ грузовъ, на которые существуютъ биржевыя цѣны, и притомъ не только въ зернѣ, но даже и подъ муку ржаную и пшеничную и отруби, какъ равно и долгосрочное храненіе.

Выдача денежныхъ ссудъ Либаво-Роменскою ж. д. производится подъ залогъ слѣдующихъ грузовъ: пшеницы, ржи овса, ячменя, гороха, фасоли, бобовъ (русскихъ, конскихъ), вики и сѣмени льняного и коноплянаго.

Въ заключеніе начальникъ коммерческой сл. считаетъ необходимымъ добавить, что вспомогательныя предпріятія являются важнымъ средствомъ по привлеченію хлѣбныхъ грузовъ на желѣзныя дороги и существеннымъ воспособленіемъ въ хлѣбной торговлѣ вообще, въ виду безденежности послѣдней и отсутствія въ мѣстахъ отправленія складовъ дешеваго храненія; но на Либаво-Роменской ж. д. ссудо-складочныя операціи развиты слабо и объясняется это, главнымъ образомъ, тѣмъ, что названная дорога обслуживаетъ хлѣбородныя губерніи лишь незначительнымъ протяженіемъ своимъ на южномъ участкѣ, огромнымъ же большинствомъ своего протяженія проходитъ по мѣстностямъ, не имѣющимъ избытка хлѣба для отправленія на внутренніе или иностранные рынки и не удовлетворяющимъ даже спроса для мѣстнаго потребленія. Вслѣдствіе этого хлѣбныя операціи не могутъ достигнуть такого развитія, какъ на дорогахъ отправленія хлѣба, напримѣръ, Юго-Западныхъ или Мо-



сковско-Кіево-Воронежской, и Либаво-Роменская ж. д. заинтересована въ этомъ вопросѣ лишь какъ дорога транзитная и назначенія.

На дорогахъ же отправленія хлѣба необходимо, по мнѣнію Либаво-Роменской ж. д., учредить при коммерческихъ службахъ особыя комиссіонно-ссудныя отдѣленія, съ присвоеніемъ имъ банковскихъ функцій, т. е. съ тѣмъ, чтобы отдѣленія эти могли принимать подъ залогъ дубликаты съ выдачей по нимъ ссудъ и притомъ не въ опредѣленномъ во всѣхъ случаяхъ размѣрѣ, а въ зависимости отъ кредитоспособности кліентовъ и другихъ коммерческихъ соображеній. Точно также нельзя установить постоянный опредѣленный % по ссудамъ, но таковой долженъ періодически измѣняться въ сторону увеличенія или уменьшенія, въ зависимости отъ условій денежнаго рынка.

Для осуществленія сего необходимо надлежащее оборудованіе этихъ отдѣловъ потребными матеріалами и, главнымъ образомъ, подвижными агентами для выясненія кредитоспособности кліентовъ и привлеченія послѣднихъ, но при этомъ возможны тренія между упомянутыми агентами и начальниками станцій, которыхъ нельзя устранить отъ ссудо-складочныхъ операцій, какъ отвѣтственныхъ по залогамъ и ссудамъ лицъ. Для устраненія такого тренія полезно заинтересовать начальниковъ станцій матеріально въ успѣшности ссудо-складочныхъ операцій.

Развитіе складочныхъ и комиссіонныхъ операцій въ Либавѣ весьма желательно въ цѣляхъ привлеченія хлѣбныхъ грузовъ въ этотъ портъ, являющійся по своимъ естественнымъ условіямъ наиболѣе удобнымъ для экспортной и импортной торговли на всемъ Балтійскомъ побережьи, но для достиженія этого въ Либавѣ, прежде всего, ощущается недостаточность въ складочныхъ мѣстахъ дешеваго храненія и въ отсутствіи надлежащихъ оборудованій для быстрой и дешевой передачи зерна изъ вагоновъ въ склады и изъ складовъ въ пароходъ; въ этомъ отношеніи главнымъ тормозомъ является отсутствіе въ Либавѣ элеватора; но и помимо приведенной причины, успѣшности веденія складочной и комиссіонной операцій въ Либавѣ препятствуютъ требованія о предварительной уплатѣ выданныхъ ссудъ какъ по грузамъ съ ссудами дорогъ, такъ и по заложеннымъ въ банкахъ дубликатамъ, которые составляютъ огромное большинство. Что же касается экспедиторскихъ операцій, осуществляемыхъ Либавскимъ таможеннымъ агентствомъ, то наличіе такихъ учрежденій въ портахъ необходимо и, не смотря на бездоходность таможеннаго агентства Либаво-Роменской ж. д. вслѣдствіе большихъ расходовъ на содержаніе личнаго состава и на наемъ помещенія, существованіе его оправдывается требованіями импортной торговли и косвенными выгодами отъ развитія этой торговли для дороги. Дальнѣйшее развитіе операцій этого предпри-

ятія желателно и, при расширеніи его функцій, возможно извлечение изъ него и прибыли.

### По вопросу 31

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

Начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что съ самаго открытія ссудной операціи и по настоящее время на Либаво-Роменской ж. д. ссуды выдаются изъ эксплуатаціонныхъ средствъ, при чемъ въ доходъ самой операціи поступаетъ единовременный сборъ, а проценты по ссудамъ—въ доходъ дороги но желателно было бы, по крайней мѣрѣ, на известное время, въ цѣляхъ усиленія средствъ вспомогательныхъ предпріятій какъ объ этомъ рапортомъ отъ 20 октября 1909 года за № 558518 возбуждалось уже ходатайство передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, пользоваться для выдачи ссудъ изъ специальныхъ средствъ по фондамъ А и Б, съ зачисленіемъ процентовъ въ доходъ ссудо-складочной операціи, тѣмъ болѣе, что какъ видно изъ отвѣта названнаго управленія за № 17094 на упомянутое ходатайство, предполагается въ будущемъ часть процентовъ по ссудамъ отчислять въ доходъ операціи.

### По вопросу 32

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

Начальникъ коммерческой службы сообщаетъ, что на Либаво-Роменской дорогѣ специальныхъ складочныхъ помѣщеній для долгосрочнаго храненія хлѣба нѣтъ, а, какъ выше сказано, для сей надобности устроены особые закрома въ общихъ складочныхъ помѣщеніяхъ, за счетъ сбора въ  $\frac{1}{5}$  коп. съ пуда. Въ виду ограниченнаго средствъ вспомогательныхъ предпріятій, желателно и на будущее время, въ случаѣ если встрѣтится необходимость въ расширеніи таковыхъ или устройствъ новыхъ, чтобы расходъ на сей предметъ производился также за счетъ сбора въ  $\frac{1}{5}$  коп. съ пуда.

### По вопросу 33

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

Начальникъ коммерческой сл. считаетъ, что сліяніе коммерческой сл. со службъ движенія не представляется полезнымъ, а требуется строгое разграниченіе дѣятельности этихъ службъ при условіи такой ихъ организаціи, чтобы каждой изъ нихъ была предоставлена возможность исполнять подлежащія ей задачи вполне отчетливо, исключительно въ предѣлахъ своей компетенціи, не разбрасываясь и не тратя даромъ времени на параллельную работу того, что, хотя и представляетъ собою полезный матеріалъ для правильнаго функціонированія данной службы, входитъ, однако, въ область другой службы, въ качествѣ непосредственно подлежащаго ей вѣдѣнію предмета.

Начальникъ сл. движенія высказывается по данному вопросу за слияніе коммерческой службы со сл. движенія, мотивируя свое мнѣніе главнымъ образомъ тѣмъ положеніемъ, что по работѣ эти обѣ службы близки одна къ другой, а выдѣленіе коммерческой сл. въ самостоятельную единицу значительно увеличиваетъ расходъ на содержаніе ея.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ число вопросовъ, подлежащихъ компетенціи управленія дороги по всѣмъ коммерческимъ мѣропріятіямъ въ широкомъ смыслѣ крайне ограничено. Всѣ эти вопросы рѣшаются Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ или Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ по соглашенію. Такимъ образомъ существованіе при казенныхъ управленіяхъ дорогъ особыхъ коммерческихъ сл. на основаніяхъ, принятыхъ на частныхъ дорогахъ, безъ живой связи этихъ службы съ линіей не можетъ принести той пользы, какая была бы при сляніи этой сл. со сл. движенія. Вслѣдствіе раздѣленія службъ движенія въ своемъ собственномъ дѣлѣ, въ совершеніи котораго другая служба никакого участія не принимаетъ и отвѣтственности за него не несетъ, должна согласоваться съ мнѣніемъ этой другой службы и въ то же время роль коммерческой сл. сводится къ руководству агентамъ чужой службы по тарифнымъ вопросамъ и къ выясненію условій перевозокъ, производимыхъ также распоряженіемъ другой службы.

Это создаетъ непрерывныя сношенія сл. движенія съ коммерческой, развивая ихъ въ значительную и бесполезную переписку, безъ которой, однако, при существующемъ положеніи, обойтись нельзя, имѣя въ виду, что отдѣлить тѣсно связанное техническое отдѣленіе отъ коммерческаго совершенно невозможно и что всякій агентъ сл. движенія является въ то же время и коммерческимъ агентомъ.

Съ другой стороны, нѣкоторые болѣе важные жизненные и существенные вопросы, только изъ-за того, что коммерческой отдѣлъ сл. движенія выдѣленъ въ особую службу, не всегда получаютъ всестороннее освѣщеніе, возбуждаются и рѣшаются несвоевременно изъ-за проволочки перепискою и неосвѣдомленности службъ, при чемъ сл. движенія, которая непосредственно соприкасается съ дѣломъ и вполне сознаетъ неудобства существующаго порядка, не освѣдомлена о проектируемыхъ коммерческою сл. въ этомъ отношеніи мѣропріятіяхъ.

Что касается соображеній, что присоединеніе коммерческой сл. къ сл. движенія явится обремененіемъ начальника сл. движенія и дѣло сведется только къ подписыванію бумагъ, то съ этимъ согласиться нельзя на томъ основаніи, что вмѣстѣ со сляніемъ службъ значительно сократится бесполезная переписка по всѣмъ даже маловажнымъ вопросамъ, а каждый существенный

вопросъ будетъ разсматриваться одинъ разъ, а не нѣсколько разъ, какъ это имѣетъ мѣсто теперь въ случаяхъ разногласія.

Начальникъ дороги считаетъ, что коммерческую сл. возможно присоединить къ сл. движенія лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога имѣетъ незначительное протяженіе, соединеніе же этихъ службъ на крупныхъ дорогахъ не представляется полезнымъ.

### По вопросу 34

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

начальникъ коммерческой сл. доложилъ, что тарифы и условія перевозокъ разрабатываются по мѣрѣ возникновенія такихъ вопросовъ, но въ разработкѣ ихъ нѣтъ определенной системы и плановѣрности вслѣдствіе отсутствія организованныхъ сношеній съ промышленными и торговыми учрежденіями, хотя такая организація была бы весьма полезна.

Кромѣ того, начальникъ коммерческой сл. указываетъ, что главнымъ препятствіемъ къ достиженію благопріятныхъ результатовъ по настоящему вопросу является отсутствіе необходимыхъ для широкой постановки его средствъ.

### По вопросу 35

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

начальникъ коммерческой сл. высказываетъ, что необходимо для удобствъ пользованія тарифами упростить тарифъ въ техническомъ отношеніи, а именно: по возможности сократить число тарифныхъ руководствъ, объединить и упростить общія правила примѣненія тарифовъ и исчисленія дополнительныхъ сборовъ, что же касается тарифныхъ ставокъ, то таковыя могли бы быть болѣе объединены лишь по цѣннымъ и мелочнымъ грузамъ, малоцѣнные же и массовые грузы не только не допускаютъ объединенія тарифныхъ ставокъ, но при дальности нашихъ разстояній и различіи условій производства и сбыта, требуютъ введенія въ тарифъ большаго разнообразія путемъ установленія новыхъ исключительныхъ тарифовъ, въ видахъ облегченія доступа къ мѣсту сбыта грузамъ болѣе отдаленныхъ рынковъ.

Упрощеніе коммерческой статистики въ отношеніи детальности и объема ея едва ли желательно, въ виду неизбѣжности разнообразія въ тарифахъ по приведеннымъ выше причинамъ. Для возможности же своевременнаго наблюденія за измѣненіями въ движеніи грузовъ весьма полезно полученіе, въ болѣе сокращенные сроки, хотя бы приблизительныхъ статистическихъ данныхъ о массовыхъ перевозкахъ, и именно слѣдующихъ свѣдѣній:

1) ежедневный, хотя бы не вполне точный, итогъ по отправленію грузовъ со своихъ станцій, а также по приему и сдачѣ въ каждомъ передаточномъ пунктѣ. По этимъ даннымъ коммерческая сл. имѣла бы возможность постоянно наблюдать за

размѣрами перевозокъ по дорогѣ, особенно въ такіе періоды, когда наступаетъ время усиленной отправки извѣстныхъ грузовъ, какъ напримѣръ: хлѣбныхъ, лѣсныхъ и т. п., чтобы судить насколько нормально развивается такая перевозка и не происходитъ ли отклоненіе или отвлеченіе этихъ грузовъ съ дороги;

2) въ случаѣ пониженія или повышенія суточныхъ итоговъ перевозки въ теченіе извѣстнаго времени, безъ видимой причины, необходимо было бы немедленно выяснитъ по статистическому матеріалу, какой именно грузъ оказываетъ вліяніе на размѣръ перевозки, и вслѣдъ за симъ составлять болѣе подробныя свѣдѣнія о теченіи такого груза. Эти данныя слѣдовало бы извлекать по мѣрѣ надобности и сообразуясь съ характеромъ изслѣдуемаго груза, т. е. по перевозкѣ въ предѣлахъ всей дороги, или по нѣкоторымъ участкамъ, для своевременнаго выясненія коммерческою сл. причинъ увеличенія или уменьшенія перевозки и для принятія соотвѣтственныхъ мѣръ, особенно въ тѣхъ случаяхъ, когда будетъ замѣчено отклоненіе или отвлеченіе груза;

3) составленіе подобныхъ же свѣдѣній о сезонныхъ грузахъ, особенно такихъ, перевозка которыхъ находится въ зависимости отъ спеціальныхъ оборудованій подвижнаго состава или иныхъ воспособленій грузохозяевамъ со стороны дороги, какъ напримѣръ, по перевозкѣ живой птицы, фруктовъ и т. п. Эти свѣдѣнія дали бы возможность коммерческой сл. наблюдать за теченіемъ означенныхъ грузовъ съ момента ихъ появленія и, смотря по надобности, до окончанія или только до установленія перевозки въ тѣхъ или иныхъ размѣрахъ, въ цѣляхъ своевременнаго принятія мѣръ, если эти перевозки встрѣчаютъ какія-либо неудобства въ своемъ развитіи или продолженіи. Эти свѣдѣнія важны также и для сл. движенія.

Перечисленныя въ п.п. 1, 2 и 3 свѣдѣнія будутъ полезны только при условіи, если они будутъ разрабатываться немедленно по поступленіи статистическаго матеріала или въ сроки дѣйствительной въ нихъ надобности, но такая работа будетъ сопряжена съ особыми расходами по статистикѣ.

Кромѣ ежедневныхъ и періодическихъ свѣдѣній коммерческая сл. весьма часто встрѣчаетъ надобность въ извлеченіи изъ статистическихъ матеріаловъ различныхъ справокъ, требующихся какъ для составленія отзывовъ для Управленія желѣзныхъ дорогъ и сѣздовъ, такъ и для выясненія возникающихъ по дорогѣ вопросовъ. Установить какіе-либо на сей предметъ бланки, а также опредѣлить способъ извлеченія этихъ справокъ не представляется возможнымъ въ виду того, что въ этомъ отношеніи въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ приходится соображаться съ характеромъ или съ сущностью требующейся справки.

### По вопросу 36

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

начальникъ коммерческой сл. полагаетъ, что рѣшеніе тарифныхъ и другихъ вопросовъ, касающихся эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, слѣдовало бы сосредоточить въ одномъ учрежденіи, и притомъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія, какъ главнымъ образомъ отвѣтственнымъ за результаты эксплуатаціи и, слѣдовательно, наиболѣе заинтересованномъ въ успѣшности ея.

### По вопросу 131

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи при погрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что контроль за расходами по переработкѣ грузовъ осуществляетъ сл. движенія. Сдача грузовъ въ поѣздъ удостовѣряется распискою главного кондуктора или кондуктора-раздатчика въ особой книгѣ сдачи документовъ и грузовъ въ поѣздъ, а сдача грузовъ кондукторской бригадой станціямъ назначенія удостовѣряется распиской агентовъ этихъ станцій въ корешкѣ имѣющейся у кондуктора тетради раздаточнаго списка. Недостача, порча и утрата грузовъ удостовѣряются коммерческими актами и жандармскими протоколами, составляемыми во всѣхъ упомянутыхъ случаяхъ, причемъ по болѣе серьезнымъ недостачамъ и порчамъ, а равно при обнаруженіи утраты отдѣльныхъ мѣстъ или всего груза даются депеши заинтересованнымъ станціямъ, въ копіи коммерческой сл., которая по этимъ депешамъ ведетъ учетъ пропавшимъ мѣстамъ и принимаетъ мѣры къ выясненію и упорядоченію дѣла.

Въ приведенныхъ случаяхъ положеніе сл. является весьма затруднительнымъ при необходимости выясненія размѣра убытковъ, т. е. матеріальнаго ущерба, причиненнаго грузохозяину порчей или недостачей груза, въ особенности, если для установленія этого требуется приглашеніе свѣдующаго лица-эксперта. Законъ возлагаетъ эту обязанность на желѣзную дорогу и имѣетъ, конечно, въ виду вполне безпристрастное при этомъ отношеніе къ вопросу какъ со стороны дороги, такъ и со стороны эксперта, оградивъ заинтересованныя стороны отъ возможности при экспертизѣ злоупотребленій обязательнымъ присутствіемъ при таковой жандармскаго унтеръ-офицера и двухъ постороннихъ свидѣтелей. Практика показала, что если присутствіе упомянутыхъ лицъ и является гарантіей въ смыслѣ недопущенія злоупотребленій при производствѣ экспертизы, то, во всякомъ случаѣ, не устраняетъ возможности неправильныхъ заключеній по существу, такъ какъ послѣднія зависятъ, исключительно, отъ эксперта; при недобросовѣстномъ съ его стороны отношеніи, онъ всегда имѣетъ возможность къ опредѣленію убытковъ въ большемъ или меньшемъ,

противъ дѣйствительнаго, размѣрѣ. Въ послѣднемъ случаѣ, т. е. при опредѣленіи убытковъ въ меньшемъ противъ дѣйствительнаго размѣрѣ, товарохозяинъ имѣетъ право не соглашаться съ заключеніемъ эксперта и просить о назначеніи судебной экспертизы, въ случаѣ же опредѣленія убытковъ въ большемъ противъ дѣйствительнаго размѣрѣ, желѣзной дорогѣ весьма трудно оспаривать правильность экспертизы по той причинѣ, что право выбора эксперта предоставлено закономъ желѣзной дорогѣ, а потому несогласіе ея съ заключеніемъ приглашеннаго ею же эксперта приобрѣтаетъ характеръ односторонняго отношенія къ дѣлу. Съ другой же стороны, имѣя въ виду, что при возникновеніи споровъ между дорогою и частными лицами послѣднія, какъ то замѣчено на практикѣ, имѣютъ больше шансовъ на поддержку со стороны мѣстнаго населенія, склоннаго принять въ спорѣ даже активное участіе въ пользу грузополучателя, дорога при приглашеніи экспертовъ изъ мѣстныхъ жителей весьма часто рискуетъ пристрастнымъ отношеніемъ эксперта въ пользу товарохозяина; этотъ рискъ усугубляется еще тѣмъ, что въ качествѣ экспертовъ могутъ быть приглашаемы лишь лица свѣдующія, т. е. занимающіяся той же отраслью торговли, что и грузополучатель, и, слѣдовательно, при спорахъ съ желѣзными дорогами, вслѣдствіе общности ихъ интересовъ съ грузополучателемъ, заинтересованныя.

Для борьбы съ этимъ зломъ, дающимъ при пассивномъ отношеніи къ дѣлу экспертизы со стороны начальниковъ станцій возможность наживы за счетъ желѣзной дороги въ ущербъ не только послѣдней, но и добросовѣстнымъ конкурентамъ, на Либаво-Роменской ж. д. начальникамъ станцій предоставлено право приглашенія экспертовъ изъ мѣстныхъ жителей лишь по незначительнымъ убыткамъ, не превышающимъ, по заявленію товарохозяина, 20 руб. Въ остальныхъ же случаяхъ начальники станцій обязаны обращаться за высылкою эксперта въ коммерческую сл., изложивъ обстоятельства дѣла, и послѣдняя, сообразуясь съ таковыми, сама назначаетъ экспертовъ, а въ болѣе серьезныхъ случаяхъ командировать для присутствованія при экспертизѣ также коммерческаго ревизора; послѣдніе для этой цѣли посылаются по болѣе важнымъ дѣламъ также на чужія дороги при опредѣленіи убытковъ, происшедшихъ по винѣ Либаво-Роменской ж. д. Исключеніе изъ описаннаго положенія составляетъ Либава, гдѣ всегда имѣется возможность пригласить компетентныхъ и добросовѣстныхъ экспертовъ изъ числа присяжныхъ биржевыхъ маклеровъ или при содѣйствіи мѣстнаго биржевого комитета.

Въ отношеніи продажи не востребовавшихся грузовъ и багажа на Либаво-Роменской ж. д. дѣйствуетъ слѣдующій порядокъ:

Распоряженія о назначеніи торговъ по грузамъ съ сокращенными сроками храненія (по ст. 84 Общ. Уст.) дѣлаются непосредственно станціями, увѣдомляющими заблаговременно объ этомъ депешами сл. коммерческую и сборовъ, фактическаго контролера и начальника жандармскаго отдѣленія, съ точнымъ указаніемъ времени, мѣста торговъ, количества и наименованія груза. Надзоръ за этими торгами осуществляютъ представители упомянутыхъ службъ и вѣдомствъ и о результатахъ торговъ станція телеграфируетъ коммерческой сл., прося распоряженій. Послѣдняя, въ зависимости отъ совокупности всѣхъ условій, либо утверждаетъ торги, либо распоряжается назначеніемъ вторыхъ окончательныхъ торговъ.

При этомъ замѣчено, что въ отношеніи грузовъ съ сокращенными сроками храненія возникъ особый видъ спекуляціи, заключающійся въ томъ, что держатели дубликатовъ умышленно не выкупаютъ въ срокъ грузовъ, главнымъ образомъ, съ значительною провозною платою или съ наложенными на грузъ платежами, съ тѣмъ, чтобы пріобрѣсти ихъ за сравнительно низкую цѣну на торгахъ. Для достиженія этого получатель самъ, или по соглашенію съ другими покупателями, предлагаетъ на первыхъ торгахъ сумму ниже оцѣночной или ниже провозной платы, т. е. такую, при которой дорога обязана назначить вторые торги, а на послѣднихъ (окончательныхъ) пріобрѣтаетъ грузъ за произвольно низкую сумму, обыкновенно далеко не соответствующую цѣнности груза и не покрывающую, зачастую, лежащихъ на грузѣ платежей.

Въ цѣляхъ борьбы съ этимъ зломъ, на Либаво-Роменской ж. д. принято какъ бы за правило не назначать вторыхъ торговъ въ подобныхъ случаяхъ на станціяхъ назначенія груза, и на сравнительно болѣе отдаленныхъ отъ послѣднихъ городскихъ станціяхъ, преимущественно въ Либавѣ или Минскѣ, гдѣ имѣется относительная гарантія полученія на торгахъ болѣе соответствующей цѣнности груза суммъ. Практика показала, что въ большинствѣ случаевъ при поступленіи на станцію назначенія требованія коммерческой сл. о высылкѣ груза для вторыхъ торговъ въ Минскѣ или на другую станцію грузы выкупаются держателями дубликатовъ накладныхъ, и въ послѣднее время количество не востребованныхъ грузовъ съ сокращенными сроками храненія, видимо, уменьшается.

По остальнымъ грузамъ, продаваемымъ по ст. 90 Общ. Уст. въ порядкѣ ст. 40 того же Устава по истеченіи 4-хъ мѣсяцевъ по прибытіи ихъ, назначеніемъ торговъ распоряжается коммерческая сл. и станціи обязаны 2 раза въ мѣсяцъ къ 1 и 15 числу каждаго мѣсяца высылать въ коммерческую сл. вѣдомости не востребованныхъ въ срокъ грузовъ и багажа, на основаніи каковыхъ вѣдомостей коммерческая сл. распоряжается непосред-



ственно и через завѣдывающаго центральнымъ магазиномъ востребованныхъ грузовъ совершеніемъ публикаціи, высылкой грузовъ въ центральный магазинъ для храненія, вѣвѣской объявленій о продажѣ и назначеніемъ послѣдней.

При этомъ, въ цѣляхъ борьбы съ организованными стачками при продажѣ грузовъ въ центральномъ магазинѣ, принять слѣдующій порядокъ: предварительно продажи грузы вскрываются для осмотра и оцѣнки особою комиссіею изъ представителей сл. коммерческой, сборовъ и движенія, съ участіемъ фактическаго контролера, жандармскаго унтеръ-офицера и приглашаемыхъ дорогою за особое вознагражденіе экспертовъ-оцѣнщиковъ. Послѣдніе опредѣляютъ цѣнность груза съ гарантіею выручки на торгахъ не ниже оцѣночной суммы, для каковой цѣли они принимаютъ участіе въ соревнованіи на торгахъ, чѣмъ совершенно устраняется возможность продажи грузовъ на торгахъ за сумму ниже оцѣночной. Для устраненія же случаевъ слишкомъ низкой оцѣнки грузовъ, таковая производится подъ наблюденіемъ комиссіи изъ представителей названныхъ службъ и вѣдомствъ, уполномоченныхъ при несогласіи съ оцѣнщиками устранить ихъ и либо пригласить оцѣнщика отъ себя, либо самостоятельно опредѣлить цѣнность груза, при чемъ въ этихъ случаяхъ грузъ поступаетъ въ продажу безъ гарантіи опредѣленной суммы на торгахъ; разногласія комиссіи съ оцѣнщиками ставятся на видъ послѣднимъ и влекутъ за собою совершенное устраненіе ихъ отъ оцѣнки грузовъ. Кромѣ того, для наблюденія за продажей грузовъ въ центральномъ магазинѣ и выясненія недостатковъ въ торгахъ, туда командирована въ дни производства ихъ коммерческой ревизоръ. Грузы, отъ полученія которыхъ грузохозяинъ отказался вслѣдствіе порчи, недостачи и т. п. причинъ, продаются во всемъ согласно циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 11 октября 1901 г. № 42256/14650, 182 (стр. 135—137 Общ. Уст. изд. Брюля 1908 г.).

Начальникъ сл. движенія по первой части вопроса докладываетъ, что контроль за правильностью производства операций по нагрузкѣ, выгрузкѣ и перегрузкѣ и расходовъ по нимъ производится путемъ фактическаго наблюденія на мѣстахъ производства въ нихъ операций ревизорами службы и присутствованіемъ при расчетахъ съ рабочими.

Въ Либавѣ товарной работа по выгрузкѣ сыпныхъ грузовъ всегда производится сдѣльно отдѣльными партіями рабочихъ, каждой партіи выдается квитанція съ указаніемъ въ ней отработаннаго № вагона и № отправки, по этимъ квитанціямъ послѣ фактической провѣрки ихъ съ дѣйствительно прибывшими грузами по накладнымъ, и производится уплата начальникомъ станціи въ присутствіи представителя контроля.

Кромѣ того, учетъ правильности производства работъ производится товарнымъ столомъ сл. движенія путемъ провѣрки оправдательныхъ документовъ и соотвѣтствія израсходованныхъ по нимъ суммъ съ нормами, установленными положеніемъ о товаро-станціонныхъ работахъ, съ задебетованіемъ станціямъ всякихъ перерасходовъ противъ нормъ.

Наконецъ, принимая во вниманіе заинтересованность самихъ служащихъ въ наиболѣе экономномъ расходованіи товаро-станціонныхъ суммъ, сама станція также контролируетъ правильность расхода.

## В. По службѣ матеріальной.

### По вопросу 37.

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

начальникъ матеріальной сл. В. И. Гросманъ докладываетъ, что управленіе Либаво-Роменской ж. д., по журналу совѣта отъ 1 сентября 1909 г. за № 809, постановило выяснить состояніе оборотнаго капитала, поручивъ комиссіи, подъ предсѣдательствомъ инженера Попова, разобрать данный вопросъ.

При ближайшемъ разсмотрѣніи оказалось:  
на 1 января 1909 года:

1) матеріаловъ . . .	4349470 руб. 90 к.,
2) стараго имущества .	73219 " 84 "
3) денежной наличности.	34031 " 63 "
а всего на 1 января 1909 г. . .	4456722 руб. 37 коп.;

на 1-е января 1910 г. тѣ же данныя таковы:

1) матеріаловъ . . .	4523484 руб. 54 коп.
2) стараго имущества .	142084 " 02 "
3) денежной наличности.	107311 " 96 "
а всего на 1 января 1910 г. . . .	4772880 руб. 52 коп.

Въ представленномъ въ управленіе дороги докладѣ начальника матеріальной сл. объ оборотномъ капиталѣ указывается, что оборотный капиталъ дороги можетъ быть доведенъ, безъ задержки работъ, до 3.275.000 руб.; при докладѣ представлена вѣдомость распределенія этой суммы оборотнаго капитала по группамъ матеріаловъ (системы Глушинскаго) съ мотивировкою и соотвѣствующими соображеніями о необходимости суммы, показанной въ вѣдомости, по каждой группѣ.

Въ самое послѣднее время на дорогу поступилъ журналъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 22 января 1910 г. за № 217, присланный при предписаніи Управленія желѣзныхъ до-

рогъ отъ 17-19 мая 1910 г. за № 6344. Въ этомъ журналѣ изложены общія соображенія по оборотнымъ капиталамъ всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ для Либаво-Роменской ж. д. установленъ размѣръ оборотнаго капитала въ 3.030.000 руб., а также приложена вѣдомость распредѣленія означенныхъ 3.030.000 руб., тоже по группамъ матеріаловъ.

Такимъ образомъ какъ по сказанной вѣдомости, такъ и по приведенному въ докладѣ начальника матеріальной сл. исчисленію, размѣры оборотныхъ капиталовъ до 1914 года оказываются довольно близкими:

по вѣдомости . . . . .	3.030.000 руб.,
а по докладу . . . . .	3.275.000 „

Вся трудность рѣшенія вопроса заключается въ приведеніи величины дѣйствительнаго оборотнаго капитала къ предполагаемому возможному, т. е. въ его сокращеніи отъ величины 4.456.722 руб., бывшей на 1-е января 1909 года, на  $(4.456.722 - 3.275.000 = )$  1.181.722 руб., а бывшей на 1-е января 1910 года— 4.772.880 на  $(4.772.880 - 3.275.000 = )$  1.497.880 руб.

Другими словами вопросъ сводится къ уменьшенію запасовъ матеріаловъ къ 1-му января 1914 года (а по вышеозначенному журналу хозяйственнаго отдѣла за № 217 даже къ 1-му января 1909 года)—почти на 1.500.000 руб.

Трудность рѣшенія этой задачи подробно изложена въ представляемомъ въ Комиссію докладѣ начальника матеріальной сл. отъ 9 іюня за № 299986.

Предсѣдатель Подкомиссіи изъ доложеннаго начальникомъ сл. заключаетъ, что на дорогѣ имѣются переаготовки, и потому должны быть приняты мѣры съ одной стороны къ ликвидаціи излишковъ, а съ другой стороны къ тому, чтобы дальнѣйшія аготовки не превосходили потребности.

Начальникъ матеріальной сл. высказывается, что хотя излишки представляютъ балластъ, обременяющій оборотный капиталъ, тѣмъ не менѣе ликвидировать ихъ очень трудно; способъ, не дающій значительныхъ убытковъ — передача другимъ дорогамъ, невозможенъ, такъ какъ другія дороги имѣютъ такіе же излишки; кромѣ того, значительное переобремененіе оборотнаго капитала даютъ запасныя части: на всякій случай приходится держать въ запасѣ части всѣхъ типовъ, а типовъ, при наблюдающейся на дорогахъ разнотипности паровозовъ и вагоновъ, очень много.

Представитель Министерства Финансовъ считаетъ, что оборотный капиталъ можно уменьшить, если относительно цемента и желѣза принять систему заказа рельсъ, т. е. заключить договоръ съ заводами, а запасовъ не держать; кромѣ того можно сдавать работы съ матеріаломъ подрядчика, не возобновлять вагоны на дорогѣ, а сдавать заводамъ и т. д.

Председатель Подкомиссии замечает, что изъ опросовъ при объездѣ дорогъ можно было вывести заключеніе, что большинство начальниковъ дорогъ предпочитаетъ хозяйственный способъ веденія работъ.

Начальникъ сл. пути считаетъ, что всѣ ремонтныя работы должны производиться изъ матеріала дороги и только при большихъ оптовыхъ работахъ иногда полезнѣе сдавать ихъ съ матеріаломъ подрядчика.

Представитель Государственного Контроля считаетъ, что разъ можно будетъ предвидѣть, что въ случаѣ браковки доставленнаго для работы матеріала подрядчику придется увозить его и платить за эту перевозку лишнія деньги, то и цѣна, назначаемая имъ за работу всегда будетъ выше, чѣмъ если онъ не будетъ отвѣтственъ за матеріаль.

### По вопросу 38

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

начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что количество матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію въ предстоящемъ году, опредѣляется на основаніи средняго годового расхода за послѣдніе три года, съ добавленіемъ къ нему минимальнаго запаса, опредѣленнаго Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ для каждаго рода матеріаловъ, и, принимая въ соображеніе наличный остатокъ въ складахъ на 1-е число ближайшаго ко дню выработки перечня заготовокъ мѣсяца. Описаніе порядка составленія перечня заготовокъ и нормы матеріаловъ представляется въ Комиссію.

Дрова заготавливаются съ такимъ расчетомъ, чтобы къ 1-му января наступающаго года былъ бы на дорогѣ запасъ (поставленныхъ и подлежащихъ поставкѣ дровъ) въ количествѣ около 2-хъ годичныхъ нормъ. Такой запасъ дровъ необходимъ для того, чтобы ко времени расходованія они были бы совершенно сухими. Расходъ дровъ опредѣляется около 55.000 куб. саж. въ годъ.

Представитель Министерства Финансовъ поясняетъ что заготовка дровъ произведена въ большомъ количествѣ еще и потому, что пріобрѣтены дрова были сравнительно очень дешево.

Начальникъ дороги, подтверждая сказанное, добавляетъ, что дорога должна имѣть запасъ дровъ еще и потому, что иначе она можетъ оказаться въ положеніи, когда приходится платить, чтобы за дрова не запросили, другими словами она окажется въ рукахъ поставщиковъ, вмѣсто того, чтобы ихъ держать въ такомъ положеніи.

### По вопросу 39

39. Какимъ способомъ заготавливаются разные матеріалы и предметы? Практикуется ли хозяйст-

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что на основаніи предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 4 ноября 1905 г. за № 5155/1678, всѣ матеріалы для заготовки подраздѣляются на двѣ группы:

венный способ или договоры на поставку известных предметов по особым ордерам?

а) не превышающія по стоимости годового расхода 10/т. руб. и

б) годовой расходъ которыхъ болѣе 10/т. руб.

По первой группѣ матеріалы заготавливаются по разрѣшенію начальника дороги, а по второй—съ разрѣшенія совѣта управленія дороги (см. журн. сов. 26 мая 1906 г. за № 459).

Способъ заготовки примѣняется одинъ изъ преподанныхъ циркуляромъ Управленія ж. д. отъ 20 іюля 1898 г. за № 30404/115, а именно:

1) на матеріалы, заготовительная стоимость которыхъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ заготовки превышаетъ 10/т. руб., вызывается конкуренція черезъ совѣтъ управленія дороги, при чемъ послѣдній, въ зависимости отъ суммы поставки, рѣшаетъ вопросъ о томъ, слѣдуетъ ли печатать краткую, или въ необходимыхъ случаяхъ по указанію совѣта подробную публикацію (напримѣръ такой случай примѣнялся при вызовѣ конкуренціи на обмундированіе) въ повременныхъ изданіяхъ, или ограничиться разсылкою именныхъ запросовъ известнымъ фирмамъ и лицамъ.

Кромѣ того, о каждой такой конкуренціи вывѣшивается объявленіе на видномъ мѣстѣ въ конторѣ службы и всеѣмъ желающимъ выдаются кондичіи. Въ назначенный для отвѣтовъ день поступившія заявленія вскрываются въ совѣтѣ управленія дороги, помѣчаются подписями членовъ совѣта и передаются въ особую комиссію, состоящую изъ агентовъ матеріальной сл., службъ потребительницъ и представителя контроля, для детальнаго разсмотрѣнія поступившихъ предложеній, составленія имъ сравнительной вѣдомости и дачи заключенія о наивыгоднѣйшихъ предложеніяхъ. Затѣмъ, не позже 7 дней, считая со дня конкуренціи, совѣтъ постановляетъ окончательное рѣшеніе или о сдачѣ поставки известнымъ лицамъ, или, въ случаѣ невыгодности выясненныхъ цѣнъ, разрѣшаетъ хозяйственную заготовку путемъ переговоровъ и соглашеній съ отдѣльными лицами и фирмами, или, наконецъ, назначаетъ новую конкуренцію.

2) На матеріалы, заготовительная стоимость которыхъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ менѣе 10/т. руб., цѣны выясняются путемъ именныхъ запросовъ, которые рассылаются известнымъ дорожъ фирмамъ и лицамъ по указанію начальника матеріальной сл. Отвѣты поставщиковъ поступаютъ въ контору матеріальной сл. въ закрытыхъ красныхъ конвертахъ, которые вскрываются особою комиссіею, состоящею изъ помощника начальника матеріальной сл., завѣдывающаго столомъ заказовъ и представителя контроля, заносятся въ протоколъ и сравнительную вѣдомость и помѣчаются подписями всеѣхъ членовъ комиссіи. Послѣ сего вопросъ о сдачѣ поставки тому или другому лицу представляется на разрѣшеніе начальнику дороги. При этомъ соблюдается слѣдующее: если данный матеріаль принадлежитъ къ группѣ мате-

ріаловъ, заготовка коихъ разрѣшается совѣтомъ, то на основаніи журнала мѣстнаго совѣта отъ 11 іюля 1905 г. за № 586/162, о состоявшейся покупкѣ доводится постъ-фактумъ до свѣдѣнія совѣта; если же матеріаль относится къ группѣ разрѣшаемыхъ къ заготовкѣ начальникомъ дороги, то лишь вносится въ вѣдомость покупокъ, произведенныхъ съ разрѣшенія начальника дороги; эта вѣдомость передается контролю для свѣдѣнія.

Формы бланковъ для посылки поставщикамъ запросовъ и для выдачи заказовъ установлены и утверждены по журналу совѣта управленія дороги отъ 20 ноября 1900 г. за № 1071.

Кромѣ того, имѣются выработанные и утвержденные совѣтомъ управленія дороги нормальные проекты договоровъ на поставку главнѣйшихъ матеріаловъ: 1) шпаль, 2) дровъ, 3) камня булыжнаго, 4) нефтяныхъ остатковъ и керосина, 5) желѣза, 6) кирпича строительнаго, 7) лѣсныхъ матеріаловъ, 8) снѣговыхъ защитъ, 9) медикаментовъ и 10) обмундированія.

При заключеніи сдѣлокъ на поставку нѣкоторыхъ ходкихъ матеріаловъ, какъ на примѣръ, желѣза сортового, оконныхъ, дверныхъ и печныхъ приборовъ, цемента, соляной кислоты, болтовъ, гаекъ, шпилнговъ, шуруповъ, масла, напильниковъ и т. п. обусловливается право требовать поставки сверхъ заказа, по мѣрѣ надобности, особыми нарядами. Въ отношеніи же лѣсныхъ матеріаловъ этотъ способъ поставки также былъ примѣняемъ въ прежніе годы, но впослѣдствіи пришлось отъ него отказаться, такъ какъ, вліяя на повышеніе цѣнъ, онъ оказался недостигающимъ цѣли, ибо поставщики, получивъ среди лѣта дополнительное требованіе на поставку сверхъ заказа, фактически не могли дать къ сроку лѣсныхъ матеріаловъ зимней рубки, не имѣя ихъ въ запасѣ.

Хозяйственная заготовка, разумѣя подъ таковою наличныя покупки по выгоднымъ цѣнамъ безъ конкуренцій, производится въ рѣдкихъ случаяхъ, и именно тогда, когда поступаютъ несомнѣнно выгодныя предложенія отдѣльныхъ лицъ или приходится дѣлать срочную заготовку, разыскивая наличный товаръ у промышленниковъ торговцевъ по сходной цѣнѣ.

Въ видахъ необремененія оборотнаго капитала и незагроможденія складовъ дороги примѣняется приобрѣтеніе матеріаловъ по нарядамъ, что обусловливается договоромъ.

### По вопросу 40

40. Какими правилами или соображеніями опредѣляются наименьшія количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ и

доложено, что наименьшее количество матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ расходныхъ складахъ, опредѣляется трехмѣсячнымъ расходомъ даннаго матеріала. Пополненіе трехмѣсячнаго запаса матеріаловъ производится изъ магазиновъ постояннаго ихъ храненія, сообразно дѣйствительному расходу и поступающимъ требованіямъ. Основная закупка матеріаловъ произво-

по достиженіи какихъ  
размѣровъ запасовъ  
производятся новыя  
заготовки? Сколько  
разъ въ годъ произ-  
водится закупка и  
какъ разрѣшаются  
вопросы о закупкѣ?  
Не затягиваются ли  
эти разрѣшенія?

дится одинъ разъ въ годъ, на основаніи перечня заготовокъ, составляемаго матеріальною сл., а въ случаяхъ недостаточности основного количества, производятся дополнительные заготовки въ теченіе года. Вопросъ заготовки матеріаловъ разрѣшается путемъ особыхъ докладовъ въ совѣтъ управленія дороги, или начальнику дороги, согласно имѣющимся на этотъ предметъ опредѣленнымъ указаніямъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Такой порядокъ, по мнѣнію начальника матеріальной сл., неудовлетворителенъ и приводитъ нерѣдко къ задержкамъ въ пріобрѣтеніи матеріаловъ.

Въ настоящее время матеріальная сл. вырабатываетъ и, вѣроятно, къ 1 октября 1911 г. составитъ вѣдомость нормъ наименьшаго запаса по всѣмъ матеріаламъ и складамъ, исходя изъ соображеній: съ одной стороны, не задерживать, по неимѣнію матеріаловъ, работъ, съ другой, не обременять оборотнаго капитала.

### По вопросу 41

41. Какое участіе  
принимаютъ службы-  
потребительницы въ  
разрѣшеніи вопроса,  
слѣдуетъ ли попол-  
нять исчерпываемый  
запасъ магазина,  
или, въ виду нена-  
добности данного  
матеріала, пріоста-  
новить возстановле-  
ніе запаса?

Начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что заготовка матеріаловъ на пополненіе запасовъ производится безъ участія службъ-потребительницъ; о необходимости пріостановки въ возстановленіи запаса матеріаловъ сообщается матеріальной сл. службами-потребительницами.

Начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что заготовка матеріаловъ для потребностей сл. пути не можетъ быть поставлена достаточно хорошо, особенно для новыхъ работъ, потому что дорога до самаго времени производства работъ не знаетъ, будетъ ли производиться та или другая работа; между тѣмъ, для того, чтобы заготовку произвести наиболѣе удобно и выгодно, необходимо уже зимою знать, какія новыя работы будутъ разрѣшены къ производству слѣдующимъ лѣтомъ.

Начальникъ дороги поясняетъ, что раньше вопросы о новыхъ работахъ рѣшались окончательно Комитетомъ Управленія ж. д. и дорога заказывала матеріалы до утвержденія этого рѣшенія, такъ какъ было извѣстно, что это рѣшеніе и будетъ внесено въ смѣту; въ настоящее время, когда вся смѣта проходитъ чрезъ Законодательныя Учрежденія, о новыхъ работахъ управленіе дороги узнаетъ тогда, когда уже поздно заказывать матеріалы чтобы выйти изъ этого затрудненія приходится въ договорахъ выговаривать для дороги право заказывать излишній матеріалъ на тѣхъ же условіяхъ; но уже одно помѣщеніе такого условія въ договоръ вліяетъ на удорожаніе цѣны и, слѣдовательно, заставляеть дорогу на всемъ переплачивать.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, существуетъ ли въ сл. тяги такая организація, которая давала бы возможность предупреждать о могущемъ оказаться недостаткѣ матеріаловъ

начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ отрицательно, но указываетъ что такая организація предвидится: службы-потребительницы будутъ принимать участіе въ обсужденіи вопросовъ, что и въ какомъ количествѣ заказывать; кромѣ того, было бы желательно, чтобы одинъ или два раза въ годъ службы дѣлали осмотры складовъ, такъ какъ при такихъ осмотрахъ скорѣе можно было бы обнаружить, что излишне и чего, наоборотъ, можетъ не хватить.

### По вопросу 42

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

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что участіе службъ-потребительницъ, предусматриваемое вопросомъ, заключается въ слѣдующемъ:

I. Службы-потребительницы командируютъ, согласно данному общему указанію совѣта своихъ техниковъ для участія въ коммиссіяхъ:

а) по выработкѣ новыхъ техническихъ условій,

б) по разсмотрѣнію вопросовъ объ измѣненіи существующихъ техническихъ условій,

в) по приѣмкѣ матеріаловъ, гдѣ требуется сличеніе качества матеріала въ натурѣ съ техническими условіями, и

г) въ коммисіи, назначаемыя для дачи заключенія о наивыгоднѣйшихъ предложеніяхъ поставщиковъ, подаваемыхъ къ конкуренціямъ на поставку разныхъ матеріаловъ, гдѣ иногда приходится рѣшать вопросъ объ измѣненіи и отступленіи отъ существующихъ условій по заявленіямъ конкурентовъ.

II. Вырабатываютъ по своей инициативѣ и по просьбѣ матеріальной сл., на основаніи выяснившейся практики техническія требованія для заготовки нѣкоторыхъ матеріаловъ и для испытанія въ лабораторіи.

III. Даютъ заключенія о возможности приѣмки матеріала, поставленнаго не вполне согласно съ техническими условіями, но годнаго къ дѣлу, при чемъ устанавливаютъ и % скидки за качественное пониженіе примѣнительно къ циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 27 іюля 1904 г. № 31557/10942.

### По вопросу 43

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

доложено, что выборъ образцовъ производится или самими службами-потребительницами, или при участіи ихъ представителей въ коммиссіяхъ, назначаемыхъ для утвержденія образцовъ.

Отъ поставщиковъ образцы требуетъ матеріальная сл., которая передаетъ ихъ для выбора годныхъ или службъ-потребительницъ, или въ коммиссію, смотря по роду матеріала.

Образцы, послѣ ихъ утвержденія, хранятся въ матеріальной сл. и служатъ для руководства при приѣмкѣ матеріаловъ.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя,



## къ вопросу 44.

44. Какое участие принимают службы-потребительницы при приемках приобретаемых запасов или предметов? Есть ли приемные комиссии, какой их состав и порядок работы?

начальник материальной сл. докладывает, что въ приемках приобретаемых материалов службы-потребительницы, чрезъ специально командированных на эти приемки своихъ экспертовъ, принимаютъ непосредственное участие. Въ главныхъ магазинахъ и кладовыхъ дороги приемки поставляемыхъ на дорогу материаловъ производятся особыми комиссиями, специально для этого назначенными, еженедельно, въ экстренныхъ же случаяхъ приемки материаловъ производятся два раза въ мѣсяць: съ 1 по 4 и съ 16 по 20 число каждаго мѣсяца.

Въ составъ приемочныхъ комиссій входятъ представители отъ службъ-потребительницъ, материальной и Государственного Контроля.

Лица, принимающія участие въ приемочныхъ комиссияхъ въ качествѣ экспертовъ, подробно перечислены въ отдѣлѣ 6 представляемаго сборника по материальной сл.; порядокъ же работы по приемкѣ материаловъ изложенъ въ представляемомъ въ Комиссію „Наставленіи агентамъ, принимающимъ материалы на дорогу“.

## Вопросъ 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 материала имѣется на дорогѣ? Какимъ наивыгоднѣйшимъ способомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и материаловъ?

Предметы, вышедшіе изъ употребленія, вслѣдствіе замѣны ихъ другими типами, предварительно устраненія ихъ изъ магазина осматриваются, по мѣрѣ надобности, согласно распоряженію начальника дороги, а также и по предписаніямъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, мѣстными комиссиями, по постановленіямъ которыхъ и производится ликвидація такихъ предметовъ съ разрѣшенія совѣта управленія дороги.

Наивыгоднѣйшимъ способомъ ликвидаціи негоднаго имущества признается продажа его съ торговъ.

На вопросъ Предсѣдателя, можно ли опредѣлить количество имѣющихся на Либаво-Роменской ж. д. негодныхъ материаловъ, начальникъ материальной сл. сообщаетъ, что такъ какъ особаго учета такому имуществу не ведется, то и сумма негоднаго имущества изъ числа запасовъ дороги не можетъ быть указана.

Начальникъ дороги дополняетъ, что въ настоящее время принята работа по опредѣленію этой суммы.

## По вопросу 46

46. Какія мѣры принимаются въ случаяхъ, если, по высокой стоимости запасовъ или предме-

доложено, что для израсходованія материаловъ, числящихся по высокимъ цѣнамъ, устанавливаются болѣе низкія цѣны; это дѣлается особыми комиссиями, постановленія которыхъ утверждаются совѣтомъ.

товъ, службы-потребительницы избѣгаютъ пользоваться ими? Въ какой мѣрѣ вслѣдствіе сего загромождены магазины и склады матеріальной службы дороги храненіемъ ненужныхъ предметовъ и запасовъ?

Вопросъ объ излишнихъ, залежавшихся запасахъ, какъ уже доложено, нынѣ выясняется согласно предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ за № 33662/16306 отъ 17 декабря 1909 г.

### По вопросу 47

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

начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что перечисленіе матеріала изъ одной категоріи въ другую производится путемъ особыхъ нарядовъ, выдаваемыхъ складомъ и составляемыхъ матеріальной сл. съ разрѣшенія совѣта управленія дороги, по разсмотрѣніи актовъ комиссіи: въ случаѣ же перечисленія матеріаловъ изъ одной категоріи въ другую, составляются комиссіями акты, которые чрезъ матеріальную сл. представляются совѣту на утвержденіе, послѣ чего матеріальная сл. выдаетъ нарядъ на перечисленіе.

### По вопросу 48

48. Выяснить организацию 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

доложено, что на Либаво-Роменской ж. д. имѣются въ матеріальной сл. три главныхъ магазина (Гомель, Минскъ, Либава) и одиннадцать кладовыхъ по мѣстамъ находженія депо, какъ указано въ представляемой въ Комиссію вѣдомости.

Въ Гомельскомъ и Либавскомъ магазинахъ сосредоточены преимущественно запасныя части, металлы, обойные матеріалы, краски, болты, заклепки и проч.; въ Минскомъ магазинѣ преимущественно сосредоточены смазочные и обтирочные матеріалы, обмундированіе, бланки и инвентарь; въ остальныхъ кладовыхъ дороги—всякіе матеріалы, въ томъ числѣ и лѣсной, для удовлетворенія текущихъ потребностей сл. тяги и отчасти сл. пути.

При всѣхъ дистанціяхъ сл. пути имѣются свои кладовыя, въ которыя переданы, подъ отчетъ сл. пути, изъ матеріальной сл. преимущественно строительные матеріалы: лѣсные, известь, кирпичъ, рельсы и проч.

Склады распредѣлены на отдѣлы по роду матеріаловъ, напримѣръ: запасныя части паровозовъ и вагоновъ, металлические матеріалы, химическія, москательныя и волокнистыя вещества, инвентарь и обмундированіе, старое имущество, книги и бланки.

Администрація складовъ состоитъ изъ смотрителей, помощниковъ ихъ, раздатчиковъ, конторщиковъ, старшихъ дровокладовъ, надсмотрщиковъ и сторожей. Въ меньшихъ складахъ (кладовыхъ) помощниковъ по штату не полагается.

## По вопросу 49

49. Какія мѣры принимаются для охраны и правильного расходования магазиннаго имущества? доложено, что непосредственная охрана магазиновъ и складовъ лежитъ на сторожахъ, а за правильнымъ расходованиемъ магазиннаго имущества наблюдаютъ, кромѣ смотрителей, ревизоры матеріальной сл. и чины Государственнаго Контроля, производящіе ревизіи.

## По вопросу 50

50. Какія правила примѣняются для проверки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества? начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что проверка цѣлости и сохранности имущества магазиновъ производится периодически смотрителями складовъ и ревизорами матеріальной сл. въ порядкѣ, предусмотрѣнномъ изданными для нихъ инструкціями, а также чинами Государственнаго Контроля.

Особенно должно выяснить мѣры къ охраненію запасовъ каменнаго угля такихъ сортовъ, которые при долгомъ лежаніи толстымъ слоемъ подвергаются самовозгаранію. Уголь укладывается въ штабеля высотой въ 2 арш., что при употребляемыхъ на дорогѣ сортахъ угля, относительно самовозгаранія угля опасности не представляетъ. Значительное количество угля не скопляется, ибо въ запасахъ дороги держится не болѣе 3-хъ мѣсячнаго расхода.

Представитель Государственнаго Контроля замѣчаетъ, что полная проверка главныхъ складовъ производится рѣдко и преимущественно приурочивается къ перемѣщеніямъ завѣдывающихъ складами; производимыя же, согласно установленному особыми инструкціями порядку, ежегодныя проверки дѣлаются не полностью, а на выборку, мѣстные склады проверяются полностью ежегодно.

Имѣющіяся на дистанціяхъ сл. пути кладовыя предполагается передать въ матеріальную сл.; въ такихъ кладовыхъ хранится матеріаловъ на сумму около 700.000 руб.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что при проверкахъ складовъ обыкновенно оказывается излишекъ матеріаловъ.

## 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 начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что единственною мѣрою, принимаемою къ удешевленію заготовки матеріаловъ, при существующихъ правилахъ, является соревнованіе поставщиковъ, вызываемое или конкуренціею, или путемъ запроса о цѣнахъ нѣсколькихъ фирмъ и лицъ въ закрытыхъ конвертахъ. Для выясненія наиболѣе выгодныхъ цѣнъ къ соревнованію приглашаются непосредственные производители, комиссіонеры и извѣстныя дорогѣ своею солидностью фирмы.

Насколько важно соревнованіе разныхъ поставщиковъ и сравненіе ихъ цѣнъ, подтверждается неоднократно примѣрами приобрѣтенія дорогою матеріаловъ по низшимъ цѣнамъ; какъ разительный примѣръ, можно привести заключенный въ 1910 г. на предстоящее 3-хъ лѣтіе контрактъ по обмундированію, гдѣ пу-

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

темъ подысканія управленіемъ дороги поставщиковъ, предлагающихъ болѣе выгодныя цѣны, оказалось возможнымъ доставить казнѣ сбереженіе на 48.000 руб.

Въ то же время матеріальная сл. слѣдить и за поступающими отдѣльными предложеніями поставщиковъ, которыя, въ случаѣ выгоды для казны, докладываются совѣту управленія дороги или начальнику дороги по принадлежности.

Въ случаѣ непомѣрнаго повышенія цѣнъ на конкуренціяхъ, таковыя признаются несостоявшимися и матеріалы заготавливаются хозяйственнымъ способомъ, путемъ соглашенія съ отдѣльными поставщиками, или назначается новая конкуренція.

Какъ основное правило для всякаго рода заготовокъ, хотя бы самыхъ мелочныхъ, установленъ принципъ обязательнаго выясненія цѣнъ у нѣсколькихъ фирмъ и поставщиковъ. Исключенія допускаются въ рѣдкихъ случаяхъ экстренной наличной покупки небольшого количества матеріаловъ, но и въ этихъ случаяхъ телеграфно выясняются черезъ смотрителей мѣстныхъ складовъ цѣны въ крупныхъ торговыхъ центрахъ: Либавѣ, Гомелѣ, Минскѣ и Вильнѣ.

Стоимость провоза приобрѣтаемыхъ матеріаловъ при годовомъ заказѣ, учитывается только до ближайшей узловой станціи своей дороги, а при заготовкѣ матеріала для опредѣленныхъ пунктовъ принимается въ расчетъ провозъ и по своей дорогѣ.

Стоимость перевозки по чужимъ дорогамъ, если таковая относится на счетъ дороги, а не на счетъ поставщика, причисляется къ стоимости матеріаловъ и фактуруется вмѣстѣ съ ихъ стоимостью службамъ-потребительницамъ для отнесенія на подлежащіе кредиты. Стоимость перевозки по своей дорогѣ въ расчетъ не принимается и таковая относится на IX отдѣлъ смѣты.

Служебный тарифъ примѣняется на дорогѣ согласно приказу отъ 31 декабря 1908 г. за № 195 по 80 коп. съ поѣздо-версты и по  $\frac{1}{150}$  коп. съ пудо-версты.

## 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 обходиться дороже, чѣмъ при нормальномъ заказѣ,

доложено, что при неимѣніи въ запасѣ матеріаловъ, въ случаѣ экстренной въ нихъ надобности, требованія на такіе матеріалы удовлетворяются посредствомъ наличныхъ покупокъ.

но болѣе скорое удовлетвореніе потребности общаетъ выгоды болѣе значительныя, чѣмъ потери при наличной покупке?

### По вопросу 53

53. Какіе матеріалы и запасы заготавливаются и приобретаются службами—потребительницами помимо матеріальной службы? Способы этого приобретения?

Начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что помимо матеріальной сл. заготавливаются по распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ: рельсы, путевыя скрѣпленія и цѣнные части подвижного состава; непосредственнымъ распоряженіемъ службъ: машины, станки и др. предметы по особымъ техническимъ условіямъ, а также мохъ, навозъ, солома и др., согласно п. В § 1 Общ. Основаній для однообразнаго учета расходовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Покупка непосредственно службами производится какъ по письменнымъ, такъ и по словеснымъ заказамъ агентовъ, каковыя покупки утверждаются начальникомъ дороги или совѣтомъ управленія дороги по принадлежности.

### Вопросъ 54.

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

Начальникъ матеріальной сл. считаетъ, что упрощеніе номенклатуры и сокращеніе типовъ различныхъ предметовъ заготовленія желательно въ видахъ уменьшенія разнообразныхъ размѣровъ употребляемыхъ матеріаловъ; уменьшеніе типовъ способствуетъ уменьшенію количества матеріаловъ въ запасѣ магазина, а получающееся такимъ путемъ объединеніе матеріаловъ выгодно отразится на стоимости ихъ заготовленія.

Начальникъ сл. тяги дополняетъ, что въ 1909 году сл. тяги совмѣстно съ матеріальной сл. были произведены нѣкоторыя сокращенія въ номенклатурѣ.

### По вопросу 55

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

Начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что номенклатурныя цѣны устанавливаются одинъ разъ въ годъ. Отпускъ матеріаловъ, за исключеніемъ запасныхъ частей подвижного состава и инвентарныхъ предметовъ, производится по номенклатурнымъ цѣнамъ что значительно облегчаетъ расчетъ со службами—потребительницами. Никакихъ измѣненій въ отношеніи примѣненія номенклатурныхъ цѣнъ не требуется.

Номенклатура на дорогѣ существуетъ общая для всѣхъ службъ.

### Вопросъ 56

56. Личный составъ службы, его

Личный составъ службы показанъ въ представляемой вѣдомости.

комплектваніе и воз-  
награжденіе.

Начальникъ матеріальной сл. считаетъ, что оклады служащихъ матеріальной сл. скудны, вслѣдствіе чего невозможно подыскать агентовъ не только съ высшимъ, но даже со среднимъ образованіемъ, не говоря уже о техническомъ или коммерческомъ, а между тѣмъ это для нѣкоторыхъ должностей крайне необходимо.

При большой цѣнности матеріаловъ какъ приобретаемыхъ, такъ принимаемыхъ и хранящихся въ складахъ дороги, для матеріальной сл. необходимъ солидный вполнѣ честный, знающій и отвѣтственный личный составъ. Сложность дѣла, умѣніе хорошо разбираться какъ въ составленіи, такъ и въ пониманіи, а отсюда и въ примѣненіи договоровъ съ поставщиками, съ чѣмъ приходится имѣть многимъ агентамъ постоянное соприкосновеніе, дѣло выдачи заказовъ и приѣмки матеріаловъ по сложнымъ техническимъ условіямъ—всѣ эти обстоятельства сопряжены съ расходами очень большихъ суммъ и вмѣстѣ съ тѣмъ съ большимъ соблазномъ для лицъ, непосредственно съ этими вопросами соприкасающихся, требуютъ, понятно, агентовъ, стоящихъ на должной высотѣ, что вслѣдствіе плохого матеріальнаго обезпеченія агентовъ съ трудомъ достижимо. Комплектованіе низшихъ служащихъ, какъ то сторожей и дровокладовъ, въ настоящее время производится исключительно изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ, числящихся кандидатами на таковыя должности.

### По вопросу 57

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ содержать особую матеріальную службу. Заключение по этому вопросу управления дороги.

начальникъ матеріальной сл. указываетъ, что вопросъ о необходимости содержать особую матеріальную службу выясненъ въ журналѣ совѣта отъ 12 февраля за № 112 по соответствующему докладу начальника матеріальной сл.

Заключенія по этому вопросу управления дороги изложено въ резолюціи совѣта по журн. № 100 отъ 26 апрѣля—1910 г.; оба журнала представляются Комиссіи.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что вопросъ о реорганизаціи матеріальной сл. будетъ служить предметомъ подробнаго обсужденія на предстоящемъ сѣздѣ начальниковъ этой службы.

Предсѣдатель Комиссіи указываетъ, что по существу вопросы 63, 88 и 98 относятся къ матеріальной сл. и проситъ перейти къ обсужденію этихъ вопросовъ.

### По вопросу 63

63. Приобрѣтеніе шпаль.

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что количество шпаль, приобретаемыхъ на предстоящій годъ опредѣляется какъ указано въ отвѣтѣ на вопросъ 38.

Всѣ шпалы безъ исключенія приобретаются въ районѣ, производимомъ Либаво-Роменской ж. д. Главнѣйшими мѣстами

снабжения Либаво-Роменской ж. д. лѣсными матеріалами вообще а также и шпалами являются: Осиповичская вѣтка, Калкуно Радзивилишскій участокъ и перегонъ между станціями Гомель и Осиповичи.

Матеріальная сл., послѣ приѣмки шпаль, передаетъ ихъ для пропитки на шпало-пропиточный заводъ, отфактуровывая стоимость ихъ сл. пути, распоряженіемъ которой уже пропитанныя шпалы укладываются на пути.

Переходя

### къ вопросу 88,

88. Распределение и размѣры складовъ топлива на линіи; распределение мобилизаціонныхъ запасовъ топлива.

начальникъ матеріальной сл. продолжаетъ, что дрова для отопленія паравозовъ и зданій приобрѣтаются въ предѣлахъ Либаво-Роменской ж. д., какъ указано въ отвѣтѣ на вопросъ 63.

Дрова выставляются въ ближайшія мѣста дороги изъ лѣсовъ, въ которыхъ они заготавливаются, и укладываются въ штабеля какъ на перегонахъ, такъ и на станціяхъ, послѣ чего производится приѣмка приѣмочными комиссіями, какъ указано въ отвѣтѣ на вопросъ 44.

Дрова, выставленныя на перегонахъ, по впередъ составленному плану перевозки ихъ, утвержденному совѣтомъ управленія, направляются поѣздами на станціи расходванія дровъ, по мѣрѣ освобожденія площадокъ для топлива.

Ежегодный расходъ дровъ около 55.000 куб. саж.

Для отопленія паравозовъ сухими дровами на дорогѣ держится запасъ ихъ соответствующій расходу отъ 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> до 2-хъ лѣтъ.

Номенклатурная цѣна дровъ на текущій 1910 г. 15 руб. 16 коп. за куб. саж.

Каменный уголь для отопленія паравозовъ, котловъ, постоянныхъ машинъ и кузнечный уголь получаютъ изъ Донецкаго бассейна.

Годовой расходъ каменнаго угля до 7.500.000 пуд.

Одновременный запасъ угля по всей дорогѣ до 3.000.000 пуд. распределенъ по станціямъ, гдѣ находятся депо.

На этихъ же станціяхъ, включая въ тѣ же 3.000.000 пуд. хранится уголь для выполненія мобилизаціоннаго плана; этотъ запасъ освѣжается путемъ расхода его для коммерческаго движенія и пополненія свѣжимъ.

### По вопросу 98

98. Условія и правила для выбора и приѣмки топлива.

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что приѣмка дровъ производится какъ указано въ отвѣтѣ на вопросъ 88.

Каменный уголь заказывается и принимается согласно техническимъ условіямъ №№ 1 и 2, утвержденнымъ Комитетомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Приемка угля производится на основании химического анализа и испытанія ѣздой на паровозѣ.

В. И. Гроссманъ считаетъ, что для пользы дѣла на будущее время вышеозначенныя техническія условія необходимо такъ измѣнить, чтобы приемка угля производилась только на основаніи химического анализа одного набора и испытанія ѣздой на паровозѣ.

Обычная исторія испытанія поставляемыхъ на дорогу углей такова: на первый наборъ пробы вызываемый поставщикъ не является; въ случаѣ признанія угля или хорошимъ, или при малой, установленной техническими условіями, скидкѣ съ цѣны, извѣщенный объ этомъ поставщикъ соглашается и приемка состоялась.

Въ случаѣ же значительной скидки или браковки поставщикъ требуетъ вторичнаго набора и его анализа, самъ или его представитель при этомъ вторичномъ наборѣ присутствуетъ и довольно часто результаты химического анализа втораго набора пробы угля оказываются въ пользу поставщика. Правила, утвержденныя М. П. С., набора пробы и способы изготовленія пробы для химического анализа выработаны настолько детально, опредѣленно и ясно, что слѣдуетъ признать полученную въ окончательномъ результатѣ изготовленія пробу—средней пробой, характеризующей данную партію угля; изъ сказаннаго видно, что такимъ путемъ полученная средняя проба выражаетъ дѣйствительность и не можетъ быть разсматриваема, какъ лотерея. Если бы почему-либо, тѣмъ не менѣе, было признано недостаточнымъ брать образцы для изготовленія пробы изъ 40 мѣстъ штабелей или вагона съ углемъ, можно назначить брать изъ 80, 100 и т. д. мѣстъ лишь бы ограничиться однимъ наборомъ.

Дальнѣйшія манипуляціи—перемѣшиваніе, размалываніе, отдѣленіе половинной части каждой распластываемой порціи вплоть до образованія окончательныхъ порцій, предназначенныхъ для отправки въ лабораторію, всѣ эти дѣйствія, хотя и производятся въ депо или даже на открытомъ воздухѣ, носятъ, по точности исполненія, лабораторный характеръ и едва ли у кого-либо могутъ вызвать сомнѣнія въ неправильности ихъ выполненія.

Также не подлежатъ сомнѣнію результаты химического анализа; гдѣ бы таковой не производился, всюду идентичные приемы химического анализа, не говоря понятно объ умыслѣ, даютъ одинаковые результаты, отличающіеся въ сотыхъ доляхъ процента содержанія сѣры и золы.

Необходимо обратить вниманіе, что повторные химическіе анализы, но только пробъ перваго набора, въ лабораторіяхъ разныхъ высшихъ учебныхъ заведеній, въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ, даютъ, какъ уже сказано, одинаковые результаты (разнящіеся въ сотыхъ доляхъ процента).



Изъ сказаннаго видно, что приѣмка угля, на основаніи только перваго набора его пробы, можетъ быть произведена вполнѣ правильно, почему ко второму набору прибѣгать не слѣдуетъ.

Такая постановка вопроса избавить казенныя желѣзныя дороги отъ плохихъ сортовъ угля.

На вопросъ Предсѣдателя, въ чѣмъ вѣдѣніи находится лабораторія, производящая анализы угля и другихъ матеріаловъ, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ, что лабораторія находится въ вѣдѣніи ввѣренной ему службы.

Предсѣдатель проситъ сообщить, часто ли пробныя поѣздки даютъ другой результатъ, чѣмъ химическій анализъ.

Замѣчаніе начальника дороги о томъ, что такіе случаи бывають, начальникъ сл. тяги дополняетъ, указывая, что хотя такіе случаи бывають, но очень рѣдко; при этомъ случается, что хорошей по анализу уголь даетъ плохіе результаты при пробѣ поѣздкой, и наоборотъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, есть ли у поставщиковъ угля Либаво-Роменской ж. д. сдатчики, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ отрицательно.

Начальникъ матеріальной сл. замѣчаетъ, что приѣмку ведутъ обыкновенно комиссіи, состоящія изъ представителей матеріальной сл., тяги и Государственнаго Контроля; поставщики при этомъ бывають рѣдко. Что касается пробы угля поѣздкой, то такая проба обыкновенно даетъ все-таки положительные результаты, почему рѣшающее значеніе имѣетъ химическій анализъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, были ли случаи, что матеріаль расходовался до выясненія вопроса о годности его.

Начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что такіе случаи чрезвычайно рѣдки и бывають лишь при крайней необходимости въ матеріаль, который весь израсходованъ или, при такъ называемомъ голодѣ по данному матеріалу; поставщикамъ такой приѣмъ, конечно, очень удобенъ.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что наиболѣе часто такіе приѣмки приходится, въ силу необходимости, примѣнять къ кузнечному углю.

## Г. По службѣ пути.

### По вопросу 58

58. Соответствуютъ ли скорости движенія: вѣсь рельсъ, размѣръ шпаль, свойство и количество

начальникъ сл. пути доложилъ, что вѣсь рельсъ, размѣръ шпаль, свойство и количество балласта практически болѣе или менѣе соответствують скорости движенія, хотя, въ частности, усиленіе верхняго строенія пути и требуется, а именно: какъ

балласта? Распределение типовъ верхняго строенія по участкамъ дороги.

видно изъ переданной въ Высшую Комиссію схемы распределе- нія рельсъ, на главной линіи Бахичь—Ромны и Калкунскомъ участкѣ дороги имѣются еще рельсы легкаго типа 21<sup>2</sup>/<sub>3</sub> фунта въ пог. футѣ, которые подлежатъ замѣнѣ болѣе тяжелыми, что ежегодно въ количествѣ около 30-ти верстѣ и дѣлается замѣной ихъ вполнѣ годными рельсами типа 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фунта въ пог. футѣ, снимаемыми съ главной линіи при сплошной смѣнѣ рельсъ на новые рельсы типа III-а (25 фунт. въ пог. футѣ).

Размѣры шпаль отвѣчаютъ требованіямъ приказа по М. П. С. отъ 22 февраля 1900 г. за № 47 и расположеніе ихъ въ зависи- мости отъ типовъ и размѣровъ рельсъ соотвѣтствуетъ ско- рости движенія. Шпалы, лежація на главномъ пути южной ча- сти линіи Ново-Вилейскъ — Ромны, всѣ сосновыя, пропитанныя растворомъ хлористаго цинка, на сѣверной же части Кошедары— Либава съ Калкунскимъ участкомъ имѣются еще сосновыя не- пропитанныя, которыя смѣняются сплошной смѣной поверстно. Такихъ непропитанныхъ шпаль было на 1910 годъ 185 вер. и въ теченіе 1910, 1911 и 1912 годовъ всѣ онѣ будутъ замѣнены про- питанными.

Свойство и количество балласта не вполнѣ отвѣчаютъ ско- рости движенія, а именно: лишь на сѣверной части дороги Ли- бава — Кошедары — Калкуны балластъ достаточно крупный, на южной же части онъ слишкомъ мелокъ, почему и покрывается ежегодно новымъ щебеночнымъ слоемъ.

Въ количественномъ отношеніи балласта мѣстами недоста- точно, вслѣдствіе чего ежегодно по смѣтамъ отпускается, по- мимо естественной его убыли, еще на пополненіе недостаю- щаго балласта для доведенія толщины балластнаго слоя до нормы.

Сокращенные графики рельсъ, шпаль и покрытія балласта щебнемъ, а также и чертежъ типовъ шпаль переданы въ Выс- шую Комиссію.

## По вопросу 59

59. Выясненіе спо- собовъ приобрѣтенія нижняго балласта и покрывающаго его верхняго. Распреде- леніе карьеровъ по линіи. Способъ про- изводства работъ по балластировкѣ. Вклю- чается ли стоимость пользованія подвиж- нымъ составомъ въ цѣну балласта?

начальникъ сл. пути доложилъ, что карьеры арендуются у частныхъ землевладѣльцевъ и вывозку балласта дорога произво- дить специальными составами и проходящими поѣздами, поль- зуясь обратнымъ движеніемъ порожняго подвижнаго состава изъ Либавы на югъ. Этимъ послѣднимъ способомъ вывозится бал- ласть очень высокаго качества изъ карьера 61 версты Либав- скаго участка на южныя дистанціи дороги для верхняго слоя. Расположеніе карьеровъ указано въ переданной въ Высшую Ко- миссію схемѣ.

Стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну бал- ласта и щебня не включается; расходъ по перевозкѣ относится

на отд. IX. Щебень для покрытія балласта заготовляется на 5-й и 6-й дистанціяхъ подряднымъ способомъ.

### По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами. начальникъ сл. пути доложилъ, что типы скрѣпленій и ихъ примѣненіе на дорогѣ видны изъ представляемыхъ въ Высшую Комиссію альбома и правилъ содержанія пути и производства работъ.

### По вопросу 61

61. Стоимость под- держанія пути при рельсахъ легкихъ и болѣе тяжелыхъ: выгода и невыгода въ содержаніи пути, полученная послѣ введенія тяжелыхъ рельсовъ. начальникъ сл. пути доложилъ, что вслѣдствіе сравнительно небольшого промежутка времени службы рельсъ тяжелаго типа, укладка которыхъ началась съ 1903 года, сравнительныхъ наблюденій за стоимостью ремонта и содержанія пути не производилось, а данныхъ изъ опыта по этому вопросу не имѣется.

Начальникъ дороги съ своей стороны добавляетъ, что дать краткій и точный отвѣтъ на вопросъ затруднительно; но если обратиться къ примѣру Николаевской ж. д., то тамъ укладка рельсъ тяжелаго типа дала повышеніе расхода на стоимость содержанія пути. Помощникъ начальника дороги замѣчаетъ, что замѣна рельсъ легкаго типа болѣе тяжелыми врядъ ли имѣетъ такое важное значеніе въ смыслѣ измѣненія стоимости ремонта пути; балластъ и скрѣпленія въ этомъ отношеніи имѣютъ большее значеніе.

### По вопросамъ 62 и 64

62. Система смѣны шпаль. начальникъ сл. пути доложилъ, что на участкахъ пути, гдѣ лежатъ пропитанныя шпалы, ремонтъ шпаль производится

64. Вліяніе качества размѣровъ и формы шпаль на стоимость содержанія пути. исключительно одиночной замѣной, а непропитанныя шпалы на главномъ пути мѣняются сплошь. Порядокъ попикетнаго ремонта, введенный впервые по всей линіи съ 1910 года изложенъ въ представленномъ въ Высшую Комиссію циркулярѣ.

Шпалы, какъ уже доложено при разсмотрѣніи вопросовъ матеріальной службы, пріобрѣтаются распоряженіемъ матеріальной службы по даннымъ количества и типовъ, сообщаемымъ ей ежегодно службою пути и зависящимъ отъ смѣтныхъ назначеній на предстоящій годъ.

### По вопросу 65

65. Пропитка шпаль, способъ и матеріалъ пропитки, долговѣчность пропитанныхъ и непропитанныхъ шпаль. начальникомъ сл. пути доложено, что шпалы на Либаво-Роменской ж. д. пропитываются хлористымъ цинкомъ на заводѣ на ст. Осиповичи, эксплуатируемомъ самой дорогой. Непропитанныя шпалы служили на главномъ пути на сѣверномъ участкѣ отъ 4 до 5 лѣтъ, въ среднемъ 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> года, на южномъ отъ 3 до 4 лѣтъ, въ среднемъ 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> года и на станціонныхъ пу-

тяхъ до 7 лѣтъ. Практическихъ свѣдѣній о службѣ пропитанныхъ шпаль еще не имѣется, вслѣдствіе сравнительной краткости срока употребленія таковыхъ—7-й годъ; при расчетахъ пропитанныхъ шпаль дорога предполагаетъ 8-ми лѣтній средній срокъ службы ихъ на главномъ пути и 12-ти лѣтній на станціонныхъ. Справка о шпалопродиточномъ заводѣ и его работъ передана въ Высшую Комиссію.

### По вопросу 66

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

начальникъ сл. пути сообщилъ, что Либаво-Роменской ж. д. признается цѣлесообразнымъ примѣненіе способа сплошного поикетнаго ремонта главнаго пути, который при практикующей на дорогѣ одиночной смѣнѣ шпаль является какъ болѣе обезпечивающимъ детальнѣйшій осмотръ пути во всѣхъ его частяхъ и главное шпаль (закрытая часть) и, слѣдовательно, своевременную замѣну слабыхъ и поврежденныхъ частей. Относительно выгоды этого способа практическихъ данныхъ не имѣется, такъ какъ на всей линіи онъ введенъ только съ настоящаго года. Частичное примѣненіе (въ 1 дистанціи въ теченіе 14 лѣтъ) показало, что уменьшенія расхода собственно на работы по содержанію пути означенный способъ не даетъ, но содержаніе пути получается равномерное, что, надо полагать, должно повлечь уменьшеніе износа всѣхъ частей его.

### По вопросу 67

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

начальникъ сл. пути доложилъ, что пучины исправляются по мѣрѣ появленія роста и уменьшенія ихъ помощью подкладокъ на шпалахъ (клиньевъ, напальниковъ), на основаніи особыхъ правилъ (помѣщены въ правилахъ производства путевыхъ работъ). Въ незначительномъ размѣрѣ производятся работы по замѣнѣ пучинистаго грунта чистымъ пескомъ (IX, X дист.).

### По вопросу 68

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

начальникъ сл. пути доложилъ, что предохраненіе пути отъ снѣжныхъ заносовъ достигается большею частью переносными драневыми щитами, которыхъ имѣется въ наличіи 346.815 шт., въ томъ числѣ 203.422 шт. высотой въ 1,00 саж. и 143.393 шт. высотой въ 0,66 саж. На слишкомъ узкой полосѣ отчужденія на Либавскомъ и Калкунскомъ участкахъ нѣтъ возможности ставить щиты и потому тамъ производится дополнительное отчужденіе земли, на что испрашиваются подлежащія суммы въ смѣтномъ порядкѣ. Кромѣ переносныхъ защитъ имѣются на линіи въ небольшомъ количествѣ и насажденія (живыя изгороди), всего 29.670 пог. саж., и на ихъ разведеніе испрашива-

ются суммы по сметамъ. На дорогѣ имѣется только одинъ снѣгоочиститель системы инженера Бурковского. Экономическая сторона примѣненія снѣгоочистителя еще не выяснилась, такъ какъ онъ примѣнялся лишь одну зиму и въ весьма ограниченномъ, вслѣдствіе малоснѣжности зимы, размѣрѣ. По сметѣ новыхъ работъ на 1911 годъ испрашивался еще одинъ снѣгоочиститель той же системы.

По вопросу о живой изгороди начальникъ дороги отмѣтилъ, что кредитъ на этотъ предметъ въ суммѣ 8.500 руб., который испрашивался управленіемъ Либаво-Роменской ж. д. былъ исключенъ, живыя же посадки на линіи необходимы.

Представитель Министерства Финансовъ отмѣтилъ, что щитовъ на Либаво-Роменской ж. д. вполне достаточно.

### По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя, плотничныя, столярныя, печныя, малярныя, стенольныя, кровельныя, слесарныя, трубоочистныя, водопроводныя и работы по очисткѣ отъ мусора и снѣга, мощеніе и т. д. Выгода и невыгода этихъ способовъ и принятія на дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

начальникъ сл. пути сообщилъ, что всѣ ремонтныя путевыя работы производятся исключительно хозяйственнымъ способомъ штатными и поденными рабочими такъ же, какъ и работы трубоочистныя, очистка отъ снѣга и мусора. Всѣ строительныя работы по ремонту и постройкѣ зданій и сооруженій, мощенію дорогъ, ремонту земляного полотна и проч., стоимостью каждая менѣе 10.000 руб., производятся за небольшими исключениями черезъ посредство цеховыхъ подрядчиковъ, которымъ сдаются работы (по конкуренціи) по единичнымъ цѣнамъ безъ матеріала, отпускаемаго дорогой. Строительныя работы стоимостью болѣе 10.000 руб. сдаются по особымъ для каждой работы конкуренціямъ оптомъ или по единичнымъ цѣнамъ, безъ матеріала и съ матеріаломъ въ зависимости отъ обстоятельствъ каждаго случая, выгоды поданныхъ заявленій и проч. по подробномъ обсужденіи таковыхъ совѣтомъ управленія дороги. Принятые способы признаются наиболѣе выгодными по стоимости производства работъ и удобными (простыми) въ отчетномъ отношеніи. Желательно примѣненіе чисто хозяйственнаго способа производства работъ посредствомъ найма рабочихъ и артелей; для развитія этого способа необходимо: а) разрѣшеніе упрощенныхъ (до словесныхъ включительно) соглашеній съ отдѣльными лицами и артелями на сдѣльныя работы и б) допущеніе въ деталяхъ работы превышенія стоимости работы сравнительно съ установленными средними нормами.

### По вопросамъ 70, 71, 72, 73 и 74

70. Способы заготовленія и приобрѣтенія службой пути строительныхъ мате-

начальникъ сл. пути доложилъ, что сл. пути изъ строительныхъ матеріаловъ приобрѣтаются: изразцы, черепица, трубы водопроводныя, плитки цементныя, обои, солома мохъ, навозъ и т. п. и разные рѣдко употребляемые или спе-

ріаловъ въ крупныхъ и мелкихъ количествахъ.

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

72. Правила приѣмки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

73. Правила приѣмки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

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

ціальные матеріалы и предметы (вагонные вѣсы, поворотные круги, гидравлическіе краны и т. п.). Матеріалы въ крупныхъ количествахъ приобрѣтаются путемъ вызова конкуренціи и проводятся черезъ матеріальную сл., отдѣльные предметы и матеріалы въ маломъ количествѣ—наличной покупкой или выдачей заказа спеціальной фирмѣ.

Приѣмка матеріаловъ отъ поставщиковъ производится на основаніи договоровъ и заказовъ и приложенныхъ къ нимъ техническихъ условій, чертежей, образцовъ и проч. въ присутствіи представителя контроля съ составленіемъ акта приѣмки.

Матеріаль, отпускаемый матеріальною сл., провѣряется лишь въ количественномъ отношеніи, такъ какъ качество его уже установлено приѣмочными комиссіями. Если же однако начальники дистанцій находятъ такой матеріаль не пригоднымъ и его не принимаютъ, то начальникомъ дороги назначается комиссія для выясненія дѣла.

„Правила отчетности по сл. пути“ переданы въ Высшую Комиссію.

Представитель Государственного Контроля замѣтилъ, что въ вѣдѣніи сл. пути всегда имѣются матеріалы, которые принадлежатъ матеріальной сл. и числятся на ней; когда такой матеріаль расходуется, то израсходованная часть проводится по матеріальнымъ листкамъ, а остающаяся часть остается на счету матеріальной сл.

На вопросъ Предсѣдателя, по какой нормѣ матеріаль этотъ списывается въ расходъ, представитель Государственного Контроля докладываетъ, что при производствѣ работъ хозяйственнымъ способомъ учетъ идетъ приблизительный, а затѣмъ по окончаніи работы составляется актъ объ израсходованіи матеріала и окончательный исполнительный отчетъ по работѣ; при подрядномъ способѣ производства работъ расходъ матеріаловъ учитывается одновременно съ рабочей силой. Этотъ способъ упрощаетъ отчетность.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, удовлетворяетъ ли подобная отчетность Государственный Контроль, представитель Государственного Контроля далъ утвердительный отвѣтъ.

### По вопросу 75

75. Правила отпуска шпаль и др. негодныхъ строительныхъ лѣсныхъ матеріаловъ на отопленіе.

начальникъ сл. пути доложилъ, что старогоднія шпалы, переводные и мостовые брусья и проч., по окончаніи работъ по смѣнѣ, сортируются на годные въ путь и для разныхъ работъ и годные на отопленіе; послѣдніе развозятся по окончаніи смѣны по мѣстамъ назначенія; въ первую очередь шпалами для отопленія обезпечиваются линейныя постройки (будки, казармы); если шпаль оказывается достаточно, то остальное количество назначается для отопленія бань и жилыхъ домовъ на станціяхъ,

занимаемыхъ младшими служащими сл. пути. Учитываются эти матеріалы по установленнымъ нормамъ и печнымъ вѣдомостямъ.

Представитель Министерства Финансовъ замѣтилъ, что при отпускѣ старыхъ шпаль онѣ оцѣниваются по 5 коп. за штуку и въ этой цѣнѣ проводятся по смѣтѣ; между тѣмъ на другіе старые матеріалы, идущіе на работы, цѣна не установлена.

Представитель Государственного Контроля вполне соглашается съ заявленіемъ представителя Министерства Финансовъ и находитъ необходимымъ установить цѣны и на эти матеріалы.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какимъ образомъ учитывается этотъ матеріалъ и учитывается ли онъ вообще, начальникъ сл. пути доложилъ, что учетъ производится, но расцѣнка не дѣлается: отпускъ стараго матеріала на новую работу отражается лишь тѣмъ, что этимъ уменьшается расходъ новаго матеріала.

На вопросъ Предсѣдателя, по какой цѣнѣ отпускаются служащимъ дрова, начальникъ сл. пути сообщилъ, что для каждаго пункта имѣется особая назначенная цѣна, въ которой учитывается и провозъ, считаеый по служебному тарифу.

### По вопросу 76

76. Выяснить предѣльные размѣры участковъ пути (дистанцій), околодновъ и обходовъ, допустимые по мнѣнію управленія дороги; способъ опредѣленія этихъ предѣльных размѣровъ.

начальникъ сл. пути сообщилъ, что нормальные размѣры единицъ дѣленія главной линіи таковы: обходъ 3 и 4 версты, артель (рабочій участокъ)—6 верстъ при одиночномъ пути или 4 версты при двойномъ, околодокъ—12 верстъ, дистанція—100 вер. На второстепенныхъ участкахъ эти размѣры измѣняются въ зависимости отъ движенія и другихъ условій.

### По вопросу 77

77. Необходимый личный составъ участковъ пути (старшіе дорожные мастера или помощники начальника дистанцій).

начальникъ сл. пути сообщилъ, что личный составъ участковъ пути состоитъ изъ: начальника дистанціи, помощника его, старшаго дорожнаго мастера, письмоводителя (счетовода), кладовщика, приходорасходчика, конторщика, переписчика; на дистанціяхъ съ большими станціями кромѣ того имѣются: смотрители зданій и запасные дорожные мастера. Относительно должностей помощника начальника дистанціи и старшаго дорожнаго мастера И. Ф. Кернъ высказываетъ, что для дистанцій значительнаго протяженія и съ большими станціями обѣ эти должности необходимы; на малыхъ дистанціяхъ достаточно должности одного старшаго дорожнаго мастера.

### По вопросу 78

78. Выяснить полезность или невы-

начальникъ сл. пути доложилъ, что мастерскія, т. е. кузница, слесарная и столярная въ небольшихъ размѣрахъ существуютъ

годность специальных мастерских службы пути. при всех дистанциях Либаво-Роменской ж. д. и это вызывается безусловной необходимостью.

### По вопросу 79

79. Выяснить действительность и необходимое развитие технических отделов службы пути.

Доложено, что на обязанности технического отделения лежат: составление всех строительных проектов и смет по всем отделам действующих смет; выработка типовых проектов и смет; распределение и учет кредитов; отчетность по верхнему строению пути и учет путевых материалов; ведение ведомостей технических, печных и квартирных; проверка и возобновление планов станций, профиля линии и административного деления; вся техническая переписка службы; завывание развозкой балласта из карьеров; завывание разсылкой камня и щебня; снабжение дистанций инвентарем; подготовка необходимых данных для сметного осмотра линии и составление проекта сметы, а также составление отчета в части, касающейся путевых №№ его; выяснение данных для определения потребного количества материалов для заказа их материальной сл. и распределение их по дистанциям; руководство и отчетность по шпалопродиточному заводу; проверка и восстановление границ существующего отчуждения и подготовка данных для новых отчуждений. Существующий штат технического отделения составляют: начальник его, помощник начальника или старший инженер, два инженера для технических занятий, архитектор, завывающий чертежной, 3 старших и 5 младших чертежников и счетоводь технической отчетности; штат этот не вполне достаточен по размерам и не соответствует сложности лежащих на техническом отделении обязанностей и требует для усиления одного инженера для технических занятий, двух счетоводов, двух техников, архиваріуса и двух переписчиков.

### По вопросу 80

80. Не представляется ли возможным упростить и сократить отчетность дорожных мастеров и начальников участков?

Начальник сл. пути доложил, что упрощение и возможное сокращение отчетности были положены в основание разработанного в последнее время совместно с Государственным Контролем „Положения об отчетности и делопроизводстве дистанций“; положение дополнительно будет доставлено в Высшую Комиссию.

### По вопросу 81

81. Организация технического надзора по новым работам: в каких

начальник сл. пути доложил, что если новые работы находятся в какой-либо связи с существующими сооружениями, то они производятся под надзором начальников дистанций, которым в помощь дается соответственный размер работы



предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

составъ технического надзора, въ противномъ случаѣ возможенъ и даже предпочтительнѣе самостоятельный техническій надзоръ безъ участія дистанціи.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какая часть изъ  $2\frac{1}{2}\%$ , ассигнуемыхъ обыкновенно Управленію желѣзныхъ дорогъ на администрацію по новымъ работамъ, передается сл. пути Либаво-Роменской ж. д., начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что сл. пути получаетъ  $1,75\%$ , но вслѣдствіе недостатка служащихъ часто приходится на этотъ кредитъ относить и часть эксплуатационныхъ служащихъ.

На замѣчаніе Предсѣдателя о томъ, что, очевидно,  $1,75\%$  отчисленія является бѣльшимъ, чѣмъ необходимо для содержанія администраціи по новымъ работамъ, начальникъ сл. пути указываетъ, что возможность расходовать часть отчисленія на эксплуатацію дается, на примѣръ, тѣмъ, что начальники участковъ изъ этихъ суммъ не получаютъ ничего.

Послѣ замѣчанія начальника дороги, что изъ этого же отчисленія производятся выдачи за новыя работы и агентамъ другихъ службъ, на примѣръ, тяги, счетоводства и т. п., представитель Министерства Финансовъ обращаетъ вниманіе, что при исчисленіи  $2\frac{1}{2}\%$  слѣдовало бы отъ всей суммы новыхъ работъ отсчитывать стоимость не только рельсъ, но и всѣхъ вообще матеріаловъ.

Въ заключеніе Предсѣдатель проситъ передать въ Высшую Комиссію Положеніе о квартирномъ довольствіи служащихъ, если таковое имѣется; начальникъ сл. пути докладываетъ, что въ послѣднее время совѣтомъ дороги разработано новое положеніе о квартирномъ довольствіи; оно будетъ доставлено въ Высшую Комиссію.

## Д. По службѣ тяги.

Объясненія по вопросамъ программы, касающимся сл. тяги, давалъ начальникъ сл. тяги П. А. Малевинскій, при чемъ

### по вопросу 82

82. Нормы и преміи по расходу топлива паровозами; зависимость этихъ премій отъ состава и вѣса поѣздовъ и отъ исправности хода поѣздовъ.

доложилъ, что на Либаво-Роменской ж. д. имѣются слѣдующія нормы и преміи по расходу топлива паровозами:

1. За сбереженіе 1 пог. саж. дровъ (12 верш.) выдается машинисту. . . . . 0 руб. 80 коп.  
За перерасходъ 1 пог. саж. дровъ удерживается съ машиниста. . . . . 0 " 35 "
2. За сбереженіе 1 пог. саж. дровъ выдается помощнику машиниста . . . . . 0 " 35 "

3. Начальникамъ депо и ихъ помощникамъ премія за сбереженіе топлива выдается въ размѣрѣ средней преміи причисленнаго къ депо или участку машиниста.

Премія эта дѣлится между начальникомъ депо и его помощникомъ пропорціонально получаемому жалованью.

Ревизорамъ тяги выдается премія за топливо въ размѣрѣ средней преміи начальниковъ депо и ихъ помощниковъ даннаго ревизорскаго участка.

Нормы топлива для паровозовъ, въ зависимости отъ состава и вѣса поѣздовъ, назначаются приказами по дорогѣ. (Приказы за 1909 г. переданы въ Высшую Комиссію). При этомъ норма для пассажирскихъ паровозовъ устанавливается на 1 паровозъ или съ 6 вагонами и отдѣльно на каждый вагонъ сверхъ 6-ти, а для товарныхъ паровозовъ на 1 паровозъ или съ грузомъ въ 10.000 пудовъ (10 груженыхъ вагоновъ) и отдѣльно на каждую 1.000 пудовъ, сверхъ 10.000 пуд.

Величина премій по топливу опредѣляется по нормамъ топлива, назначаемымъ независимо отъ своевременности хода поѣзда. Своевременность же хода регулируется по пассажирскимъ поѣздамъ преміей за нагонъ, а по товарнымъ — административнымъ воздѣйствіемъ.

### По вопросу 83

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

доложено, что норма въ 190.000 верстѣ пробѣга паровозовъ между капитальными ремонтами существуетъ для полученія преміи по текущему и среднему ремонту паровозовъ.

Премія же за предѣльные пробѣги паровозовъ между капитальными ремонтами отмѣнена съ 1 января 1910 г.; но еще продолжаетъ выдаваться премія за пробѣги, исполненные до 8 марта 1906 г. паровозами, не бывшими въ капитальномъ ремонтѣ до 8 марта 1906 г. и поступающими въ таковой послѣ этого срока.

Представитель Министерства Финансовъ замѣчаетъ по п.п. 82 и 83, что существовавшія раньше на Либаво-Роменской ж. д. нормы были не совсѣмъ правильны; такъ, бывали случаи, что на Калкунскомъ участкѣ, гдѣ одно время шли поѣзда съ большими составами, машинистамъ выдавалось до 128 руб. премій, исчисляемой съ полной пропорціональностью, и по преміи имѣлись перерасходы.

Начальникъ сл. тяги замѣчаетъ, что расчетъ преміи, основанный на полной пропорціональности высоты ея сбереженію, правиленъ; если же при такомъ расчетѣ премія оказывалась чрезмѣрной, то единственное средство противъ этого — измѣненіе приказомъ по дорогѣ самыхъ нормъ.

Начальникъ дороги дополняетъ, что каждая дорога имѣетъ свои особенности, и потому всякія правила и нормы нельзя за-

ключать въ постоянныя узкія рамки, а слѣдуетъ все время слѣдить, какіе результаты они даютъ и ихъ регулировать.

Представитель Министерства Финансовъ считаетъ, что чрезмѣрность премій во всякомъ случаѣ указываетъ на неправильность существующихъ нормъ и необходимость ихъ измѣнить. Точно также нельзя устанавливать такой порядокъ выдачи премій, чтобы за сбереженіе по топливу дорога платила больше, чѣмъ получала за пережегъ.

Начальникъ сл. тяги замѣчаетъ, что на Либаво-Роменской ж. д. перерасхода по преміи за топливо не бываетъ, такъ какъ на два послѣднихъ мѣсяца въ году объявляются отдѣльныя нормы, которыя собственно такъ и регулируются, чтобы не было перерасхода.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что въ результатѣ измѣритель на топливо по Либаво-Роменской ж. д. уменьшается, на что обратилъ вниманіе и Комитетъ Управленія ж. д.

#### Вопросъ 84.

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

Нормы износа соблюдаются: для вагонныхъ бандажей согласно постановленію Управляющаго М. П. С. отъ 13 марта 1892 г. за № 3425, а для паровозовъ и тендеровъ согласно приказу М. П. С. отъ 11 октября 1907 г. за № 128.

#### По вопросу 85

85. Нормы и преміи расходовъ на смазочные матеріалы для паровозовъ и вагоновъ.

начальникомъ службы тяги сообщено, что по отношенію къ расходу смазочнаго матеріала всѣ поѣздные смазчики-кондуктора образуютъ артель. Этой артели полагается на каждыя 10.000 груженыхъ осе-верствъ пробѣга норма расхода смазки: на лѣтній періодъ по 17,5 фун. и на зимній періодъ по 13 фун.

Размѣръ взысканія за перерасходъ опредѣляется такъ же, какъ и размѣръ преміи. Положеніе о преміи передано въ Высшую Комиссію.

Премія за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ для паровозовъ выдается въ слѣдующемъ размѣрѣ:

- а) за каждый сбереженный фунтъ смазки противъ нормъ уплачивается: за фунтъ сала . . . . . 15 коп.  
 „ „ масла . . . . . 1 „
- б) за каждый перерасходованный фунтъ удерживается: за фунтъ сала . . . . . 15 „  
 „ „ масла . . . . . 1 „

в) премія эта дѣлится поровну между машинистомъ и помощникомъ машиниста;

г) начальникамъ депо и ихъ помощникамъ премія за сбереженіе смазки выдается въ размѣрѣ средней преміи причисленной къ ихъ депо бригады.

Нормы смазки для паровозовъ назначаются приказомъ по дорогѣ.

Приказъ № 23 отъ 28 февраля 1910 г. о нормахъ смазки для паровозовъ переданъ также въ Высшую Комиссію.

### По вопросу 86

86. Какія еще кромѣ перечисленныхъ въ п.п. 82—85 премій установлены на дорогѣ? Положенія объ этихъ преміяхъ.

начальникъ сл. тяги сообщилъ, что кромѣ перечисленныхъ въ п.п. 82—85, установлены на дорогѣ еще слѣдующія преміи:

1) премія осматрщикамъ вагоновъ за открытіе поврежденій въ подвижномъ составѣ, оказавшихся при осмотрѣ поѣзда;

2) премія за сокращеніе расходовъ по текущему и среднему ремонту паровозовъ и тендеровъ и паровознаго инструмента;

3) премія за сокращеніе расходовъ: 1) по отопленію и освѣщенію мастерскихъ, паровозныхъ сараевъ, дежурныхъ комнатъ, отопленію постоянныхъ паровыхъ машинъ, содержанію и ремонту машинъ, станковъ и инструментовъ мастерскихъ и депо и 2) по ремонту и отопленію водокачекъ;

4) премія за сокращеніе расходовъ по періодическому осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ вагоновъ и конвенціонному осмотру и мелкому ремонту товарныхъ вагоновъ;

5) для возможнаго достиженія правильности хода пассажирскихъ поѣздовъ на Либаво-Роменской ж. д. установлена премія машинистамъ пассажирскихъ поѣздовъ и ихъ помощникамъ за нагонъ опозданій.

Всѣ приказы и положенія переданы въ Высшую Комиссію.

### 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?

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что распредѣленіе водоснабженія по линіи, мощность источниковъ и машинъ указана въ представляемой въ Высшую Комиссію вѣдомости.

Расположеніе источниковъ водоснабженія задержки поѣздовъ не вызываетъ, а потому измѣнять распредѣленіе водоснабженія не требуется. Если и есть станціи, на которыхъ слѣдуетъ усилить водоснабженіе, то это производится обыкновенно текущимъ порядкомъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ въ представляемой въ Высшую Комиссію вѣдомости указать жесткость воды въ каждомъ источникѣ и разстояніе между пунктами, снабжающими водой паровозы. (Вѣдомость доставлена въ Высшую Комиссію дополнительно).

Вопросъ 88 относится къ службѣ матеріальной.

### По вопросу 89

89. Условія и правила для очистки воды.

начальникомъ сл. тяги было сообщено, что въ виду того, что жесткость воды въ среднемъ не превышаетъ нормъ, допускаемыхъ для питанія паровозовъ, химической очистки воды не производится.

### По вопросу 92

92. Условія и правила приѣмки матеріаловъ для ремонта.

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что матеріалы отвѣтственные принимаются на заводахъ инженерами отдѣла по испытанію матеріаловъ. Неотвѣтственные—принимаются командированными техниками своей или чужой дороги, ближайшей къ заводу, или же принимаются по прибытіи ихъ на дорогу мѣстными агентами по техническимъ условіямъ, утвержденнымъ М. П. С. или, если таковыхъ не имѣется, то по техническимъ условіямъ, выработаннымъ на Либаво-Роменской ж. д.

### Вопросъ 93.

93. Существуетъ ли приѣмка отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижнаго состава агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ.

Приѣмка подвижнаго состава, выходящаго изъ ремонта главныхъ мастерскихъ, производится агентами подлежащаго депо, при чемъ паровозы принимаются агентами тѣхъ депо, къ которымъ приписаны паровозы; товарные вагоны принимаются начальниками мѣстныхъ депо и здѣсь же сдаются въ распоряженіе сл. движенія; пассажирскіе же вагоны высылаются въ Минскъ, гдѣ осматриваются и принимаются мѣстнымъ начальникомъ участка и командированнымъ старшимъ агентомъ конторы тяги.

На вопросъ Предсѣдателя, гдѣ производится конвенціонный осмотръ вагоновъ, начальникъ сл. тяги доложилъ, что таковой осмотръ производится и въ мастерскихъ, и въ депо.

### Вопросъ 94.

94. Средняя продолжительность пребыванія паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта и для средняго ремонта.

Средняя продолжительность пребыванія въ мастерскихъ (по даннымъ 1909 г.):

а) паровозовъ для большого ремонта. . . . .	6 мѣс. 13 дн.
(средняго ремонта не производится);	
б) пассажирскихъ вагоновъ для большого ремонта. . . . .	2 „ 22 „
тоже для средняго ремонта . . . . .	2 „ 5 „
в) товарныхъ вагоновъ для большого ремонта . . . . .	1 „ 4 „
тоже для средняго ремонта:	
конвен. { при мастер. . . . .	1 „ 2 „
осмотра { при депо. . . . .	— „ 14 „

### По вопросу 95

95. Способы комплектования мастерских, сообразно съ имѣющейся потребностью въ рабочей силѣ.

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что для возможности своевременнаго пополненія числа мастеровыхъ и рабочихъ въ линейныхъ мастерскихъ, сообразно съ имѣющейся потребностью, ведутся кандидатскіе списки. По мѣрѣ надобности, кандидаты вызываются по очереди для опредѣленія ихъ трудоспособности и оказавшіеся годными при испытаніи принимаются.

### По вопросу 96

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя и часовыя, праздничныя, и, вообще, сверхурочныя.

доложено, что расцѣнки на сдѣльныя работы вырабатываются начальниками мастерскихъ при участіи мастеровъ цеховъ, разсматриваются начальникомъ сл. тяги и послѣднимъ представляются на утвержденіе начальника дороги. По истеченіи года нѣкоторыя расцѣнки, когда окажется нужнымъ при измѣнившихся обстоятельствахъ, вновь просматриваются начальниками мастерскихъ, дополняются, провѣряются начальникомъ сл. тяги и представляются снова на утвержденіе начальнику дороги.

Вознагражденіе за работы поденныя, праздничныя и вообще сверхурочныя устанавливаются согласно § 22 рабочей книжки и наказа по сл. тяги № 1—1905 г., объявленнаго приказомъ № 45—1905 г., передаваемыхъ въ Высшую Комиссію.

### По вопросу 97

97. Способы использования труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что съ уменьшеніемъ потребности въ рабочей силѣ производится возможное перемѣщеніе лишнихъ рабочихъ и мастеровыхъ на освободившіяся должности на линіи; въ крайнемъ случаѣ сокращается число рабочихъ дней, а также даются отпуска.

### Вопросы 98 и 99.

99. Условія и правила выбора и приемки смазочныхъ матеріаловъ.

Условія и правила приемки матеріальной сл. топлива и смазочныхъ матеріаловъ изложены въ представляемыхъ Высшей Комиссіи техническихъ условіяхъ.

### По вопросу 100

100. Какіе матеріалы приобрѣтаются непосредственно службой тяги?

доложено, что непосредственно сл. тяги приобрѣтается только незначительное количество матеріаловъ, коихъ нѣтъ въ данное время въ мѣстномъ складѣ; въ такихъ случаяхъ разрѣшается начальникамъ участковъ и начальникамъ мастерскихъ приобрѣтать эти матеріалы непосредственно на мѣстѣ, начальникамъ мастерскихъ до 50 руб. и начальникамъ участковъ— до 25 руб. единовременно.

## По вопросу 101

101. Правила от-  
сортровки негод-  
ныхъ или вышед-  
шихъ изъ употреб-  
ленія запасныхъ ча-  
стей и способъ ихъ  
отчужденія.

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что какъ негодные, такъ и годные, но вышедшіе изъ употребленія инвентарные предметы поступаютъ въ склады матеріальной сл. для освидѣтельствования ихъ комиссіей изъ представителей службъ: пути, тяги, движенія, матеріальной и Государственного Контроля.

Какъ годные, но вышедшіе изъ употребленія на дорогѣ, такъ и негодные инвентарные предметы продаются съ торговъ по цѣнамъ лома, ежегодно устанавливаемымъ совѣтомъ управленія дороги (Приказъ № 124 отъ 14 апр.—1909 г.). Негодныя или вышедшія изъ употребленія запасныя части сдаются въ складъ по цѣнамъ лома мѣстными агентами, при чемъ инициатива исключенія частей принадлежитъ администраціи мастерскихъ, за исключеніемъ болѣе крупныхъ частей, когда вопросъ рѣшается управленіемъ дороги.

## Вопросъ 102.

102. Чѣмъ зани-  
маются техническія  
конторы сл. тяги?

Техническая контора сл. тяги

А. разрабатываетъ вопросы технического характера какъ то:

1) измѣненіе и улучшеніе конструкціи подвижного состава и составленіе чертежей частей подвижного состава съ цѣлью приведенія этихъ частей, по возможности, къ одному типу;

2) составленіе чертежей и расчетовъ оборудованія депо и мастерскихъ;

3) составленіе техническихъ условій при заказахъ разныхъ предметовъ и матеріаловъ;

4) изготовленіе для матеріальной сл. чертежей, разныхъ запасныхъ частей машинъ, паровозовъ и вагоновъ для разсылки этихъ чертежей при запросахъ матеріальной сл.;

5) составленіе и вычерчиваніе для коммерческаго и воинскаго движенія поѣздовъ графиковъ работы паровозной, поѣздной при-слуги и водоснабженія;

Б. составляетъ смѣты на новыя и дополнительныя работы (Отд. VII, гл. 2 § 9 смѣты М. П. С.), а по утвержденіи ея, осуществляетъ эту смѣту;

В. осуществляетъ общій надзоръ за правильнымъ дѣйствіемъ:

1) водоснабженія, особенно въ отношеніи механическаго оборудованія, которое находится въ вѣдѣніи сл. тяги;

2) керосино-калильного и электрическаго освѣщенія станцій и мастерскихъ;

Г. завѣдуетъ механической испытательной лабораторіей.

## Вопросъ 103.

103. Распредѣле-  
ніе и специализація

Начальникъ сл. тяги считаетъ, что главныя мастерскія распо-  
ложены удобно: Гомельскія въ серединѣ участка дороги Ромны—

ремонтныхъ мастерскихъ.

Н.-Вилейскъ, который обслуживаютъ, а Либавскія въ мѣстѣ большого скопленія вагоновъ, какъ въ конечномъ портовомъ пунктѣ дороги; онѣ обслуживаютъ участокъ Кошедары—Либава—Калкуны. Въ обѣихъ главныхъ мастерскихъ производится капитальный ремонтъ паровозовъ и вагоновъ, а въ малыхъ мастерскихъ при основныхъ депо производится текущій ремонтъ и подъемка паровозовъ, а также періодическій осмотръ пассажирскихъ вагоновъ и конвенціонный осмотръ товарныхъ вагоновъ.

### По вопросу 104

104. Оборудование мастерскихъ новыми станками и орудіями.

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что изъ плана развитія дороги видно, что мастерскія въ недостаточной степени оборудованы станками и орудіями, а изъ имѣющихся значительное количество устарѣлаго типа. Приобрѣтеніе недостающихъ станковъ и замѣна устарѣлыхъ производится по мѣрѣ разрѣшаемыхъ годовыхъ кредитовъ, согласно общему плану развитія дороги.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что было бы болѣе рационально оборудовать одну какую-либо мастерскую полностью хорошими станками и др. механизмами, чѣмъ давать понемногу въ каждыя мастерскія.

### По вопросу 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки зрѣнія выгодно существоющее расположеніе депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что, по мнѣнію управленія Либаво-Роменской ж. д., распределеніе депо удобное и измѣненій его не предполагается.

На вопросъ Предсѣдателя, не встрѣчается ли на Либаво-Роменской ж. д., въ силу существующаго расположенія депо, встрѣчный пробѣгъ, начальникъ сл. тяги даетъ отрицательный отвѣтъ.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что на самомъ трудномъ въ отношеніи сл. тяги Калкунскомъ участкѣ приходится принимать нѣкоторыя мѣры противъ бесполезнаго пробѣга, напримѣръ, прибѣгать къ подмѣннымъ бригадамъ.

### По вопросу 106

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должность кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, и смазчиковъ?

начальникомъ сл. тяги доложено, что на Либаво-Роменской ж. д. должность смазчиковъ, обслуживающихъ товарные поѣзда, совмѣщена въ дѣлѣ торможенія съ должностью поѣздныхъ кондукторовъ, которые поэтому называются смазчиками-кондукторами.

### По вопросу 107

107. Какой способъ смазыванія представляется наи-

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что смѣшанный способъ оказался болѣе практичнымъ, что подтверждается переданной въ Высшую Комиссію таблицей № 107.



болѣе удобнымъ:  
станціонными ли  
служащими или по-  
ѣздными?

Какъ видно изъ этой таблицы, процентное отношеніе числа отцѣпокъ по горѣнію буксъ къ числу прослѣдовавшихъ по участку вагоновъ понизилось: въ январѣ мѣсяцѣ на 44<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ февралѣ на 25<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, въ мартѣ на 7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и въ апрѣлѣ на 35<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

### По вопросу 108

108. Какія выгоды или неудобства представляетъ подчиненіе мастерскихъ начальникамъ сл. тяги?

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что подчиненіе мастерскихъ начальнику тяги представляется единственнымъ правильнымъ и вполне естественнымъ рѣшеніемъ вопроса о порядкѣ подчиненія мастерскихъ въ виду того, что мастерскія работаютъ преимущественно для сл. тяги; подчиненіе же мастерскихъ непосредственно начальнику дороги неудобно, такъ какъ послѣдній не можетъ такъ близко слѣдить за дѣятельностью мастерскихъ, какъ начальникъ сл. тяги.

Кромѣ того, по мнѣнію начальника сл. тяги, не представляется удобнымъ отдѣленіе кредитной части отъ хозяйственной, что предполагается при неподчиненіи мастерскихъ сл. тяги.

Предсѣдатель, съ своей стороны, замѣчаетъ, что главнымъ вопросомъ въ этомъ дѣлѣ является то, что при отдѣленіи мастерскихъ отъ начальника тяги этотъ послѣдній будетъ лишень возможности слѣдить за ремонтомъ своего подвижного состава и окажется не заинтересованнымъ въ болѣе долгой службѣ подвижного состава, почему какъ паровозы, такъ и вагоны будутъ изнашиваться скорѣе.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что онъ можетъ согласиться въ вопросѣ ремонта паровозовъ съ тѣмъ, что паровозы должны ремонтироваться въ сл. тяги; но относительно вагоновъ вопросъ, гдѣ ихъ ремонтировать, не имѣетъ значенія, такъ какъ вагоны и въ настоящее время все равно обезличены.

Съ этимъ положеніемъ соглашается Предсѣдатель Подкомиссіи и начальникъ сл. тяги, при чемъ начальникъ тяги добавляетъ, что въ настоящее время онъ можетъ регулировать всю массу рабочихъ, потребныхъ и для сл. тяги и для мастерскихъ по усмотрѣнію, при отдѣленіи же мастерскихъ вопросъ этотъ очень осложнится.

Представитель Министерства Финансовъ высказывается за отдѣленіе мастерскихъ отъ сл. тяги, при чемъ указываетъ, что въ случаѣ такого отдѣленія начальникъ тяги можетъ назначать особаго контролера, который и будетъ наблюдать за исполненіемъ работы; въ настоящее же время у начальника тяги слишкомъ много работы и мастерскія только его отягчаютъ.

Начальникъ дороги приводитъ еще то соображеніе, что въ настоящее время въ начальники тяги обыкновенно назначаются бывшіе начальники мастерскихъ, что очень важно, а, при отдѣленіи мастерскихъ отъ сл. тяги, начальники тяги, прошедшіе

даже всѣ ступени своей службы, не будутъ имѣть такой подготовки, какъ при существующемъ положеніи.

Предсѣдатель указываетъ, что въ этомъ дѣлѣ необходимо преслѣдовать объединяющее начало, въ особенности на большихъ ж. д. сѣтяхъ подобно Юго-Западнымъ, гдѣ есть нѣсколько мастерскихъ.

### По вопросу 109

109. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ сл. тяги? Соотношеніе окладного содержанія и сдѣльныхъ платъ. Какъ регулируется заработокъ? Потребовать положенія и правила о вознагражденіи служащихъ.

начальникомъ сл. тяги сообщено, что нормы вознагражденія агентовъ опредѣляются такъ: а) штатные агенты сл. тяги получаютъ окладное содержаніе, поименованное въ штатныхъ распisanіяxъ, приложенныхъ къ смѣтѣ (вѣдомость № 1), а нѣкоторые изъ нихъ и квартирное довольствіе натурой или деньгами (вѣдомость № 2).

Въ нѣкоторыхъ пунктахъ дороги, гдѣ жизнь дороже, оклады назначаются выше, чѣмъ въ другихъ мѣстахъ, но въ предѣлахъ смѣтныхъ ассигнованій. Такими болѣе дорогими пунктами считаются на Либаво-Роменской ж. д. Либава, Н.-Вилейскъ и Минскъ. Повышеніе окладовъ агентамъ производится въ зависимости отъ ихъ служебныхъ качествъ и отъ состоянія кредитовъ по штатамъ.

Кромѣ окладного нѣкоторые агенты получаютъ еще неокладное содержаніе въ видѣ поверстныхъ и разнаго наименованія премій, положенія о которыхъ указаны въ отвѣтахъ по вопросамъ 82—86.

При командировкахъ по служебной надобности агентамъ сл. тяги выдаются суточные, по правиламъ циркуляра Управленія жел. дорогъ отъ 12 іюня 1895 г. за № 19435/18.

б) Поденные служащіе подраздѣляются на штатныхъ и поденныхъ. Права штатныхъ регулируются положеніемъ о штатныхъ мастеровыхъ и рабочихъ, изданнымъ на основаніи циркуляра Управленія ж. д. отъ 17 февраля 1905 г. за № 7284/303; это положеніе объявлено приказомъ по дорогѣ № 63—1907 г., а права поденныхъ—правилами расчетной книжки и наказомъ № 1—1905 г. (Переданы въ Высшую Комиссію).

Какъ штатные, такъ и поденные мастеровые и рабочіе не получаютъ окладного содержанія, а рассчитываются поденно, въ зависимости отъ числа рабочихъ дней и назначенной поденной платы. Въ главныхъ Гомельскихъ и Либавскихъ мастерскихъ и въ Либавскомъ участкѣ мастеровые и рабочіе преимущественно работаютъ сдѣльно по утвержденнымъ расцѣнкамъ. Способъ установленія расцѣнокъ за поденныя, сдѣльныя, праздничныя и проч. работы указанъ въ отвѣтѣ по вопросу 96.

Какихъ-либо сдѣльныхъ платъ для штатныхъ агентовъ сл. тяги, кромѣ мастеровыхъ и рабочихъ, не установлено; соотношеніе же поденнаго заработка къ задѣльному поденныхъ и штатныхъ

мастеровыхъ за 1909 г. выражается для Либавскихъ мастерскихъ въ 85<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Гомельскихъ мастерскихъ въ 58<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и депо Лобава въ 105<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Сдѣльный заработокъ мастерскихъ и рабочихъ штатныхъ и поденныхъ регулируется расцѣнками, периодически пересматриваемыми и каждый разъ послѣ пересмотра утверждаемыми начальникомъ дороги.

Заработокъ штатныхъ агентовъ постоянныхъ, а паравозныхъ бригадъ регулируется правильнымъ наличіемъ ихъ и ихъ нормальнымъ отдыхомъ.

Представитель Министерства Финансовъ указываетъ, что если мастерскія за неимѣніемъ работы работаютъ не всѣ дни, то было бы правильно, не расширяя существующія депо, отправлять поднимаемые для средняго ремонта паровозы въ эти мастерскія.

На это начальникъ сл. тяги замѣчаетъ, что условія ремонта въ мастерскихъ депо и главныхъ—различны, при чемъ главныя мастерскія работаютъ капитальнѣе; слѣдовательно, подобная мѣра вызвала бы большую стоимость подъема.

## Е. По службѣ движенія.

### По вопросу 110

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использования 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 специализаціи поѣздовъ, вообще, и къ перевозкѣ сборныхъ грузовъ въ частности,

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ?

начальникъ сл. движенія Г. Э. Гершельманъ доложилъ, что для наилучшаго использования подвижного состава управленіемъ дороги съ 1909 г. (приказъ № 52) установленъ учетъ проста вагоновъ на станціяхъ. Съ этою цѣлью каждая станція ежедневно представляетъ вѣдомость о простояхъ товарныхъ вагоновъ порожнихъ и груженыхъ, нагруженныхъ или выгруженныхъ на данной станціи и отдѣльно груженыхъ, отцѣпленныхъ отъ поѣздовъ съ проходящимъ грузомъ.

Кромѣ того, чтобы возможно правильнѣе учесть время простоя подъ нагрузкою вагоновъ, приказомъ № 100 1910 года на станціяхъ введена особая книга, въ которую заносятся всѣ заявленія отправителей о предстоящей нагрузкѣ, съ указаніемъ какъ времени заявки, количества и рода требующагося подвижного состава, такъ равно и часовъ подачи подвижного состава подъ нагрузку и уборку изъ-подъ нея №№ накладныхъ на нагружаемые грузы. Благодаря этимъ мѣропріятіямъ получается полная картина оборота на данной станціи вагоновъ и каждый случай непроизводительнаго простоя вагоновъ немедленно обнаруживается и выясняется.

Въ частности же:

а) своевременное освѣдомленіе о положеніи инвентаря на участкахъ дороги достигается путемъ полученія ежедневно въ 6 час. вечера отъ станцій телеграфныхъ свѣдѣній о состояніи инвен-

д) какъ соразмѣряются среднія нагрузки поѣздовъ со скоростями движенія, принимая во вниманіе и допускаемую продолжительность службы паровозныхъ и поѣдныхъ бригадъ и число тормозныхъ вагоновъ? Потребовать всѣ положенія и правила.

таря и оборотѣ вагоновъ на дорогѣ вообще; кромѣ того, получаются: телеграфныя свѣдѣнія объ обмѣнѣ и заявкахъ на всѣхъ передаточныхъ пунктахъ съ примыкающими сосѣдними дорогами; телеграммы объ обмѣнѣ вагонами между отдѣленіями своей дороги и, наконецъ, круглыя сутки получаютъ депеши объ отправленіи съ начальныхъ станцій поѣздовъ съ указаніемъ количества и рода подвижного состава, а также ихъ назначенія.

б) На Либаво-Роменской ж. д. порядокъ выдѣленія излишнихъ для движенія товарныхъ вагоновъ въ особые парки не практикуется, за недостаткомъ на соответственныхъ станціяхъ путей, вслѣдствіе чего загромождаются узловыя станціи, затрудняются маневры и учетъ проста вагоновъ.

в) Вагоны съ грузами дальняго слѣдованія подсортировываются отдѣльными группами и изъ нихъ формируются поѣзда дальняго слѣдованія, которые проходятъ по одному или нѣсколькимъ участкамъ дороги безъ пересоставленія; составленіе такихъ поѣздовъ премируется.

Для успѣшной сборки и раздачи мелочныхъ грузовъ, а также подачи подъ нагрузку порожняго подвижного состава и уборки груженыхъ (кромѣ живности и большой скорости, которыя перевозятся ускоренными поѣздами) вагоновъ, находятся въ постоянномъ обращеніи на всѣхъ участкахъ дороги въ обоихъ направленіяхъ особые сборные поѣзда и введено положеніе о сортировкѣ грузовъ.

г) За 1909 годъ средній вѣсъ поѣздовъ Либаво-Роменской ж. д. достигъ 17.715 пуд. груза и въ этомъ отношеніи дорога стоитъ на первомъ мѣстѣ въ ряду другихъ дорогъ.

Достиженіемъ такого вѣса дорога обязана слѣдующему:

1. Всѣ поѣзда главной линіи сопровождаютъ одинаковой мощности 8-ми колесными паровозами.

2. Сортировка грузовъ производится почти на каждомъ тяговомъ перегонѣ (Бахмачъ, Гомель, Жлобинъ, Минскъ и т. д.) и полно-грузные вагоны выдѣляются въ особые поѣзда дальняго слѣдованія.

3. Строгій надзоръ за использованіемъ подъемной силы въ предѣлахъ возможности, такъ: а) благодаря введенію инструкціи о сортировкѣ грузовъ нѣтъ нагрузки вагона менѣе 250 пудовъ; б) съ 1907 г. введено отправленіе поѣздовъ по вѣсу (приказъ № 97—1907 г.) и съ тѣхъ поръ принимаются всѣ возможныя мѣры для доведенія вѣса поѣзда до предѣловъ, соответствующихъ тяговой силѣ паровоза. Приказомъ № 88 отъ 1909 г. установлены предѣльныя нормы вѣса поѣздовъ на участкахъ, при чемъ каждый случай нарушенія этихъ нормъ подвергается обследованіямъ, для чего станціямъ вмѣнено доносить объ отправленіи поѣзда въ меньшемъ вѣсѣ по начальству, включая начальника дороги.

Постепенность роста среднего полезного вѣса поѣздовъ, начинающая съ 1905 г., ясно видна изъ слѣдующей справки:

ГОДЪ	Вѣсъ поѣзда.	Подъемная сила на ось вагона.	% отношеніе роста:	
			вѣса поѣзда.	подъемной силы.
1905	14.876 пуд.	372 пуд.	—	—
1906	15.104 „	392 „	1,5	5,8
1907	15.955 „	403 „	5,9	2,2
1908	16.517 „	408 „	3,5	1,3
1909	17.715 „	418 „	7,3	2,4

На повышеніе средней полезной нагрузки поѣздовъ, независимо отъ общаго вѣса поѣздовъ, не малое вліяніе оказала мѣра по увеличенію средней нагрузки на ось вагона, а также увеличеніе подъемной силы, при чемъ за 1909 г. средняя нагрузка груженого и порожняго вагона достигла 452 пудовъ, а груженого 642 пудовъ, такъ что Либаво-Роменская ж. д. занимаетъ въ этомъ отношеніи второе мѣсто, хотя и не имѣетъ въ своемъ паркѣ вагоновъ высокой подъемной силы, какъ Екатеринбургская, занимающая первое мѣсто.

За 1909 г. средняя нагрузка груженого вагона повысилась въ грузовомъ направленіи на 5<sup>0</sup>%, въ то время, когда подъемная сила повысилась лишь на 2,4<sup>0</sup>%.

### По вопросу 111

111. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней; взимается ли плата за простой при не выгрузкѣ въ праздничные дни?

начальникомъ сл. движенія доложено, что вопросъ о регулировкѣ нагрузки и выгрузки грузовъ, производимыхъ средствами дороги, въ праздничные дни на Либаво-Роменской ж. д. выступаетъ лишь въ періоды усиленныхъ перевозокъ хлѣба и какается, главнымъ образомъ, только одной Либавы, такъ какъ въ обыкновенное время эти работы производятся на всѣхъ станціяхъ, не исключая и Либавы, безъ особыхъ затрудненій рабочими дорогами, нанимаемыми мѣсячно или сдѣльно, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій каждой отдѣльной станціи.

Въ отношеніи установленія нагрузки и выгрузки грузовъ въ праздничные дни въ Либавѣ, дорогѣ, начиная съ 1904 г. и кончая 1906 г., пришлось употребить большія усилія, чтобы урегулировать это дѣло и не нести громадныхъ убытковъ отъ прекращенія работы по праздникамъ, но ни летучія артели рабочихъ, привозимыхъ къ праздничнымъ днямъ въ Либаву, ни разъясненія, собесѣдованія, ни статьи въ мѣстныхъ газетахъ по

этому вопросу не приводили къ желаемымъ результатамъ и работы въ праздничные дни не производились почти вплоть до осени 1907 г., когда была установлена ночная нагрузка и выгрузка (въ ночи кануна и праздничнаго дня). Это установленіе сразу разрѣшило вопросъ о праздничной нагрузкѣ въ желаемую для дороги сторону.

Отъ рабочихъ, организуемыхъ для товаро-станціонныхъ работъ партіями, взята отъ каждой партіи въ 4—8 человекъ отдѣльно подписка, которая гарантируетъ дорогу ночными разгрузками отъ праздничнаго простоя, безъ особыхъ на такую работу приплатъ. Подпиской предусматрѣнъ залогъ отъ каждой такой партіи и залогомъ гарантируется устанавливаемый подпиской штрафъ въ 3 руб. за каждый невыгруженный, по винѣ партіи, вагонъ.

Образецъ подписки переданъ въ Высшую Комиссію.

Что касается грузовъ, разгружаемыхъ средствами получателей груза, то, при невыполненіи ими сроковъ, установленныхъ правилами разгрузки, съ нихъ взыскивается плата за простой вагона подъ выгрузкой на общихъ основаніяхъ, за исключеніемъ дней, когда ст. совершенно закрыты для грузовыхъ операцій.

## По вопросу 112

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованию паровозовъ разной мощности и достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

начальникомъ сл. движенія было сообщено, что въ цѣляхъ использования паровозовъ разной мощности приказомъ № 88—1909 г. установлено отправленіе поѣздовъ по вѣсу въ предѣльныхъ для каждаго участка и типа паровоза составахъ. Для достиженія возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ вся главная линія обслуживается восьмиколесными паровозами съ 1908 г., паровозы же шестиколесные распределены по боковымъ вѣтвямъ и на всѣхъ распорядительныхъ станціяхъ для производства станціонныхъ маневровъ.

Чтобы поѣзда формировались и слѣдовали обязательно въ полныхъ установленныхъ составахъ по вѣсу, сообразно силѣ тяги паровозовъ, ведется фактической контроль по документамъ.

Благодаря такому установленію, а также тому обстоятельству, что поѣзда дальняго слѣдованія на всемъ протяженіи отъ Ромень до Муравьева ведутся одинаковой мощности (8-ми колесными) паровозами въ одинаковыхъ составахъ и пересоставлять ихъ приходится только на ст. Муравьево, въ виду тяжелаго профиля участка Муравьево—Либава, требующаго уменьшенія составовъ поѣздовъ, вѣсъ поѣздовъ постепенно повышается (см. отв. по вопр. № 110), а съ нимъ растутъ и средніе годовые составы поѣздовъ. Такъ на Либаво-Роменской ж. д. средніе составы за послѣдніе 5 лѣтъ были слѣдующіе:

1905 годъ . . . . .	76	осей.
1906 „ . . . . .	75	„
1907 „ . . . . .	77	„
1908 „ . . . . .	75	„
1909 „ . . . . .	79,5	„

Изъ соображеній пропускной способности участокъ Муравьево—Либава нуждается въ сильныхъ паровозахъ ( $\frac{4}{5}$ ), что дало бы возможность избѣгнуть пересоставленія поѣздовъ въ Муравьевѣ и, въ свою очередь, несомнѣнно благопріятно отразилось бы на увеличеніи среднихъ составовъ поѣздовъ на дорогѣ, сократило бы маневровую работу и улучшило бы оборотъ вагоновъ.

### По вопросу 113

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ?

начальникомъ сл. движенія было доложено, что пересылка паровозовъ безъ поѣздовъ (резервомъ) имѣетъ на дорогѣ мѣсто лишь въ случаѣ, когда въ грузовомъ направленіи слѣдуетъ болѣе поѣздовъ, чѣмъ въ обратномъ направленіи, затѣмъ, при возвращеніи паровозовъ отъ составовъ поѣздовъ хозяйственного или коммерческаго движенія, оставленныхъ на участкѣ подъ нагрузкой, когда паровозъ идетъ изъ-подъ рабочаго поѣзда въ депо для смазки и чистки на время прекращенія работы карьера, напр., въ праздникъ, паровозовъ вспомогательныхъ, при возвращеніи паровоза изъ-подъ пассажирскаго поѣзда, отправленнаго двойною тягою или изъ-подъ экстреннаго поѣзда.

При этомъ паровозы, кромѣ, конечно, пассажирскихъ и вспомогательныхъ, воспрещено посылать резервомъ въ направленіи грузового движенія. Это запрещеніе слѣдуетъ считать полною гарантіей устраненія случаевъ непроизводительнаго пробѣга паровозовъ. Возвращеніе же паровозовъ резервомъ въ направленіи обратномъ грузовому вслѣдствіе непарности поѣздовъ не только допускается, но даже желательно въ цѣляхъ выигрыша времени для возможно скораго возвращенія ихъ въ коренное депо.

Представитель Министерства Финансовъ замѣчаетъ, что въ вопросѣ наилучшаго использованія паровозовъ и вообще подвижнаго состава имѣетъ довольно важное значеніе профиль пути, какъ это можно видѣть на участкѣ Кошедары—Радзивилишки Либаво-Роменской ж. д.; этотъ участокъ послѣ смягченія уклоновъ можетъ пропускать поѣзда безъ пересоставленія. Точно также и на участкѣ Муравьево—Либава, въ случаѣ если нельзя будетъ отправлять поѣзда съ паровозами типа  $\frac{4}{5}$ , слѣдовало бы смягчить уклоны.

На это замѣчаніе представителя Министерства Финансовъ начальникъ дороги высказываетъ, что вопросъ объ улучшеніи движенія по участку Муравьево—Либава является вопросомъ важнымъ, но такъ какъ по характеру движенія на этомъ участкѣ усиленная перевозка бываетъ лишь короткое время, а не круглый

годъ, прибѣгать къ смягченію уклоновъ едва ли слѣдуетъ; между тѣмъ производить перевозки существующимъ въ настоящее время способомъ, съ подталкиваніемъ, — крайне невыгодно. Поэтому необходимымъ условіемъ является замѣна существующихъ слабыхъ паровозовъ этого участка паровозами типа  $\frac{4}{5}$ . Кромѣ того, начальникъ дороги указываетъ, что на участкѣ Березина—Бобруйскъ вводятся подталкивающіе паровозы, на случай использования пропускной способности полностью.

#### По вопросу 114

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ?

доложено, что для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи наличными парками товарныхъ вагоновъ, приказомъ по дорогѣ 1910 г. № 32, установлена премія за сокращеніе простоя вагоновъ на станціяхъ и ускоренія ихъ оборота. Премія эта будетъ вводиться въ дѣйствіе каждый разъ лишь при напряженномъ движеніи, когда будетъ ощущаться недостатокъ вагоновъ. До сихъ поръ въ введеніи въ дѣйствіе этой премии надобности не встрѣчалось.

Представителемъ Министерства Финансовъ было отмѣчено, что послѣ объединенія станцій оборотъ вагоновъ на дорогѣ значительно улучшился; это же подтверждаетъ и начальникъ дороги.

#### По вопросу 115

115. Какія преміи установлены по сл. движенія? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

начальникомъ сл. движенія было доложено, что на Либаво-Роменской ж. д. установлены слѣдующія преміи:

а) Премія за успѣшное выполненіе товаро-станціонныхъ работъ хозяйственнымъ способомъ.

Результаты этой премии отразились какъ на улучшеніи матеріальнаго быта служащихъ, такъ и на сокращеніи расходовъ по охранѣ грузовъ на станціяхъ.

При введеніи хозяйственнаго способа въ 1894 году ассигновано было по 1 руб. 40 коп. съ 1000 пуд. перевезеннаго груза, при чемъ въ эту сумму не входила стоимость охраны грузовъ — около 70.000 руб. въ годъ; нынѣ же, несмотря на выдачу премій агентамъ въ размѣрѣ до 10% ихъ содержанія, въ теченіе болѣе 10-ти лѣтъ сносится стоимость охраны на очередн. № 193, между тѣмъ кредитъ на эти работы опредѣляется тѣми же 1 руб. 40 коп. — 1 руб. 43 коп. съ 1000 пуд. перевезеннаго груза; дѣйствующее нынѣ положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ введено циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ 29-го мая 1900 г. за № 25448/73.

б) Премія за сбереженіе вагонныхъ свѣчей.

Въ 1909 г. расходъ свѣчей учитывался согласно приказу отъ 20 ноября 1908 г. за № 177, при продолжительности горѣнія 1 свѣчи для освѣщенія вагоновъ классныхъ, служебныхъ, арестантскихъ, санитарныхъ и багажныхъ въ 6 час. 15 мин. и приспособленныхъ товарныхъ для перевозки людей и живности — 5 час. 30 мин.



При этомъ расходъ свѣчей за 1909 годъ выразился въ количествѣ: 743.958 шт. на сумму 37.620 руб., что при пробѣгѣ 86.000.129 ваг. осе-версть даетъ измѣритель на 10.000 вагоно-осе-версть 86,50 шт. Въ 1908 году израсходовано свѣчей 810.029 шт. что при пробѣгѣ 85.140.047 вагоно-осе-версть дастъ на измѣритель 95,14, т. е. болѣе противъ 1909-г. по измѣрителю  $(95,14 - 86,50) = 8,64$  шт. свѣчей на 10.000 вагоно-осе-версть.

Противъ расхода 1908 г. въ 1909 г. сбережено 74.304 шт. и кромѣ того кондукторской службой сдѣлана экономія противъ нормы на 4920 штукъ, за каковое число и причитается премія.

Съ 1 января 1910 года, съ цѣлью болѣе бережливаго расхода и въ виду того, что въ 1909 году значительному большинству поѣздной прислуги пришлось не только не получить преміи за сбереженіе свѣчей, но еще приплачивать изъ своего содержанія за перерасходъ свѣчей, продолжительность горѣнія одной свѣчи для освѣщенія классныхъ, служебныхъ, арестантскихъ, санитарныхъ и багажныхъ вагоновъ, временнымъ приказомъ отъ 18 ноября 1909 г. за № 100, понижена съ 6 час. 10 мин. до 6 час. 5 мин.

в) Премія за сбереженіе старыхъ вагонныхъ пломбъ.

1) Израсходовано пломбъ въ 1909 г. 2123 п. 36 фунт., что составляетъ по средней дѣйствительной цѣнѣ, установленной временными приказами отъ 6 марта 1908 г. № 29 и 11 марта 1909 г. № 21, сумму  $(2123 \text{ п. } 36 \text{ ф.} \times 3 \text{ р. } 89,30) = 8268 \text{ руб. } 38 \text{ коп.}$

2) Собрано служащими старыхъ пломбъ въ 1909 г. — 523 п. 39 ф., что составляетъ по цѣнѣ, установленной временнымъ приказомъ отъ 11 марта 1909 г. № 21 сумму  $(523 \text{ п. } 39 \text{ ф.} \times 2 \text{ р. } 48 \text{ к.}) = 1299 \text{ руб. } 46 \text{ коп.}$

3) Выплачено преміи служащимъ за сбереженіе старыхъ пломбъ въ 1909 г. за 523 п. 39 ф., считая размѣръ преміи по журналу совѣта управленія дороги отъ 19 февр. 1907 г. № 194—1 руб. 50 к. за пудъ, на сумму 785 р. 81 к.

г) Премія за сокращеніе простоя вагоновъ по станціямъ и ускореніе ихъ оборота.

д) Премія за составленіе станціями поѣздовъ дальняго хода.

Результаты обѣихъ премій по пунктамъ г. и д. еще не выяснены, такъ какъ обѣ эти преміи введены только въ текущемъ 1910 г. (приказъ № 32), однако уже замѣтно нѣкоторое сокращеніе маневровой работы и простоя вагоновъ и увеличеніе общей коммерческой скорости движенія грузовъ.

е) Премія за обнаруженіе неправильнаго перехода вагоновъ на сосѣднія дороги безъ записи въ документы.

Премія эта введена въ дѣйствіе на Либаво-Роменской ж. д. съ 1906 г., положеніе же объ этой преміи утверждено Комитетомъ Управленія жел. дор. 11 іюля 1908 г. за № 1618. Результаты, достигнутые на практикѣ примѣненіемъ означенной преміи, слѣдующіе:

## С П Р А В К А

о количествах перешедших безъ обмѣна вагоновъ и обнаруженныхъ агентами статистики и о результатахъ переписки вагоновъ 1-го мая.

ГОДЫ.	Обнаружено неправильно перешедшихъ вагоновъ.	Оказалось при переписи 1 мая болѣе противъ инвентаря.
1905	146	62
1906	696	257
1907	412	607
1908	375	403
1909	375	358

Изъ приведенной справки усматривается, что съ момента введенія въ дѣйствіе преміи за обнаруженіе неправильнаго перехода вагоновъ, послѣднее, въ сравненіи съ предыдущимъ 1905 г., когда означенная премія не была введена, возросло почти въ 5 разъ, что, несомнѣнно, отразилось на результатахъ переписи вагоновъ слѣдующаго 1907 года, давашаго избытокъ вагоновъ въ 607 вагоновъ.

Уменьшеніе же количества затребованныхъ къ возмѣщенію вагоновъ въ послѣдующіе годы объясняется болѣе внимательнымъ отношеніемъ агентовъ передаточныхъ станцій къ дѣлу обмѣна вагоновъ, въ виду отвѣтственности ихъ за допущеніе неправильнаго перехода.

ж) Премія за обнаруженіе безбилетныхъ пассажировъ (по ст. 23 Сбщ. Уст.) носитъ случайный характеръ. За 1908/9 гг. выдано 400 руб. 10 коп.

з) Премія за обнаруженіе излишка вѣса по перевозимымъ отправкамъ.

Выдано за 1907 г. въ 1909 г.—1480 руб. 09 коп.

и) Премія за обнаруженіе неправильнаго наименованія груза (по ст. 60 Общ. Уст.).

Въ 1909 году выдано—576 руб. 34 коп.

## По вопросу 116

116. Какими соображеніями руководятся при опредѣленіи рода, числа и

начальникъ сл. движенія доложилъ, что при опредѣленіи рода, числа и составовъ пассажирскихъ поѣздовъ управленіе дороги руководствуется наблюдающимся размѣромъ пассажирскаго движенія на каждомъ участкѣ дороги и степенью населенности

состава пассажирских поѣздовъ?

каждаго отдѣльнаго поѣзда. Свѣдѣнія о населенности поѣздовъ ведутся поѣзднымъ главнымъ кондукторомъ, которымъ заносится въ соответствующія графы установленнаго для этого бланка число слѣдующихъ съ поѣздомъ пассажировъ по классамъ, съ указаніемъ количества прибывающихъ и убывающихъ на каждомъ отдѣльномъ участкѣ. Отчетъ этотъ главный кондукторъ представляетъ при суточномъ рапортѣ въ контору сл. движенія, гдѣ составляется особая статистическая вѣдомость населенности пассажирскихъ поѣздовъ по участкамъ за каждый день съ подсчетомъ количества перевезенныхъ пассажировъ въ теченіе мѣсяца. На основаніи этихъ данныхъ устанавливается нормальное количество вагоновъ въ поѣздахъ, необходимое на всемъ протяженіи дороги. На участкахъ же болѣе сильнаго пассажирскаго движенія, имѣющаго постоянный характеръ, назначается регулярная прицѣпка добавочныхъ вагоновъ, курсирующихъ съ поѣздами только на извѣстномъ участкѣ, при чемъ, во избѣжаніе необходимости пересаживать пассажировъ добавочныхъ вагоновъ въ пунктахъ ихъ отцѣпки, въ добавочные вагоны размѣщаются исключительно такіе пассажиры, которые слѣдуютъ недалѣе пункта отцѣпки вагона. Равнымъ образомъ увеличиваются составы поѣздовъ въ періоды наиболѣе усиленнаго пассажирскаго движенія, напр., въ предпраздничное время, при чемъ въ такихъ случаяхъ при надобности поѣзда обслуживаются двойной тягой. Кромѣ того, для обезпеченія мѣста въ поѣздѣ при случайномъ наплывѣ пассажировъ на распорядительныхъ станціяхъ имѣются резервные вагоны, которые и прицѣпляются по мѣрѣ дѣйствительной въ томъ надобности до предѣльнаго состава поѣздовъ.

Родъ поѣздовъ пассажирской скорости опредѣляется еще условіями согласованія ихъ въ узловыхъ пунктахъ съ соответствующими поѣздами сосѣднихъ дорогъ, участіемъ этихъ поѣздовъ въ обслуживаніи безпересадочныхъ пассажирскихъ сообщеній, а также назрѣвшей необходимостью предназначать поѣзда, главнымъ образомъ, для пассажировъ дальняго слѣдованія.

### По вопросу 117

117. Чѣмъ гарантируется правильная выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удовлетворяются мѣстныя потребности пассажировъ?

доложено, что правильная выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ гарантируется способомъ ихъ составленія, основаннымъ на полномъ и точномъ ознакомленіи съ условіями работы каждой отдѣльной станціи, съ размѣромъ пассажирскихъ и грузовыхъ ея операций, съ приѣмной способностью и съ назрѣвшими потребностями мѣстныхъ пассажировъ и грузохозяевъ, при чемъ для достиженія правильнаго согласованія соответствующихъ поѣздовъ въ узловыхъ пунктахъ дѣлаются своевременныя сношенія съ подлежащими управленіями сосѣднихъ дорогъ. Мѣстныя потребности пассажировъ, въ смыслѣ обезпеченія достаточнаго пассажирскаго сообщенія, вполне удовлетворяются.

### По вопросу 118

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

доложено, что движеніе поѣздовъ совершается по графикамъ, при чемъ для товарныхъ поѣздовъ графикъ обязателенъ только для первоначальной станціи отправленія поѣзда; промежуточнымъ же станціямъ предоставлено право, въ случаѣ отсутствія работы съ прибывшимъ товарнымъ поѣздомъ, отправлять его ранѣе расписанія или даже пропускать его безостановочно мимо станціи.

Непредвидѣнные графикомъ поѣзда слѣдуютъ по особо объявленнымъ начальникомъ отдѣленія расписаніямъ. Исключеніе допускается для резервныхъ паровозовъ, которые для выигрыша времени слѣдуютъ безъ расписанія съ допускаемой для паровоза предѣльной скоростью, по соглашенію станцій, по распоряженію начальника отдѣленія, съ указаніемъ лишь приблизительнаго времени отправленія съ начальной станціи.

### По вопросу 119

119. Организація статистики движенія. Способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ ответственности ихъ за результаты ихъ работы. Потребовать всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе 3 года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона.

начальникомъ сл. движенія доложено, что статистика движенія на Либаво-Роменской ж. д. вся организована въ управленіи сл. движенія, гдѣ регистрируются слѣдующія данныя:

По путевымъ журналамъ:

#### А. Пробныя поѣзды:

- 1) Императорскихъ,
- 2) экстренныхъ для частныхъ лицъ,
- 3) служебныхъ,
- 4) скорыхъ,
- 5) почтовыхъ,
- 6) пассажирскихъ,
- 7) товаро-пассажирскихъ,
- 8) смѣшанныхъ,
- 9) дачныхъ,
- 10) дополнительныхъ,
- 11) передаточныхъ (пассаж.),
- 12) пробныхъ,
- 13) воинскихъ,
- 14) переселенческихъ,
- 15) товарныхъ ускоренныхъ,
- 16) „ обыкновенныхъ,
- 17) „ передаточныхъ,
- 18) матеріальныхъ (сл. матеріальной),
- 19) „ (сл. пути),
- 20) балластныхъ,

- 21) земляныхъ,
- 22) снѣговыхъ,
- 23) одиночныхъ паровозовъ.

*Б. Пробѣгъ вагоновъ пассажирскаго парка:*

- 1) Императорскихъ,
- 2) служебныхъ 2-хъ осныхъ,
- 3) " 3-хъ "
- 4) " 4-хъ "
- 5) санитарныхъ 2-хъ "
- 6) 1-го класса 3-хъ "
- 7) " 4 хъ "
- 8) I/II классовъ 3-хъ "
- 9) " 4-хъ "
- 10) II класса 3-хъ "
- 11) " 4-хъ "
- 12) II/III классовъ 3-хъ "
- 13) " 4-хъ "
- 14) III класса 4-хъ "
- 15) IV " 2-хъ "
- 16) " 3-хъ "
- 17) арестантск. 3-хъ "
- 18) почтовыхъ 3-хъ "
- 19) багажныхъ 3-хъ "
- 20) " 4-хъ "

*Товарнаго парка:*

- 21) людскихъ занятыхъ,
- 22) " порожнихъ,
- 23) товарныхъ груженыхъ,
- 24) " порожнихъ,
- 25) платформъ 2-хъ осныхъ груз.
- 26) " " " порож.
- 27) " 4-хъ " груз.
- 28) " " " порож.
- 29) цистернъ нефтяныхъ груз.
- 30) " " " порож.

Всѣ вышеозначенныя данныя учитываются по направлениямъ четному и нечетному и по перегонамъ между станціями. Вслѣдствіе этого является полная возможность группировать данныя по какимъ угодно участкамъ дороги, каковыя данныя составляются по 15 участкамъ между распорядительными (деповскими) станціями, а именно:

- 1) Ромны-Бахмачъ,
- 2) Бахмачъ-Сновская,
- 3) Сновская-Гомель,
- 4) Гомель-Жлобинъ,
- 5) Жлобинъ-Осиповичи,
- 6) Осиповичи-Минскъ,
- 7) Минскъ-Залъсье,
- 8) Залъсье-Ново-Вилейскъ,
- 9) Ново-Вилейскъ-Кошедары,
- 10) Кошедары-Радзивилишки,
- 11) Радзивилишки-Муравьево,
- 12) Муравьево-Либава,
- 13) Калкуны-Радзивилишки,
- 14) Осиповичи-Урѣчье,
- 15) Низковка-Корюковка.

*В). По маршрутамъ машинистовъ:*

Пробѣгъ паровозовъ и пудо-брутто-версть для производства паровознымъ бригадамъ расчета поверстныхъ и преміи за сбереженіе топлива и смазки.

- 1) по номерамъ паровозовъ,
- 2) отдѣльно для каждаго машиниста,
- 3) помощника и кочегара, дѣлавшихъ поѣздки отдѣльно съ каждымъ машинистомъ.

Пробѣгъ паровозовъ для каждаго изъ нихъ учитывается по родамъ поѣздовъ:

- 4) пассажирскихъ одиночною тягою,
- 5) „ „ двойною „
- 6) служебныхъ одиночною тягою,
- 7) „ „ двойною „
- 8) воинскихъ одиночною „
- 9) „ „ двойною „
- 10) товарныхъ одиночною „
- 11) „ „ двойною „
- 12) хозяйственныхъ одиночною тягою,
- 13) „ „ двойною „
- 14) одиночными паровозами,
- 15) маневрами специальными,
- 16) „ „ поѣздными,
- 17) маневрами въ мастерскихъ и депо,
- 18) дежурнымъ резервомъ,
- 19) вагоно-версть въ груженыхъ единицахъ, считая порожній за  $\frac{2}{3}$ ,

- въ пассажирскихъ поѣздахъ,  
 20) въ служебныхъ поѣздахъ,  
 21) въ хозяйственныхъ поѣздахъ,  
 22) пудо-брутто верстѣ въ товарныхъ ускоренныхъ поѣздахъ и  
 23) въ товарныхъ поѣздахъ.

Означенные пробѣги учитываются отдѣльно для каждаго деповскаго участка, а именно:

- 1) Роменскаго,
- 2) Сновскаго,
- 3) Жлобинскаго,
- 4) Минскаго
- 5) Ново-Вилейскаго,
- 6) Радзивилишскаго,
- 7) Либавскаго,
- 8) Калкунскаго.

Вся работа по пункту В перенесена въ 1905 году изъ счетоводства сл. тяги въ отдѣлъ статистики сл. движенія въ цѣляхъ согласованія поверстныхъ пробѣговъ паровозныхъ бригадъ съ отчетными пробѣгами; благодаря такому соединенію пробѣги эти всегда согласуются и никакой разницы не происходитъ, тогда какъ въ прежніе годы, когда поверстные пробѣги велись въ сл. тяги, разница въ сторону увеличенія послѣднихъ доходила до 10.000 паровозо-верстѣ въ мѣсяць.

Такъ какъ поверстные пробѣги для паровозныхъ бригадъ ведутся на всѣхъ дорогахъ въ счетоводствахъ сл. тяги за счетъ кредитовъ послѣднихъ по № 44, на Либаво-Роменской ж. д. расходъ на эту работу въ суммѣ 3.420 руб. въ годъ принимается за счетъ статистики сл. движенія по № 46, то послѣ исключенія этихъ 3.420 руб. изъ ассигнованной на 1909 г. по № 46 для обѣихъ статистикъ службъ движенія и тяги суммы, 39.696 руб., т. е. (39696 р.—3420 р.) получается сумма 36276 руб., которая дастъ слѣдующіе измѣрители на 100 поѣздо-верстѣ:

$$\frac{(36.276.00 \times 100)}{8.270.000} = 43 \text{ коп. и на } 10.000 \text{ осе-верстѣ}$$

$$\frac{(36.276.00 \times 10.000)}{502.000.000} = 72 \text{ коп. Сравненіе этихъ измѣрителей съ измѣрителями другихъ дорогъ видно изъ слѣдующей таблицы:$$

Расходъ въ копѣйкахъ по смѣтѣ 1909 г. по № 46:			
На 100 поѣздо-верстѣ.		На 10.000 осе-верстѣ.	
Сѣверо-Западная . . . . .	27	Сибирская . . . . .	50
Сибирская . . . . .	28	М.-Курская . . . . .	51
Моск.-Курская . . . . .	31	Ташкентская . . . . .	61
Ташкентская . . . . .	33	Сѣв.-Западн. . . . .	66

	На 100 поѣздо- версть.		На 10.000 осе- версть.
Юго-Западныя . . . . .	36	Юго-Западн. . . . .	67
Привислинскія . . . . .	37	Привислинская . . . . .	67
Риго-Орловская . . . . .	37	Р.-Орловск. . . . .	67
Пермская . . . . .	38	Южная . . . . .	70
Сызрано-Вяземскія . . . . .	39	Либ.-Ромен. . . . .	72
Сѣверныя ширококол. . . . .	40	Николаевск. . . . .	75
Московско-Брестская . . . . .	40	Екатерин. . . . .	76
Сѣверныя узкоколейн. . . . .	40	Полѣсскія . . . . .	77
Либаво-Роменская . . . . .	43	Сам.-Златоуст. . . . .	77
Николаевская . . . . .	43	Пермская . . . . .	80
Полѣсскія . . . . .	44	Сѣв. широкок. . . . .	80
Южныя . . . . .	44	М.-Брестская . . . . .	80
Самаро-Златоустовск. . . . .	45	Сѣв. узкокол. . . . .	83
Екатерининская . . . . .	45	Сызр.-Вяземск. . . . .	84
Закавказскія . . . . .	50	Закавказскія . . . . .	99
Средне-Азіатская . . . . .	60	Ср.-Азіатская . . . . .	1,14
Забайкальская . . . . .	93	Забайкальск. . . . .	1,92

Отсюда усматривается, что по расходному измѣрителю Либаво-Роменская ж. д. по № 46 на 100 поѣздо-версть занимает среди другихъ дорогъ 13-е мѣсто, а на 10.000 вагоно-осе-версть 9-е мѣсто, что вполне объясняетъ лучшіе ея результаты въ смыслѣ повышенія состава поѣздовъ и вѣса таковыхъ. Въ дѣйствительности же для статистикъ движенія всѣхъ дорогъ является болѣе близкимъ къ жизни измѣритель не только на 10.000 вагоно-осе-версть, но и на 1.000 переработанныхъ вагоновъ, съ которыми статистика имѣетъ болѣе всего работы. Измѣритель же на 100 поѣздо-версть является совершенно неправильнымъ, такъ какъ дороги, отправляющія поѣзда съ низкими составами, являются вслѣдствіе этого дешевыми по расходу. Кромѣ того, Юго-Западныя и Привислинскія дороги, передавъ часть статистическаго дѣла изъ отдѣла статистики линейнымъ начальникамъ отдѣленій, не могутъ свои статистики сравнивать по расходу съ другими дорогами, ибо у нихъ получается низкій расходъ по статистикѣ, но зато увеличивается таковой для линейныхъ начальниковъ отдѣленій. За правильностью исполненнаго фактическаго движенія на Либаво-Роменской ж. д. слѣдитъ контрольный столъ, въ который входитъ часть агентовъ статистики; этотъ столъ

1) учитываетъ время, назначенное для слѣдованія поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ по расписанію,

2) учитываетъ время фактическаго слѣдованія поѣздовъ и одиночныхъ паровозовъ;

3) слѣдитъ за своевременнымъ отправленіемъ поѣздовъ, за задержкой ихъ и опозданиями посредствомъ нанесенія движенія поѣздовъ на графики,



4) слѣдить за отправленіемъ поѣздовъ въ полногрузномъ по вѣсу составѣ поѣздовъ, согласно установленнымъ предѣльнымъ нормамъ для каждаго участка и типа паровоза, а также рода поѣзда;

5) слѣдить за правильностью:

а) оборота паровозовъ при подачѣ подѣ поѣзда и возвращеніи ихъ въ свои депо, чтобы не было непроизводительнаго ихъ пробѣга;

б) отцѣпки и прицѣпки промежуточными станціями груженыхъ вагоновъ къ сборнымъ поѣздамъ,

в) выполненія нарядовъ о подачѣ порожнихъ вагоновъ подѣ нагрузку и на погашеніе вагонныхъ долговъ на передаточныхъ пунктахъ,

г) погашенія на передаточныхъ пунктахъ вагонныхъ долговъ, щитовъ и брезентовъ;

6) сносится съ другими сосѣдними дорогами о круговыхъ зачетахъ вагонныхъ долговъ на передаточныхъ пунктахъ въ цѣляхъ сокращенія пробѣга порожнихъ вагоновъ изъ - подѣ выгрузки грузовъ;

7) слѣдить за очередями погрузки грузовъ и даетъ указанія станціямъ о погрузкѣ грузовъ въ соответственныхъ направленіяхъ, а также дѣлаетъ распоряженіе о непогрузкѣ грузовъ въ запрещенныхъ направленіяхъ;

8) собираетъ по депешамъ разнаго рода цифровыя данныя для суточного рапорта и для разныхъ донесеній: въ Петербургскій и Кіевскій пораіонные комитеты и Управление желѣзныхъ дорогъ.

Благодаря вышеуказанному на Либаво-Роменской ж. д. достигнуты благоприятные результаты въ отношеніи повышенія средней нагрузки вагона, среднихъ составовъ поѣздовъ и средняго вѣса поѣзда, приведенныхъ въ объясненіи по вопросу 110.

Слѣдуетъ еще привести нижеслѣдующія данныя за послѣдніе 3 года:

средній суточный пробѣгъ одного товарнаго вагона въ верстахъ:

Годы:	Инвентарнаго:	Рабочаго:
1907 . . . .	48	68
1908 . . . .	43	54
1909 . . . .	47	62

При этомъ, способомъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по сл. движенія объ отвѣтственности ихъ являются дѣйствующія постоянно на дорогѣ правила и инструкціи, а также инструктированіе ихъ посредствомъ приказовъ, циркуляровъ, разъясненій и въ экстренныхъ случаяхъ телеграммами.

## По вопросу 120

120. Организація  
обмѣна и способы  
устраненія перехода  
вагоновъ безъ за-  
писи. Обмѣнъ казен-  
ныхъ дорогъ съ ка-  
зенными и казенныхъ  
съ частными.

начальникъ сл. движенія доложилъ, что обмѣнъ вагонами между сосѣдными и Либаво-Роменской ж. д. производится во всемъ согласно Общему Соглашенію о взаимномъ пользованіи товарными вагонами (§§ 20—47). Вагоны передаются въ обѣ стороны по техническимъ вѣдомостямъ (бланкъ форма № 1 къ § 20, 21, 22, 26 и 28 Общ. Соглашенія) съ составленіемъ къ концу сутокъ акта (бланкъ форма № 2 къ § 28 Общ. Соглашенія). Означенные документы служатъ основаніемъ для производства расчетовъ между дорогами по обмѣну и пользованію всякаго рода вагонами и перехода вагоновъ по номерамъ на основаніи пробѣжныхъ листковъ. Въ цѣляхъ заинтересованія агентовъ отдѣла статистики въ обнаруженіи обширнаго перехода вагоновъ установлена особая премія на основаніи положенія, утвержденного Комитетомъ Управленія ж. д. по журналу 10 іюля 1908 г. за № 1618 (прик. по Либаво-Роменской ж. д. № 134—1908 г.).

Либаво-Роменская ж. д. обмѣнивается съ 6-ю казенными желѣзными дорогами, а именно: Южными, Полѣскими, Риго-Орловской, М.-Брестской, Николаевской и С.-Западными въ 11 передаточныхъ пунктахъ и въ одномъ передаточномъ пунктѣ съ частною М.-К.-Воронежскою ж. д. Съ послѣдней Либаво-Роменская ж. д. производитъ обмѣнъ на точномъ основаніи Общ. Соглашенія о вагонахъ. Обмѣнъ же между Либаво-Роменской и сосѣдными казенными дорогами, въ цѣляхъ упрощенія всѣхъ манипуляцій, производится по частнымъ соглашеніямъ. При этомъ передаточныя станціи общаго пользованія двухъ смежныхъ сосѣднихъ дорогъ, въ цѣляхъ сокращенія расходовъ, объединены въ вѣдѣніи одной дороги, а именно: въ вѣдѣніи Либаво-Роменской ж. д. станціи: Ромны и Бахмачъ съ Южными, Жлобинъ и Муравьево въ Риго-Орловской, Ново-Вилейскъ и Кошедары съ Сѣверо-Западными и въ вѣдѣніи другихъ сосѣднихъ дорогъ: Р.-Орловской ст. Двинскъ и Николаевской \*) ст. Молодечно, къ которымъ примыкаетъ Либаво-Роменская ж. д.

Такое объединеніе передаточныхъ станцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ значительной степени облегчило обмѣнъ вагоновъ между дорогами, сдѣлавъ изъ двухсторонней передачи—одностороннюю. Благодаря объединенію вагоны менѣ простаиваютъ на передаточныхъ пунктахъ, устраняется излишняя браковка вагоновъ по самому незначительному поводу, какъ это имѣло мѣсто до объединенія и этимъ значительно улучшается оборотъ вагоновъ. Не могло не отразиться къ лучшему это объединеніе и на безопасности движенія и если 0/0 маневровъ дороги, въ вѣдѣніи которой объединенъ пунктъ передачи, возросъ, то онъ, вмѣстѣ съ тѣмъ сократился для другой примыкающей дороги, принеся все же, въ общей сложности, извѣстное сокращеніе для казны.

\*) Нынѣ Полѣскими.

### По вопросу 121

121. Какое участие принимает служба движения въ разработкѣ техническихъ потребностей и условий, касающихся пропускной и провозной способности дороги; не оставляются ли нѣкоторыя потребности движения неудовлетворенными въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія дороги, ненужнаго для потребностей движения?

начальникъ сл. движения сообщаетъ что въ выработкѣ техническихъ условий, касающихся пропускной способности дороги, участие сл. движения заключается въ выясненіи развивающейся коммерческой работы станцій, потребнаго количества поѣздовъ для обслуживанія даннаго участка и необходимаго размѣра путейхъ средствъ для каждой станціи съ цѣлью успѣшнаго и безопаснаго выполненія своей работы. На основаніи такихъ статистическихъ данныхъ и возбуждается, затѣмъ, вопросъ объ усиленіи пропускной способности участковъ дороги, по мѣрѣ дѣйствительной въ томъ надобности, соотвѣтственнымъ потребностямъ способомъ,

Такія работы по развитію дороги, которыя не вызываются дѣйствительной потребностью движения, не производятся.

### По вопросу 122

122. Обеспечивается ли въ необходимой мѣрѣ надзоръ за перевозимыми грузами и какія мѣры принимаются къ розыску засланныхъ грузовъ?

начальникомъ сл. движения было доложено, что надзоръ за перевозимыми по дорогѣ грузами производится:

а) на станціяхъ—при помощи особыхъ караульныхъ сторожей и б) въ пути—кондукторскими бригадами и путевой стражею.

Всѣ принятые къ отправленію грузы, при непогрузкѣ ихъ въ вагоны въ день ввоза, помѣщаются въ пакгаузы или на товарныя платформы.

На дорогѣ всѣ, за весьма рѣдкими исключеніями для станцій, гдѣ почти нѣтъ коммерческихъ операцій, товарные и погрузные дворы обнесены заборами, при чемъ на станціяхъ со значительными операціями на дворахъ имѣются особые привратники. Пакгаузы и ворота дворовъ послѣ прекращенія дневныхъ товарныхъ операцій запираются надежными запорами изнутри и замками снаружи. Окна пакгаузовъ снабжены рѣшетками. Пакгаузы и дворы охраняются караульными сторожами. Грузы, погруженные въ вагоны, но еще не отправленные или прибывшіе на станцію, но еще не разгруженные, обязательно ставятся на извѣстные, специально для этого предназначенные пути, преимущественно у пакгаузовъ. Вагоны эти съ обязательно навѣшенными на нихъ пломбами находятся также подъ охраной караульныхъ сторожей и стрѣлочниковъ.

На станціяхъ со значительнымъ грузооборотомъ обращено вниманіе на возможно лучшее освѣщеніе фонарями большой силы свѣта, пакгаузы же и товарныя платформы малыхъ станцій освѣщаются маркизными фонарями. Кромѣ того, для охраны грузовъ на большихъ станціяхъ Либава и Бахмачъ наняты особые желѣзнодорожные стражники и даже агенты полиціи. Затѣмъ, на всѣхъ крупныхъ станціяхъ дѣлаются ночные обходы и про-

вѣрка караульныхъ постовъ. Всѣ эти принятыя дорогою мѣры настолько цѣлесообразны, что кражи грузовъ на станціяхъ сравнительно весьма рѣдки, особенно въ послѣднее время. Въ Бахмачѣ кражи, послѣ поимки весною текущаго года главарей шайки воровъ, оперировавшихъ какъ на станціи, такъ и на пути, совершенно прекратились. За поимку этихъ воровъ жандармской полиціи было выдано вознагражденіе.

Болѣе часты, однако, кражи грузовъ не на станціяхъ, а во время слѣдованія поѣздовъ, при чемъ злоумышленники, пользуясь темнымъ временемъ, вспрыгиваетъ на тормоза товарныхъ вагоновъ на участкахъ дороги, гдѣ изъ-за профиля поѣзда идутъ медленно, прорѣзываютъ стѣнки вагоновъ, выбираютъ болѣе цѣнные грузы, выбрасываютъ ихъ на путь и скрываются въ большинствѣ случаевъ безнаказанно. Такія кражи имѣли мѣсто на участкахъ Гомель-Зябровка, Дочь-Бахмачъ, Бахмачъ-Григоровка. Борьба съ этимъ зломъ вызвала со стороны управленія дороги рядъ мѣропріятій:

1) прекращена отправка на участкѣ Гомель-Бахмачъ поѣздовъ съ мелочнымъ цѣннымъ грузомъ въ темное время;

2) воспрещена нагрузка этихъ грузовъ въ тормозные вагоны;

3) въ темное время на участкѣ Гомель-Бахмачъ всѣ товарные поѣзда снабжены особыми фонарями съ рефлекторами, устанавливаемыми на заднихъ тормозахъ и отбрасывающими свѣтъ на полотно дороги, такимъ образомъ, чтобы кондукторъ послѣдняго тормоза могъ тотчасъ же замѣтить выброшенный съ поѣзда грузъ;

4) на Бахмачскомъ путепроводѣ, гдѣ были случаи кражъ, поставлены фонари;

5) въ виду того, что кражи изъ проходящихъ поѣздовъ на участкѣ Гомель-Бахмачъ были весьма дерзки—на станціи Гомель (въ районѣ желѣзнодорожной бани) былъ случай нападенія злоумышленника на кондуктора съ ножомъ изъ-за того, что кондукторъ своевременно принялъ мѣры къ остановкѣ поѣзда, увидѣвъ его садящимся на тормозъ, — управленіе дороги, помимо усиленія надзора за проходящими поѣздами путевой стражи, сносилось съ губернаторами Черниговской и Могилевской губерній объ усиленіи надзора со стороны полиціи за населеніемъ деревень, прилегающихъ къ дорогѣ.

Эти мѣры приняты, въ частности, къ участкамъ дороги, гдѣ были кражи.

Вообще же, предложено агентамъ передъ погрузкой въ вагоны мелочного груза, обязательно уничтожать на вагонѣ всѣ надписи, чтобы съ виду вагонъ съ такимъ грузомъ ничѣмъ не отличался отъ другихъ вагоновъ и передъ накладываніемъ пломбъ на вагоны ушки дверей обязательно скручивать помощью проволоки настолько толстой, чтобы для снятія ея и открытія две-

рей вагона были нужны приспособленія и сдѣлать это на ходу поѣзда ударомъ снизу о скобу вагона было невозможно.

Въ пути грузы находятся подъ охраной кондукторской бригады. При стоянкахъ на станціяхъ бригады располагаются такъ, чтобы обѣ стороны поѣзда были охранены вполне надежно.

Слабый надзоръ какъ за пакгаузами и грузами на станціяхъ, такъ и въ поѣздахъ карается весьма сурово не только административнымъ воздѣйствіемъ на виновныхъ въ этомъ агентовъ, но и наложеніемъ на премію виновныхъ, причитающуюся имъ по товаростанціоннымъ работамъ, убытковъ дороги, явившихся слѣдствіемъ ихъ небрежности.

Розыскъ засланнаго или недостающаго по документамъ груза производится депешной перепиской. Станція, обнаружившая засылку или недостачу, немедленно даетъ объ этомъ депешу по порядку, указаннымъ § 29 инструкціи о сортировкѣ мелочныхъ грузовъ и правилами телеграфныхъ сношеній, станціи отправления груза или станціи, чьи на вагонѣ пломбы.

Депеши эти адресуются въ копіи начальнику сл. движенія и конторѣ движенія (товарный столъ); всѣ такія депеши регистрируются; замѣченныя недоразумѣнія тотчасъ же выясняются, устанавливаются виновные агенты и при необходимости производятся разслѣдованія черезъ участковыхъ ревизоровъ движенія. Этотъ же порядокъ установленъ и для багажа.

За 1909 годъ зарегистрированныхъ депешною перепискою засылокъ и несправностей по доставкѣ грузовъ было 1511 случаевъ, изъ нихъ разслѣдовано 560 дѣлъ, въ остальныхъ случаяхъ засылки были урегулированы безъ разслѣдованія.

Спеціальныхъ агентовъ для розыска грузовъ сл. движенія не имѣетъ, такъ какъ единственный такой агентъ, хотя и содержащійся за счетъ сл. движенія (по № 193), находится въ распоряженіи коммерческой сл. и потому всѣ разслѣдованія производятся ею чрезъ ревизоровъ движенія, при обнаруженіи же засылокъ или недостачъ особенно цѣнныхъ грузовъ розыскъ ихъ производится этимъ агентомъ или ревизорами коммерческой сл. распоряженіемъ этой послѣдней.

**Вопросы 123, 124 и 125** разсмотрѣны ранѣе.

## По вопросу 126

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки и перегрузки сборныхъ грузовъ.

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что такая исключительная продолжительность можетъ явиться только слѣдствіемъ необходимости станціи передачи при массовомъ наплывѣ грузовъ или внѣшнихъ, не зависящихъ отъ дороги условій. Случаи исключительной продолжительности задержки грузовъ, въ зависимости отъ неустройства станціи, имѣли мѣсто на Либаво-Роменской ж. д. въ зиму 1906/7 гг.; когда при большомъ движеніи и

частыхъ сильныхъ мятеляхъ неустройство ст. Бахмачъ влекло задержку проходящихъ грузовъ. Причины этой задержки обстоятельно разъяснены въ представляемомъ бланкѣ удостовѣренія, благодаря которому весьма многіе иски о просрочкѣ удалось отклонить. Просрочки грузовъ на другихъ станціяхъ изъ-за пересортировки или перегрузки носятъ чисто случайный характеръ.

### По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

доложено, что на дорогѣ имѣется на всѣхъ станціяхъ, кромѣ ст. Либава, Ново-Вилейскъ и Ромны, достаточное количество вполнѣ оборудованныхъ складочныхъ помѣщеній, обеспечивающихъ дѣйствительную въ нихъ потребность не только въ періоды усиленныхъ перевозокъ.

И только во время массоваго движенія хлѣба, при недостаткѣ подвижнаго состава, ощущаемомъ всею сѣтью жел. дорогъ, какъ это имѣло мѣсто во время минувшей войны, на южныхъ небольшихъ станціяхъ дороги имѣющіяся тамъ складочныя помѣщенія оказывались недостаточными, и для храненія ввозимаго хлѣба приходилось устраивать временные подстилы, дѣйствовавшіе, однако, въ теченіе короткаго срока. Устройство такихъ подстиловъ—явленіе исключительное, и имѣетъ мѣсто лишь для хлѣбныхъ грузовъ по назначенію въ запрещенныхъ или ограниченныхъ направленіяхъ. Необходимость постройки въ Либаваѣ элеватора всесторонне обслѣдована и признана неотложной.

Что касается вопроса о постройкѣ элеватора въ Либаваѣ, то начальникъ сл. движенія считаетъ, что предполагаемый элеваторъ не дастъ какъ таковой какой-либо прибыли и потому частнымъ лицомъ или обществомъ онъ врядъ ли будетъ построенъ. Его можетъ построить Либава-Роменская ж. д. и для нея элеваторъ безусловно привлечетъ массу груза при условіи, чтобы были установлены правильные тарифы и сроки храненія. Либава-скимъ грузохозяевамъ приходится оборачиваться съ грузомъ въ 48 часовъ и потому накладные расходы въ Либаваѣ достигаютъ 25 руб. на вагонъ; между тѣмъ если бы возможно было ихъ понизить хотя до 17 руб., то тѣмъ самымъ возможно было бы привлечь массу груза къ лучшему изъ русскихъ портовъ — Либава-скому.

### По вопросу 128

128. Стоимость работъ низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о

начальникъ сл. движенія доложилъ, что низшими станціонными служащими исполняется нагрузка, выгрузка и перегрузка багажа и товаровъ большой скорости; кромѣ того, по недостатку рабочихъ для производства нагрузки или выгрузки мелочныхъ грузовъ при раздачѣ товаровъ малой скорости по станціямъ и

товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ желательнo ли измѣненіе въ положеніяхъ?

погрузкѣ въ сборные поѣзда ими обрабатывается до 50% попутныхъ отправокъ, каковая работа опредѣляется приблизительно отъ 20.000 до 25.000 руб. въ годъ. Ставки на товаро-станціонныя работы установлены въ 1894 г. и съ тѣхъ поръ послѣдовало увеличеніе лишь для Либавы, на остальныхъ же станціяхъ увеличенія стоимости работы почти не производились.

Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ, дѣйствующее въ настоящее время на дорогѣ, представляется въ Комиссію.

Что касается желательныхъ въ немъ измѣненій, то, принимая во вниманіе, что отвѣтственной по каждой заявленной претензіи является въ сущности не данная станція, допустившая возникновеніе претензіи, а извѣстная группа лицъ, обслуживавшихъ эту станцію въ моментъ совершенія перевозки отправки, по коей заявлена претензія, казалось бы, слѣдовало, въ интересахъ справедливости, и отвѣтственность по претензіи относить именно на эту группу лицъ, внѣ зависимости отъ мѣста ихъ послѣдующаго служенія.

Этимъ было бы достигнуто устраненіе задолженности извѣстной станціи и таковая ложилась бы не на ея фондъ, а числилась бы исключительно за отвѣтственной группой лицъ и новый штатъ станціи уже не несъ бы отвѣтственности за тѣ неисправности, которыя имъ и не были допущены.

Затѣмъ желательно, чтобы долги агентовъ, вытекающіе изъ групповой отвѣтственности, судя по обстоятельствамъ дѣла, могли быть, по усмотрѣнію совѣта, списываемы съ дебета агентовъ въ тѣхъ случаяхъ, когда вина не можетъ быть вѣнена каждому въ отдѣльности лицу. Желательно также установить фактическій контроль за производствомъ операций на станціяхъ введеніемъ за счетъ фонда ревизоровъ товарно-станціонныхъ работъ.

Такъ какъ вопросы 129, 130 и 131 разсмотрѣны при обсужденіи вопросовъ службъ сборовъ и коммерческой, Предсѣдатель предлагаетъ перейти

### къ вопросу 132.

132. Какой установленъ надзоръ для устраненія бесплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

Начальникъ сл. движенія полагаетъ, что вслѣдствіе отсутствія въ дѣйствующихъ законоположеніяхъ и правилахъ какихъ бы то ни было указаній о воспрещеніи пассажирамъ съ багажомъ брать билеты у пассажировъ его неимѣющихъ для предъявленія въ багажную кассу для соотвѣтственной скидки съ вѣса багажа, дорога въ данномъ отношеніи никакихъ мѣръ принять не можетъ. Затѣмъ же, чтобы по одному и тому же билету не была сдѣлана дважды льготная скидка съ вѣса багажа, слѣдять по документамъ сл. сборовъ и лица, ревизующія станціи; кромѣ того, на лицевой сторонѣ предъявляемыхъ при сдачѣ багажа билетовъ кассою накладывается штемпель „багажъ“.

При этомъ нельзя не обратить вниманія на перевозку со всѣми пассажирскими поѣздами въ багажныхъ вагонахъ почтовыхъ мѣшковъ и бауловъ, принимаемыхъ къ бесплатной перевозкѣ отъ почтоваго вѣдомства и сильно стѣсняющихъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ перевозку багажа.

### По вопросу 133

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскія поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

начальникомъ сл. движенія было доложено, что для того, чтобы устранить допущеніе въ пассажирскіе поѣзда безбилетныхъ пассажировъ, увеличены составы кондукторскихъ бригадъ, обслуживающихъ эти поѣзда съ такимъ расчетомъ, чтобы на каждого кондуктора въ поѣздѣ было не болѣе 1—3 вагоновъ. При такомъ надзорѣ за вагонами, принимая во вниманіе, что двери вагоновъ, противоположныя приближающейся станціи, бригада обязана запираеть на ключъ (въ Либавѣ разрѣшено оставлять въ каждомъ вагонѣ открытою для впуска публики только одну дверь), допущеніе безбилетнаго пассажира въ поѣзда можетъ явиться лишь какъ слѣдствіе небрежности кондукторской бригады или умышленной посадки, что при обнаруженіи карается весьма строгими взысканіями вплоть до немедленнаго увольненія отъ службы.

Съ провозомъ безбилетныхъ пассажировъ дорога предприняла интенсивную борьбу, начиная съ 1906 г. Съ этого времени ревизія поѣздовъ, помимо назначенныхъ для этого 4-хъ специальныхъ ревизоровъ поѣздовъ, помимо ревизій ревизорами движенія, станціоннаго счетоводства, коммерческими ревизорами, чинами контроля, производятся линейными агентами сл. движенія: начальниками станцій, ихъ замѣстителями и запасными агентами. Для такихъ ревизій, чтобы ихъ планомѣрно систематизировать, на каждый мѣсяць вырабатывается особый графикъ, по графику станціями выписываются наряды на контроль поѣздовъ, наряды эти подкладываются въ особо установленные для этой цѣли календари; затѣмъ, календари задѣлываются такимъ образомъ, что станція, вскрывая ежедневно по 1 листу, узнаетъ только въ день, назначенный ей для ревизіи поѣзда № этого поѣзда и перегонъ, на которомъ должна быть произведена ревизія.

Такимъ образомъ ревизія эта является неожиданной какъ для кондукторской бригады, такъ отчасти и для самаго ревизующаго, который о ревизіи узнаетъ только въ день, назначенный для ревизіи.

На производство такой ревизіи, т. е. на выплату суточнаго довольствія командированымъ агентамъ дорога тратитъ въ годъ 6.000 руб. Результатъ установленія такой ревизіи отразился на увеличеніи доходности дороги по продажѣ пассажирскихъ билетовъ, главнымъ образомъ на продажѣ билетовъ мѣстнаго



сообщения. Такъ, выручка во второй половинѣ 1906 г., когда былъ введенъ этотъ порядокъ контроля, превысила выручку 1-й половины года на 71.815 руб. Въ общемъ, ростъ выручки за билеты слѣдующій:

1904 года . . . . .	2.232.036 руб. 52 коп.
1905 „ . . . . .	1.982.387 „ 86 „
1906 „ . . . . .	2.298.474 „ 18 „
1907 „ . . . . .	2.484.959 „ 84 „
1908 „ . . . . .	2.703.706 „ 27 „

### По вопросу 134

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для: а) ограждения безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій и б) производстванеобходимой отчетности? Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ службы движенія.

начальникъ сл. движенія сообщилъ, что въ 1908 году управленіемъ дороги, съ цѣлью изслѣдованія вопроса о числѣ необходимыхъ на станціяхъ служащихъ для производства коммерческихъ операций, отчетности и охраны грузовъ, была командирована на линію коммиссія изъ представителей сл. движенія, коммерческой, сборовъ и контроля; эта коммиссія путемъ личнаго обзора дѣятельности каждой отдѣльной станціи установила размѣры необходимаго для нея штата.

Эти размѣры и служатъ нормой для штатовъ станцій. Съ увеличеніемъ дѣятельности какой-либо станціи, штатъ ея увеличивается или временнымъ прикомандированіемъ необходимыхъ служащихъ, если увеличеніе работы станціи приходится только на какой-либо извѣстный періодъ (дачныя мѣста, ярмарки) или постояннымъ, если развитіе дѣятельности станціи идетъ прогрессивно все время.

Служащихъ на линіи собственно нужно раздѣлить на двѣ категоріи:

а) для ограждения безопасности движенія.

Къ этой категоріи служащихъ сл. движенія относятся: помощники начальниковъ станцій, постовъ, разъѣздовъ, какъ непосредственно распоряжающіеся техническимъ движеніемъ поѣздовъ, составители поѣздовъ, сцѣпщики вагоновъ и стрѣлочники всѣхъ наименованій.

Необходимое число этихъ служащихъ опредѣляется на основаніи утвержденнаго Г. Министромъ Путей Сообщенія 1 янв. 1907 г. № 14471 „Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ“. Помощники начальниковъ станцій, постовъ и разъѣздовъ въ большинствѣ случаевъ несутъ 3-хъ смѣнное дежурство, лишь на нѣкоторыхъ станціяхъ съ незначительной коммерческой дѣятельностью и на участкахъ вообще съ слабымъ движеніемъ штатъ сокращается до размѣровъ, потребныхъ для установленія 2<sup>1/2</sup> и даже 2-хъ смѣннаго дежурства.

Штатъ составителей поѣздовъ и сцѣпщиковъ вагоновъ устанавливается въ зависимости отъ числа работающих маневро-

выхъ паровозовъ, при чемъ на станціяхъ съ значительной работой устанавливается 3-хъ смѣнное дежурство, а на станціяхъ съ болѣе слабой работой 2<sup>1/2</sup> смѣнное дежурство. Штатъ стрѣлочниковъ опредѣляется числомъ стрѣлочныхъ постовъ на каждой станціи, для обслуживанія которыхъ въ большинствѣ установлено 2<sup>1/2</sup> смѣнное дежурство и лишь на особо дѣятельныхъ, а также и на централизованныхъ постахъ установлено 3-хъ смѣнное дежурство.

При централизаціи стрѣлокъ достигается сокращеніе стрѣлочныхъ постовъ, но это сокращеніе въ слишкомъ незначительной степени отражается на сокращеніи штата стрѣлочниковъ, такъ какъ для обслуживанія такихъ постовъ нужно переходить съ двухъ съ половинной смѣннаго дежурства на трехъ смѣнное,

б) Потребный штатъ для производства необходимой отчетности, какъ и вообще всего дѣлопроизводства, устанавливается по мѣрѣ дѣйствительной надобности.

Штатъ низшихъ агентовъ сл. движенія слѣдуетъ считать исполнѣ удовлетворяющимъ своему назначенію, такъ какъ лишь на должности сторожей принимаются лица безъ особаго испытанія, хотя обязательно грамотныя и преимущественно запасные нижніе чины, на должности же стрѣлочниковъ опредѣляются такія же лица, какъ и на должности сторожей, но лишь по предварительномъ ознакомленіи съ обязанностью стрѣлочника и выдержаніи установленнаго испытанія; на остальные должности какъ то: старшихъ стрѣлочниковъ, сцѣпщиковъ вагоновъ, проводниковъ паровозовъ, составителей поѣздовъ и пр. назначаются уже изъ стрѣлочниковъ или другихъ должностей, исполнѣ испытанные агенты и также по выдержаніи установленнаго экзамена.

### По вопросу 135

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

начальникомъ сл. движенія доложено, что нормы вознагражденія агентовъ сл. движенія опредѣляются смѣтнымъ порядкомъ (содержаніе) въ зависимости отъ интенсивности работы станцій, а также дороговизны жизни (Либава).

### По вопросу 136

136. Какъ достигается правильное распределеніе труда служащихъ?

начальникъ сл. движенія доложилъ, что между агентами технического движенія трудъ распределенъ установленіемъ дежурствъ согласно утвержденному Министромъ Путей Сообщенія 1 янв. 1907 г. „Положенія о продолжительности службы и отдыха служащихъ, причастныхъ къ техническому движенію поѣздовъ“. Между коммерческими агентами, а также и въ конторахъ работа распределяется, приблизительно, равномерно и при томъ съ тѣмъ расчетомъ, чтобы агентъ могъ окончить ее въ установленное для занятій урочное время, или, вообще, чтобы работа агента продолжалась отъ 6 до 9 часовъ въ сутки.

## 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?

начальникъ сл. телеграфа доложилъ, что для сокращенія телеграфной корреспонденціи на Либаво-Роменской ж. д. предпринять контроль телеграфной корреспонденціи, осуществляемый старшими телеграфистами и контрольнымъ отдѣломъ конторы службы.

Съ 1906 года установленъ обмѣнъ почтовыми депешами, которыя пересылаются съ поѣздами и замѣняютъ менѣе срочныя телеграммы.

Кромѣ того, существуютъ правила телеграфныхъ сношеній, введенныя съ 1906 г., къ которымъ приложенъ списокъ условныхъ адресовъ агентовъ дороги, имѣющихъ право подачи служебныхъ депешъ.

Условные знаки для подачи депешъ дорожными мастерами о количествѣ работъ.

Условные знаки для подачи депешъ по сл. движенія на особыхъ бланкахъ по обмѣну и обороту вагоновъ.

По сл. тяги—о ремонтъ вагоновъ.

### По вопросу 138

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 гг. на каждого телеграфиста на станціяхъ имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

представлена въ Высшую Комиссію особая схема.

### По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-железнодорожныхъ аппаратовъ и электроблокировки пути?

начальникомъ сл. телеграфа доложено, что установка электро-железнодорожной сигнализациі сопровождается сокращеніемъ смѣтныхъ расходовъ на содержаніе телеграфистовъ, обслуживающихъ движеніе поѣздовъ по телеграфному соглашенію, обслуживаніе же телеграфныхъ аппаратовъ на малыхъ станціяхъ, за незначительностью корреспонденціи, возлагается на агентовъ сл. движенія.

На Либаво-Роменской ж. д. съ введеніемъ электрожелезнодорожной сигнализациі съ 1904 г. на участкѣ Минскъ—Ново-Вилейскъ сокращенъ штатъ телеграфистовъ на 18 человекъ, что составляетъ 50% всего числа телеграфистовъ промежуточныхъ станцій этого участка, и уменьшенъ соотвѣтствующій источникъ расхода на 4.560 руб. Въ 1907 г. съ установкой той же сигнализациі на участкѣ Минскъ—Гомель сокращенъ штатъ на 30 человекъ или 40% съ содержаніемъ въ 9000 руб.

Установка электроблокировочной сигнализации даетъ совершенно обратный эффектъ на расходы по сл. телеграфа. При устройствѣ этого рода сигнализации всѣ промежуточные разъѣзды, которые при телеграфномъ соглашеніи открываются для дѣйствія лишь на время усиленнаго движенія и обслуживаются агентами сл. движенія, не создавая никакихъ расходовъ для сл. телеграфа, преобразовываются въ постоянные посты съ установкой на нихъ блокировочныхъ аппаратовъ и на большихъ станціяхъ учреждаются входные блокъ—посты. Обслуживаніе этихъ постовъ вызываетъ необходимость въ созданіи особой категоріи служащихъ сигналистовъ, для каждаго поста по 3 человекъ при 3-хъ смѣнномъ дежурствѣ, въ виду важности ихъ служебнаго положенія для безопасности движенія.

На Либаво-Роменской ж. д. съ открытіемъ дѣйствія электроблокировочной сигнализации на участкѣ Гомель-Бахмачъ въ 1903 и 1904 гг. введено 27 сигналистовъ съ содержаніемъ 8.640 руб.

Опредѣлить возможныя въ зависимости отъ сего сокращенія по сл. движенія не представляется возможнымъ за отсутствіемъ опыта. Упомянутая установка электроблокировочной сигнализации, совпала съ устройствамъ второго пути на этомъ участкѣ, поэтому измѣненіе кредитовъ, личнаго состава, а также всѣ преимущества должны быть отнесены на это именно устройство.

Начальникъ дороги отмѣтилъ, что сигналистовъ, а слѣдовательно, и расходъ на содержаніе ихъ слѣдуетъ относить не на сл. телеграфа, а на сл. движенія, тѣмъ болѣе, что по сл. телеграфа эти агенты никакого повышенія получить не могутъ, а по сл. движенія у нихъ есть возможность двигаться впередъ.

Начальникъ сл. движенія доложилъ, что онъ вполне сочувствуетъ этому измѣненію, но затрудненіемъ при такомъ измѣненіи можетъ явиться вопросъ, изъ какихъ кредитовъ платить этимъ агентамъ вознагражденіе.

### По вопросу 140

140. Чѣмъ определяется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается въ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировкѣ или безъ блокировки?

Начальникъ сл. телеграфа доложилъ, что количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ определяется правилами устройства, содержанія, ремонта и дѣйствія телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ для общественнаго пользованія, утвержденныхъ министромъ внутреннихъ дѣлъ 29-го февраля 1880 года.

Количество аппаратовъ по кругамъ устанавливается въ зависимости отъ напряженія телеграфной корреспонденціи въ предѣлахъ отъ 4 до 8 аппаратовъ съ нагрузкой на каждый кругъ до 2500 депешъ въ мѣсяцъ. При увеличеніи работы до 4000 штукъ производится перераспределеніе круговъ, и вообще расширеніе круговъ болѣе 8-ми аппаратовъ ограничено необходимостью предоставленія каждой станціи свободно отрабатывать свою телеграфную корреспонденцію.

### III. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ.

3 іюля въ дневномъ засѣданіи въ управленіи Либаво-Роменской ж. д. была разсмотрѣна слѣдующая программа вопросовъ, которые Особая Высшая Комиссія постановила предложить на мѣстахъ при обследованіи организаціи желѣзныхъ дорогъ (приложеніе къ журналу 5 засѣданія Организаціонной Подкомиссіи):

#### По I вопросу программы организаціонной Подкомиссіи.

1. Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

2) Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ?

3. Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разного 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 спеціального назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія: опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемая имъ выгоды.

#### По вопросу 2 программы:

1. Что можетъ быть представлено компетенціи управленія дороги:

- а) по исполненіи смѣты,
- б) по договорамъ,
- в) по заказамъ,
- г) по техническимъ вопросамъ?

2. Нужна ли заводская инспекція и не слѣдуетъ ли замѣнить ее чѣмъ-либо инымъ? Описаніе случаевъ неправильной пріемки заводской инспекціей.

3. Какой желателенъ порядокъ заказа и поставки подвижного состава?

4. Какія измѣненія и упрощенія желательны въ правилахъ технической эксплуатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующие на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5. Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа пріобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта,

рельсъ, шпаль, крестовинъ, стрѣлокъ и др., частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6. Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно) съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

- а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени приобрѣтенія долго лежащаго имущества;
- б) негоднаго—съ показаніемъ предположеній о способѣ возможно выгодной и скорой его ликвидаціи.

7. Способы хранения на складахъ, ихъ учетъ; порядокъ требованія. Какіе предметы приобрѣтаются не матеріальной сл. Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и приѣмки?

8. Какъ усчитываются служебныя перевозки при оцѣнкѣ инвентарной стоимости имущества?

9. Желательно ли сохраненіе матеріальной сл. и не слѣдуетъ ли предоставить приобрѣтеніе службамъ-потребительницамъ?

### По вопросу 3 программы:

1. Можетъ ли быть предоставлено приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

- а) начальнику дороги—всѣхъ, кромѣ начальниковъ службъ и отдѣловъ,
- б) начальникамъ службъ—кромѣ начальниковъ участковъ, дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ управленія службой;
- в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:
  - α) пути—кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,
  - β) тяги—кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,
  - γ) движенія—кромѣ ревизоровъ, начальниковъ станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ, съ оставленіемъ за Министерствомъ права veto по этимъ назначеніямъ.

2. Затребовать всѣ дѣйствующія на 1 іюня на дорогѣ положенія о служащихъ.

### По вопросу 5 программы:

1. Желательная организація и предѣлы власти начальниковъ отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2. Не слѣдуетъ ли присоединить сл. телеграфа къ сл. движенія, уничтоживъ вовсе сл. телеграфа, какъ таковую

или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ - механиковъ и технической надзоръ за линіей телеграфа въ сл. телеграфа?

3. Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требования, которыя предъявляются округами.

#### По вопросу 6 программы:

1. Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижнаго состава.

2. Регистрація движенія и работы дороги (организация статистики); затребовать всѣ дѣйствующіе на дорогахъ на 1 іюня положенія и приказы о паровозномъ и вагонномъ хозяйствѣ.

3. Не слѣдуетъ ли часть статистики, для лучшаго и быстрѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ его работъ, передать въ отдѣленія по типу Привислинской ж. д.?

4. Организация смазки подвижнаго состава.

#### По вопросу 7 программы:

1. Кодификація всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ.

2. Какой существуетъ порядокъ ознакомленія агентовъ дороги съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями?

3. Упрощеніе отчетности (затребовать полный сводъ бланковъ отчетности по всѣмъ службамъ).

4. Въ какихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла желательна замѣна ручнаго труда механическимъ?

5. Квартирныя деньги и жилые дома; полоса отчужденія и лавочки.

#### По вопросу 8 программы:

1. Смѣняемость служащихъ.

2. Допущеніе на службу женщинъ.

3. Упрощеніе регистраціи и учета военнообязанныхъ.

#### По вопросу 11 программы:

1) Затребовать за 1908 годъ списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

2. Затребовать списокъ за 1908 годъ числа экстренныхъ служебныхъ поѣздовъ съ указаніемъ лицъ, ими пользовавшихся и числа сдѣланныхъ поѣздо-верствъ.

3. Количество подрядческих: нарядовъ и бесплатныхъ билетовъ.

Замѣтивъ, что отвѣты на первые три пункта вопроса 1-го отчасти даны при обсужденіи хозяйственной программы, отчасти же заключаются въ представленныхъ дорогою письменныхъ свѣдѣніяхъ, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ начальника дороги и начальниковъ службъ высказаться по пункту 4-му вопроса.

Начальникъ дороги полагаетъ, что было бы цѣлесообразно присоединить къ Либаво-Роменской ж. д. участокъ Ромны—Кременчугъ Южныхъ ж. д.; за это присоединеніе говоритъ, прежде всего, то обстоятельство, что участокъ Бахмачъ—Ромны, длиною въ 73 вер. не можетъ быть съ достаточной экономичностью обслуживаемъ паровозами; далѣе, ст. Ромны является границею дороги, не дѣля по существу участокъ Бахмачъ—Кременчугъ на двѣ части, отличающіяся другъ отъ друга: дѣленіе это чисто случайное и для удобства движенія приходится пассажирское движеніе по всему участку производить подвижнымъ составомъ Либаво-Роменской ж. д.; онъ ходитъ до ст. Кременчугъ. Южные ж. д. сознаютъ ненормальность дѣленія дороги на ст. Ромны и полагаютъ необходимымъ участокъ Бахмачъ—Ромны присоединить къ Южнымъ ж. д.; между тѣмъ сѣтъ Южныхъ ж. д. и такъ велика, а Либаво-Роменская ж. д., одна изъ самыхъ короткихъ, имѣетъ больше преимуществъ въ смыслѣ присоединенія выше-названнаго участка.

Кромѣ того, желательно присоединить линію Жлобинъ—Витебскъ, для которой въ значительной степени работаетъ Либаво-Роменская ж. д.; этотъ участокъ является какъ бы естественнымъ продолженіемъ Либаво-Роменской ж. д., которая если и не выиграетъ отъ этого съ коммерческой стороны, то приобрѣтетъ съ точки зрѣнія техники движенія.

Начальникъ сл. движенія полагаетъ, что перемѣщеніе Жлобинскаго обмѣннаго пункта въ Витебскъ съ присоединеніемъ Жлобинъ-Витебскаго участка Риги-Орловской ж. д. къ Либаво-Роменской ж. д. оказало бы существенное вліяніе не только на ускореніе движенія грузовъ и сокращеніе обмѣна, но и на улучшение утилизаціи подвижнаго состава. Такъ, Риги-Орловской ж. д., въ вѣдѣніи которой находится участокъ Жлобинъ—Витебскъ, крайне трудно регулировать обмѣнъ по Жлобину, такъ какъ, получая здѣсь отъ Либаво-Роменской ж. д. груженные вагоны по преобладающему грузовому направленію къ Ригѣ и Петербургу черезъ Витебскъ, Риги-Орловская ж. д. должна обмѣнивать ихъ на порожніе, поступающіе частью по обмѣну съ Московско - Виндаво - Рыбинской ж. д. и частью изъ Риги со своими поѣздами для дальнѣйшей переотправки къ Брянску. Эти порожніе вагоны изъ Витебска, строго въ соответственномъ



размѣръ, Риго-Орловская ж. д. должна направлять въ Жлобинъ представляющій для нея лишь тупиковую станцію, на которой порожніе вагоны могутъ быть израсходованы только для обмѣна съ Либаво-Роменской ж. д., почему всякій направленный туда излишній вагонъ, сверхъ нужнаго числа вагоновъ для обмѣна, неизбѣжно долженъ простаивать тамъ непроизводительно. При напряженномъ движеніи, когда каждый вагонъ имѣетъ цѣну, Риго-Орловская ж. д., преслѣдуя ту цѣль, чтобы не пропустить излишняго для обмѣна порожняго вагона въ Жлобинъ, постоянно туда не досылаетъ вагоновъ и постоянно, при напряженномъ движеніи, должна по обмѣну, пользуясь для другихъ своихъ потребностей даже тѣми порожними, естественное обратное направление которыхъ, послѣ выгрузки въ Петербургъ, лежитъ черезъ Витебскъ—Жлобинъ—Бахмачъ—Ромны на Южныя дороги. При слабомъ же движеніи разсматриваемое положеніе обмѣна въ Жлобинъ видоизмѣняется діаметрально противоположно: Риго-Орловской ж. д. некуда дѣвать порожнихъ, они по инерціи бѣгутъ въ Жлобинъ, загромождая эту станцію.

Если бы присоединить къ Либаво-Роменской ж. д. участокъ Жлобинъ — Витебскъ и объединить ст. Витебскъ въ вѣдѣніи Риго-Орловской ж. д., то обмѣнъ изъ Жлобина былъ бы перенесенъ въ Витебскъ, т. е. на сквозную станцію Риго-Орловской ж. д., на которой правильный обмѣнъ выполнялся бы безъ потери вагоно-дней путемъ простой отцѣпки отъ проходящихъ поѣздовъ недостающаго числа порожнихъ, послѣ сдачи на участокъ Витебскъ—Жлобинъ всѣхъ порожнихъ, поступившихъ съ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., благодаря чему вагоны эти были бы приняты непосредственно Либаво-Роменской ж. д., безъ участія Риго - Орловской ж. д., что для послѣдней неминуемо сократило бы работу по обмѣну, не увеличивая таковой и для Либаво-Роменской ж. д. Между тѣмъ, при такой постановкѣ дѣла, движеніе грузовъ, безусловно, ускорилось бы (въ 1909 г. съ Либаво-Роменской ж. д. на Жлобинъ-Витебскій участокъ было передано по обмѣну 49.829 груженыхъ вагоновъ или, среднимъ числомъ, въ день по 137 вагоновъ, а оттуда принято на Либаво-Роменскую ж. д. 26.904 вагона или, въ среднемъ, по 73 груженыхъ вагона въ день).

Переходя къ вопросу о присоединеніи къ Либаво-Роменской ж. д. участка Южныхъ ж. д., начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что вопросъ о перемѣщеніи обмѣннаго пункта между Либаво-Роменской и Южными дорогами изъ Ромень въ Ромоданъ или въ Кременчугъ возбуждался неоднократно, но до сего времени остается еще не разрѣшеннымъ. Между тѣмъ ст. Ромны, будучи приспособлена къ обмѣну не болѣе 100 вагоновъ въ сутки, не можетъ производить установленнаго для нея обмѣна отъ 200 до 300 вагоновъ: въ Ромнахъ имѣются только приѣмные

пути и пути отправления, сортировочныхъ же совершенно нѣтъ, почему, не смотря на послѣдовавшее съ объединеніемъ этой станціи облегченіе условій обмѣна, работу ст. Ромны въ періодъ усиленнаго обмѣна приходится производить съ чрезвычайными затрудненіями и поѣзда отпращиваются съ этой станціи совершенно неподобранными. Такое положеніе вызываетъ тѣмъ большія затрудненія въ движеніи, что слѣдующая распорядительная станція — Бахмачъ не соотвѣтствуетъ своему назначенію: на этой станціи нормальный обмѣнъ установленъ съ Южными ж. д. отъ 250 до 300 вагоновъ и съ Московско-Кіево-Воронежской ж. д. отъ 175 до 275 вагоновъ въ сутки, при чемъ послѣдняя настаиваетъ на увеличеніи нормъ обмѣна до 300 вагоновъ въ сутки; въ дѣйствительности же ст. Бахмачъ не можетъ выполнить самой необходимой работы по разборкѣ поступающихъ къ ней вагоновъ по всѣмъ главнымъ направленіямъ и по формированію поѣздовъ дальняго хода, почему поѣзда изъ Ромень пропускаются до Гомеля безъ разборки и надлежащей сортировки. При этомъ вопросъ о перенесеніи обмѣна изъ Ромень каждый разъ ставился въ смыслѣ установленія точки раздѣла границъ между Либаво-Роменской и Южными дорогами въ такомъ пунктѣ, въ которомъ являлся бы грузообмѣнъ наименьшій и движеніе грузовъ въ ту или другую сторону было бы въ одинаковомъ количествѣ.

Послѣднее условіе, т. е. почти одинаковый грузообмѣнъ въ обоихъ направленіяхъ, по даннымъ за два послѣднихъ, 1908 и 1909 гг., какъ усматривается изъ нижеприведенной таблицы, хотя и имѣется между станціями Ромоданъ и Хороль Южныхъ ж. д., но установленіе здѣсь раздѣла является неудобнымъ по слѣдующимъ соображеніямъ:

Если точку раздѣла дорогъ установить въ Ромоданѣ съ объединеніемъ его въ вѣдѣніи Либаво-Роменской ж. д., въ видахъ освобожденія Южныхъ ж. д. отъ излишней работы по приему въ Ромоданѣ съ Кіево-Полтавской ж. д. отъ 9 до 12 милліоновъ пудовъ грузовъ и передачъ ихъ, затѣмъ, на Либаво-Роменскую ж. д. (передача въ Ромоданѣ грузовъ, прибывающихъ сюда съ юга и съ сѣвера и приемъ ихъ на югъ выражается отъ 3 до 4 милліоновъ пудовъ въ каждомъ изъ сихъ направленій), то остающийся въ вѣдѣніи Южныхъ ж. д. участокъ отъ Кременчуга до Ромодана являлся бы для послѣднихъ лишь тупиковымъ участкомъ, по которому движеніе грузовъ преобладаетъ къ югу. Вслѣдствіе этого Южныя ж. д., получая въ Ромоданѣ отъ Либаво-Роменской ж. д. груженные вагоны по преобладающему грузовому направленію къ Николаеву черезъ Кременчугъ, должны направлять туда для обмѣна порожніе вагоны. Эти порожніе вагоны, будучи направленными Южными ж. д. въ Ромоданъ, представляющей для нихъ лишь тупиковую станцію, въ случаѣ малѣй-

шаго колебанія въ поступленіи грузовъ, неминучемо будутъ загромождаютъ ст. Ромоданъ, почему всякій направленный туда изъ Кременчуга излишній вагонъ сверхъ нужнаго числа вагоновъ для обмѣна неизбѣжно долженъ простаивать тамъ непроизводительно. При недосылкѣ же Южными ж. д. изъ Кременчуга въ Ромоданъ порожнихъ вагоновъ, соотвѣтственно поступленію съ сѣвера грузеныхъ вагоновъ, будутъ неизбѣжно накапливаться какъ въ Ромоданѣ, такъ и на другихъ сѣверныхъ пунктахъ вагонные долги, что въ послѣднее время, при усиленномъ движеніи, и происходило въ Ромнахъ, Бахмачѣ и Жлобинѣ и что сильно затрудняло своевременное движеніе грузовъ. Между тѣмъ, если перенести обмѣнъ изъ Ромень въ Кременчугъ, съ присоединеніемъ къ Либаво-Роменской ж. д. участка Ромны—Кременчугъ и съ объединеніемъ послѣдняго пункта въ вѣдѣніи Южныхъ дорогъ, то при наименьшемъ грузообмѣнѣ въ Кременчугѣ и преобладающемъ грузовомъ движеніи на югъ, недостающее для обмѣна грузеными вагонами необходимое количество порожнихъ вагоновъ восполнялось бы Южными дорогами путемъ простой отцѣпки ихъ отъ проходящихъ поѣздовъ по главной линіи Николаевъ—Харьковъ безъ потери вагоно-дней.

Движеніе грузовъ на Кременчугскомъ участкѣ за два послѣдніе года, въ милліонахъ пудовъ, по направленіямъ было слѣдующее:

		Къ сѣверу.		Къ югу.		Общій грузооборотъ.	
		1908	1909	1908	1909	1908	1909
Бахмачъ	{ прибыло . . . . .	29	28	отпр. . 16	19	45	47
	{ отправлено . . . . .	27	26	приб. 17	19	44	45
Ромны	{ прибыло . . . . .	28	26	отпр. . 16	18	44	44
	{ отправлено . . . . .	27	24	приб. 18	21	45	45
	{ приѣмъ . . . . .	12	9	сдача 3	4	15	13
Ромоданъ	{ сдача . . . . .	3	3	приѣмъ 3	4	6	7
	{ прибыло . . . . .	18	19	отпр. . 18	21	36	40
Кременчугъ: отправлено . . . . .		16	17	приб. 18	23	34	40

Отсюда усматривается, что грузооборотъ въ Кременчугѣ наименьшій, при чемъ движеніе грузовъ здѣсь къ югу преобладающее, къ сѣверу же ихъ теченіе меньшее.

Такимъ образомъ, съ присоединеніемъ къ Либаво-Роменской ж. д. участка Кременчугъ—Ромны и образованіемъ магистральной линіи Кременчугъ—Либавъ и Кременчугъ—Витебскъ, на

которыхъ уже совершается сквозное пассажирское движеніе, приоб- рѣтаются слѣдующія выгоды:

1) грузообмѣнъ будетъ наименьшій и потому работа по об- мѣну сократится;

2) приѣмъ грузовъ въ Ромоданѣ съ Кіево-Полтавской ж. д. къ сѣверу въ количествѣ отъ 9 до 12 милліоновъ пудовъ бу- детъ производиться Либаво-Роменской ж. д. безъ посредства Южныхъ ж. д.:

3) движеніе грузовъ, вообще, между Кременчугомъ и Либавою, а также между Кременчугомъ и Витебскомъ, будетъ нахо- диться въ вѣдѣніи не двухъ-трехъ дорогъ, какъ въ настоящее время, а лишь одной Либаво-Роменской ж. д., благодаря чему доставка грузовъ ускорится;

4) утилизація подвижного состава значительно улучшится, вслѣдствіе распредѣленія вагоновъ по внутреннимъ станціямъ соотвѣтственно потребностямъ каждой, вмѣсто передвиженія порожнихъ вагоновъ между тремя дорогами въ пунктахъ съ большимъ грузообмѣномъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ, сократится и ма- неврочная работа;

5) загроможденіе станціи съ крупнымъ грузообмѣномъ порож- ними вагонами устраняется, а также перемѣщенія порожнихъ вагоновъ, при колебаніяхъ въ движеніи грузовъ, не потребуется;

6) улучшается обслуживаніе паровозами тяговыхъ участковъ: Кременчугъ—Ромоданъ (97 вер.), Ромоданъ—Ромны (94 вер.) и Ромны—Бахмачъ (73 вер.), при чемъ депо Ромны и Ромоданъ будутъ работать каждое на двѣ стороны;

7) избѣгаются расходы въ размѣрѣ 600.000 руб., необходимые на развитіе станціи Ромны;

8) получилась бы возможность составленія поѣздовъ даль- няго хода во время усиленныхъ перевозокъ отъ Ромодана до Витебска.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что такъ какъ вопросъ о пере- мѣщеніи границъ дороги находится въ открытомъ положеніи, то ни Ромны, ни Бахмачъ не развиваются, что, въ періодъ уси- леннаго движенія, заставляеть дорогу кое—какъ перебиваться на всемъ участкѣ до Гомеля; поэтому желательнее скорѣйшее разрѣшеніе даннаго, весьма важнаго для Либаво-Роменской ж. д. вопроса.

Начальникъ коммерческой сл. замѣчаетъ, что, опираясь на статистическія данныя, онъ склоняется къ присоединенію къ Либаво-Роменской ж. д. участка лишь до Ромодана.

Предсѣдатель Подкомиссін, замѣтивъ, что естественное теченіе грузовъ отъ Кременчуга на югъ можетъ лишь подъ вліяніемъ случайныхъ обстоятельствъ измѣняться въ обратное, проситъ перейти къ обсужденію

пункта 1 вопроса 2.

Начальникъ дороги заявляетъ, что управленіе дороги считаетъ необходимымъ расширить права начальниковъ дорогъ въ отношеніи исполненія смѣтъ расходовъ по § 43 временной инструкціи мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ настоящее время этимъ параграфомъ разрѣшается начальникамъ дорогъ только: переносъ отдѣльныхъ кредитовъ по содержанію личнаго состава въ предѣлахъ каждой главы и расходваніе ихъ властью на непредвидѣнныя смѣтою работы и инныя надобности изъ кредитовъ, разассигнованныхъ въ ихъ распоряженіе по отд. VII-му гл. 1-й смѣты расходовъ.

По мнѣнію управленія дороги, въ отношеніи переноса кредитовъ изъ статьи въ статью, изъ главы въ главу и изъ отдѣла въ отдѣлъ, начальникамъ дорогъ должно быть предоставлено право покрывать перерасходы по однимъ подраздѣленіямъ смѣты сбереженіями по другимъ, по нижепоименованнымъ группамъ эксплуатаціонныхъ расходовъ:

1) По содержанію личнаго состава (по очер. №№ 3, коммерческой сл., 42, 43, 44, 45, 55, 67, 68, 85, 93, 94, 95, 96, 99, 100, 139, 140, 169, 177, 180, 210, 211, 212, 226, 262, 280 и 281), кромѣ зависящаго отъ размѣровъ движенія.

2) По обмундированію личнаго состава служащихъ (по очер. №№ 6, 20, 47, 56, 69, 86, 101, 170, 181, 213, 227, 263 и 282), кромѣ зависящаго отъ размѣровъ движенія.

3) По найму помѣщеній и квартирному довольствію служащихъ (по очер. №№ 7, 21, 48, 57, 70, 87, 102, 142, 171, 182, 205, 214, 228, 238, 264 и 283).

4) По отопленію помѣщеній (по очер. №№ 8, 22, 49, 58, 71, 88, 103, 143, 159, 172, 183, 190, 206, 215, 229, 239, 243, 265, 284 и 290), кромѣ отопленія паровозовъ, вагоновъ, водокачекъ, постоянныхъ паровыхъ машинъ, котловъ и горновъ.

5) По освѣщенію помѣщеній (по очер. №№ 9, 23, 50, 59, 72, 89, 104, 144, 173, 184, 190, 191, 207, 216, 230, 244, 266, и 292), кромѣ освѣщенія паровозовъ, вагоновъ, путевыхъ и поѣздныхъ сигналовъ, а также водокачальныхъ помѣщеній и водокачекъ.

6) По содержанію помѣщеній въ чистотѣ (по очер. №№ 10, 24, 51, 60, 73, 90, 174, 185, 189, 217, 231, 286 и 293).

7) По ремонту и возобновленію инвентаря (по очер. №№ 11, 25, 52, 61, 74, 91, 105, 175, 186, 187, 188, 208, 218, 232 и 287), кромѣ инвентаря паровозовъ, паровозныхъ сараевъ и мастерскихъ.

8) На канцелярскія принадлежности, книги, бланки и проч. (по очер. №№ 12, коммерческой сл., 53, 62, 75, 92, 176, 219 и 289), независящія отъ размѣровъ движенія и

9) разные мелкіе непредвидѣнныя и случайныя расходы (по очер. №№ 16, 28, 41, 66, 79, 84 и 297).

Председатель Подкомиссии указывает, что въ разработанномъ Министерствомъ Путей Сообщенія проектѣ реорганизаціи предполагено преобразовать совѣты мѣстныхъ управленій въ томъ, между прочимъ, отношеніи, чтобы уничтожить право „veto“ представителей постороннихъ вѣдомствъ и даже предоставить имъ совѣщательный голосъ вмѣсто рѣшающаго, правомъ какового они пользуются въ настоящее время; Председатель Подкомиссии и проситъ представителей управленія Либаво-Роменской ж. д. высказать ихъ мнѣніе о вышеуказанныхъ предполагаемыхъ проектомъ измѣненіяхъ.

Начальникъ дороги сообщаетъ, что на съѣздѣ начальниковъ дорогъ было заявлено, что если въ совѣтѣ будутъ принимать какое бы то ни было участіе представители Государственнаго Контроля и Министерства Финансовъ, то необходимо, чтобы они имѣли рѣшающій голосъ, и совѣтъ остался бы, какъ и нынѣ, учрежденіемъ коллегіальнымъ. Лично начальникъ дороги на съѣздѣ, какъ и въ настоящемъ засѣданіи, высказался противъ такого совѣта и, вообще, противъ участія въ немъ представителей постороннихъ вѣдомствъ съ рѣшающими или совѣщательными голосами; и если представитель Государственнаго Контроля, утративъ роль въ совѣтѣ, останется начальникомъ контроля данной желѣзной дороги, то представитель Министерства Финансовъ по существу можетъ и долженъ касаться такого малаго количества вопросовъ, что эту должность можно совершенно уничтожить. Совѣтъ у начальника дороги слѣдуетъ оставить, введя въ него, кромѣ входящихъ нынѣ членами совѣта начальниковъ службъ, еще главнаго булгахтера, юрисконсульта, старшаго врача и правителя канцеляріи, расширивъ права начальника дороги.

Представитель Государственнаго Контроля полагаетъ, что, для освѣдомленности главнаго контролера, необходимо, чтобы онъ присутствовалъ въ засѣданіяхъ совѣта, и въ этомъ случаѣ необходимо ему предоставить голосъ; но такъ какъ большинство всегда высказывается противъ рѣшающаго голоса главнаго контролера, то, идя на встрѣчу общему желанію, и предполагено дать главному контролеру совѣщательный голосъ.

Представитель Министерства Финансовъ считаетъ, что если должность, занимаемая имъ будетъ уничтожена, то желательно увеличить оклады контроля и уменьшить его штатъ съ тѣмъ, чтобы по уровню техническихъ знаній контроль стоялъ на высотѣ техническихъ службъ; въ настоящее время, когда этого нѣтъ, донесенія контролеровъ бываютъ не основательны и даже создаютъ затрудненія въ совѣтахъ.

Начальникъ дороги считаетъ, что, въ такомъ случаѣ, лучше преобразовать всю систему контроля, уничтоживъ предварительный контроль и предоставивъ ему самое широкое право по-

слѣдующей ревизіи. Далѣе, начальникъ дороги заявляетъ, что недоразумѣнія съ контролемъ—явленіе рѣдкое, и справедливость требуетъ отмѣтить, что контролемъ не рѣдко основательно указывалось на необходимость улучшеній въ хозяйственныхъ условіяхъ дороги.

Независимо отъ того, будутъ ли должности членовъ совѣта отъ Государственнаго Контроля и Министерства Финансовъ сохранены или нѣтъ, расширеніе правъ начальника дороги по § 43 временной инструкціи крайне необходимо въ отношеніи предоставленія ему правъ покрывать перерасходы по однимъ подраздѣленіямъ смѣты сбереженіями по другимъ однороднымъ расходамъ, по очереднымъ номерамъ, поименованнымъ въ отвѣтахъ по пункту 1-му вопроса 2-го.

Начальникъ матеріальной сл. высказываетъ, что желательно мѣстному управленію предоставить право заключенія договоровъ на одинъ и на три года и прекращеніе договоровъ, не исполненныхъ въ срокъ или въ случаѣ минованія надобности въ матеріалѣ, по соглашенію съ контрагентомъ. Что же касается техническихъ вопросовъ, касающихся заготовки матеріаловъ, то управленіе дороги въ настоящее время не стѣснено своей компетенціей.

Начальникъ службы пути полагаетъ, что по техническимъ вопросамъ слѣдуетъ предоставить компетенціи управленія дороги рѣшеніе ихъ въ полномъ объемѣ, за исключеніемъ лишь принципиальныхъ и общихъ вопросовъ, относящихся ко всѣмъ дорогамъ, а также специальныхъ техническихъ вопросовъ мѣстнаго значенія, но отличающихся по своему исключительному характеру отъ рода обыкновенныхъ.

По пункту 2 вопроса 2

начальникъ матеріальной сл. заявляетъ, что дѣйствія агентовъ заводской инспекціи по приѣмкѣ матеріаловъ не достигаютъ цѣли: часто повторяются случаи бракованія на дорогѣ матеріаловъ, принятыхъ на заводѣ поставщиковъ инженерами инспекціи. Описаніе случаевъ неправильной приѣмки заводской инспекціей дополнительно представляются въ Комиссію.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какая же организація приѣмки матеріаловъ признается желательной, начальникъ матеріальной сл. отвѣчаетъ, что, прежде всего, слѣдуетъ установить, чтобы чины инспекціи несли личную отвѣтственность за приѣмку; тогда положеніе и дорогъ и заводовъ измѣнится къ лучшему; вѣдь и заводъ не можетъ удовлетворить существующая приѣмка, потому что сдача для завода—не окончательная: инспекція принимаетъ матеріалы и предметы только отвѣтственные; матеріалы приходятъ на дорогу, но такъ какъ послѣ приѣмки отвѣтственность падаетъ на ту или другую службу дороги, то приѣмка производится очень строго и, разъ замѣченъ недоста-

токъ, матеріаль не принимается. Тогда оказывается, что заводъ уже сдалъ, а дорога не приняла, и заводской инспекціи приходится улаживать дѣло, отъ чего страдаетъ, обыкновенно, уступающій заводъ, берущій по настоянію инспекціи матеріаль обратно. Правда, все это сопровождается перепиской, очень обширной и по существу ненужной.

Предсѣдатель Подкомиссіи высказываетъ предположеніе, что, быть можетъ, указанныя явленія происходятъ изъ-за недостатка личного состава или неясности договоровъ. Казалось бы было правильнѣе, если бы заводская инспекція лишь наблюдала за исполненіемъ заказовъ заводами, а заказы сдавались на мѣстахъ соотвѣтствующимъ дорогамъ.

Начальникъ дороги считаетъ, что заводская инспекція поставлена хорошо и уже специализировалась, изучая производство; если же бываютъ, какъ указано, случаи браковки, то вѣдь были и случаи, когда агенты, напримѣръ, сл. тяги, посланные дорогой на приемку, оказывались не на высотѣ; слѣдуетъ думать, что здѣсь вопросъ не въ самомъ институтѣ, а въ людяхъ.

Начальникъ сл. тяги высказываетъ пожеланіе, чтобы дорогамъ было предоставлено право командировать своихъ агентовъ для совмѣстной приемки съ инспекціей тогда, когда это, по мнѣнію дороги, особенно нужно.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о качествѣ крестовинъ, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что одно время крестовины, особенно завода Перрепудъ, были очень плохи; въ настоящее же время бываютъ лишь одиночные случаи неудовлетворительности крестовинъ.

По пункту 3 вопроса 2

начальникъ сл. тяги высказываетъ пожеланіе, чтобы при заказахъ подвижного состава была допущена инициатива отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ и чтобы принимались во вниманіе требованія, вызываемыя мѣстными условіями эксплуатаціи, но чтобы заказъ дѣлался Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ.

По пункту 4 вопроса 2

начальникъ сл. пути высказываетъ, что по сл. пути дѣйствующія правила технической эксплуатаціи удовлетворяютъ въ значительной степени современнымъ условіямъ и потому въ настоящее время измѣненій и упрощеній не требуютъ.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что въ правилахъ технической эксплуатаціи нѣтъ указаній правъ начальниковъ службъ и приведены только ихъ обязанности; отсутствіе же вообще положенія о желѣзнодорожныхъ служащихъ дѣлаетъ то, что, согласно правиламъ технической эксплуатаціи, начальникъ дороги является отвѣтственнымъ лицомъ за все.



Затѣмъ, нормировку работы и отдыха служащихъ необходимо предоставить компетенціи управленія дороги, такъ какъ нормы данныя Министерствомъ не всегда удобны въ примѣненіи къ мѣстнымъ условіямъ, и, въ большинствѣ случаевъ, управленіе дороги, при введеніи въ дѣйствіе этихъ нормъ, бываетъ поставлено въ затруднительное положеніе. Предоставленіемъ управленію дороги права нормировать службу и отдыхъ служащихъ, въ связи съ мѣстными условіями, могутъ быть достигнуты сбереженія безъ всякаго ущерба для дѣла и для служащихъ.

Необходимо также, по мнѣнію начальника сл. движенія, измѣнить § 87 правилъ технической эксплуатаціи, тѣмъ болѣе, что въ послѣднее время для многихъ грузовъ введена 900 пуд. норма и вѣсъ поѣздовъ, такимъ образомъ, значительно увеличился, расчетъ же тормозовъ производится по прежнему, по числу осей.

Начальникъ дороги, признавая правила въ общемъ удовлетворительными, проситъ разрѣшенія дать чрезъ нѣкоторое время болѣе подробный письменный отвѣтъ.

По пункту 5 вопроса 2.

Начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что рельсы, крестовины, стрѣлки и части мостовъ и фермъ до извѣстнаго пролета приобрѣтаются распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ и по договорамъ, заключаемымъ послѣднимъ.

На поставку же дровъ, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича и сортового и кровельнаго желѣза вызывается чрезъ совѣтъ управленія дороги конкуренція, путемъ разсылки извѣстнымъ дорогѣ фирмамъ и заводамъ запросовъ о цѣнахъ, срокахъ и вообще условіяхъ поставки, при чемъ о дровахъ и шпалахъ печатаются краткія объявленія въ мѣстныхъ и столичныхъ газетахъ. Въ дальнѣйшемъ соблюдается порядокъ, указанный въ отвѣтѣ на вопросъ 39.

Начальникъ сл. пути добавляетъ, что балластѣры арендуются срокомъ на 12 лѣтъ съ правомъ продленія аренды до полной выработки всего карьера; уплата производится ежегодно по мѣрѣ занятія и пропорціонально занимаемой для разработки площади; расходъ относится на кредиты тѣхъ работъ, для которыхъ вывозится балластъ, пропорціонально дѣйствительно вывезенному количеству. Рельсы, скрѣпленія, стрѣлки и крестовины, какъ уже доложено, заказываются Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, которому ежегодно къ 1 октября представляется вѣдомость предстоящихъ къ заказу предметовъ, съ указаніемъ потребнаго количества и кредитовъ, за счетъ которыхъ должна быть отнесена стоимость заказа. Мостовыя фермы, пролетомъ болѣе 8 саж., заказываются также Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, а мостовыя фермы, пролетомъ до 8 саж., а также остальныя металлическія

конструкціи, оборудованія и проч. заказываются управленіемъ дороги непосредственно, по нормальнымъ чертежамъ, путемъ вызова конкуренціи.

Представитель Министерства Финансовъ указываетъ, что за послѣдніе 13 лѣтъ не было ни разу, чтобы заводы поставили въ срокъ рельсы; поэтому всегда остается къ концу года несмѣненными около 50 вер., происходитъ путаница въ кредитахъ, и дорога на однихъ процентахъ теряетъ около 30.000 руб.; въ то же время гарантийный срокъ течетъ отъ года назначенія рельсъ къ смѣнѣ.

Начальникъ сл. пути поясняетъ, что кредиты по укладкѣ теляются, если укладка не производится въ назначенномъ году, такъ какъ эксплуатаціонные кредиты дѣйствуютъ 1 годъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи, прося дать письменную справку, какіе заводы и сколько рельсъ поставляютъ на Либаво-Роменскую ж. д., высказываетъ предположеніе, что рельсы, предназначившіяся для Либаво-Роменской ж. д., быть можетъ, переданы на другія дороги.

Начальникъ сл. пути выясняетъ, что наряды на рельсы дороною уже получены, такъ что можно достовѣрно сказать, что доставка ихъ, по обыкновенію, опоздала.

Представитель Министерства Финансовъ считаетъ, что рельсы даютъ слишкомъ много и при томъ даже тогда, когда это вовсе не требуется; такъ, на примѣръ, 35 фут. рельсы типа 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фунта укладки 1903 г. смѣняются на типъ 24<sup>1</sup>/<sub>3</sub> фун., а, между тѣмъ, дѣломъ это не требуется; въ добавокъ рельсы, на которые приходится мѣнять, худшаго качества, дорога тратитъ деньги на ихъ перевозку и укладку, а въ смѣненныхъ рельсахъ уже есть много испорченныхъ стыковъ.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что дорога не желаетъ брать болѣе 40 вер. новыхъ рельсъ въ годъ.

Представитель Государственнаго Контроля, высказавъ предположеніе о томъ, что Либаво-Роменскую ж. д. слѣдуетъ считать обезпеченной рельсами до 1921 года, отмѣчаетъ важный вопросъ объ уменьшеніи числа укладываемыхъ шпаль, въ зависимости отъ вѣса рельсъ; подъ рельсами 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub> фун. укладывали 1725 шпаль, теперь укладываютъ 1500, но повидимому, можно это число уменьшить до 1300.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что это—чисто техническій вопросъ, Либаво-Роменская ж. д. вошла по этому поводу съ докладомъ въ Комитетъ Управленія ж. д.

По возбужденному представителемъ Министерства Финансовъ вопросу о старыхъ рельсахъ, начальникъ дороги сообщаетъ, что съ согласія Управленія желѣзныхъ дорогъ Либаво-Роменской ж. д., по примѣру того, какъ и ранѣе старые рельсы передавались на Сучанскую и другія дороги, и въ будущемъ, навѣрное,

имѣющіеся свободно старые рельсы будетъ передавать на тѣ дороги, какія въ нихъ нуждаются.

По пункту 6 вопроса 2

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что свѣдѣній о суммовой стоимости на каждое 1 число, а въ томъ числѣ и на 1 іюня, по каждому складу, на дорогѣ не ведется. На 1 марта 1910 года полная стоимость матеріаловъ только по складамъ матеріальной сл.—3.687.744 руб.

Что касается до наличія негоднаго матеріала, то оно въ самомъ непродолжительномъ времени будетъ выяснено и свѣдѣнія будутъ дополнительно представлены въ Высшую Комиссію.

Замѣтивъ, что пунктъ 7 вопроса разсмотрѣнъ ранѣе, Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти къ обсужденію вопроса 3.

По пункту 1

начальникъ дороги полагаетъ, что если въ настоящее время кандидатскіе списки на занятіе должностей ведутся въ Управленіи ж. д., то естественно, что и право назначенія на дороги, т. е. выбора кандидатовъ предоставлено ему же; въ этомъ случаѣ необходимо условіе, чтобы начальники дорогъ давали о своихъ служащихъ истинные безпристрастные отзывы.

Въ настоящее время начальнику дороги предоставлено право приглашать служащихъ съ окладами до 1200 руб. и то по вольному найму; не высказываясь опредѣленно о желательности измѣненія этого порядка, начальникъ дороги полагаетъ, что, напримѣръ начальниковъ участковъ сл. пути, нач. участ. тяги слѣдуетъ назначать, исключительно, по представленію начальника дороги.

Начальникъ сл. движенія высказываетъ, что начальнику дороги должны быть предоставлены пріемъ, перемѣщеніе и увольненіе всѣхъ агентовъ сл. движенія, кромѣ начальника службы и его помощниковъ. Начальнику службы—всѣхъ, кромѣ начальниковъ отдѣленій и ревизоровъ движенія. Что касается предоставленія правъ по личному составу начальникамъ отдѣленій сл. движенія то, имѣя въ виду, что на ихъ обязанности лежитъ, главнымъ образомъ, распоряженіе техническимъ движеніемъ на дорогѣ, назначеніе и отмѣна товарныхъ поѣздовъ, составленіе расписаній рабочихъ поѣздовъ и экстренныхъ поѣздовъ, распоряженіе оборотомъ вагоновъ, свободными для движенія паровозами и, вообще, на нихъ лежитъ забота обо всемъ, что должно обезпечивать товарное и пассажирское движеніе и личный надзоръ за правильностью движенія,—загромождаютъ ихъ еще и личнымъ составомъ, отрывая отъ специальныхъ обязанностей, не слѣдуетъ, тѣмъ болѣе, что это вызвало бы и необходимость увеличенія штата конторъ начальниковъ отдѣленій, и не могло бы быть осуществлено съ должною стройностью, такъ какъ даже пріемъ на службу сторожей и стрѣлочниковъ обусловливается Министерствомъ, какъ, напримѣръ, при опредѣленіи запасныхъ ниж-

нихъ чиновъ. Кромѣ того, на нихъ пришлось бы возложить и учетъ запасныхъ нижнихъ чиновъ.

По 1 пункту 5 вопроса

начальникъ сл. движенія высказываетъ, что положеніе сл. движенія, коммерческой и телеграфа, какъ вполнѣ самостоятельныхъ, не зависящихъ другъ отъ друга единицъ, не можетъ считаться вполнѣ нормальнымъ и этотъ вопросъ почти уже два десятка лѣтъ служитъ постоянною темою обсужденія съѣздовъ и совѣщаній, хотя до сихъ поръ остается открытымъ.

Желательно сліяніе всѣхъ этихъ службъ въ одну сл. эксплуатаціи, но при этомъ, въ виду развитія въ послѣднее время многочисленныхъ электрическихъ устройствъ, какъ блокировка, централизація, жезловая система и т. д., наблюденіе за дѣйствіями которыхъ требуетъ особо подготовленныхъ людей специалистовъ, имѣющихся теперь въ сл. телеграфа, эта служба въ данномъ отношеніи должна быть выдѣлена въ сл. электрическихъ установокъ, при чемъ туда же должно быть передано все дѣло по электрическому освѣщенію. Что же касается собственно обслуживанія телеграфныхъ аппаратовъ телеграфистами, числящимися въ вѣдѣніи сл. телеграфа, то въ виду того, что такіе телеграфисты имѣются только на нѣкоторыхъ станціяхъ, что въ большинствѣ случаевъ функціи телеграфистовъ исполняются агентами движенія и что каждый агентъ движенія, вообще, обязанъ умѣть телеграфировать, штатъ этотъ долженъ быть переданъ въ сл. эксплуатаціи. Это тѣмъ болѣе естественно, такъ какъ телеграфисты, прослуживъ нѣсколько лѣтъ въ телеграфѣ, стремятся перейти въ сл. движенія, и такой переходъ вполнѣ нормаленъ и въ большинствѣ случаевъ желателенъ.

Что касается сл. коммерческой, то она съ 1892 г., съ момента ея отдѣленія, въ сущности, оторвана отъ живого дѣла передвиженія грузовъ.

На обязанности коммерческой сл. лежитъ:

- а) заключеніе договоровъ,
- б) сдача въ аренду участковъ земли,
- в) наблюденіе и продажа невостребованныхъ грузовъ,
- г) разсмотрѣніе претензій на недостачу и порчу грузовъ (кромѣ просрочки),
- д) истолкованіе тарифовъ.

Всѣ эти дѣла, кромѣ послѣдняго, разрѣшаются по соглашенію со сл. движенія, и, вообще, отдѣлить функціи коммерческой сл. отъ сл. движенія весьма трудно.

Всѣ разслѣдованія о недостачѣ и порчѣ грузовъ производятся черезъ сл. движенія и это порождаетъ огромную и бесполезную между службами переписку, а переписка, въ свою очередь, вызываетъ необходимость существованія при сл. движенія особаго

коммерческаго отдѣла, при чемъ и коммерческая сл. и коммерческой отдѣлъ при сл. движенія ведутъ одни и тѣ же дѣла.

Данный вопросъ, какъ имѣющій весьма существенное значеніе, является вообще большимъ мѣстомъ для всѣхъ казенныхъ дорогъ, требуетъ особо внимательнаго отношенія къ себѣ и нуждается въ возможно скорѣйшемъ его разрѣшеніи, при чемъ разрѣшеніе его въ пользу сліянія сл. коммерческой и движенія въ одну сл. эксплуатаціи, какъ единственный и, безусловно, вѣрный способъ установленія живой связи коммерческой сл. съ линіей, чего она при самостоятельномъ существованіи никогда не достигнетъ, дастъ, несомнѣнно, благопріятные результаты, какъ въ смыслѣ установленія лучшаго надзора за дѣйствіями линейныхъ агентовъ въ коммерческомъ отношеніи, такъ и по увеличенію доходности дороги путемъ сокращенія числа растущихъ безъ должнаго надзора за линіей претензій.

Въ настоящее время постояннаго систематическаго надзора за дѣйствіями линейныхъ агентовъ коммерческаго состава сл. движенія недостаточно, такъ какъ коммерческіе ревизоры выѣзжаютъ на линію для разслѣдованія только въ особо важныхъ случаяхъ, находясь почти всегда въ командировкахъ за предѣлами дороги или исполняя спеціальныя порученія; ревизоры же станціоннаго счетоводства заняты, почти исключительно, ситуацией станцій, и въ то же время и тѣ и другіе являются на линію, въ большинствѣ случаевъ, только лицами, критикующими дѣйствія станцій, безъ выясненія виновныхъ и безъ принятія тѣхъ или иныхъ мѣръ къ немедленному прекращенію неисправностей. Результатомъ этихъ обнаруженій является переписка между службами, новое разслѣдованіе дѣла уже чрезъ ревизоровъ движенія и, вмѣсто немедленнаго принятія какихъ-либо мѣръ при неисправностяхъ станцій, эти мѣры принимаются, иногда спустя продолжительное время, такъ какъ ревизоры движенія перегружены коммерческими разслѣдованіями. Въ результатѣ надзоръ за дѣйствіями коммерческаго состава агентовъ сл. движенія недостаточенъ и ревизоры движенія оторваны отъ своего прямого дѣла.

Въ виду изложеннаго, необходимо установленіе такого порядка, при которомъ на обязанности какъ коммерческихъ ревизоровъ, такъ и ревизоровъ станціоннаго счетоводства лежало бы производство немедленнаго полнаго и всесторонняго разслѣдованія съ установленіемъ виновныхъ при обнаруженіи ими какихъ-либо неисправностей. При чемъ, имѣя въ виду, что личный составъ агентовъ сл. движенія находится въ непосредственномъ вѣдѣніи начальниковъ отдѣленій, разслѣдованія эти необходимо сообщать имъ, предоставивъ имъ право направлять поступающія къ нимъ для разслѣдованія коммерческія дѣла ревизорамъ коммерческой сл. и станціоннаго счетоводства, смотря по характеру дѣлъ.

Начальникъ коммерческой сл., съ своей стороны докладываетъ, что со взглядомъ, утверждающимъ необходимость слиянія этой службы со сл. движенія, онъ отнюдь согласиться не можетъ. То обстоятельство, что коммерческая сл., по причинѣ не полной нынѣ противъ заданій организациі ея, не выполняетъ всего предлагаемаго ей, нисколько не говоритъ въ пользу необходимости установленія какого-либо посредничества между ею и начальникомъ дороги, а, наоборотъ, именно указываетъ лишь на то, что сл. коммерческой, призванной вѣдать всѣ, безусловно, вопросы коммерческой эксплуатаціи дороги, должна быть придана подобающая организациа, безъ всякихъ вмѣшательствъ другой службы и, конечно, прежде всего, должна быть устранена всякая параллельность дѣйствій этихъ двухъ сл., выражающаяся нынѣ, между прочимъ, въ такомъ дефектѣ, какъ существованіе при сл. движенія особаго коммерческаго стола.

Задачи сл. движенія, въ качествѣ технической службы настолько обширны, что едва ли можно ожидать благихъ результатовъ отъ обремененія ея отработкой вопросовъ чисто коммерческаго свойства.

Начальникъ дороги высказываетъ, что по данному вопросу всегда сталкиваются два мнѣнія, и трудно рѣшить, какое болѣе правильно; лично начальникъ дороги склоняется къ тому, что коммерческая сл., въ особенности на большихъ дорогахъ, должна быть отдѣльная. Въ добавленіе къ этому начальникъ дороги указываетъ на чрезвычайно важное обстоятельство, а именно: для начальника коммерческой сл. не существуетъ инструкціи, такъ что всѣ указанія приходится спрашивать и ждать изъ Петербурга.

#### По пункту 2

начальникъ дороги замѣчаетъ, что на Либаво-Роменской ж. д. сл. телеграфа подчинена начальнику сл. движенія, чѣмъ, повидимому, недовольны обѣ стороны.

Начальникъ сл. телеграфа сообщаетъ, что сл. телеграфа, какъ самостоятельнаго отдѣла управленія дороги, правилами технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ не предусматрѣно, она является какъ бы одной изъ частей сл. движенія и начальникъ телеграфа, числясь по штатному расписанію помощникомъ начальника сл. движенія по телеграфной части, обязанъ исполнять распоряженія своего ближайшаго начальника. Но постановленіемъ г. Министра Путей Сообщенія отъ 19 марта 1898 г. № 5343 о введеніи въ дѣйствіе Правилъ технической эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ предложено оставить въ своей силѣ „Правила объ устройствѣ, содержаніи, ремонтѣ и дѣйствіи

телеграфовъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденныя г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ 29 февраля 1880 г., которыми точно опредѣляется, что всѣ служащіе при телеграфѣ желѣзной дороги представляютъ въ общемъ составѣ управленія дороги особую службу, называемую „службою телеграфа“ и подчиненіе сл. телеграфа начальникамъ другихъ службъ, входящихъ въ составъ управленія желѣзной дороги, ни въ какомъ случаѣ не допускается (§ 11 Правиль). Слѣдующій § 12 этихъ Правиль устанавливаетъ именную списокъ состава этой службы, начиная съ начальника сл. телеграфа, на котораго возложены слѣдующія обязанности: „Начальникъ телеграфа несетъ личную отвѣтственность за исправное состояніе и дѣйствіе телеграфа, за своевременность, правильность и благонадежность исправленій и работъ, производимыхъ на линіи телеграфа. Подъ его непосредственнымъ вѣдѣніемъ и въ его распоряженіи состоятъ всѣ служащіе въ сл. телеграфа. Онъ обязанъ наблюдать за содержаніемъ въ постоянной исправности линіи проводовъ, аппаратовъ, батарей, составляетъ смѣты на ремонтъ и содержаніе телеграфной линіи, а также и на новыя устройства“. Къ этому необходимо добавить, что при наличности въ настоящее время на дорогахъ большого количества другихъ, помимо телеграфа, электрическихъ устройствъ и стремленія къ замѣнѣ ручного труда механическимъ, въ большинствѣ случаевъ тоже основанномъ на примѣненіи электричества, количество обязанностей въ сл. телеграфа въ значительной степени увеличилось, специализировалось и, такъ сказать, обособилось, а вмѣстѣ съ тѣмъ, конечно, увеличился и объемъ отвѣтственности. Излишне доказывать неестественность положенія сл. телеграфа: съ одной стороны, обязанность личной и служебной отвѣтственностью за всю свою служебную дѣятельность, съ другой—основанная на формальномъ подчиненіи, зависимость отъ начальника сл. движенія, которая по существу цѣли и назначенія имѣетъ такую же связь съ телеграфомъ, какъ и другія службы; иначе говоря, сл. движенія, телеграфа, пути и тяги являются необходимыми и равноправными органами для осуществленія одной основной цѣли, правильнаго и безопаснаго движенія поѣздовъ, и дѣйствуютъ подъ однимъ руководствомъ и контролемъ начальника дороги. Не входя въ подробности изложенія взаимныхъ отношеній сл. телеграфа и движенія, основанныхъ на этой почвѣ, необходимо указать, что самый порядокъ сношеній съ другими службами и отдѣлами управленія дороги, веденія денежной отчетности, распоряженія начальника службы личнымъ составомъ по обмѣну агентами основаны, исключительно, на этой формальной зависимости, не имѣя ничего общаго съ эксплуатацией, ни съ успѣхомъ службы; это лишь создаетъ непроизводительныя замедленія дѣлопроизводства, излишне его осложняетъ, а иногда приводитъ и къ недоразумѣніямъ.

Въ виду такого положенія сл. телеграфа, въ смыслѣ отвѣтственности и широкой дѣятельности, которую осуществляетъ она въ сферѣ техническихъ узко специальныхъ усовершенствованій, въ цѣляхъ улучшенія эксплуатаціи дороги, требующихъ отъ исполнителей специальной научной подготовки, въ виду непосредственнаго распоряженія кредитами на сумму свыше 300.000 руб. по 16 номерамъ смѣты, кромѣ кредитовъ по специальнымъ работамъ, и въ виду руководства личнымъ составомъ въ 500 человекъ, отличающихся особо легкой подвижностью, вслѣдствіе молодости и неустойчивости, сл. телеграфа должна быть выдѣлена въ самостоятельную административную единицу управленія дороги, чего требуетъ сама жизнь и развитіе электротехники.

Переходя къ 3 пункту,

начальникъ сл. телеграфа продолжаетъ, что правительственная инспекція предъявляетъ требованія: о доставленіи телеграфному департаменту свѣдѣній о наличномъ составѣ телеграфныхъ чиновъ на желѣзныхъ дорогахъ (циркуляръ Техническаго Инспекторскаго Комитета № 2195 отъ 15 апрѣля 1874 г.);

о сообщеніи того же начальникамъ округовъ (циркуляръ Техническаго Инспекторскаго Комитета отъ 7 октября 1876 года за № 5558).

Въ виду неясности указанныхъ циркуляровъ о распространеніи ихъ дѣйствія на казенныя дороги, таковыя не исполняются и на сдѣланный запросъ по этому вопросу, выясняется, что десять дорогъ не исполняютъ и 7 исполняютъ. По контролю корреспонденціи чинамъ правительственнаго телеграфа предоставлено право производства фактической ревизіи желѣзнодорожныхъ телеграфныхъ станцій.

По техническимъ устройствамъ желѣзныя дороги обязываются увѣдомлять начальниковъ округовъ о всѣхъ переустройствахъ и новыхъ устройствахъ телеграфной линіи (цирк. Техн. Инсп. за № 8522 1881 года).

На приѣмки телеграфныхъ матеріаловъ приглашаются представители мѣстнаго округа.

На основаніи параграфъ 100 Правилъ телеграфной корреспонденціи воспрещается желѣзнодорожнымъ телеграфамъ принимать депеши общей корреспонденціи, если въ пассажирскомъ зданіи имѣется правительственный телеграфъ. Это требованіе является весьма обременительнымъ для пассажировъ проходящихъ поѣздовъ, которые весьма часто лишаются возможности подавать депеши вслѣдствіе непродолжительности остановокъ и необходимости отыскивать правительственный телеграфъ, который, обыкновенно, помѣщается въ концѣ зданія и не всегда имѣетъ входъ съ платформы. По этому вопросу неоднократно возникали жалобы, при чемъ жалобщики, не зная о существованіи такого тре-



бванія, заявляють претензію на желѣзнодорожный телеграфъ за отказъ отъ приѣма депешъ.

Начальникъ сл. тяги замѣчаетъ что управленіе телеграфнымъ аппаратомъ не имѣетъ ничего общаго съ управленіемъ динамо-машиной или котломъ; поэтому врядь ли сл. телеграфа можетъ быть на высотѣ всего, что по существу не относится къ телеграфу; между тѣмъ электрическія станціи такъ много служатъ для сл. тяги, что желательнo или передать ихъ сл. тяги, гдѣ онѣ еще не переданы, или не отдѣлять ихъ, разъ онѣ въ настоящее время въ вѣдѣніи сл. тяги.

Начальникъ дороги возражаетъ, что въ настоящее время большинство начальниковъ телеграфа—инженеры и такъ какъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, были случаи, когда именно начальники сл. тяги, будучи мало освѣдомленными въ электротехникѣ, дѣлали значительныя ошибки, то противъ передачи станцій въ вѣдѣніе начальника сл. телеграфа едва ли можно возражать.

Пункты 1, 2 и 4 вопроса 6

разсмотрѣны ранѣе и лишь по 1 пункту, въ дополненіе къ ранѣе выясненному, представитель Государственнаго Контроля заявилъ, что на Либаво-Роменской ж. д. существуетъ излишекъ пассажирскихъ вагоновъ въ размѣрѣ 13<sup>0</sup>/<sub>0</sub>; этотъ излишекъ желательнo передать другимъ дорогамъ; точно также въ товарныхъ паровозахъ замѣчаются избытки въ 21<sup>0</sup>/<sub>0</sub>.

Начальникъ сл. тяги поясняетъ, что излишекъ паровозовъ ощущается только въ періодъ затишья; когда же бываетъ полное движеніе, то приходится съ другихъ дорогъ брать до 30 паровозовъ; не далѣе, чѣмъ въ 1909 году пришлось примѣнить фзду смѣнными бригадами, ибо Управленіе желѣзныхъ дорогъ не командировало потребнаго количества паровозовъ.

Пассажирскихъ вагоновъ на дорогѣ, дѣйствительно, много, но передача ихъ на другія дороги не можетъ имѣть мѣста, такъ какъ они устарѣлаго типа и сама дорога постепенно исключаетъ ихъ изъ инвентаря.

По пункту 3

начальникъ сл. движенія высказываетъ, что передача статистики въ отдѣленія можетъ быть полезна лишь на дорогѣ съ громаднымъ протяженіемъ, при неимѣніи въ управленіи дороги особаго контрольнаго стола, ведущаго провѣрку вагоннаго хозяйства вообще и дѣйствій начальниковъ отдѣленій въ частности.

На Либаво-Роменской ж. д. провѣрка дѣйствій начальниковъ отдѣленій въ отношеніи вагоннаго хозяйства производится контрольнымъ столомъ настолько быстро и успѣшно, что въ данномъ отношеніи въ какой-либо реорганизаціи надобности не встрѣчается.

Замѣтивъ  
по пункту 1 вопроса 7,  
что кодификаціи на Либаво-Рѣменской ж. д. нѣтъ, началь-  
никъ дороги

по пункту 2  
сообщаетъ, что средствомъ ознакомленія служатъ изданія при-  
казовъ и ихъ повторенія.

На вопросъ Предсѣдателя о томъ, что собственно является  
доказательствомъ полученія каждымъ агентомъ того или другого  
приказа, начальникъ сл. тяги докладываетъ, что наиболѣе серь-  
езные приказы объявляются подъ расписку, всѣ же вообще рас-  
поряженія рассылаются по линіи въ особыхъ даже ящикахъ и  
на мѣстахъ вывѣшиваются или раздаются, смотря по надобности.

Переходя къ пункту 4,

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что ручной трудъ:

- а) при поворачиваніи паровозныхъ поворотныхъ круговъ,
  - б) при перемѣщеніи тяжестей по мастерскимъ,
  - в) при подачѣ тяжелыхъ предметовъ на станки,
  - г) при перемѣщеніи въ мастерскихъ паровозовъ и вагоновъ,
  - д) при очисткѣ мебели вагоновъ,
- желательно замѣнить механическимъ.

Начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что по этой службѣ механи-  
ческой трудъ можетъ съ пользой употребляться лишь въ исклю-  
чительныхъ случаяхъ при производствѣ большихъ работъ и  
частью при очисткѣ пути отъ снѣга.

По пункту 5 вопроса 7

начальникъ сл. пути докладываетъ, что въ 1908 году вы-  
яснилась потребность въ жилыхъ домахъ для помѣщенія аген-  
товъ, не имѣющихъ казенныхъ квартиръ и по роду должности  
обязанныхъ постоянно находиться на станціи. Площадь всѣхъ  
жилыхъ помѣщеній въ 1908 году была 18864 кв. саж., что на  
версту дороги составляетъ 15 кв. саж. Потребность въ постройкѣ но-  
выхъ домовъ опредѣлилась въ 8962,50 кв. саж. \*) на сумму  
2.061.375 руб., которую предполагалось получить по смѣтамъ съ  
1908 по 1912 г. по 412.000 руб.; въ дѣйствительности разрѣшено  
по смѣтамъ ассигнованій: въ 1908 г. — 35.000 руб., въ 1909 г. —  
30.000 руб. и въ 1910 г. — 24.200 руб. Осталось испросить 1.972.175 руб.  
на постройку остальныхъ 8574 кв. саж.

Полоса отчужденія въ мѣрѣ дѣйствительной въ томъ надоб-  
ности утилизируется для складовъ казенныхъ матеріаловъ:  
топлива, шпаль, рельсъ и проч.

Свободные участки, по заявленію частныхъ лицъ, сдаются  
иногда въ арендное пользованіе. Совершенно свободная часть

\*) Эта потребность 1-й очереди. Общая потребность въ жилыхъ помѣще-  
ніяхъ составляла 29906 кв. саж. на сумму 6.878.380 руб.

земли передается въ пользованіе служащимъ дороги и распределяется между ними въ порядкѣ особаго представляемаго въ Комиссію приказа № 48—1905 года.

Начальникъ сл. движенія также считаетъ, что дорога не имѣетъ въ достаточномъ количествѣ жилыхъ домовъ. Въ общей сложности на 1 января 1910 г. для предоставленія квартиръ въ натурѣ всѣмъ агентамъ, имѣющимъ право на квартирное довольствіе, требуется построить жилыхъ помѣщеній 5870 кв. саж. Очевидно, что во многихъ мѣстахъ имѣется крайняя нужда въ казенныхъ жилыхъ помѣщеніяхъ, особенно на такихъ станціяхъ какъ Городня, разъѣзды №№ 16, 23 и 32, гдѣ вблизи нѣтъ частныхъ жилыхъ домовъ и служащіе принуждены жить или за нѣсколько верстъ отъ станціи или ѣздить съ поѣздами на сосѣднія станціи. Затѣмъ, селиться на сосѣднихъ станціяхъ принуждены также служащіе (особенно низшіе) станцій: Гомель, Новобѣлица, Минскъ, Сновскъ вслѣдствіе дороговизны частныхъ квартиръ.

Отсутствіе казенныхъ квартиръ для всѣхъ служащихъ, имѣющихъ право на квартирное довольствіе, не можетъ не отражаться неблагоприятно на правильномъ несеніи этими агентами службы и вызываетъ постоянныя недоразумѣнія по поводу опозданій служащихъ къ дежурству и ихъ усталости.

Одновременно съ ощущаемымъ недостаткомъ казенныхъ квартиръ для служащихъ на дорогѣ имѣются и такія станціи, гдѣ служащіе обеспечены казенными квартирами настолько, что при сокращеніи движенія, а съ нимъ и числа служащихъ (стрѣлочниковъ), квартиры этихъ послѣднихъ остаются незанятыми. Это наблюдается на станціяхъ Калкунскаго участка, гдѣ лѣтомъ движеніе падаетъ до 1 пары сборныхъ поѣздовъ. На этомъ же участкѣ имѣются и разъѣзды №№ 34, 35, 36, 37 и 38, въ большинствѣ случаевъ бездѣйствующіе, выстроенные для усиленія пропускной способности участка въ военныхъ цѣляхъ.

Что касается выплаты служащимъ, не имѣющимъ квартиръ, квартирныхъ денегъ, то этимъ довольствіемъ пользуются не всѣ линейные агенты. Такъ, завѣдывающіе товарными конторами, запасные агенты, товарные кассиры, ихъ помощники, таксировщики, конторщики по товарной части лишены права полученія квартирнаго довольствія. Такое лишеніе, принимая во вниманіе, сравнительно недавнее его установленіе, вызываетъ, конечно, нареканія вновь принимаемыхъ на эти должности агентовъ, такъ какъ старослужащимъ въ этихъ должностяхъ квартирное довольствіе выплачивается, какъ лично присвоенное содержаніе. Кромѣ того, такое выдѣленіе агентовъ спеціально по коммерческой части изъ числа имѣющихъ право на квартирное довольствіе неблагоприятно отражается и на составѣ служащихъ.

Представитель Министерства Финансовъ замѣчаетъ, что разрѣшенные къ постройкѣ дома строятся очень долго и никогда



## ЖУРНАЛЪ

засѣданія въ Либавскомъ биржевомъ комитетѣ.

5-го июля 1918 г. въ 5 час. дня въ ассамблеинскомъ помѣщеніи съ Либаво-Рижской ж. д. состоялось совѣщаніе по дѣлу привлеченія къ дѣлу Предсѣдателя Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Засенберге, при участіи членовъ Высшей Комиссіи Д. М. Герценевича и П. В. Сивадина, начальники дѣла и присутія представителей Либаво-Рижской ж. д., представителей Либавскаго биржеваго комитета и лица, приглашенныя, томъ Александровичемъ Комиссіи А. Д. Карпентеръ и С. М. Вилнеръ.

II.

## Журналъ засѣданія въ Либавскомъ биржевомъ комитетѣ.

Секретарь биржеваго комитета Д. И. Ганъ, съ разрѣшеніемъ Предсѣдателя, излагаетъ подробные докладные записки Либавскаго биржеваго комитета, составленныя съ Высшюю Комиссію.

Начиная съ 1908 г. Либавское купечество добивается о сооруженіи элеватора въ Либавѣ, указывая на невозможность, при отсутствіи его, правильной организации либавскаго порта. Еще въ 1908 году Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности высказалось относительно въ томъ смыслѣ, что сооруженіе элеваторами портовыхъ портовъ представляется дѣломъ первоочередной важности, ибо портовые элеваторы, ускоряя доставку зерна на суда и уменьшая время простоя паровозовъ, тѣмъ способствуя увеличенію и сохраненію количества расходовъ по доставкѣ (или отсутствію) продуктовъ. И дѣйствительно, въ настоящее время въ либавскомъ портѣ слышны жалобы элеваторами, на избраніемъ однимъ Либавы, гдѣ въ токъ портѣ существуетъ primitivный способъ доставки зерна съ товарной станціи на мельницы въ старомъ либавскомъ порту, что приводитъ къ тому результату, а имя амбаровъ на паровозы. Кроме того, эти амбары по своему своему устройству совершенно неспособны при большихъ количествахъ привоза,



## ЖУРНАЛЪ

### засѣданія въ Либавскомъ биржевомъ комитетѣ.

5-го іюля 1910 г. въ 5 час. дня въ пассажирскомъ помѣщеніи ст. Либава Либаво-Роменской ж. д. состоялось совѣщаніе подъ прѣдсѣдательствомъ Предсѣдателя Подкомиссіи Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи членовъ Высшей Комиссіи Д. И. Герценвица и П. В. Синадино, начальника дороги и другихъ представителей Либаво-Роменской ж. д., представителей Либавскаго биржевого комитета и лицъ, приглашенныхъ, при дѣлопроизводителяхъ Комиссіи А. Д. Лаврентьевъ и С. М. Воищевъ.

Открывая засѣданіе, Предсѣдатель Подкомиссіи отмѣчаетъ громадное значеніе Либавскаго порта для общей торговли Россіи; предполагая на основаніи произведеннаго осмотра порта, что послѣдній нуждается въ улучшеніяхъ, Предсѣдатель проситъ представителей мѣстной администраціи и торговли сообщить, существуютъ ли предположенія по этому поводу.

Секретарь биржевого комитета Д. И. Ганъ, съ разрѣшенія Предсѣдателя, излагаетъ содержаніе докладной записки Либавскаго биржевого комитета, переданной въ Высшую Комиссію.

Начиная съ 1898 г. Либавское купечество ходатайствуетъ о сооруженіи элеватора въ Либавѣ, указывая на невозможность, при отсутствіи его, правильной организациі хлѣбной торговли. Еще въ 1903 году Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельско-хозяйственной промышленности высказалось единогласно въ томъ смыслѣ, что оборудованіе элеваторами приморскихъ торговыхъ портовъ представляется дѣломъ первостепенной важности, ибо портовые элеваторы, ускоряя нагрузку зерна на суда и уменьшая срокъ простоя пароходовъ, тѣмъ способствуютъ удешевленію и сокращенію накладныхъ расходовъ по перегрузкѣ хлѣбныхъ продуктовъ. И дѣйствительно, въ настоящее время всѣ прибалтійскіе порты снабжены элеваторами, за исключеніемъ одной Либавы, гдѣ до сихъ поръ существуетъ примитивный способъ доставки зерна съ товарной станціи на подводахъ въ старые амбары, выстроенные лѣтъ 30 тому назадъ, а изъ амбаровъ на пароходы. Кромѣ того, эти амбары по емкости своей оказываются совершенно недостаточными при большихъ хлѣбныхъ привозахъ;

такъ, въ октябрѣ 1909 г., когда привозы увеличились, амбары были уже заполнены, и, если бы поступленіе грузовъ не уменьшилось въ ноябрѣ, то Либава едва ли была бы въ состояніи справиться съ привозами, такъ что пришлось бы прибѣгнуть къ установленію очереди отправки на станціяхъ отправленія.

Вслѣдствіе отсутствія достаточныхъ помѣщеній, оборудованныхъ всѣми новѣйшими механическими приспособленіями, накладные расходы въ Либавѣ весьма значительно превышаютъ накладные расходы, которые приходится нести въ сосѣднихъ портахъ, гдѣ имѣются элеваторы, какъ это явствуетъ изъ слѣдующей сравнительной таблицы:

### I. Либава.

1. Перевозка хлѣба отъ станціи до амбара . . . . .	3 руб. 50 коп.
2. Переноска въ мѣшкахъ отъ возовъ до амбара . . . . .	4 „ 50 „
3. Перевѣска хлѣба въ амбарѣ . . . . .	1 „ 50 „
4. Перевѣска при отпускѣ изъ амбара . . . . .	— „ 60 „
5. Нагрузка на пароходъ . . . . .	5 „ 00 „
6. Наемъ амбара, страховка и амортизація мѣшковъ . . . . .	3 „ 50 „
7. Прокатъ мѣшковъ . . . . .	1 „ 50 „
8. Обратная доставка мѣшковъ . . . . .	— „ 20 „

В с е г о . 20 руб. 30 коп.

### II. Виндава.

1. Выгрузка хлѣба, очистка и взвѣшиваніе при приѣмѣ въ элеваторъ . . . . .	2 руб. 70 коп.
2. Храненіе и страховка . . . . .	3 „ 50 „
3. Погрузка на пароходъ и взвѣшиваніе . . . . .	2 „ 25 „

Всего. 8 руб. 45 коп.

### III. Рига.

1. Выгрузка, приѣмъ въ элеваторъ, очистка и взвѣшиваніе . . . . .	3 руб. 1 коп.
2. Храненіе и страховка . . . . .	3 „ 38 „
3. Погрузка на пароходъ и взвѣшиваніе . . . . .	2 „ 26 „

Всего . 8 руб. 65 коп.

Въ такихъ же, приблизительно, условіяхъ находится и Кенигсбергъ, являющійся главнѣйшимъ конкурентомъ Либавы со стороны германскихъ портовъ, ибо, какъ видно изъ таксы Кенигсбергскаго элеватора, за всѣ указанныя операціи тамъ взимается 19 мар. 40 ифениговъ.



Переводя упомянутыя цифры, относящіяся къ вагону, вѣсомъ въ 750 пудовъ, на пуды, слѣдуетъ, что въ Либавѣ накладные расходы достигаютъ почти 3 коп. на пудъ, между тѣмъ какъ въ Виндавѣ, Ригѣ и Кенигсбергѣ они болѣе, чѣмъ вдвое меньше. Къ этому еще присоединяется то, что и очистка хлѣба въ Либавѣ обходится гораздо дороже, чѣмъ въ сосѣднихъ портахъ, составляя здѣсь 3 руб. 75 коп. съ вагона, между тѣмъ какъ элеваторы производятъ эту работу за 1 руб. 13 коп. При наличности элеватора грузополучатели, кромѣ того, не подвергаются риску платить за храненіе въ томъ случаѣ, когда грузъ пролежалъ на станціи болѣе 48 часовъ.

Затѣмъ, биржевой комитетъ считаетъ своимъ долгомъ указать на то, что оборудованіе Либавскаго порта элеваторомъ имѣетъ весьма важное значеніе для всего русскаго сельскаго хозяйства, а также для русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Дѣло въ томъ, что при хорошемъ урожаѣ въ зимніе мѣсяцы огромныя количества хлѣбныхъ грузовъ, особенно овса, который болѣею частью бываетъ сыромолотный, направляются изъ всѣхъ раіоновъ въ незамерзающій Либавскій портъ, при чемъ является крайне необходимымъ, чтобы портъ этотъ былъ оборудованъ вполне достаточными складочными помѣщеніями со всѣми механическими приспособленіями, для немедленнаго приема и скорѣйшаго отпуски грузовъ, и чтобы таковыя, въ особенности сыромолотный овесъ, не оставались, вслѣдствіе неприемоспособности порта, долгое время на станціяхъ, подвергаясь сильной порчѣ.

Далѣе, слѣдуетъ имѣть въ виду, что отсутствіе элеватора ухудшаетъ для сельскихъ хозяевъ условія отправки хлѣба въ Либаву и принуждаетъ ихъ направлять его въ другіе порты. Между тѣмъ, въ цѣляхъ правильной реализаціи урожая, производителямъ должна быть дана возможность отправлять хлѣбъ въ различные порты на тѣхъ же условіяхъ. Въ противномъ случаѣ, порты, находящіяся въ болѣе благопріятныхъ условіяхъ, заполняются грузами въ такой степени, что они не въ состояніи больше принимать ихъ, и на станціяхъ отправления устанавливаются очереди отправки, въ то время какъ портъ, поставленный въ неблагопріятныя условія, бездѣйствуетъ. Такъ, въ минувшую хлѣбную кампанію всѣ порты, благодаря прекрасному урожаю, были завалены хлѣбомъ, и на отправку грузовъ въ эти порты существовала весьма продолжительная очередь, между тѣмъ какъ привозы на Либаву, вслѣдствіе отсутствія элеватора и дороговизны накладныхъ расходовъ, начиная съ ноября мѣсяца все болѣе и болѣе сокращались.

Прибытіе хлѣбныхъ грузовъ на Либаву составляло:

Въ августъ	1909 г.	. . . . .	1.600.773	пуд.
„ сентябрѣ	„ „	. . . . .	4.823.876	„

Въ октябрѣ	1909 г.	. . . . .	6.569.959 пуд.
„ ноябрѣ	„	„ . . . . .	4.730.552 „
„ декабрѣ	„	„ . . . . .	3.417.961 „
„ январѣ	1910 „	. . . . .	2.795,946 „
„ февралѣ	„	„ . . . . .	1.340.934 „
„ мартѣ	„	„ . . . . .	1.395.927 „
„ апрѣлѣ	„	„ . . . . .	398.854 „

Хлѣбные грузы отвлекаются отъ Либавы другими портами, что нагляднѣе всего иллюстрируется пшеничнымъ дѣломъ. Въ прежніе годы, при хорошемъ урожаѣ пшеницы въ районахъ, тяготеющихъ къ сѣвернымъ портамъ, привозы этого товара на Либаву достигали значительныхъ размѣровъ. Если взять статистическія данныя за 1897—1907 г.г. (за отсутствіемъ официальныхъ данныхъ за послѣдніе годы), то выходитъ, что привозъ въ Либаву составляетъ, въ среднемъ, около 2 милліоновъ пудовъ въ годъ. Главнымъ конкурентомъ Либавы по торговлѣ пшеницей является Рига, привозы которой за тотъ же періодъ времени равнялись приблизительно, въ среднемъ, 3 милліона пудовъ въ годъ. Въ минувшую же кампанію, когда урожаемъ пшеницы былъ исключительно хорошій, а Рига получила 23 милліона пудовъ, на долю Либавы досталось не 14 милліоновъ, какъ можно было ожидать, судя по отношенію Либавскаго привоза къ Рижскому за указанное десятилѣтіе, а всего 1.685.000 пудовъ (съ 2 августа 1909 г. по 29 мая 1910 г.), при чемъ грузы, такъ сказать, предназначенные для Либавы, въ количествѣ 11 милліоновъ пудовъ, отошли въ Виндаву, не играющую до сихъ поръ никакой роли въ пшеничной торговлѣ. Можно опасаться, что со временемъ и другого рода хлѣбные грузы будутъ мало по малу уклоняться на Виндаву, изъ—за незначительныхъ, благодаря элеватору, накладныхъ расходовъ.

Необходимость сооруженія элеватора въ Либавѣ признана также подлежащими вѣдомствами.

Еще 10 лѣтъ тому назадъ Управление желѣзныхъ дорогъ высказалось за сооруженіе и на 1899 годъ имѣло кредитъ на приступъ къ работамъ. Такой же кредитъ былъ ассигнованъ въ 1903 году, но вслѣдствіе возникновенія войны кредитъ этотъ былъ взятъ обратно. Вслѣдъ за этимъ совѣтъ по дѣламъ торговаго мореплаванія, разсмотрѣвъ вопросъ о сооруженіи элеватора въ Либавѣ, единогласно призналъ необходимымъ безотлагательно приступить къ постройкѣ его. Затѣмъ, особая комиссія, образованная въ 1906 году для составленія предположеній объ усиленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ теченіе пятилѣтія 1908—1912 г. включило въ число этихъ работъ также сооруженіе элеватора въ Либавѣ. Въ 1908 г. труды этой комиссіи были пересмотрѣны въ порайонныхъ комитетахъ по регулированію массо-

выхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, при чемъ, послѣ обсуждения этого вопроса въ С.-Петербургскомъ порайонномъ комитетѣ, особое совѣщаніе при управленіи по провѣркѣ предположеній объ усиленіи желѣзныхъ дорогъ въ теченіе пятилѣтія 1908—1912 г.г. пришло къ слѣдующему рѣшенію: согласно постановленію С.-Петербургскаго порайоннаго комитета отъ 15 февраля 1908 года, включить постройку элеватора въ Либавѣ, емкостью въ 8.000.000 пудовъ, въ число работъ первой очереди.

Рѣшеніе это было утверждено съѣздомъ при Центральномъ Комитетѣ по регулированію массовыхъ перевозокъ и вопросъ, наконецъ, былъ переданъ для детальной разработки въ междувѣдомственную комиссію.

Затѣмъ, 10-го октября 1909 года биржевымъ комитетомъ подана была Министру Путей Сообщенія, во время его пребыванія въ гор. Либавѣ, докладная записка по вопросу объ элеваторѣ. По предписанію Министра въ декабрѣ 1909 года прибылъ въ Либаву предсѣдатель Петербургскаго порайоннаго комитета Е. Р. фонъ-Экеспарре, и вопросъ о сооруженіи элеватора въ г. Либавѣ былъ подвергнутъ на совѣщаніи изъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ и купечества всестороннему обсужденію. Однако, вопросъ этотъ и теперь находится въ прежнемъ положеніи, въ виду чего биржевой комитетъ опять вошелъ съ ходатайствомъ по сему предмету къ Министру Торговли и Промышленности и Министру Путей Сообщенія.

Обращаясь къ Предсѣдателю Подкомиссіи, Д. И. Ганъ просилъ содѣйствія въ разрѣшеніи вопроса о постройкѣ элеватора въ благопріятномъ смыслѣ въ возможно скоромъ времени.

Предсѣдатель Подкомиссіи просить сообщить, былъ ли поднятъ вопросъ о постройкѣ элеватора при недавнемъ объѣздѣ портовъ Товарищемъ Министра Торговли и Промышленности П. И. Миллеромъ и за что высказывался Товарищъ Министра.

Д. И. Ганъ сообщаетъ, что П. И. Миллеръ высказалъ полное сочувствіе пожеланіямъ мѣстныхъ представителей.

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что главнымъ вопросомъ является финансовая сторона дѣла и важно было бы выяснить, предполагалъ ли П. И. Миллеръ, что деньги будутъ отпущены казною или же элеваторъ будетъ построенъ на частныя средства.

Предсѣдатель биржевого комитета К. Ю. Медзыховскій докладываетъ, что въ настоящее время Министерство Торговли и Промышленности пришло къ рѣшенію, что элеваторъ долженъ быть построенъ на казенныя средства, ибо какъ таковой онъ можетъ оказаться убыточнымъ и, слѣдовательно, частные предприниматели строить и эксплуатировать его не станутъ. Какъ было раньше доложено, предполагало строить элеваторъ Министерство Путей Сообщенія и предсѣдатель Петербургскаго порайоннаго комитета

предполагалъ сдѣлать окончательный докладъ Министерству объ этомъ въ августѣ 1910 г. Если элеваторъ не будетъ выстроенъ въ Либавѣ, то, по мнѣнію К. Ю. Медзыховскаго, грузы отойдутъ отъ Либавы на югъ, ихъ потеряетъ казенная Либаво-Роменская ж. д., а вмѣстѣ съ тѣмъ неравномѣрное распредѣленіе грузовъ отразится и на торговлѣ, на сельскомъ хозяйствѣ и т. д.

Предсѣдатель проситъ выяснитъ вопросъ, является ли отсутствіе въ Либавѣ элеватора главной причиной того, что Виндавскій портъ сильно конкурируетъ съ Либавскимъ или же вывозъ черезъ Виндаву облегченъ особыми льготными условіями, предоставляемыми Московско-Виндавской ж. д., отчего, напримѣръ, сибирское масло идетъ исключительно въ Виндаву.

Д. И. Ганъ сообщаетъ, что, по собраннымъ Либавскимъ биржевымъ комитетомъ свѣдѣніямъ, выяснилось, что Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д. привлекаетъ грузы дѣлаемыми отпратителямъ различнаго рода льготами; если будетъ устроенъ элеваторъ въ Либавѣ, то можно будетъ все же бороться съ Виндавой, несмотря на эти льготы.

Предсѣдатель проситъ сообщить, на основаніи какихъ фактическихъ данныхъ Д. И. Ганъ утверждаетъ, что Виндаво-Рыбинская ж. д. предоставляетъ льготы, являющіяся въ сущности скрытой рефакціей; если такія данныя имѣются, то Предсѣдатель проситъ передать ихъ въ Высшую Комиссію.

К. Ю. Медзыховскій заявляетъ, что данныхъ о допускаемыхъ Московско-Виндаво-Рыбинскою ж. д. рефакціяхъ имѣется много, о чемъ освѣдомлено и управленіе Либаво-Роменской ж. д.; оставиваясь на нѣкоторыхъ изъ нихъ, можно указать, напримѣръ, такой фактъ: согласно закону завозные склады устраиваются для храненія грузовъ и находятся вдали магистралей и часто на кружномъ направленіи; расчетъ провозной платы производится по кратчайшему направленію. Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д. имѣетъ завозный складъ на ст. Новоскольниковки и грузы, которые вовсе не должны были итти по Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. при сдѣлкѣ, совершаемой въ Либавѣ, направляются черезъ Новоскольниковки и тамъ совсѣмъ не выгружаются, а идутъ дальше съ пересоставленіемъ и обмѣной документовъ.

Далѣе, К. Ю. Медзыховскій указываетъ, что на тарифномъ сѣздѣ въ Петербургѣ представителямъ города Либавы не позволили говорить по этому частному вопросу, требуя высказаться лишь по общему вопросу о желательности завозныхъ складовъ; при этомъ указывали, что о злоупотребленіяхъ, если таковыя имѣютъ мѣсто, слѣдуетъ доводить до свѣдѣнія суда, о другихъ подобныхъ же вопросахъ также не разрѣшалось говорить.

Кромѣ того, по заявленію К. Ю. Медзыховскаго, представителя Либавскаго биржевого комитета обращались къ директору департамента желѣзно-дорожныхъ дѣлъ и указывали на существующій скрытый видъ рефакціи, практикуемый Московско-Виндаво-Рыбинскою ж. д. какъ на примѣръ, льготное и бесплатное храненіе, устройство и предоставленіе ледниковъ и холодильниковъ и т. п.; комитетъ справедливо полагалъ, что такія даровыя услуги служатъ противозаконной рефакціей.

Такимъ образомъ, Либавъ можетъ потерять на примѣръ весь импортъ сельдей, ибо Виндава имѣетъ возможность привлечь этотъ грузъ къ себѣ. Въ настоящее время хлѣбная торговля Либавы падаетъ сильно, и исконные торговцы хлѣбомъ города Либавы переходятъ въ Виндаву, быть можетъ, привлекаемые также рефакціей, о которой они, разумѣется, скрываютъ.

Д. И. Ганъ добавляетъ, что съ океанскими пароходами, занимающимися специально перевозкой эмигрантовъ, прибываютъ въ большомъ количествѣ земледѣльческія машины, которыя, однако, въ Либавѣ вмѣстѣ съ эмигрантами не выгружаются, а послѣ выгрузки эмигрантовъ въ Либавѣ, доставляются въ Виндаву, откуда и идутъ по Виндавской дорогѣ.

Предсѣдатель указываетъ, что заявленіе о выгрузкѣ сельскохозяйственныхъ машинъ въ Виндавѣ является совершенно неожиданнымъ, такъ какъ раньше обыкновенно машины эти шли на Ригу, а затѣмъ послѣ разгрузки заходили въ Виндаву за грузомъ масла.

Что касается вопроса объ устройствѣ элеватора, то, по мнѣнію Предсѣдателя, въ Либавѣ приходится считаться съ имѣющимися въ большомъ количествѣ частными амбарами, а также и тѣмъ условіемъ, что, при храненіи хлѣба въ элеваторѣ,—этотъ хлѣбъ долженъ быть обезличенъ, что можетъ оказаться неудобнымъ для грузохозяевъ.

На это замѣчаніе Предсѣдателя членъ элеваторной комиссіи Л. И. Эліасбергъ докладываетъ, что проектируемый элеваторъ рассчитанъ на 4.000.000 пудовъ, а это количество является лишь половиной того хлѣба, который можетъ находиться въ Либавѣ; такимъ образомъ хлѣбъ въ количествѣ около 4.000.000 п. будетъ размѣщенъ по частнымъ амбарамъ.

Далѣе, Л. И. Эліасбергъ указываетъ, что Либавъ торгуетъ овсомъ специально на срокъ и въ настоящее время т. е. весной уже заключены сдѣлки на осень, слѣдовательно приходится гдѣ-нибудь хранить этотъ овесъ.

Что касается вопроса объ обезличеніи хлѣба, то, по мнѣнію Л. И. Эліасберга, это обезличеніе товаровъ для русской торговли не имѣетъ значенія, такъ какъ въ настоящее время, въ силу различныхъ условій, стандартамъ мало довѣряютъ и требуютъ образцы.

Что касается типа элеватора, то торговцы хлѣбомъ желали бы имѣть элеваторъ частью силосный и частью амбарный.

Далѣе, Л. И. Эліасбергъ приводитъ свѣдѣнія о работѣ элеваторовъ и доказываетъ, что Рига въ послѣдній отчетный годъ переработала 24.000.000 пуд., только благодаря элеватору. Вопросъ о рефакціяхъ имѣетъ, конечно, свое значеніе, но онъ не такъ важенъ, какъ вопросъ объ элеваторѣ, т. е. о жизни или смерти хлѣбной торговли Либавы.

Членъ Высшей Комиссіи Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что о рефакціяхъ, примѣняемыхъ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., приходится слышать не въ первый разъ и шесть лѣтъ тому назадъ Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д. обвинялась въ томъ же. Однако, администрація дорога отрицаетъ это обвиненіе, а пораіонные комитеты и тарифныя учрежденія относятся какъ то индифферентно, не предпринимая никакихъ изслѣдованій. Такимъ образомъ, фактическихъ данныхъ не имѣется, а фирмы, пользующіяся рефакціями, это, разумѣется, скрываютъ; поэтому и вопросъ о рефакціяхъ нельзя подвергнуть обсужденію. Если бы биржевой комитетъ разслѣдовалъ случаи примѣненія рефакцій, получилъ фактической матеріаль и, уже имѣя факты, предъявилъ обоснованное обвиненіе, то борьба съ рефакціями оказалась бы возможной; если же биржевой комитетъ не можетъ получить нужный матеріаль, то тѣмъ болѣе его не получить Министерство Путей Сообщенія; между тѣмъ несомнѣнно, что казенныя дороги сильно отъ этого страдаютъ, и защитить ихъ необходимо.

К. Ю. Медзыховскій заявляетъ, что биржевой комитетъ въ данномъ случаѣ безсиленъ бороться съ настоящимъ зломъ и дать фактическія доказательства: удобства, предоставляемая частной дорогой, назвать незаконными нельзя, такъ какъ формально они не являются рефакціей; требовать же отъ фирмъ, которыя пользуются этими рефакціями какихъ-либо доказательствъ, конечно, бесполезно, такъ какъ эти фирмы не станутъ ради интересовъ казенныхъ дорогъ, лишать себя извѣстныхъ выгодъ, которыми онѣ пользуются отъ частныхъ дорогъ. Банкъ, работающій съ Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. также не сообщитъ о противозаконныхъ операціяхъ, а между тѣмъ Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д., не имѣя права заниматься торговлей, покупала за свой счетъ хлѣбъ и потеряла на этой операціи большую сумму денегъ.

Всѣ, однако, такія операціи, равно какъ и выдача рефакцій подъ видомъ комиссіонныхъ не могутъ быть обнаружены ни биржевыми, ни пораіонными комитетами; все это можно обнаружить лишь сенаторской ревизіей.

Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д. имѣетъ особые фонды, въ которыхъ она отсчитывается не официально.

Д. И. Герценвицъ замѣчаетъ, что назначеніе сенаторской ревизіи частныхъ желѣзныхъ дорогъ, конечно, желательна, но сопряжено съ большими затрудненіями и едва ли когда-либо состоится.

К. Ю. Медзыховскій указалъ, что для правительства, чтобы принять мѣры, важно знать не доказательства, а лишь установить извѣстные факты и даже судить просто по послѣдствіямъ. Если же нѣтъ иного выхода, то можно выкупить Московско-Виндаво-Рыбинскую ж. д. въ казну. Въ настоящее время удобный моментъ для выкупа пропущенъ и сдѣлать выкупъ дороги трудно, но все-таки возможно.

\* Предсѣдатель указываетъ на чрезвычайную сложность настоящаго вопроса и, вмѣстѣ съ тѣмъ, отмѣчаетъ возможность измѣненія положенія порта. Рига—портъ считался относительно мертвымъ и возродился съ тѣхъ поръ, когда были приняты мѣры къ быстрой перегрузкѣ хлѣба въ пароходы; если же манипуляціи съ грузомъ идутъ болѣе сложно, какъ, на примѣръ, въ Либавѣ—черезъ амбары, и вообще проходятъ нѣсколько рукъ, то это и удорожаетъ хлѣбъ и заставляеть избѣгать данный портъ.

Поэтому Предсѣдатель снова высказываетъ мысль, что врядъ ли только постройка элеватора поможетъ дѣлу торговли хлѣбомъ въ Либавѣ.

Л. И. Эліасбергъ указываетъ, что въ послѣдній годъ Рига была поставлена въ чрезвычайно благопріятныя условія вслѣдствіе имѣвшихъ мѣсть тамъ быстрыхъ запродажъ.

Въ Либавѣ въ то время, когда рабочія руки сильно вздорожали, также приходилось грузить прямо въ пароходы; если товаръ проданъ и есть пароходъ, то его возможно сейчасъ и грузить, и въ этомъ случаѣ условія Либавы не будутъ отличны отъ условій Риги. Слѣдуетъ, однако, имѣть въ виду, что Либава торгуетъ, по преимуществу, овсомъ, а не пшеницей; въ то время какъ пшеница, приходящая изъ районовъ, на примѣръ, Самаро-Златоустовской и Рязанско-Уральской ж. д. очень однородна, овесъ изъ тѣхъ же мѣстностей бываетъ самаго разнаго качества. Такимъ образомъ условія перегрузки, въ зависимости отъ предмета торговли, оказываются разными и именно въ Либавѣ они отличаются отъ Рижскихъ.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что при элеваторѣ могутъ уменьшиться доходы города отъ получаемой съ амбаровъ суммы.

Д. И. Ганъ указываетъ, что амбары принадлежать исключительно частнымъ лицамъ и конкуренціи элеватора съ амбарами не можетъ быть уже потому, что элеваторъ долженъ быть предназначенъ только для перевалки грузовъ, а не для храненія; амбары же, наоборотъ, должны хранить грузы.

Д. И. Ганъ признаетъ, однако, что аренда амбаровъ должна понизиться, отчего пострадаютъ, быть можетъ, интересы отдѣльныхъ лицъ, но выиграетъ интересъ общій.

Городской голова города Либавы замѣтилъ, что городъ долженъ выиграть въ томъ случаѣ, если будетъ устроенъ элеваторъ, такъ какъ чѣмъ больше пройдетъ хлѣба черезъ элеваторъ, тѣмъ лучше для города, поэтому городъ поддерживаетъ ходатайства биржевого комитета объ устройствѣ въ Либавѣ элеватора.

Предсѣдатель указываетъ, что изъ всѣхъ доводовъ онъ все же не видитъ, что элеваторъ такъ необходимъ, такъ какъ если элеваторъ будетъ построенъ и это отразится на перевалкѣ груза въ смыслѣ ея ускоренія, то все же хлѣбъ пойдетъ, главнымъ образомъ, въ амбары, ибо таковы условія мѣстной торговли.

Л. И. Эліасбергъ снова указываетъ, что элеваторъ на 4 милл. пудовъ далеко не охватитъ всей хлѣбной торговли, нужда же въ помѣщеніяхъ такая, что, несомнѣнно, всѣ помѣщенія элеватора могутъ быть разобраны сразу. Часть же хлѣба, особенно предназначенная для долгого храненія, будетъ храниться въ амбарахъ, что не помѣшаетъ быть заполненнымъ и элеватору.

Д. И. Ганъ добавляетъ, что имѣющіеся амбары вмѣщаютъ 3—3½ милл. пуд. хлѣба, вывозъ же хлѣба изъ Либавы опредѣляется около 40 милл. пуд.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что въ Либаву прибываетъ много непроданнаго хлѣба и потому, когда будетъ элеваторъ, то на станціи отправленія хлѣбъ будетъ адресоваться въ элеваторъ, а потомъ уже переадресовываться, когда выяснится куда онъ проданъ.

Начальникъ дороги полагаетъ, что въ скоромъ будущемъ абмары достигнутъ болѣе быстрой выгрузки, перегрузки и переработки зерна и элеваторъ тогда можетъ превратиться въ складочное помѣщеніе. Кромѣ того, начальникъ дороги полагаетъ, что торговцы Либавы и биржевой комитетъ могли бы сами построить элеваторъ, если въ немъ чувствуется неотложная необходимость.

Предсѣдатель Подкомиссіи соглашается съ начальникомъ дороги и указываетъ, что, независимо отъ устройства элеватора въ Либавѣ, требуется улучшеніе оборудованія порта, увеличеніе путей, устройство эстакадъ, механическихъ приспособленій и т. д., и это, по мнѣнію Предсѣдателя, важнѣе для Либавы, чѣмъ устройство элеватора.

К. Ю. Медзыховскій замѣчаетъ, что соображенія начальника дороги построены на основаніи данныхъ нынѣшняго неблагоприятнаго года, т. е. когда цѣны на заграничныхъ рынкахъ понизились, а въ Россіи были высоки; понятно, что, въ силу этого обстоятельства, хлѣбъ задерживается въ портахъ.



Въ 1904 году, наоборотъ, хлѣбъ былъ въ такомъ спросѣ, что портовые элеваторы дѣлали до 18 оборотовъ и часто пустовали; а именно для такого времени элеваторы то и необходимы.

Что касается отмѣченной Предсѣдателемъ необходимости въ развитіи путей и устройствъ эстакадъ, то всѣ такія усовершенствованія, конечно, желательны, но опять-таки для такого года, какимъ былъ 1904 годъ, а въ такомъ неудачномъ году, какимъ былъ 1909 г., Либава, при быстрой выгрузкѣ, только еще понизитъ цѣны.

Л. И. Эліасбергъ считаетъ необходимымъ коснуться вопроса объ эксплуатаціи элеваторовъ.

Элеваторы не приносятъ дохода по той причинѣ, что они преслѣдуютъ двѣ цѣли: уменьшеніе накладныхъ расходовъ и ожиданіе. Въ томъ случаѣ, когда элеваторомъ пользуются для выжиданія цѣны и храненія хлѣба, онъ никогда не можетъ окупиться; между тѣмъ, если онъ и служитъ другой цѣли—пониженію накладныхъ расходовъ, то онъ всегда окупается.

Если бы биржевому комитету было позволено сдѣлать свои указанія, то можно было бы указать способъ эксплуатаціи, при которомъ элеваторъ не приносилъ бы убытка: необходимо для этого учитывать каждую работу элеватора отдѣльно и при томъ по особой скалѣ, повышающей плату съ каждымъ мѣсяцемъ; при введеніи этой мѣры, долгое храненіе будетъ производиться только въ амбарахъ. Необходимо, съ другой стороны, считаться съ тѣмъ, что уже одно существованіе элеватора въ Либавѣ привлечетъ массу хлѣбныхъ грузовъ, тогда какъ въ настоящее время, когда элеватора нѣтъ, хлѣбъ направляется въ Либаву только при необходимости.

Далѣе, Л. И. Эліасбергъ высказываетъ, что такъ какъ Высшая Комиссія занимается вопросомъ объ улучшеніи желѣзнодорожнаго дѣла, то вопросъ объ устройствѣ элеватора, который необходимъ для дороги такъ же, какъ рельсы и станціи, не долженъ былъ бы встрѣтить возраженій со стороны Высшей Комиссіи; можно съ достовѣрностью сказать, что если бы Либаво-Роменская ж. д. была бы частной дорогой, то элеваторъ давно былъ бы построенъ, такъ какъ онъ нуженъ для увеличенія перевозокъ.

Членъ биржевого комитета Я. І. Эттингеръ указываетъ, что въ дѣлѣ работы элеватора важно ограничить сроки храненія въ немъ хлѣба, дабы обороты его были болѣе часты.

Начальникъ дороги высказываетъ удивленіе, почему, говоря въ продолженіе 10 лѣтъ о неудобствахъ амбаровъ и недостаткахъ ихъ и оплачивая все время громадныя расходы, мѣстные грузохозяева не могутъ устроить за свой счетъ необходимыя оборудованія амбаровъ.

На это К. Ю. Медзыховскій замѣчаетъ, что начальникъ дороги упустилъ изъ виду то положеніе, что для отдѣльныхъ

лицъ затраты на переустройство амбаровъ и снабженіе ихъ механическими приспособленіями не окупятся, тѣмъ болѣе, что привозъ хлѣба зависитъ отъ тарифа, а тарифъ можетъ быть измѣненъ когда угодно и какъ угодно.

Между тѣмъ изъ представляемаго Комиссіи описанія Кенигсбергскаго элеватора, типъ котораго желателенъ и для Либавы, видно, что этотъ элеваторъ приноситъ доходъ до 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> и удовлетворяетъ своему назначенію.

Предсѣдатель замѣчаетъ, что въ Ригѣ сначала были построены амбары, уложены пути, а затѣмъ уже выстроены элеваторы, то же необходимо, по мнѣнію Предсѣдателя, сдѣлать и въ Либавѣ.

На это К. Ю. Медзыховскій заявляетъ, что сравнить Либаву съ Ригой не представляется возможнымъ. У города Либавы имѣется долгъ въ 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> милл. рублей; биржевой же комитетъ денегъ совершенно не имѣетъ; между тѣмъ въ Ригѣ, наоборотъ, биржевой комитетъ богатъ и городъ въ вопросѣ о средствахъ не стѣсняется.

На вопросъ Предсѣдателя, гдѣ предполагается построить элеваторъ, К. Ю. Медзыховскій сообщаетъ, что мѣсто для элеватора выбрано на рейдовой набережной и подробный проектъ элеватора имѣется и будетъ представленъ Высшей Комиссіи.

Городской голова замѣчаетъ, что городъ не можетъ дать средствъ на постройку элеватора согласно закону, даже если бы средства эти имѣлись, такъ какъ городу не предоставляется право производить спекулятивныя операціи; къ тому же городъ Либава не покрываетъ своихъ обязательныхъ расходовъ, такъ какъ долгъ города простирается до 1.500.000 руб.

Затѣмъ Предсѣдатель, считая вопросъ объ элеваторѣ достаточно выясненнымъ, проситъ членовъ совѣщанія изложить и другія нужды Либавы.

К. Ю. Медзыховскій докладываетъ, что своевременно былъ поднятъ вопросъ объ устройствѣ второго пути на участкѣ: Либава—Радзивиличи; попавъ въ пораіонномъ комитетѣ въ миллиардную смѣту, вопросъ заглохъ. Но въ виду же предположенія объ увеличеніи океанскаго движенія необходимо, по мнѣнію К. Ю. Медзыховскаго, вопросъ этотъ вновь поднять, какъ достаточно назрѣвшій.

Городской голова заявляетъ, что это же пожеланіе было высказано городомъ при проѣздѣ Товарища Министра Торговли и Промышленности.

Переходя, далѣе, къ вопросу о тарифахъ, К. Ю. Медзыховскій считаетъ умѣстнымъ указать результаты многолѣтнихъ наблюденій биржевого комитета.

Въ настоящее время грузы отходятъ отъ балтійскихъ портовъ къ южнымъ; изслѣдуя причины этого явленія, можно замѣтить,

что главнѣйшая изъ нихъ—желѣзнодорожные тарифы; именно дифференціальныя тарифы имѣли своимъ послѣдствіемъ, что демаркаціонная линія отошла на сѣверъ. Морскіе фрахты для разныхъ портовъ, постепенно измѣняясь, почти сравнялись, а тарифы остались тѣ же. Въ дальнѣйшемъ вслѣдствіе этого линія будетъ еще повышаться, а балтійскіе порты будутъ все больше бездѣйствовать.

Между тѣмъ выходъ въ южныя порты невыгоденъ для сельскаго хозяйства, ибо при этомъ въ новыхъ портахъ, какъ напримѣръ, Херсонъ, Николаевъ скопляется грузъ и образуются залежи; иностранные покупатели это учитываютъ и осенью понижаютъ цѣны, такъ какъ знаютъ, что продавцу надо во что бы то ни стало выбросить товаръ; бывають случаи, что хлѣбъ уходитъ еще не проданнымъ, его возятъ отъ одного пункта до другого и, наконецъ, дѣло доходитъ до аукціона, на которомъ хлѣбъ продается положительно за гроши; иногда такой хлѣбъ возвращается въ Россію. Въ то же время порты Балтійскаго моря начинаютъ работать только тогда, когда порты южныя замерзнуть или когда доступъ къ нимъ окончательно невозможенъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что демаркаціонная линія мѣняется въ зависимости отъ мѣста назначенія груза если онъ направляется въ Италію или во Францію, то, конечно, преимущественно идетъ на югъ. Причинъ же того, что въ Россіи приходится покупать свой хлѣбъ послѣ цѣлаго его странствованія, много, одной изъ такихъ причинъ является, напримѣръ, такое обстоятельство, что германское правительство поощряетъ вывозъ овса, выдавая особыя квитанціи (Ausfuhrscheine) изъ расчета 4 марки за каждую тонну овса; эти квитанціи казною не мѣняются на деньги, но принимаются въ уплату въ качествѣ пошлины за ввозимые предметы; такой овесъ доходитъ въ Россію до Курска, и чтобы этому помѣшать, нужно пересмотрѣть и соотвѣтствующимъ образомъ измѣнить торговый договоръ съ Германіей.

Членъ Высшей Комиссіи П. В. Синадино объясняетъ обратный ввозъ хлѣба въ Россію, во первыхъ, преміями, выдаваемыми по вывозу и, во вторыхъ, тѣмъ, что Россія вслѣдствіе бездорожья должна выбрасывать хлѣбъ до осени, т. е. до времени, когда дороги приходятъ въ такое состояніе, что движеніе по нимъ прекращается; затѣмъ, ощущая нужду въ хлѣбѣ, Россія покупаетъ за дорогую цѣну тотъ хлѣбъ, который купленъ у нея дешево. Демаркаціонная линія измѣняется въ зависимости отъ общей конъюнктуры и ни Одесса, ни Ливава на цѣны не вліяютъ; Россія, какъ страна бѣдная, даже въ нормальное время не можетъ диктовать цѣны, а только должна принимать тѣ цѣны, которыя будутъ установлены за границей. Если все это принять

во вниманіе, то можно и для желѣзныхъ дорогъ усмотрѣть отсюда вредныя послѣдствія; между тѣмъ русскія желѣзныя дороги, вмѣсто перевозки, все свое вниманіе обращаютъ на храненіе, не будучи въ состояніи повліять на условія торговли въ томъ отношеніи, чтобы избавиться отъ этой операціи, не имѣющей по существу отношенія къ перевозкѣ.

Переходя къ вопросу объ элеваторѣ, П. В. Синадино считаетъ, что элеваторъ мѣшать, конечно, не будетъ, но онъ и не будетъ работать, какъ элеваторъ и, во всякомъ случаѣ, блестящей операціей для желѣзной дороги не окажется. Но, быть можетъ, удобство примѣненія его въ качествѣ складочнаго мѣста компенсируетъ тотъ убытокъ, который отъ него можно ожидать.

К. Ю. Медзыховскій по поводу вліянія района спроса на демаркаціонную линію замѣчаетъ, что хотя овесъ требуется для Гамбурга, однако онъ такъ же, какъ и хлѣбъ для Англии, перешель въ Николаевъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что Германія производитъ на 70.000.000 больше овса и пшеницы, чѣмъ ей требуется самой; но при этомъ западная Германія является потребительницей, а восточная—производительницей; этимъ и объясняется то, что западная Германія получаетъ хлѣбъ изъ Россіи, а восточная въ Россію ввозитъ. Нельзя спорить, что Россія не устанавливаетъ цѣны, въ особенности, когда жизнь ея течетъ ненормально; но нельзя игнорировать такое явленіе, что какъ только увеличивается подвозъ по воднымъ путямъ къ Петербургу, цѣны начинаютъ понижаться. Въ этомъ отношеніи устойчивость положенія зависитъ отъ правильнаго распредѣленія по портамъ.

Л. И. Эліасбергъ замѣчаетъ, что въ общемъ, если взять все вмѣстѣ, Германія ввозитъ хлѣба больше, чѣмъ вывозитъ и значитъ возможность оплатить за счетъ хлѣба пошлину на кофе является случайностью. Изъ сравненія же пониженія ставокъ на овесъ и ячмень можно заключить, что Германія производитъ все больше и больше овса, между тѣмъ какъ ячмень все въ большемъ количествѣ туда ввозится.

Представитель лѣсной торговли г. Возбуцкій указываетъ, что въ отношеніи лѣсной торговли самую важную роль играетъ тарифъ. Либавскій районъ очень ограниченъ и разстояніе отъ мѣста нахожденія лѣсовъ до Либавы и Риги является какъ бы одинаковымъ вслѣдствіе одинаковыхъ тарифовъ; на самомъ же дѣлѣ изъ-за такого тарифа Либава имѣетъ районъ тяготѣнія лѣсныхъ грузовъ на 200 вер. меньше, чѣмъ другіе порты. Въ настоящее время Либава вывозитъ 20.000.000 пуд, лѣса и экспортъ, несмотря на очень трудныя условія, можетъ развиваться; но если тарифы на лѣсныя перевозки будутъ повышены, то Либава принуждена будетъ совершенно отказаться отъ вывоза лѣса; въ этомъ отношеніи Рига всегда можетъ платить дороже, ибо

она имѣетъ большія торговыя связи и большія удобства, чѣмъ Либава, не имѣющая прямыхъ рейсовъ; вопросъ о повышеніи тарифовъ былъ поднятъ, и частныя дороги были за повышеніе; между тѣмъ можно доказать, что повышеніе тарифовъ послужитъ лишь къ привлеченію грузовъ на частныя желѣзныя дороги. Новый тарифъ, если онъ пройдетъ, отразится отрицательно и на доходахъ желѣзныхъ дорогъ и это обстоятельство должно служить подкрѣпленіемъ просьбы лѣсопромышленниковъ, обращаемой нынѣ къ Высшей Комиссіи, о недопущеніи повышения тарифовъ.

Далѣе отмѣчается еще то обстоятельство, что желѣзная дорога, подавая вагоны на участки по указанію грузохозяевъ, взимаетъ за подачу по 1 руб. 20 коп.; въ другихъ мѣстахъ такого сбора не существуетъ, почему представители Либавской торговли и просятъ этотъ сборъ отмѣнить.

Начальникъ коммерческой сл. заявляетъ, что вопросъ объ отмѣнѣ сбора въ настоящее время разсматривается и, вѣроятно, будетъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ.

Предсѣдатель Подкомиссіи, выяснивъ, что больше заявленій не имѣется и поблагодаривъ участниковъ совѣщанія за сдѣланныя Высшей Комиссіи сообщенія, объявилъ засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экспарре.*

Члены Подкомиссіи	}	<i>Д. И. Герценвицъ.</i>
		<i>П. В. Синадино.</i>
Дѣлопроизводители	}	<i>Ар. Лаврентьевъ.</i>
		<i>Сер. Воищевъ.</i>



Слѣдствіи съ Сибирско-Восточной ж. д. из Либаво-Роменской  
Восточной прибыли на ст. Курскъ Московско-Курской ж. д.  
гдѣ членъ Комиссіи Д. Н. Терлецкій избралъ временно для  
себя Подкомиссію и поѣхалъ въ Харьковъ, Подкомиссію же  
предсѣдалъ по Курскъ-Восточной ж. д. по ст. Бахмутъ для  
объѣзда Либаво-Роменской ж. д. и въ ночь съ 1-го на 2-е июля  
прибылъ на ст. Бахмутъ.

Ст. Бахмутъ.

Въ 7 час. пополуночи Подкомиссію въ сопровожденіи при-  
быльничка на стану провела на ст. Бахмутъ начальника дороги,  
начальника стану и другихъ представителей Либаво-Ромен-  
ской ж. д. приступила къ осмотру ст. Бахмутъ, началъ таковой  
съ пассажирскаго здания.

Пассажирское здание занимаетъ значительную часть террито-  
рии ст. Бахмутъ, оно построено въ 1902 году и состоитъ изъ  
зданій I, II и III классовъ, а также изъ

### III.

## Описаніе объѣзда дороги.

При осмотрѣ ст. Бахмутъ Подкомиссію было замечено, что  
Бахмутъ представляетъ собой стану, въ которой не только  
имѣются пассажирскія, но и грузовыя вагоны, а также  
другая постройка и т. д.

Въ окрестности ст. Бахмутъ въ значительномъ количествѣ  
производится добыча каменнаго угля, известна добыча  
песка, глина и известнаго угля, известна добыча  
песка, глина и известнаго угля, известна добыча

Въ окрестности ст. Бахмутъ въ значительномъ количествѣ  
производится добыча каменнаго угля, известна добыча  
песка, глина и известнаго угля, известна добыча  
песка, глина и известнаго угля, известна добыча

Участокъ Бахмутъ-Романовъ представляетъ собой Либаво-Ромен-  
ской ж. д. такой большой количествомъ каменнаго угля.  
Важнейшее грузовое въ Либаво-Роменской ж. д. направление въ  
стѣнномъ направлении, т. е. отъ Романа до Либавы и пере-  
мѣна, главнымъ образомъ, каменнаго угля, известна  
известной Россіи частью въ Либаву, Грассо, Пиллау и Ригу,  
часть въ другія порты и пункты, также часть много известна  
материаловъ, древесина, известнаго угля, известна, известна,  
известна, сахара, соли и т. д.

Хлебные грузы составляютъ въ среднемъ 31% общей пере-  
возки, также известна и часть каменнаго угля.

Важнейшими грузами являются каменнаго угля, известна,  
известна, сахара, соли и т. д.





Слѣдую съ Самаро-Златоустовской ж. д. на Либаво-Роменскую Подкомиссія прибыла на ст. Курскъ Московско-Курской ж. д. гдѣ членъ Комисіи Д. И. Герценвицъ выбылъ временно изъ состава Подкомисіи и отбылъ въ Харьковъ, Подкомиссія же прослѣдовала по Кіево-Воронежской ж. д. до ст. Бахмачъ для обслѣдованія Либаво-Роменской ж. д. и въ ночь съ 1-го на 2-е іюля прибыла на ст. Бахмачъ.

Ст. Бахмачъ.

Въ 7 час. пополудни Подкомиссія въ сопровожденіи прибывшихъ къ этому времени на ст. Бахмачъ начальника дороги, начальниковъ службъ и другихъ представителей Либаво-Роменской ж. д. приступила къ осмотру ст. Бахмачъ, начавъ таковой съ пассажирскаго зданія.

Пассажирское зданіе занимаетъ довольно хорошій деревянный домъ со средней каменной частью; помѣщенія для пассажировъ I, II и III классовъ совершенно достаточны.

Представителями Либаво-Роменской ж. д. было доложено, что Бахмачъ является самымъ значительнымъ передаточнымъ пунктомъ дороги какъ по отношенію перевозки пассажировъ, такъ и грузовъ; въ приѣмъ преобладаетъ зерновой хлѣбъ и скоть, гуси и другая живность и фрукты; а затѣмъ, черезъ ст. Бахмачъ производится почти вся перевозка изъ Донецкаго бассейна въ Петербургъ Прибалтійскій и Сѣверо-Западный край чугуна, рельсъ, желѣза и каменнаго угля, керосина соли и др. грузовъ.

Въ направленіи отъ Бахмача къ Ромнамъ перевозится, преимущественно, лѣсъ, хлѣбъ, табакъ и свекловица, при чемъ съ Южныхъ дорогъ принимается въ Ромнахъ, главнымъ образомъ, хлѣбъ, мука, крупа, отруби, желѣзо, соль, кам. уголь, фрукты, живность и свекловица.

Участокъ Бахмачъ—Гомель даетъ изъ раіона Либаво-Роменской ж. д. самое большое количество хлѣба. Движеніе грузовъ по Либаво-Роменской ж. д. совершается, преимущественно, въ сѣверномъ направленіи, т. е. отъ Ромень къ Либавѣ и перевозится, главнымъ образомъ, хлѣбъ изъ южныхъ и восточныхъ областей Россіи частью въ Либаву, Граево, Виндаву и Ригу, частью въ другіе торговые пункты, затѣмъ идетъ много лѣсныхъ матеріаловъ, дровъ, желѣза, каменнаго угля, живности, свекловицы, сахара, соломы и сѣна.

Хлѣбные грузы составляютъ въ среднемъ 31% общей перевозки, лѣсные матеріалы и дрова 25%, каменный уголь—8%.

Затѣмъ слѣдуютъ: желѣзо и сталь, земледѣльческія орудія, кирпичъ, кожи, сахарные грузы, сельди, соль, табакъ, свекловица и сѣно.

Работа ст. Бахмачъ за 1909 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

п о ѣ з д о в ь :

	З а г о д ь .						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.	Пасс.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ . . .	3	4	7	3	10	13	3	5	8	3	12	15
Четныхъ . . . .	3	9	12	3	3	6	3	10	13	3	5	8
	6	13	19	6	13	19	6	15	21	6	17	23

При этомъ вагонооборотъ былъ:

По обмѣну съ сосѣдними дорогами:

	За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	Принято.	Сдано.	Принято.	Сдано.
Съ Южными . . . . .	186	187	243	249
Съ Мос. Кіев. Вор. . . . .	135	135	178	180
В с е г о . . . . .	321	322	421	429

Отправление и прибытіе:

	За годъ.		Въ періодъ усиленнаго движенія.	
	Отправлено:	Прибыло:	Отправлено:	Прибыло:
нечетными . . . . .	405	156	466	203
четными . . . . .	155	406	210	457
И т о г о . . . . .	560	562	676	660

Для преодоленія этой работы на ст. Бахмачъ служатъ пути числомъ 76 и протяженіемъ 46,555 вер.

Пропускная способность ст. Бахмачъ за 1909 годъ выражается слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

Нечетныхъ . . . . .	22	съ	1030	ваг.
Четныхъ . . . . .	17	съ	800	ваг.
Всего . . . . .	39	съ	1830	ваг.

Грузооборотъ за 1909 годъ былъ:

Нагружено средствами станціи . . . . .	1.548.448 пуд.
Перегружено " " . . . . .	9.497.079 "
Выгружено " " . . . . .	2.362.047 "
Итого . . . . .	13.407.574 пуд.

На ст. Бахмачъ складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ полезной площади 132,21 кв. саж. на 44 ваг., крытыхъ платформъ 63,52 кв. саж. на 21 ваг., открытыхъ платформъ 117,60 кв. саж. на 39 ваг., пакгаузовъ для большой скорости 3,31 кв. саж. на 1 ваг., перегрузочныхъ крытыхъ платформъ 170 кв. саж. на 57 вагоновъ, открытыхъ—31,45 кв. саж. на 10 ваг., пакгаузовъ 8 кв. саж. на 3 ваг.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Бахмачъ вполне достаточно.

Имѣется вѣсовъ: товарныхъ и багажныхъ: сотенныхъ передв. 7, вѣзн. 2; вагонныхъ вѣсовъ—2, подъемной силы по 1800 п. съ длиной помоста по 20'6".

Начальникъ сл. движенія по вопросу о сортировкѣ мелочныхъ грузовъ прямого сообщенія доложилъ, что мелочныя отправки въ вагонахъ за пломбами ст. Бахмачъ Либаво-Роменской ж. д. должны быть разсортированы такимъ порядкомъ, чтобы грузы по назначенію до станцій участка Бѣлополье-Люботинъ Южныхъ ж. д. погружались въ особые вагоны, отдѣльно отъ мелочныхъ грузовъ прочихъ направленій, также мелочныя отправки въ вагонахъ за пломбами ст. Бѣлополье должны быть разсортированы такимъ порядкомъ, чтобы грузы по назначенію участка Ромны — Сновская погружались въ особые вагоны, отдѣльно отъ мелочныхъ грузовъ прочихъ направленій.

При достаточномъ количествѣ въ сортировкѣ въ Бахмачѣ и Бѣлопольѣ мелочныхъ грузовъ по назначенію до ст. Сумы, Басы, Ахтырка, Лебединская, Богодуховъ и Ромны, таковыя погружаются въ отдѣльные вагоны.

Сортировка сборныхъ грузовъ для участка Ромны — Кременчугъ производится на ст. Ромны, сортировка же сборныхъ грузовъ, слѣдующихъ черезъ Ромоданъ за Южныя и черезъ Кременчугъ на и за Южныя дороги, производится на станціяхъ Ромоданъ и Кременчугъ.

Съ цѣлью ускоренія въ доставкѣ грузовъ и достиженія лучшей утилизаціи подвижного состава, а также облегченія маневровой работы въ Ромнахъ, управленіе Южныхъ ж. д. обязалось доставлять въ Ромны товарные нечетные поѣзда съ такой подборкой вагоновъ, чтобы груженые въ Бахмачъ и за Бахмачъ представляли собой отдѣльную группу отъ груженыхъ по назначенію въ Ромны и по станціямъ участка Ромны — Григоровка.

Начальникомъ дороги было доложено, что въ виду постоянно растущей работы ст. Бахмачъ управленіемъ Либаво-Роменской ж. д. составленъ проектъ переустройства узла Бахмачъ, стоимость котораго исчислена въ 1.770.000 руб.

Развитіе ст. Бахмачъ управленіе Либаво-Роменской ж. д. считаетъ работой первой очереди. Принимая большую часть груженыхъ вагоновъ, питающихъ Либаво-Роменскую ж. д., ст. Бахмачъ, расположенная въ началѣ дороги, по мнѣнію управленія дороги, не только не удовлетворяетъ требованіямъ, предъявляемымъ къ ней съ цѣлью улучшенія вагоннаго хозяйства (разборка поступающихъ вагоновъ по всѣмъ главнымъ направленіямъ, формированіе сквозныхъ транзитныхъ поѣздовъ и поѣздовъ дальняго слѣдованія), но по своимъ путевымъ устройствамъ не даетъ возможности работать безъ нарушенія элементарныхъ требованій безопасности движенія.

Начальникъ дороги сообщилъ, что для приступа къ работамъ кредитъ въ суммѣ 150.000 руб. управленіемъ Либаво-Роменской ж. д. внесенъ въ расцѣлочную вѣдомость новыхъ работъ на 1911 годъ.

По мнѣнію Подкомиссіи къ переустройству ст. Бахмачъ необходимо будетъ приступить въ ближайшемъ будущемъ.

Подкомиссія прослѣдовала мимо ряда жилыхъ домовъ къ товарной конторѣ, осмотрѣвъ одинъ изъ жилыхъ домовъ, въ которомъ помѣщается квартира начальника станціи.

Домъ снизу каменный и вверху деревянный; при немъ садъ, площадь квартиры (22,72 кв. саж.) соотвѣтствуетъ нормѣ, если не считать корридора и кухни.

Товарная контора занимаетъ небольшой деревянный домъ въ двѣ комнаты; помѣщеніе конторы вполне соотвѣтствуетъ предназначаемой работѣ.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила двухъэтажный домъ, занимаемый дежурнымъ помѣщеніемъ машинистовъ и помощниковъ, длиной въ 13,84 и шириной въ 5,90 саж.

Въ нижнемъ этажѣ находятся: спальня машинистовъ, столовая смазчиковъ, кухня; во второмъ: спальни помощниковъ машинистовъ, ванна и сушильня.

Въ отношеніи квартирнаго вопроса ст. Бахмачъ занимаетъ довольно хорошее положеніе среди другихъ станцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, осмотрѣнныхъ до сихъ поръ Подкомиссіей: здѣсь имѣется до 20 жилыхъ домовъ, изъ нихъ большинство деревянныхъ, но есть и каменные, при томъ двухъэтажные, такъ что квартиръ вполне достаточно.

Въ одномъ изъ деревянныхъ домовъ находится казарма ремонтныхъ рабочихъ длиной въ 6,85 и шириной въ 2,86 саж., въ другомъ— казарма дорожнаго мастера площадью въ 4,36×4,00 саж., кромѣ того, имѣются: каменная баня площадью въ 7,70×4,47 саж., дежурная

кондукторовъ, занимающая деревянный домъ, площадью въ 16,32 × 5,50 кв. саж. одноэтажный деревянный домъ, занимаемый школой площадью въ 16,70 × 7,70 и другіе дома, которые Подкомиссіей не осматривались.

На ст. Бахмачъ производится біологическая очистка нечистотъ.

Далѣе Подкомиссія посѣтила депо.

Депо.

Къ обратному депо Бахмачъ, площ. въ 191, 5 кв. саж. на 9 ст., приписаны 10 шт. товарныхъ 3-хъ осныхъ паровозовъ для маневровъ.

При депо имѣется:

- 1) вытяжныхъ трубъ гончарныхъ 15 шт. и деревянныхъ 1 штука,
- 2) промывныхъ крановъ—3,
- 3) токарный станокъ для обточки шеекъ и пальцевъ — 1 (ручной),
- 4) сверлильный станокъ—1,
- 5) слесарные верстаки.

Къ паровозному зданію примыкаетъ мастерская депо, общео площ. въ 37 кв. саж., состоящая изъ:

- 1) котловой (тутъ же и механическая)—9 кв. саж.,
- 2) кузницы—14 кв. саж.,
- 3) инструментальной—5 кв. саж.,
- 4) кладовой при депо для матеріала—9 кв. саж.

Остальное помѣщеніе мастерской занято подъ дежурную паровозныхъ бригадъ (второй этажъ и часть перваго).

Мастерская при депо выполняетъ работы по текущему и періодическому осмотру товарныхъ вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту оборудованія водокачекъ своего участка.

Рядомъ съ помѣщеніемъ мастерской депо устроена деревянная мастерская сл. пути для обрѣзки рельсъ, площ. въ 34,80 кв. саж.

#### *Оборудованіе мастерской депо:*

- 1) котель въ 13 кв. метр. на 5 атм. давленія,
- 2) токарный станокъ для обточки вагонныхъ шеекъ,
- 3) колесно-токарный станокъ—1,
- 4) токарныхъ станковъ—2,
- 5) сверлильный станокъ—1,
- 6) круглая пила для рѣзки досокъ 1 шт. (на дворѣ),
- 7) кузнечныхъ горновъ одиночныхъ постоянныхъ—3,
- 8) " " " переносныхъ—5,
- 9) точило—1,
- 10) слесарные верстаки.

Станки механической мастерской приводятся въ движеніе отъ вала машины рельсообрѣзочной.

### Оборудованіе рельсообрѣзочной:

- 1) горизонтальная паровая машина въ 10 л. с.—1,
- 2) станковъ для обрѣзки рельсъ—4 шт,
- 3) „ „ сверленія отверстій въ рельсахъ—4,
- 4) станокъ наждачный для точки круглыхъ пилъ—1,
- 5) тельжки для подачи рельсъ къ станкамъ—2.

Отопленіе паровознаго зданія и мастерскихъ -- обыкновенными желѣзными печами. Рельсообрѣзочной—паровое, отработаннымъ паромъ.

Освѣщеніе—керосиновыми лампами и 2 керосино-калильными фонарями.

Длина тракціонныхъ путей—3844 п. с.

Поворотный кругъ паровозный—55' діаметромъ.

При депо Бахмачъ для текущаго ремонта и періодическаго осмотра товарныхъ вагоновъ имѣется 1 вагонный деревянный сарай, площ. въ 65 кв. саж. на 4 стойла.

Сарай оборудованъ столярными верстаками.

Зданія депо настолько стары, что, по мнѣнію Подкомиссіи, въ скоромъ времени будутъ подлежать сносу.

Водоснабженіе ст. Бахмачъ производится изъ пруда, соединеннаго съ болотомъ; мощность машины 10 л. с., жесткость воды 26° франц., вода для питья негодная.

Относительно водоснабженія ст. Бахмачъ начальникъ дороги сообщилъ, что оно совершенно не удовлетворяетъ потребности и необходимо, возможно скорѣй, улучшить водоснабженіе ст. Бахмачъ, такъ какъ бывали случаи, что станціи приходилось оставаться безъ воды. Въ настоящее время устраивается артезианскій колодець.

Матеріальная сл. для храненія принадлежащихъ ей запасовъ и матеріаловъ имѣетъ на ст. Бахмачъ: три склада общеою площадью въ 84,86 кв. саж., сарай для мелкихъ дровъ площадью въ 12,78 кв. саж., каменный погребъ въ 12,14 кв. с. для легковоспламеняющихся матеріаловъ и, кромѣ того, для храненія паровознаго угля, дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ открытую площадь въ 5326 кв. саж., на которыхъ можетъ быть помѣщено 600.000 пуд. угля и 450 куб. саж. дровъ.

Въ 7 час. 35 мин. пополудни Подкомиссія отбыла со ст. Бахмачъ по направленію къ Гомелю.

Въ виду поднятаго въ пути вопроса о взаимоотношеніяхъ Либаво-Роменской ж. д. съ сосѣдними, начальникъ дороги доложилъ о желательности со стороны управленія Либаво-Роменской ж. д. измѣнить конфигурацію этой сѣти. По свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ дороги, вопросъ о перемѣщеніи обмѣннаго пункта между Либаво-Роменскою и Южными дорогами изъ Роменъ въ Ромоданъ или Кременчугъ возбуждался неоднократно,

но до сего времени остается еще не разрѣшеннымъ. Между тѣмъ ст. Ромны, будучи приспособлена къ обмѣну не болѣе 100 вагоновъ въ сутки, не можетъ производить установленнаго обмѣна отъ 200 до 300 вагоновъ въ сутки. По существу дѣла, въ Ромнахъ имѣются только приѣмные пути и пути отправленія, сортировочныхъ же совершенно нѣтъ, почему, несмотря на послѣдовавшія объединеніе этой станціи и облегченіе условій обмѣна, работу ст. Ромны въ періодъ усиленнаго обмѣна приходится производить съ чрезвычайными затрудненіями, и поѣзда отправляются съ этой станціи совершенно не подобранными. Такое положеніе вызываетъ тѣмъ большія затрудненія въ движеніи, что слѣдующая распорядительная станція—Бахмачъ не соотвѣтствуетъ своему назначенію, такъ какъ для этой станціи нормальный обмѣнъ установленъ съ Южными ж. д. отъ 250 до 300 вагоновъ и съ М.-К.-Воронежской отъ 175 до 275 вагоновъ въ сутки, при чемъ послѣдняя настаиваетъ на увеличеніи нормъ обмѣна до 300 вагоновъ съ сутки; въ дѣйствительности же ст. Бахмачъ, въ періоды усиленныхъ перевозокъ, не можетъ выполнять самой необходимой работы по разборкѣ поступающихъ къ ней вагоновъ по всѣмъ главнымъ направленіямъ и формированію поѣздовъ дальняго хода, почему поѣзда изъ Ромень часто пропускаются до Гомеля безъ разборки и подлежащей сортировки, и лишь установленная въ послѣднее время премія за составленіе поѣздовъ дальняго хода улучшила это дѣло. При этомъ, вопросъ о перенесеніи обмѣна изъ Ромень каждый разъ ставился въ смыслѣ установленія точки раздѣла границъ между Либаво-Роменской и Южными дорогами въ такомъ пунктѣ, въ которомъ являлся бы грузообмѣнъ наименьшій и движеніе грузовъ въ ту и другую сторону было бы въ одинаковомъ количествѣ.

Послѣднее условіе, т. е. одинаковый грузообмѣнъ въ обоихъ направленіяхъ по даннымъ за два послѣдніе 1908 и 1909 года, какъ усматривается изъ нижеприведенной таблицы, хотя и имѣется между станціями Ромоданъ и Хороль Южныхъ ж. д. но установленіе здѣсь раздѣла является неудобнымъ по слѣдующимъ соображеніямъ.

Если точку раздѣла дорогъ установить въ Ромоданѣ съ объединеніемъ его въ вѣдѣніи Либаво-Роменской ж. д., въ видахъ освобожденія Южныхъ ж. д. отъ излишней работы по приѣму въ Ромоданѣ съ Кіево-Полтавской дороги отъ 9 до 12 милліоновъ пудовъ груза и передачъ ихъ, затѣмъ, на Либаво-Роменскую ж. д. (передача въ Ромоданѣ грузовъ, прибывающихъ сюда съ юга и съ сѣвера, и приѣмъ ихъ на югъ, выражается отъ 3 до 4 милліоновъ пудовъ въ каждомъ изъ направленій), то остающійся въ вѣдѣніи Южныхъ дорогъ участокъ отъ Кременчуга до Ромодана являлся бы для послѣднихъ лишь тупиковымъ участкомъ, по которому движеніе грузовъ преобладаетъ къ югу. Вслѣдствіе

сего Южных ж. д., получая въ Ромоданѣ отъ Либаво-Роменской ж. д. груженые вагоны по преобладающему грузовому направлению къ Николаеву черезъ Кременчугъ, должны направлять туда для обмѣна порожніе вагоны. Эти порожніе вагоны, будучи направлены Южными дорогами въ Ромоданъ, представляющій для нихъ лишь тупиковую станцію, въ случаѣ малѣйшаго колебанія въ поступленіи грузовъ, неминуемо будутъ загромождать ст. Ромоданъ, почему всякій направленный туда изъ Кременчуга излишній вагонъ, сверхъ нужнаго числа для обмѣна, неизбежно долженъ простаивать тамъ непроизводительно. При недосылкѣ же Южными дорогами изъ Кременчуга въ Ромоданъ порожнихъ вагоновъ, соотвѣтственно поступленію съ сѣвера груженыхъ вагоновъ, будутъ неизбежно образовываться какъ въ Ромоданѣ, такъ и на другихъ сѣверныхъ пунктахъ вагонные долги, что въ послѣднее время происходило при усиленномъ движеніи въ Ромнахъ, Бахмачѣ и Жлобинѣ, и сильно затрудняло своевременное движеніе грузовъ.

Между тѣмъ, если перенести обмѣнъ изъ Роменъ въ Кременчугъ, съ присоединеніемъ къ Либаво-Роменской ж. д. участка Ромны-Кременчугъ и съ объединеніемъ послѣдняго пункта въ вѣдѣніи Южныхъ дорогъ, то, при наименьшемъ грузообмѣнѣ въ Кременчугѣ и преобладающемъ движеніи на югъ, недостающее для обмѣна гружеными вагонами необходимое количество порожнихъ вагоновъ восполнялось бы Южными дорогами путемъ простой отцѣпки ихъ отъ проходящихъ поѣздовъ по главной линіи Николаевъ-Харьковъ безъ потери вагоно-дней.

Движеніе грузовъ на Кременчугскомъ участкѣ за два послѣдніе года въ миллионо-пудахъ по направленіямъ, было слѣдующее:

		Къ сѣверу.		Къ югу.		Общій грузооборотъ.		
		1908	1909	1908	1909	1908	1909	
Бахмачъ	{ прибыло . . .	29	28	отправл. . .	16	19	45	47
	{ отправл. . .	27	26	прибыло . . .	17	19	44	45
Ромны	{ прибыло . . .	28	26	отправл. . .	16	18	44	44
	{ отправл. . .	27	24	прибыло . . .	18	21	45	45
Ромоданъ	{ приѣмъ . . .	12	9	сдача . . .	3	4	15	13
	{ сдача . . .	3	3	приѣмъ . . .	3	4	6	7
Кременч.	{ прибыло . . .	18	19	отправл. . .	18	21	36	40
	{ отправл. . .	16	17	прибыло . . .	18	23	34	40



Отсюда усматривается, что грузооборотъ въ Кременчугѣ наименьшій, при чемъ движеніе грузовъ здѣсь къ югу преобладающее, къ сѣверу же ихъ теченіе меньше.

Такимъ образомъ, съ присоединеніемъ къ Либаво-Роменской ж. д. участка Кременчугъ-Ромны и образованіемъ магистральной линіи Кременчугъ-Либава и Кременчугъ-Витебскъ, въ направленіи на Петербургъ, Ригу и Виндаву, на которыхъ уже совершается сквозное пассажирское движеніе, приобрѣтаются слѣдующія выгоды:

1) грузооборотъ въ обмѣнномъ пунктѣ будетъ наименьшій потому работа по обмѣну сократится;

2) приемъ грузовъ въ Ромоданѣ съ Кіево-Полтавской дороги къ сѣверу въ количествѣ отъ 9 до 12 милл. пуд. будетъ производиться Либаво-Роменской ж. д. безъ посредства Южныхъ дорогъ;

3) движеніе грузовъ, вообще, между Кременчугомъ и Либавою, а также между Кременчугомъ и Витебскомъ, будетъ находиться въ вѣдѣніи не двухъ или трехъ дорогъ, какъ въ настоящее время, а лишь одной Либаво-Роменской дороги, благодаря чему доставка грузовъ ускорится;

4) утилизація подвижного состава значительно улучшится, вслѣдствіе распредѣленія вагоновъ по внутреннимъ станціямъ, соотвѣтственно потребностямъ каждой, вмѣсто передвиженія порожнихъ вагоновъ между тремя дорогами къ пунктамъ съ большимъ грузообмѣномъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ сократится и маневровая работа;

5) загроможденіе станціи съ крупнымъ грузообмѣномъ порожними вагонами устраняется, а также перемѣщенія порожнихъ вагоновъ при колебаніяхъ въ движеніи грузовъ не потребуется;

6) улучшается обслуживаніе паровозами тяговыхъ участковъ: Кременчугъ—Ромоданъ (97 вер.), Ромоданъ—Ромны (94 вер.) и Ромоданъ—Бахмачъ (73 вер.), при чемъ депо Ромны и Ромоданъ будутъ работать каждое на двѣ стороны;

7) избѣгаются расходы въ размѣрѣ 600.000 руб., необходимые для развитія ст. Ромны;

8) получается возможность составленія поѣздовъ дальняго хода во время осеннихъ усиленныхъ перевозокъ отъ Ромодана до Витебска.

Ст. Дочь.

Въ 8 час. 3 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Дочь.

Начальникомъ ст. Дочь былъ поданъ рапортъ о работѣ станціи съ 1-го января по 1-е іюля 1910 года, изъ котораго слѣдуетъ, что по товарному движенію работа эта выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

## Отправлено пудовъ:

	на югъ.	на севѣръ.
мелочного груза . . . . .	10.204	12.705,
лѣса . . . . .	10.913	—
хлѣба . . . . .	87.477	191.084,
пресс. сѣна . . . . .	750	96.184,
Всего. . . . .	109.344	299.973

## Прибыло пудовъ:

	съ юга.	съ сѣвера.
мелочного груза . . . . .	27.229	21.335
хлѣба . . . . .	13.500	1.800
соли . . . . .	3.600	—
каменнаго угля . . . . .	900	—
керосина . . . . .	3.000	—
мѣла . . . . .	1.800	—
цемента . . . . .	1.650	—
нефтяныхъ остатковъ . . . . .	2.150	—
алебастра . . . . .	900	—
камня бул. . . . .	13.553	—
досокъ сосновыхъ . . . . .	1.404	—
сельдей . . . . .	1.335	—
Всего. . . . .	71.021	23.135

## По пассажирскому движенію.

Продано пассажирскихъ билетовъ . . . 6.631

## Отбыло отправокъ:

багажа . . . . .	449,
большой скорости . . . . .	37,
малой „ . . . . .	1.415.

## Прибыло отправокъ:

багажа . . . . .	634,
большой скорости . . . . .	249,
малой „ . . . . .	2.306.

Подкомиссія осмотрѣла товарный дворъ и складочныя помѣщенія.

Складочныхъ помѣщений имѣется: пакгаузовъ 331,18 кв. с. на 110 ваг., крытыхъ платформъ 154,57 кв. с. на 51 ваг., открытыхъ платформъ 60,85 кв. с. на 20 вагоновъ, пакгаузъ для большой скорости 9,69 кв. с.

Вѣсовъ на ст. Дочь имѣется: багажныхъ и товарныхъ—десятичныхъ 1 и сотенныхъ — 7 (5 передв. и 2 врѣзн.), вагонныхъ вѣсовъ—1—подъемной силы 1800 пуд. съ длин. помоста въ 20'6''

Здѣсь же имѣются построенные за счетъ сбора 1/5 коп. скотская платформа и пакгаузъ.

Одинъ изъ пакгаузовъ имѣетъ особо устроенные закрома для храненія хлѣба.

По осмотрѣ складочныхъ помѣщеній Подкомиссія отбыла со ст. Дочь по направленію къ Гомелю.

Слѣдуя по 12-му участку сл. пути, имѣющему протяженіе 107 верстъ и лежащему въ предѣлахъ Ромны — 606-я верста (около ст. Бондаревка), Подкомиссія отмѣтила весьма хорошее состояніе пути; верхней одеждой балласта служить щебень, но высота балластного слоя недостаточна, доходя мѣстами до 0,16 сажень.

Рельсы на этомъ участкѣ лежатъ типа 24<sup>1</sup>/<sub>4</sub> фунта въ пог. футѣ.

Въ 12 уч. на 601 верстѣ имѣется земляной карьеръ.

Участокъ Бахмачъ—Гомель двухпутный.

Въ виду того, что слѣдующая за ст. Дочь ст. Бондаревка является не рабочей станціей, Подкомиссія прослѣдовала ее безъ осмотра до моста черезъ р. Десну.

Въ настоящее время на участкѣ Гомель—Бахмачъ мостъ черезъ р. Десну служитъ мѣстомъ перерыва двухпутнаго движенія, такъ какъ этотъ новый мостъ устроенъ лишь на одинъ путь и на 597 верстѣ начинается переходъ съ двухпутнаго участка на однопутный, для чего устроенъ блокъ-постъ.

Стоимость постройки новаго моста исчислена управленіемъ Либаво-Роменской ж. д. въ 490.600 рублей, но кредитъ на эту работу не вносился до сего времени въ расцѣпочную вѣдомость новыхъ работъ.

На мосту была сдѣлана остановка и Подкомиссія подробно осматривала мостъ, при чемъ представителями Либаво-Роменской ж. д. было доложено, что въ 1910 году отпущено 50.000 руб. на часть работъ по устройству регуляціонныхъ сооружений и укрѣпленію береговъ и дна у моста черезъ р. Десну.

Кредитъ на вышеуказанную работу и испрашивался на томъ основаніи, что весенними водами 1908 года подмыты откосы низовой струенаправляющей дамбы у Роменскаго устоя, разрушена голова верховой струенаправляющей дамбы лѣваго берега р. Десны и вымыты на глубину до 3,75 саж. два ближайшихъ къ Ромнамъ пролета. Во избѣжаніе подобныхъ поврежденій въ будущемъ, проектируется: а) устройство дамбы выше моста у Роменскаго устоя для направленія бокового теченія отъ мѣста уничтоженнаго на разливѣ рѣки моста на протокѣ Топольня; б) прорытіе выступающей въ рѣку части берега ниже моста, загораживаю-

щей выходъ воды изъ перваго, считая отъ Ромень, пролета моста и в) укрѣпленіе дна рѣки подъ мостомъ въ первомъ и второмъ пролетѣ туюфьяками; общая стоимость работъ—125.000 руб.

Проектъ работъ, по сообщенію начальника дороги, представленъ въ Управление желѣзныхъ дорогъ, но утвержденія его ко времени объѣзда дороги Подкомиссіею не послѣдовало, а потому къ производству работъ не было приступлено.

По осмотрѣ моста Подкомиссія отбыла далѣе по направленію къ Гомелю и прослѣдовала безъ остановки до станціи Сновская.

#### Ст. Сновская.

Въ 9 час. 30 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Сновская и начала осмотръ съ одноэтажнаго пассажирскаго зданія, частью каменнаго, частью деревяннаго.

Какъ помѣщенія для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ, такъ равно и служебныя помѣщенія вполне достаточны.

По осмотрѣ вокзала Подкомиссія осмотрѣла жилой домъ, въ которомъ помѣщается квартира помощника начальника дистанціи, и затѣмъ прослѣдовала въ депо и мастерскія Сновскаго участка тяги.

Для ремонта, стоянки и промывки паровозовъ имѣется одно прямоугольное паровозное зданіе площ. въ 208,8 кв. саж. и вѣрное депо площ. въ 368 кв. саж., всего на 23 стойла.

Въ вѣрное паровозное зданіе паровозы подаются черезъ поворотный кругъ—64', кромѣ того имѣется еще одинъ поворотный кругъ—діам. 55',

При прямоугольномъ паровозномъ зданіи имѣются:

- 1) вытяжныхъ трубъ гончарныхъ . . . . . 18 шт.,
- 2) промывныхъ крановъ . . . . . 5 „
- 3) домкратовъ системы Беккера. . . . . 4 компл.,
- 4) слесарные верстаки.

Въ вѣрномъ паровозномъ зданіи имѣются:

- 1) вытяжныхъ трубъ деревянныхъ . . . . . 6 шт.,
- 2) „ „ гончарныхъ . . . . . 8 „
- 3) промывныхъ крановъ . . . . . 6 „
- 4) слесарные верстаки и другіе вспомога-  
гательные предметы оборудованія.

Къ прямоугольному паровозному зданію примыкаетъ мастерская, общей площадью въ 62,70 кв. саж., состоящая изъ:

- 1) механической—34 кв. саж.,
- 2) машиннаго отдѣленія—6,70 кв. саж.,
- 3) инструментальной—5,00 кв. саж.,
- 4) кладовки и конторы мастера—5,00 кв. саж.,
- 5) кузницы—12 кв. саж.

Мастерская участка выполняетъ работы по подъемкѣ паровозовъ, текущему ремонту ихъ, работы по періодическому осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, а

также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

### *Оборудованіе мастерской:*

- 1) горизонтальная одноцилиндровая машина въ 12 лош. силъ при котлѣ въ 20 кв. м. поверхности нагрѣва и 5 атм. давленія,
- 2) токарныхъ станковъ . . . . . 4,
- 3) винторѣзный . . . . . 1,
- 4) сверлильныхъ „ . . . . . 3 (одинъ ручной),
- 5) горизонтально-сверлильный станокъ . . . . . 1,
- 6) строгальныхъ станковъ . . . . . 2,
- 7) колесный „ . . . . . 1,
- 8) для расточки цилиндровъ . . . . . 1,
- 9) „ „ золотниковыхъ втулокъ. . . . . 1,
- 10) точило . . . . . 1,
- 11) слесарные и столярные верстаки и другіе вспомогательные предметы оборудованія.

Кузница оборудована: однимъ четырехъ-мѣстнымъ, однимъ одномѣстнымъ, однимъ двухъ-мѣстнымъ мѣдницкимъ и тремя переносными горнами, а также центробѣжнымъ вентиляторомъ.

Отопленіе прямоугольнаго и вѣрнаго депо, а также мастерскихъ—паровое и частью ребристыми печами.

Освѣщеніе—керосиновыми лампами и 4-мя керосино-калильными фонарями.

Полезная длина тракціонныхъ путей—1303 пог. саж.

Прямоугольное зданіе депо очень плохое, поворотный кругъ старый.

Помѣщеніе мастерской тѣсное и низкое, особенно тѣснота ощущается въ инструментальной.

Станки старые.

Помѣщеніе кузницы очень плохое, машинное отдѣленіе совершенно не отвѣчаетъ своему назначенію.

При мастерскихъ не имѣется кладовой, вслѣдствіе чего мелкіе предметы, которые должны быть сохраняемы въ кладовыхъ помѣщеніяхъ, въ настоящее время разбросаны по всей площади мастерскихъ.

Новое паровозное зданіе построено за кредиты 1908 и 1909 г.г. и въ отношеніи постройки не оставляетъ желать лучшаго.

По свѣдѣніямъ, даннымъ представителями Либаво-Роменской ж. д., постройка зданія обошлась меньше, чѣмъ были ассигнованы кредиты, такъ что получился остатокъ въ 12643 руб. 42 коп.

Водоснабженіе ст. Сновская производится изъ р. Сновъ, количество воды неограниченное, мощность машины 8 л. с., жесткость воды 23<sup>0</sup> франц., вода для питья негодна.

На ст. Сновская имущество, принадлежавшее матеріальной сл., размѣщено въ четырехъ складахъ, изъ которыхъ три деревянные имѣютъ общую площадь 75,37 кв. саж. и каменный—18,90 кв. саж., каменномъ погребѣ, площадью въ 27,50 кв. саж., гдѣ помѣщены смазочные и химическіе матеріалы, а также кудель, тряпка, пенька и всѣ легковоспламеняющіеся матеріалы и вещества; далѣе въ распоряженіи матеріальной сл. имѣется небольшой сарай для мелкихъ дровъ и кокса, сарай—лари для древеснаго угля и три цистерны для керосина и нефтяныхъ остатковъ.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала къ жилымъ домамъ и начала осмотръ съ дежурныхъ помѣщеній.

Дежурная машинистовъ занимаетъ каменный домъ; въ дежурномъ помѣщеніи, выстроенномъ собственно для машинистовъ, помѣщаются дежурныя помѣщенія и для кондукторовъ и кочегаровъ.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала безъ осмотра мимо каменной бани и ряда квартиръ на товарный дворъ.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Сновская имѣется: пакгаузовъ—54,27 кв. саж. на 16 ваг., крытыхъ платформъ—109,11 кв. саж. на 36 ваг., открытыхъ платформъ—76,74 кв. саж. на 23 ваг., пакгаузъ для большой скорости—9,11 кв. саж. на 3 вагона.

Товарная контора занимаетъ одну половину деревяннаго дома, въ другой же половинѣ этого дома помѣщается квартира доктора.

Работа ст. Сновская за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	П О Ъ З Д О В Ъ.											
	З а г о д ъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пассаж.	Товарн.	Всего.	Пассаж.	Товарн.	Всего.	Пассаж.	Товарн.	Всего.	Пассаж.	Товарн.	Всего.
Нечетныхъ . . .	3	10	13	3	10	13	3	11	14	3	11	14
Четныхъ . . . .	3	8	11	3	9	12	3	9	12	3	9	12
Итого . .	6	18	24	6	19	25	6	20	26	6	20	26

При этомъ вагонооборотъ по отправленію и прибытію былъ:

		За годъ.	Въ періодъ уси- леннаго движенія.
Отправлено:	{ нечетными . . . . .	389	414
	{ четными . . . . .	393	410
	Итого . .	782	824
Прибыло:	{ нечетными . . . . .	393	419
	{ четными . . . . .	386	407
	Итого . .	779	826
Всего .		1,561	1,650

Для преодоленія этой работы на ст. Сновская служатъ пути, числомъ 35 и протяженіемъ 17,406 вер.

Пропускная способность ст. Сновская за 1909 г. выражается слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . . . 33 съ 1150 вагонами,  
четныхъ . . . . . 29 съ 1360 „

Грузооборотъ зъ 1909 годъ былъ:

Нагружено средствами станціи . . . . . 2.585.756 п.,  
перегружено „ „ . . . . . 5.772 „  
выгружено „ „ . . . . . 1.733.867 „

Итого . . 4.325.395 п.

Путей вполне достаточно.

Вѣсовъ на ст. Сновская имѣется: багажныхъ и товарныхъ сотенныхъ: передв. 2, вѣзн. 1, одни вагонные подъемн. с. 1800 п. съ длиной моста въ 20' 6".

Начальникомъ станціи были доложены свѣдѣнія о количествѣ груза отправленнаго и прибывшаго по 1-е іюля 1910 года.

	Отправлено.	Прибыло.
Служебнаго . . . . .	122.733 п.	400.183 п.
Хлѣба . . . . .	15.443 „	27.093 „
Картофеля . . . . .	246.050 „	—
Спирта . . . . .	3.475 „	—
Лѣса . . . . .	495.600 „	—
Сѣна . . . . .	63.500 „	—
Дровъ . . . . .	170.400 „	—
Соли . . . . .	—	40.565 „
Мелочнаго груза . . . . .	206.262 „	53.849 „
Большой скорости . . . . .	1.818 „	7.269 „
Количество отправокъ . . . . .	2.365 шт.	2.713 шт.

Главное теченіе переработанныхъ грузовъ: лѣсные матеріалы, картофель, дрова и мелочные—на югъ, хлѣбъ за границу, сѣно—на Сѣверо-Западные, Привислинскія и Варшаво-Вѣнскую ж. д.

Для мѣстныхъ нуждъ прибываетъ съ юга хлѣбъ и соль, мелочные же грузы прибываютъ съ сѣвера.

Продано пассажирскихъ билетовъ 19.222.

	Багажа.	Большой скорости.	Малой скорости.
Убыло отправокъ . . . . .	1.097	229	2.688
Прибыло отправокъ . . . . .	1.210	712	2.939
Итого . . . . .	2.307	941	5.627



## На станціи имѣется вагоновъ:

	Подъ нагруз- кою.	Подъ выгруз- кою.	Груже- ныхъ къ отправле- нію.	Порожнихъ.	
				Здоровыхъ.	Больныхъ.
Вагоновъ крытыхъ . .	2	4	3	80	1
длинныхъ . . . . .	6	—	10	21	4
Платформъ:					
короткихъ . . . . .	3	1	—	13	1
Классныхъ . . . . .	—	—	—	3	—
Людскихъ . . . . .	—	—	—	15	—
Рѣшетокъ гусиныхъ .	—	—	—	25	—

На ст. Сновская строится приемный покой, относительно размѣровъ котораго Подкомиссія замѣтила, что этотъ приемный покой можетъ замѣнить больницу (площ.  $12,63 \times 5,18 = 65,42$  кв. саж.).

Въ 10 час. пополудни Подкомиссія отбыла со ст. Сновская.

Слѣдуя по II-му участку сл. пути, имѣющему протяженіе 96 вер., Подкомиссія имѣла остановку на 544 верстѣ для осмотра сторожевой будки.

Будка—каменная, хорошая, отапливается унтермарковской печью; крыша черепичная.

По осмотрѣ будки Подкомиссія отбыла на ст. Гомель, причемъ промежуточные станціи были пройдены безъ осмотра.

При слѣдованіи черезъ ст. Городня начальникомъ дороги было доложено, что эта станція очень нуждается въ жилыхъ помѣщеніяхъ, такъ какъ здѣсь таковыхъ совершенно не имѣется.

Въ 12 час. дня Подкомиссія прибыла на ст. Гомель.

Пассажирское зданіе перестроено цѣлесообразно, вполне отвѣчаетъ потребностямъ и служебныя помѣщенія просторны.

Изъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прошла къ товарной конторѣ, слѣдуя мимо пакгауза для товаровъ большой скорости, вполне достаточнаго, пожарнаго сарая и каменнаго зданія, служащаго помѣщеніемъ для пассажировъ IV класса.

Перронъ ст. Гомель огражденъ.

По свѣдѣніямъ, даннымъ начальникомъ станціи, перронный сборъ не превышаетъ 5 руб. въ день.

Надъ станціонными путями устроенъ переходной мостъ для сообщенія рабочихъ съ городомъ.

Товарная контора занимаетъ одноэтажный каменный домъ, помѣщеніе вполне хорошее.

Работа ст. Гомель за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	З а г о д ъ .						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего	Пас.	Тов.	Всего	Пас.	Тов.	Всего	Пас.	Тов.	Всего
Нечетныхъ . . . .	4	10	14	4	8	12	4	11	15	4	9	13
Четныхъ . . . . .	4	7	11	4	8	12	4	7	11	4	9	13
Итого . . . . .	8	17	25	8	16	24	8	18	26	8	18	26

При этомъ вагонооборотъ былъ:  
по обмѣну съ Полѣскими ж. д.

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Принято . . . . .	132	156
Сдано . . . . .	128	156

по отправленію и прибытію:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.	
Отправлено: {	нечетными . . . . .	320	334
	четными . . . . .	388	395
Итого . . . . .	708	729	
Прибыло: {	нечетными . . . . .	389	413
	четными . . . . .	299	338
Итого . . . . .	688	751	
Всего . . . . .	1.396	1.480	

Для преодоленія этой работы на ст. Гомель служатъ пути числомъ 123 и протяженіемъ въ 72.491 вер.

Пропускная способность ст. Гомель за 1909 г. выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ 33 съ 1.550 вагонами,  
четныхъ 29 съ 1.360 вагонами.

Грузооборотъ за 1909 годъ былъ:

нагружено средствами станціи . . . . .	4.730.039 пуд.,
перегружено . . . . .	5.012.909 „
выгружено . . . . .	9.017.222 „

Всего . . . . 18.760.170 пуд.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Гомель имѣется: пакгаузовъ 624,59 кв. саж. на 218 ваг., крытыхъ платформъ 239,40 кв. сал. на 79 ваг., открытыхъ платформъ—79,25 кв. саж. (скотская) на 25 ваг., пакгаузъ для большой скорости—28,63 с. на 9 ваг., перегрузочныхъ крытыхъ платформъ 337,09 с. на 119 ваг.

Пакгаузы деревянные, въ пакгаузѣ прибытія тѣсно.

Устроена особая крытая платформа для земледѣльческихъ машинъ, идущихъ изъ Варшавы.

Планъ пакгаузовъ ступенчатый.

Вѣсовъ на ст. Гомель имѣется: товарныхъ и багажныхъ сотенныхъ: передв. 11, врѣзн. 14; вагонныхъ 2: подъемн. силы въ 2.600 съ длиной помоста въ 19' 10" и под. силы въ 2.000 п. съ длиной помоста въ 20' 6".

Въ Гомелѣ сдается на Полѣскія дороги часть хлѣба для заграничныхъ дорогъ, часть каменнаго угля для самой дороги и, затѣмъ, по участку за Гомель до Жлобина перевозятся тѣ же грузы, что и на участкѣ до Гомеля, при чемъ самый участокъ даетъ много хлѣба, лѣса и сѣна.

Начальникомъ сл. движенія было доложено, что, въ видахъ устраненія въ Гомельскомъ узлѣ двойной задержки для сортировки мелочныхъ грузовъ на обѣихъ станціяхъ сходящихся дорогъ, Либаво-Роменская и Полѣскія ж. д. приняли на себя ниже-слѣдующія взаимныя обязательства по разсортировкѣ мелочныхъ грузовъ.

1) Передаваемыхъ съ Либаво-Роменской на Полѣскія дороги:

а) при наличіи не менѣе 150 пуд. груза на одну изъ станцій участка Унеча-Мозырь или 250 пудовъ груза на одну изъ прочихъ станцій Полѣскихъ ж. д., такіе грузы выдѣляютъ въ отдѣльные вагоны;

б) тяжеловѣсные предметы по назначенію на одну изъ станцій Полѣскихъ ж. д., вѣсомъ отъ 100 пудовъ и болѣе, погружать въ отдѣльные вагоны;

в) при наличіи не менѣе 250 пудовъ груза для слѣдованія черезъ одинъ какой-либо, кромѣ Гомеля, узловой пунктъ Полѣвскихъ дорогъ, помѣщать таковой грузъ въ отдѣльные вагоны;

г) мелочныя отправки, по назначенію до станцій участка Мозырь-Унеча, загружать въ отдѣльный вагонъ, не нарушая при этомъ пункта „а“ отдѣла I-го настоящаго параграфа.

2) Передаваемыхъ съ Полѣвскихъ на Либаво-Роменскую дорогу:

а) при наличіи не менѣе 150 пудовъ мелочного груза на одну изъ станцій участка Бахмачъ-Жлобинъ, или 250 пудовъ груза на одну изъ прочихъ станцій Либаво-Роменской ж. д., таковые грузы должны загружаться въ отдѣльные вагоны;

б) тяжеловѣсные предметы вѣсомъ въ одной штукѣ по 100 пуд. и болѣе, слѣдующіе по назначенію на одну изъ станцій Либаво-Роменской ж. д., загружать въ отдѣльный вагонъ;

в) при наличіи не менѣе 250 пудовъ груза для слѣдованія черезъ одинъ какой-либо (кромѣ Гомеля) передаточный пунктъ Либаво-Роменской ж. д., загружать таковой въ отдѣльный вагонъ;

г) мелочныя отправки по назначенію до станцій участка Бахмачъ-Жлобинъ Либаво-Роменской ж. д., загружать въ отдѣльный вагонъ, не нарушая при этомъ пункта „а“ отдѣла 2-го настоящаго параграфа.

Изложенному порядку разсортировки подвергаются всѣ тѣ мелочныя грузы, которые не могутъ быть переданы въ Гомель на сосѣднюю дорогу безъ снятія пломбъ съ вагона.

При осмотрѣ станціи начальникъ дороги, между прочимъ, сообщилъ, что на ст. Гомель была начата постройка дежурной кондукторскихъ бригадъ, но кредитъ на работы не былъ отпущенъ Законодательными Учрежденіями вопреки ожиданію управленія Либаво-Роменской ж. д., вслѣдствіе чего кредитъ этотъ приходится внести на 1911 годъ.

Въ расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ на 1911 г. работы эти, однако, не значатся. Кредитъ на эту работу испрашивали въ 1910 г. въ суммѣ 8.000 руб. и указывалось, что въ старой дежурной на ст. Гомель скопляется до 44 чел. кондукторовъ, помѣщеніе же приспособлено на 28 чел.

При осмотрѣ старой дежурной Подкомиссія убѣдилась въ несоотвѣтствіи этого помѣщенія и признала необходимымъ отпускъ кредита на вышеозначенную работу.

Затѣмъ Подкомиссія перешла въ главныя мастерскія.

### *Главныя Гомельскія паровозныя и вагонныя мастерскія.*

Гомельскія паровозныя и вагонныя мастерскія расположены при ст. Гомель и занимаютъ территорію общеою площадью въ 18.621 кв. саж.

Площадь крытыхъ помѣщеній этихъ мастерскихъ равняется 4.742 кв. саж.

Мастерскія имѣютъ полное электрическое оборудованіе. Всѣ станки и орудія мастерскихъ приводятся въ движеніе отъ электромоторовъ, питаемыхъ собственной центральной электрической станціей.

#### *Электрическая станція.*

Зданіе станціи заключаетъ въ себѣ машинное отдѣленіе, котловое, аккумуляторное и контору завѣдывающаго (во второмъ этажѣ). Въ машинномъ отдѣленіи установлены три паровыхъ машины, общемою мощностью въ 611 индикаторныхъ лошадиныхъ силъ, приводящихъ въ движеніе 5 динамо-машинъ. Токъ постоянный, напряженіе сѣти  $2 \times 220$  вольтъ. Для охлажденія конденсационной воды паровыхъ машинъ имѣется охладительное устройство.

Котловое помѣщеніе электрической станціи оборудовано тремя водотрубными котлами, съ поверхностью нагрѣва каждый въ 150 кв. метр. при 10 атм. давленія. Всѣ котлы снабжены пароперегрѣвателями, дающими паръ перегрѣтый до  $250^{\circ}$  С.

Отопленіе котловъ производится дровами и отбросами отъ вагонныхъ работъ.

Въ аккумуляторномъ отдѣленіи, расположенномъ въ нижнемъ этажѣ зданія (рядомъ съ машиннымъ), помѣщены 250 аккумуляторовъ системы Тюдоръ, емкостью въ 450 амперъ-часовъ. Батарея служитъ буферомъ при измѣняющейся нагрузкѣ днемъ и какъ самостоятельная силовая станція для освѣщенія при маломъ расходѣ энергіи.

Электрическая станція обслуживаетъ какъ мастерскія (освѣщеніе и передача силы), такъ и ст. Гомель-пассажирскій, Гомель-сортировочный, всѣ пути и склады. Всего установлено 2.067 лампочекъ, 102 дуговыхъ фонаря, 5 вентиляторовъ (на ст. Гомель-пассажирскій) и 25 моторовъ (въ мастерскихъ). Годовой расходъ энергіи—620.000 килоуаттъ-часовъ.

### **А. Основные цехи.**

**Паровозосборный.** Всѣ работы по ремонту паровозовъ и тендеровъ сосредоточены въ двухъ зданіяхъ, имѣющихъ 44 стойла.

Въ старой сборной стойла заняты слѣдующимъ образомъ: два—компрессорной, два—инструментальной, два—конторой мастера, шесть—тендерами, четыре—малярной, одно—проходомъ изъ механической въ сборную и пять—котельными работами.

Въ новой сборной всѣ 22 стойла заняты частью котельной, частью собственно паровозо-сборной.

Оборудованіе сборныхъ состоитъ изъ телѣжки, передвигающейся вдоль обоихъ зданій и приводимой въ движеніе отъ

электромотора ручного передвижного крана на козлахъ для съемки котловъ, четырехъ ручныхъ мостовыхъ крановъ по 2 тонны каждый, ходящихъ поперекъ стойлъ, 7 комплектовъ домкратовъ Беккера, одного вальцовочнаго станка пневматической станціи для котельныхъ работъ (приводъ отъ отдѣльнаго мотора), переноснаго станка для расточки цилиндровъ, приводимаго въ движеніе также отъ мотора, слесарнахъ верстаковъ и другихъ вспомогательнымъ приспособленій.

Въ паровозосборномъ цехѣ производятся кромѣ работъ, связанныхъ съ ремонтомъ паровозовъ и тендеровъ, еще и работы по ремонту котловъ постоянныхъ и водокачальныхъ машинъ, поступающихъ съ линіи.

Отопленіе стараго сборнаго отдѣленія—паровое отъ котловой токарнаго отдѣленія, а новаго сборнаго—чугунными ребристыми печами.

## Б. Вспомогательные цехи.

Токарно - механи-  
ческой.

Токарно-механическое отдѣленіе занимаетъ два зданія, оборудованіе коихъ состоитъ изъ слѣдующихъ станковъ:

токарныхъ . . .	53 шт.	(изъ коихъ 11 шт. стары и малопроизвод.).
сверлильныхъ . . .	24 " "	" 7 " "
строгальныхъ . . .	9 " "	" 2 " "
долбежныхъ . . .	5 " "	" 2 " "
болторѣзныхъ . . .	8 " "	" 4 " "
гайкорѣзныхъ . . .	2 " "	" 2 " "
наждачныхъ . . .	7 " "	" 1 " "
дыропробивныхъ		
прессъ . . .	2 " "	" 1 " "
центральный . . .	1	
шарошечный . . .	1	
пила для рѣзки		
рельсъ . . .	1	
полировальный . . .	1.	

Станки механическаго отдѣленія приводятся въ движеніе 4-мя электромоторами.

Кромѣ станковъ, слесарно-механическая оборудована слесарными тисками и другими добавочными приспособленіями.

Кузница и жестяницкая при токарной служатъ для мелкихъ кузнечныхъ и жестяницкихъ работъ и оборудованы соответственными роду работъ приборами. Въ котловой при механической поставлены два старыхъ паровозныхъ котла, паромъ коихъ отапливаются цехи: весь механическій, старая сборная, старая вагонная и котельный цехъ.

Кузнечный цехъ.

Кузнечныя работы производятся въ зданіи площадью въ 264 кв. саж., къ нему примыкаетъ пристройка, площ. въ 60 кв. саж., въ

костей помѣщены контора мастера, прессъ для пробы рессоръ и печь для нагрѣва рессорныхъ листовъ.

Помимо работъ по ремонту подвижного состава, кузнечный цехъ выполняетъ и работы по заготовкѣ частей подвижного состава въ запасъ складовъ. Для приведенія въ дѣйствіе орудій кузнечнаго цеха установленъ одинъ электромоторъ. Паръ для паровыхъ молотовъ получается отъ центральной котловой электрической станціи.

Оборудованіе кузницы составляютъ:

паровые молоты . . .	4 шт.	(два— $1\frac{1}{2}$ тонны, по одному $1\frac{1}{2}$ и 2 тон.),
ножной молотъ Оливера	1 „	
горновъ 4-хъ мѣстныхъ	5 „	
„ 2-хъ огневыхъ	9 „	
„ круглыхъ . . .	4 „	
станокъ для загибанія рессорныхъ ушекъ . . .	1 шт.,	
печь для нагрѣва болтовъ . . . . .	1 „	
сверлильный станокъ . . . . .	1 „	
мѣдницкое 2-хъ дутное горно . . . . .	1 „	
валцы для загиба и выпрямленія рессоръ листовыхъ . . . . .	1 „	

Кромѣ того, кузница оборудована наковальнями и другими вспомогательными приборами.

Колесно - токарный цехъ.

Это отдѣленіе оборудовано, исключительно, станками для обработки колесныхъ скатовъ и занимаетъ два зданія, общою площадкою въ 257 кв. саж.

Оборудованіе заключается въ:

станкахъ для обточки бандажей . . . . .	2 шт.,
„ „ „ пальцевъ кривошиповъ	2 „
„ „ „ шеекъ осей . . . . .	5 „
„ „ „ лобовыхъ . . . . .	5 „

Четыре колесныхъ станка и одинъ для обточки шеекъ стары и малопроизводительны, почему ими рѣдко пользуются. Станки цеха приводятся въ дѣйствіе 7-ю моторами.

На дворѣ около колесной установлены два передвижныхъ крана, подъемной силы каждый въ  $4\frac{1}{2}$  тонны, служащіе для нагрузки и выгрузки скатовъ. Тамъ же имѣется подъ навѣсомъ нефтяная ванна для нагрѣва бандажей и при ней подъемный кранъ.

Трубное отдѣленіе.

Трубное отдѣленіе служитъ для ремонта дымогарныхъ трубъ. Оно оборудовано: двумя 2-хъ огневыми, двумя круглыми, однимъ одноогневымъ горнами, фрезернымъ станкомъ, труборѣзкой, бабабаномъ, шарошечнымъ станкомъ для очистки трубъ (на дворѣ), двумя гидравлическими прессами для пробы, вентиля-

торомъ, моторомъ, слесарными тисками и другими вспомогательными приборами. Отопление паровое; паръ отъ котловъ токарнаго отдѣленія.

**Литейная.**

Литейное отдѣленіе оборудовано одной вагранкой для плавки чугуна, тремя мѣдно-литейными печами, двумя ручными мостовыми кранами, обслуживающими всю площадь литейной, гдѣ производится формовка и отливка. Въ отдѣльной пристройкѣ—сушилка, двѣ глиномялки, соломокрутка и другія вспомогательныя приспособленія. Загрузка вагранки производится снаружи здапія по широкой лѣстницѣ въ ручную. Средняя годовая производительность литейнаго цеха: чугуна—40.000 пуд., бронзы—2.000 пуд. и бабиту—3.000 пуд.

**Мѣдницкая.**

Мѣдницкая оборудована однимъ двухогневымъ и двумя одноогневыми горнами, ножницами для рѣзки желѣза, вентиляторомъ съ моторомъ, верстаками и другими вспомогательными приборами.

## В. Вагонный отдѣлъ.

**Вагоно - сборное  
отдѣленіе.**

Вагонный цехъ занимаетъ два зданія общеою площадью въ 1029 кв. саж. Старый вагонный сарай раздѣленъ стѣнами на четыре отдѣленія. Въ первомъ помѣщается контора мастера, мастерская для краснодеревцевъ и краскотерочная съ 5-ю станками для механическаго приготвленія краски. Второе отдѣленіе занято большимъ ремонтомъ части товарныхъ вагоновъ, большая часть коихъ (до 200 шт.), по недостатку мѣста въ крытомъ помѣщеніи, ремонтируется на дворѣ. Третье и четвертое отдѣленія заняты малярной пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ. Новый вагонный сарай служить для ремонта, исключительно, пассажирскихъ вагоновъ. Оборудование обоихъ вагонныхъ сараевъ, кромѣ краскотерочной, заключается въ домкратахъ Беккера, слесарныхъ и столярныхъ верстаковъ и другихъ второстепенныхъ добавочныхъ приспособленіяхъ. Отопление новаго вагоннаго сарая—чугунными ребристыми печами. Между старымъ и новымъ вагонными сараями имѣется телѣжка съ ручнымъ приводомъ для перекатки вагоновъ.

**Деревообдѣлоч-  
ная.**

Оборудованіе деревообдѣлочной состоитъ изъ:

круглыхъ пилъ . . . . .	2 шт.,
ленточныхъ „ . . . . .	2 „ (одна на дворѣ у стѣны),
токарныхъ станковъ . . . . .	2 „
сверлильныхъ „ . . . . .	2 „
универсальный станокъ . . . . .	1 „
наждачный „ для точкн пилъ . . . . .	1 „



долбежныхъ станковъ . . . . .	2 шт.	(одинъ старъ и мало - производитель- лень),
строгальныхъ „ . . . . .	4 „	(два стары и мало- производительны),
шипорѣзный станокъ . . . . .	1 „	(старъ и малопроиз- водителень),
точиль . . . . .	2 „	
валыцы для правки листовъ кровель- наго и обшивочнаго желѣза . . . . .	1 „	(на дворѣ).

Въ отдѣльной пристройкѣ площадью въ 4 кв. саж. помѣщены два электромотора, приводящіе всѣ станки деревообдѣлочной въ въ движеніе. На дворѣ вблизи новаго вагоннаго сарая имѣется приборъ для пробы упряжныхъ приборовъ.

Кровельная и же-  
стяницкая съ кузни-  
цей.

При вагонномъ отдѣленіи имѣется отдѣльная мастерская, занятая работами кровельными, жестяницкими (по вагонамъ) и мелкими кузнечными, всѣ же крупныя работы исполняются въ соответствующихъ отдѣленіяхъ паровознаго отдѣла.

Оборудованіе вагонной кровельной состоитъ изъ однихъ столовыхъ ножницъ и верстаковъ. Оборудование жестяницкой—изъ одного двухогневого горна, печи для паяльниковъ и верстаковъ. Оборудование кузнечнаго—изъ двухъ одно-огневыхъ горновъ, одного двухъ-огневого, верстаковъ и другихъ добавочныхъ кузнечныхъ приспособленій. Вентиляторъ для дутья—общій, приводится въ дѣйствіе отъ отдѣльнаго электромотора. Отопление всѣхъ трехъ отдѣленій производится простыми печами.

Помѣщеніе главныхъ Гомельскихъ паровозныхъ мастерскихъ были признаны Подкомиссіей вполне достаточными, помѣщеніе электрической станціи не оставляетъ желать лучшаго.

Въ кузницѣ былъ отмѣченъ недостатокъ тяги.

Сборная очень свѣтлая и хорошая.

Среди станковъ были отмѣчены старыя станки завода Циммермана, работающіе до сего времени исправно.

Въ вагонныхъ мастерскихъ ощущается недостатокъ крытыхъ помѣщеній, вслѣдствіе чего очень много вагоновъ находится подъ открытымъ небомъ.

Въ малярной потолокъ требуетъ серьезнаго ремонта, такъ какъ потолочныя балки сильно провисли.

По свѣдѣніямъ управленія Либаво-Роменской ж. д., кредитъ на эту работу будетъ внесенъ на 1912 годъ и Подкомиссія признала необходимымъ отпустить настоящаго кредита.

Отсутствіе механическихъ сильныхъ подъемниковъ удорожаетъ ремонтъ подвижнаго состава.

Въ 1910 году Законодательными Учрежденіями былъ значительно уменьшенъ испрашиваемый на усиленіе оборудованія мастерскихъ кредитъ, съ 60.000 р. до 15.000 руб.

На 1911 годъ на этотъ предметъ испрашивается 48.148 руб., при чемъ необходимость отпуска кредита въ полномъ его размѣрѣ установлена Подкомиссіей при осмотрѣ мастерскихъ.

**Оборотное депо.** Къ обратному депо Гомель площ. въ 318,8 кв. саж. на 9 стойлъ находящемуся на ст. Гомель-Сортировочная, приписаны 8 шт. товарныхъ 3-хъ оснымъ паровозовъ для маневровъ.

Въ депо имѣются:

1) вытяжныхъ трубъ гончарныхъ . . . . .	12 шт.,
2) промывныхъ крановъ . . . . .	3 „
3) сверлильныхъ станковъ . . . . .	2 „
4) точило . . . . .	1 „
5) горнь переносный . . . . .	1 „

Отопление депо производится ребристыми печами.

Освѣщеніе электрическое—энергія получается отъ центральной электрической станціи Гомельскихъ мастерскихъ.

Полезная длина тракціонныхъ путей—2168 пог. саж.

Депо выполняетъ всѣ работы по періодическому осмотру и текущему ремонту товарныхъ вагоновъ а также мелкія работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

При депо имѣется одинъ поворотный кругъ въ 64'.

Водоснабженіе ст. Гомель производится изъ р. Сожъ, количество воды, доставляемое источникомъ, неограниченное, мощность машины—20 л. с., жесткость воды—18<sup>0</sup> франц., вода для питья непригодна вслѣдствіе загрязненія сточными городскими водами.

Во избѣжаніе возможности перерыва водоснабженія, въ случаѣ порчи водопровода, управленіе Либаво-Роменской ж. д. находитъ необходимымъ уложить вторую линію 6'' трубъ, длиною въ 1.300 п. с., вслѣдствіе чего въ 1909 году испрашивалось по расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ и было отпущено Законодательными Учрежденіями 15.600 руб. Общая стоимость работъ исчислена въ 18.600 руб., въ счетъ коихъ, по смѣтѣ 1906 г., ассигновано было 3.000 рублей.

Затѣмъ Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ, въ которомъ, по полученнымъ отъ начальника матеріальной сл. свѣдѣніямъ, всего матеріаловъ имѣется приблизительно на 1 мил. рублей.

Гомельскій матеріальный складъ обслуживаетъ всю линію Либаво-Роменской ж. д.

Складъ состоитъ изъ ряда крытыхъ помѣщеній общемою площадью въ 1137,75 кв. саж., трехъ навѣсовъ площ. въ 328 кв. саж. и открытой площади въ 6.033 кв. саж.; изъ крытыхъ помѣщеній имѣется одно трехэтажное, при чемъ нижній этажъ его—погребъ—сдѣланъ изъ кирпича, два же верхніе этажа изъ бревень.

Въ складѣ топлива можетъ быть помѣщено: 230.000 пуд. угля и 2.700 куб. саж. дровъ.

Легковоспламеняющіеся волокнистые предметы какъ то: матерія и пряжи разныя, кофты бумажныя, тряпки, пенька и пакля сохраняются въ деревянномъ амбарѣ.

При осмотрѣ ярлыковъ въ кладовыхъ, все ярлыки оказались въ порядкѣ.

Среди находящихся въ складѣ матеріаловъ имѣются и такіе, которые лежатъ очень давно безъ употребленія; этихъ матеріаловъ числится на 150.000 руб.

На лѣсномъ складѣ имѣется большой воинскій запасъ лѣса; при складѣ устроена хорошая каменная контора.

По осмотру матеріальнаго склада и склада топлива Подкомиссія прослѣдовала мимо колоніи служащихъ, расположенной такимъ образомъ, что при каждомъ жиломъ домѣ имѣется отдѣльный садъ.

Жилые дома Подкомиссія не осматривала, а посѣтила баню, которая занимаетъ большое хорошее помѣщеніе, при чемъ имѣется болѣе чистое отдѣленіе для старшихъ агентовъ и общее для низшихъ.

Затѣмъ Подкомиссія пересѣкла станціонные пути и возвратилась къ вокзалу, при чемъ прослѣдовала безъ осмотра мимо технического училища, занимающаго роскошный каменный домъ, построенный въ новомъ стилѣ, и осмотрѣла пріемный покой, занимающій достаточное и соотвѣтственное помѣщеніе.

Железнодорожная больница находится въ городѣ.

Въ 12 час. 45 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Гомель на ст. Жлобинъ, при чемъ по пути на ст. Солтановка, былъ провѣренъ товарный поѣздъ № 591; этотъ поѣздъ при составѣ въ 39 груженыхъ вагоновъ имѣлъ вѣсъ: брутто — 47.930 пуд., тары — 31.370 пуд.; чистый вѣсъ поѣзда — 16.560 пуд.

Въ Жлобинѣ кончается 3-е отдѣленіе сл. движенія, границами котораго служатъ: ст. Жлобинъ и Ромны.

Изъ доложенныхъ Подкомиссіи свѣдѣній о работѣ однопутнаго участка Гомель—Жлобинъ Подкомиссія пришла къ заключенію, что увеличеніе пропускной способности этого участка, путемъ укладки второго пути, нельзя признать неотложнымъ, между тѣмъ какъ въ управленіи Либаво-Роменской ж. д. вопросъ этотъ поднятъ уже съ 1907 года и лишь за недостаткомъ средствъ былъ отложенъ; однако мостъ черезъ Днѣпръ построенъ двупутный.

На устройство второго пути, по исчисленію управленія Либаво-Роменской ж. д., потребуется 1.521.709 руб.

Въ 4 часа 35 мин. пополудни Подкомиссія имѣла остановку для осмотра моста черезъ Днѣпръ, около Жлобина и въ 4 часа 45 мин. прибыла на ст. Жлобинъ.

Ст. Жлобинъ.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія было установлено, что помѣщенія для пассажировъ вполне достаточны, служебныя же помѣщенія очень тѣсны, и работа въ нихъ затруднительна.

Ст. Жлобинъ является станціей общаго пользованія для Либаво-Роменской и Риго-Орловской ж. д.

Работа ст. Жлобинъ за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	За годъ (въ сутки).						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправлен-ныхъ.			Прибывшихъ.			Отправлен-ныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ	3	9	12	3	5	8	3	9	12	3	5	8
Четныхъ .	3	4	7	3	7	10	3	5	8	3	7	10
Итого .	6	13	19	6	12	18	6	14	20	6	12	18

При этомъ вагонооборотъ былъ:  
по обмѣну съ Риго-Орловской ж. д.

	За годъ (въ сутки).	Въ періодъ уси- леннаго движенія.
Принято . . . . .	139	162
Сдано . . . . .	144	155

По отправленію и прибытію:

	За годъ (въ сутки).	Въ періодъ уси- леннаго движенія.	
Отправлено: {	нечетными . . . . .	189	200
	четными . . . . .	305	341
Итого . .	494	541	
Прибыло: {	Нечетными . . . . .	320	338
	Четными . . . . .	178	207
Итого . .	498	545	

Для преодоленія этой работы на ст. Жлобинъ служатъ пути числомъ 65 и протяженіемъ 35 вер.

Пропускная способность ст. Жлобинъ за 1909 годъ выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . . .	15 съ 705 вагонами въ сутки,
четныхъ . . . . .	14 „ 655 „ „ „

Грузооборотъ за 1909 годъ былъ:

нагружено средствами станціи . . . . .	965.979 пуд.,
перегружено . . . . .	4.336.085 „
выгружено . . . . .	2.486.746 „

Итого . . . . . 7.788.810 пуд.

Въ Жлобинѣ на Риго-Орловскую дорогу сдается значительное количество каменнаго угля, керосина, хлѣба для Петербурга, Риги и др. крупныхъ центровъ Прибалтійскаго края. На участкѣ отъ Жлобина до Минска принимается къ перевозкѣ меньше хлѣба, зато значительно увеличивается количество лѣса. Участокъ этотъ представляетъ центръ лѣсной промышленности Либаво-Роменской ж. д.

На ст. Жлобинѣ складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ—50,67 кв. саж. на 17 вагоновъ, крытыхъ платформъ—58,50 кв. саж. на 18 вагоновъ, открытыхъ платформъ—104,87 кв. саж. на 35 вагоновъ, перегрузочныхъ крытыхъ платформъ—82,87 кв. саж. на 27 вагоновъ и сарай большой скорости—9,05 кв. саж. на 3 вагона.

На ст. Жлобинѣ устроены вѣсы: для товаровъ и багажа десятичные—2 шт., сотенные передвижные—4, врѣзные—1, вагонные: одни подъемной силой въ 1.800 пуд., при длинѣ помоста въ 20' 6'', и другіе той же подъемной силы при длинѣ помоста въ 21'.

Сортировка сборныхъ грузовъ для участка Жлобинъ—Витебскъ производится ст. Жлобинъ, сортировка же сборныхъ грузовъ слѣдующихъ черезъ Оршу за Риго-Орловскую дорогу и черезъ Витебскъ на и за Риго-Орловскую, производится на станціяхъ Орша и Витебскъ.

При ст. Жлобинѣ образованъ особый паркъ путей для запаса вагоновъ.

При слѣдованіи по станціоннымъ путямъ, начальникъ дороги представилъ слѣдующую справку о службѣ крестовинъ; начиная съ 1905 года заводы поставляютъ крестовины системы Каммеля, которыя гарантируютъ въ теченіе пяти лѣтъ. До 1910 года гарантийныя крестовины не снимались съ пути, а въ 1910 году снято съ пути, какъ не выдержавшихъ гарантій, вслѣдствіе разныхъ поврежденій, только пять крестовинъ типа 22½ ф. Брянскаго завода, прокатки 1905 года—3 штуки и 1906 года—2 штуки.

Вышеописанная ст. Жлобинъ есть, собственно, старый Жлобинъ, но кромѣ того, существуетъ еще „ст. Новый Жлобинъ“.

Проектъ переустройства ст. Жлобинъ утвержденъ Инженернымъ Совѣтомъ.

На ст. Жлобинъ находится основное депо Жлобинскаго участка тяги для ремонта, стоянки и промывки паровозовъ. Имѣется вѣрное депо площ. въ 541 кв. саж. и прямоугольное, предназначенное для стоянки поѣздныхъ паровозовъ. Всего 21 стойло.

Въ прямоугольномъ зданіи находятся:

- 1) вытяжныхъ трубъ гончарныхъ 18 шт.,
- 2) промывныхъ крановъ 4 шт.
- 3) слесарные верстаки и другіе вспомогательные предметы оборудованія.

Мастерская, бывшая при прямоугольномъ паровозномъ зданіи упраздняется, помѣщеніе мастерской отводится подъ дежурную паровозныхъ бригадъ, всѣ станки изъ мастерской переносятся въ мастерскую вѣрнаго депо.

Въ вѣрное паровозное зданіе паровозы подаются черезъ поворотный кругъ—64'.

Въ вѣрномъ паровозномъ зданіи имѣются:

- 1) вытяжныхъ трубъ—12,
- 2) промывныхъ крановъ—6,
- 3) домкратовъ системы Беккера—3 комплекта,
- 4) слесарные верстаки и другіе вспомогательные предметы оборудованія.

Къ вѣрному паровозному зданію примыкаетъ мастерская общей площадью въ 91,7 кв. саж., состоящая изъ:

- |                                  |                |
|----------------------------------|----------------|
| 1) механической . . . . .        | 56,4 кв. саж., |
| 2) инструментальной . . . . .    | 6,6 „ „        |
| 3) машиннаго отдѣленія . . . . . | 6 „ „          |
| 4) кладовой монтера . . . . .    | 2,70 „ „       |
| 5) кузницы . . . . .             | 20 „ „         |

Мастерская участка выполняетъ работы по подъемкѣ паровозовъ и текущему ремонту ихъ, работы по періодическому осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

Оборудованіе мастерской (вѣрное депо):

- |                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 1) двигатель Дизеля въ 25 лош. силъ, |    |
| 2) токарныхъ станковъ . . . . .      | 3, |
| 3) винторѣзный „ . . . . .           | 1, |
| 4) сверлильный „ . . . . .           | 1, |
| 5) строгальныхъ „ . . . . .          | 2, |
| 6) колесный „ . . . . .              | 1, |
| 7) точило . . . . .                  | 1, |
| 8) слесарные верстаки.               |    |

Кузница оборудована: двумя двухмѣстными, однимъ одномѣстнымъ, двумя разъединенными мѣдницкими горнами и центробѣжнымъ вентиляторомъ.

Отопление прямоугольнаго и вѣрнаго депо съ мастерскими производится ребристыми печами.

Освѣщеніе—керосиновыми лампами и 2 керосино-калильными фонарями (въ старомъ депо).

Длина тракціонныхъ путей—438 пог. саж.

Водоснабженіе ст. Жлобинъ производится изъ рѣки Днѣпра, количество воды, доставляемой источникомъ, неограниченное, мощность машины—20 л. силъ, жесткость воды—21° франц., вода для питья пригодна.

Для потребностей матеріальной сл. на ст. Жлобинъ имѣются слѣдующія складочныя помѣщенія: крытый кирпичный сарай, площадью въ 51,24 кв. саж., два деревянныхъ сарая, площадью 22,50 кв. саж., кирпичный погребъ съ особымъ отдѣленіемъ для легко-воспламеняющихся матеріаловъ, общео площадью въ 24,50 кв. саж., двѣ цистерны для керосина и кирпичный резервуаръ для нефтяныхъ остатковъ; кромѣ того, въ распоряженіи матеріальной сл. имѣется открытая площадь въ 6.300 кв. саж. для храненія лѣсныхъ матеріаловъ и топлива.

Въ 5 часовъ 3 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Жлобинъ-старый и прослѣдовала безъ остановки на ст. Новый Жлобинъ, гдѣ имѣется лишь шесть жилыхъ домовъ и одна казарма.

При слѣдованіи черезъ рѣку Березину на мосту была сдѣлана остановка, въ виду того, что на замѣну фермъ этого моста были отпущены 150.000 руб. въ 1909 году.

Пролетное строеніе моста, построеннаго въ 1870—72 гг. было рассчитано по старымъ нормамъ и не допускаетъ по прочности пропуска по мосту тяжелыхъ паровозовъ. По утвержденному проекту рѣшено установить новое пролетное строеніе подъ одинъ путь на существующихъ опорахъ.

Стоимость замѣны фермъ слагается изъ стоимости новаго пролетнаго строенія (3 фермы по 35 саж.)—240.261 руб. и стоимости установки его безъ перерыва движенія, помощью передвижки съ устройствомъ специальныхъ подмостей—30.000 руб., всего 270.261 руб. По смѣтѣ 1909 г. на приступъ къ работамъ было ассигновано 150.000 руб.

На 1911 годъ испрашивается на окончаніе работъ 120.261 руб.

Подкомиссія пришла къ заключенію, что кредитъ на окончаніе работъ подлежитъ отпуску на 1911 годъ.

По осмотрѣ моста Подкомиссія отбыла далѣе къ Минску и въ 6 час. 24 мин. прибыла на ст. Березину.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссіей было установлено, что служебныя помѣщенія слишкомъ тѣсны.

Начальникъ дороги доложилъ Подкомиссіи, что ст. Березина, является единственной на всей сѣти Либаво-Роменской жел. дор. не удовлетворяющей предназначаемой работѣ.

Грузооборотъ ст. Березина выразился въ 1908 году въ 7.496.007 пуд., въ 1909 г.—8.828.718 пуд. Въ мѣсяцъ наибольшаго движенія (сентябрь 1909 г.) отправка со ст. Березина, главнымъ образомъ, лѣса доходило до 80 ваг. въ сутки.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Березина имѣется: пакгаузовъ—64,64 кв. саж. на 21 вагонъ, крытыхъ платформъ—105,00 кв. саж. на 35 вагоновъ, открытыхъ платформъ—298,20 кв. саж. на 95 вагоновъ, пакгаузовъ для большой скорости—10,71 кв. саж. на 3 вагона.

Установлены 1 вагонные вѣсы, подъемной силы въ 1.800 пудовъ съ длиной помоста въ 20' 6"; товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ имѣется: десятичныхъ—передвижныхъ 2, сотенныхъ—передвижныхъ 1, врѣзныхъ 2.

Между станціями Березина и Бобруйскъ Подкомиссіей было усмотрѣно значительное движеніе черезъ пути пѣшеходовъ, по поводу чего начальникъ дороги высказалъ соображенія о необходимости устройства виадука, особенно вытекающей изъ частныхъ условій пересѣченія дорогой окружающей мѣстности; Подкомиссія присоединяется къ высказанному начальникомъ дороги.

Ст. Осиповичи.

Въ 6 час. 30 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Березина и въ 7 час. 30 мин. прибыла на ст. Осиповичи, гдѣ, прежде всего, праступила къ осмотру шпалопропиточнаго завода.

Шпалопропиточный заводъ.

О шпалопропиточномъ заводѣ Подкомиссіи были даны слѣдующія свѣдѣнія:

на постройку шпалопропиточнаго завода на ст. Осиповичи израсходовано:

въ 1900 г. за счетъ § 48 смѣты 1899 г. . 30.000 руб. 00 коп.

въ 1901 г. за счетъ § 29 смѣты 1901 г. . 44.999 „ 88 „

Уплочено акціонерному обществу лѣсопропиточныхъ заводовъ Рютгерсъ за сдѣланныя улучшенія за счетъ оборотнаго капитала по шпалопропиточному заводу (Журн. сов. управл. дор.

№ 83—1907 г.) . . . . . 4.420 „ 25 „

Всего . . . . . 79.420 руб. 13 коп.

Заводъ разсчитанъ на пропитку 320.000 шпаль въ годъ въ предположеніи, что работы по пропиткѣ будутъ производиться въ теченіе теплыхъ мѣсяцевъ.



## Пропитано шпаль:

Годы.	Количество.	Стоимость пропитки одной шпалы съ зарубкой, администраціей и др. расходами.	Способъ производства работъ.
1903	353.292 шт.	23,1	Подрядный по договору, заключенному съ Рютгерсомъ отъ 20/11—1903 г. № 76; стоимость по договору пропитки одной шпалы 21 к. и зарубки 1,4 к., стоимость администраціи дор. и др. расх. 0,7 к.
1904	438.885 "	"	
1905	419.275 "	"	
1906	361.684 "	"	
1907	237.875 "	22,4	Хозяйственный.
1908	384.565 "	19,1	
1909	378.560 "	18,6	

По осмотрѣ шпалопропиточнаго завода Подкомиссія возвратила къ станціонному помѣщенію.

Помѣщенія для пассажировъ достаточны, но для телеграфа помѣщеніе совершенно не соотвѣтствуетъ своему назначенію.

Работа ст. Осиповичи за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Среднее число поѣздовъ въ сутки:											
	За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ . . . .	4	6	10	4	6	10	4	6	10	4	6	10
Четныхъ . . . . .	4	4	8	4	5	9	4	5	9	4	5	9
Итого . . . . .	8	10	18	8	11	19	8	11	19	8	11	19

При этомъ суточный вагонооборотъ по отправленію и прибытію былъ:

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	нечетными . . . .	188	202
	четными . . . .	206	245
	Итого . . . .	394	447
Прибыло:	нечетными . . . .	220	241
	четными . . . .	173	216
	Итого . . . .	393	457
Всего . . . .		787	904

Для преодоленія этой работы на ст. Осиповичи служатъ пути числомъ 28 и протяженіемъ 15,384 вер.

Пропускная способность ст. Осиповичи за 1909 годъ выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . 15 съ 705 ваг. въ сутки,  
четныхъ . . . . 14 съ 655 „ „

Грузооборотъ ст. Осиповичи за 1909 годъ былъ:

нагружено средствами станціи . 3.651.751 п.,  
перегружено „ „ . 240.115 „  
выгружено „ „ . 2.547.692 „

Итого . 6.439.558 п.

На ст. Осиповичи складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ—72,20 кв. саж. на 24 вагона, крытыхъ платформъ—80,60 кв. саж. на 27 вагоновъ, пакгаузовъ для большой скорости—8,79 кв. саж. на 3 вагона.

Установлены одни вагонные вѣсы подъемной силы въ 1800 пуд. съ длиной помоста въ 20'6"; товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ имѣется десятичныхъ передв. 1, сотенныхъ передв. 1 и вѣзн. 1.

Управленіемъ дороги испрашивается по смѣтѣ новыхъ работъ 15.900 руб. на развитіе путей на ст. Осиповичи. При осмотрѣ станціи Подкомиссіей была установлена необходимость вышепоименованныхъ работъ.

На ст. Осиповичи имѣется оборотное депо площ. въ 188,5 кв. саж. на 9 стойлъ, къ которому приписано 7 шт. товарныхъ 3-хъ осныхъ паровозовъ для маневровъ и обслуживания Осиповичской вѣтви (Осиповичи—Урѣчье).

Въ депо имѣются:

- |  |         |
|--|---------|
| 1) вытяжныхъ трубъ деревянныхъ . . . . .   | 12 шт., |
| 2) промывныхъ крановъ . . . . .            | 4 „     |
| 3) сверлильныхъ станковъ ручныхъ . . . . . | 2 „     |
| 4) горнъ переносный . . . . .              | 1 „     |
| 5) слесарные верстаки . . . . .            |         |

Отопление депо производится обыкновенными круглыми печами. Освѣщеніе—керосиновыми лампами.

Длина тракціонныхъ путей—912 погонныхъ саж.

При депо имѣется одинъ поворотный кругъ—56' діам.

Депо исполняетъ работы по періодическому осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, текущій ремонтъ своихъ паровозовъ и мелкія работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

Водоснабженіе ст. Осиповичи производится изъ р. Синяя; количество воды, доставляемое источникомъ, неограниченное; мощность машины—8 л. с., жесткость воды 12<sup>0</sup> франц., вода для питья непригодна.

Для доставленія необходимаго количества воды водокачкѣ на ст. Осиповичи, обслуживающей кромѣ самой станціи еще и шпалопропиточный заводъ, приходится работать до 23 ч. въ сутки, при этомъ вода на заводѣ не поднимается на требуемую высоту, такъ какъ дно баковъ завода выше дна баквѣ водоемного зданія. Предполагается пристроить помещеніе къ водоподъемному зданію (7 кв. саж. на сумму 1.400 руб.), установить въ немъ второй котель и насосъ (на сумму 6.000 руб.), а также увеличить и поднять баки (на сумму 4.500 руб.). Законодательными Учрежденіями было отпущено на эту работу въ 1910 г. 11.900 руб.

По осмотрѣ ст. Осиповичи Подкомиссія прослѣдовала безъ остановки до ст. Минскъ, куда прибыла въ 9 часовъ 25 минутъ пополудни.

Въ Минскѣ Подкомиссія имѣла совѣщанія въ управленіи Либаво-Роменской ж. д., а въ свободное отъ засѣданій время осматривала ст. Минскъ.

Ст. Минскъ.

Осмотръ ст. Минскъ былъ произведенъ въ слѣдующемъ порядкѣ:

Подкомиссія посѣтила матеріальный складъ, гдѣ было отмѣчено, что деревянный амбаръ, служащій для храненія болѣе цѣнныхъ матеріаловъ, совершенно не удовлетворяетъ требованіямъ безопасности въ пожарномъ отношеніи.

Изъ этого амбара Подкомиссія прослѣдовала мимо ряда другихъ амбаровъ, въ числѣ которыхъ имѣется и амбаръ для легко-воспламеняющихся предметовъ, на товарный дворъ.

Работа ст. Минскъ за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Среднее число поѣздовъ въ сутки:											
	За годъ.						За періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ . . . . .	3	6	9	4	5	9	3	6	9	4	6	10
Четныхъ . . . . .	4	4	8	3	4	7	4	5	9	3	5	8
Итого . . . . .	7	10	17	7	9	16	7	11	18	7	11	18

При этомъ суточный вагонооборотъ былъ:  
по обмѣну съ Московско-Брестской ж. д.:

	Средній за годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Принято . . . . .	77	82
Сдано . . . . .	77	82

По прибытію и отправленію:

	Средній за годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.	
Отправлено: {	Нечетными . . . . .	195	220
	Четными . . . . .	210	242
Итого . . . . .	405	462	

		За годъ.	За періодъ усиленнаго движенія.
Прибыло:	{ Нечетными . . . . .	209	230
	{ Четными . . . . .	180	240
	Итого . . . . .	389	470
В с е г о . . . . .		794	932

Для преодоленія этой работы на ст. Минскъ служатъ пути числомъ 58 и протяженіемъ 27,504 вер.

Пропускная способность ст. Минскъ за 1909 годъ выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . 15 съ 705 ваг. въ сутки,  
четныхъ . . . . 13 съ 610 " "

Грузооборотъ ст. Минскъ за 1909 годъ былъ:

нагружено средствами ст. . . . . 1.989.614 пуд.,  
перегружено " " . . . . . 4 325.582 "  
выгружено " " . . . . . 11.184.664 "

Итого . . 17.499.860 пуд.

Въ тѣхъ видахъ, чтобы мелочные грузы не подвергались въ Минскѣ узлѣ двойной задержкѣ для сортировки на обѣихъ станціяхъ сходящихся Либаво-Роменской и Московско-Брестской дорогъ, онѣ приняли на себя нижеслѣдующія взаимныя обязательства по сортировкѣ мелочныхъ грузовъ:

1) Передаваемыхъ съ Либаво-Роменской на Московско-Брестскую ж. д.:

а) при наличіи не менѣе 200 пуд. груза на одну изъ ст. Московско-Брестской ж. д., или такое же количество груза по назначенію на одну изъ станцій дорогъ, за Московско-Брестской лежащихъ, выдѣлять въ отдѣльные вагоны,

б) при наличіи не менѣе 250 пудовъ груза для слѣдованія черезъ одинъ какой-нибудь (кромѣ Минска) узловой пунктъ Московско-Брестской ж. д., или черезъ ст. Брестъ Привислинскихъ ж. д., помѣщать такой грузъ въ отдѣльные вагоны;

в) тяжеловѣсные предметы по назначенію на одну изъ станцій Московско-Брестской ж. д. вѣсомъ отъ 100 пудовъ и болѣе, погрузать въ отдѣльные вагоны;

г) мелочныя отправки, по назначенію на ст. Минскъ Московско-Брестской ж. д., загрузать въ отдѣльный вагонъ.

2. Передаваемыхъ съ Московско-Брестской на Либаво-Роменскую ж. д.:

а) при наличіи не менѣе 150 пудовъ мелочного груза на одну изъ ст. участка Ново-Вилейскъ—Жлобинъ или 250 п. груза на одну изъ прочихъ станцій Либаво-Роменской ж. д., таковыя грузы должны загрузаться въ отдѣльные вагоны;

б) тяжеловѣсные предметы вѣсомъ въ одной штукѣ 100 пудовъ и болѣе, слѣдующіе по назначенію на одну изъ станцій Либаво-Роменской ж. д., загрузать въ отдѣльный вагонъ;

г) мелочныя отправки по назначенію до ст. участка Ново-Вилейскъ—Жлобинъ Либаво-Роменской ж. д. загрузать въ отдѣльный вагонъ, не нарушая при этомъ пункта „а“ отдѣла второго настоящаго параграфа.

Изложенному порядку разсортировки подвергаются всѣ тѣ мелочныя грузы, которые не могутъ быть переданы въ Минскъ на сосѣднюю дорогу безъ снятія пломбъ съ вагона.

Въ Минскѣ сдается на Московско-Брестскую дорогу много лѣсныхъ грузовъ и, затѣмъ, каменнаго угля для самой дороги; въ пріемъ преобладаетъ лѣсной грузъ для Либавы, немного хлѣба, керосина съ Рязанско-Уральской дороги и много мелкаго груза изъ-за границы, Варшавскаго и Московскаго раіоновъ.

Участокъ Минскъ-Ново-Вилейскъ даетъ значительное количество кожъ, кирпича и строительнаго камня. На этомъ участкѣ передаточный пунктъ на Николаевскую дорогу, Молодечно, даетъ лѣсные грузы, дрова и немного керосина и сдаетъ взамѣнъ соль и каменный уголь.

На ст. Минскъ складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ—335,02 кв. саж. на 111 вагоновъ, крытыхъ платформъ—258,27 кв. саж. на 86 вагоновъ, открытыхъ платформъ—966,46 кв. саж. на 322 вагона (въ томъ числѣ скотская платф. площ. въ 193,40 кв. саж.), пакгаузовъ для большой скорости—8,90 кв. саж. на 3 вагона, перегрузочныхъ крытыхъ платформъ—293,18 кв. саж. на 97 вагоновъ.

На ст. Минскъ имѣются одни вагонные вѣсы, подъемной силы въ 1.800 пуд., при длинѣ помоста въ 20'6"; товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ имѣется: десятичные передвижные 1, сотенные передв. 6, вѣзн. 7.

Товарная контора занимаетъ очень тѣсное и грязное помѣщеніе, подлежащее ремонту. Кредитъ въ 4.800 руб., который вносился на 1910 г. въ Законодательныя Учрежденія на расширеніе помѣщенія товарной конторы, былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями.

Подпомиссія признала необходимымъ расширеніе этого помѣщенія съ перепланировкой.

Служебныя помѣщенія товарной конторы имѣютъ отдѣльный ходъ отъ входа для грузохозяевъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ передаточную контору, гдѣ, по осмотру помещенія, провѣрила передаточную вѣдомость.

Затѣмъ мимо вѣсового помоста Подкомиссія прослѣдовала въ депо и мастерскія.

На ст. Минекъ находятся депо и мастерскія Минскаго участка сл. тяги.

Для ремонта, стоянки и промывки паровозовъ имѣются два паровозныхъ прямоугольныхъ зданія: 1) площ. въ 294 кв. саж. и 2) площ. въ 139 кв. саж., всего на 18 стойлъ.

Въ двухъ зданіяхъ депо имѣется:

- |  |              |
|--|--------------|
| 1) вытяжныхъ трубъ деревянныхъ . . . . .                                   | 8 шт.,       |
| "      "      гончарныхъ . . . . .   | 18 "         |
| 2) промывныхъ крановъ . . . . .  | 8 "          |
| 3) домкратовъ системы Беккера . . . . .                                    | 4 комплекта. |
| 4) слесарные верстаки и другіе вспомога-<br>тельные предметы оборудованія. |              |

Къ паровозному зданію примыкаетъ мастерская депо общей площадью въ 66,5 кв. саж., состоящая изъ:

- |                                   |             |
|-----------------------------------|-------------|
| 1) механической . . . . .         | 31 кв. саж. |
| 2) машиннаго отдѣленія . . . . .  | 7 " "       |
| 3) инструментальной . . . . .     | 5,5 " "     |
| 4) кладовой для монтера . . . . . | 5 " "       |
| 5) кузницы . . . . .              | 18 " "      |

При мастерской находится прачешная площ. въ 9,65 кв. саж. Она служитъ для мойки вагонныхъ чехловъ и занавѣсокъ, а также различнаго бѣлья дежурныхъ комнатъ.

Мастерская участка выполняетъ работы по подъемкѣ паровозовъ и текущему ремонту ихъ, всѣ работы по періодическому осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

Оборудованіе мастерской:

- |  |        |
|--|--------|
| 1) вертикальная паровая машина въ 8 л. с.<br>при котлѣ въ 16 кв. метровъ поверхности<br>нагрѣва и 6 атм. давленія, |        |
| 2) токарныхъ станковъ . . . . .  | 5 шт., |
| 3) колесный " . . . . .  | 1 "    |
| 4) продольно-строгальныхъ станковъ . . . . .   | 2 "    |
| 5) поперечно- " " . . . . .  | 1 "    |
| 6) сверлильныхъ " " . . . . .  | 3 "    |

7) винторѣзный станокъ . . . . .	1 шт.,
8) болторѣзный „ . . . . .	1 „
9) переносный „ для расточки цилиндровъ . . . . .	1 „
10) станокъ для обработки золотниковыхъ лицъ . . . . .	1 „
11) круглая пила для дерева . . . . .	1 „
12) точильный камень . . . . .	1 „

Кузница оборудована двумя одномѣстными, двумя двухмѣстными переносными горнами и центробѣжнымъ вентиляторомъ.

Отопленіе мастерской и рядомъ съ ней стоящаго паровознаго зданія—паровое, въ другомъ паровозномъ зданіи ребристыя печи.

Освѣщеніе производится керосиновыми лампами и 5 шт. керосино-калильными фонарями.

Длина тракціонныхъ путей—420 пог. саж.

При депо имѣется одинъ поворотный кругъ въ 56'.

Кромѣ того, въ Минскомъ депо въ данное время производится расширеніе мастерской соединеніемъ паровознаго зданія съ мастерской площ. въ 118 кв. с. со стороны прачешной и токарной, гдѣ будетъ устроено два стойла для ремонта паровозовъ и часть станковъ будетъ перенесена изъ стараго помѣщенія въ новое, уширенное, а часть станковъ будетъ добавлена.

При осмотрѣ Минскаго депо Подкомиссіей было установлено, что помѣщенія депо слишкомъ тѣсны и работа въ нихъ чрезвычайно затруднительна; кромѣ того, количество стойлъ и длина ихъ недостаточны.

Что касается помѣщенія мастерскихъ, то общая площадь помѣщенія ихъ также недостаточна, несмотря на то, что на расширеніе этихъ мастерскихъ было отпущено 14.000 руб. въ 1909 г.

Управленіе Либаво-Роменской ж. д. предполагаетъ перекрыть часть двора, расположеннаго между паровозными и мастерскими зданіями, и полученную такимъ образомъ площадь крытаго помѣщенія присоединить къ мастерскимъ.

Кромѣ того, начальникомъ сл. тяги было доложено, что отсутствіе вагоннаго сарая для подъёмки вагоновъ даетъ себя сильно чувствовать, тормозя работы; между тѣмъ, кредитъ на эту работу два раза исключался и вагонная работа производится, вслѣдствіе отсутствія вагоннаго сарая, на дворѣ.

Подкомиссія признала постройку вагоннаго сарая дѣйствительно необходимой.

Помѣщеніе столярной настолько мало, что не представляется возможнымъ работать въ немъ.

Водоснабженіе ст. Минскъ производится изъ артезіанской скважины и р. Свислочь, количество воды, доставляемое источ-



никами неограниченное, мощность машины—10 л. с., жесткость воды—16° франц., вода для питья пригодна.

Несмотря на наличие двух насосов на водокачекъ ст. Минскъ, по существующей 4“ напорной линіи не можетъ быть подано, по мнѣнію управленія Либаво-Роменской ж. д., необходимое количество воды; поэтому управленіемъ дороги испрашивался въ 1910 г. кредитъ на укладку 5“ нагнетательной трубы въ суммѣ 4.000 руб. Кредитъ былъ отпущенъ Законодательными Учрежденіями.

Затѣмъ Подкомиссія прослѣдовала къ виадуку Либаво-Роменской ж. д., расположенному надъ путями Московско-Брестской ж. д.

Въ опорахъ виадука появились трещины и испрашиваемый кредитъ на постройку новаго виадука былъ, по свѣдѣніямъ, даннымъ представителями Либаво-Роменской ж. д., два раза исключенъ изъ расцѣночной вѣдомости новыхъ работъ.

По осмотру виадука Подкомиссія признала кредитъ, внесенный на 1911 г. въ суммѣ 60.000 руб., на приступъ къ работамъ по постройкѣ двухъ путепроводовъ, подлежащимъ отпуску, такъ какъ обнаруженныя трещины являются небезопасными для дальнѣйшаго движенія.

Отсюда Подкомиссія направилась къ осмотру приѣмнаго покоя, помещеніе котораго было признано вполне достаточнымъ.

Далѣе былъ осмотренъ домъ, въ которомъ помещаются квартира начальника уч. сл. пути и контора участка; домъ хорошій, имѣетъ 8 комнатъ, изъ коихъ двѣ занимаетъ контора участка, 6—квартира. Квартира очень хорошая и болѣе, чѣмъ достаточная.

По осмотру квартиры начальника участка Подкомиссія возвратилась на вокзалъ и приступила къ осмотру его.

Служебныя помещенія, занимающія большую часть вокзала, расположены въ хорошихъ свѣтлыхъ и просторныхъ комнатахъ.

Помещеніе для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ очень хорошее и достаточное.

Въ верхнемъ этажѣ вокзала расположена дежурная кондукторскихъ бригадъ; помещеніемъ этимъ пользуются лишь дежурныя бригады въ ожиданіи назначенія на поѣзда, такъ какъ кондуктора проживаютъ въ г. Минскѣ.

При осмотру Подкомиссіей ст. Минскъ начальникомъ дороги, было, между прочимъ, сообщено, что для устраненія возможности отблокировки маршрута, до прохода поѣздомъ всѣхъ стрѣлокъ заблокированнаго маршрута, устанавливаются спеціальныя педали. Въ 1911 году испрашивается кредитъ въ 1.000 руб. на эти работы по тремъ станціямъ: Минскъ, Бахмачъ и Муравьево.

Подкомиссія нашла необходимымъ отпустить выше указаннаго кредита.

4-го іюля въ 9 час. пополудни къ Подкомиссіи снова присоединился членъ Высшей Комиссіи Д. И. Герценвицъ и Подкомиссія въ пополненномъ составѣ отбыла въ 9 часъ 40 мин. пополудни въ Либаву.

Ст. Уша.

До ст. Молодечно осмотръ линіи не былъ произведенъ; была лишь небольшая остановка на ст. Уша для набора воды, при чемъ въ это время Подкомиссія осмотрѣла станціонное зданіе, въ которомъ всѣ помѣщенія были найдены достаточными, исключая весьма тѣсную комнату для телеграфа.

Въ 11 час. 15 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Молодечно.

Ст. Молодечно.

На ст. Молодечно имѣются очень хорошее пассажирское зданіе; оно возведено при постройкѣ линіи Бологое-Сѣдлецъ, но совершенно не соотвѣтствуетъ существующему здѣсь незначительному движенію пассажировъ.

Помѣщеніе стараго вокзала приспособлено подъ передаточную контору.

Ст. Молодечно является пунктомъ пересѣченія Либаво-Роменской и Николаевской желѣзныхъ дорогъ.

Работа ст. Молодечно Либаво-Роменской ж. д. за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Среднее число поѣздовъ въ сутки:											
	З а г о д ъ .						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетными . . .	4	5	9	4	6	10	4	6	10	4	6	10
Четными . . . .	4	4	8	4	4	8	4	5	9	4	5	9
Итого . . . .	8	9	17	8	10	18	8	11	19	8	11	19

При этомъ суточный вагонооборотъ былъ:  
по обмѣну съ Николаевской ж. д.:

	За годъ	Въ періодъ усиленнаго движенія.
принято . . . . .	34	59
сдано . . . . .	34	59

По отправленію и прибытію:

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	нечетными . . . . .	209	228
	четными . . . . .	181	237
	Итого . . . . .	390	465
Прибыло:	нечетными . . . . .	198	218
	четными . . . . .	195	243
	Итого . . . . .	393	461
Всего . . . . .		783	926

Для преодоленія этой работы на ст. Молодечно служатъ пути числомъ 12 и протяженіемъ 8,362 вер.

Пропускная способность ст. Молодечно за 1909 годъ выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . 13 съ 610 ваг. въ сутки,  
четныхъ . . . 11 съ 555 „ „

Грузооборотъ ст. Молодечно за 1909 годъ былъ:

нагружено средствами ст. . . 391.280 пуд.,  
перегружено . . . . . 450.891 „  
выгружено . . . . . 1.032.676 „  
Итого . . 1.874.847 пуд.

Въ тѣхъ видахъ, чтобы мелочные грузы не задерживались по пути слѣдованія для вторичной сортировки, Либаво-Роменская ж. д. приняла на себя сортировку въ Молодечно мелочныхъ грузовъ нижеслѣдующимъ порядкомъ:

1) слѣдующихъ съ Либаво-Роменской на Николаевскую ж. д.:  
а) при наличіи не менѣе 150 пудовъ груза на одну изъ ст. участковъ Лида—Молодечно, Молодечно—Полоцкъ, или 250 пуд. груза на одну изъ прочихъ ст. Николаевской ж. д., такіе грузы выдѣлять въ отдѣльные вагоны;

б) тяжеловѣсные предметы по назначенію на одну изъ ст. Николаевской ж. д., вѣсомъ отъ 100 пудовъ и болѣе, погружать въ отдѣльные вагоны;

в) при наличіи не менѣе 250 пудовъ груза для слѣдованія черезъ одинъ какой-либо (кромѣ Молодечно) узловой пунктъ Николаевской дороги, помѣщать такой грузъ въ отдѣльные вагоны.

г) мелочныя отправки, по назначенію до ст. участка Молодечно—Лида, а также мелочныя отправки по назначенію до ст. участка Молодечно—Полоцкъ, загрузать въ отдѣльные вагоны, не нарушая при этомъ пункта „а“ отдѣла перваго настоящаго параграфа.

2) Слѣдующихъ съ Николаевской на Либаво-Роменскую ж. д.:

а) при наличіи не менѣе 150 пудовъ мелочнаго груза на одну изъ ст. участка Ново-Вилейскъ—Минскъ или 250 пудовъ груза на одну изъ прочихъ ст. Либаво-Роменской ж. д., таковыя грузы должны загрузаться въ отдѣльные вагоны;

б) тяжеловѣсные предметы, вѣсомъ въ одной штукѣ 100 пудовъ и болѣе, слѣдующіе по назначенію на одну изъ ст. Либаво-Роменской ж. д., загрузать въ отдѣльный вагонъ;

в) при наличіи не менѣе 250 пудовъ груза для слѣдованія черезъ одинъ какой-либо (кромѣ Молодечно) передаточный пунктъ Либаво-Роменской ж. д., загрузать таковой въ отдѣльный вагонъ;

г) мелочныя отправки по назначенію до ст. участка Молодечно—Ново-Вилейскъ, а также по назначенію на ст. Молодечно—Минскъ, загрузать въ отдѣльные раздаточныя вагоны, не нарушая при этомъ пункта „а“ отдѣла 2 настоящаго параграфа.

Передача мелочныхъ грузовъ въ Молодеченскомъ узлѣ производится за пломбами.

Начальникомъ ст. Молодечно былъ поданъ рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что съ 1-го января текущаго года по день проѣзда Подкомиссіи:

	Большой скорости.	Малой скорости.
Убыло отправокъ . . . . .	97	1.026
Прибыло отправокъ . . . . .	216	1.870
Итого . . . . .	313	2.896

На станціи имѣлось въ день осмотра:

порожнихъ здоровыхъ вагоновъ:

крытыхъ . . . . .	142,
платформъ { длинныхъ . . . . .	2,
{ короткихъ . . . . .	6,
людскихъ вагоновъ . . . . .	11,
ареновано участковъ . . . . .	2,
свободныхъ „ . . . . .	1.

Съ 1-го января принято съ Николаевской ж. д. груженыхъ вагоновъ 6360, порожнихъ вагоновъ 487, итого 6847 ваг.

Сдано на Николаевскую ж. д. груженыхъ вагоновъ 3200, порожнихъ вагоновъ 3651, итого 6851 вагонъ.

Здѣсь устроена громадная новая станція, развиты пути, построены зданія депо, и все это пока бездѣйствуетъ.

Всѣ эти работы были произведены при постройкѣ линіи Бологое—Сѣдлецъ.

На ст. Молодечно складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ—82,41 кв. саж. на 27 ваг., крытыхъ платформъ—163,92 кв. саж. на 54 вагона, открытыхъ платформъ—113,95 кв. саж. на 37 вагоновъ и сарай для товаровъ большой скорости—8,98 кв. саж. на 3 вагона.

На ст. Молодечно установлены одни вагонные вѣсы подъемной силы въ 1800 пудовъ съ длиной помоста въ 24'4"; товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ имѣется: десятичныхъ передв.—2; сотенныхъ передв.—1, врѣзн.—1.

Подкомиссія осматривала лишь ту часть станціи, которая принадлежитъ Либаво-Роменской ж. д., что же касается помѣщеній Николаевской ж. д., то таковыя Подкомиссіей осматриваемы не были.

По осмотрѣ ст. Молодечно Подкомиссія отбыла на ст. Залѣсье, куда и прибыла въ 11 часовъ 45 мин. пополудни.

Ст. Залѣсье.

Начальникомъ ст. былъ поданъ рапортъ о работѣ станціи за время съ 1-го января 1910 г. по день проѣзда Подкомиссіи; изъ рапорта слѣдуетъ, что продано пассажирскихъ билетовъ . . . 4598

	Багажа.	Малой скорости.	Большой скорости.
Убыло отправокъ . . . . .	170	49	334
Прибыло отправокъ . . . . .	249	82	999
Итого . . . . .	419	131	1,333

Къ 12 часамъ 4 іюля на станціи имѣлось:

	Подъ выгрузкой.	Гружен. къ отправл.	Порожнихъ здоровыхъ.
Вагоновъ крытыхъ . . . . .	23	38	23
платформъ: длинныхъ . . . . .	—	—	66
„ короткихъ . . . . .	—	—	2

По свѣдѣніямъ управленія Либаво-Роменской ж. д. работа за 1909 годъ ст. Залѣсье выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

	Среднее число поѣздовъ въ сутки.											
	З а г о д ъ .						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Все-го.	Пас.	Тов.	Все-го.	Пас.	Тов.	Все-го.	Пас.	Тов.	Все-го.
Нечетн. . . . .	4	6	10	4	6	10	4	6	10	4	6	10
Четныхъ . . . . .	4	4	8	4	5	9	4	5	9	4	5	9
Итого . . . . .	8	10	18	8	11	19	8	11	19	8	11	19

При этомъ суточный вагонооборотъ былъ:

по отправленію и прибытію:

		Средній за годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	нечетными . . . . .	207	229
	четными . . . . .	196	250
	Итого . . . . .	403	479
Прибыло:	нечетными . . . . .	210	232
	четными . . . . .	191	246
	Итого . . . . .	401	478
Всего . . . . .		804	957

Для преодоленія этой работы на ст. Залѣсье служатъ пути числомъ 14 и протяженіемъ 6,706 вер.

Пропускная способность ст. Залѣсье за 1909 годъ выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . .	13	съ	610	ваг. въ	сутки и
четныхъ . . .	11	съ	555	„	„

Грузооборотъ за 1909 годъ былъ:

нагружено средствами станціи.	476.975	пуд.,
перегружено „ „	14.438	„
выгружено „ „	1.211.828	„
Итого . . .	1.703.241	пуд.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Залѣсье имѣется: пакгаузовъ—12,36 кв. с. на 4 ваг., крыт. платф.—28,74 кв. с. на 9 ваг., откр. платф.—64,2 кв. с. на 21 ваг. Имѣются ваг. вѣсы подъемн. силы въ 1.800 п., длина помоста—20'6"; кромѣ того, установлены 2 шт. сотенныхъ передвижныхъ вѣсовъ.

Осмотрѣвъ пассажирское зданіе ст. Залѣсье Подкомиссія нашла его тѣснымъ.

Отсюда Подкомиссія перешла въ квартиру начальника участка сл. пути, въ которой помѣщается и контора участка. Помѣщеніе соответственное.

Членъ Высшей Комиссіи Д. И. Герценвицъ, отдѣлившись отъ Подкомиссіи, ознакомился съ книгами и отчетностью участка сл. пути, ведущимися на общихъ основаніяхъ; Подкомиссія тѣмъ временемъ осматривала матеріальный складъ и депо.

Въ матеріальномъ складѣ смотрителемъ склада переданы Подкомиссіи слѣдующія справки:

а) свѣдѣнія о наличіи топлива въ Залѣскомъ складѣ на 4 іюля 1910 года.

#### Дровъ оприходованныхъ:

I сорта . . . . .	488,88	куб. саж.
II „ . . . . .	142,07	„ „
Осины . . . . .	90,54	„ „
Итого . . . . .	721,49	куб. саж.

#### Дровъ неоприходованныхъ:

I сорта . . . . .	33,60	к. с. перевез. изъ 4 участка.
• I „ . . . . .	50,40	„ „ „ „ 3 „
II „ . . . . .	26,40	„ „ „ „ 5 „
Итого . . . . .	110,40	куб. саж.

Всего дровъ 831,89 куб. саж.

## Угля оприходованнаго:

Русско-Бельгійскаго о-ва . . .	50.017 пуд.
Южно-Русско-Днѣпровскаго . .	103.892 „
Жиловскаго . . . . .	8.997 „

Итого . . . 162.906 пуд.

## Угля неоприходованнаго:

Русско-Бельгійскаго о-ва . . .	65.700 пуд.
--------------------------------	-------------

Всего угля . . 228.606 пуд.

б) Наличіе лѣсныхъ матеріаловъ въ Залѣсскомъ складѣ на 3 іюля 1910 года оставалось всего на сумму 10.158 руб. 63 коп.

Изъ склада Подкомиссія прослѣдовала въ депо.

Въ депо Залѣсье, площадью въ 188,5 кв. саж. на 9 стойлъ, имѣется:

- |                                      |     |
|--------------------------------------|-----|
| 1) вытяжныхъ трубъ деревянныхъ . . . | 12, |
| 2) промывательныхъ крановъ. . . . .  | 4,  |
| 3) горнъ ручной переносный . . . . . | 1,  |
| 4) сверлильный стѣнной станокъ . . . | 1,  |
| 6) слесарные верстаки . . . . .      |     |

Отапливается депо чугунными ребристыми печами; освѣщается керосиновыми лампами.

Длина тракціонныхъ путей—536,40 пог. саж.

При депо имѣется одинъ поворотный кругъ въ 56'.

Депо исполняетъ работы по текущему мелкому ремонту товарныхъ вагоновъ и мелкія работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

Водоснабженіе ст. Залѣсье производится изъ р. Вилія, количество воды, доставляемое источникомъ, неограниченное, мощность машины—6 л. с., жесткость воды—13<sup>0</sup> франц., вода для питья непригодна.

По осмотру депо Подкомиссія посѣтила мастерскую сл. пути при чемъ возвратившійся къ этому времени изъ участка сл. пути членъ Высшей Комиссіи Д. И. Герценвицъ просматривалъ кладовую книгу, найденную въ порядкѣ.

Далѣе Подкомиссія посѣтила деревянный домъ, въ которомъ находятся дежурныя помѣщенія сл. тяги и сл. движенія вмѣстѣ Зданіе это не удовлетворяетъ своему назначенію и его предположено приспособить подъ квартиры для служащихъ, для дежурныхъ же комнатъ выстроить новое зданіе площ. въ 62,5 кв. с.

По осмотру ст. Залѣсье Подкомиссія отбыла на ст. Ново-Вилейскъ, слѣдуя по участку Залѣсье-Ново-Вилейскъ безъ остановки на станціяхъ.



При слѣдованіи мимо ст. Сморгонь начальникъ сл. движенія доложилъ, что эта станція отправляетъ, главнымъ образомъ, кожи, и поэтому здѣсь устроенъ особый сквозной пакгаузъ, который Подкомиссія смотрѣла только снаружи при тихомъ ходѣ поѣзда.

Въ виду выраженнаго Подкомиссіей желанія осмотрѣть какую-либо казарму этого участка, на 56 верстѣ была сдѣлана остановка для осмотра казармы. Въ казармѣ живутъ ремонтные рабочіе, переѣздныя старожихи и дорожный мастеръ.

Квартира дорожнаго мастера занимаетъ половину дома, въ другой половинѣ помѣщаются ремонтные рабочіе и сторожихи, при чемъ изъ одной комнаты въ другую дверь не навѣшена, такъ что мужчины не отдѣлены отъ женщинъ.

**Ст. Ново-Вилейскъ.** Въ 2 часа 10 мин. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Ново-Вилейскъ и осмотръ ея начала съ депо.

На ст. Ново-Вилейскъ находятся основное депо и мастерскія Ново-Вилейскаго участка тяги.

Для ремонта, стоянки и промывки паровозовъ имѣется одно прямоугольное паровозное депо (съ пристройкой), общей площадью въ 275 + 87,5 кв. саж., всего на 15 стойлъ.

Въ паровозномъ зданіи имѣются:

- 1) вытяжныхъ трубъ деревянныхъ . . . . . 23,  
и гончарныхъ . . . . . 4,
- 2) промывныхъ крановъ . . . . . 8,
- 3) домкратовъ системы Беккера . . . . . 3 компл.,
- 4) слесарные верстаки и другіе вспомогательные пред-

меты оборудованія.

Непосредственно къ паровозному зданію примыкаетъ мастерская общюю площадью въ 62 кв. саж., состоящая изъ:

- 1) механической . . . . . 33 кв. саж.,
- 2) машиннаго отдѣленія . . . . . 7 " "
- 3) инструментальной . . . . . 5 " "
- 4) конторы мастера . . . . . 5 " " и
- 5) отдѣльно стоящей кузницы . 12 " " кв. саж.

Мастерская участка выполняетъ работы по подъемкѣ паровозовъ и текущему ремонту ихъ, всѣ работы по періодическому осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

Оборудованіе мастерской:

- 1) горизонтальная паровая машина съ однимъ цилиндромъ въ 16 л. с. при котлѣ въ 16 кв. м. поверхностью нагрева и 6 атм. давленія . . . . . 1 шт.

- |  |        |
|--|--------|
| 2) токарныхъ станковъ . . . . .                            | 3 шт., |
| 3) строгальныхъ „ . . . . .                                | 2 „    |
| 4) сверлильныхъ „ . . . . .                                | 2 „    |
| 5) колесный станокъ . . . . .                              | 1 „    |
| 6) болторѣзный „ . . . . .                                 | 1 „    |
| 7) сверлильный „ для дерева . . . . .                      | 1 „    |
| 8) круглая пила для дерева . . . . .                       | 1 „    |
| 9) точильныхъ камней . . . . .                             | 2 „    |
| 10) слесарные верстаки и другіе вспомогательные механизмы. |        |

Кузница оборудована тремя одномѣстными, однимъ двухмѣстнымъ, тремя переносными горнами и центробѣжнымъ вентиляторомъ.

Отопление паровознаго зданія и мастерскихъ производится ребристыми печами.

Освѣщеніе керосиновыми лампами и 2 керосино-калильными фонарями въ депо.

Длина тракціонныхъ путей—1551,31 п. с.

При депо имѣется одинъ поворотный кругъ въ 55'.

Кромѣ того, на ст. Ново-Вилейскъ имѣется одинъ вагонный сарай, площадью въ 169,44 кв. саж. для текущаго ремонта и періодическаго осмотра пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ. Сарай оборудованъ столярными верстаками, однимъ слесарнымъ и ручнымъ сверлильнымъ станками.

Водоснабженіе ст. Ново-Вилейскъ производится изъ рѣки Вилейка, количество воды, доставляемое источникомъ, неограниченное, мощность машины въ 10 л. с., жесткость воды—23° франц.; вода для питья пригодна.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала къ дежурнымъ зданіямъ.

Первое зданіе, которое было осмотрѣно, каменное, красивой архитектуры, недавно построено; судя же по состоянію дверей и вообще деревянныхъ частей зданія а также и штукатурки, Подкомиссія высказала предположеніе, что на постройку былъ взятъ не достаточно сухой лѣсъ.

Въ этомъ домѣ имѣются еще не занятыя комнаты, а занятое помѣщеніе довольно просторное.

Второй домъ дежурной имѣетъ тѣ же недостатки по постройкѣ, которыя были отмѣчены въ первомъ и все помѣщеніе его во время осмотра было не занято.

Изъ дежурныхъ комнатъ Подкомиссія направилась на вокзалъ, при чемъ, при осмотрѣ помѣщенія вокзала, было установлено, что для пассажировъ III кл. мѣста не достаетъ и помѣщеніе необходимо расширить.

Работа ст. Ново-Вилейскъ за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Среднее число поѣздовъ.											
	За годъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ . . .	4	6	10	3	1	4	4	6	10	3	2	5
Четныхъ . . . . .	3	1	4	4	4	8	3	2	5	4	5	9
Всего . . . . .	7	7	14	7	5	12	7	8	15	7	7	14

При этомъ суточный вагонооборотъ былъ:  
по обмѣну съ Сѣверо-Западными желѣзными дорогами.

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Принято . . . . .	145	169
Сдано . . . . .	150	171

По отправленію и прибытію.

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	нечетными . . . . .	56	67
	четными . . . . .	199	252
	Итого . . . . .	255	319
Прибыло:	нечетными . . . . .	210	234
	четными . . . . .	56	87
	Итого . . . . .	266	321
Всего . . . . .		521	640

Для преодоленія этой работы на ст. Ново-Вилейскъ служатъ пути числомъ 36 и протяженіемъ 17.853 вер.

Пропускная способность ст. Ново-Вилейскъ за 1909 г. выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . . . 13 съ 610 ваг. въ сутки.  
четныхъ . . . . . 11 „ 555 „ „ „

Грузооборотъ за 1909 г. былъ:

нагружено средствами станціи . . . 1.207.992 пуд.,  
перегружено „ „ . . . 2.515.551 „  
выгружено „ „ . . . 3.956.107 „

Итого . . . 7.679.650 пуд.

На ст. Ново-Вилейскъ складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ—42,24 кв. саж. на 14 вагоновъ, крытыхъ платформъ—111,35 на 37 вагон., открытыхъ платформъ—74,80 на 25 вагоновъ, перегрузочныхъ крытыхъ платформъ—115,09 кв. саж. на 38 вагоновъ и скотская платформа площ. въ 62 кв. саж.

Начальникомъ ст. Ново-Вилейскъ былъ поданъ рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что съ 1-го января по 1-е июня 1910 г.:

отправлено грузовъ малой скорости . . . 479.722 пуд.,  
прибыло грузовъ . . . . . 858.418 „  
переработано грузовъ . . . . . 987.974 „

Въ томъ числѣ переработано:

	По главнымъ теченіямъ груза.			
	На Либ.-Ром. ж. д.		На Сѣв.-Зап. ж. д.	
	Къ Ром- намъ.	Либавъ.	Вержбо- лово.	Петер- бургъ.
Сельдей въ бочкахъ . . . . .	1594	—	—	—
Тряпья . . . . .	304	—	—	—
Желѣза . . . . .	2669	—	4500	714
Хлѣбныхъ грузовъ . . . . .	1800	—	10835	354
Лѣса . . . . .	1800	4292	7292	3600
Гипса . . . . .	900	—	—	—
Соли . . . . .	—	900	3261	—
Дегтя . . . . .	—	—	559	—
Бумаги . . . . .	—	—	890	—
Угля каменнаго . . . . .	—	—	3457	—
Рыбы соленой . . . . .	—	—	835	—
Ветчины . . . . .	—	—	462	—
Яиць . . . . .	—	—	620	—
Разнаго мелочнаго груза . . .	602766	77860	103814	51906
Итого . . . . .	611838	83052	136515	56574

Въ день осмотра на станціи находилось:

	Подъ нагруз- кою.	Подъ сор- тировкой и выгруз- кой.	Порожнихъ.	
			Здоровыхъ.	Больныхъ.
Вагоновъ крытыхъ . . . . .	2	42	110	6
Платформъ: {	—	2	54	7
			короткихъ . . . . .	—
Углярокъ . . . . .	—	—	2	—
Классныхъ вагоновъ . . . . .	—	—	27	—
Людскихъ „ . . . . .	—	—	25	2

За истекшія сутки къ 12 час. ночи 4 іюля сдано на Сѣверо-Западныя дороги 168 груженыхъ вагоновъ и 4 порожнихъ и принято съ Сѣверо-Западныхъ на Либаво-Роменскую дорогу 58 груженыхъ и 107 порожнихъ вагоновъ. Долга нѣтъ.

На ст. Ново-Вилейскъ установлены одни вагонные вѣсы подъемной силы въ 1.800 пуд., съ длиной помоста въ 20' 6"; сотенныхъ товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ имѣется: передв. 3, врѣзн. 1.

Начальникъ сл. движенія доложилъ, что ст. Ново-Вилейскъ работаетъ, главнымъ образомъ, по сдачѣ на Сѣверо-Западныя дороги хлѣба, дровъ, лѣсныхъ матеріаловъ, гусей и живности, керосина, соли, каменнаго угля.

По мнѣнію управленія Либаво-Роменской ж. д. слѣдовало бы, въ виду стѣсненнаго положенія ст. Ново-Вилейскъ перенести работу по обмѣну на ст. Вильна.

Одно время въ Управленіи ж. д. было предположеніе развить ст. Ново-Вилейскъ и, вслѣдствіе различныхъ затрудненій, съ которыми могло быть сопряжено это развитіе, пришлось бы израсходовать на таковое до 200.000 руб.

По мнѣнію Подкомиссіи слѣдовало бы подвергнуть тщательному обсужденію вопросъ перенесенія станціонныхъ работъ по обмѣну вагоновъ со ст. Ново-Вилейскъ на ст. Вильна, что дало бы возможность ограничиться значительно меньшимъ развитіемъ ст. Ново-Вилейскъ.

По осмотрѣ ст. Ново-Вилейскъ Подкомиссія отбыла на ст. Кошпедары.

Во время слѣдованія Подкомиссіи въ предѣлахъ участка Гомель — Ново-Вилейскъ было установлено отсутствіе щебенчатой одежды на значительномъ протяженіи и притомъ въ мѣстахъ, гдѣ таковое прикрытіе является весьма желательнымъ.

По этому поводу начальникомъ дороги было доложено, что на этомъ наиболѣе дѣятельномъ по пассажирскому движенію

участкъ остается непокрытымъ щебнемъ 238 верстѣ; стоимость работы исчислена около 157.000 руб., въ счетъ каковой суммы ассигновано Законодательными Учрежденіями по смѣтѣ 1910 г. 45.000 руб.; на 1911 г. испрашивается 30.000 руб.

Отпускъ вышеуказаннаго кредита, по мнѣнію Подкомиссіи, является необходимымъ.

Двупутный участокъ Ново-Вилейскъ — Кошедары принадлежитъ Сѣверо-Западнымъ ж. д., но является участкомъ общаго съ Либаво-Роменской дорогой пользованія, при чемъ Сѣверо-Западныя дороги требуютъ, чтобы пассажирскіе поѣзда Либаво-Роменской ж. д., проходя по этому участку, сопровождались бы кондукторами Сѣверо-Западныхъ ж. д., для чего имѣется особый штатъ кондукторовъ.

Во время слѣдованія Подкомиссіи черезъ ст. Вильна начальникъ движенія доложилъ, что сортировку мелочныхъ грузовъ для Либаво-Роменской ж. д. ст. Вильна Сѣверо-Западныхъ дорогъ производитъ нижеслѣдующимъ порядкомъ:

а) грузы по назначенію для станціи участка Ново-Вилейскъ—Минскъ загружаются отдѣльно отъ прочихъ грузовъ;

б) при наличіи не менѣе 150 пуд. груза по назначенію на одну изъ станціи участка Минскъ—Ново-Вилейскъ, таковой загружается въ отдѣльный вагонъ;

в) при наличіи не менѣе 250 пудовъ груза на одну изъ прочихъ станціи Либаво-Роменской ж. д. или по назначенію на одну изъ дорогъ, за Либаво-Роменскою лежащихъ, таковой загружается въ отдѣльный вагонъ.

Сортировку мелочныхъ грузовъ для Сѣверо-Западныхъ ж. д. ст. Ново-Вилейскъ и Кошедары Либаво-Роменской ж. д. производятъ нижеслѣдующимъ порядкомъ:

а) грузы для ст. Вильна и по назначенію на Полѣсскія дороги грузятся въ отдѣльные вагоны вѣ зависимости отъ количества такихъ грузовъ;

б) грузятся въ особые вагоны грузы по направленіямъ: на Ландварово-Вержболово, на участокъ Рудзишки—Варшава и на участокъ Безданы—Петербургъ;

в) при наличіи не менѣе 250 пудовъ груза на одну изъ станціи Сѣверо-Западныхъ дорогъ или по назначенію на дорогу за Сѣверо-Западными лежащую, таковой погружается въ особый вагонъ.

Если вагонъ съ мелочнымъ грузомъ можетъ быть переданъ съ Либаво-Роменской на Сѣверо-Западныя дороги и обратно безъ снятія пломбъ, то разсортировка мелочныхъ грузовъ такового вагона не обязательна.

Въ 4 часа 50 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Кошедары.

Ст. Кошедары.

Начальникомъ станціи былъ поданъ рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что съ 1-го января 1910 года продано пассажирскихъ билетовъ 17702.

	Багажа.		Большой скорости.		Малой скорости.			
	Отправокъ.	Пудовъ.	Отправокъ.	Пудовъ.	Отправокъ.	Пудовъ.		
						Хлѣба.	Лѣса.	Разнаго груза.
Убыло отправокъ . . .	698	2,330	606	17,946	1,014	36,000	323,034	50,096
Прибыло отправокъ . .	1,079	3,068	884	25,270	1,253	—	—	196,608
Перегружено мелоч. груза . . . . .	17,106	53,065	16,651	191,168	35,228	—	—	605,363
Итого . .	18,883	58,463	18,141	234,384	37,495	36,000	323,034	852,067

	Малой скорости.					
	Хлѣба.		Лѣса.		Разнаго груза.	
	Ваг.	Пуд.	Ваг.	Пуд.	Ваг.	Пуд.
Принято . . . . .	486	303,434	1,544	961,912	4,162	2,592,926
Сдано . . . . .	379	157,814	696	294,408	6,095	2,578,185
Итого . .	865	461,248	2,240	1,256,320	10,257	5,171,111

На станціи во время осмотра Подкомиссіи находилось:

	Порожнихъ.		
	Здоровыхъ.	Больныхъ.	
Вагоновъ крытыхъ . . . . .	23	2	
Платформъ: {	длинныхъ . . . . .	9	—
	короткихъ . . . . .	2	—
Классныхъ вагоновъ . . . . .	1 кл.	—	
Людскихъ " . . . . .	2 служ. 18/1	—	

Работа ст. Кошедары за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Среднее число поѣздовъ.											
	З а г о д ъ .						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ			Прибывшихъ.			Отправленныхъ		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ	3	1	4	3	3	6	3	2	5	3	3	6
Четныхъ .	3	2	5	3	1	4	3	3	6	3	2	5
Итого .	6	3	9	6	4	10	6	5	11	6	5	11

При этомъ вагонооборотъ былъ:

по обмѣну съ Сѣверо-Западными ж. д.

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Принято . . . . .	63	82
Сдано . . . . .	58	73

По отправленію и прибытію:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.	
Отправлено: {	нечетными . . . . .	103	114
	четными . . . . .	56	87
Итого . .		159	201
Прибыло: {	нечетными . . . . .	56	68
	четными . . . . .	98	132
Итого . .		154	200
Всего . .		313	401





Длина тракціонныхъ путей—515 пог. саж.

При депо имѣется одинъ поворотный кругъ въ 64' діам.

Депо исполняетъ работу по періодическому осмотру и текущему ремонту товарныхъ вагоновъ и мелкія работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

Водоснабженіе ст. Кошедары производится изъ ручья Ломена, количество воды, доставляемое источникомъ, 28000 куб. футовъ, мощность машины—6 л. с., жесткость воды—21° франц., вода для питья пригодна.

По осмотру ст. Кошедары, Подкомиссія отбыла въ Радзивилишки, имѣя кратковременную остановку на ст. Кейданы.

Ст. Кейданы.

Въ 6 часовъ 5 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Кейданы.

Начальникъ ст. Кейданы доложилъ, что съ 1-го января 1910 г. продано пассажирскихъ билетовъ 11174.

	Багажа.	Большой скорости.	Малой скорости.
Убыло отправокъ . . . . .	12.430	570	1.848
Прибыло отправокъ . . . . .	13.878	1.734	3.392
Итого . . . . .	26.308	2.304	5.240

На приписныхъ частныхъ складахъ при станціи имѣется грузовъ, заявленныхъ къ отправленію, 4 вагона.

Работа ст. Кейданы за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Среднее число поѣздовъ:

	З а г о д ъ.						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего	Пас.	Тов.	Всего	Пас.	Тов.	Всего	Пас.	Тов.	Всего
Нечетныхъ . . . . .	3	3	6	3	3	6	3	3	6	3	3	6
Четныхъ . . . . .	3	2	5	3	2	5	3	3	6	3	3	6
Итого . . . . .	6	5	11	6	5	11	6	6	12	6	6	12

При этомъ вагонооборотъ по отправленію и прибытію былъ:

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	{ нечетными . . . . .	96	110
	{ четными . . . . .	96	129
	Итого . . . . .	192	239
Прибыло:	{ нечетными . . . . .	102	111
	{ четными . . . . .	99	127
	Итого . . . . .	201	238
Всего . . . . .		393	477

Для преодоленія этой работы на ст. Кейданы служатъ пути числомъ 8 и протяженіемъ 3,639 верстъ.

Пропускная способность ст. Кейданы за 1900 годъ выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . . . 17 съ 800 ваг. въ сутки и  
четныхъ . . . . . 14 съ 655 „

Грузооборотъ за 1909 годъ былъ:

нагружено средствами станціи . . . . . 678.710 пуд.  
перегружено „ „ . . . . . 25.404 „  
выгружено „ „ . . . . . 675.207 „

Итого . . . 1.379.321 пуд.

На ст. Кейданы складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ—55,72 кв. саж. на 18 вагоновъ, крытыхъ платформъ—83,40 кв. саж. на 28 вагоновъ, открытыхъ платформъ—18,81 кв. саж. на 6 вагоновъ.

Имѣются одни вагонные вѣсы подъемной силы въ 1.800 пудовъ съ длиной помоста въ 20'6".

При осмотрѣ станціоннаго зданія выяснилось, что помѣщенія для пассажировъ достаточны, но служебныя помѣщенія очень тѣсны.

Далѣе Подкомиссія осмотрѣла одинъ изъ жилыхъ домовъ, который во время объѣзда капитально ремонтировался.

Начальникъ дороги сообщилъ, что жилыхъ домовъ на ст. Кейданы совершенно недостаточно и въ этомъ чувствуется острая нужда: для служащихъ I-ой и II-ой категорій въ настоящее время не имѣется квартиръ полезной площади въ 85 кв. саж.

Затѣмъ Подкомиссія осмотрѣла участковую столярную, складъ и кладовую и перешла въ квартиру и контору начальника участка.

Квартира начальника участка занимаетъ прекрасный домъ, расположенный въ большомъ хорошемъ саду съ цвѣтниками; при домѣ имѣются хорошия службы и аранжерей.

Контора сл. пути занимаетъ 4 комнаты.

Въ 7 час. 40 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Радзиви-лишки.

Ст. Радзивилишки. Работа ст. Радзивилишки за 1909 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Среднее число поѣздовъ въ сутки.											
	З а г о д ъ .						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Все-го.	Пас.	Тов.	Все-го.	Пас.	Тов.	Все-го.	Пас.	Тов.	Все-го.
Нечетн. . . . .	5	6	11	5	6	11	5	9	14	5	9	14
Четныхъ. . . . .	5	5	10	5	5	10	5	7	12	5	7	12
Итого . . . . .	10	11	21	10	11	21	10	16	26	10	16	26

При этомъ суточный вагонооборотъ по отправленію и прибытію былъ:

		За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	нечетными . . . . .	213	346
	четными . . . . .	224	370
	Итого . . . . .	437	716
Прибыло:	нечетными . . . . .	223	357
	четными . . . . .	213	355
	Итого . . . . .	436	712
Всего . . . . .		873	1.428

Для преодоленія этой работы на ст. Радзивиличи служатъ пути числомъ 38 и протяженіемъ въ 20,535 вер.

Пропускная способность ст. Радзивиличи за 1909 годъ выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ 17 . . . . . съ 800 ваг. въ сутки,  
четныхъ 14 . . . . . „ 655 „ „ „

Грузооборотъ за 1909 г. былъ:

нагружено средствами станціи . . . . . 1.954.547 пуд.,  
перегружено „ „ . . . . . 1.218.773 „  
выгружено „ „ . . . . . 1.752.240 „

Итого . 4.925.560 пуд.

На ст. Радзивиличи складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ—26,03 кв. саж. на 8 вагоновъ, крытыхъ платформъ—30,14 кв. саж. на 9 вагоновъ, открытыхъ платформъ—133,30 кв. саж. на 44 вагона, пакгаузъ для большой скорости—8,49 кв. саж. на 3 вагона.

Имѣются одни вагонные вѣсы подъемной силы въ 1.800 пудовъ, съ длиной помоста въ 20'6"; товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ имѣется: сотенныхъ—передвижныхъ 3, вѣзныхъ 1.

На ст. Радзивиличи получается весь товаръ для Либавы со станцій участка Калкуны-Радзивиличи и со станцій дорогъ Риго-Орловской, лежащихъ за Калкунами, и Сѣверо-Западныхъ—за Двинскомъ. Съ послѣднихъ получается исключительно хлѣбъ, съ первыхъ, кромѣ хлѣба, лѣсъ и сѣно.

Изъ поданнаго начальникомъ станціи рапорта слѣдуетъ, что съ 1 января 1910 г. продано пассажирскихъ билетовъ 19.724.

	Багажа.	Большой скорости.	Малой скорости.
Убыло отправокъ . . . . .	808	355	2.033
Прибыло „ . . . . .	608	904	2.670
Итого . . . . .	1416	1.259	4.703

На станціи во время осмотра ея находилось:

	Порожнихъ.		
	Здоровыхъ.	Больныхъ.	
Вагоновъ крытыхъ . . . . .	35	3	
Платформъ: {	длинныхъ . . . . .	14	1
	короткихъ . . . . .	4	4
Классныхъ . . . . .	7	1	
Людскихъ . . . . .	44	—	

Пассажирское здание находится въ передѣлкѣ вслѣдствіе расширенія помѣщенія для пассажировъ. Въ служебныхъ помѣщеніяхъ пока работать можно, но въ скоромъ времени они потребуютъ также расширенія.

Съ вокзала Подкомиссія направилась въ депо и мастерскія.

На ст. Радзивилишки находятся основное депо и мастерскія Радзивилишскаго участка тяги.

Для ремонта, стоянки и промывки паровозовъ имѣется три паровозныхъ прямоугольныхъ здания площадью: 1) 165,75 кв. саж., 2) 193,6 кв. саж., 3) 97 кв. саж.,—всего на 18 стойлъ.

Во всѣхъ трехъ зданияхъ имѣется:

- 1) вытяжныхъ трубъ гончарныхъ:  
въ зданіи № 1 . . . . . 16 шт.,  
„ „ № 3 деревянныхъ . . . . . 8 „
- 2) промывныхъ крановъ . . . . . 6 „
- 3) ручной сверлильный станокъ . . . . . 1 „
- 4) домкратовъ системы Беккера . . . . . 2 комплекта,
- 5) слесарные верстаки и другіе вспомогательные предметы  
оборудованія.

Непосредственно къ паровозному зданію № 2 примыкаетъ мастерская депо общей площадью въ 103,5 кв. саж., состоящая изъ:

- 1) деревообдѣлочной . . . . . 7 кв. саж.,
- 2) машиннаго отдѣленія . . . . . 12 „ „
- 3) инструментальной . . . . . 8 „ „
- 4) механической . . . . . 37 „ „
- 5) конторы мастера и кладовой для храненія  
цѣнныхъ паровозныхъ частей. . . . . 8 „ „
- 6) кузница (отдѣльное помѣщеніе) . . . . . 17,5 „ „
- 7) къ кузницѣ пристроена рельсообрѣзочная  
площадь . . . . . 14 „ „

Мастерская участка выполняетъ работы по подъемкѣ паровозовъ, текущему ремонту ихъ, всѣ работы по періодическому осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка. Рельсообрѣзочная при мастерской служитъ для рѣзки рельсъ сл. пути.

Оборудованіе мастерской:

- 1) вертикальная паровая машина въ 8 лощ. силъ при котлѣ въ 13 кв. метровъ и 5 атм. давленія,
- 2) токарныхъ станковъ . . . . . 4 шт.,
- 3) колесный . . . . . 1 „
- 4) сверлильный станокъ . . . . . 1 „
- 5) строгальный . . . . . 1 „
- 6) наждачный . . . . . 1 „
- 7) точильный камень . . . . . 1 „

## Оборудованіе рельсообрѣзочной:

- 1) локомотивъ въ 4 лош. силы при котлѣ въ 11,75 кв. метровъ и 3 атм. давленія,
- 2) пильный станокъ для обрѣзки рельсъ . 1 шт.,
- 3) сверлильныхъ для сверленія дыръ въ рельсахъ и фрезеровкѣ . . . . . 2 „
- 4) наждачный станокъ для заточки сверлъ 1 „
- 5) наждачныхъ круговъ . . . . . 2 „
- 6) чугунная плита . . . . . 1 „
- 7) катковъ . . . . . 3 „

## Оборудованіе кузницы:

Кузница оборудована: двумя одномѣстными горнами, двумя двумѣстными и центробѣжнымъ вентиляторомъ. Кромѣ того, для наварки дымогарныхъ трубъ имѣется 2 переносныхъ горна съ мѣхами.

Отопленіе паровознаго зданія и мастерскихъ—обыкновенными желѣзными печами и отчасти ребристыми.

Освѣщеніе керосиновыми лампами и керосино-калильными фонарями (5 шт.).

Длина тракціонныхъ путей—715 пог. саж.

При депо имѣется одинъ поворотный кругъ—55' и на ст. Шавли—55'.

Въ 1909 году былъ отпущенъ кредитъ по § 8 въ 4.075 руб. на изготовленіе станковъ для испытанія упряжныхъ приборовъ, при чемъ было указано, что ихъ требуется испытывать при ремонтѣ вагоновъ въ слѣдующихъ депо: Радзивилишки, Калкуны, Минскъ, Гомель и Сновскъ, такъ какъ въ этихъ депо не имѣется соотвѣствующихъ станковъ.

При осмотрѣ мастерскихъ при депо Радзивилишки оказалось, что кредитъ этотъ по вышеназванному депо не использованъ, а, по сообщенію представителей Либаво-Роменской ж. д., перенесенъ въ другое мѣсто.

Водоснабженіе ст. Радзивилишки производится изъ колодца, количество воды, доставляемое источникомъ,—3.018 куб. фут., мощность машины—8 лош. силъ, вода для питья пригодна. Въ настоящее время производится буреніе артезианской скважины.

Матеріальная сл. для храненія принадлежащихъ ей запасовъ и матеріаловъ имѣетъ на ст. Радзивилишки крытый каменный складъ, площадью въ 42 кв. саж., деревянные крытыя помѣщенія, общей площадью въ 94 кв. саж., каменный, обложенный дерномъ, погребъ, площадью въ 19,25 кв. саж. и 6426,70 кв. саж. открытыхъ помѣщеній.

Въ 8 час. Подкомиссія отбыла со ст. Радзивилишки и, прослѣдовавъ участокъ Радзивилишки-Муравьево безъ осмотра, прибыла въ 10 час. на ст. Муравьево.

Ст. Муравьево. Работа ст. Муравьево за 1909 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Среднее число поѣздовъ въ сутки.											
	З а г о д ъ .						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.	Пас.	Тов.	Всего.
Нечетныхъ . . . . .	3	6	9	3	8	11	3	9	12	3	12	15
Четныхъ . . . . .	3	6	9	3	5	8	3	8	11	3	7	10
Итого . . . . .	6	12	18	6	13	19	6	17	23	6	19	25

При этомъ вагонооборотъ былъ:  
по обмѣну съ Риги-Орловской желѣзной дорогой:

	Средній за годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Принято . . . . .	81	106
Сдано . . . . .	81	106

По отправленію и прибытію:

		Средній за годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено:	нечетными . . . . .	255	402
	четными . . . . .	228	359
	Итого . . . . .	483	761
Прибыло:	нечетными . . . . .	227	352
	четными . . . . .	256	409
	Итого . . . . .	483	761
Всего . . . . .		966	1,522



Для преодоленія этой работы на ст. Муравьево служатъ пути числомъ 57 и протяженіемъ 21,452 вер.

Пропускная способность ст. Муравьево за 1909 г. выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . . .	17 съ 800 ваг. въ сутки,
четныхъ . . . . .	14 съ 655 „ „ „

Грузооборотъ за 1909 г. былъ:

нагружено средствами станціи . . . . .	1.079.710,
перегружено „ „ . . . . .	2.453.312,
выгружено „ „ . . . . .	1.506.253

Итого . . . . 5.039.275 пуд.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Муравьево имѣется; пакгаузовъ—118,97 кв. саж. на 39 ваг., крытыхъ платформъ—91,79 кв. саж. на 30 ваг., открытыхъ платформъ—57,78 кв. саж. на 19 ваг., пакгаузъ для большой скорости—5,39 кв. саж. на 2 ваг., перегрузочныхъ крытыхъ платформъ—90,69 кв. саж. на 30 ваг.

Установлены одни вагонные вѣсы подъемной силы въ 1.800 пуд. съ длиной помоста въ 20'6''; товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ имѣется сотенныхъ: передв. 6, вѣзн. 1.

Для удобства работы ст. Муравьево и облегченія маневровъ требуется уложить новые и удлинить существующіе пути и тупики, уложить дополнительные переводы, всего на сумму 8.800 руб. Сумма эта испрашивается въ 1911 году управленіемъ дороги и въ необходимости отпуска ея Подкомиссія убѣдилась при осмотрѣ станціи.

Пакгаузы и перегрузочныя платформы достаточны.

Сортировка сборныхъ грузовъ для участка Муравьево—Рига производится ст. Муравьево, сортировка же сборныхъ грузовъ, слѣдующихъ черезъ Митава и черезъ Ригу на и за Ригу-Орловскую дорогу, производится на ст. Митава и Рига.

Въ Муравьево сдается на Ригу-Орловскую ж. д. немного желѣза и, преимущественно, мелочной грузъ для Риги; принимается, главнымъ образомъ, хлѣбъ и частью лѣсной грузъ. Самый участокъ отъ Муравьево до Либавы даетъ, почти исключительно, хлѣбный грузъ.

Начальникомъ станціи былъ поданъ рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что съ 1-го января текущаго года продано пассажирскихъ билетовъ 21113.

	Багажа.	Малой скорости.	Большой скорости.
Отправлено пудовъ . . . . .	5.050	6.859	438.371
Прибыло пудовъ . . . . .	5.648	10.937	376.005
Перегружено пудовъ . . . . .	58.143	100.129	767.618
Итого . . . . .	68.841	117.925	1.581.994

Изъ отправленныхъ станціей грузовъ главное мѣсто занимаютъ: лѣсъ—(въ Либаву) 202789 пуд., хлѣбъ—(тоже) 66952 пуд., лень (за границу)—7080 пудовъ.

Изъ прибывшихъ грузовъ:

мука крупчатка (съ Южныхъ дорогъ)—69770 пудовъ; желѣзо (изъ Либавы)—7284 пуд.; соль (съ Южныхъ дорогъ)—10793 пуд., кирпичъ (изъ Либавы)—8209 пуд.; пиво (изъ Риги)—8500 пуд.

Перегруженные грузы преимущественно мелочь, слѣдующая, главнымъ образомъ, изъ Либавы, Риги, Петербурга и Вильны.

При осмотрѣ станціи находилось вагоновъ:

	Подъ выгрузкою.	Порожнихъ здоровыхъ.
Вагоновъ крытыхъ . . . . .	6 прибывшихъ 4 июля пополудни.	45
Платформъ {	длинныхъ . . . . .	— 28
	короткихъ . . . . .	— 7
Углярокъ . . . . .	—	1
Классныхъ . . . . .	—	12
Людскихъ . . . . .	—	22

Помѣщеніе для пассажировъ I и II классовъ очень хорошее и просторное, но помѣщеніе III класса совершенно не соответствуетъ тому количеству пассажировъ, которое здѣсь собирается.

Служебныя помѣщенія оставляютъ желать лучшаго и по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ представителей Либаво-Роменской ж. д., они будутъ развиваться.

По осмотрѣ товарнаго двора и вокзала Подкомиссія посѣтила дежурныя комнаты кондукторовъ.

При ст. Муравьево находится оборотное депо площадью въ 232 кв. саж. на 9 стойлъ, къ нему приписано 3 товарныхъ 3-хъ осныхъ паровоза для маневровъ.

Въ депо имѣется:

вытяжныхъ трубъ гончарныхъ . . . . .	18 шт.,
промывательный кранъ . . . . .	1 „
сверлильный ручной станокъ на колоннѣ . . . . .	1 „
точило ручное . . . . .	1 „
кузнечный горнъ постоянный съ мѣхомъ . . . . .	1 „
„ „ переносный . . . . .	1 „

и слесарные верстаки.

Отопленіе паровознаго зданія круглыми желѣзными печами.

Освѣщеніе—керосиновыми лампами и 2 керосино—калильными фонарями.

Длина тракціонныхъ путей 769 пог. саж.

При депо имѣется одинъ поворотный кругъ—д. 55'.

Депо исполняетъ работы по текущему и мелкому ремонту товарныхъ вагоновъ и мелкія работы по предметамъ оборудованія водокачекъ своего участка.

Водоснабженіе ст. Муравьево производится изъ р. Вента, количество воды, доставляемое источникомъ, неограниченное, мощность машины—18 лош. силъ, жесткость воды—20 градусовъ франц., вода для питья пригодна.

Матеріальныя склады ст. Муравьево составляютъ: каменный сарай въ 31,35 кв. саж., деревянный—120 кв. саж., деревянная кладовая—12 кв. саж., каменный погребъ для легковоспламеняющихся матеріаловъ—18,15 кв. саж. и открытая площадь въ 4060 кв. саж. для лѣсныхъ матеріаловъ и топлива.

По осмотру водоемнаго зданія Подкомиссіей было установлено, что зданіе это не удовлетворяетъ потребности и, по заявленію начальника дороги, кредитъ на эту работу внесенъ въ расцѣпочную вѣдомость новыхъ работъ на 1911 годъ.

Этотъ кредитъ, по мнѣнію Подкомиссіи, подлежалъ бы ассигнованію.

По осмотру ст. Муравьево, Подкомиссія отбыла въ Либаву и участокъ Либаво-Муравьево былъ пройденъ безъ осмотра.

Ст. Либаво.

5-го іюля въ 9 час. пополудни Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Либаво, Либавскихъ главныхъ мастерскихъ и Либавскаго порта.

Передъ осмотромъ ст. Либаво пас., начальникомъ станціи былъ поданъ Предсѣдателю Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что съ 1-го января 1910 г. продано пассажирскихъ билетовъ 57354.

	Багажа.		Большой скорости.	
	Отправокъ.	Пудовъ.	Отправокъ.	Пудовъ.
Убыло отправокъ .	10.180	28.736	7.377	166.798
Прибыло отправокъ.	16.621	122.143	9.084	121.505

Въ распоряженіи станціи при осмотрѣ находилось:

	Порожнихъ.	
	Здоровыхъ.	Больныхъ.
Крытыхъ вагоновъ . . . . .	2	26
Платформъ . . . . .	—	5
Классныхъ . . . . .	24	9
Людскихъ . . . . .	29	—

Вокзалъ помѣщался въ трехъэтажномъ каменномъ зданіи размѣра въ 34,86 × 8,46 саж. съ вестибюлемъ въ 12,44 × 2,77 саж.

Во второмъ этажѣ довольно обширное помѣщеніе отведено подъ церковь, остальную часть этого этажа занимаетъ первое отдѣленіе сл. движенія.

Помѣщеніе сл. движенія вполне достаточно.

Въ первомъ этажѣ помѣщаются залы I, II и III классовъ, багажная и прочія службы; всѣ помѣщенія очень хорошія и соотвѣтствуютъ своему назначенію.

По осмотрѣ вокзала Подкомиссія перешла въ приѣмный покой, занимающій одноэтажный деревянный домъ.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала мимо ряда жилыхъ домовъ и, осмотрѣвъ одинъ изъ нихъ, въ которомъ живутъ составители, занимая каждый комнату и кухню, перешла въ депо и мастерскія.

При входѣ въ главныя мастерскія, Подкомиссія была встрѣчена начальникомъ мастерскихъ, передавшимъ Предсѣдателю слѣдующую справку о мастерскихъ.

1. На 5 іюля состоитъ:

мастеровыхъ . . . . .	493 чел.
учениковъ . . . . .	9 „
рабочихъ и старш. рабочихъ . . . . .	45 „

Итого . . . . . 547 чел.

## 2. Средняя поденная плата въ день на 1-е іюля:

мастеровыхъ . . . . .	1 руб. 30 коп.
учениковъ . . . . .	0 „ 53 „
старшихъ рабочихъ . . . . .	1 „ 42 „
чернорабочихъ . . . . .	0 „ 93 „
вообще . . . . .	1 „ 26 „

## 3. Средній заработокъ, включая барыши за май:

мастеровыхъ . . . . .	42 руб. 44 коп.
учениковъ . . . . .	14 „ 38 „
старш. рабочихъ . . . . .	37 „ 22 „
чернорабочихъ . . . . .	29 „ 29 „
вообще . . . . .	40 „ 94 „

## 4. На 5-е іюля находился въ ремонтѣ нижеслѣдующій подвижной составъ:

## а) паровозовъ:

въ большомъ ремонтѣ, своей дороги . . . . .	9 шт.,
въ маломъ и специальномъ . . . . .	5 „
ожидающихъ исключенія изъ инвентаря дороги . . . . .	4 „

## б) пассажирскихъ вагоновъ:

I класса . . . . .	3 шт.,
I/II „ . . . . .	2 „
III „ . . . . .	4 „
Почтовый . . . . .	1 „
Багажный . . . . .	1 „

## в) товарныхъ вагоновъ:

въ большомъ ремонтѣ, своей дороги . . . . .	97 шт.,
„ „ „ чужой дороги . . . . .	1 „
для оборудованія для гусей своей дороги . . . . .	12 „
„ „ „ „ чужой „ . . . . .	2 „

## г) платформъ:

въ большомъ ремонтѣ, своей дороги . . . . .	24 шт.,
въ конвенціонномъ осмотрѣ, чужихъ дорогъ . . . . .	2 „

## Главныя паровозныя и вагонныя мастерскія:

Либавскія паровозныя и вагонныя мастерскія расположены при ст. Либава—пассажирская и занимаютъ территорію 10838 кв. саж. Площадь крытыхъ помѣщеній этихъ мастерскихъ равняется 3121 кв. саж. Механическое оборудованіе различныхъ цеховъ этихъ мастерскихъ приводится въ движеніе отъ установленныхъ въ токарномъ и колесномъ цехахъ паровыхъ машинъ, общемою мощностью въ 85 л. с. Освѣщеніе мастерскихъ электрическое; всего установлено 759 лампочекъ накаливанія и 52 дуговыхъ

фонаря. Токъ постоянный въ  $2 \times 220$  вольтъ напряженія. Энергія получается отъ центральной электрической станціи Либавскаго городского трамвая.

### А. Основные цехи.

**Паровозо-сборный.** Паровозо-сборная занимаетъ два зданія всего на 28 стойлъ, изъ которыхъ для сборки паровозовъ предназначены 22 стойла и для тендеровъ 6 стойлъ.

Собственно котельной работой занято зданіе старой сборной, новая же занята сборкой паровозовъ и тендеровъ. Механическое оборудованіе сборной состоитъ изъ: трёхъ переносныхъ станковъ для расточки цилиндровъ и золотниковъ, одного стѣнного сверлильнаго станка, одного шлифовальнаго, одного дыропробивнаго съ ножницами, одного вальцовочнаго для выгибанія котельнаго желѣза (на дворѣ—у крана) и одного точила. Прочее оборудованіе состоитъ изъ 4 домкратовъ Беккера, двухъ мостовыхъ крановъ на 3 тонны каждый, одного поворотнаго подъемнаго крана на 1 тонну, одного прессы для испытанія манометровъ, одного прессы для испытанія дымогарныхъ трубъ, двухъ—для испытанія паровозныхъ котловъ, одного станка для испытанія пружинъ предохранительныхъ клапановъ, двухъ печей—одной для калки паровозныхъ частей, другой для нагрѣванія топочныхъ листовъ. Кромѣ того, паровозо-сборный цехъ оборудованъ двумя телѣжками съ ручнымъ приводомъ, необходимымъ числомъ слесарныхъ верстаковъ, переносныхъ горновъ и другихъ второстепенныхъ добавочныхъ приборовъ. Въ старой сборной, кромѣ ремонта котловъ паровозовъ, производятся и всѣ работы по ремонту котловъ постоянныхъ и водокачальныхъ машинъ, поступающихъ съ линіи. На дворѣ, на выводномъ паровозномъ пути, имѣется кранъ на козлахъ (не передвижной) для съемки паровозныхъ котловъ съ рамы. Станки сборнаго цеха частью приводятся въ дѣйствіе отъ отдѣльнаго электромотора, частью же (большая часть) отъ главнаго вала механическаго цеха. Отопленіе производится чугунными ребристыми печами.

### Б. Вспомогательные цехи.

**Токарно-механическая.**

Токарно-механическая оборудована металлообдѣлочными станками. Для приведенія ихъ въ дѣйствіе установлена паровая горизонтальная машина простого дѣйствія въ 35 лош. силъ. Оборудована механическая станками, количество которыхъ слѣдующее: токарныхъ—35 (изъ коихъ 16 шт. стары и малопроизводительны), токарно-лобовыхъ—3, сверлильныхъ—7 (изъ коихъ 4 шт. стары и малопроизводительны),

строгальных — 5 (одинъ старый и малопродуктивный),  
 долбежныхъ — 4 (2 старыхъ и малопродуктивныхъ),  
 фрезерныхъ — 9 (1 старый и малопродуктивный),  
 токарно-револьверныхъ — 2 шт. (изъ коихъ 1 старъ и малопродуктивный),  
 гайко-рѣзный — 1 (старъ и малопр.),  
 наждачныхъ — 7 (изъ коихъ одинъ старъ и малопр.),  
 ножницы съ дыропробивателемъ — 1 (стар. и малопр.),  
 центровой — 1,  
 станокъ съ круглой пилой для обрѣзки дымо-  
 гарныхъ трубъ . . . . . 1, }  
 для очистки дымогарныхъ трубъ . . . . . 1, } На дворѣ  
 для развертки концовъ дымогарныхъ трубъ . . 1, } подъ  
 точило . . . . . 1, } навѣсомъ.  
 ручной прессъ . . . . . 1, }

а также потребное число слесарныхъ верстаковъ, три размѣточныхъ плиты и другія вспомогательныя приспособленія. Кромѣ помѣщенія собственно механической, подъ станки этого отдѣленія занята часть рядомъ стоящаго вагоннаго отдѣленія, въ коемъ поставлены: одинъ станокъ для расточки цилиндровъ, вальцовка, одинъ токарный, два фрезерныхъ, три болторѣзныхъ и два гайкорѣзныхъ (одинъ негодный). На дворѣ подъ навѣсомъ имѣется еще одинъ дыропробивной съ ножницами станокъ, приводимый въ движеніе отъ вала механической.

Отопленіе паровое отработаннымъ паромъ отъ машины.

Котловая.

Въ центральной котловой отъ механическаго отдѣленія установлены три водотрубныхъ котла общеою поверхностью нагрѣва въ 180 кв. метр. при 8 атм. давленія пара. Паромъ изъ этихъ котловъ приводится въ движеніе какъ паровая машина токарнаго отдѣленія, такъ и двѣ паровыя машины колеснаго цеха.

Кузнечный цехъ.

Оборудованіе кузнечнаго цеха состоитъ изъ двухъ паровыхъ молотовъ, одного ножного — Оливера, одного круглаго горна, семи 2-хъ огневыхъ горновъ, двухъ четырехъ огневыхъ, пяти одноогневыхъ, парового прессы для испытанія рессоръ, одной рессорной закалочной печи, также потребнаго числа наковаленъ и плитъ. Горна получаютъ дутье отъ вентилятора, стоящаго въ томъ же кузнечномъ отдѣленіи и приводимаго въ движеніе отъ паровой машины токарнаго цеха. Паръ для молотовъ получается отъ центральной котловой токарнаго отдѣленія. Кузнечнымъ цехомъ исполняются работы какъ для ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ и вагоновъ, такъ и по изготовленію запасныхъ частей и различныхъ предметовъ въ запасъ складовъ.

Мѣдницкая.

Это отдѣленіе оборудовано тремя круглыми горнами для наварки дымогарныхъ трубъ и мѣдницкихъ работъ. На дворѣ у стѣны старой сборной имѣется одинъ двухъогневой горнъ для

напайки мѣдныхъ концовъ дымогарныхъ трубъ. Воздухъ для дутья отъ вентилятора кузнечнаго отдѣленія.

Колесно-токарный  
цехъ.

Въ немъ установлены двѣ вертикальныхъ простого дѣйствія паровыя машины, по 25 лош. силъ каждая, получающія паръ отъ центральной котловой и приводящія въ движеніе станки колеснаго и деревообдѣлочнаго отдѣленія.

Оборудованіе колесно-токарнаго цеха состоитъ изъ:

станковъ для обточки бандажей 11 шт. (3 шт. стары и мало-производительны),

лобовыхъ—2,

для обточки пальцевъ кривошиповъ—1 (старъ и малопроизводительнень),

для обточки шеекъ осей—4 (1 шт. старъ и малопроизвод.).

токарныхъ—3,

сверлильныхъ—2 (1 старъ и малопроизвод.),

прессъ гидравлическій 1 (устарѣль и слабъ),

точило—1,

вентиляторъ для горна для сниманія бандажей 1,

четыре передвижныхъ подъемныхъ крана силою отъ  $1/2$  тонны до 4 тоннъ и другія вспомогательныя приспособленія.

Литейная.

Литейная Либавскихъ мастерскихъ исполняетъ лишь мелкія работы по отливкѣ бронзы и бабиту и оборудована соотвѣтствующими роду работъ приборами, всѣ же чугуныя отливки изготовляются въ литейной Гомельскихъ мастерскихъ.

## В. Вагонный отдѣлъ.

Вагонныя работы Либавскихъ мастерскихъ исполняются, главнѣйшимъ образомъ, въ 4-хъ зданіяхъ. Два изъ нихъ предназначены для ремонта и окраски пассажирскихъ 4-хъ осныхъ и 3-хъ осныхъ вагоновъ, одинъ для окраски товарныхъ, ремонтъ коихъ производится на дворѣ, и одинъ для окраски и ремонта исключительно 3-хъ осныхъ пассажирскихъ вагоновъ. Сарай этотъ помещается рядомъ съ токарнымъ отдѣленіемъ и имѣетъ еще отдѣленіе для краснодеревцевъ, модельщиковъ и краскотерку. Отопленіе этого сарая паровое отъ токарной, отопленіе малярной товарныхъ и пассажирскихъ вагоновъ—чугунными ребристыми печами. Отопленіе же мастерской для ремонта 4-хъ осныхъ пассажирскихъ вагоновъ паровое отъ спеціального котла.

Оборудованіе всѣхъ вагонныхъ сараевъ, кромѣ краскотерочной, заключается въ домкратахъ Беккера, слесарныхъ и столярныхъ верстакахъ и другихъ добавочныхъ приспособленіяхъ.

Деревообдѣлоч-  
ная.

Оборудованіе ея состоитъ изъ слѣдующихъ станковъ:

круглыхъ пилъ—4 (одна на дворѣ),

строгальныхъ—2 (1 старъ и малопроизводит.),

сверлильный—1,



токарныхъ—2,  
ленточная пила—1,  
долбежный—1,  
точильный станокъ—1 (на дворѣ),  
станокъ для распутыванія матрасной травы—1,  
точило—1,  
слесарные верстаки и другія добавочныя приспособленія.

Кузница вагон-  
наго отдѣленія.

Кузница вагоннаго отдѣленія оборудована двумя двухогневыми горнами, плитами для размѣтки и другими добавочными приборами. Работы въ ней производятся лишь мелкія, всѣ же крупныя поковки и работы исполняются въ соответствующихъ отдѣленіяхъ паровознаго отдѣла. Дутье вентилятора отъ отдѣльнаго электромотора.

Жестяницкая и кровельная вагоннаго отдѣла оборудованы слесарными верстаками и печами для нагрѣва паяльниковъ.

Отопление простыми печами.

При осмотрѣ мастерскихъ было отмѣчено, что помѣщеніе конторы мастерскихъ очень ветхое, тѣсное и, къ тому же, холодное.

Верхній этажъ конторы мастерскихъ занятъ складомъ моделей и чертежей.

По сообщенію начальника дороги, кредитъ на помѣщеніе для конторы предполагается внести въ самомъ недалекомъ будущемъ.

Деревянные стропила котельной, по мнѣнію Подкомиссіи надлежало бы замѣнить желѣзными.

Въ сборной главнымъ недостаткомъ служить отсутствіе подъемныхъ механизмовъ.

Механическая очень тѣсна.

Въ кузницѣ недостаетъ паровыхъ молотовъ и, кромѣ того, вслѣдствіе недостатка мѣста въ машинной, въ кузницѣ отдѣлена часть ея помѣщенія для машинной.

Отмѣчено также неудобное расположеніе столярной рядомъ съ механической, что является не безопаснымъ въ пожарномъ отношеніи.

Малярная очень мала.

Вагонная малярная занимаетъ хорошее помѣщеніе, но вслѣдствіе недостатка мѣста въ столярной, въ малярную помѣщаютъ вагоны для производства столярныхъ работъ.

Весь конвенціонный осмотръ вагоновъ производится на воздухъ какъ съ пассажирскими, такъ и съ товарными вагонами зимой и лѣтомъ.

Контора вагонныхъ мастерскихъ занимаетъ хорошій каменный домъ.

Въ вагонномъ сараѣ, предназначенномъ для работы съ товарными вагонами, производится ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, ремонтъ товарныхъ вагоновъ происходитъ снаружи.

Слѣдуя по территоріи мастерскихъ, Подкомиссія осматривала дымовую трубу, которая имѣетъ довольно значительную трещину; трещина произошла, какъ объяснили представители Либаво-Роменской ж. д., вслѣдствіе слабости грунта. За счетъ гарантіи заводъ производитъ въ настоящее время ремонтъ трубы.

Относительно общаго плана расположенія мастерскихъ слѣдуетъ отмѣтить, что зданія мастерскихъ слишкомъ раскинуты.

Всѣ осмотрѣнныя помѣщенія мастерскихъ найдены Подкомиссіей несоотвѣтственными и подлежащими расширенію, и оборудованіе мастерскихъ необходимо усилить; по сему испрашиваемые на эти предметы кредиты на 1911 годъ подлежатъ, по мнѣнію Подкомиссіи, отпуску.

Передъ осмотромъ депо начальникъ участка сл. тяги передалъ Предсѣдателю Подкомиссіи слѣдующій рапортъ о состояніи участка къ 5 іюля 1910 г.

I. Движеніе среднее за недѣлю—5 паръ поѣздовъ въ сутки.

II. Личный составъ:

а) паровозныя бригады.

	Пассаж. поѣзд.	Товарн. поѣзд.	Маневр. поѣзд.	Итого.
Машинистовъ . . . . .	7	13	16	36
Помощниковъ машинистовъ . .	7	13	—	20
Кочегаровъ . . . . .	3	—	16	19

б) число поденныхъ:

1) мастеровыхъ . . . . . 104  
2) чернорабочихъ . . . . . 26

Итого . . 130

III. Подвижной составъ:

а) паровозы:

1) пассажирскіе II

изъ нихъ;

Въ большомъ ремонтѣ сер. ПБ № 10 въ Либавск. мастер. съ 2 іюля—1909 г.

Въ большомъ ремонтѣ сер. ПБ № 11 въ Либавск. мастер. съ  
3 марта 1911 г.

Въ маломъ ремонтѣ сер. ПР № 20 въ депо съ 17 ноября.

Итого изъятыхъ изъ движенія . . . . .	3 шт.,
исправныхъ въ движеніи . . . . .	6 „
исправныхъ лишнихъ . . . . .	2 „
<hr/>	
Всего . . . . .	11 шт.

2) Товарные 3-хъ осные . . . . .	14 „
„ 4-хъ осные . . . . .	26 „
<hr/>	
Итого . . . . .	40 шт.

Изъ нихъ:

въ больш. ремонтѣ ТШ № 250 въ Либав. мастер. съ 11 дек. 1909 г.	
„ „ „ „ № 268 „ „ „ „ 5 іюня 1910 „	
„ „ „ „ № 403 „ „ „ „ 27 февр. 1910 „	
Въ маломъ ремонтѣ сер. ТБ № 103 въ депо съ 21 іюня 1910 „	
„ „ „ „ „ № 131 „ „ „ „ 8 февр. 1910 „	
„ „ „ „ „ № 509 „ „ „ „ 8 февр. 1910 „	
„ „ „ „ „ ТА № 733 „ „ „ „ 21 іюня 1910 „	

Итого изъятыхъ изъ движенія . . . . .	7 шт.,
исправныхъ въ движеніи . . . . .	12 „
на маневрахъ . . . . .	7 „
исправныхъ лишнихъ . . . . .	14 „
<hr/>	
Итого . . . . .	40 шт.

б) В а г о н ы:

1) пассажирскіе:

въ ремонтѣ I кл. № 29 съ 2 іюля.	
„ II „ № 236 съ 2 „	
„ III „ № 443 съ 2 „	
„ „ „ № 454 съ 2 „	

Всего . . . . .	4 вагона.
-----------------	-----------

2) Товарныхъ:

въ конвенціонномъ осмотрѣ . . . . .	41 шт.,
„ маломъ ремонтѣ . . . . .	4 „
неподанныхъ въ ремонтъ сл. движенія . . . . .	27 „

Итого . . . . .	72 шт.
-----------------	--------

## IV. Водоснабженіе.

Водокачекъ на участкѣ—5; изъ нихъ водокачка на ст. Либава пас. неисправна вслѣдствіе пониженія уровня воды въ скважинѣ.

Затѣмъ Подкомиссія перешла въ основное депо и мастерскія Либавскаго участка сл. тяги.

Для ремонта, стоянки и промывки паровозовъ имѣется одно прямоугольное паровозное зданіе площадью въ 259,50 кв. саж., на 12 стойлъ.

Въ паровозномъ зданіи имѣется:

- 1) вытяжныхъ трубъ гончарныхъ—10,
- 2) промывныхъ крановъ—2,
- 3) домкратовъ сист. Беккера—2 комплекта,
- 4) слесарные верстаки и другіе вспомогательные предметы оборудованія.

Нопосредственно къ паровозному зданію примыкаетъ мастерская общею площадью въ 89 кв. саж., состоящая изъ:

механической . . . . .	31 кв. саж.,
кузницы . . . . .	17 „ „
машиннаго отдѣленія . . . . .	6,5 „ „
инструментальной . . . . .	7,5 „ „
пылеочистительной станціи для вагонной мебели . . . . .	3,5 „ „

При мастерской же находится и механическая прачешная площадь въ 23,5 кв. саж., служащая для мойки вагонныхъ чехловъ и зановѣсокъ, а также различнаго бѣлья дежурныхъ комнатъ.

Мастерская участка выполняетъ работы по подъемкѣ паровозовъ и текущему ремонту ихъ, всѣ работы по періодическому осмотру и текущему ремонту пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, всѣ токарныя и крупныя кузнечныя работы по ремонту товарныхъ вагоновъ, а также всѣ работы по ремонту предметовъ оборудованія водокачекъ своего участка.

*Оборудованіе мастерской.*

Паровая одноцилиндровая машина въ 10 л. силъ при котлѣ въ 24,45 кв. метр. поверхностью нагрѣва и 6 атм. давленія:

токарныхъ станковъ . . . . .	2 шт.,
строгальныхъ „ . . . . .	2 „
сверлильныхъ „ . . . . .	4 „
наждачный „ . . . . .	1 „
точильныхъ камней . . . . .	3 „

Кузница оборудована однимъ четырехмѣстнымъ горномъ и центробѣжнымъ вентиляторомъ; кромѣ того, для кузнечныхъ работъ имѣется 3 переносныхъ горна.

При пылеочистительной станціи имѣется:

- 1) Паровой котель поверхностью нагрѣва въ 16,20 кв. метр. при 5 атм. давленія.
- 2) Воздушныхъ насосовъ Вестингауза—2.

При прачешной имѣется:

полоскательная и стирочная машина . . . . .	1,
центрофуга . . . . .	1,
бучильникъ . . . . .	1,
катоковъ для бѣлья . . . . .	1.

Всѣ станки прачешной приводятся въ движеніе отъ паровой машины депо.

Отопленіе паровознаго зданія и мастерскихъ паровое и частью ребристыми печами.

Освѣщеніе электрическое, энергія получается отъ электрической станціи Либавскаго городского трамвая. Для ремонта пассажирскихъ вагоновъ на ст. Либава-пассажирская имѣется два вагонныхъ сарая, оба для періодическаго осмотра и текущаго ремонта класныхъ вагоновъ, первый на 4 стойла площадью въ 93 кв. саж., оборудованъ столярными верстаками и 2 комплектами вагонныхъ домкратовъ, а второй на два стойла площадью въ 41 кв. саж., служить для окраски вагоновъ.

На ст. Либава—товарная имѣется сарай и кузница для текущаго ремонта и періодическаго осмотра товарныхъ вагоновъ.

Оборудованіе вагоннаго сарая и кузницы состоитъ изъ одного четырехмѣстнаго горна съ мѣхомъ и столярныхъ и слесарныхъ верстаковъ.

Длина тракціонныхъ путей—2060 погонныхъ саж.

При депо имѣется три поворотныхъ круга діаметромъ: 1) 64'; 2) 55'6"; и 3) 51'9".

При осмотрѣ зданій депо было признано необходимымъ произвести ремонтъ стропиль, пришедшихъ въ плохое состояніе.

Въ мастерскихъ депо ощущается недостатокъ свѣта.

При осмотрѣ участковъ мастерскихъ начальникъ сл. тяги демонстрировалъ Подкомиссіи пылевсасывающій аппаратъ.

Существующее водоснабженіе ст. Либава-пас. производится изъ артезіанскаго колодца; количество воды, доставляемое источникомъ, неограниченное, мощность машины—8 л. с., жесткость воды—33° франц., вода для питья пригодна; водоснабженіе ст. Либава—тов. производится изъ обыкновеннаго колодца, количество воды, доставляемое источникомъ, неограниченное, мощность машины—6 л. с., жесткость воды—35° франц., вода для питья пригодна.

За отсутствіемъ достаточнаго запаса воды на случай пожара на ст. Либава-пас. предположено соединеніе водопроводной

сѣти пассажирской ст. Либава съ сѣтью мастерскихъ укладкой трубъ діаметр. въ 6". Укладка соединительной линіи, длиной въ 270 саж., необходима для пассажирской станціи въ пожарномъ отношеніи; потребный напоръ имѣется въ сѣти мастерскихъ, которыя снабжены пожарнымъ насосомъ.

Изъ депо Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ.

Мимо воинскаго запаса досокъ и запаса дерева для вагоновъ Подкомиссія прослѣдовала къ сараю, въ которомъ хранится цементъ, толь и проч.

Затѣмъ былъ осмотрѣнъ сарай, въ которомъ помѣщается старый инвентарь, желѣзо, свинецъ и другіе подобные матеріалы.

Здѣсь же расположенъ амбаръ для сортового желѣза и болѣе цѣннаго матеріала.

Далѣе идетъ рядъ другихъ амбаровъ для гвоздей, красокъ и пр.

По осмотрѣ этихъ амбаровъ Подкомиссія перешла въ контору матеріальнаго склада, занимающую хорошее помѣщеніе.

Въ конторѣ Подкомиссія провѣряла книги, при чемъ было установлено, что по книгамъ разность выданнаго матеріала дѣлается несвоевременно.

Вся территория матеріальнаго склада обнесена заборомъ.

На свободной площади склада сложенъ старый ломъ.

Слѣдуетъ отмѣтить, что въ помѣщеніи, гдѣ находится керосинъ, сложена и пакля; для смазочныхъ матеріаловъ имѣется подвалъ.

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія прослѣдовала въ дежурныя комнаты кондукторскихъ бригадъ. Домъ новый, типа такого же, какъ на ст. Муравьево.

Въ 10 час. 20 мин. былъ поданъ паровозъ съ вагономъ и Подкомиссія отбыла на товарную станцію.

Работа ст. Либава за 1909 годъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Среднее число поѣздовъ въ сутки:

	З а г о д ъ .						Въ періодъ усиленнаго движенія.					
	Прибывшихъ.			Отправленныхъ.			Прибывшихъ.			Отправленныхъ.		
	Пассаж.	Товари.	Всего.	Пассаж.	Товари.	Всего.	Пассаж.	Товари.	Всего.	Пассаж.	Товари.	Всего.
Нечетныхъ . . .	3	8	11	—	—	—	3	12	15	—	—	—
Четныхъ . . . .	—	—	—	3	6	9	—	—	—	3	8	11
Итого . .	3	8	11	3	6	9	3	12	15	3	8	11

При этомъ суточный вагонооборотъ по отправленію и прибытію былъ:

	За годъ.	Въ періодъ усиленнаго движенія.
Отправлено съ нечетными поѣздами . . . . .	274	428
Прибыло съ нечетными поѣздами . . . . .	273	422
Всего . . . . .	547	850

Для преодоленія этой работы ст. Либава служатъ пути числомъ 122 и протяженіемъ 76,113 верстъ.

Пропускная способность станціи за 1909 годъ выразилась слѣдующимъ числомъ поѣздовъ:

нечетныхъ . . . . . 14 съ 600 ваг. въ сутки,  
четныхъ . . . . . 10 съ 430 „ „

Грузооборотъ за 1909 г. былъ:

нагружено средствами станціи . . . 14.667.883 пуд.,  
перегружено . . . . . 1.286.244 „  
выгружено . . . . . 62.397.388 „

Итого . 78.371.515 пуд.

На ст. Либава—товарныхъ складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ—1.605,17 кв. саж. на 533 ваг., крытыхъ платформъ—2.925,67 кв. саж. на 975 ваг., открытыхъ платформъ—70,00 кв. саж. на 23 ваг., шатровъ—3.247,96 с. на 1.082 ваг., подстиловъ—251 кв. саж. на 83 ваг., пакгаузовъ для большой скорости 39,73 кв. саж. на 13 ваг.

На ст. Либава—тов. имѣется вѣсовъ: товарныхъ и багажныхъ: десятичной системы: передвижн. 2, врѣзн. 1, сотенныхъ: передв. 47, врѣзн. 7. Вагонныхъ вѣсовъ 4, подъемной силы по 1.800 пуд., съ длиной помоста по 20'6'', и 1 подъемной силы въ 1.500 пуд. съ длиной помоста по 15'6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>''.  
На ст. Либава—пас. товарныхъ и багажныхъ вѣсовъ сотенныхъ: передвижн. 2 и врѣзн. 1; вагонныхъ вѣсовъ двое: 1) подъемной силы въ 1.800 пуд., съ длиной помоста въ 20'6'' и 2) подъемной силы въ 1.500 пуд., съ длиной помоста въ 16'5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>''.  
По прибытіи на товарный дворъ начальникомъ ст. Либава—тов. былъ поданъ рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что съ 1-го января по 1-е июня 1910 г. состоялись слѣдующія операци:

прибыло всѣхъ грузовъ. . . 23.387.812 пуд.,  
изъ нихъ:

хлѣбнаго груза. . . . .	8.088.159 пуд.,
лѣсныхъ матеріаловъ . . . .	11.365.698 „
мелочныхъ грузовъ . . . . .	348.394 „
остальныхъ грузовъ . . . . .	3.585.561 „

Прибыло переработаннаго груза по главнымъ теченіямъ ст.  
1-го января по 1-е июня 1910 г.:

хлѣбныхъ грузовъ:

съ Рязанско-Уральской дороги черезъ Смоленскъ, Двинскъ	2.435.095 пуд.
съ Московско - Кіево - Воро- нежской дороги черезъ Брянскъ, Двинскъ . . . . .	858.495 „
тоже черезъ Бахмачъ . . . . .	29.250 „
съ Московско - Казанской до- роги черезъ Москву, Ми- таву, Муравьево . . . . .	399.749 „
съ Юго - Восточныхъ черезъ Орель, Двинскъ. . . . .	1.079.127 „
съ Сызрано-Вяземской черезъ Смоленскъ, Двинскъ . . . . .	694.500 „

Лѣсныхъ матеріаловъ:

съ Либаво-Роменской дороги	6.044.295 пуд.
съ Московско - Виндаво - Ры- бинской черезъ Митаву, Муравьево . . . . .	1.681.997 „
съ Риги - Орловской черезъ Муравьево . . . . .	793.149 „
съ Николаевской дороги че- резъ Молодечно . . . . .	1.123.484 „

Мелочныхъ грузовъ:

съ Московско - Виндаво - Ры- бинской дороги (Петер- бургъ) черезъ Митаву, Му- равьево . . . . .	29.971 пуд.
съ Сѣверо-Западныхъ дорогъ (Варшава, Вильна) черезъ Кошедары . . . . .	130.192 „
съ Риги - Орловской (Рига) че- резъ Муравьево . . . . .	129.745 „



Отправлено всѣхъ грузовъ. . . 5.701.731 пуд.,  
изъ нихъ:

сельдей . . . . .	1.302.812 пуд.,
машинъ . . . . .	308.312 „
соли . . . . .	191.101 „
землеудобрит. туковъ . . . . .	1.058.508 „
мелочныхъ грузовъ . . . . .	825.149 „
остальныхъ грузовъ . . . . .	2.015.849 „

Отправлено переработаннаго груза по главнымъ теченіямъ съ  
1-го января по 1-е іюля 1910 г.:

сельдей:

на Московско - Виндаво - Ры- бинскую дорогу черезъ Му- равьево . . . . .	19.873 пуд.,
на Риго - Орловскую дорогу черезъ Двинскъ . . . . .	76.432 „
тоже черезъ Муравьево. . . . .	7.985 „
на Сѣверо-Западные дороги черезъ Кошедары. . . . .	18.036 „

Машинъ разныхъ:

на Сибирскую дорогу черезъ Муравьево, Ригу, Петер- бургъ, Вятку . . . . .	8.969 пуд.,
на Средне-Азіатскую дорогу черезъ Муравьево, Митаву, Москву, Кинель, Ташкентъ . . . . .	6.314 „
на Южные дороги черезъ Бахмачъ . . . . .	18.242 „

С о л и:

на Либаво-Роменскую дорогу . . . . .	97.290 пуд.,
на Сѣверо-Западные дороги черезъ Кошедары. . . . .	56.550 „

Землеудобрительныхъ туковъ:

на Либаво-Роменскую дорогу . . . . .	192.653 пуд.,
на Сѣверо-Западные дороги черезъ Кошедары . . . . .	35.987 „
на Юго-Западные-дороги че- резъ Кошедары, Вильну, Сарны . . . . .	247.334 „

## Мелочныхъ грузовъ:

на Сѣверо-Западные дороги черезъ Кошедары . . . . .	49.936 пуд.,
на Риго - Орловскую дорогу черезъ Муравьево . . . . .	32.102 „
на Московско - Виндаво - Ры- бинскую дорогу черезъ Муравьево . . . . .	16.419 „
Въ истекшемъ юнѣ мѣсяцѣ прибыло всѣхъ гру- зовъ . . . . .	3.830.469 пуд.,

## изъ нихъ:

хлѣбнаго груза . . . . .	741.159 пуд.,
лѣсныхъ матеріаловъ . . . . .	2.132.891 „
мелочныхъ грузовъ . . . . .	54.540 „
остальныхъ грузовъ . . . . .	901.879 „
Отправлено всѣхъ грузовъ . . . . .	1.262.950 пуд.,

## изъ нихъ:

сельдей . . . . .	535.895 пуд.,
машинъ разныхъ . . . . .	97.816 „
землеудобрительныхъ туковъ . . . . .	110.440 „
соли . . . . .	25.401 „
мелочныхъ грузовъ . . . . .	199.002 „
остальныхъ грузовъ . . . . .	294.396 „
Въ текущемъ юлѣ мѣсяцѣ прибыло всѣхъ гру- зовъ . . . . .	561.905 пуд.,

## изъ нихъ:

хлѣбнаго груза . . . . .	134.149 пуд.
лѣсныхъ матеріаловъ . . . . .	321.582 „
мелочныхъ грузовъ . . . . .	6.284 „
остальныхъ грузовъ . . . . .	99.890 „

Отправлено всѣхъ грузовъ . . . . . 142.049 пуд.,

## изъ нихъ:

сельдей . . . . .	62.292 пуд.
машинъ разныхъ . . . . .	5.959 „
землеудобрительныхъ туковъ . . . . .	24.503 „
соли . . . . .	3.002 „
мелочныхъ грузовъ . . . . .	19.703 „
остальныхъ грузовъ . . . . .	26.590 „

Въ отчетное 4 число іюля мѣсяца:

	Поѣз- довъ.	Вагоновъ. Груже- ныхъ.	Порож- нихъ.
Прибыло . . . . .	7	242	6
Отправлено . . . . .	4	141	54

Выгружено на складахъ станціи 53 ваг.

Выгружено и вывезено получителями 24 ваг.

Вывезено получителями со складовъ станціи 8 ваг.

Осталось на складахъ къ 5 іюля 95 вагон.

4-го іюля въ распоряженіи станціи находилось:

Подъ нагрузкой крытыхъ . . . . .	110,	платформъ . . . . .	17
„ выгрузкой „ . . . . .	119	„ . . . . .	70
въ резервѣ „ . . . . .	210	„ . . . . .	19
<hr/>			
Итого здоровыхъ . . . . .	439	„ . . . . .	106
Въ маломъ ремонтѣ крытыхъ . . . . .	129	„ . . . . .	31
<hr/>			
Всего крытыхъ . . . . .	568,	платформъ . . . . .	137

Подкомиссія посѣтила баракъ для рабочихъ грузчиковъ площадью въ  $22 \times 4$  кв. саж. и затѣмъ осмотрѣла сарай, служащій для ремонта вагоновъ.

При этомъ вагонномъ сараѣ имѣется кузница.

При осмотрѣ вагоннаго сарая Подкомиссіей было установлено, что помѣщеніе это служить, собственно, мастерской, такъ какъ для помѣщенія вагона нѣтъ мѣста.

Начальникомъ дороги было доложено, что на 1911 годъ управленіемъ Либаво-Роменской ж. д. вносится кредитъ на расширение этого сарая.

Осмотрѣвъ всѣ складочныя помѣщенія, а также детально познакомившись съ расположеніемъ путей, Подкомиссія перешла къ осмотру товарной конторы.

Товарная контора занимаетъ хорошій двухъ этажный каменный домъ площадью въ  $20,78 \times 6,28$  кв. саж.

Помѣщеніе вполне достаточно и несмотря на то, что въ день посѣщенія конторы Подкомиссіей, въ конторѣ было довольно много отправителей и получателей груза, тѣсноты и неудобства не было замѣтно.

Изъ товарной конторы Подкомиссія прослѣдовала мимо барака для рабочихъ, нанимаемыхъ для очистки станцій отъ снѣга, и въ томъ же вагонѣ, въ которомъ прибыла на товарный дворъ, Подкомиссія отбыла въ Либавскій портъ, на Южный берегъ канала, гдѣ находится и таможня.

Въ виду особой тѣсноты на набережной канала, гдѣ расположена и таможня и гдѣ имѣется одинъ лишь путь и ширина набережной небольшая (4,5 саж.), Подкомиссія остановилась, не доѣзжая таможни, и, осмотрѣвши эту часть набережной канала, отбыла на сѣверный берегъ, по которому идутъ мимо ряда каменныхъ амбаровъ два пути, переходящіе въ одинъ, съ развѣздами.

Пути имѣютъ переходы, вся набережная вымощена.

Ширина набережной у амбаровъ достигаетъ лишь 8 саж.

На набережныхъ имѣется два подъемныхъ крана, изъ которыхъ работаетъ лишь одинъ, находящійся у таможни, другой же бездѣйствуетъ.

Здѣсь по сѣверной набережной Подкомиссія прослѣдовала мимо двухъ желѣзнодорожныхъ амбаровъ, сдающихся, какъ сообщилъ начальникъ сл. движенія, въ аренду за 1.600 руб., и частныхъ лѣсныхъ складовъ.

Затѣмъ Подкомиссія прибыла къ ковшу.

О Либавскомъ портѣ слѣдуетъ сказать, что портъ этотъ относится къ числу незамерзающихъ портовъ: входъ въ портъ бываетъ закрытъ разъ въ нѣсколько лѣтъ и то лишь на нѣсколько дней.

Либавскій портъ состоитъ изъ:

- 1) канала, соединяющаго Либавское озеро съ закрытымъ аванпортомъ,
- 2) ковша или зимней гавани и
- 3) рейдовыхъ набережныхъ, защищенныхъ внутреннимъ волноломомъ.

Либаво-портовый городъ Курляндской губ., лежитъ подъ  $57^{\circ}31'$  сѣверной широты и  $21^{\circ}1'$  западной долготы у весьма пологой выпуклости западнаго курляндскаго берега, идущей приблизительно, по меридіану. Городъ расположенъ на узкой песчаной косѣ, отдѣляющей Либавское озеро отъ моря, по обѣимъ сторонамъ портоваго канала, служащаго выходомъ въ море для водъ озера и впадающей въ послѣднее небольшой рѣчки Бартау; черезъ каналъ перекинута 2 моста, имѣющіе разводныя части.

Либава является конечнымъ пунктомъ Либаво-Роменской и узкоколейной Либаво-Газенпотской ж. д.

Промышленность въ городѣ развита довольно сильно. Болѣе значительныхъ заводовъ насчитывается около 20, изъ нихъ 5—крупныхъ. Народонаселеніе въ городѣ около 80.000 человекъ.

Къ сѣверу отъ города находится военный портъ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III, вокругъ же города расположены форты Либавской крѣпости.

Главнѣйшія данныя, относящіяся къ сооруженіямъ порта, сгруппированы въ нижеслѣдующей таблицѣ.

## А. Защитныя сооруженія.

1. Южный молъ . . . . .	2.123	пог. метр.
2. Южный волноломъ . . . . .	235	” ”
3. Съверный молъ . . . . .	384	” ”
3. Раздѣлительный молъ. . . . .	993	” ”
5. Внутренній волноломъ . . . . .	661	” ”
6. Оградительный молъ . . . . .	309	” ”
7. Охранная стѣнка у рейдовъ на набережныхъ . . . . .	171	” ”

Итого . . . 4.876 пог. метр.

## Б. Портовыя сооруженія.

Наименованіе сооруженій.	Длина причальныхъ линий (въ метр.) глубиной.					Водная площадь бассейна (въ гектар.).	Площадь портовой территории (въ гектарахъ).	Глубина бассейна.	
	1,52—3,04 ниже самого низкаго горизонта (0,98—3,04 ниже ордин.).	3,5—4,42 м. ниже самого низк.гориз. (3,96—4,88 м. ниже ординара).	5,02 м. ниже самого низ- каго горизонта (5,48 м. ниже ордин.)	6,24 м. ниже самого низ- каго горизонта (6,7 м. ниже ординара).	7,45 м. ниже самого низкаго горизонта (7,91 м. ниже ордин.)			Ниже самаго низкаго горизонта (въ метрахъ).	Ниже ординара (въ метр.).
1. Набережныя ковша	—	—	—	—	—	—	18,7		
а) старыя . . . . .	—	—	439	—	—	—	—		
б) новыя . . . . .	—	—	—	1.109	—	—	—		
2. Рейдовыя набережныя . . . . .	—	—	—	—	351	—	7,1		
3. Спускъ у рейд. на- бережной. . . . .	—	33	—	—	—	—	—		
4. Набережныя въ кан- налѣ . . . . .	—	—	—	—	—	—	17*)		
а) массивовыя вы- сотой въ 3,05 м.	—	—	—	106	—	—	—		
б) массивовыя вы- сотой въ 2,13 м.	—	53	—	1.824	—	—	—		
в) на свайномъ основаніи . . . . .	209	793	—	—	—	—	—		
г) деревян. при- станей и моще- ныхъ спусковъ	583	—	—	—	—	—	—		
5. Углубленная вод- ная площадь у рей- довыхъ набереж- ныхъ . . . . .	—	—	—	—	—	12,1	—	7,47	7,93
6. Водн. площадь ков- ша . . . . .	—	—	—	—	—	16,9	—	5,70	6,16
7. Углублен. водн. площадь канала въ аванпортѣ . . . . .	—	—	—	—	—	10,24	—	8,07	8,53
8. Тоже кан. въ гавани	—	—	—	—	—	17,2	—	5,70	6,16
” ” ” ”	—	—	—	—	—	5,4	—	5,03	5,49
” ” ” ”	—	—	—	—	—	1,83	—	4,42	4,88
Итого . . . . .	792	879	439	3.039	351	63,67	42,8	—	—

\*) Включая площадь, занятую амбарами.

Въ ковшѣ Либавскаго порта сосредоточивается главная часть экспорта лѣсныхъ матеріаловъ; остальная часть этого товара отправляется съ рейдовыхъ набережныхъ и набережныхъ канала. На набережныхъ ковша разгружаются также пароходы съ углемъ, доставляемымъ для нуждъ нѣкоторыхъ крупныхъ заводовъ; съ этихъ же набережныхъ отправляются лошади и часть эмигрантовъ, а именно тѣ изъ нихъ, которые на мѣсто переселенія слѣдуютъ съ пересадкой въ англійскихъ портахъ на эмигрантскіе пароходы.

Рейдовые набережныя служатъ, какъ выше было упомянуто, отчасти для отправки лѣса, главнымъ же образомъ утилизируются онѣ для цѣлей прямого заатлантическаго судоходства: съ этихъ набережныхъ производится посадка на суда эмигрантовъ, отправляющихся въ Америку прямыми рейсами; на нихъ же выгружаются грузы, прибывшіе непосредственно изъ Америки, и на территоріи же рейдовыхъ набережныхъ грузы эти подвергаются досмотру.

Набережныя въ каналѣ, за исключеніемъ участка передъ таможеней, имѣющаго специальное назначеніе, служатъ для отправки и ввоза разнообразныхъ грузовъ и для пароходовъ, совершающихъ срочные рейсы.

Вдоль ковша проложены рельсовые пути.

Для грузовъ, подлежащихъ таможенному досмотру, имѣется достаточное количество складочныхъ помѣщеній въ районѣ таможни.

Изъ порта Подкомиссія возвратилась на пассажирскую станцію, гдѣ въ помѣщеніи вокзала имѣла совѣщаніе съ представителями биржевого комитета и города Либавы.

Протоколь засѣданія прилагается особо.

Предсѣдатель Подкомиссіи *фонъ-Экснарре*.

Члены Подкомиссіи: { *Д. И. Герценшицъ.*  
*И. В. Синадино.*

Дѣлопроизводители: { *Ар. Лаврентьевъ.*  
*Сер. Воишевъ.*

## СІМСОКЪ ПРІЛОЖЕНІЙ

1. Схема адміністративного району.
2. Таблиця розподілу населення.
3. Присяга № 135 від 29 вересня 1901 р. в повному обсязі (ст. стор. 8).
4. Присяга № 136 від 19 вересня 1901 р. в повному обсязі (ст. стор. 9).
5. Відомість з поштовими відомостями про населення, ст. 1, відомості 1900 р. по 4 лютий 1901 р. (ст. стор. 10).
6. Свідчення з присяги сільських і міських громадян про податки до оподаткування за 1900—1901 рр. (ст. стор. 11).
7. Присяга № 137 від 30 вересня 1901 р. в повному обсязі, доповнена згідно з постановою комісії від 1901 року (ст. стор. 12).
8. Описна перелік земельних ділянок (ст. стор. 13).
9. Інформація про земельні ділянки (ст. стор. 14).
10. Інформація про земельні ділянки (ст. стор. 15).
11. Журнальний розподіл земельних ділянок (ст. стор. 16).
12. Відомість розподілу земель на сільські, міські та інші (ст. стор. 17).
13. Схематичний план району з позначенням земельних ділянок (ст. стор. 18).
14. Присяга з присягою сільських громадян (ст. стор. 19).
15. Відомість про земельні ділянки (ст. стор. 20).
16. Таблиця (ст. стор. 21).
17. Дані про результати роботи парламенту, з розподілом на роки з 1901 по 1901 рік (ст. стор. 22).
18. Присяга № 138 від 1 жовтня 1901 р. в повному обсязі (ст. стор. 110 і 112).
19. Описні дані про земельні ділянки, згідно з актом від 1901 року (ст. стор. 23—24).
20. Дані про результати роботи парламенту.
21. Дані про земельні ділянки.
22. Дані про земельні ділянки.

### IV.

## П р и л о ж е н і я

# Р И В Ж О Р Н О Ц Ъ

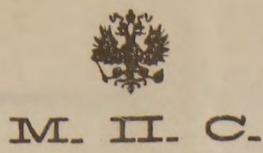
Редакция		Д. В. Гривин
Секретарь		Н. Н. Сидоров
Корректор		А. А. Сидоров
Издание		1920



## СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

1. Схема административнаго дѣленія.
2. Таблица результатовъ эксплуатаціи.
3. Приказъ № 137 отъ 29 сентября 1907 г. о контролѣ поѣздовъ (къ вопр. 8).
4. Приказъ № 73 отъ 10 апрѣля 1910 г. о выдачѣ желѣзнодорожнымъ служащимъ награды за обнаруженіе излишняго вѣса (къ вопр. 9).
5. Вѣдомость о пополненіи дѣль по претензіямъ съ 1 января 1899 г. по 1 января 1910 г. (къ вопр. 10).
6. Свѣдѣнія о приблизительныхъ и окончательныхъ валовыхъ доходахъ по эксплуатаціи за 1905—1909 гг. (къ вопр. 13).
7. Приказъ № 64 отъ 26 марта 1910 г. о неправильностяхъ, допускаемыхъ станціонными агентами по грузовымъ операціямъ (къ вопр. 123).
8. Описаніе порядка составленія перечня заготовокъ (къ вопр. 38).
9. Наставленіе агентамъ, принимающимъ поставляемые для дороги матеріалы (къ вопр. 44).
10. Журнальное постановленіе совѣта управленія дороги отъ 26 апрѣля 1910 г. за № 100 о реорганизаціи матеріальной сл. (къ вопр. 57).
11. Журнальное постановленіе совѣта управленія дороги отъ 12 февраля 1910 г. за № 112 о хозяйственной заготовкѣ матеріаловъ (къ вопр. 57).
12. Вѣдомость распредѣленія рельсъ на главномъ пути къ 1 января 1910 г. (къ вопр. 58).
13. Схематическій планъ дороги съ показаніемъ расположенія карьеровъ (къ вопр. 59).
14. Циркуляръ о поикетной смѣнѣ шпаль (къ вопр. 62).
15. Вѣдомость водоснабженія Либаво-Роменской ж. д. (къ вопр. 87).
16. Таблица къ вопр. 107.
17. Данныя о результатахъ работы паровозовъ, о расходахъ по ремонту ихъ и на топливо за 1901—1909 гг.
18. Приказъ № 88 отъ 2 іюня 1909 г. о составленіи поѣздовъ по вѣсу (къ вопр. 110 и 112).
19. Описаніе случаевъ браковки предметовъ, принятыхъ заводской инспекціей и агентами дорогъ (къ вопр. 2—2 орган. прогр).
20. Данныя Государственнаго Контроля.
21. Планъ Гомельскихъ мастерскихъ.
22. Планъ главныхъ Либавскихъ мастерскихъ.





М. П. С. ЛИБАВО-РОМЕНСКАЯ ЖЕЛЪЗНАЯ ДОРОГА.

Служба Пути и Зданий ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛЪ

Минскъ губ.

Раздѣленіе линіи на районы, подвѣдомственные Забѣдывающимъ предвѣдѣніемъ войскъ и комендантамъ желѣзнодорожныхъ станцій

Забѣдывающіе предвѣдѣніемъ войскъ.

Table with 4 columns: Район, Назначеніе, Назначеніе войск, Мѣсто жительства. Rows include Либавскій районъ, Врестъ-Паранский районъ, etc.

Коменданты желѣзнодорожныхъ станцій

Table with 4 columns: № районъ, Названіе районъ, Назначеніе участка, Мѣсто жительства. Rows include Либавскій районъ, Врестъ-Паранский районъ, etc.

Распределение станцій по депо.

Table with 5 columns: Названіе депо и участка, Станція, обслуживаемая депо по ремонту вагоновъ, Станція, обслуживаемая депо по ремонту локомотивовъ, Промѣдъ, обслуживаемый депо по ремонту вагоновъ, Промѣдъ, обслуживаемый депо по ремонту локомотивовъ, Примѣчаніе.

Распределение линіи по Службѣ Давненія.

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include 1. Отъ ст. Либавы до Рязьдана № 5, etc.

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ ОДЪЛЕНІЙ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include 1. Отъ ст. Либавы до ст. Комендантъ, etc.

По службѣ телеграфа.

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ ОДЪЛЕНІЙ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include I. Отъ ст. Либавы до ст. Полевая, etc.

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include 1. Отъ ст. Либавы до ст. Добавляево, etc.

Распределение линіи по Службѣ Тяги

Table with 3 columns: Названіе участка, РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include Либавскій, Рязьданскій, Калужскій, etc.

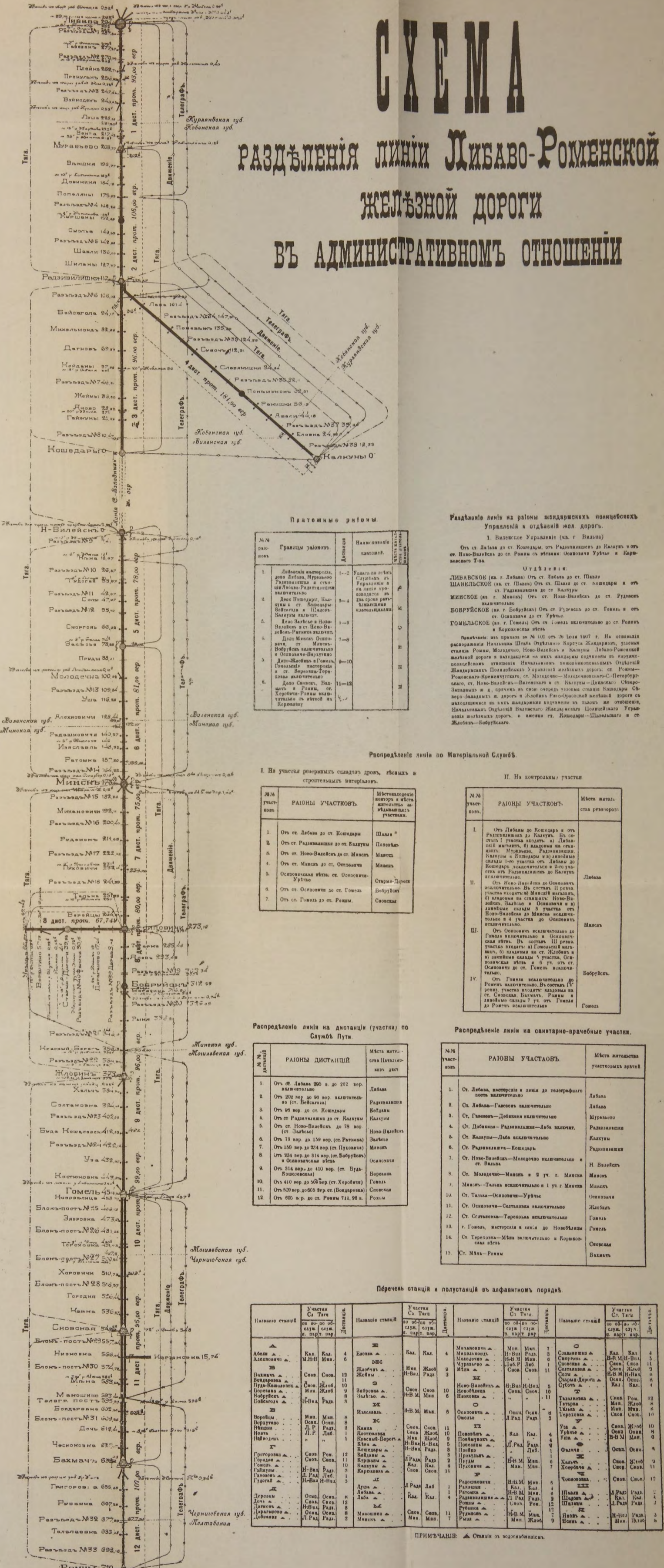
Table with 3 columns: Названіе участка, РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include Либавскій, Рязьданскій, Калужскій, etc.

Условные знаки:

- Закрытое депо, ○ Оборотное депо, ○ Основное депо, ▲ Главная складъ Материальной Службы, etc.

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include 1. Отъ ст. Либавы до ст. Комендантъ, etc.

СХЕМА РАЗДѢЛЕНІЯ ЛИНІИ ЛИБАВО-РОМЕНСКОЙ ЖЕЛЪЗНОЙ ДОРОГИ ВЪ АДМИНИСТРАТИВНОМЪ ОТНОШЕНІИ



Раздѣленіе линіи на районы железнодорожныхъ станцій

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include I. Либавскій, II. Рязьданскій, etc.

Распределение линіи по Материальной Службѣ.

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include I. На участкахъ резервныхъ складовъ, etc.

Распределение линіи на дистанціи (участки) по Службѣ Пути

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ ДИСТАНЦІЙ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include 1. Отъ ст. Либавы 200 в. до 202 в., etc.

Распределение линіи на санитарно-врачебные участки.

Table with 3 columns: № участка, РАЙОНЫ УЧАСТКОВЪ, Мѣсто жительства ревизора участка. Rows include 1. Ст. Либавы, восточная и западная, etc.

Перечень станцій и полустанцій въ алфавитномъ порядкѣ

Table with 4 columns: Названіе станцій, Удаленіе отъ ст. Либавы, Названіе станцій, Удаленіе отъ ст. Либавы. Rows include Аболитовъ, Александровскій, etc.

ПРИМѢЧАНІЕ: ▲ Станція въ подвѣдѣніи.



# ТАБЛИЦА

## результатовъ эксплуатаціи Либаво-Роменской желѣзной дороги.

№.№ графѣвъ.	Название графѣвъ.	Г о д ы.														Примѣчаніе.
		1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	1902 г.	1903 г.	1904 г.	1905 г.	1906 г.	1907 г.	1908 г.	
1	Отдѣлъ I. Центральное Управление, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы . . .	3,54	3,44	4,06	4,00	3,60	3,48	4,78	4,65	5,26	4,52	4,57	4,50	4,15	5,38	4,37
2	Глава I. Управление желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба . . . . .	0,82	0,84	0,91	0,91	0,84	0,86	0,95	1,00	0,95	0,96	0,91	0,92	0,85	1,11	0,80
3	Глава II. Служба сборовъ . . . . .	2,72	2,60	3,15	3,09	2,76	2,62	3,02	3,50	3,50	2,75	2,89	2,76	2,49	3,34	2,68
4	Глава III. Ощіе расходы . . . . .	2,71	2,70	2,99	2,97	2,88	2,80	3,00	3,08	2,98	3,19	3,09	3,18	3,06	3,57	3,36
5	Отдѣлъ II. Управление дорогой, врачебная и матеріальная части . . . . .	1,38	1,39	1,47	1,46	1,51	1,41	1,49	1,52	1,48	1,56	1,47	1,47	1,39	1,63	1,50
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управления . . . . .	0,47	0,46	0,55	0,62	0,55	0,56	0,63	0,67	0,63	0,70	0,73	0,77	0,81	0,95	0,90
7	Глава II. Содержаніе врачебной части . . . . .	0,60	0,59	0,63	0,59	0,52	0,51	0,55	0,56	0,53	0,59	0,58	0,57	0,55	0,65	0,66
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части . . . . .	0,26	0,26	0,34	0,30	0,30	0,32	0,33	0,33	0,34	0,34	0,31	0,37	0,31	0,34	0,30
9	Глава IV. Расходы производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управления . . . . .	16,31	13,56	14,60	12,79	13,20	13,22	14,31	14,82	13,02	14,27	13,06	11,38	11,22	12,55	11,14
10	Отдѣлъ III. Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ . . . . .	0,87	0,85	0,90	0,84	0,74	0,74	0,81	0,81	0,76	0,79	0,74	0,74	0,71	0,86	0,79
11	Глава I. Содержаніе управленія службою . . . . .	11,97	9,40	10,15	9,28	9,45	10,47	11,22	11,51	9,89	10,97	9,98	8,60	8,61	9,49	8,30
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооружениями, содержаніе и ремонтъ ихъ . . . . .	3,47	3,31	3,55	2,67	3,01	2,01	2,28	2,50	2,37	2,51	2,34	2,04	1,90	2,20	2,05
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ . . . . .	11,81	12,32	13,53	12,79	12,95	13,39	14,25	14,41	13,61	14,59	12,89	15,19	12,93	15,18	14,42
14	Отдѣлъ IV. Движеніе, телеграфъ и телефоны . . . . .	0,61	0,64	0,72	0,72	0,69	0,65	0,65	0,65	0,66	0,70	0,67	0,70	0,64	0,77	0,73
15	Глава I. Содержаніе управленія службою . . . . .	7,83	8,19	9,04	8,15	8,23	8,67	8,99	9,31	8,62	9,58	8,20	10,22	8,16	9,87	9,65
16	Глава II. Станціонная служба . . . . .	2,24	2,25	2,36	2,45	2,54	2,56	2,90	2,86	2,80	2,73	2,51	2,64	2,58	2,76	2,41
17	Глава III. Служба поѣздовъ . . . . .	1,13	1,24	1,41	1,47	1,49	1,51	1,71	1,59	1,53	1,58	1,51	1,63	1,55	1,78	1,63
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны . . . . .	27,45	27,20	24,68	21,71	21,56	25,38	27,56	24,81	24,09	23,49	21,54	22,89	21,61	23,97	22,78
19	Отдѣлъ V. Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава . . . . .	0,67	0,62	0,61	0,59	0,53	0,52	0,56	0,59	0,56	0,61	0,59	0,58	0,56	0,63	0,62
20	Глава I. Содержаніе управленія службою . . . . .	13,14	13,47	13,03	12,33	12,17	16,47	17,56	14,65	13,61	12,84	11,62	11,95	11,07	12,83	12,38
21	Глава II. Тяга поѣздовъ . . . . .	1,12	1,11	1,16	1,11	1,10	1,16	1,38	1,51	1,44	1,48	1,45	1,50	1,40	1,61	1,53
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ . . . . .	1,20	1,15	1,10	1,01	1,43	1,48	1,54	1,46	1,48	1,49	1,37	1,37	1,53	1,72	1,58
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава . . . . .	3,83	3,62	3,28	2,91	2,81	2,53	3,31	3,22	3,87	3,69	3,31	3,44	3,93	3,53	3,37
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ . . . . .	3,80	3,74	3,99	3,76	3,42	3,05	3,11	3,38	3,08	3,37	3,20	1,05	3,12	3,65	3,30
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ . . . . .	3,69	3,49	1,51	—	0,10	0,17	0,10	—	0,05	0,01	—	—	—	—	—
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава . . . . .	0,38	0,36	0,38	0,40	0,35	0,33	0,26	0,25	0,23	0,24	0,23	0,21	0,21	0,26	0,14
27	Отдѣлъ VI. Особые обязательные расходы . . . . .	2,69	1,37	1,38	1,75	1,10	1,42	1,55	1,50	1,47	1,77	1,54	2,12	2,02	2,19	1,41
28	Отдѣлъ VII. Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами . . . . .	0,01	0,04	0,07	0,06	0,02	0,03	0,01	0,02	0,02	0,17	0,05	0,09	0,02	0,03	0,03
29	Отдѣлъ VIII. Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ . . . . .	2,53	2,86	2,87	2,49	4,47	4,50	3,56	4,48	3,29	4,18	3,28	3,42	4,15	5,09	3,54
30	Отдѣлъ IX. Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ . . . . .	67,43	63,85	64,56	58,96	60,13	64,55	69,28	68,02	63,97	66,41	60,25	62,98	59,37	68,22	61,19
31	Эксплуатационный коэффициентъ . . . . .	13,076	13,728	13,193	13,946	15,996	17,375	16,656	17,244	17,993	17,709	18,860	19,862	20,979	18,008	19,925
32	Воловой доходъ (въ тысячахъ рублей) . . . . .	8,817	8,766	8,517	8,222	9,619	11,217	11,540	11,731	11,509	11,762	11,364	12,510	12,455	12,333	12,192
33	Расходъ (въ тысячахъ рублей) . . . . .	—	—	4,284	4,238	4,299	4,268	4,350	4,421	4,358	5,076	5,179	5,251	—*)	—*)	—*)
34	Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи (въ тысячахъ рублей) . . . . .	1,191	1,191	1,230	1,281	1,231	1,231	1,231	1,231	1,231	1,231	1,231	1,236	1,252	1,262	—
35	Эксплуатационная длина дороги (средняя за годъ, вер.) . . . . .	7,662	8,007	7,301	7,871	8,885	9,986	9,849	9,979	9,879	8,901	8,401	8,670	8,554	8,396	8,639
36	Количество паровозо-верстъ на версту дороги . . . . .	17,15	17,76	18,98	18,63	19,33	19,98	20,37	20,56	21,02	22,36	24,82	23,24	24,12	26,12	26,42
37	Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу . . . . .	336,45	361,72	320,02	335,49	376,10	423,97	394,86	442,98	403,89	407,00	377,00	410,00	385,29	353,23	380,93
38	Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги (тысячъ осе-верстъ) . . . . .	64,50	64,57	66,05	66,16	67,03	65,49	65,23	64,50	61,57	67,71	66,34	68,92	70,29	72,28	70,35
39	Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей . . . . .	5,833	6,106	5,818	5,958	6,627	7,352	7,250	7,429	7,159	6,566	6,144	6,566	6,317	6,048	6,177
40	Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги . . . . .	804	771	863	933	1,076	1,186	1,276	1,440	879	1,122	1,296	1,732	1,494	1,310	1,108
41	Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги . . . . .	372	330	275	282	372	374	352	379	325	255	245	272	270	263	217
42	Среднее число поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги . . . . .	12	18	6	3	22	8	7	11	45	27	30	24	29	38	25
43	Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ . . . . .	67	69	70	69	68	69	70	72	73	77	77	76	77	75	80
44	Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ . . . . .	29	28	28	31	31	30	31	31	30	31	30	33	31	30	30
45	Пробѣгъ валового груза на версту дороги (тысячи пудо-верстъ) . . . . .	125,939	140,918	130,806	140,349	162,565	176,932	193,193	201,158	208,363	190,225	174,944	195,569	185,572	175,010	—
46	Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось . . . . .	4,579	4,708	3,909	3,632	3,927	4,387	4,073	3,880	3,800	3,723	3,408	3,602	3,383	3,261	—
47	Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги . . . . .	45,784	49,620	45,251	47,419	56,039	64,171	65,164	64,141	66,426	65,058	58,955	65,413	62,625	59,870	—
48	Средній пробѣгъ одного пуда груза (верстъ) . . . . .	315,58	327,28	280,05	277,54	292,93	275,19	299,77	305,99	303,08	288,48	277,83	277,82	264,32	253,36	—
49	Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона . . . . .	153,94	156,34	153,75	163,61	172,35	174,21	181,27	171,59	187,63	187,29	184,60	191,73	196,74	208,18	—
50	Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги . . . . .	128,145	137,100	139,204	151,460	160,891	171,604	176,253	174,771	182,298	199,684	187,375	222,033	239,024	212,951	—
51	Средній пробѣгъ одного пассажира (верстъ) . . . . .	117,33	113,78	107,37	99,48	98,99	104,40	104,33	101,38	95,78	105,00	110,83	111,55	110,18	96,89	—
52	Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона . . . . .	3,69	3,87	4,15	3,86	3,89	3,80	3,37	3,25	3,33	3,79	3,84	3,91	4,25	3,90	—
53	Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги (рублей) . . . . .	9,122	9,513	8,579	8,982	10,378	11,578	10,986	11,309	11,687	11,459	10,959	11,799	11,430	10,637	—
54	Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза (копѣекъ) . . . . .	0,020	0,019	0,019	0,019	0,019	0,018	0,017	0,017	0,018	0,018	0,019	0,018	0,018	0,018	—
55	Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги (рублей) . . . . .	1,112	1,219	1,230	1,313	1,480	1,518	1,586	1,699	1,868	1,885	1,677	1,885	2,067	2,085	—
56	Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту (копѣекъ) . . . . .	0,87	0,89	0,88	0,87	0,92	0,88	0,89	0,97	1,02	0,94	0,89	0,75	0,86	0,98	—
57	Инвентарное число паровозовъ . . . . .	288	285	299	297	316	323	376	414	400	432	453	451	440	440	444
58	Движущихъ осей въ нихъ . . . . .	855	866	937	931	1,008	1,029	1,228	1,372	1,344	1,468	1,558	1,552	1,521	1,522	1,536
59	Инвентарное число осей товарнаго парка . . . . .	11,722	12,566	14,252	16,084	17,582	18,020	19,710	20,628	21,536	21,266	21,320	22,474	23,204	23,202	23,236
60	Инвентарное число осей пассажирскаго парка . . . . .	684	698	732	818	886	950	970	1,018	1,018	1,030</					



**Приказъ по Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ № 137 отъ  
29 сентября 1907 года о контролѣ поѣздовъ.**

Общее Присутствіе въ засѣданіи 3-го сентября, журналъ № 120, выслушавъ докладъ начальника движенія о производствѣ контроля по открытымъ листамъ и разсмотрѣвъ рапорты начальниковъ станцій о произведенныхъ ревизіяхъ поѣздовъ, пришло къ заключенію, что основная задача внезапнаго контроля—выясненіе условій проѣзда безбилетныхъ пассажировъ съ цѣлью уничтоженія этого зла—совершенно не выполняется и контролирующія лица, не сознавая, повидимому, всей важности порученнаго имъ дѣла, въ большинствѣ случаевъ ограничиваются чисто формальнымъ отношеніемъ къ своимъ обязанностямъ, чего нельзя не усмотрѣть и изъ шаблонныхъ отвѣтовъ, даваемыхъ ими на поставленные въ открытыхъ листахъ вопросы; въ виду сказаннаго общее присутствіе постановило:

1) Вмѣнить въ обязанность лицамъ, контролирующимъ поѣзда, чтобы они при обнаруженіи безбилетныхъ пассажировъ обязательно высказывали свое мнѣніе о томъ, считаютъ ли кондукторскую бригаду виновной въ умышленномъ провозѣ безбилетныхъ, или же таковой произошелъ только по нерадѣнію бригады, причемъ установить, что не высказавшіе опредѣленно своего мнѣнія контролирующія лица были бы разсматриваемы, какъ не исполнившія возложеннаго на нихъ порученія, и не только лишаемы суточныхъ денегъ, но и подвергаемы еще административнымъ взысканіямъ.

2) Имѣя въ виду, что одно указаніе контролирующаго лица о виновности бригады въ умышленномъ провозѣ безбилетныхъ не можетъ служить достаточнымъ основаніемъ для наложенія такого серьезнаго взысканія, какъ увольненіе отъ службы всей кондукторской бригады, признать необходимымъ въ такихъ случаяхъ производство разслѣдованія со стороны ревизоровъ поѣздовъ, каковое должно быть произведено обязательно при участіи производившаго контроль лица и притомъ въ 10-ти дневный срокъ; для того, чтобы ревизоры поѣздовъ могли соблюдать указанный срокъ, установить, чтобы одновременно съ высылкой листа объ умышленномъ бригадой провозѣ безбилетныхъ, контролирующіе сообщали объ этомъ и ревизору поѣздовъ, который обязанъ произвести разслѣдованіе, не ожидая предписанія начальника сл. движенія. Въ тѣхъ случаяхъ, когда при обнаруженіи безбилетныхъ пассажировъ, контролирующее лицо выскажетъ мнѣніе, что проѣздъ таковыхъ произошелъ, исключительно, по нерадѣнію кон-

дукторской бригады, особаго разслѣдованія ревизоромъ поѣздовъ не производится, тѣмъ не менѣе о фактѣ поѣзда безбилетныхъ должно быть занесено въ послужные списки какъ кондуктора въ вагонѣ котораго оказался безбилетный, такъ и въ матрикулъ сопровождавшаго поѣздъ главнаго кондуктора, при чемъ послѣ 3-хъ такихъ въ теченіе года случаевъ о такихъ кондукторахъ, начальникъ сл. движенія входитъ къ начальнику дороги съ особымъ докладомъ на предметъ возможности оставленія ихъ на дальнѣйшей службѣ.

3) Просить начальника сл. движенія ввести упрощенную форму открытаго листа и выработать неотлагательно для контролирующихъ поѣзда лицъ краткое наставленіе о томъ, какъ именно производить контроль поѣзда, на что обращать главное вниманіе и какъ поступать при обнаруженіи безбилетныхъ пассажировъ.

Кромѣ того, общее присутствіе, обсудивъ нѣкоторыя обстоятельства, способствующія поѣзду безбилетныхъ, признало необходимымъ, чтобы:

1) лѣстницы, ведущія на крыши вагоновъ, были прижаты къ стѣнкѣ вагона и заперты на специально устроенную щеколду, открыть каковую было бы легко лишь во время стоянки поѣзда и съ платформы, о чемъ и сообщить начальнику тяги;

2) обязать кондукторовъ при входѣ пассажировъ въ вагоны требовать предъявленія ими билетовъ на поѣздъ, не допуская въ вагоны не предъявившихъ билеты;

3) на ст. Лпбава для удобства контроля запираеть двери съ одной стороны вагона, согласно примѣч. къ ст. 166 отд. I Общаго Устава;

4) освободить старшаго кондуктора на ст. Минскъ отъ обязанностей получать телеграфную корреспонденцію, (почтой), въ управленіи телеграфа, обязавъ администрацію телеграфа таковую корреспонденцію доставлять заблаговременно на станціонный телеграфъ, гдѣ впредь и долженъ получать ее старшій кондукторъ;

5) принимая во вниманіе, что проводники вагоновъ I класса въ поѣздахъ №№ 1 и 2 зачисляются въ число кондукторовъ, установить смѣну имъ въ Минскѣ, при чемъ поручить ихъ надзору, помимо вагоновъ I класса, также и сосѣдній вагонъ;

6) просить начальника жандармскаго управленія предписать чинамъ жандармской полиціи оказывать кондукторскимъ бригадамъ содѣйствіе по недопуску въ вагоны безбилетныхъ пассажировъ, въ виду заявленій кондукторовъ, что станціонные жандармы относятся къ этому совершенно пассивно;

7) указать дежурнымъ по станціямъ, чтобы они и станціонные сторожа, гдѣ это представляется возможнымъ, оказали свое содѣйствіе по недопуску въ вагоны безбилетныхъ пассажировъ.

Въ заключеніе общее присутствіе постановило просить начальника движенія, чтобы для контроля поѣздовъ по открытымъ лис-



тамъ выбирались агенты, внушающіе довѣріе и сознающіе вполне всю важность поручаемаго имъ дѣла.

Въ виду изложеннаго предлагаю:

Установить обязательно распределение кондукторской бригады по обслуживанію поѣзда слѣдующимъ порядкомъ:

Главный кондукторъ не обслуживаетъ лично никакого вагона, онъ наблюдаетъ за поѣздомъ и за всѣмъ тѣмъ, что въ поѣздѣ дѣлается.

Старшій кондукторъ обслуживаетъ два переднихъ вагона III класса, завѣдываетъ корреспонденціей и, если въ поѣздѣ нѣтъ денежнаго ящика, то, въ такомъ случаѣ, служить въ помощь главному кондуктору.

Проводники вагоновъ I класса въ поѣздахъ №№ 1 и 2 обслуживаютъ въ этихъ поѣздахъ вагоны I и II классовъ. Смѣна для проводниковъ устанавливается въ Минскѣ.

Между остальными кондукторами вагоны въ поѣздѣ распределяются обязательно равномерно такъ, чтобы на каждого кондуктора было приблизительно по два занятыхъ пассажирами вагона. Если число занятыхъ пассажирами вагоновъ въ поѣздѣ, дѣленное на два, превыситъ число кондукторовъ бригады, то распоряженіемъ участковаго завѣдывающаго бригада должна быть увеличена однимъ кондукторомъ изъ резерва.

Въ томъ же случаѣ, если бы такое увеличение состава поѣзда произошло на такой станціи, гдѣ участковаго завѣдывающаго нѣтъ, главный кондукторъ поѣзда обязанъ дать депешу участковому завѣдывающему по пути слѣдованія поѣзда о назначеніи на поѣздъ дополнительнаго кондуктора изъ резерва и, впредь до пополненія бригады, обязанъ вступить самъ въ обслуживание двухъ вагоновъ I и II классовъ.

Распределение дѣйствующихъ вагоновъ поѣзда между кондукторами дѣлается главнымъ кондукторомъ при приѣмѣ поѣзда и о томъ, какъ это сдѣлано, въ путевомъ журналѣ должна быть соответствующая запись. Эти записи въ путевомъ журналѣ о распределеніи кондукторовъ по поѣзду должны быть сдѣланы обязательно предъ отправленіемъ поѣзда со станціи приѣма его бригадою и такъ, чтобы въ каждый данный моментъ можно было вполне точно установить, какой именно кондукторъ обслуживаетъ въ поѣздѣ данный вагонъ.

Если случится, что данное распоряженіе главнымъ кондукторомъ не будетъ въ точности исполнено и нельзя будетъ установить по записи въ путевомъ журналѣ, кто именно изъ кондукторовъ обслуживаетъ какой вагонъ, вся отвѣтственность за случайности въ такомъ случаѣ въ поѣздѣ будетъ относиться всецѣло къ винѣ главнаго кондуктора.

Распределение кондукторской бригады по товарному поѣзду дѣлается также главнымъ кондукторомъ по возможности равно-

мѣрно. Считаю необходимымъ обратить вниманіе лицъ, которымъ выдаются наряды на контроль, на всю важность поручаемаго имъ дѣла и въ дополненіе инструкціи, отпечатанной при приказѣ № 120—1905 г., предлагаю принять къ точному исполненію слѣдующее: лицо, получившее нарядъ, должно хранить это въ строгой тайнѣ до прибытія поѣзда, съ которымъ нужно ѣхать. Затѣмъ, по его прибытіи, это лицо должно освѣдомиться, не слѣдуетъ ли съ даннымъ поѣздомъ чинъ контроля или ревизоръ поѣздовъ и, если слѣдуетъ, то оно должно обратиться къ нему съ заявленіемъ, что имѣетъ нарядъ на контроль даннаго поѣзда. Если чинъ контроля или ревизоръ поѣздовъ заявитъ, что контроль онъ желаетъ дѣлать самъ или только что его уже производилъ, лицо, получившее нарядъ, слѣдуетъ съ поѣздомъ, не производя въ немъ контроля, а только наблюдая и провѣряя въ поѣздѣ все то, что требуется открытымъ листомъ, кромѣ контроля билетовъ, до слѣдующаго обратнаго по наряду поѣзда. Въ такомъ случаѣ чинъ контроля или ревизоръ поѣздовъ долженъ сдѣлать на нарядѣ надпись о томъ, что онъ самъ производилъ контроль.

Если отъ чина контроля или ревизора поѣздовъ заявленіе о томъ, что ояи сами будутъ контролировать поѣздъ не послѣдовало или если съ поѣздомъ никто изъ нихъ не ѣдетъ, лицо, на имя котораго нарядъ выданъ, приступаетъ къ контролю.

Въ большинствѣ случаевъ контроль не достигаетъ цѣли, если лицо контролирующее не оспѣетъ окончить ревизіи всего поѣзда на перегонѣ.

Нарядомъ на контроль вовсе не предусмотрено, что контролирующій долженъ на указанномъ перегонѣ обревизовать весь поѣздъ и потому, если онъ воображаетъ, что пройти весь поѣздъ на одномъ перегонѣ ему не удастся за недостаткомъ времени, ему предоставляется право сдѣлать контроль части поѣзда, т. е. идти изъ середины поѣзда въ хвостъ или въ голову.

Прежде чѣмъ приступить къ ревизіи билетовъ въ вагонѣ, ревизующій долженъ опросить обслуживающаго вагонъ кондуктора, есть ли въ вагонѣ безбилетные и сколько, гдѣ они сѣли и если таковые окажутся, то немедленно принять всѣ мѣры къ ихъ обнаруженію и представленію къ дополнительному сбору. Если, по заявленію обслуживающаго вагонъ кондуктора, безбилетныхъ пассажировъ нѣтъ, ревизующій долженъ самымъ тщательнымъ образомъ провѣрить билеты у всѣхъ ѣдущихъ, убѣждаясь въ правильности предъявляемыхъ билетовъ, особенно обращая вниманіе на то, чтобы не допустить проѣзда по уже задѣйствованнымъ билетамъ, долженъ осмотрѣть уборныя и отдѣленія для топки вагона, если оно не запломбировано, нѣтъ ли тамъ безбилетныхъ, долженъ также обращать вниманіе на то, какъ провѣрены въ поѣздѣ билеты главнымъ кондукторомъ, на всѣхъ ли

билетахъ есть оттиски его щипцовъ и если нѣтъ, то сколькохъ перегоновъ билеты имъ не прокомпостированы, если эти билеты мѣстнаго сообщенія; если же окажутся непробитыми его щипцами билеты прямого сообщенія, то сосчитать ихъ число.

Если въ вагонѣ окажутся безбилетные пассажиры, ревизующій обязанъ опросомъ какъ безбилетныхъ, такъ и всѣхъ вообще пассажировъ даннаго вагона возможно точно установить, гдѣ и при какихъ условіяхъ эти безбилетные сѣли въ поѣздъ, для выясненія виновности или невинности бригады въ умышенномъ провозѣ безбилетныхъ. Само собою разумѣется, что если будетъ установлено, что обнаруженные безбилетные сѣли не на послѣдней остановкѣ, а ѣдутъ уже нѣсколько перегоновъ, то не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ, что они ѣдутъ съ вѣдома бригады.

Всѣ окасавшіеся въ поѣздъ безбилетные пассажиры должны быть представлены къ дополнительному сбору и ревизующій долженъ указать въ открытомъ листѣ № предложенія и донести, уплатили они сборъ или нѣтъ. Въ случаѣ неуплаты дополнительнаго сбора, станція, на которой они для взысканія представлены, составляетъ акты, если безбилетными оказались служащіе, при чемъ акты должны быть подписаны и ревизующимъ, а постороннихъ безбилетныхъ передаетъ станціонному жандарму для составленія протокола.

Согласно постановленію общаго присутствія, при обнаруженіи безбилетныхъ пассажировъ должны разсматриваться два случая.

Когда бригада виновна въ умышенномъ провозѣ безбилетныхъ пассажировъ, въ этомъ случаѣ контролирующій обязательно пишетъ въ открытомъ листѣ: „считаю бригаду виновной въ провозѣ безбилетныхъ пассажировъ. Безбилетные обнаружены въ вагонѣ, обслуживаемомъ кондукторомъ такимъ то, при главномъ кондукторѣ такомъ то“, и далѣе подробные мотивы виновности. Донося объ оказавшихся безбилетныхъ въ открытомъ листѣ, контролировавшій одновременно долженъ донести объ этомъ участковому ревизору поѣздовъ, который немедленно, не ожидая предписанія изъ конторы движенія, въ семидневный срокъ производитъ, совмѣстно съ контрировавшимъ, обстоятельное разслѣдованіе и представляетъ его со своимъ заключеніемъ начальнику сл. движенія въ отдѣльномъ пакетѣ, адресуя его непосредственно въ коммерческій столъ сл. движенія.

Второй случай, когда безбилетные сѣли самовольно, т. е., когда со стороны кондукторской бригады умышеннаго провоза ихъ не было и бригада виновна только въ недосмотрѣ. Въ такомъ случаѣ контролировавшій въ открытомъ листѣ пишетъ: „обнаружено „...“ безбилетныхъ пассажировъ въ вагонѣ, обслуживаемомъ кондукторомъ такимъ то, при главномъ кондукторѣ

такомъ то. Бригады въ умышенномъ провозѣ не виню“. Далѣе должны слѣдовать соображенія контролировавшаго, на основаніи чего онъ пришелъ къ заключенію о невинности бригады.

Остальныя свѣдѣнія, требуемыя графами открытаго листа, должны быть заполняемы не шаблонными отвѣтами о благополучіи, а послѣ дѣйствительной и тщательной провѣрки.

Свѣдѣнія о состояніи вагоновъ и клозетовъ по чистотѣ, о томъ, запираются ли двери, какъ производится отопленіе и освѣщеніе вагоновъ, и другія весьма важны, какъ показатель отношенія кондукторской бригады къ своимъ обязанностямъ, и потому предлагаю ревизующимъ обратить на это особое вниманіе \*).

Составъ кондукторскихъ бригадъ на пассажирскихъ поѣздахъ въ настоящее время настолько великъ, что недосмотръ за сѣвшими въ поѣздъ безбилетными пассажирами, является явнымъ упущеніемъ и потому всякій случай обнаруженія въ поѣздѣ даже одного безбилетнаго пассажира, хотя бы контролирующимъ лицомъ бригада была признана и невиновной въ умышенномъ провозѣ, будетъ поставленъ въ вину, какъ небрежное отношеніе къ службѣ и заносится въ формуляръ главнаго кондуктора, сопровождавшаго поѣздъ, и кондуктора, обслуживающаго вагонъ, гдѣ обнаруженъ безбилетный пассажиръ.

Для того же, чтобы дать полную возможность бригадамъ не допустить въ поѣздъ безбилетныхъ, по вышеозначенному постановленію общаго присутствія, въ вагонахъ будутъ передѣланы лѣстницы, ведущія на крыши такъ, чтобы ими не могли въ пути пользоваться безбилетные, кромѣ того, кондукторамъ вмѣняется въ обязанность требовать предъявленія билетовъ входящими въ вагоны пассажирами и, если пассажиръ откажется исполнить это требованіе и билета не предъявитъ, бригада вправѣ не допустить такого пассажира въ поѣздъ,

На ст. Либава, для удобства предварительной такой провѣрки билетовъ садящихся въ поѣздъ пассажировъ, разрѣшается на время стоянки поѣзда запираеть дверь съ одной стороны вагона, оставляя открытой для высадки пассажировъ только одну дверь вагона, у которой и производится кондукторомъ провѣрка билетовъ садящихся въ поѣздъ пассажировъ.

На станціяхъ же Радзивилишки, Минскъ, и Гомель распоряженіемъ завѣдывающихъ кондукторскими бригадами для наблюденія во время стоянокъ за пассажирскими поѣздами, въ помощь сопровождающимъ ихъ кондукторскимъ бригадамъ должны назначаться резервныя бригады.

\*) Производить ревизію поѣзда по всѣмъ вопросамъ, поставленнымъ въ открытомъ листѣ, не требуется, если нѣтъ времени, потому ревизующій можетъ обревизовать поѣздъ по нѣкоторымъ изъ нихъ, но выбранный для ревизіи предметъ долженъ быть осмотрѣнъ тщательнымъ образомъ и полученные отъ ревизіи результаты должны быть изложены обстоятельно.

Затѣмъ, чтобы старшій кондукторъ могъ успѣшно наблюдать за порученными ему вагонами, онъ освобождается отъ полученія телеграфной почтовой корреспонденціи въ управленіи и получаетъ ее только на вокзалѣ.

Проводникамъ вагоновъ I класса въ скорыхъ поѣздахъ № 1 и 2 устанавливается смѣна въ Минскѣ и, кромѣ вагона I класса, ихъ обслуживанію назначается и вагонъ II класса этого поѣзда.

Въ случаѣ, если бы на какой-либо станціи наплывъ безбилетныхъ пассажировъ въ поѣздъ былъ настолько великъ, что кондукторской бригадѣ нельзя было бы справиться самой съ невпускомъ ихъ въ вагоны, бригада имѣетъ право требовать помощи какъ отъ станціонныхъ жандармовъ, такъ и отъ дежурнаго по станціи, который долженъ оказывать самое энергичное содѣйствіе по недопуску въ вагоны безбилетныхъ пассажировъ, пользуясь, въ случаѣ надобности, помощью сторожей и другихъ станціонныхъ служащихъ.

Одновременно съ симъ устанавливается особый порядокъ сдачи главными кондукторами отобранныхъ у пассажировъ, кончающихъ свое путешествіе, билетовъ.

До сихъ поръ сдача ихъ производилась главными кондукторами только на станціяхъ ихъ смѣны, теперь же билеты эти должны быть сдаваемы и на промежуточныхъ станціяхъ.

Станціями сдачи устанавливаются: Муравьево, Радзивилишки, Поневѣжъ, Калкуны, Кошедары, Ново-Вилейскъ, Залѣсье, Минскъ, Осиповичи, Бобруйскъ, Гомель, Сновскъ, Бахмачъ, Ромны и, такимъ образомъ, чтобы билеты, отобранные, напримѣръ, на уч. Либава-Муравьево, сдавались въ Радзивилишкахъ, отъ Муравьева до Радзивилишекъ—въ Кошедарахъ и т. д. Билеты, отобранные отъ пассажировъ на Осиповичской вѣтви, сдаются на ея конечныхъ станціяхъ.

Задѣйствованные пассажирскіе билеты нанизываются на шнуры, концы шнура запломбировываются особыми имѣющимися у главныхъ кондукторовъ тисками и сдаются на станціи сдачи счетомъ по числу билетовъ подъ расписку дежурнаго по станціи въ книжкѣ главнаго кондуктора.

Сданные главными кондукторами билеты, представляются станціями сдачи въ службу сборовъ при особой вѣдомости.

Кромѣ этихъ мѣропріятій, устанавливается также вмѣстѣ съ симъ регистрація пассажирскихъ билетовъ, предъявляемыхъ на станціяхъ для наложенія штемпелей остановокъ.

Станціямъ предлагается завести особую книгу, куда вписывать за каждое число предъявляемые пассажирами для наложенія штемпелей остановки билеты, отмѣчая въ книгѣ № билета, станціи отправленія и назначенія, съ какого поѣзда заявлена остановка. Затѣмъ, когда билетъ снова предъявляется для наложенія компостера для дальнѣйшаго слѣдованія пассажира, въ

книгѣ должна быть сдѣлана отмѣтка, на какой именно поѣздъ билетъ засвидѣтельствованъ. Если билетъ со штемпелемъ остановки будетъ предъявленъ для посвидѣтельствованія не на той станціи, чей штемпель, а на слѣдующей по пути билета, эта слѣдующая станція должна, наложивъ компостеръ на билетъ и отмѣтивъ его у себя въ книгѣ, обязательно сообщить станціи, наложившей штемпель, остановки времени и № поѣзда, съ которымъ пассажиръ возобновилъ путешествіе для отмѣтки въ книгѣ у себя.

Книги эти предлагаю станціямъ вести самымъ аккуратнымъ образомъ.

Объявляя все изложенное для свѣдѣнія и точнаго руководства подлежащимъ агентамъ, обращаю вниманіе г.г. ревизоровъ поѣздовъ, что все сказанное о порядкѣ донесеній объ обнаруженныхъ безбилетныхъ пассажирахъ лицами, контролирующими по открытымъ листамъ, обязательно и для нихъ.

Настоящій приказъ долженъ быть объявленъ подъ расписку на семь же всѣмъ кондукторамъ.

Начальникъ дороги, инженеръ (подпись)

Начальникъ службы движенія, инженеръ (подпись)

И. д. начальника службы тяги, инженеръ (подпись)

**Приказъ по Либаво-Роменской жел. дор. № 73 отъ 10-го апрѣля 1910 г. о выдачѣ желѣзнодорожнымъ агентамъ поощрительныхъ наградъ за обнаруженіе ими излишняго вѣса въ отправкахъ, не сопровождающееся взысканіемъ пени по ст. 60 Общаго Устава.**

Управленіе желѣзныхъ дорогъ циркуляромъ отъ 19 іюня 1909 года за № 15290/125, опубликованнымъ въ сборникѣ тарифовъ № 2084 (приложеніе 1), предложило къ свѣдѣнію и руководству журнальное постановленіе Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 28 апрѣля и 11 мая 1909 г. за № 387, въ силу котораго желѣзнодорожнымъ агентамъ при обнаруженіи ими излишка въ вѣсѣ груза противъ указаннаго дорогой въ накладной въ тѣхъ случаяхъ, когда вѣсѣ груза отправителями указывается безъ ручательства за его точность, должно быть выдаваемо особое вознагражденіе въ размѣрахъ по опредѣленію управленія дороги.

Совѣтомъ управленія Либаво-Роменской ж. д. размѣръ такого вознагражденія опредѣленъ въ 25%, т. е.  $\frac{1}{4}$  суммы, причитающейся дорогамъ за провозъ обнаруженнаго агентомъ излишка вѣса, при чемъ по отправкамъ съ Либаво-Роменской ж. д. на чужія дороги, а также по отправкамъ, прослѣдовавшимъ транзитомъ, выдачу наградъ постановлено производить не ранѣе полученія отъ дороги назначенія груза свѣдѣній о взысканіи платы съ получателя груза за провозъ обнаруженнаго излишка, по особымъ всякій разъ требованіямъ заинтересованнаго въ полученіи награды агента, каковыя требованія должны быть дѣлаемы чрезъ подлежащаго начальника той станціи, гдѣ служитъ агентъ, тѣмъ же порядкомъ, какой въ настоящее время существуетъ по отношенію къ выдачѣ вознагражденій за представленіе къ дополнительному сбору безбилетныхъ пассажировъ (приказы: 1901 г. № 154 и 1909 г. № 160), а именно:

При обнаруженіи излишка вѣса груза, когда, въ силу циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ № 15290/125, лицу, обнаружившему таковой излишекъ, подлежитъ выдачѣ награда, начальникъ станціи, по составленіи установленныхъ коммерческаго акта и жандармскаго протокола, удостоверяющихъ обнаруженіе излишка вѣса, записываетъ всѣ свѣдѣнія, касающіяся данной отправки въ особую, подлежащую веденію на станціяхъ, книгу, каждый листъ которой имѣетъ три части: корешокъ удостовѣренія, остающійся на станціи, талонъ удостовѣренія, представляемый въ службу сборовъ вмѣстѣ съ копіей коммерческаго акта при отчетѣ за данное число, и самое удостовѣреніе, выдаваемое тому агенту, который обнаружилъ излишекъ вѣса, за провозъ котораго желѣзной дорогой причитается дополнительная плата, подлежащая взысканію съ грузополучателя.

Полученныя такимъ образомъ въ теченіе даннаго мѣсяца

удостоверенія, вмѣстѣ съ относящимися къ нимъ копіями коммерческихъ актовъ, подлежащіе агенты представляютъ разъ въ мѣсяць при особой описи своему начальнику станціи не позже 5-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, а послѣдній, не позже 3-хъ дней по полученіи, представляетъ означенныя удостовѣренія вмѣстѣ съ описью начальнику службы движенія при особомъ рапортѣ.

Все поступившія такимъ образомъ въ службу движенія удостовѣренія препровождаются послѣднею, не позже 10-го числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, для провѣрки въ службу сборовъ при двухъ перечняхъ: въ одномъ изъ нихъ должны быть помѣщены удостовѣренія по отправкамъ, прибывшимъ на Либаво-Роменскую ж. д. и мѣстнаго сообщенія, а въ другомъ— по отправкамъ, слѣдующимъ на чужія дороги и транзитомъ. Послѣдняя, по полученіи свѣдѣній о взысканіи платы за провозъ излишка съ грузополучателя, сообщаетъ службѣ движенія размѣръ суммы, подлежащей выдачѣ тому или другому агенту въ видѣ награды.

При этомъ, такъ какъ, согласно циркуляру № 15290/125, выдача наградъ производится изъ очереднаго № 32 расходной смѣты, и между моментомъ обнаруженія излишка вѣса и полученіемъ отъ дороги свѣдѣній о взысканной суммѣ можетъ пройти значительный промежутокъ времени, то, во избѣжаніе случаевъ невозможности выдачи этихъ наградъ, вслѣдствіе закрытія къ этому времени кредита, служба движенія будетъ не позже 1 марта каждаго года сообщать главной бухгалтеріи для своевременнаго занесенія въ подлежащіе кредиторскіе списки фамиліи всѣхъ агентовъ и затребованныя послѣдними за предшествовавшій отчетный годъ суммы, съ которыми къ этому времени не будутъ закончены расчеты. Самое же вознагражденіе выдается служащимъ лишь по полученіи отъ службы сборовъ провѣренныхъ данныхъ.

Сообщая объ изложенномъ, предлагаю подлежащимъ агентамъ вѣренной мнѣ дороги принять приведенный порядокъ къ руководству и точному исполненію.

Упомянутыя выше книжки удостовѣреній сер. С. С. № по прилагаемой формѣ (прил. № 2) вслѣдъ за симъ будутъ разсланы станціямъ распоряженіемъ службы сборовъ; при требованіи же таковыхъ на будущее время необходимо руководствоваться порядкомъ, указаннымъ въ приказѣ отъ 30 апрѣля 1907 г. за № 48 \*).

Отпечатанный при этомъ приказѣ „Перечень бланковъ“ необходимо пополнить вводимую новою серіею С. С. №.

Настоящій приказъ долженъ быть вклеенъ въ отдѣлъ I, гл. 10 сборника приказовъ, наказовъ и циркуляровъ.

За начальника дороги, инженеръ (подпись).

\*) Отдѣлъ IV, гл. 4 сборника приказовъ, наказовъ и циркуляровъ.



*Гг. Начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отъ 19 іюня  
1909 года № 15290/125.*

Соглатно ст. 60 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ при обнаруженіи неправильнаго наименованія груза или неправильнаго показанія вѣса, за который ручался отправитель, съ него взыскивается, независимо отъ взноса причитающейся по тарифу дополнительной провозной платы, пеня въ размѣрѣ двойной разницы между полною суммою, исчисленною за все протяженіе перевозки (съ дополнительными сборами) по тарифу, подлежащему примѣненію къ данной отправкѣ, и суммою, первоначально исчисленною на основаніи указаній отправителя; при чемъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ остатокъ штрафа, за вычетомъ изъ него суммы на возмѣщеніе убытковъ дорогъ, дѣлится на двѣ части, изъ которыхъ одна выдается, съ разрѣшенія начальника дороги лицу, обнаружившему нарушеніе, повлекшее за собою денежное взысканіе. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда вѣсъ груза завѣренъ штемпелемъ вѣсовщика станціи отправления, а на станціи назначенія или на одной изъ промежуточныхъ обнаруженъ неправильный вѣсъ, влекущій довысканіе съ отправителя въ пользу желѣзныхъ дорогъ провозной платы, — пеня по ст. 60 Общаго Устава не взыскивается, и, если излишекъ вѣса открытъ транзитной дорогой или дорогою назначенія, то, изъ суммы дополнительной провозной платы, причитающаяся дорогѣ отправления за излишній вѣсъ плата, на основаніи § 193 соглашения о прямомъ сообщеніи, поступаетъ въ пользу дороги, открывшей этотъ излишній вѣсъ.

Имѣя въ виду, что изъ взыскиваемой въ этихъ послѣднихъ случаяхъ суммы дополнительной провозной платы никакого платежа, въ видѣ вознагражденія открывшимъ неправильную перевозку желѣзнодорожнымъ агентамъ не производится, и полагая, что въ борьбѣ съ злоупотребленіями успѣхъ часто зависитъ отъ степени матеріальной заинтересованности подлежащихъ агентовъ въ раскрытіи неправильности, начальникъ Южныхъ ж. д. возбудилъ вопросъ объ уплатѣ агентамъ, обнаруживающимъ перегрузъ, особаго вознагражденія изъ поступающей въ пользу желѣзныхъ дорогъ дополнительной провозной платы.

СІХ общій сѣздъ, разсмотрѣвъ этотъ вопросъ, положилъ рекомендовать дорогамъ выдачу вознагражденія станціоннымъ агентамъ за обнаруженіе ими излишняго вѣса въ отправкахъ, не сопровождающееся взысканіемъ пени по ст. 60 Общаго Устава, какъ мѣру весьма полезную, предоставляя каждой дорогѣ опредѣлять размѣръ такого вознагражденія.

Для установленія на казенныхъ дорогахъ однообразнаго порядка выдачи желѣзнодорожнымъ агентамъ вознагражденія, вопросъ этотъ былъ внесенъ на разсмотрѣніе Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ, который по журналу отъ 28 апрѣля—11 мая сего года за № 387, постановилъ: предложить начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ выдавать агентамъ, въ означенныхъ случаяхъ, поощрительныя награды, съ отнесеніемъ расхода исключительно на № 32 смѣты расходовъ; въ случаѣ же недостачи въ текущемъ году ассигнованнаго по этому § кредита, недостающую сумму покрывать изъ гл. I, отд. 7 (непредвидѣнные расходы).

О такомъ постановленіи Комитета Управленіе желѣзныхъ дорогъ сообщаетъ начальникамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, для свѣдѣнія и руководства.

Подлинное за надлежащими подписями.

Съ подлиннымъ вѣрно:

И. д. Дѣлопроизводителя (подпись)

### Корешокъ удостовѣренія

№.....

Выданнаго (должн. и фам.) въ томъ, что при перевѣскѣ по его инициативѣ груза, слѣдовавшаго со ст..... на ст..... по накладной №....., состоящаго изъ ..... мѣстъ..... вѣсомъ по опредѣленію станціи отправленія въ ..... пудовъ, о чемъ составленъ коммерческій актъ отъ..... за №.....

### Талонъ удостовѣренія

№.....

Выданнаго (должн. и фам.) въ томъ, что при перевѣскѣ по его инициативѣ груза, слѣдовавшаго со ст..... на ст..... по накладной №....., состоящаго изъ ..... мѣстъ..... вѣсомъ по опредѣленію станціи отправленія въ ..... пуд., обнаруженъ излишекъ вѣса въ ..... пудовъ, о чемъ составленъ коммерческій актъ отъ ..... за №.....

*Начальникъ станціи*

Ст.....

### У д о с т о в ѣ р е н і е

№.....

Выданнаго (должн. и фам.) въ томъ, что при перевѣскѣ по его инициативѣ груза, слѣдовавшаго со ст..... на ст..... по накладной №....., состоящаго изъ ..... мѣстъ..... вѣсомъ по опредѣленію станціи отправленія въ ..... пуд., обнаруженъ излишекъ вѣса въ ..... пуд., о чемъ составленъ коммерческій актъ отъ..... за №.....

Удостовереніе это подлежитъ представленію въ коммерческій столъ службы движенія на предметъ полученія поощрительной награды въ силу циркуляра Управления жел. дор. отъ 19 июня 1909 г. за № 15290/125.

*Начальникъ станціи*

Приложение 2-е къ приказу  
№ 73 отъ 10 апрѣля 1910 г.



## В Ъ Д О М О С Т Ъ

о положеніи дѣлъ по претензіямъ за недостачу, порчу и утрату грузовъ какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніяхъ за время съ 1-го января 1899 г. по 1-е января 1910 года.

Годъ заявленія претензій.	Осталось не разрѣшенныхъ дѣлъ отъ предыдущаго года.			Въ теченіе года возникло по заявленіямъ претендателей дѣлъ.			Всего въ отчетномъ году было дѣлъ въ производствѣ.			Признано не подлежащими удовлетворенію.			Окончено съ производствомъ уплаты.				Къ 1-му января слѣдующаго года осталось неразрѣшенныхъ дѣлъ.			Перевезено частнаго груза больш. и малой скорости.	На 1000 п. перевез. груза уплочено претензій.			
	Чис-ло.	На сумму.		Чис-ло.	На сумму.		Чис-ло.	На сумму.		Чис-ло.	На сумму.		Чис-ло.	По заявлен. претендат.		Дѣйствит. уплочено.		Чис-ло.	На сумму.			Пудовъ.	Въ копѣйкахъ.	
		Рубли.	К.		Рубли.	К.		Рубли.	К.		Рубли.	К.		Рубли.	К.	Рубли.	К.		Рубли.					К.
1899	148	23,028	91	1,757	156,792	51	1,905	179,821	42	549	51,627	65	1,241	114,979	33	65,482	10	115	13,214	44	198,503,386	32,99		
1900	115	13,214	44	2,928	245,417	43	3,043	258,631	87	746	50,161	97	1,979	152,978	90	109,178	63	318	55,491	—	233,693,755	46,71		
1901	318	55,491	—	3,855	249,737	60	4,173	305,228	60	1,127	72,940	89	2,442	181,088	66	118,380	48	604	51,199	05	218,363,362	54,21		
1902	604	51,199	05	3,187	208,024	21	3,791	259,223	26	1,426	94,779	38	2,078	134,634	55	96,088	41	287	29,809	33	219,400,015	43,79		
1903	287	29,809	33	3,216	241,172	61	3,503	270,981	94	1,411	146,690	34	1,756	97,042	62	77,970	53	336	27,248	98	227,372,882	34,56		
1904	336	27,248	98	2,654	206,359	11	2,990	233,608	09	1,347	132,395	86	1,449	87,182	77	76,880	42	194	14,029	46	236,662,214	32,48		
1905	194	14,029	46	3,562	308,207	51	3,756	322,236	97	1,006	104,434	37	1,813	124,794	48	104,000	57	937	94,008	12	229,217,462	45,37		
1906	937	93,008	12	6,051	732,569	41	6,988	825,577	53	2,290	368,763	55	3,490	234,009	28	193,236	34	1,208	222,804	70	247,460,873	78,08		
1907	1208	222,804	70	5,190	530,032	26	6,398	752,836	96	2,516	366,760	88	3,063	297,177	79	189,695	51	819	88,898	29	269,521,898	70,38		
1908	819	88,898	29	6,007	392,344	85	6,826	481,243	14	2,946	226,893	97	3,114	188,822	80	154,166	60	766	65,526	37	257,661,100	59,33		
1909	766	65,526	37	5,026	264,795	66	5,792	330,322	03	2,452	106,823	67	2,739	192,905	25	143,798	98	601	30,594	11	311,295,751	46,19		

Въ выплаченной въ вознагражденіе за недостачу и утрату грузовъ въ 1899 г. суммы 65,482 руб. 10 коп. отнесено на № 37 № 193 чужихъ дорогъ.

—	„	„	—	„	„	8,170 р. 22 к.	18,858 р. 56 к.	38,453 р. 32 к.
1900	„	„	109,178	„	63	19,254 „ 05	23,239 „ 15	66,686 „ 43
1901	„	„	118,330	„	48	16,095 „ 24	16,970 „ 77	85,314 „ 47
1902	„	„	96,088	„	41	21,781 „ 41	12,996 „ 31	61,310 „ 69
1903	„	„	77,970	„	53	26,454 „ 36	13,550 „ 60	37,965 „ 57
1904	„	„	76,880	„	42	19,848 „ 37	20,195 „ 76	36,836 „ 29
1905	„	„	104,000	„	57	26,679 „ 72	15,749 „ 09	61,571 „ 76
1906	„	„	193,236	„	36	40,943 „ 93	33,791 „ 71	118,500 „ 70
1907	„	„	189,695	„	51	34,311 „ 02	48,102 „ 60	107,281 „ 89
1908	„	„	154,166	„	60	22,964 „ 06	41,842 „ 32	86,360 „ 22
1909	„	„	143,798	„	98	30,039 „ 22	44,095 „ 39	69,664 „ 37

Начальникъ коммерческой службы. (Подпись).

# В Е Д О М О С Т Ъ

о положении дел по претензиям за недостачу поку и убытку извоза наем в августе 1899 г. по 1-е января 1910 года

Год	Сумма в руб.		Сумма в коп.		Итого в руб.	Итого в коп.	Средняя сумма в руб.	Средняя сумма в коп.
	Поку	Убыток	Поку	Убыток				
1899	104.00	104.00	00	00	104.00	00	104.00	00
1900	103.20	103.20	00	00	103.20	00	103.20	00
1901	102.40	102.40	00	00	102.40	00	102.40	00
1902	101.60	101.60	00	00	101.60	00	101.60	00
1903	100.80	100.80	00	00	100.80	00	100.80	00
1904	100.00	100.00	00	00	100.00	00	100.00	00
1905	99.20	99.20	00	00	99.20	00	99.20	00
1906	98.40	98.40	00	00	98.40	00	98.40	00
1907	97.60	97.60	00	00	97.60	00	97.60	00
1908	96.80	96.80	00	00	96.80	00	96.80	00
1909	96.00	96.00	00	00	96.00	00	96.00	00
1910	95.20	95.20	00	00	95.20	00	95.20	00

Итого за весь период с 1899 по 1910 г. сумма 104.00 руб. 00 коп.

# С В Ъ Д Ъ Н І Я

о приблизительномъ и окончательномъ валовомъ доходѣ по эксплуатаціи Либаво-Роменской жел. дор. по мѣсяцамъ за 1905—1909 г.г.

МѢСЯЦЫ.	1905.				1906.				1907.				1908.				1909.			
	Приблизит.		Окончательно.		Приблизит.		Окончательно.		Приблизит.		Окончательно.		Приблизит.		Окончательно.		Приблизит.		Окончательно.	
	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.	Рубли.	К.
Январь . . . . .	1.437.726	—	1.449.864	87	1.357.780	—	1.396.120	63	1.494.700	—	1.448.653	71	1.432.000	—	1.330.963	61	1.385.000	—	1.334.735	29
Февраль . . . . .	1.492.084	—	1.601.990	16	1.498.777	—	1.542.650	98	1.529.500	—	1.348.279	22	1.180.000	—	1.321.112	57	1.616.000	—	1.434.391	06
Мартъ . . . . .	1.897.875	—	1.784.523	67	1.606.278	—	1.819.382	91	1.667.600	—	1.436.677	98	1.510.000	—	1.415.030	72	1.373.600	—	1.495.106	60
Апрѣль . . . . .	1.261.101	—	1.236.089	88	1.307.374	61	1.463.738	17	1.227.100	—	1.196.266	23	1.095.000	—	1.020.878	39	1.342.000	—	1.261.179	13
Май . . . . .	1.642.648	—	1.678.312	60	1.355.419	—	1.409.991	28	1.491.000	—	1.281.341	38	1.313.000	—	1.283.115	55	1.340.100	—	1.431.872	99
Июнь . . . . .	1.196.919	—	1.343.071	87	1.416.270	—	1.347.068	61	1.471.500	—	1.389.062	36	1.276.000	—	1.262.284	34	1.301.800	—	1.411.771	73
Июль . . . . .	1.208.605	—	1.226.145	61	1.285.774	—	1.221.713	01	1.397.000	—	1.409.215	30	1.291.300	—	1.309.846	05	1.362.000	—	1.413.313	11
Августъ . . . . .	1.362.815	—	1.248.197	58	1.348.571	—	1.443.079	98	1.829.300	—	1.579.565	97	1.450.000	—	1.451.507	25	1.580.000	—	1.706.613	05
Сентябрь . . . . .	1.427.959	—	1.555.468	61	1.709.910	—	1.442.571	20	1.632.300	—	1.644.227	02	1.684.000	—	1.705.521	99	1.825.000	—	1.862.594	74
Октябрь . . . . .	842.996	—	782.733	34	1.537.778	—	1.643.013	88	1.893.850	—	1.983.966	79	1.730.000	—	1.670.585	43	1.940.000	—	2.147.802	82
Ноябрь . . . . .	1.263.257	—	1.185.819	88	1.429.800	—	1.428.282	72	1.535.600	—	1.433.629	69	1.600.000	—	1.468.669	67	1.608.000	—	1.748.071	49
Декабрь . . . . .	769.291	—	3.077.818	01	1.436.000	—	2.959.231	54	3.705.317	57	3.883.317	36	1.596.349	—	1.816.357	53	1.640.000	—	1.953.870	—
Итого . . . . .	15.803.276	—	17.927.064	38	17.289.731	61	19.116.844	91	20.874.767	57	20.034.203	01	17.157.649	—	17.055.837	10	18.313.500	—	19.201.322	01
	За декабрь 1905 г. включенъ доходъ по оборот. поступлениямъ въ суммѣ 2.224.452 р. 44 к.				За декабрь 1906 г. включено оборот. поступлений на сумму 1.398.646 р. 99 к.				За декабрь 1907 г. включено оборот. поступлений на сумму 1.970.338 р. 56 к.				За декабрь 1908 г. включено оборот. поступлений на сумму 610.244 р. 89 к.				За декабрь 1909 г. включено оборот. поступлений на сумму 260.408 р. 02 к.			

Примѣчаніе. Въ 1905 и 1906 гг. ко времени составленія приблизительныхъ вѣдомостей за декабрь не было еще свѣдѣній объ оборотныхъ поступленияхъ.

Начальникъ статист. отд. (подпись).





**Приказъ по Либаво-Роменской желѣзной дорогѣ № 64 отъ 26 марта 1910 года о неправильностяхъ, допускаемыхъ станціонными агентами по грузовымъ операціямъ.**

Изъ поступающихъ въ управленіе дороги дѣлъ по различнаго рода претензіямъ грузохозяевъ усматривается, что станціонными агентами, обслуживающими грузовыя операціи, не рѣдко допускаются грубыя ошибки и нарушенія основныхъ правилъ перевозки грузовъ.

Каковы бы ни были причины явленій этого рода, онѣ, какъ наносящія огромный вредъ интересамъ дороги и дающія поводъ для возникновенія всякаго рода злоупотребленій, отнюдь не могутъ быть терпимы.

Наибольшая степень добросовѣстности и внимательности при исполненіи служебныхъ обязанностей обязательна для всѣхъ служащихъ на дорогѣ и тѣмъ болѣе это необходимо для агентовъ, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ обслуживанію грузовыхъ операцій, въ виду въ особенности часто обнаруживаемаго грузохозяевами стремленія пользоваться малѣйшими недосмотрами желѣзнодорожныхъ агентовъ для собственныхъ выгодъ.

По симъ основаніямъ, обращаясь къ служащимъ указанной выше категоріи и въ частности къ вѣсовщикамъ, которымъ главнѣйшимъ образомъ приходится имѣть дѣло съ приѣмомъ и выдачей груза, съ настоятельнымъ требованіемъ исполнять съ безусловною точностью, безъ всякихъ отступленій, всѣ дѣйствующія по коммерческой части движенія постановленія и правила, предлагаю имѣть при этомъ въ виду нижеслѣдующія частныя указанія:

*По приѣму грузовъ къ отправленію.*

Необходимо помнить, что на всякій грузъ, въ какомъ бы то ни было количествѣ, находящійся въ станціонныхъ товарныхъ помѣщеніяхъ, обязательно долженъ быть документъ и безъ документовъ ничего принимать на станцію или хранить на ней не должно.

При предъявленіи груза къ отправленію, вѣсовщикъ или иной агентъ, исполняющій его обязанности, обязанъ при самомъ ввозѣ груза на станцію, потребовать отъ отправителя накладную, въ которой должны содержаться всѣ свѣдѣнія, требуемая формой ея и подлежащая заполненію отправителемъ. Изъ этихъ свѣдѣній должно быть вполнѣ ясно видно: кто, кому, куда, что именно, когда и

въ какомъ количествѣ желаетъ отправить. Если какого-либо изъ этихъ свѣдѣній въ накладной обозначено не будетъ или же обозначеніе будетъ сдѣлано неправильно или неточно, слѣдуетъ немедленно потребовать устраненія этой неполноты или неточности; въ особенности въ этомъ отношеніи необходимо слѣдить за заполненіемъ 5-ой графы „заявленій отправителя“: если графа эта не заполнена, вѣсъ отправляемаго груза отправителю точно не извѣстенъ и въ графѣ „вѣсъ по опредѣленію отправителя“ не обозначенъ, вѣсовщикъ самъ долженъ прописать въ этой 5-ой графѣ слово: „нѣтъ“; неисполненіе этого требованія всегда можетъ быть истолковано стремленіемъ допустить злоупотребленіе въ отношеніи взысканія платы за взвѣшиваніе.

Независимо отъ того, будетъ ли устранена замѣченная вѣсовщикомъ неправильность или нѣтъ, онъ о всякомъ случаѣ долженъ немедленно заявлять начальнику станціи для свѣдѣнія или принятія послѣднимъ соотвѣтствующихъ мѣръ къ устраненію замѣченныхъ неправильностей, которыя отправителемъ не устранены.

Взвѣшиваніе грузовъ на всякихъ вѣсахъ всегда нужно производить самымъ тщательнымъ образомъ. Отвѣсы должны записываться въ соотвѣтственныя книги вѣсовщика и итогъ ихъ, во избѣжаніе арифметическихъ ошибокъ, нужно, по возможности, провѣрять тщательно нѣсколько разъ, въ особенности же, когда ввозъ груза совершается частями по сдаточной запискѣ.

При отсутствіи на станціи или случайной неисправности соотвѣтствующихъ вѣсовъ агентъ, принимающій грузъ, докладываетъ о томъ начальнику станціи для распоряженія со стороны послѣдняго о порученіи производства взвѣшиванія груза подлежащей попутной станціи.

Если грузъ ввозится на станцію не одновременно, а по частямъ, отправителю, по предъявленіи имъ накладной вмѣстѣ съ первою партіею груза, выдается сдаточная записка, въ которой вѣсовщикомъ отмѣчается самымъ тщательнымъ образомъ количество введеннаго груза.

По окончаніи ввоза въ сдаточной запискѣ подводится общій итогъ, который и переносится въ накладную. Сдаточная записка, находясь у отправителя на рукахъ, служитъ послѣднему удостовѣреніемъ, сколько именно отъ него принято уже груза изъ того количества, которое имъ заявлено, а посему заполненіе свѣдѣніями, требуемыми формой бланка, нужно дѣлать самымъ тщательнымъ образомъ.

При нагрузкѣ вагоновъ средствами отправителей вѣсовщикъ обязанъ указать на оборотѣ накладной какъ время подачи вагона подъ нагрузку, такъ и время ея окончанія (часы).

При переноскѣ груза на вѣсы или съ вѣсовъ, или вообще съ мѣста на мѣсто, слѣдуетъ собираться со свойствами его, при-

нимая мѣры къ тому, чтобы не повредить грузъ или не обезцѣнить его; при этомъ если укупорка груза не достаточна, и по видимости не гарантируетъ цѣлости или сохранности въ пути, слѣдуетъ обязательно потребовать, чтобы отправителемъ обстоятельство это было подробно и ясно оговорено въ накладной въ графѣ 1-ой „особыхъ заявленій отправителя“, въ противномъ случаѣ, объ этомъ слѣдуетъ доложить начальнику станціи для составленія жандармскаго протокола.

Точно также слѣдуетъ поступать и въ тѣхъ случаяхъ, когда будетъ замѣчено, что сдаваемый къ перевозкѣ грузъ, хотя и упакованъ, но очевидно поврежденъ, подмоченъ или влаженъ, отъ чего и можетъ испортиться въ пути.

Вслѣдъ за взвѣшиваніемъ груза, на взвѣшенныхъ мѣстахъ должны быть написаны отличительные знаки этихъ мѣстъ-марки. Марки изображаются цифрами въ видѣ дроби, вверху числителемъ проставляется порядковый номеръ книги вѣсовщика, подъ которымъ записана взвѣшенная отправка, а внизу знаменателемъ—общее число отправляемыхъ по этой отправкѣ мѣстъ. Марки такія нужно проставлять на всѣхъ безъ исключенія мѣстахъ, хотя бы на нихъ уже имѣлись марки отправителя, при чемъ обозначеніе ихъ должно производиться какъ можно внимательно и вполне ясно во избѣжаніе недоразумѣній при засылкѣ грузовъ.

Если принятые къ перевозкѣ грузы нельзя погрузить тотчасъ же послѣ ихъ приѣма въ вагонъ, то ихъ нужно сложить въ пакгаузы или открытыя помѣщенія, сообразуясь со свойствами этихъ грузовъ, цѣнностью ихъ, съ удобствомъ ихъ погрузки и распредѣленіемъ отправокъ по станціямъ назначенія.

Тѣ грузы, которые будутъ сложены не въ пакгаузахъ, а подъ навѣсами или на открытыхъ платформахъ, должны быть покрываемы брезентами или рогожами для предохраненія ихъ отъ подмочки.

Во избѣжаніе приѣма по одной накладной груза въ количествѣ, превышающемъ вмѣстимость одного вагона, при предъявленіи отправителемъ громоздкихъ грузовъ, какъ на примѣръ: пакля, пенька, сѣно, тряпье, уголь древесный и т. д., когда опредѣлить количество такихъ грузовъ, вмѣщающагося въ вагонъ, по наружному виду крайне трудно, надлежитъ обозначить на полу пакгауза или платформы, гдѣ предполагается сложить грузъ, размѣры вагона по ширинѣ и длинѣ его, наблюдая, чтобы и высота складываемаго груза не превышала высоты кузова вагона.

Остающіяся послѣ такой укладки мѣста, какъ превышающія вмѣстимость вагона, должны быть возвращаемы отправителю обратно или же по его желанію могутъ быть принимаемы къ перевозкѣ по отдѣльной накладной.

На станціяхъ, гдѣ имѣются особыя товарныя конторы, а равно

во всѣхъ случаяхъ выдачи отправителямъ сдаточныхъ записокъ, заполненные соответствующими данными накладныя, для обмѣна ихъ на дубликаты накладныхъ и взысканія соответствующихъ сборовъ, отнюдь не должны быть отдаваемы на руки отправителямъ, а подлежать передачѣ въ контору или лично агентомъ, производившимъ пріемъ груза, или черезъ особо посланнаго въ закрытомъ пакетѣ.

Нагрузка принятыхъ отъ отправителя грузовъ должна производиться въ вагоны обязательно осмтрѣнные предварительно погрузки вѣсовщикомъ или агентомъ, исполняющимъ обязанности послѣдняго, который обязанъ удостовѣриться, что въ вагонахъ, поданныхъ подъ нагрузку, независимо отъ того, были ли они уже осмтрѣны агентами сл. тяги или нѣтъ, въ крышѣ и стѣнахъ нѣтъ никакихъ отверстій, черезъ которыя могла бы проникать сырость отъ дождя, снѣга или града; чтобы люки обязательно были закрыты на обѣ задвижки, вполне плотно; чтобы внутри вагона не торчали гвозди, винты и пр., чтобы двери имѣли совершенно исправный зонтъ, и всѣ приспособленія, препятствующія открытію дверей безъ поврежденія пломбъ; самый вагонъ долженъ быть тщательно очищенъ и провѣтренъ, въ особенности послѣ перевозки животныхъ, а также такихъ товаровъ, которые оставляютъ на полу вагона мокроту или рѣзкій запахъ. Если въ вагонѣ окажутся какія-либо изъ приведенныхъ неисправностей, то нагрузка въ такой вагонъ не можетъ быть произведена впредь до устраненія таковыхъ.

При нагрузкѣ грузовъ въ вагоны необходимо имѣть въ виду, что мелочные, особенно цѣнные, грузы загружать въ тормозные вагоны запрещается.

Исключеніе составляютъ лишь вагоны со служебными отдѣленіями, которые слѣдуютъ со сборными поѣздами, обслуживаемыми спеціальными кондукторами-раздатчиками.

Самое размѣщеніе грузовъ въ вагонахъ при нагрузкѣ нужно производить самымъ аккуратнымъ образомъ, съ соблюденіемъ указанныхъ уже предосторожностей въ отношеніи цѣлости и сохранности груза, не допуская совмѣстной погрузки грузовъ жидкихъ, ѣдкихъ, зловонныхъ и т. п. съ грузами, могущими испортиться отъ такого сосѣдства.

Посуду съ жидкими веществами нужно устанавливать устойчиво, привязывая таковую или осыпая землею для предохраненія отъ опрокидыванія при толчкахъ отъ маневровъ.

По окончаніи нагрузки и убѣжденія въ полной ея правильности, на двери вагона съ обѣихъ его сторонъ должны быть наложены пломбы. Если наложеніе пломбъ производится не лично агентомъ, производившимъ пріемъ груза и наблюдавшимъ за погрузкою его, то во всякомъ случаѣ это должно быть совершаемо въ его присутствіи.

Предварительно пломбированія дверныя ушки должны быть обвязаны проволокою въ 2—3 оборота, закручивая концы ея возможно туже. При навѣшиваніи пломбъ посредствомъ продѣваемой чрезъ нихъ и дверныя ушки бечевки, слѣдуетъ обращать вниманіе на то, чтобы узелъ бечевки былъ плотно втянутъ внутрь пломбы и чтобы петля бечевки, на которой виситъ пломба, не была слишкомъ длинна, въ устраненіе околачиванія пломбъ, во время движенія поѣзда о дверныя закладки. Оттиски на пломбахъ должны быть совершенно ясны, для чего должны употребляться пломбироваальные тиски вполне исправные.

Употребленіе поврежденныхъ пломбироваальныхъ тисковъ безусловно воспрещается и о всякой неисправности ихъ, вѣсовщикъ обязанъ заявлять начальнику станціи.

Съ пломбироваальными тисками надлежитъ обращаться бережно и аккуратно, отнюдь не бросать ихъ на землю и не пользоваться ими для отбиванія проволоки на дверныхъ затворахъ, забиванія болтовъ, гвоздей и т. д.

По окончаніи пломбировки тиски должны сдаваться на храненіе подъ ключемъ начальнику станціи или смотрителю двора.

#### *Пріемъ грузовъ съ сосѣднихъ дорогъ.*

При пріемѣ грузовъ на передаточныхъ станціяхъ съ чужихъ дорогъ необходимо самымъ внимательнымъ образомъ свѣрять принимаемые отъ сдающей дороги грузы съ документами, осматривать тщательно тару, марки, знаки и перевѣшивать всѣ безъ исключенія принимаемые съ перегрузкою мелочные грузы. Каждую замѣченную неисправность тары или груза, недостачу вѣса или замѣченную неправильность или исправленія, обязательно оформить коммерческимъ актомъ, такъ какъ иначе дорога будетъ вынуждена нести отвѣтственность за неисправность груза, если эта неисправность не усмотрѣна на передачѣ по небрежности вѣсовщика или замѣняющаго его агента.

Полногрузные вагоны при надобности должны быть перевѣшены на вагонныхъ вѣсахъ и при томъ безъ всякой задержки, чтобы не допускать просрочки груза, съ тщательнымъ наружнымъ осмотромъ вагоновъ, люковъ, дверей и проч.

Въ случаѣ, если по технической неисправности вагона, его придется перегрузить на передачѣ, надлежитъ снять съ вагона пломбы и принять всѣ мѣры къ тому, чтобы перегрузка была произведена немедленно въ исправный вагонъ обязательно въ присутствіи агента, принимающаго грузъ съ предварительной провѣркой тары этого вагона. При этомъ необходимо провѣрить находящійся въ исправномъ вагонѣ грузъ и, въ случаѣ обнаруженія какой-нибудь неисправности въ грузѣ, немедленно составить о томъ актъ.

При отсутствіи неисправности груза составленіе акта не требуется, а слѣдуетъ лишь сдѣлать отмѣтку въ вагонномъ листѣ о причинѣ перемѣны пломбъ. Такимъ же образомъ поступается и въ случаѣ провѣрки содержанія вагона, вслѣдствіе замѣченныхъ коммерческихъ неправильностей.

### *Прибытіе грузовъ.*

По прибытіи на станцію поѣзда, въ которомъ имѣются грузы для данной станціи, вѣсовщикъ или агентъ, исполняющій его обязанности, приступаетъ къ приему прибывшихъ съ поѣздомъ на данной станціи полногрузныхъ вагоновъ и выгрузкѣ мелочного груза; при исполненіи сего, надлежитъ списать съ природы номера вагоновъ, подлежащихъ отцѣпкѣ, осмотрѣть цѣлость пломбъ, списать контрольныя цифры на нихъ и день ихъ наложенія и провѣрить счетомъ число мѣстъ на открытомъ подвижномъ составѣ. Если при приемѣ запломбированныхъ вагоновъ окажется, что пломбы какого-либо вагона неисправны, повреждены, оторваны или оттиски на нихъ не разборчивы или же будетъ замѣчена какая-либо неисправность люковъ или самага вагона, то слѣдуетъ снять пломбу и произвести полную провѣрку содержанія вагона въ присутствіи главнаго кондуктора или раздатчика, при чемъ дѣйствительно оказавшійся въ вагонѣ грузъ слѣдуетъ съ показаніями вагонныхъ листовъ; если при провѣркѣ окажется разница, то о ней дѣлаются отмѣтки въ вагонномъ листѣ и раздаточномъ спискѣ и о результатѣ провѣрки докладывается начальнику станціи.

Если при приемѣ груза на открытомъ подвижномъ составѣ число мѣстъ окажется менѣе или болѣе противъ показаннаго въ раздаточномъ спискѣ, то въ нихъ, равно какъ и въ вагонныхъ листахъ, дѣлаются отмѣтки за подписью агента, принимающаго грузъ и сдающихъ его главнаго кондуктора или раздатчика.

При снятіи съ вагоновъ пломбъ, ихъ отнюдь не слѣдуетъ срывать, а надлежитъ бережно перерѣзывать бечеву ножомъ или ножницами не у самага свинца, а въ самой серединѣ петли, чтобы разрѣзанные концы имѣли равную длину, достаточную для припечатанія пломбъ, согласно правиламъ о составленіи актовъ.

Послѣ осмотра и снятіи пломбъ приступается къ выгрузкѣ грузовъ изъ вагоновъ, при чемъ самая выгрузка должна быть производима при соблюденіи тѣхъ же предосторожностей, какъ и при нагрузкѣ.

При выгрузкѣ грузовъ необходимо обращать вниманіе на то, чтобы число выгруженныхъ мѣстъ соотвѣтствовало показаніямъ вагоннаго листа, на которомъ и отмѣчаются всѣ лишнія и недостающія мѣста; чтобы состояніе упаковки каждаго мѣста

было удовлетворительно; чтобы номера, марки и знаки соответствовали даннымъ вагоннаго листа, на которомъ дѣлаются отмѣтки о поврежденныхъ мѣстахъ и о несогласіи марокъ на грузахъ съ показаніями въ документахъ; при обнаруженіи товарныхъ мѣстъ въ поврежденной тарѣ должны быть приняты мѣры къ предохраненію ихъ отъ дальнѣйшаго поврежденія.

Если при выгрузкѣ будетъ замѣчена какая-либо неисправность состоянія или вѣса груза, а также его тары, а равно если въ числѣ выгружаемыхъ имѣются грузы, прибывшіе при составленныхъ въ пути актахъ, то о такихъ мѣстахъ надлежитъ немедленно доложить начальнику станціи для провѣрки содержанія и вѣса этихъ грузовъ установленнымъ порядкомъ.

На оборотѣ накладныхъ по грузамъ, выгружаемымъ средствами получателей, вѣсовщикомъ обязательно должно быть отмѣчено время подачи вагоновъ для выгрузки и время окончанія таковой.

Если въ вагонѣ имѣются приспособленія, устроенныя дорогою отправленія за свой счетъ и упоминаемыя въ дорожныхъ вѣдомостяхъ, а также брезенты, которыми покрытъ товаръ, то приспособленія эти должны быть выгружены одновременно съ грузомъ, для возврата ихъ затѣмъ, равно какъ и снятыхъ брезентовъ въ цѣлости по отправкамъ прямого сообщенія станціею назначенія на станцію отправленія, при отдѣльныхъ дорожныхъ документахъ.

#### *Выдача грузовъ.*

Выдача грузовъ получателямъ должна производиться не ранѣе, какъ по предъявленіи агенту, выдающему грузъ, грузохозяиномъ полученной имъ изъ товарной конторы вполнѣ оплаченной накладной и ярлыка на выпускъ груза.

При чемъ, предварительно выдачи, груза обязательно самымъ тщательнымъ образомъ свѣрять эти документы и, въ виду бывшихъ случаевъ выдачи грузовъ по подложнымъ документамъ, посредствомъ вытравливанія занесенныхъ станціею въ эти документы свѣдѣній и заполненія ихъ другими, внимательно осматривать накладную и ярлыкъ, обращая вниманіе на № накладной, который въ ярлыкѣ долженъ быть указанъ прописью, на именованіе груза, станцію отправленія и нѣтъ ли на этихъ документахъ слѣдовъ подчистки, помарокъ, и т. п. При малѣйшемъ подозрѣніи слѣдуетъ пріостановить выдачу и немедленно доложить начальнику станціи для выясненія возбудившаго подозрѣнія обстоятельства.

#### *Книги вѣсовщиковъ.*

На обязанности агентовъ, принимающихъ и выдающихъ грузы, лежитъ веденіе трехъ книгъ: 1) книги пріема грузовъ къ отпра-

вленію (Сер. С. С. № 108), 2) книги выгрузки (Сер. С. С. № 116) и 3) книги перевѣски на вагонныхъ вѣсахъ.

Ежедневно, открывая операціи по приему грузовъ, а по выгрузкѣ послѣ каждой полуночи, вѣсовщикъ или исполняющій его обязанности агентъ долженъ писать по горизонтальной чертѣ черезъ всѣ графы книги годъ, мѣсяць, число и свою фамилію. Затѣмъ, книги должны вестись опрятно, свѣдѣнія должны заноситься вслѣдъ за каждой совершенной операціей какъ по приему груза къ отправленію, такъ по выгрузкѣ или перегрузкѣ грузовъ или вагоновъ.

Книги вѣсовщика, составляя для станціи громадной важности документъ, долны вестись на всѣхъ безъ исключенія станціяхъ, внѣ зависимости отъ того, имѣются ли на нихъ по штату должности вѣсовщиковъ, отчетливо и опрятно, свѣдѣнія заноситься въ нихъ своевременно, полно и точно, на что начальники станцій и всѣ ревизующія станціи лица должны обращать особое вниманіе.

Вышеприведенныя указанія, представляя собою краткій сводъ главнѣйшихъ основаній дѣятельности агентовъ по обслуживанію грузовыхъ операцій, подлежатъ неуклонному и точному исполненію со стороны вѣсовщиковъ и иныхъ соответствующихъ станціонныхъ служащихъ, которымъ, за отсутствіемъ по штату специальныхъ должностей вѣсовщиковъ, поручается исполненіе обязанностей по этой отрасли дѣла: отсюда не исключаются и начальники станцій, равно какъ и ихъ помощники, тамъ, гдѣ, по ограниченности грузооборота, приемъ и выдача груза производится ими лично.

Поэтому настоящій приказъ долженъ быть выданъ подъ особья расписки всѣмъ помянутой выше категоріи агентамъ съ предвареніемъ, что за всякія отступленія отъ требованій этого приказа они будутъ подлежать серьезной отвѣтственности. На начальниковъ станцій во всякомъ случаѣ возлагается лично и при посредствѣ помощниковъ общее руководство ходомъ дѣла и, въ частности, провѣрка загруженныхъ вагоновъ на выдержку: относительно числа мѣстъ, знаковъ, марокъ, вѣса, исправности тары, а также исправности пломбъ. Такія провѣрки необходимо дѣлать не менѣе одного раза въ недѣлю, предупреждать возникновеніе неправильностей, устранять ихъ и въ подлежащихъ случаяхъ доносить. Провѣрка пакгаузовъ должна быть производима согласно приказу 1907 г. — № 113 \*). Обнаруженіе при такихъ провѣркахъ не принадлежащихъ станціямъ мѣстъ или мѣстъ безъ документовъ лежитъ на отвѣтственности начальниковъ станцій.

Ревизоры сл. движенія, коммерческой и сборовъ обязаны обращать вниманіе на точное исполненіе настоящаго приказа, а

\*) См. Отдѣлъ X, гл. 11 сборника приказовъ,



ревизоры поѣздовъ—провѣрять, не менѣе одного раза въ мѣсяцъ, внезапно нагрузку и порядокъ приѣма грузовъ каждой станціи своего участка, т. е. требовать производства въ своемъ присутствіи вторичной перевѣски уже принятаго груза, сравнивая результаты со сдѣланными уже записями въ книгѣ вѣсовщика, осматривая загруженные вагоны на выдержку, вагоны поданные подъ нагрузку въ отношеніи ихъ чистоты и т. д.

Приказъ долженъ быть вклеенъ въ отдѣлъ III, главу 7, и. в. сборника приказовъ, наказовъ и циркуляровъ.

Начальникъ дороги, инженеръ (подпись)

Начальникъ службы движенія и телеграфа (подпись)

Начальникъ коммерческой службы (подпись)

...иногда ...

...иногда ...

(вспомогательный) ...

(вспомогательный) ...

...иногда ...

...иногда ...

**Описаніе порядка составленія перечня заготовокъ.**

Копіи перечней заготовокъ, съ указаніемъ въ нихъ расхода за послѣдніе три года, въ опредѣленные планомъ заготовки матеріаловъ сроки, посылаются службамъ - потребительницамъ для указанія свѣдѣній о потребности предметовъ какъ для текущаго ремонта наступающаго года, такъ и для новыхъ работъ, наличіе ихъ на число обозначеннаго мѣсяца, предполагаемый расходъ съ этого мѣсяца до конца года и приблизительные сроки расходванія матеріаловъ.

Минимальный запасъ исчисляется или отъ средняго годового расхода, или отъ суммы затребуемыхъ службами количествъ, въ зависимости отъ того, какая изъ этихъ цифръ окажется меньшею, затѣмъ проставляется наличіе по матеріальной сл. съ добавленіемъ къ нему наличія у службъ-потребительницъ и количество, имѣющее поступить до конца года. Изъ суммы послѣднихъ двухъ чиселъ отнимается количество предполагаемаго расхода до конца года и выводится предполагаемый наличный запасъ на 1-е января предстоящаго года. Отнимая послѣдній отъ суммы затребуемыхъ количествъ, минимальнаго и воинскаго запаса, разность указываеться къ заготовкѣ для предстоящаго года.

**Н О Р М Ы**

матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ запасахъ Либ.-Ром. ж. д. согласно журнальному постановленію Комитета Управленія ж. д. отъ 31 іюля 1908 г. за № 1780 слѣдующія:

для дровъ (за отсутствіемъ сплавныхъ) . . . . .	100 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ угля . . . . .	40 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ прочихъ матеріаловъ топлива . . . . .	40 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ смазочныхъ матеріаловъ . . . . .	33 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ освѣтительныхъ матеріаловъ . . . . .	25 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ рельсъ на сумму . . . . .	60.516 руб.
„ скрѣпленій . . . . .	50 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ стрѣлокъ на сумму . . . . .	45.000 руб.
„ шпаль и переводныхъ брусьевъ . . . . .	100 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ запасныхъ частей подвижнаго состава.	75 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ металлическихъ мелкихъ издѣлій . . . . .	58 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ лѣсныхъ матеріаловъ { телеграфные столбы . . . . .	50 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ лѣсныхъ матеріаловъ { запасъ сл. пути . . . . .	100 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ лѣсныхъ матеріаловъ { „ „ тяги . . . . .	150 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ лѣсныхъ матеріаловъ { прочіе матеріалы . . . . .	50 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

для матер. для ка-	} камень и кирпичь . . .	50 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
мен. работъ		25 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ мануфактурныхъ, москательныхъ, химическихъ, кожаныхъ и проч. товаровъ . . . . .		30 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ канцелярскихъ принадлежностей . . .		50 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ обмундировочныхъ предметовъ . . .		25 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>
„ инвентарныхъ предметовъ . . . . .		16 <sup>0</sup> / <sub>0</sub>

Начальникъ матеріальной службы

Инженеръ (подпись)

**Наставленіе агентамъ, принимающимъ поставляемыя для  
Либаво—Роменской жел. дороги матеріалы.**

1) На подлежащіе приѣмкѣ для надобности дороги матеріалы и предметы матеріальная сл. высылаетъ въ подлежащіе склады или подлежащимъ ревизорамъ и смотрителямъ участковъ \*) матеріальной сл. накладную (бланкъ приѣмочнаго акта для матеріаловъ М. С. № 34, для дровъ М. С. № 121), въ которой указаны основанія, на которыхъ матеріаль пріобрѣтенъ: договоръ, техническія условія, образецъ, чертежъ. Въ случаѣ же заказа какихъ-либо матеріаловъ безъ особыхъ условій, въ накладной дѣлается оговорка—„заказанъ безъ особыхъ условій“.

*Примѣчаніе* Принимать матеріаль отъ поставщиковъ по ихъ непосредственному заявленію о томъ ревизору, смотрителю участка или склада и составлять для такихъ матеріаловъ накладныя на мѣстѣ, безъ предварительнаго проведенія ихъ по книгамъ конторы матеріальной службы, строго воспрещается.

2) Получивъ накладную, смотритель магазина, кладовой или участка самъ лично, а ревизоръ черезъ смотрителя обязаны удостовѣриться, выставленъ ли заявленный поставщикомъ къ сдачѣ матеріаль, и вообще правильно ли подготовленъ къ приѣмкѣ въ отношеніи укладки по условіямъ договора, или заказа, а если таковой прибылъ по желѣзной дорогѣ, обязанъ получить его со станціи (желѣзнодорожные документы высылаются смотрителю либо матеріальной сл., либо непосредственно поставщикомъ). Вслѣдъ за выкупомъ со станціи прибывшаго матеріала или предмета смотритель магазина или кладовой обязанъ немедленно отмѣтить въ накладной на первой страницѣ (актѣ) все расходы, понесенныя дорогою за провозъ и по выгрузкѣ матеріала или предмета. Затѣмъ, въ актѣ экспертизы (пунктъ 2-й акта) сдѣлать соответствующую надпись о результатахъ провѣрки количества или вѣса полученныхъ матеріаловъ и предметовъ, при чемъ въ случаѣ недостатка или порчи груза въ пути слѣдованія, озаботиться составленіемъ при выкупѣ со станціи коммерческаго акта, копія коего и приобщается къ приходной накладной. Время полученія матеріала со станціи а равно и время дѣйствительной подвозки матеріала, поставленнаго на линію, на полосу отчужденія, или вообще къ мѣстамъ сдачи должно быть отмѣчено въ накладной на 4-й страницѣ, подъ заголовкомъ „товаръ полученъ“, пра-

\*) Смотрителямъ участковъ, если подлежитъ приѣмкѣ матеріаль на сумму не болѣе 1000 рублей.

вильность этих свѣдѣній должна удостовѣряться: въ первомъ случаѣ товарною накладною, а во второмъ — подписями смотрителя участка, а также начальника станціи, дистанціи, или дорожнаго мастера или мѣстнаго чиновника контроля.

Исполнивъ это, ревизоры или смотрители магазиновъ, кладовыхъ и участковъ (въ зависимости отъ того, кому адресована приходная, согласно § 14 инструкціи смотрителямъ, утвержденной 12 августа 1906 г.) обязаны назначить день пріемки матеріаловъ, увѣдомивъ экспертовъ отъ службъ и представителя контроля не менѣе какъ за три дня до пріемки, за исключеніемъ пріеомокъ цемента, извести, алебастра, керосина и нефтяныхъ остатковъ, пріемка коихъ назначается и производится безотлагательно. О днѣ пріемки лѣсныхъ матеріаловъ шпаль, дровъ и кирпича, ревизоры и смотрители матеріальной сл. обязаны заблаговременно извѣщать официально и поставщиковъ: мѣстныхъ сами непосредственно, а иногороднихъ черезъ начальника матеріальной сл. О днѣ же набора пробъ всѣхъ матеріаловъ, требующихъ химическаго анализа, въ лабораторіи дороги, доносить депешами по почтѣ начальнику службы съ такимъ расчетомъ времени, чтобы была возможность извѣстить поставщика, а послѣдній могъ бы при желаніи явиться для присутствованія при взятіи пробы. Свѣдѣнія о вызовѣ поставщиковъ для присутствованія при пріемкѣ или наборѣ пробъ должны быть кратко отмѣчены въ приходной накладной.

Начало работы пріемочныхъ комиссій устанавливается по взаимному соглашенію участвующихъ въ пріемкѣ агентовъ дороги, о чемъ ревизоръ или смотритель сообщаетъ чиновнику контроля для свѣдѣнія.

Въ Либавскомъ, Минскомъ и Гомельскомъ магазинахъ пріемка производится еженедѣльно по вторникамъ, а въ случаѣ праздника въ послѣдующіе присутственные дни, и смотрители этихъ магазиновъ обязаны сообщать подлежащимъ агентамъ лишь тогда, если въ данный очередной день не имѣется къ пріемкѣ матеріаловъ. Начало занятій въ магазинахъ опредѣлено съ 10-ти часовъ утра \*).

О всѣхъ случаяхъ, когда пріемка матеріаловъ не произведена почему-либо въ теченіе десяти дней со дня полученія накладныхъ отъ матеріальной сл., участковые ревизоры и смотрители складовъ обязаны доносить начальнику матеріальной сл. съ указаніемъ причинъ задержки въ пріемкѣ.

---

\*) Въ тѣхъ же случаяхъ, когда имѣется заявленіе службы-потребительницы объ экстренной необходимости въ матеріалѣ, тогда смотритель сообщаетъ подлежащимъ агентамъ и контролю немедленно по прибытіи матеріала, назначая пріемку внѣ очереди и донося о таковой г. главному контролеру и начальникамъ службъ-потребительницъ и матеріальной.

*Примѣчаніе I.* Пріемка шпаль, переводныхъ брусевъ, телеграфныхъ столбовъ и вообще лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, выставляемыхъ какъ на линіи дороги между станціями, такъ и на станціяхъ и въ складахъ, гдѣ имѣются особыя смотрители складовъ, поручается исключительно ревизорамъ или смотрителямъ участковъ.

*Примѣчаніе II.* При пріемкѣ телеграфныхъ столбовъ обязательно присутствуютъ контролеръ—механикъ телеграфа по назначенію начальника телеграфа и представитель почтово-телеграфнаго вѣдомства.

3) Экспертами уполномочены: въ Либавѣ отъ тяги—начальникъ мастерскихъ или его помощникъ, отъ ремонта—начальникъ I-й дистанціи или его помощникъ, въ Минскѣ отъ тяги—лаборантъ службы, а за отсутствіемъ его—начальникъ Минскаго участка тяги или его помощникъ, отъ ремонта—начальникъ мѣстной дистанціи или старшій дорожный мастеръ, отъ движенія—контролеръ-механикъ 4 отд., а за отсутствіемъ его контролеръ-механикъ 5 отд., завѣдывающій кондукторскими бригадами, а въ отсутствіи его—старшій счетоводъ счетоводства сл. движенія, въ Гомелѣ:—отъ ремонта—начальникъ мѣстной дистанціи или его помощникъ и отъ тяги—начальникъ мастерскихъ. На линіи: отъ ремонта агенты по назначенію начальника ремонта, отъ тяги для дровъ и угля начальники участковъ и ревизоры тяги, согласно прилагаемой вѣдомости „А“, отъ телеграфа—агенты по назначенію начальника телеграфа и для пріемки лѣсныхъ матеріаловъ, для надобности Либавскихъ и Гомельскихъ мастерскихъ, агенты, уполномоченные начальниками этихъ мастерскихъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, если на одномъ и томъ же участкѣ должна производиться пріемка матеріаловъ въ нѣсколькихъ пунктахъ одновременно, ревизоры матеріальной сл. обязаны сообщить о такихъ пріемкахъ главному контролеру и начальникамъ соответствующихъ службъ.

Въ случаяхъ прибытія матеріаловъ полными вагонами какъ то:—рельсъ, паровознаго каменнаго угля и т. п., подлежащихъ немедленной выгрузкѣ или разсылкѣ къ мѣсту потребленія, смотрители складовъ, во избѣжаніе непроизводительнаго проста подвижнаго состава, ограничиваются подачею депеши главному контролеру и начальнику соответствующей службы, — сколько вагоновъ прибыло, сколько разгружено и сколько и куда отправлено.

4) Порядокъ пріемки шпаль подробно установленъ приказомъ по линіи отъ 13 февраля 1903 года за № 39, которымъ и надлежитъ въ точности руководствоваться какъ экспертамъ, такъ и агентамъ матеріальной сл.

Въ отношеніи надзора за правильностью поставки на полосу отчужденія и укладки лѣсныхъ матеріаловъ и дровъ должно

руководствоваться утвержденными начальником дороги циркулярами начальника матеріальной сл. отъ 12 декабря 1902 года за № 13/33792 и 22 января 1903 года за № 2/1790. О штабельномъ учетѣ дровъ и каменнаго угля—исполнять циркуляръ начальника матеріальной сл. отъ 3 января 1903 г. за № 1/396. Въ остальномъ же строго придерживаются условій договоровъ и заказовъ.

5) Приступая къ приемкѣ, экспертъ долженъ въ томъ случаѣ, когда имѣется договоръ, техническія условія, чертежъ, сравнить съ этими данными поставляемый матеріаль, если же предметъ ставится безъ особыхъ условій или на пробу, то убѣдиться, то ли представлено, что значитъ въ предъявленной ему накладной матеріальной сл., и годится ли оно въ дѣло. Если поставляемый матеріаль, въ первомъ случаѣ, удовлетворяетъ всѣмъ условіямъ заказа, во второмъ—годенъ въ дѣло, то онъ долженъ быть принятъ, на актахъ приемки матеріала должно быть выражено и категорическое мнѣніе приемщика о приемкѣ его безъ оговорокъ или съ оговорками (въ случаѣ его годности) или забракованія такового, либо за несогласіе съ образцомъ, чертежомъ и проч. условіями заказа (съ указаніемъ, въ чемъ именно заключается несогласіе), либо по непригодности его (по такимъ то и такимъ то причинамъ). Вообще при дѣланіи оговорокъ экспертъ долженъ строго основывать ихъ на буквѣ договора, условія, чертежа или качествѣ (безъ условій) принимаемаго предмета, избѣгая всякихъ побочныхъ обстоятельствъ и разсужденій и памятуя то, что всякое неточное или могущее быть иначе понятнымъ слово подаетъ поводъ къ безцѣльной перепискѣ и затяжкѣ расчета съ поставщикомъ. Если же экспертъ изложитъ актъ несогласно съ настоящимъ требованіемъ, то ревизоръ или смотритель матеріальной сл. обязаны предложить ему дополнить таковой, а при отказѣ отъ исполненія сего, донести начальнику матеріальной сл. для доклада начальнику дороги и начальнику службы, отъ которой командированъ экспертъ.

6) Въ отношеніи порядка клейменія свидѣтельствуемыхъ комиссіею матеріаловъ надлежитъ руководствоваться слѣдующими основаніями:

а) Согласно нормальнымъ договорамъ на поставку лѣсныхъ матеріаловъ, шпаль, защитъ, кольевъ, латъ, а также кирпича, камня, щебня и изразцовъ, всѣ работы по отдѣленію забракованныхъ матеріаловъ отъ годныхъ, отмѣтка ихъ условнымъ знакомъ, отбивка на принятыхъ матеріалахъ клеймъ эксперта, на Либаво-Роменской ж. д. производится средствами поставщиковъ, которые обязаны во время приемки имѣть на мѣстѣ достаточное количество рабочихъ, кисти, краску и известь, въ противномъ слу-



чаѣ работы эти производятся управленіемъ дороги за счетъ поставщиковъ, примѣняясь къ условіямъ каждаго отдѣльнаго заказа или договора.

б) На принятые лѣсные матеріалы (кромѣ защитъ, кольевъ, драницъ, латъ и досокъ толщиною менѣе 1") при самой приѣмкѣ накладываются по торцамъ клейма эксперта и ревизора матеріальной сл., а въ случаѣ допущенія къ приѣмкѣ извѣстнаго процента маломѣрнаго лѣса, кромѣ клеймъ эксперта и ревизора матеріальной сл., по торцамъ дѣлается черною краскою одна поперечная черта. На оба конца забракованныхъ досокъ, бревенъ и брусевъ накладываются знаки брака въ видѣ крестовъ (X) черною краскою (масляною или разведенною керосиномъ).

в) При приѣмкѣ драницъ, щитовъ, кольевъ, латъ на принятыхъ въ казну штабеляхъ дѣлаются кресты красною краскою, штабеля же, въ коихъ сложенъ забракованный матеріалъ, одновременно отмѣчаются такими же крестами, но черною краскою.

г) Принятые доски тоньше 1" закрашиваются съ торцовъ красною краскою (масляною или разведенною керосиномъ).

д) Принятый камень, щебень, кирпичъ, изразцы должны быть обрызганы извѣстью.

е) Принятые шпалы, въ томъ числѣ и допускаемыя договорами маломѣрки, должны быть заклеены съ обоихъ концовъ клеймомъ эксперта и ревизора матеріальной сл., маломѣрные шпалы, кромѣ клейма, должны быть обозначены по торцамъ черною краскою въ видѣ одной поперечной полосы, бракъ долженъ быть отмѣченъ на обоихъ торцахъ черною краскою двумя крестообразными полосами.

ж) Принятые въ казну штабеля дровъ закрашиваются извѣстью, растворенною въ водѣ, при чемъ кромѣ крестообразныхъ полосъ по всей длинѣ штабеля закрашиваются и клѣтки, а равно дѣлается полоса по верху штабеля. Забракованныя дрова вовсе не закрашиваются.

з) Наблюденіе за правильностью и аккуратностью клейменія матеріаловъ возлагается на обязанность эксперта и агентовъ матеріальной сл.

и) Клейма приѣмки, знаки мѣломѣрности и брака, а также окраска масляною краскою, обязательно накладываются на оба торца.

к) Лѣсные матеріалы (за указанными здѣсь исключеніями) и шпалы безъ клеймъ эксперта не могутъ быть ни сдаваемы службамъ—потребительницамъ, ни принимаемы оными.

*Примѣчаніе.* Порядокъ клейменія принимаемыхъ матеріаловъ установленъ приказами по линіи отъ 26 октября 1901 г. за № 177, отъ 13 февраля 1903 г. за № 39 и циркуляромъ начальника матеріальной сл. отъ 3 іюня 1904 г. за № 4/13214.

7) Количество матеріала, принятаго отъ поставщика, не должно превышать того количества, которое указано въ накладной, высылаемой изъ конторы матеріальной сл., а потому пріемка всякаго лишняго матеріала, хотя бы и вполне соотвѣтствующаго техническимъ условіямъ, воспрещается.

8) О всякомъ матеріалѣ, вывезенномъ поставщиками къ линіи дороги безъ разрѣшенія, или выставленномъ въ количествѣ болѣе противъ указаннаго въ выданныхъ разрѣшеніяхъ на отводъ казенной земли или противъ количества, обозначеннаго въ накладныхъ, смотрители участковъ немедленно доносятъ начальнику матеріальной сл., указывая въ своихъ донесеніяхъ фамилію поставщика, родъ матеріала, мѣсто его нахождения и количество занятой такимъ матеріаломъ земли, для взысканія денегъ за пользованіе казенною землею.

9) Смотрители магазиновъ или участковъ, или замѣщающіе послѣднихъ надсмотрщики топлива, обязаны наблюдать, чтобы вновь поставленные матеріалы отнюдь не смѣшивались съ принятыми ранѣе, а складывались отдѣльно, или же раздѣлялись промежутками, шириною не менѣе 2 саж., которые позволяли бы какъ удобный осмотръ, такъ и отсортировку забракованнаго матеріала.

Бракъ отбирается поставщикомъ, или на его счетъ агентами матеріальной сл.:

а) при пріемкѣ досокъ и переводныхъ брусевъ во время самой пріемки;

б) при пріемкѣ бревенъ и прочихъ брусевъ немедля по окончаніи ихъ пріемки;

в) при пріемкѣ шпаль—при самой пріемкѣ, при чемъ пріемка такихъ штабелей производится поштучно, перекладкою.

Отсортированный и уложенный на указанныхъ мѣстахъ въ правильные штабеля бракъ поставщикъ обязанъ вывезти въ теченіе установленнаго въ договорѣ срока; по истеченіи сего срока смотритель участка, въ случаѣ неуборки, долженъ составить совместно съ участковымъ контролеромъ актъ, указавъ въ немъ количество неубраннаго своевременно брака и величину площади (въ квадратныхъ саженьяхъ), занятой казенной земли, таковой актъ представить начальнику матеріальной сл.

По поводу выдачи или возврата поставщикамъ матеріаловъ, забракованныхъ въ магазинахъ или кладовыхъ, посылаются смотрителямъ особья по каждому случаю предписанія начальника матеріальной сл., въ которыхъ указываютъ сроки на уборку брака.

О времени выдачи поставщику забракованнаго матеріала дѣлается отмѣтка по книгамъ склада съ указаніемъ № разрѣшенія начальника матеріальной сл.

10) Ящики и тюки съ матеріалами могутъ быть вскрыты смотрителями для провѣрки до прибытія эксперта, но не могутъ быть передаваемы службамъ—потребительницамъ. Отпускаться службамъ могутъ лишь тѣ матеріалы, которые одобрены экспертомъ и заприходованы \*). Хотя смотрители несутъ отвѣтственность лишь за сохранность принятыхъ матеріаловъ и за точное опредѣленіе количества, мѣры или вѣса таковыхъ, и вопросъ о качествѣ принимаемыхъ на дорогу матеріаловъ разрѣшается исключительно экспертами, но тѣмъ не менѣе, въ случаяхъ сомнѣнія въ качествѣ матеріаловъ, смотрители обязаны доносить своему начальству ранѣе передачи таковыхъ службамъ—потребительницамъ.

11) На обязанности ревизоровъ и смотрителей возлагается, чтобы акты приѣмки были подписаны экспертами и представителемъ контроля на мѣстѣ приѣмки и не позже того дня, въ который таковая заключена, а для лѣсного матеріала не ранѣе заклеивенія. Передача и отсылка накладныхъ экспертамъ для подписанія не на мѣстахъ приѣмки матеріаловъ строго воспрещается.

12) Приѣмка кирпича, изразцовъ и камня производится пробной перекладкой части, предъявленной къ приѣмкѣ партіи и вопросъ о приѣмкѣ, или забракованіи таковой, рѣшается на точномъ основаніи условій заказа или договора.

13) Если при приѣмкѣ какого бы то ни было матеріала и предмета таковые будутъ одобрены съ оговоркой эксперта, то накладная безъ оприходованія по складу должна быть представлена ревизоромъ или смотрителемъ склада и участка начальнику матеріальной службы на дальнѣйшее распоряженіе. Точно также должна быть представлена начальнику матеріальной службы безъ оприходованія и каждая накладная, по которой послѣдуетъ оговорка или разногласіе представителя контроля, при чемъ въ послѣднемъ случаѣ, т. е. при оговоркѣ или разногласіи контролера, остальные члены комиссіи обязаны дать на актѣ экспертизы свое мотивированное возраженіе или объясненіе.

Всѣ матеріалы и предметы, одобренные съ оговоркой одного изъ членовъ комиссіи, не могутъ быть расходуемы впредь до полученія увѣдомленія начальника матеріальной службы объ утвержденіи-приѣмки таковыхъ начальникомъ дороги и совѣтомъ управленія дороги.

14) а) Подписывать составляемые чинами контроля особые акты по разнымъ вопросамъ уполномочиваются лишь тѣ агенты, до которыхъ изложено въ актахъ имѣетъ непосредственное по службѣ отношеніе, въ противномъ случаѣ агентъ дѣлаетъ надпись: „относится до той то службы“.

\*) См. приказъ по линіи отъ 20 сентября 1904 г., № 211.

б) Если актъ контроля касается двухъ и болѣе службъ, то агентъ, къ которому контролеръ обратится за удостовѣреніемъ изложеннаго въ актѣ, долженъ привлечь представителя другой службы и составить съ нимъ общее по такому акту объясненіе.

в) Никакіе выводы и соображенія контролера, извлекаемы имъ изъ констатируемыхъ въ актѣ фактовъ, не должны быть удостовѣряемы (скрѣпляемы) агентами дороги, которые уполномочиваются только подтвердить, или опровергнуть приводимые контролерами факты (переименовавъ ихъ при подписаніи акта), что же касается до выводовъ и разсужденій, то по нимъ агенты дороги должны представить по начальству письменныя объясненія одновременно съ копіею подписаннаго ими акта.

г) При предъявленіи контролеромъ составленнаго имъ акта, каждый агентъ долженъ тщательно провѣрить изложенные въ немъ факты и, если изъ нихъ усмотритъ о какихъ-либо упущеніяхъ, то долженъ, немедленно, принять мѣры къ ихъ устраненію, о чемъ и отмѣтитъ при подписаніи самаго акта. Всѣ же объясненія объ оправданіи должны включаться въ указанное выше въ пунктѣ 3-мъ донесеніе по начальству.

д) Такъ какъ всякій составленный контролеромъ актъ даетъ поводъ къ возбужденію письменныхъ съ управленіемъ дороги сношеній, то на всякомъ агентѣ, подписывающемъ такой актъ, лежитъ обязанность выяснитъ всѣ стороны дѣла, чтобы дать возможность управленію тотчасъ же отличить важное отъ неважнаго и дать контролю отвѣтъ по существу, вполне согласный съ истиною, хотя бы она была и не на сторонѣ агента.

е) Для объясненій и отвѣтовъ чинамъ контроля по дѣламъ, относящимся до приемоковъ, а также для подписи актовъ, уполномачиваются ревизоры матеріальной сл., смотрители Либавскаго, Минскаго и Гомельскаго магазиновъ, 1, 2, 3, 4, 5, 6 и 7 участковъ линейныхъ складовъ, ихъ замѣстители и кладовщики въ Муравьевѣ, Радзивилицахъ, Кошедарахъ, Калкунахъ, Ново-Вилейскѣ, Залъсѣ, Осиповичахъ, Жлобинѣ, Сновскѣ, Бахмачѣ и Ромнахъ.

Прочіе агенты матеріальной сл. обязаны, если бы чины мѣстнаго контроля обратились къ нимъ за объясненіями, направлять ихъ къ указаннымъ выше лицамъ.

15) Неприбытіе чиновъ контроля на приемку не останавливаетъ таковой, но въ приемочномъ актѣ должна быть сдѣлана надлежащая оговорка либо объ отсутствіи чина контроля, либо объ отказѣ его подписать актъ. Приемка матеріаловъ безъ взаимнаго участія эксперта и смотрителя или ревизора не допускается, изъ сего правила изъемяются случаи химическаго и механическаго испытанія матеріаловъ въ мастерскихъ и лабораторіи сл. тяги.

## ВЪДОМОСТЬ „А“.

Перегоны включительно.	Эксперты по приемкѣ дровъ на этихъ перегонахъ.	Въ случаѣ одновременной приемки въ двухъ пунктахъ, означенныхъ перегоновъ или невозможности начальнику уч. произвести приемку, его замѣщаетъ ревизоръ тяги.
Либава—Шиланы . . .	Нач. Лабавскаго уч.	Ревизоръ 1 участка.
Радзивилишки—Кошедары . . . . .	„ Радзивилиш. уч.	
Калкуны—Шадовъ . . .	„ Калкунскаго уч.	
Ново-Вилейскъ—Залѣсье . . . . .	„ Ново-Вилейск. уч.	Ревизоръ 2 участка.
Пруды—Осиповичи . . .	„ Минскаго уч. . .	
Татарка—Жлобинъ . . .	„ Жлобинск. уч.	
Хальчъ—Гомель . . . . .	„ Жлобинск. уч.	Ревизоръ 3 участка.
Новобѣлица—Бахмачъ	„ Сновскаго уч.	
Григоровка—Ромны . . .	„ Роменскаго уч. . .	
		Испытаніе каменнаго угля для паровозовъ производятъ ревизоры тяги соответствующихъ участковъ или особо назначенные агенты.

Подлинное подписали:

Начальникъ матеріальной службы,  
Инженеръ (подпись).

Начальникъ службы движенія и телеграфа,  
Инженеръ (подпись).

За начальника службы пути и зданій,  
Инженеръ (подпись).

И. д. начальника службы тяги,  
Инженеръ (подпись).

Начальникъ телеграфа (подпись).



**Постановление общего присутствия управления Ливаво-Роменской  
железнодорожной дороги по главной бухгалтерии,**

*состоявшаяся 26 апреля 1910 г.*

100. Слушали: докладъ главного бухгалтера слѣдующаго содержания;

По распоряженію г. начальника дороги, имѣю честь доложить на обсужденіе общаго присутствія предписаніе управленія железныхъ дорогъ отъ 20 марта 1910 года за № 8158/3593, ниже слѣдующаго содержания:

„Въ виду высказаннаго бюджетной комиссіей Государственной Думы пожеланія о реорганизаціи матеріальной службы на казенныхъ железныхъ дорогахъ, Управленіе железныхъ дорогъ проситъ Ваше, высокоородіе обсудить въ общемъ присутствіи вѣреннѣйшей вамъ дороги: 1) не представляется ли соотвѣтственнымъ введеніе существующей нынѣ на Владикавказской жел. дор. системы заготовки отдѣльными службами потребляемыхъ исключительно изъ матеріаловъ съ централизаціею заготовки такихъ матеріаловъ, которые требуются для всѣхъ службъ, напримѣръ, обмундированія, канцелярскихъ принадлежностей, топлива для зданій въ непосредственномъ вѣдѣніи начальника магазинной части, которая подъ руководствомъ общаго управленія дороги контролируетъ и склады всѣхъ службъ, 2) какія вообще возможны преобразованія по матеріальной части и 3) какихъ финансовыхъ результатовъ можно ожидать отъ тѣхъ или иныхъ преобразованій въ матеріальной службѣ.

Всѣ эти соображенія должны быть представлены Управленію железныхъ дорогъ къ 1-му мая 1910 г. и, затѣмъ, самый вопросъ будетъ внесенъ на предполагаемый въ маѣ съѣздъ начальниковъ службъ: Подписали: начальникъ управленія Козыревъ. Управляющій отдѣломъ Гущинъ. Скрѣпилъ: Дѣлопроизводитель М. Еленевъ. Вѣрно: Дѣлопроизводитель М. Еленевъ. Подписалъ главный бухгалтеръ Попялковскій.

Постановили: обсудивъ предложеніе Управленія железныхъ дорогъ о реорганизаціи матеріальной службы, общее присутствіе считаетъ необходимымъ высказать слѣдующія соображенія:

Заготовленіе отдѣльными службами — потребителями матеріаловъ, исключительно, каждой изъ нихъ расходующихъ, должно отразиться на ходѣ работъ, какъ относительно болѣе своевременнаго полученія матеріаловъ, такъ и, вѣроятно, на улучшеніи качествъ предметовъ.

То и другое вытекает из стремления на частных дорогах, по каждой службѣ, не задерживая работъ, отыскивать и приоб- рѣтать матеріалы возможно скорѣе и болѣе соотвѣтствующіе потребностямъ работъ, чѣмъ это дѣлается при существующемъ порядкѣ заготовокъ на казенныхъ дорогахъ. Но не подлежитъ сомнѣнію, что при осуществленіи такого порядка, расходы по заготовкѣ матеріаловъ службами—потребительницами на казен- ныхъ дорогахъ увеличивается: во первыхъ—вмѣсто сосредотоече- нія всѣхъ приѣмокъ по приобрѣтенію предметовъ по одной мате- ріальной службѣ, придется организовать столько подобныхъ отдѣ- ловъ, сколько главныхъ службъ-потребительницъ. Хотя, конечно, каждый отдѣлъ, при отдѣльныхъ службахъ, будетъ малочислен- нѣе матеріальнаго, но число служащихъ во всѣхъ службахъ ока- жется, понятно, больше; при этомъ не слѣдуетъ забывать, что дѣятельность матеріальной службы и при новомъ порядкѣ упряз- днена быть не можетъ, ибо потребуется заготовка матеріаловъ общихъ для всѣхъ службъ: обмундированія, топлива для зданій, матеріаловъ освѣщенія и т. п. во вторыхъ—нельзя умолчать о трудности установить наблюденіе за возможными злоупотребле- ніями при существованіи заготовокъ во многихъ мѣстахъ по отдѣльнымъ службамъ, вмѣсто наблюденія, какъ это дѣлается теперь, за однимъ мѣстомъ, за заготовками и приѣмками въ матеріальной службѣ.

По мнѣнію общаго присутствія, самымъ главнымъ препят- ствіемъ введенія системы Владикавказской дороги является уча- стіе мѣстнаго Государственнаго Контроля въ распорядительныхъ дѣйствіяхъ управленія дороги и всѣхъ порядковъ, исходящихъ отъ контроля. Допуская, что ради удобствъ для дѣла отъ вве- денія системы заготовки Владикавказской дороги, Государствен- ный Контроль уменьшитъ нѣкоторыя формальности, но, по суще- ству дѣятельности контроля, онъ всегда будетъ требовать приоб- рѣтенія матеріаловъ путемъ конкуренціи или опроса нѣсколь- кихъ поставщиковъ—торговцевъ, а при поставкахъ и приѣмахъ матеріаловъ будетъ настаивать на точномъ исполненіи положенія о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ.

Такимъ образомъ, при введеніи предлагаемаго порядка Вла- дикавказской дороги, явятся тѣ же требованія и волокита, нынѣ существующія, съ той только разницей, что теперь все дѣло сосредоточено въ одномъ мѣстѣ, (въ матеріальной службѣ), а тогда будетъ и въ главныхъ службахъ—потребительницахъ.

Существующій порядокъ заготовки матеріаловъ на казенныхъ дорогахъ имѣетъ много недостатковъ и необходимо, желательно и возможно сдѣлать многое. Главнѣйшіе недостатки:

- 1) Медленность приобрѣтенія матеріаловъ, отражающаяся на задержкѣ въ работахъ, а слѣдовательно повышенія ихъ стоимости.
- 2) Сложность и, снова, медлительность всѣхъ маневровъ



по выполнению всѣхъ обязательныхъ формальностей по выдачѣ заказовъ или подрядовъ, приѣмкѣ и системѣ браковки доставляемыхъ предметовъ и отсюда, какъ слѣдствіе, поздняя ихъ доставка и даже оставленіе службъ—потребительницъ безъ матеріаловъ, вынуждаетъ принимать матеріалъ пониженнаго качества, хотя и со скидкой въ цѣнѣ.

3) Высокая стоимость полученія матеріаловъ.

4) Обремененіе оборотнаго капитала и пр.

Всѣ перечисленные недостатки происходятъ вслѣдствіе примѣненія сложности порядка и соблюденія всевозможныхъ формальностей, предъявляемыхъ контролемъ на казенныхъ дорогахъ, на что указано выше.

Какъ на одинъ изъ способовъ улучшенія реорганизаціи матеріальной сл., общее присутствіе признаетъ примѣненіе принциповъ приобрѣтенія матеріаловъ хозяйственнымъ порядкомъ, подробныя соображенія о чемъ приведены въ докладѣ начальника матеріальной службы, прилагаемому къ журналу совѣта отъ 12 февраля с. г. за № 112 и, во вторыхъ, улучшеніемъ постановки дѣла по матеріальной службѣ, — общее присутствіе признаетъ передачу приѣмки, храненія и отпуска матеріаловъ въ вѣдѣніе отвѣтственной артели, обставивъ договоръ съ ней для строгаго учета остатковъ по складамъ и отвѣтственности ея за всѣ недостатки матеріаловъ, а также упростивъ въ матеріальной службѣ отчетность по оприходованію матеріаловъ, отпуску ихъ скужбамъ—потребительницамъ и составленію отчетовъ объ оборотахъ запасовъ дороги.

Что же касается вопроса финансовыхъ результатовъ отъ этой организаци, то хотя содержаніе матеріальной службы нѣсколько и удорожится, но такое, несомнѣнно, окупится передачею матеріаловъ на храненіе артели.



## Постановление совета управления Либаво-Роменской жел. дор.

### По материальной службѣ.

*Состоявшееся 12 февраля 1910 г.*

112. Слушали: докладъ начальника материальной сл. отъ 13 ноября 1909 года за № 44346 слѣдующаго содержания:

„Советъ управления дороги, разсмотрѣвъ въ засѣданіи 17 апрѣля сего года циркулярное предложеніе Управления ж. д. отъ 16 марта сего года за № 6935/3084 о хозяйственной заготовкѣ дровъ, а равно о возможности заготовлять тѣмъ же хозяйственнымъ способомъ какіе-либо другіе матеріалы, потребные для эксплуатаціи дороги, по журналу за № 391 постановилъ: „образовать комиссію изъ агентовъ службъ материальной, пути, тяги, движенія, главной бухгалтеріи, юрисконсульта и представителя контроля и при участіи г.г. членовъ совета для выясненія, какіе именно матеріалы могутъ быть пріобрѣтаемы, хозяйственнымъ способомъ и для выработки правилъ для ихъ пріобрѣтенія“.

Изъ прилагаемаго протокола комиссіи видно, что она не могла притти къ категорическому рѣшенію.

Одна изъ причинъ такого разногласія, полагаю, произошла отъ того, что комиссія поставила рѣшеніе предложеннаго ей вопроса въ зависимость отъ предложенной управленіемъ дороги агенту, покупающему матеріалъ, впредь назначенной наивысшей допустимой цѣны.

Не управленію дороги, агенту, покупающему комиссіоннымъ порядкомъ, слѣдуетъ назначать къ руководству его, тѣмъ или инымъ способомъ опредѣленную, допустимую цѣну, а обратно,—самъ агентъ путемъ всякихъ справокъ на мѣстахъ нахожденія искомаго предмета или непосредственно у производителей, долженъ устанавливать низшую цѣну матеріала, въ данной мѣстности и для даннаго времени.

Съ своей стороны, признавая примѣненіе хозяйственной заготовки способомъ, удешевляющимъ пріобрѣтеніе матеріаловъ, считаю необходимымъ доложить совету управления слѣдующее:

1) Несомнѣнно, подрядный способъ, какъ давно установившійся и давно всюду примѣняемый, гораздо проще всякаго иного, представляетъ исполнителямъ меньше хлопотъ, предусмотрѣнь положеніемъ о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ; но также несомнѣнно—все пріобрѣтаемое подряднымъ способомъ должно быть значительно дороже, ибо всѣ промежуточные посредники-комиссіонеры, подрядчики и пр. даромъ работать не станутъ, надбавляя значительный процентъ противъ цѣнъ производителя.

2) Для пользы самого дѣла и выгоды казны слѣдуетъ примѣнить, смотря по обстоятельствамъ и по усмотрѣнію совѣта управленія дороги, тотъ или иной способъ. а иногда оба вмѣстѣ.

3) Хозяйственный способъ можетъ дать хорошіе результаты, т. е. доставлять дешево и быстро, не задерживая работъ, хорошіе матеріалы только при условіи, если агенты дороги, которымъ поручена покупка матеріаловъ, будутъ денежно заинтересованы въ экономіи покупки.

4) Приобрѣтеніе дровъ и другихъ лѣсныхъ матеріаловъ, кирпича, древеснаго угля и прочихъ матеріаловъ, которые можно достать на линіи, должно производиться черезъ мѣстныхъ агентовъ, при непремѣнномъ участіи контроля.

5) Предметы фабричнаго и заводскаго производства: ткани обтирочный матеріаль, масла, краски, машинныя части, металлическія издѣлія и пр. должны приобрета́ться комиссіей, состоящей изъ агентовъ службы—потребительницы, матеріальной и представителя Государственнаго Контроля.

Такая комиссія, если требуется, выѣзжаетъ въ большіе центры или даже на фабрики и заводы, гдѣ осматриваетъ матеріалы на мѣстѣ ихъ производства и путемъ сравненія цѣнъ разныхъ производителей, и качества ихъ продукта, устанавливаетъ наивыгоднѣйшія цѣны.

6) Такой способъ далъ бы возможность избрать дѣйствительно солидныхъ поставщиковъ-производителей, а затѣмъ заключать съ ними договоры, доставлять на дорогу матеріалы партиями по нарядамъ, тѣмъ избавить дорогу отъ загроможденія складовъ большими запасами, со всѣми неудобствами съ этимъ сопряженными, и такимъ образомъ достигнуть сокращенія размѣровъ оборотнаго капитала дороги.

Само собою предлагаемый способъ требуетъ детальной разработки, а, главное, указаній прикитики; но несомнѣнно такая система должна быть хороша, ибо частныя предпріятія,—фабрики и заводы находятъ возможнымъ ею пользоваться, избирая для себя постоянныхъ поставщиковъ, эти послѣдніе замѣняютъ имъ ихъ магазины матеріаловъ, избавляя отъ необходимости держать непроизводительно запасы этихъ послѣднихъ.

Какъ во всякомъ большомъ дѣлѣ и тутъ возможны неправильности и злоупотребленія, но выгоды и удобства предлагаемаго порядка такъ очевидны, что слѣдуетъ выработать порядокъ, обезпечивающій отъ возможности ошибокъ и злоупотребленій, хотя въ данномъ случаѣ ручательствомъ приличнаго веденія дѣла будетъ служить участіе въ немъ чиновъ Государственнаго Контроля.

Во всякомъ случаѣ крайне желательно сдѣлать попытку въ этомъ направленіи, произвести нѣсколько покупокъ при посред-

ствѣ такихъ комиссій и опытъ покажетъ, что слѣдуетъ принять дальше.

Нѣкоторыя желѣзныя дороги изрѣдка, въ экстренныхъ случаяхъ примѣняли такой способъ и, вѣроятно, не жалѣютъ объ этомъ.

Либаво-Роменская дорога въ 1906 году, спѣшно оборудуя санитарный поѣздъ, послала въ Москву такую комиссію купить клеенку: результатъ покупки—клеенка куплена скоро, работы не были задержаны и стоимость клеенки не выше покупной цѣны того времени, по которой приобрѣталась клеенка обычнымъ способомъ конкуренціи.

Подписалъ начальникъ матеріальной службы Гросманъ.

Постановили: Выслушавъ настоящій докладъ и принимая во вниманіе, что по мѣстнымъ экономическимъ условіямъ, когда вся лѣсная торговля находится исключительно въ рукахъ евреевъ, введеніе хозяйственной заготовки дровъ будетъ едва ли исполнимо, что организація этого дѣла, при дѣйствіи опредѣленныхъ нынѣ дѣйствующихъ правилъ, представляетъ много трудностей, что цѣлесообразность введенія способа хозяйственныхъ заготовокъ при такихъ условіяхъ является сомнительной, что заготовка другихъ предметовъ на Либаво-Роменской дорогѣ хозяйственнымъ способомъ приобрѣтенныхъ внѣ предѣловъ дороги весьма трудно осуществимо и едва ли дастъ благопріятные результаты, совѣтъ управленія постановилъ:—къ способу хозяйственной заготовки дровъ и другихъ предметовъ для нуждъ дороги отнестись отрицательно.



**В Ъ Д О М О С Т Ъ**

распределенія рельсъ на главномъ пути Либаво-Роменской  
жел. дороги къ 1 января 1910 года.

Участки.	Типы рельсъ.				Итого.
	21 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> ф.	22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ф.	24 ф. (Берлин).	24 <sup>1</sup> / <sub>3</sub> и 25 ф.	
<b>Либавскій уч.</b>					
Либава—Кошедары . .	12,00	228,80	9,10	44,50	294,40
<b>Калкунскій уч.</b>					
Гадзивиличи — Кал- куны . . . . .	109,00	77,00	—	—	186,00
<b>Роменскій уч.</b>					
I путь.					
Ново-Вилейскъ-Ромны	41,23	347,16	—	332,19	820,58
II путь.					
Гомель—Бахмачъ . .	—	105,08	—	68,17	173,25
<b>Осиповичская вѣтвь.</b>					
Осиповичи—Урѣчье .	68,00	—	—	—	68,00
Всего . . .	230,23	758,04	9,10	444,86	1442,23 версть

Начальникъ сл. пути (подпись)





# Схематический планъ

## Либаво-Роменской желѣзной дороги

съ показаніемъ ( ) расположенія карьеровъ.

Масштабъ 1:60 версты





**Циркуляръ по службѣ пути Либаво-Роменской желѣзной дороги  
№ 7 отъ 12 марта 1910 года.**

**О переходѣ отъ сплошной смѣны пропитанныхъ шпаль къ попикетной  
смѣнѣ ихъ.**

*Начальникамъ дистанцій.*

По предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ съ сего 1910 г. отмѣняется сплошная смѣна шпаль на главномъ пути, гдѣ лежатъ пропитанныя шпалы, и ремонтъ шпаль будетъ производиться исключительно одиночною замѣною.

Совершенно понятно, что, съ уничтоженіемъ сплошной смѣны шпаль понижается до нѣкоторой степени гарантія, что на главномъ пути не можетъ быть плохихъ (негодныхъ) шпаль въ болѣе или менѣе значительномъ числѣ. Это обстоятельство до сихъ поръ признавалось настолько важнымъ, что, главнымъ образомъ, благодаря ему, держался на практикѣ болѣе дорогой способъ сплошной смѣны шпаль цѣлыми верстами, а потому, съ переходомъ къ ремонту шпаль на главномъ пути исключительно единичной замѣной, нужно принять особыя мѣры для обезпеченія своевременной замѣны пришедшихъ въ негодность шпаль.

Въ виду указаннаго признано необходимымъ производство обязательнаго (независимо отъ состоянія пути въ томъ или другомъ мѣстѣ) сплошнаго попикетнаго ремонта главнаго пути, каковой я прошу ввести съ сего года, руководствуясь нижеслѣдующимъ:

*Правила сплошнаго попикетнаго ремонта главнаго пути.*

1) Главный путь на всемъ протяженіи разбивается на пикеты по 50 саж. Границы пикетовъ обозначаются особыми пикетными столбиками, которые устанавливаются по бровкѣ полотна и перенумеровываются. Номерація пикетныхъ столбиковъ дѣлается для каждой версты отдѣльно въ послѣдовательномъ порядкѣ чиселъ отъ № 1 до № 10, въ направленіи номераціи верстъ, (т. е. на Либавскомъ участкѣ отъ Кошедарь къ Либавѣ, Роменскомъ—отъ Ново-Вилейска къ Ромнамъ, Калкунскомъ—отъ Колкунъ къ Радзивилишкамъ.)

*Примѣчаніе.* а) при двухъ путяхъ дѣленіе на пикеты должно быть общимъ для обоихъ путей и пикетные столбики устанавливаются по серединѣ междупутья;

б) главный путь въ предѣлахъ станцій также разбивается на пикеты и во всемъ относительно производства сплошнаго ремонта приравняется къ пути на перегонѣ между

станціями, но пикетные столбики въ предѣлахъ станціи не устанавливаются.

2) Къ сплошному попикетному ремонту должно приступить по возможности одновременно на всѣхъ рабочихъ участкахъ, начавъ въ каждомъ участкѣ съ мѣсть пути наиболѣе нуждающихся въ ремонтѣ и вести работу до полного окончанія ремонта всего участка по возможности непрерывно, передвигая артель съ пикета на пикетъ и съ версты на версту въ послѣдовательномъ порядкѣ ихъ (безъ скачковъ).

3) Для обезпеченія непрерывности производства сплошного ремонта, необходимо, до приступа къ нему, послѣ того какъ совершенно оттаеетъ балласть, осядутъ пучины и пр., привести путь въ порядокъ частичнымъ ремонтomъ, т. е. исправить всѣ мѣста и недостатки, съ которыми нельзя ожидать того времени, когда къ данному мѣсту дойдетъ артель со сплошнымъ ремонтomъ.

*Примѣчаніе.* Работа эта производится и въ настоящее время до приступа къ сплошной смѣнѣ шпаль и другимъ капитальнымъ работамъ на главномъ пути, но, при попикетномъ сплошномъ ремонтѣ, на нее надо обратить особое вниманіе, такъ какъ непрерывность производства работы—одно изъ главныхъ условій, чтобы сплошной ремонтъ могъ быть сдѣланъ дѣйствительно со всею тщательностью и возможной экономіей.

Начальники дистанцій съ наступленіемъ времени, когда можно производить путевыя работы, должны лично выяснитъ, какія работы необходимо сдѣлать въ каждомъ околоткѣ до приступа къ сплошному ремонту и разрѣшить дорм. соотвѣтственное количество поденныхъ рабочихъ, чтобы произвести эти работы въ кратчайшій срокъ.

4) Проходя извѣстный пикетъ, артель должна произвести подробный осмотръ и ремонтъ пути на этомъ пикетѣ во всѣхъ частяхъ его, какъ то: разогнать зазоры и постивить правильно по наугольнику стыки, осмотрѣть всѣ шпалы и смѣнить негодныя, осмотрѣть скрѣпленія и произвести ремонтъ ихъ, сдѣлать выправку и подбивку пути, исполнить и привести въ порядокъ балласть и щебеночный слой и пр. до полного окончанія всѣхъ ремонтныхъ работъ на данномъ пикетѣ артель не должна пореходитъ на слѣдующій пикетъ.

*Примѣчаніе.* 1) Разгонка зазоровъ должна итти впереди остальныхъ работъ и можетъ, смотря по обстоятельствамъ, быть сдѣлана сразу на большемъ протяженіи, чѣмъ одинъ пикетъ.

*Примѣчаніе.* 2) Рихтовка должна дѣлаться послѣ всѣхъ работъ и на протяженіи нѣсколькихъ пикетовъ, если ее нельзя ограничить протяженіемъ одного пикета.

5) По окончаніи каждаго пикета дорожный мастеръ долженъ лично тщательно осмотрѣть произведенный ремонтъ во всѣхъ его частяхъ и провѣрить отремонтированный путь (принять отремонтированный пикетъ отъ артельного старосты) и донести въ суточномъ рапортѣ, что пикетъ такой то оконченъ и имъ принять, указавъ число шпаль, смѣненныхъ на этомъ пикетѣ.

Послѣ указаннаго донесенія дорожный мастеръ является всецѣло и исключительно отвѣтственнымъ за исправность пути на оконченномъ ремонтномъ пикетѣ.

6) Каждая верста отремонтированнаго пути должна быть на выборку, т. е. въ нѣсколькихъ мѣстахъ, провѣрена начальникомъ дистанціи, его помощникомъ или старшимъ дорожнымъ мастеромъ.

7) Если до окончанія ремонта пути на извѣстномъ пикетѣ дорожный мастеръ будетъ вынужденъ передвинуть артель на другое мѣсто, въ виду замѣченной тамъ серьезной неисправности пути, то онъ обязанъ въ суточномъ рапортѣ донести объ этомъ, объяснивъ подробно тѣ причины, которыя вынудили его нарушить установленный порядокъ. По окончаніи необходимаго исправленія пути дорожный мастеръ долженъ перевести артель на тотъ пикетъ, съ котораго снялъ ее.

8) Въ конторѣ дистанціи долженъ вестись графикъ попикетнаго ремонта, въ которомъ должно отмѣчаться, по мѣрѣ полученія указанныхъ въ пунктѣ 5-мъ донесеній дорожныхъ мастеровъ, время окончанія ремонта каждаго пикета. Графикъ этотъ дастъ возможность начальнику дистанціи непрерывно слѣдить за успѣхомъ производства сплошнаго ремонта пути, руководить имъ и наиболѣе удобнымъ для себя порядкомъ распредѣлять провѣрку оконченныхъ работъ. При всѣхъ проѣздахъ высшаго начальства, начальники дистанцій должны имѣть графикъ пикетнаго ремонта при себѣ.

9) Передъ зимой, примѣрно въ сентябрѣ мѣсяцѣ, путь необходимо пройти такъ называемымъ пикетнымъ осмотромъ, который заключается въ провѣркѣ пути и исправленіи мелкихъ неисправностей. Порядокъ производства попикетнаго осмотра такой же, какъ и попикетнаго ремонта, объ окончаніи осмотра и приѣмкѣ каждаго пикета дор. м. м. должны доносить въ суточныхъ рапортахъ, каковыя донесенія должны отмѣчаться въ графикѣ.

10) До приступа къ сплошному ремонту на данной верстѣ необходимо заготовить на нее полное количество необходимыхъ для смѣны шпаль, для чего дорожные мастера должны лично заранее осмотрѣть всѣ шпалы въ пути и отмѣтить и обчислить подлежащія смѣнѣ.

Такъ какъ число шпаль, потребныхъ для единичной смѣны, при разсылкѣ ихъ, которая обыкновенно дѣлается предшествующей осенью или зимой, точно опредѣлить нельзя и шпалы рас-

предѣляются по статистическимъ даннымъ смѣты предыдущихъ лѣтъ, которыя могутъ болѣе или менѣе отвѣчать потребностямъ лишь въ среднемъ, и никакъ не для каждой версты въ отдѣльности, то, во избѣжаніе недостатка шпаль при производствѣ работъ или значительнаго избытка ихъ въ какомъ-нибудь мѣстѣ, необходимо обратить особое вниманіе на распредѣленіе шпаль по верстамъ, стараясь, еще при разсылкѣ шпаль, всѣми способами возможно ближе подойти къ дѣйствительной потребности.

12) Если, по окончаніи сплошнаго ремонта пути на протяженіи всего околотка, останется избытокъ шпаль, то такія шпалы нужно собрать на одной какой-либо верстѣ и оставить въ запасѣ для смѣны въ слѣдующемъ году.

13) Для возможности своевременно и съ наибольшей экономіей произвести всѣ работы какъ по сплошному ремонту главнаго пути, такъ и по ремонту (смѣны шпаль и пр.) станціонныхъ путей, начальники дистанцій должны, до начала рабочаго періода, составить планъ работъ, сдѣлавъ расчетъ всего наличія для этихъ работъ какъ штатныхъ рабочихъ, такъ и поденныхъ, которыхъ возможно нанять за счетъ разрѣшенныхъ для путевыхъ работъ кредитовъ и указать дор. мастерамъ: а) число рабочихъ, которое должно быть въ артели для каждой работы; б) успѣхъ, съ которымъ работа должна производиться, т. е. во сколько дней данная работа съ назначеннымъ числомъ рабочихъ въ артели должна быть исполнена и в) время производства работы. Ни въ какомъ случаѣ начальники дистанцій не должны разрѣшать дорожнымъ мастерамъ кредитовъ на производство путевыхъ работъ, какъ это дѣлается на нѣкоторыхъ дистанціяхъ въ настоящее время. Въ первую очередь долженъ быть сдѣланъ сплошной ремонтъ главнаго пути и лишь послѣ окончанія его другія работы въ той послѣдовательности, которая окажется наиболѣе удобной въ зависимости отъ поступленія необходимыхъ матеріаловъ, возможности имѣть потребное число рабочихъ, мѣстныхъ условій и проч.

14) Для производства сплошнаго ремонта главнаго пути рекомендуется слѣдующій порядокъ:

а) работа должна быть начата по возможности одновременно во всѣхъ артеляхъ и не позже 1-го мая (если возможно по состоянію пути, то раньше лучше);

б) каждую артель составить изъ 8-ми человекъ и принять мѣры, чтобы это число рабочихъ было постоянно;

в) при этомъ составъ артель должна въ среднемъ дѣлать полный ремонтъ 4-хъ пикетовъ въ три дня (т. е. на каждый пикетъ расходуется въ среднемъ шесть рабочихъ), не считая развозки и зарубки шпаль, которая должна быть сдѣлана заблаговременно обычнымъ порядкомъ, работы по разгонкѣ зазоровъ, для которой должны быть назначены отдѣльные рабочіе, смотря по дѣйстви-

тельной надобности, закрытія пути щебнемъ, каковую работу должны производить отдѣльные рабочіе слѣдомъ за артелью, производящею собственно ремонтъ пути, съ такимъ расчетомъ, чтобы никогда не оставалось раскрытымъ отъ щебня болѣе одного пикета.

Такимъ образомъ сплошной ремонтъ главнаго пути при шестиверстномъ рабочемъ участкѣ будетъ оконченъ въ теченіе  $\frac{10 \times 6 \times 3}{4} = 45$  дней, т. е. принимая во вниманіе праздники и случайные перерывы въ работѣ, не позже начала іюля мѣсяца.

Большій, чѣмъ можетъ быть разрѣшено для сплошнаго ремонта, расходъ поденныхъ рабочихъ возмѣщается тѣмъ, что для производства другихъ путевыхъ работъ, на которыя полностью разрѣшаются кредиты на наемъ поденныхъ, могутъ быть использованы въ теченіе іюля и августа мѣсяца все наличіе штатныхъ рабочихъ.

15) При тщательномъ производствѣ работы, каковое, при вышеуказанномъ успѣхѣ, вполне возможно, отремонтированный путь не требуетъ въ теченіе лѣта никакого ремонта и лишь передъ зимой въ сентябрѣ мѣсяцѣ, какъ указано выше, его необходимо пройти по пикетнымъ осмотрамъ, каковой можетъ быть сдѣланъ исключительно штатными рабочими.

Настоящій циркуляръ долженъ быть вклеенъ въ отд. VII гл. I сборника приказовъ, наказовъ и циркуляровъ.

Начальникъ службы пути  
и зданій, Инженеръ (подпись).

Начальникъ техническаго  
отдѣленія, Инженеръ (подпись).





## ВѢДОМОСТЬ

### водоснабженія Либаво-Роменской жел. дороги.

Название станцій.	Расстояніе между станціями съ водоснабженіемъ.	Родъ источника и названіе.	Количество воды, доставляемой источникомъ въ куб. футахъ.	Мощность машинъ въ лошадин. силахъ.	Жесткость воды во франц. градус.	Пригодность воды для питья.
Либава пасс. . . . .	—	Артезиан. колодезь. . . . .	неогран.	8	33	пригодна.
„ тов. . . . .	—	Обыкновен. колод.	„	6	35	„
„ на 292 в. . . . .	2,2	р. Тамань. . . . .	„	6	—	неприг.
Гавезень . . . . .	17,1	р. Отанка. . . . .	„	4	13	пригодна.
Прекульнь . . . . .	20,4	р. Прекульнь . . . . .	„	10	19	тоже.
Луша . . . . .	28,5	Прудъ . . . . .	„	4	20	неприг.
Муравьево Л. Р. . . . .	19,6	р. Вента . . . . .	„	18	20	пригодна.
„ Р. Орл. . . . .	—	Прудъ . . . . .	„	4	—	неприг.
Дубикиня . . . . .	24,7	р. Вента . . . . .	„	4	22	пригодн.
Попеляны . . . . .	8,2	„ . . . . .	„	6	25	тоже.
Куршаны . . . . .	16,2	р. Ренгова . . . . .	„	8	24	неприг.
Шавли . . . . .	23,7	Колодезь . . . . .	„	8	22	пригодн.
Радзивилишки . . . . .	18,5	„ . . . . .	3018	8	—	Производится буреніе новой скважины.
Бейсагола . . . . .	23,4	р. Покиршиня . . . . .	неогран.	8	30	пригодн.
Датновъ . . . . .	24,8	Колодезь . . . . .	„	4	38	неприг.
Кейданы . . . . .	11,9	р. Невяжа . . . . .	„	8	21	пригодн.
Яновъ . . . . .	29,1	ручей Варновка . . . . .	„	4	24	тоже.
Кошедары . . . . .	28,3	„ Ломена . . . . .	28000	6	21	„
Шадовъ . . . . .	16	р. Довгивена . . . . .	неогран.	4	24	неприг.
Лаба . . . . .	8,4	Прудъ . . . . .	„	3	8	„

№ п/п	Наименование	Единица измерения	Количество	Цена за единицу	Сумма	Подпись	Дата
1	Бумага	лист	100	100	10000		
2	Клей	кг	5	200	1000		
3	Линейка	шт	10	100	1000		
4	Пенал	шт	5	200	1000		
5	Ручка	шт	10	100	1000		
6	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
7	Тетрадь	шт	10	100	1000		
8	Уголки	шт	5	200	1000		
9	Циркуль	шт	5	200	1000		
10	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
11	Зенит	шт	5	200	1000		
12	Линейка	шт	10	100	1000		
13	Пенал	шт	5	200	1000		
14	Ручка	шт	10	100	1000		
15	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
16	Тетрадь	шт	10	100	1000		
17	Уголки	шт	5	200	1000		
18	Циркуль	шт	5	200	1000		
19	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
20	Зенит	шт	5	200	1000		
21	Линейка	шт	10	100	1000		
22	Пенал	шт	5	200	1000		
23	Ручка	шт	10	100	1000		
24	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
25	Тетрадь	шт	10	100	1000		
26	Уголки	шт	5	200	1000		
27	Циркуль	шт	5	200	1000		
28	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
29	Зенит	шт	5	200	1000		
30	Линейка	шт	10	100	1000		
31	Пенал	шт	5	200	1000		
32	Ручка	шт	10	100	1000		
33	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
34	Тетрадь	шт	10	100	1000		
35	Уголки	шт	5	200	1000		
36	Циркуль	шт	5	200	1000		
37	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
38	Зенит	шт	5	200	1000		
39	Линейка	шт	10	100	1000		
40	Пенал	шт	5	200	1000		
41	Ручка	шт	10	100	1000		
42	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
43	Тетрадь	шт	10	100	1000		
44	Уголки	шт	5	200	1000		
45	Циркуль	шт	5	200	1000		
46	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
47	Зенит	шт	5	200	1000		
48	Линейка	шт	10	100	1000		
49	Пенал	шт	5	200	1000		
50	Ручка	шт	10	100	1000		
51	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
52	Тетрадь	шт	10	100	1000		
53	Уголки	шт	5	200	1000		
54	Циркуль	шт	5	200	1000		
55	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
56	Зенит	шт	5	200	1000		
57	Линейка	шт	10	100	1000		
58	Пенал	шт	5	200	1000		
59	Ручка	шт	10	100	1000		
60	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
61	Тетрадь	шт	10	100	1000		
62	Уголки	шт	5	200	1000		
63	Циркуль	шт	5	200	1000		
64	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
65	Зенит	шт	5	200	1000		
66	Линейка	шт	10	100	1000		
67	Пенал	шт	5	200	1000		
68	Ручка	шт	10	100	1000		
69	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
70	Тетрадь	шт	10	100	1000		
71	Уголки	шт	5	200	1000		
72	Циркуль	шт	5	200	1000		
73	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
74	Зенит	шт	5	200	1000		
75	Линейка	шт	10	100	1000		
76	Пенал	шт	5	200	1000		
77	Ручка	шт	10	100	1000		
78	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
79	Тетрадь	шт	10	100	1000		
80	Уголки	шт	5	200	1000		
81	Циркуль	шт	5	200	1000		
82	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
83	Зенит	шт	5	200	1000		
84	Линейка	шт	10	100	1000		
85	Пенал	шт	5	200	1000		
86	Ручка	шт	10	100	1000		
87	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
88	Тетрадь	шт	10	100	1000		
89	Уголки	шт	5	200	1000		
90	Циркуль	шт	5	200	1000		
91	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		
92	Зенит	шт	5	200	1000		
93	Линейка	шт	10	100	1000		
94	Пенал	шт	5	200	1000		
95	Ручка	шт	10	100	1000		
96	Стирательная резинка	шт	5	200	1000		
97	Тетрадь	шт	10	100	1000		
98	Уголки	шт	5	200	1000		
99	Циркуль	шт	5	200	1000		
100	Шариковая ручка	шт	10	100	1000		

Итого: 10000 руб.

10

Таблица процентнаго отношенія числа отцѣпокъ вагоновъ по горѣнію буксъ къ числу прослѣдовавшихъ вагоновъ на участкѣ Гомель—Ромны.

Въ 1909 году (до введенія института станціонныхъ смазчиковъ—смазка поѣздными смазчиками).									Въ 1910 году (смѣшанная смазка—станціонными и поѣздными смазчиками).								
Наименованіе участка.	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.		Наименованіе участка.	Январь.		Февраль.		Мартъ.		Апрѣль.	
	Число горѣній.	% отношеніе.	Число горѣній.	% отношеніе.	Число горѣній.	% отношеніе.	Число горѣній.	% отношеніе.		Число горѣній.	% отношеніе.	Число горѣній.	% отношеніе.	Число горѣній.	% отношеніе.	Число горѣній.	% отношеніе.
Ромны— Гомель.	205	0,39	175	0,32	163	0,29	163	0,34	Ромны— Гомель.	111	0,22	130	0,26	132	0,27	96	0,23

Цены в рублях	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	в рублях	
												цена	факт
100	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
110	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
120	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
130	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
140	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
150	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
160	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
170	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
180	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
190	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100
200	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	100	100

исполнение работы — сданы в печать 10.05.1984 г.

исполнение работы — сданы в печать 10.05.1984 г.

всего на сумму 10000 руб.

## Д А Н Н Ы Я

о результатахъ работы паровозовъ, о расходахъ по ремонту ихъ и расходѣ топлива за 1901—1909 гг.

Г О Д Ы.	Расходъ по малому ремонту и подъемкѣ паровозовъ и тендеровъ.	Общій расходъ по ремонту паровозовъ и тендеровъ.	Вѣсъ груза (средняя нагрузка) товарнаго поѣзда.	Составъ пассажирск. воѣзда.	% угля къ дровамъ.	% пробѣга 4-хъ осныхъ къ 3-хъ оснымъ паровозамъ.	Расходъ топлива на 100 паровозо-верстѣ.
	На 100 пар.-верстѣ.						
1901 . . . . .	1.50,4	4.55	10613	9.85	120,5	68,5	0,858
1902 . . . . .	1.50,2	4.50	11201	9.38	66,6	88,5	0,846
1903 . . . . .	1.90,6	5.69	11976	9.09	56,7	100,2	0,833
1904 . . . . .	2.15,4	5.94	15133	9.35	113,8	137,1	0,870
1905 . . . . .	2.93,4	6.00	14876	9.34	211,8	122,2	0,863
1906 . . . . .	2,75,1	6.21	15104	9.84	111,3	124,1	0.882
1907 . . . . .	2.69,7	7.59	15955	9.43	199,4	149,5	0,882
1908 . . . . .	2.44	6.02	16517	9.21	344,3	170,0	0,871
1909 . . . . .	2.52	6.15	17715	8.93	257,9	244,5	0,861

Начальникъ сл. тяги: (Подпись).

Приложение № 17.

РАСЧЕТЫ ПО ДАННЫМ ЗАДАНИЯ

№ п/п	Исходные данные	Результаты расчетов	Процентное отношение	Среднее арифметическое	Среднее квадратическое	Среднее гармоническое	Среднее геометрическое	Среднее хронологическое	Среднее хронологическое	Среднее хронологическое	Среднее хронологическое
1	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
2	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
3	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
4	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
5	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
6	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
7	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
8	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
9	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
10	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
11	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
12	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
13	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
14	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
15	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
16	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
17	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
18	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
19	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
20	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
21	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
22	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
23	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
24	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
25	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
26	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
27	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
28	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
29	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
30	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
31	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
32	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
33	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
34	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
35	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
36	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
37	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
38	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
39	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
40	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
41	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
42	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
43	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
44	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
45	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
46	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
47	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
48	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
49	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
50	1000	1000	100%	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000

Р И Н Н А Д

ВВЕДЕНИЕ В ИЗУЧЕНИЕ МАТЕМАТИКИ

**Приказъ по Либаво—Роменской желѣзной дорогѣ № 88 отъ 2 іюня  
1909 года.**

**Объ опредѣленіи и отправленіи составовъ товарныхъ поѣздовъ по дѣй-  
ствительному вѣсу.**

Въ отмѣну приказовъ 21 іюля 1907 года за № 97 и временнаго 31 декабря 1907 года № 185, предлагаю съ изданіемъ сего приказа вести на дорогѣ порядокъ составленія и отправленія поѣздовъ по дѣйствительному ихъ вѣсу на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Порядокъ опредѣленія предѣльныхъ составовъ поѣздовъ по вѣсу примѣняется на всѣхъ участкахъ Либаво-Роменской дороги какъ въ нечетномъ, такъ и въ четномъ направленіяхъ къ товарнымъ, сборнымъ, воинскимъ и ускореннымъ товарнымъ поѣздамъ.

*Примѣчаніе 1.* Порядокъ опредѣленія предѣльныхъ составовъ поѣздовъ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ остается нынѣ существующій по числу единицъ, а не по вѣсу, и объявляется особыми приказами при введеніи расписанія движенія поѣздовъ.

*Примѣчаніе 2.* Составы рабочихъ поѣздовъ и передаточныхъ по соединительнымъ вѣтвямъ въ Бахмачѣ и Минскѣ нормируются не по вѣсу, а по числу вагоновъ.

2) Нормальный составъ указанныхъ въ пунктѣ 1-мъ сего приказа поѣздовъ опредѣляется полнымъ вѣсомъ ихъ; т. е., вѣсомъ тары и груза, назначеннымъ для каждаго участка линіи въ зависимости отъ его профиля, отъ времени года, отъ скорости хода товарнаго поѣзда и отъ типа паровоза. Нормальный вѣсъ товарнаго поѣзда малой скорости, и товарныхъ ускоренныхъ поѣздовъ указанъ въ особой таблицѣ № 1, составляющей приложеніе № 1 къ настоящему приказу; въ этомъ же приложеніи приведена таблица № 2 предѣльныхъ составовъ рабочихъ поѣздовъ.

*Примѣчаніе.* Поѣзда нормальнаго графика, занятые для перевозки воинскихъ командъ и эшелоновъ, перевозящіе людей, смѣшанные поѣзда, хотя и состоятъ по вѣсу, но составъ такихъ поѣздовъ не долженъ превышать 35 вагоновъ.

3) При опредѣленіи вѣса поѣзда, вѣсъ груза берется изъ грузовыхъ документовъ согласно дѣйствительности; при пере-





мѣръ, при нагрузкѣ въ вагонъ 125 пудовъ, вѣсъ тары вагона долженъ быть принятъ въ нечетномъ направленіи въ 475 пуд (600—125=475); при нагрузкѣ 100 пудовъ, вѣсъ тары въ четномъ направленіи долженъ быть принятъ въ 600 пуд. (700—100=600) и т. д.

6) Въ тѣхъ видахъ, чтобы своевременное отправленіе поѣздовъ не задерживалось бы подсчетомъ груза по грузовымъ документамъ какъ товарныя, такъ и передаточныя конторы должны сдавать грузовые документы въ контору дежурнаго по станціи съ обязательнымъ приложеніемъ къ документамъ на каждый вагонъ вагоннаго листа. Если въ вагонѣ слѣдуетъ грузъ не по одной, а по нѣсколькимъ отправкамъ, то вѣсъ груза въ вагонѣ долженъ быть въ вагонномъ листѣ подытоженъ и правильность этого итога должна быть удостовѣрена агентомъ, составившимъ вагонный листъ. Кромѣ того, рекомендуется товарнымъ и передаточнымъ конторамъ проставлять на наружной сторонѣ вѣдомости, въ верхней ея части, общій вѣсъ груза, находящагося въ вагонѣ, при чемъ вѣсъ этотъ на вагоны съ мелочными отправлениями надлежитъ проставлять на той дорожной вѣдомости, которая будетъ представлять изъ себя верхнюю часть документа. Общій вѣсъ груза, проставленный на наружной сторонѣ дорожной вѣдомости, долженъ безусловно соответствовать итогу вѣса, указаннаго въ вагонномъ листѣ.

7) Составитель поѣздовъ руководствуется при составленіи поѣздовъ своей инструкціей и ст. 2 къ § 81 и §§ 82, 83, 84 и 87 „Положенія о движеніи поѣздовъ“ и „Положеніемъ о сквозныхъ и сборныхъ поѣздахъ.“

Составляемый поѣздъ долженъ быть списанъ съ природы конторщикомъ и главнымъ кондукторомъ, принимающимъ поѣздъ, во всемъ согласно § 10 правилъ учета оборота вагоновъ. Согласно этой переписи съ природы вагоновъ, вошедшихъ въ составъ каждаго даннаго поѣзда, въ конторѣ дежурнаго по станціи должны быть подобраны грузовые документы на каждый вагонъ и занесены въ послѣдовательномъ порядкѣ, отъ головы поѣзда въ путевой журналъ, серія Дв. № 19 лит. В., съ соблюденіемъ всѣхъ правилъ, изложенныхъ въ §§ 49—58—правилъ учета оборота вагоновъ съ указаніемъ въ этомъ журналѣ, противъ каждаго № вагона, въ графѣ 5 вѣса тары вагона и въ графѣ 6 вѣса груза въ вагонѣ, а въ графѣ 7 вѣса тары—вѣсъ груза, согласно 2 и 3 пунктамъ сего прикзза и приложенія № 2 къ нему.

Всѣ цифры графъ 5, 6 и 7 путевого журнала В. должны быть подытожены и перенесены въ соответствующія графы того же журнала литера Б. и маршрутъ машиниста.

Вѣсъ поѣздовъ по возможности долженъ быть равенъ предѣльному вѣсу, указанному въ приложеніи № 1 къ этому при-

казу для всѣхъ участковъ дороги, типа паровоза, времени года и для рода поѣзда.

Превышеніе этой нормы не допускается.

Составитель поѣздовъ, для ускоренія дѣла, долженъ имѣть въ виду, что уменьшить составъ поѣзда проще и легче, нежели увеличить, а потому и долженъ ставить въ поѣзда число вагоновъ не меньше нормальнаго. Отцѣпка вагоновъ для уменьшенія вѣса поѣзда должна производиться или маневровымъ или поѣзднымъ паровозомъ, чтобы не задерживать отправленія поѣзда свыше установленнаго времени.

8) Число обслуживаемыхъ тормозовъ въ поѣздѣ разсчитывается не по вѣсу поѣзда, а по числу вошедшихъ въ составъ поѣзда вагоновъ, во всемъ согласно правиламъ, изложеннымъ въ § 87 Положенія о движеніи поѣздовъ (см. приказъ № 166 отъ 31 октября 1908 г. и № 33—1909 г.).

9) Составленіе путевого журнала и указаніе въ немъ вѣса поѣзда, а равно маршрута машиниста относится къ обязанности станціи и выполняется подъ ближайшимъ наблюденіемъ дежурнаго по станціи. Свѣдѣнія о вѣсѣ поѣзда въ установленномъ мѣстѣ путевого журнала В. должны быть удостовѣрены подписями дежурнаго по станціи, дежурнаго конторщика и главнаго кондуктора, принимающаго поѣздъ; эти же свѣдѣнія, помѣщаемыя въ маршрутѣ машиниста, удостовѣряются подписью одного дежурнаго по станціи

Кромѣ заполненія путевого журнала во всемъ согласно его формѣ, дежурный по станціи первоначальнаго отправленія поѣзда обязанъ въ этомъ журналѣ В. провести черту подъ № послѣдняго вагона, подвести итогъ по графамъ 5, 6 и 7 и правильность ихъ удостовѣрить приложеніемъ въ той же вертикальной графѣ, въ которой показаны итоги, станціоннаго штемпеля и разборчивою подписью своей фамиліи.

10) Тѣ попутныя станціи, на которыхъ поѣзда не измѣняютъ своего состава, никакихъ отмѣтокъ въ путевоомъ журналѣ Б. и В. и маршрутѣ машиниста не дѣлаютъ, при чемъ, если позволяетъ стоянка поѣзда, рекомендуется попутнымъ станціямъ повѣрять вѣсъ груза по документамъ, дѣлая о результатахъ таковой повѣрки отмѣтки на лицевой сторонѣ путевого журнала А и удостовѣряя ихъ приложеніемъ станціоннаго штемпеля и своею подписью.

Тѣ же попутныя станціи, которыя производятъ отцѣпки и прицѣпки вагоновъ, изъ итога, показаннаго послѣдней предъ тѣмъ станціей по графамъ 5, 6 и 7 путевого журнала В., вычитаютъ вѣсъ тары и груза отцѣпленныхъ вагоновъ и прибавляютъ вѣсъ тары и груза прицѣпленныхъ вагоновъ, вновь подводятъ черту и показываютъ итогомъ новый вѣсъ тары и груза, удостовѣряя эти свѣдѣнія приложеніемъ станціоннаго штемпеля и подписью и переносятъ, затѣмъ, послѣдніе итоги о вѣсѣ тары и груза и вѣсѣ брутто-поѣзда въ путевой журналѣ Б. и маршрутѣ маши-

ниста, имѣя въ виду, что всѣ эти свѣдѣнія во всѣхъ указанныхъ графахъ учетныхъ документахъ должны быть тождественны. Свѣдѣнія о вѣсѣ отгружаемыхъ и догружаемыхъ безъ отцѣпки вагоновъ на попутныхъ станціяхъ въ сборные и раздаточные вагоны мелочныхъ грузовъ не учитываются и потому въ путевомъ журналѣ Б. и В. не отмѣчаются. Но если бы отъ такихъ мелочныхъ догрузокъ или отгрузокъ измѣнился общій вѣсъ поѣзда болѣе чѣмъ на 500 пудовъ груза противъ опредѣленія его станціею составленія журнала, то первая попутная распорядительная станція должна такую разницу сбалансировать прибавленіемъ или убавленіемъ количества пудовъ груза къ послѣднему итогу по графамъ 6 и 7 журнала В., удостовѣривъ исправленный приложеніемъ штемпеля и подписью, и перенести его въ журналъ Б. и маршрутъ машиниста.

11) Станція пересоставленія или прибытія поѣзда по назначенію, заканчивая путевой журналъ прибывшаго поѣзда подъ наблюденіемъ дежурнаго по станціи, повѣряетъ №№ вагоновъ, показанныхъ въ этомъ журналѣ В., съ переписью ихъ съ природы, а также повѣряетъ по грузовымъ документамъ вѣсъ груза, показанный въ каждомъ вагонѣ по графѣ 6 и, если свѣдѣнія эти окажутся вѣрны, удостовѣряетъ ихъ приложеніемъ въ установленномъ мѣстѣ станціоннаго штемпеля, подписями дежурнаго по станціи, дежурнаго конторщика и главнаго кондуктора, если же свѣдѣнія эти окажутся невѣрны, то отмѣтка объ этомъ съ указаніемъ, въ чемъ именно невѣрность заключается, должна быть помѣщена на первой страницѣ путевого журнала А. и удостовѣрена приложеніемъ станціоннаго штемпеля и подписью дежурнаго по станціи.

12) Промежуточныя станціи, при требованіи оставленія мѣста въ поѣздѣ для прицѣпки вагоновъ, должны въ своихъ требовательныхъ телеграммахъ указывать кромѣ числа вагоновъ, на которые требуется мѣсто, также вѣсъ ихъ. Распорядительныя станціи, при оставленіи мѣста въ поѣздѣ, указываютъ эти свѣдѣнія также полностью, т. е., число вагоновъ, на которое оставлено мѣсто, и вѣсъ ихъ въ путевомъ журналѣ.

13) Если у машиниста, при веденіи поѣзда, возникаетъ сомнѣніе въ несоотвѣтствіи вѣса поѣзда съ нормальнымъ, то онъ имѣетъ право требовать отъ главнаго кондуктора предъявленія маршрута и путевого журнала, а также грузовыхъ документовъ. Если при этомъ вѣсъ поѣзда оказался бы превышающимъ нормальный вѣсъ, то машинистъ имѣетъ право требовать отъ дежурнаго по станціи уменьшенія состава поѣзда, дѣлая о томъ въ маршрутѣ соотвѣтствующую оговорку. Поѣзднымъ машинистамъ, принимающимъ свои поѣзда, вмѣняется въ обязанность производить маневры по требованію начальниковъ станціи въ случаѣ несоотвѣтствія вѣса поѣзда съ нормальнымъ. О произведенныхъ

въ данномъ случаѣ маневрахъ дѣлается соотвѣтственная отмѣтка въ маршрутѣ.

14) Путевые журналы на поѣзда (пунктъ 1) по пути слѣдованія пересоставляются на станціяхъ, поименованныхъ въ § 56 „Правиль учета оборота вагоновъ“. Путевые же журналы на сборные поѣзда, въ случаѣ надобности, могутъ пересоставляться и другими распорядительными станціями, на протяженіи одного или двухъ тяговыхъ участковъ, т. е. на томъ протяженіи, на которомъ назначенъ въ обращеніе каждый сборный поѣздъ.

15) Законченные всѣ путевые журналы должны представляться вмѣстѣ съ маршрутами машинистовъ въ контрольный столъ сл. движенія. По провѣркѣ означенныхъ документовъ, въ отдѣлѣ статистики учитывается пробѣгъ грузовъ и тары по товарному и воинскому движенію въ пудо-брутто-верстахъ для производства преміи паровознымъ бригадамъ за сбереженіе топлива.

Настоящій приказъ долженъ быть вклеенъ въ отдѣлъ IX, гл. 7 сборника приказовъ, наказовъ и циркуляровъ.

Начальникъ дороги инженеръ (подпись).

И. д. начальника сл. движенія и телеграфа (подпись).

Начальникъ сл. тяги инженеръ (подпись).

Начальникъ матеріальной сл. инженеръ (подпись).

**Т а б л и ц а № 1**  
в ѣ с а т о в а р н ы х п о ѣ з д о в ѣ .

Участки.	Вѣсь поѣздовъ въ пудахъ.						Примѣчаніе.
	м ѣ с я ц ы :						
	ноябрь, де- кабрь, ян- варь, фев- раль.		мартъ, ап- рѣль, ок- тябрь.		май, іюнь, іюль, ав- густъ, сентябрь.		
	4-хъ осныхъ паровоз.	3-хъ осныхъ паровоз.	4-хъ осныхъ паровоз.	3-хъ осныхъ паровоз.	4-хъ осныхъ паровоз.	3-хъ осныхъ паровоз.	
Либава — Му- равьево . . .	39000	—	41000	—	43500	—	<p>1. Предѣльный составъ на участкѣ Н. Вилейскъ-Кошедары 44 обыкновенныхъ товарныхъ вагоновъ, а на остальныхъ участкахъ 55 ваг., для четырехъ осныхъ паровозовъ и 45 для трехъ осныхъ паровозовъ.</p> <p>2. Составы ускоренныхъ поѣздовъ № 21 отъ Роменъ до Ново-Вилейска и № 22 отъ Гомеля до Бахмача въ ноябрь, декабрь, январь и февраль—26000, а въ остальные мѣсяцы года 27000; на остальныхъ же участкахъ дороги примѣняются составы обыкновенныхъ товарныхъ поѣздовъ при одинаковой съ послѣдними скорости, при слѣдованіи ускоренныхъ поѣздовъ-смѣшанными составъ не можетъ превышать 35 вагоновъ. Составъ ускореннаго поѣзда отъ Роменъ до Жлобина № 27—25000 пуд.</p> <p>3. Предѣльные составы рабочихъ поѣздовъ устанавливаются не по вѣсу, а по числу вагоновъ.</p>
Муравьево — Бахмачъ съ Осипович- ской и Ко- рюковскою вѣтвями . . .	40000	28000	46000	33000	47800	34000	
Бахмачъ-Ром- ны . . . . .	40000	—	43000	—	46000	—	
Радзивилишки- Ракишки . . .	—	28000	—	30000	—	32000	
Ракишки-Кал- куны . . . . .	—	24000	—	26000	—	28000	

Начальникъ службы тяги, Инженеръ (подпись).

Инженеръ для техническихъ занятій сл. тяги (подпись).

## Т а б л и ц а № 2

предѣльныхъ составовъ рабочихъ поѣздовъ по числу вагоновъ.

Участки.	Родъ поѣзда.	Родъ вагоновъ въ поѣздѣ.			
		М ѣ с я ц ы:			
		ноябрь, декабрь, январь, февраль.		мартъ, апрѣль, май, июнь июль, августъ, сентябрь, октябрь.	
4-хъ основныхъ паровоз.	3-хъ основныхъ паровоз.	4-хъ основныхъ паровоз.	3-хъ основныхъ паровоз.	4-хъ основныхъ паровоз.	3-хъ основныхъ паровоз.
Либаво-Муравьево и Радзиви-лишки - Ракишки.	а) балластный и дровяной. . . . .	33	24	37	26
	б) остальные рабочие . . . . .	36	26	40	28
Муравьево — Гомны, Осиповичская и Корюковская вѣтви.	а) балластный и дровяной. . . . .	36	26	40	28
	б) остальные рабочие . . . . .	40	30	45	33
Ракишки—Калкуны.	а) балластный и дровяной. . . . .	32	22	36	24
	б) остальные рабочие . . . . .	34	24	38	26

Начальникъ сл. тяги, Инженеръ (подпись).

Инженеръ для техническихъ занятій сл. тяги (подпись).

## Т А Б Л И Ц А

Вѣса тары подвижного состава.

Наименованіе подвижного состава.	Вѣсъ тары подвижного состава.																							
<i>1. Товарные вагоны.</i>																								
а) Порожній вагонъ и груженный вагонъ съ грузомъ отъ 1 пуда до 180 пудовъ въ нечетн. напр. .	600 пудовъ.																							
„ четн. „ .	700 „																							
б) груженный вагонъ съ грузомъ болѣе 180 пудовъ . . . . .	420 „																							
<i>2. Пассажирскіе и классные вагоны всѣхъ наименованій занятые и порожніе.</i>																								
2-хъ осный . . . . .	750 пудовъ.																							
3-хъ „ . . . . .	1200 „																							
4-хъ „ . . . . .	2400 „																							
<i>3. Холодные паровозы.</i>																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Паровозъ съ тендеромъ.</th> <th>Безъ тендера.</th> <th>Только тендеръ.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Пассажирскіе 3-хъ осные . . . . .</td> <td>4000 пуд.</td> <td>2500 пуд.</td> <td>1500 пуд.</td> </tr> <tr> <td>„ 4-хъ „ . . . . .</td> <td>5600 „</td> <td>3600 „</td> <td>2000 „</td> </tr> <tr> <td>„ 5-ти „ . . . . .</td> <td>5800 „</td> <td>3800 „</td> <td>2000 „</td> </tr> <tr> <td>Товарные 3-хъ „ . . . . .</td> <td>4500 „</td> <td>3000 „</td> <td>1500 „</td> </tr> <tr> <td>„ 4-хъ „ . . . . .</td> <td>5500 „</td> <td>3500 „</td> <td>2000 „</td> </tr> </tbody> </table>	Паровозъ съ тендеромъ.	Безъ тендера.	Только тендеръ.	Пассажирскіе 3-хъ осные . . . . .	4000 пуд.	2500 пуд.	1500 пуд.	„ 4-хъ „ . . . . .	5600 „	3600 „	2000 „	„ 5-ти „ . . . . .	5800 „	3800 „	2000 „	Товарные 3-хъ „ . . . . .	4500 „	3000 „	1500 „	„ 4-хъ „ . . . . .	5500 „	3500 „	2000 „
Паровозъ съ тендеромъ.	Безъ тендера.	Только тендеръ.																						
Пассажирскіе 3-хъ осные . . . . .	4000 пуд.	2500 пуд.	1500 пуд.																					
„ 4-хъ „ . . . . .	5600 „	3600 „	2000 „																					
„ 5-ти „ . . . . .	5800 „	3800 „	2000 „																					
Товарные 3-хъ „ . . . . .	4500 „	3000 „	1500 „																					
„ 4-хъ „ . . . . .	5500 „	3500 „	2000 „																					
Начальникъ сл. тяги, Инженеръ (подпись).																								
Инженеръ для техническихъ занятій (подпись).																								

TABLE 1  
 SUMMARY OF DATA FOR THE  
 ...

Station	Date	Time	Temperature		Wind		Direction		Speed	
			Surface	Bottom	Direction	Force	Direction	Force		
1	1/1/1917	8:00 AM	55	50	SE	10	SE	10	10	
			55	50	SE	10	SE	10	10	
2	1/1/1917	10:00 AM	55	50	SE	10	SE	10	10	
			55	50	SE	10	SE	10	10	
3	1/1/1917	12:00 PM	55	50	SE	10	SE	10	10	
			55	50	SE	10	SE	10	10	
4	1/1/1917	2:00 PM	55	50	SE	10	SE	10	10	
			55	50	SE	10	SE	10	10	
5	1/1/1917	4:00 PM	55	50	SE	10	SE	10	10	
			55	50	SE	10	SE	10	10	
6	1/1/1917	6:00 PM	55	50	SE	10	SE	10	10	
			55	50	SE	10	SE	10	10	
7	1/1/1917	8:00 PM	55	50	SE	10	SE	10	10	
			55	50	SE	10	SE	10	10	

Station	Date	Time	Temp	Wind	Dir	Spd
1	1/1/1917	8:00 AM	55	10	SE	10
2	1/1/1917	10:00 AM	55	10	SE	10
3	1/1/1917	12:00 PM	55	10	SE	10
4	1/1/1917	2:00 PM	55	10	SE	10
5	1/1/1917	4:00 PM	55	10	SE	10
6	1/1/1917	6:00 PM	55	10	SE	10
7	1/1/1917	8:00 PM	55	10	SE	10

...  
 ...  
 ...



## Случаи бракованія на дорогѣ предметовъ и матеріаловъ.

*а) принятыя на заводахъ поставщиковъ инженерами отдѣла.*

(съ 1907 г. по 1 іюля 1910 г. включ.).

1. Акціонерное о-во (Норблинъ, Бухъ и Вернеръ)—трубы тянутыя красной мѣди, при подсадкѣ и раздачѣ, дали трещины, были забракованы на дорогѣ и замѣнены поставщиками новыми, (заказъ № 42/1470—1907 г.) сумма заказа—621 р. 04 к.

2. Илевско-Вознесенскій заводъ—костыли промежуточные по черт. № 261 оказались съ пленками и трещинами на головкахъ, были забракованы на дорогѣ и замѣнены поставщиками новыми (заказъ № 44171/14165—1906 г.) сумма заказа,—491 р. 25 к.

3. Акц. о-во Тульскихъ зав.—разверты заднихъ стѣнокъ и рѣшетки при загибѣ дали трещины, были забракованы на дорогѣ и замѣнены новыми, (заказъ № 169/1393—1907 г.) сумма заказа—4.968 р.

4. Заводъ б. Розенкранца—разверты при загибѣ дали трещины, были забракованы на дорогѣ и замѣнены поставщиками новыми, (заказъ № 576/5480—1907 г.) сумма заказа—11.124 руб. 20 коп.

5. Тов. соедин. фабрикъ (Алексѣевъ, Вишняковъ и Шамшинъ)—прутья проволоки красной мѣди оказались съ тонкими трещинами, нечистой поверхностью, не выдержали испытанія согласно норм. усл., были забракованы на дорогѣ и замѣнены поставщиками новыми (заказъ № 38/466—1907 г.) сумма заказа—885 руб. 59 коп.

6. Тѣ же фабрики—прутья пров. красн. мѣди оказались съ продольными прослойками и съ трещинами, обнаруж. при изгибѣ, сплющиваніи и пробивкѣ бородкомъ, были на дорогѣ забракованы и замѣнены заводомъ новыми, (зак. № 577/5481—1907 г.) сумма заказа—3.130 р. 60 к.

7. О-во Тульскихъ завод.—мѣдь листовая (2 л.) при загибѣ дала трещины, была забракована, одинъ листъ замѣненъ заводами новымъ и одинъ листъ былъ израсходованъ на дорогѣ въ виду экстренной надобности, (заказъ № 105/6671—1907 г.) сумма заказа—704 р. 57 к.

8. Акц. о-во Варшавскихъ болтов. и пров. зав.—шайбы болтовья при сжиманіи гайкой ломались; были забракованы на дорогѣ и заводъ замѣнилъ новыми, (заказъ № 13531—1907 г.) сумма заказа—65 р. 10 к.

9. То же о-во—шайбы по черт. № 674 забракованы на дорогѣ

какъ неудовлетворяющія техн. условія и замѣнены поставщиками новыми, (зак. № 14786—1907 г.) сумма заказа—449 р. 50 к.

10. Заводъ (Герляхъ и Пульстъ)—приводный сверлильный станокъ по металлу—ширина шкивовъ потолочнаго привода оказалась 70 мм., вмѣсто обусловленныхъ 91 мм., былъ забракованъ на дорогѣ, затѣмъ исправленъ дорогой за счетъ поставщиковъ, (зак. № 52760—1907 г.) сумма заказа—250 р.

11. Заводъ (Вечерекъ)—цѣпи крана—звенья цѣпей оказались съ поперечными трещинами около мѣстъ сварокъ, забракованы на дорогѣ и заводомъ замѣнены новыми, (зак. № 52114—1907 г.) общ. стоимость крана—4.320 р.

12. Акц. о-во Брянскаго завода—желѣзо полос. для анкерныхъ болтовъ не выдержало сплющиванія по оси въ холодномъ состояніи, забраковано на дорогѣ, заводомъ замѣнено новымъ, (зак. № 66—1907 г.) сумма заказа—172 р.

13. Акц. О-во Осинскаго завода—разверты для паровозныхъ топочныхъ рѣшетокъ, оказались съ трещинами, наружными пузырями, разслойками и т. д., забракованы на дорогѣ и замѣнены заводомъ новыми, (зак. № 115/5126—1908 г.) сумма заказа—4.185 р. 50 коп.

14. Тотъ же заводъ,—разверты, были забракованы по тѣмъ же причинамъ на дорогѣ и заводомъ замѣнены новыми, (зак. № 162/6877—1908 г.) сумма заказа—19.767 р.

15. Акц. о-во Брянскаго зав.—желѣзо пол. для анк. болтовъ, не выдержало испытаніе на сплющиваніе, забраковано на дорогѣ и заводомъ замѣнено новымъ, (зак. № 11—1909 г.) сумма заказа—243 р. 50 к.

16. Заводъ (Герляхъ и Пульстъ)—горизонтально сверлильный и фрезерный станокъ,—неисправность прохода ремня и неточность люнета, забракованъ на дорогѣ, былъ исправленъ дорогой за счетъ поставщика, (заказъ № 52760—1907 г.) сумма заказа—3.960 руб.

17. Акц. о-во Брянскаго завода—желѣзо полос. круг. заклепочн. при образованіи заклепочн. головокъ появились трещины. Желѣзо забраковано, заводъ отказался замѣнить новымъ, ведется переписка съ отдѣломъ по исп. и освид. заказ. М. П. С. (Зак. № 11—1910 г.) сумма заказа—около 220 р.

*б) Принятыхъ на заводахъ поставщиковъ агентами дороги.*

1. По заказу № 80/2213 отъ 5 апрѣля 1908 г. Бернардь Ляуеръ—представ. Выксунскихъ Горныхъ заводовъ, трубы жел. дымогарныя, вслѣдствіе неудовлетворительности сварки были забракованы и замѣнены поставщикомъ новыми;

2. По заказу № 143/6398 отъ 24 ноября 1908 г.—Е. А. Басевичъ—представ. зав. Б. Гантке, желѣзо листовое кровельное—

черн. 10 фун., оказалось въ листахъ вѣсомъ менѣе 10 фун., въ среднемъ около  $\frac{1}{3}$  фун. на листъ, листы не прямоугольны съ косиной отъ  $\frac{1}{8}$ " до 1"; желѣзо было принято со скидкой съ цѣны заказа по 1 коп. съ пуда и за обрѣзку по 1 коп. съ листа.

в) *Принятыхъ на дорозъ приѣмочными комиссіями и забракованныхъ впоследствии при употребленіи въ дѣло въ мастерскихъ.*

Въ принятой приѣмочной комиссіей, въ періодъ 1908—1909 г., партіи дубоваго лѣса Гомельскія мастерскія, при употребленіи въ дѣло, обнаружили негоднаго дуба на сумму 516 р.

За начальника сл. тяги, инженеръ (подпись).



### Данныя Государственнаго Контроля.

Объ отчетности по  
службѣ ремонта пути  
и зданій.

Нынѣ существующая на Либаво-Роменской ж. д. отчетность по сл. пути не можетъ считаться вполнѣ удовлетворительной какъ въ отношеніи своевременнаго оформленія расходныхъ документовъ, такъ равно и возможности точнаго учета стоимости работъ и израсходованныхъ матеріаловъ.

Основное неудобство существующаго порядка заключается въ томъ, что матеріалы выписываются сл. пути не по мѣрѣ дѣйствительной надобности для работъ, а въ запасъ, находящійся въ фактическомъ распоряженіи сл. пути, при чемъ матеріальная сл. этимъ запасамъ никакого учета не ведетъ. Запасъ матеріаловъ въ кладовыхъ сл. пути на 1 января 1910 года опредѣлился въ 1.059.500 руб. Результатомъ такого порядка являются слѣдующія неправильности и неудобства.

Расчеты кредитовъ съ оборотнымъ капиталомъ производятся не по стоимости переданныхъ матеріаловъ матеріальной службой сл. пути, какъ бы слѣдовало, а по мѣрѣ употребленія матеріала въ дѣло, на основаніи данныхъ матеріально-расходныхъ листовъ, составляемыхъ дистанціями на израсходованный матеріалъ, такъ какъ дистанціи сл. пути отсчитываются по запасамъ матеріала передъ управленіемъ службы только 4 раза въ годъ (за каждые 3 мѣсяца), то ни матеріальная сл. ни сл. пути не могутъ быть своевременно освѣдомлены о наличіи этихъ запасовъ, потому не могутъ принимать ихъ во вниманіе при заготовкахъ, вслѣдствіе чего могутъ приобрѣтаться матеріалы, запасы коихъ въ достаточномъ количествѣ уже имѣются въ дистанціонныхъ кладовыхъ.

Вторымъ существеннымъ недостаткомъ существующей отчетности слѣдуетъ признать примѣняемый порядокъ списыванія въ расходъ матеріаловъ. Матеріально-расходные листы составляются не одновременно съ соотвѣтственными счетами на произведенныя работы и вѣдомостями распредѣленія рабочей силы, какъ бы слѣдовало, а позже, иногда спустя 2—3 мѣсяца по израсходованіи, т. е. ко времени составленія отчетности. Въ этотъ промежутокъ времени матеріалъ фактически можетъ быть израсходованъ, а документы не составлены, что не даетъ возможности своевременно учесть расходъ матеріаловъ и установить перерасходъ на данныя работы.

Въ проектѣ, вновь выработаннаго на Либаво-Роменской ж. д. контролемъ съ управленіемъ дороги, положенія объ отчетности по сл. пути большинство недостатковъ устранено.

По этому „Положенію“ запасъ матеріаловъ въ распоряженіи сл. пути, кромѣ „обязательнаго запаса“ путевыхъ матеріаловъ, не допускается, такъ какъ матеріалы будутъ выписываться изъ матеріальной сл. лишь по мѣрѣ дѣйствительной надобности, а стоимость ихъ будетъ ежемѣсячно оплачиваться изъ кредита на работы, для которыхъ они затребованы. Такая оплата матеріаловъ съ отнесеніемъ ихъ стоимости на соотвѣтственный кредитъ дастъ возможность своевременно слѣдить за положеніемъ кредита, ассигнованнаго на данную работу. Учетъ расхода матеріаловъ по количеству будетъ производиться по мѣрѣ расходванія, при чемъ установленъ порядокъ списыванія матеріаловъ въ расходъ по количеству матеріаловъ, дѣйствительно, употребленныхъ въ дѣло, а не по установленнымъ нормамъ, какъ это практикуется въ настоящее время.

Списываніе въ расходъ матеріаловъ должно производиться—при исполненіи работъ подряднымъ способомъ, по мѣрѣ составленія счетовъ на исполненныя работы, а при хозяйственномъ исполненіи (поденными рабочими) — ежемѣсячно, одновременно съ составленіемъ вѣдомостей распредѣленія рабочей силы. Порядокъ этотъ дастъ возможность фактической повѣрки расхода матеріаловъ въ натурѣ.

Если изъ сопоставленія дѣйствительно израсходованнаго матеріала съ количествомъ такового, поступившаго для данной работы, опредѣлится остатокъ матеріала, который или возвращается оборотному капиталу или обращается для другихъ работъ, но въ этомъ послѣднемъ случаѣ расчетъ производится оборотомъ по счету оборотнаго капитала.

Кромѣ того, проектомъ новаго положенія исключается наличие матеріаловъ „безъ цѣны“, каковыхъ въ настоящее время имѣется весьма значительное количество. Образование запасовъ матеріаловъ безъ цѣны объясняется или образованіемъ излишковъ, вслѣдствіе снесенія въ расходъ матеріаловъ, согласно установленнымъ нормамъ, тогда какъ въ дѣйствительности матеріалъ былъ израсходованъ въ меньшемъ противъ нормъ количествѣ, или это матеріалъ уже бывший въ употребленіи, но вполне годный. Наличие такихъ матеріаловъ даетъ возможность совершенно маскировать дѣйствительную стоимость исполняемыхъ работъ и даже производить работы неразрѣшенныя.

Кромѣ строительныхъ матеріаловъ въ запасахъ дороги имѣются также безъ цѣны новые рельсы и скрѣпленія. Обезцѣниваніе этихъ матеріаловъ производится путемъ списыванія стоимости ихъ изъ соотвѣтствующихъ кредитовъ до употребленія ихъ въ дѣло, т. е. до укладки въ путь.

Рельсы и скрѣпленія заготовляются распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, при чемъ оплата ихъ производится тѣмъ же Управленіемъ изъ части кредитовъ дороги, остающейся въ распоряженіи послѣдняго. Поступившіе и оплаченные, такимъ образомъ, рельсы и скрѣпленія записываются по счету оборотнаго капитала, а стоимость ихъ путемъ расчетовъ возмѣщается оборотнымъ капиталомъ кредитамъ, изъ которыхъ произведена оплата, т. е. заготовка рельсъ и скрѣпленій производится не на средства оборотнаго капитала, какъ надлежало бы, а на счетъ кредитовъ, назначенныхъ для работъ, и объясняется обычнымъ отсутствіемъ свободной наличности оборотнаго капитала, каковой приходится пополнять постоянными авансовыми перечисленіями изъ кредитовъ, назначенныхъ на работы. Такъ какъ поставка заводами рельсъ и скрѣпленій на дорогу обыкновенно запаздываетъ и они не могутъ быть уложены въ теченіе того года, для нуждъ котораго приобрѣтались, а оставлять ихъ на счету оборотнаго капитала, въ виду значительной цѣнности и необходимости имѣть свободную наличность, не представляется возможнымъ, то управленіе дороги, согласно распоряженію Управленія ж. д. (циркул. начальникамъ жел. дор. отъ 18 декабря 1904 г. за №№ 53588—17961—256), списываетъ въ расходъ стоимость рельсъ и скрѣпленій до фактическаго израсходованія ихъ, т. е. до укладки. Такой порядокъ обезцѣненія рельсъ и скрѣпленій вызываетъ необходимость вести самостоятельный учетъ кредитамъ оплатившимъ стоимость до израсходованія.

Существенною особенностью новаго проекта счетоводства и отчетности является также и упрощеніе отчетности по рабочей силѣ при производствѣ работъ исключительно хозяйственнымъ способомъ (при посредствѣ поденныхъ рабочихъ). По составленнымъ ежемѣсячно вѣдомостямъ распредѣленія рабочей силы показывается лишь количество израсходованныхъ на каждую работу рабочихъ дней по даннымъ рапортчекъ артельныхъ старостъ безъ описанія произведенныхъ работъ. Оправданіе же расхода рабочей силы производится по работамъ, на которыя имѣются предварительныя смѣты, составленіемъ акта, по окончаніи работъ, что работы произведены согласно смѣтѣ или съ указаніемъ допущенныхъ отступленій; по работамъ же, по которымъ предварительной смѣты не имѣется, составленіемъ исполнительныхъ смѣтъ по мѣрѣ окончанія отдѣльныхъ частей сооруженій.

Что касается порядка учета поденныхъ рабочихъ по сл. пути, то на Либаво-Роменской ж. д. установленъ для этого слѣдующій порядокъ.

Въ помѣщеніяхъ дежурныхъ агентовъ по станціямъ находятся особаго устройства контрольные ящики, запломбированные пломбами фактическаго контролера и начальника дистанціи. Въ ящики

эти ежедневно опускаются контрольные карточки о числѣ рабочихъ какъ штатныхъ, такъ и поденныхъ, находящихся на работахъ. Карточки заполняются лицами, на учетъ которыхъ эти рабочіе находятся (старшими дорожными мастерами и десятниками), и передаются не позднѣе 12 часовъ дня дежурному по станціи, который, сдѣлавъ отмѣтку о времени (число и часъ) полученія карточки, опускаетъ таковую въ контрольный ящикъ лицевой стороной къ стеклу ящика. Карточка остается у стекла до слѣдующаго дня — до времени доставленія новой карточки, послѣ чего карточка за предыдущее число механически опускается въ нижнее отдѣленіе ящика, а на ея мѣсто вставляется новая карточка. По даннымъ контрольныхъ карточекъ производится фактическая повѣрка наличія рабочихъ; а вынимаются контрольные карточки изъ ящиковъ разъ въ мѣсяць и въ связи съ рапортчиками служатъ основаніемъ для повѣрки табелей. Этотъ порядокъ слѣдуетъ признать наиболѣе цѣлесообразнымъ способомъ учета поденныхъ рабочихъ, такъ какъ число ихъ къ извѣстному часу (12 часовъ дня) закрѣплено показаніемъ опущенной въ ящикъ контрольной карточки и впослѣдствіи измѣняемо быть не можетъ.

**О разсмотрѣніи  
эксплоатаціонныхъ  
смѣтъ.**

Весьма существенное неудобство при разсмотрѣніи эксплуатаціонныхъ смѣтъ, а также и расцѣпочныхъ вѣдомостей на новыя работы, заключается въ отсутствіи, ко времени разсмотрѣнія смѣты, надлежаще утвержденныхъ проектовъ и смѣтъ на тѣ отдѣльныя работы, для каковыхъ испрашиваются кредиты. Послѣдствіемъ этого размѣръ ассигнованія является необоснованнымъ, а смѣтныя предназначенія неопредѣленными. Такъ напримѣръ, на постройку паровознаго зданія на ст. Сновскъ управленіемъ дороги испрашивалось по смѣтѣ на 1909 годъ (для 8 ст.) по 6.000 р. за стойло, а на другихъ станціяхъ (для 17 стойлъ) по 8.000 руб. По подсчету контроля стоимость одного стойла опредѣлялась въ 6.000 руб. Смѣтной комиссіей было назначено по 7.000 руб. за стойло; но затѣмъ по составленной, по требованію Управленія казенныхъ дорогъ, подробной смѣтѣ стоимость постройки одного стойла на ст. Сновскъ опредѣлилась въ 5.555 руб., т. е. даже ниже чѣмъ предлагалъ контроль (6.000 р.).

**Объ учетѣ матеріаловъ по службѣ тяги.**

Согласно существующей на Либаво-Роменской ж. д. отчетности при выпискѣ матеріаловъ сл. тяги въ требованіяхъ указываются №№ заказовъ, на которые эти матеріалы впослѣдствіи относятся. Такая отчетность представляетъ то неудобство что не всегда списанный на данный заказъ матеріаль будетъ израсходованъ на этотъ заказъ полностью. Конечно, незначительныя неточности, неизбежныя при одновременномъ производствѣ работъ по нѣсколькимъ однороднымъ заказамъ, можно игнорировать; но что



касается значительныхъ остатковъ излишне выписанныхъ на заказъ матеріаловъ, то остатки эти должны бы сдаваться въ складъ, или же перечисляться по фактурамъ на другіе заказы.

Между тѣмъ въ концѣ года въ депо и, главнымъ образомъ, въ мастерскихъ иногда скопляется весьма значительное количество матеріала; на примѣръ, на 1 января 1910 года оказалось неизрасходованныхъ матеріаловъ въ мастерскихъ и депо на сумму 27.568 руб. Причину такового скопленія матеріаловъ слѣдуетъ искать въ желаніи использовать кредиты, остающіеся не израсходованными къ 1 января, для чего мастерскія и депо выписываютъ на открытые заказы изъ складовъ передъ концомъ года разные матеріалы въ количествѣ, значительно превышающемъ потребность въ нихъ.

При такой выпискѣ матеріаловъ распределеніе ихъ по заказамъ и кредитамъ не можетъ быть правильнымъ, и матеріалы, списанные въ расходъ по счетамъ заказовъ одного года, фактически расходуются для другой надобности въ слѣдующемъ году. Отсюда получается несоотвѣтствующее дѣйствительности распределеніе расходовъ какъ по годамъ, такъ и по подразделеніямъ смѣты.

О недостаткѣ частей на подвижномъ составѣ, поступающемъ въ ремонтъ.

При поступленіи подвижного состава въ мастерскія для ремонта бывають случаи недостатка частей, а также ненормальнаго ихъ износа, или же замѣны другими частями отъ паровозовъ и остающихся въ депо.

Стоимость недостающихъ частей относится, обыкновенно, мастерскими на счетъ подлежащихъ депо, ненормально же изношенные части и замѣненные возобновляются за счетъ мастерскихъ. Принимая во вниманіе, что работы по текущему ремонту подвижного состава премируются а по большому ремонту не премируются, расходъ по возобновленію замѣненныхъ въ депо частей и ненормально изношенныхъ слѣдовало бы также относить на счетъ подлежащихъ депо.

О центральныхъ складахъ запасныхъ частей.

Для снабженія дорогъ запасными частями для ремонта чужихъ вагоновъ на Либаво-Роменской ж. д. имѣется 13 приписанныхъ къ разнымъ дорогамъ центральныхъ складовъ, въ которые всѣ дороги, участвующія въ прямомъ сообщеніи, доставляютъ запасныя части въ количествѣ, устанавливаемомъ общими сѣздами.

При обзорѣни контролемъ работы, выполняемой такимъ складомъ, приписаннымъ къ Либаво-Роменской ж. д. и находящимся на ст. Гомель, выяснилось, съ обезличеніемъ колеснаго парка казенныхъ дорогъ и постепеннымъ уменьшеніемъ на дорогахъ числа ненормальныхъ вагоновъ, работа означенныхъ складовъ (высылка осей и запасныхъ частей) изъ года въ годъ сокращается, почему слѣдовало бы предпринять реорганизацію

этихъ складовъ въ видахъ уменьшенія расходовъ на нихъ, или же даже полное упраздненіе ихъ съ возложеніемъ ихъ функцій непосредственно на заинтересованныя дороги.

Объ отчетности по  
службъ матеріальной.

Кромѣ указаннаго по отчетности сл. пути неудобства отпусковъ матеріаловъ сл. пути въ запасъ безъ учета этого запаса службою матеріальной, существеннымъ недостаткомъ такой отчетности по запасамъ матеріаловъ матеріальной сл. является относительно позднее составленіе отчетности по отпуску матеріаловъ службамъ—потребительницамъ и вслѣдствіе того запоздалость въ производствѣ расчетовъ между кредитами и оборотнымъ капиталомъ.

По этому при выработкѣ новаго положенія по матеріальной сл. было обращено особое вниманіе на возможное ускореніе составленія отчетности.

Въ настоящее время перечневая вѣдомости на отпущенные каждой службѣ за мѣсяць матеріалы составляются въ конторѣ матеріальной сл. и акцептуются службами-потребительницами. Какъ составленіе, такъ и повѣрка для акцептаціи службами-потребительницами требуетъ много времени, тѣмъ болѣе, перечневая вѣдомости по мастерскимъ сл. тяги повѣряются не въ конторѣ службы, а пересылаются для повѣрки въ конторы мастерскихъ.

Вслѣдствіе подобнаго порядка перечневая вѣдомости возвращаются акцептованными въ матеріальную сл. лишь къ концу втораго мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ.

Проектомъ предложеннаго контролемъ новаго положенія объ отчетности по матеріальной сл. предположено составлять не общія по службамъ перечневая вѣдомости, а отдѣльныя по каждому депо, мастерскимъ и дистанціямъ, при чемъ составленіе, повѣрка и акцептація перечневыхъ вѣдомостей будетъ производиться на мѣстахъ, т. е. составленные складомъ перечневая вѣдомости будутъ провѣряться и акцептоваться депо, мастерскими и дистанціями. Установленіемъ такого порядка можно достигнуть окончательнаго оформленія передачъ матеріаловъ матеріальной сл. службѣ-потребительницѣ къ 22-25 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, т. е. ускорить оформленіе передачъ на цѣлый мѣсяць.

Съ тою же цѣлью оформленія документовъ предположено ввести составленіе складами отдѣльныхъ по цехамъ мастерскихъ накладныхъ (фактуръ) на отпущенный за день матеріаль, такъ какъ составленіе общихъ по мастерскимъ накладныхъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ настоящее время, задерживало ихъ акцепта-

цію тѣмъ, что таковыя должны были для повѣрки передаваться изъ одного цеха въ другой, что не давало возможности одновременной повѣрки нѣсколькими цехами.

Наконецъ предложено, какъ общее правило для всѣхъ службъ при выписываніи матеріаловъ изъ складовъ матеріальной сл. обязательно указывать очер. № смѣты и заказъ, на который подлежитъ отнесенію затребованный матеріаль. Установленіемъ этого, въ связи съ обязательной сдачей въ склады матеріальной сл. оставшихся отъ работъ матеріаловъ, исключается возможность образованія запасовъ матеріаловъ въ службахъ-потребительницахъ. Кротѣ того, выписываніе матеріаловъ непосредственно на кредитъ ускоритъ расчетъ кредитовъ съ оборотнымъ капиталомъ. Сосредоточеніе всѣхъ запасовъ матеріаловъ исключительно въ матеріальной сл. при своевременномъ освѣдомленіи послѣдней дастъ возможность сообразоваться при заготовкахъ матеріаловъ съ имѣющимися запасами и тѣмъ избѣгнуть излишнихъ заготовокъ.

**О залежавшихся матеріалахъ.**

Обычное явленіе на дорогахъ—скопленіе въ числѣ запасовъ матеріаловъ и запасныхъ частей, вышедшихъ изъ употребленія, потерявшихъ часть своей стоимости и т. п. имѣеть мѣсто и на Либаво-Роменской ж. д. Въ настоящее время оконченъ пересмотръ залежавшихся матеріаловъ и хотя убытокъ отъ ликвидаціи ихъ еще не опредѣленъ, но можно предполагать его въ десяткахъ тысячъ рублей. Во избѣжаніе скопленія такихъ матеріаловъ необходимъ возможно частый (разъ въ годъ) пересмотръ запасовъ. Такой своевременный пересмотръ по свѣжимъ слѣдамъ выяснитъ причины залежей и тѣмъ предупредитъ ошибки заготовокъ. Принятіе мѣръ въ видѣ переоцѣнки матеріаловъ и передѣлки предметовъ дастъ возможность своевременной ихъ утилизациі.

**О дороговизнѣ изготовленія запасныхъ частей въ мастерскихъ службы тяги.**

Изготовленіе многихъ запасныхъ частей, отливовъ и частью паковокъ въ мастерскихъ дороги, обходится значительно дороже цѣнъ, по которымъ тѣ же предметы приобрѣтаются отъ частныхъ заводовъ. Какъ на примѣръ рѣзкой разницы цѣнъ можно указать на стоимость вагонныхъ буферовъ, поставленныхъ частнымъ заводомъ полными комплектами по цѣнѣ 10 руб. 76 коп., тогда какъ изготовленіе комплекта вагоннаго буфера въ мастерскихъ дороги обходится въ 19 руб. 36 коп., не считая стоимости пружинъ, которыя мастерскими не изготовляются. Причина такой значительной разницы цѣнъ заключается частью въ высокой расцѣнкѣ сдѣльныхъ работъ, частью въ несовершенствѣ приемовъ производства, зависящихъ отъ недостаточности оборудованія мастерскихъ и, наконецъ, отъ условій массоваго производства на частныхъ заводахъ.

Въ виду этого было бы цѣлесообразнымъ установить, чтобы предварительно сдачи мастерскимъ работъ по изготовленію издѣлій вызывалась конкуренція, къ участию въ которой привлекались бы и мастерскія дороги наравнѣ съ частными заводами, при чемъ мастерскимъ передавать работы лишь по изготовленію тѣхъ издѣлій, цѣны на которыя мастерскими заявлены ниже цѣнъ частныхъ заводовъ.

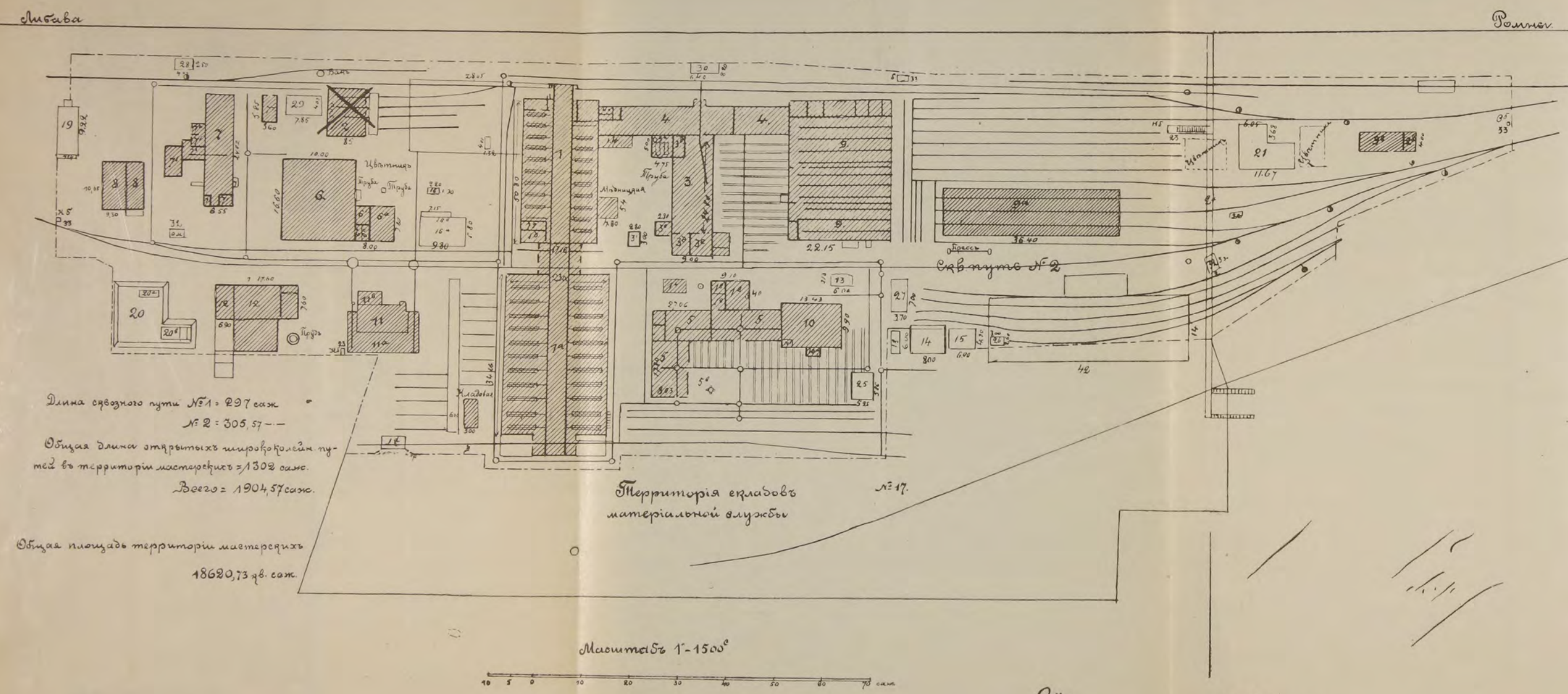
Главный контролеръ (подпись)

Старшій контролеръ (подпись)

№ 3160  
19<sup>24</sup><sub>VIII</sub> 092.

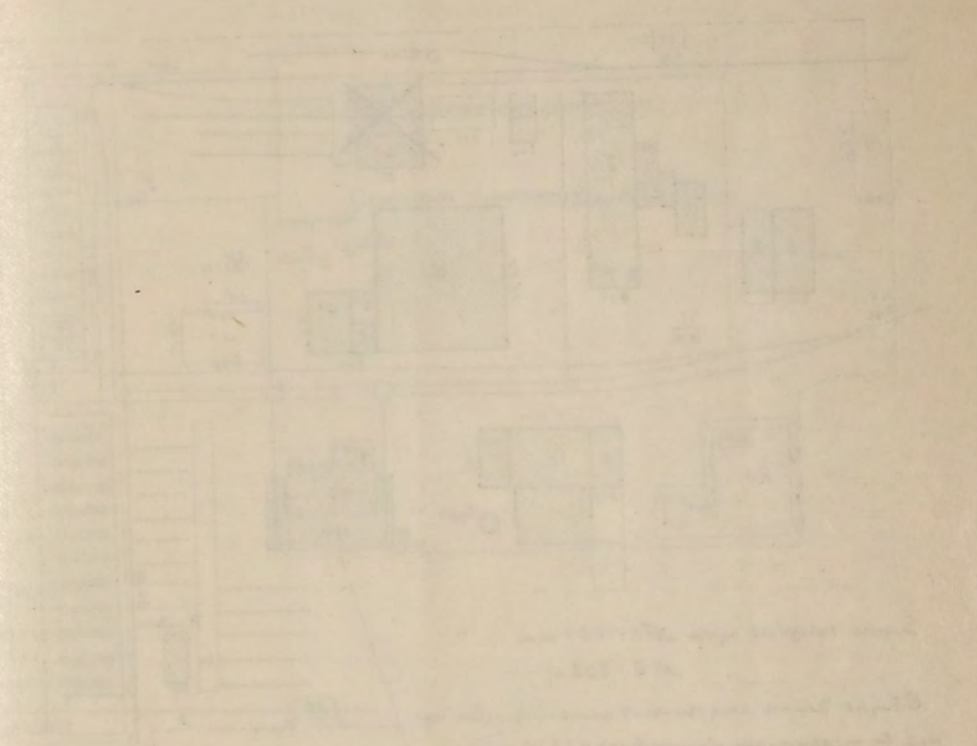
# План Томельских мастерских Лубово-Томельской ж.д.

## Опись зданий.



№ здания	Наименование построек	№ обмера	Материал	Площадь в кв. саж.	Наименование построек	№ обмера	Материал
1	Старая паровозо-сборная	507 18	кама	10	Дерево-обделочная	139 15	
1а	Нов паровозо-сборная	885 75			10а Моторное отд		
1б	Трубоная	58 24			11	Деревянная	76 80
1в	Котлора				11а	Навес при механизированной	87 75
1с	Инструментальная	29 70			11б	Помещение для бензина и керосина	
1д	Кладовые для изделий				12	Дворик от (машинное)	197 55
1е	Печи для изделий	21 78			12а	Котловое отд.	
1ж	Котлы	12 65	дерево		12б	Дворик между котлора и мастерских для хранения материалов	
1з	Котлов	14 00			13	Сараи при вагонной	187 50
1и	Паровозы вагон	70 50			14	Сараи для хранения материалов	48 00
1к	Паровозы вагон	70 50			15	Сараи	25 80
2	Сараи	70 50			16	Склад для (ветхий)	65 09
3	Сараи	778 20	кама		16а	Кладовая (для шпала)	
3а	Котловая	43 03	дерево		16б	Кладовая (для паровозов)	
3б	Помещение машины				17	Склад материалов	
3с	Железнодорожная мастерская	5 60			18	Ангар	12 75
3д	Кухня	20 00	кама		19	Столовая	42 07
3е	Кухня	27 50			19а	Труба	190 00
4	Площадка	280 00			20	Механическая	
4а	Котлора		дерево		20а	Котловый отделочный	
4б	Железная	256 68	кама		21	Котлора мастерских	85 28
5	Котлора		дерево		22	Архив	4 09
5а	Котлора		дерево		23	Котловый отделочный	3 96
5б	Котлора		дерево		24	Помещение для хранения	
5с	Котлора		дерево		25	Общественная (ветхий)	30 72
5д	Котлора		дерево		26	Сараи для хранения (ветхий)	6 50
5е	Котлора		дерево		27	Сараи при дерево-обделочной	25 30
5ж	Котлора		дерево		28	Навес для хранения древесины	10 00
5з	Котлора		дерево		29	Сараи для хранения (ветхий)	31 79
5и	Котлора		дерево		30	Сараи при механической	13 40
5к	Котлора		дерево		31	Отхожий туалет	8 40
5л	Котлора		дерево		32	Отхожий туалет	15 25
5м	Котлора		дерево		33	Сараи	7 50
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора		дерево				
5н	Котлора		дерево				
5о	Котлора		дерево				
5п	Котлора		дерево				
5р	Котлора		дерево				
5с	Котлора		дерево				
5д	Котлора		дерево				
5е	Котлора		дерево				
5ж	Котлора		дерево				
5з	Котлора		дерево				
5и	Котлора		дерево				
5к	Котлора		дерево				
5л	Котлора		дерево				
5м	Котлора						

1850  
The following is a list of the  
names of the persons who  
were present at the meeting  
held on the 1st day of  
January 1850.



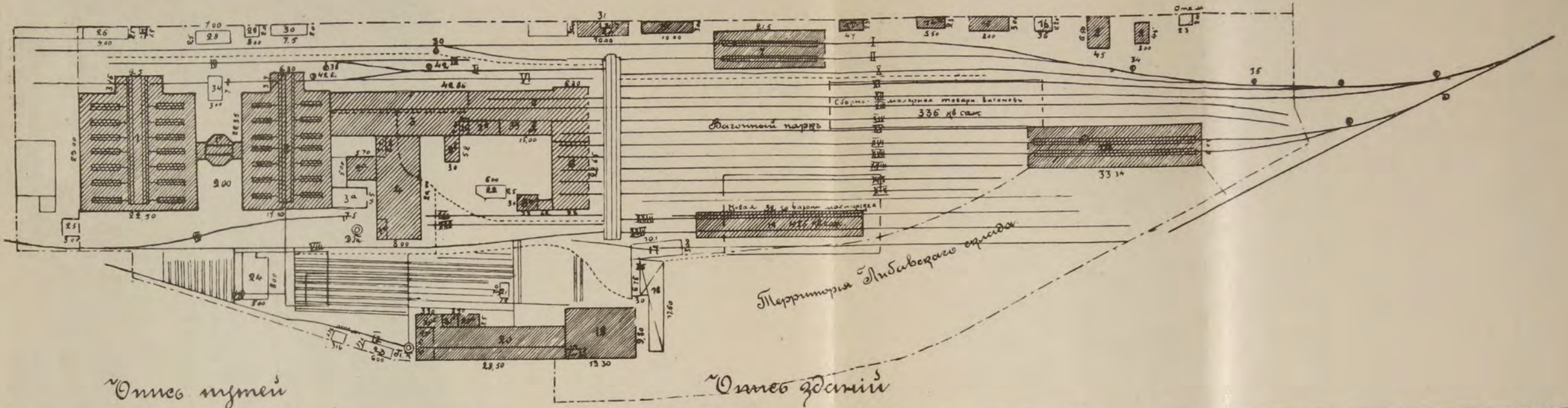
These names were taken from  
the list of names which  
was presented to the  
committee on the 1st day  
of January 1850.

John W. ...

Чертеж № 3159  
19<sup>27</sup><sub>VIII</sub> 09

# План Главных Либаверских мастерских Либаво-Романской ж.д.

Масштаб 15 саж в 1 дюйм



№№	Начало	Конец	Наименование пути	Длина в полн саж
I	от забора	до забора	Съезной путь вагон отъ	234, 40
II	от стр №30	до стр №34	Вспуговой путь вагон отъ	134, 80
III	от путика	до стр №42	Маневровый сборный отъ	60, 90
IV	от стр №34	до путика	Пложе	33, 20
V	от стр №42	до стр №42	Пложе	21, 70
VI	от стр №42	до дороги али	Для тендеровъ	34, 96
VII	от стр №42	до стр №42	Вспуговой сборный отъ	45, 00
VIII	от забора	до стр али	Важный для паровоза путь	100, 20
IX	от забора	до путика	Для подачи дровъ	51, 80
X	от забора	до стр али	Вспуговой вагон отъ	100, 10
XI	от забора	до паров кр	Вспуговой паров отъ	54, 40
XII	от стр №35	до стр али	Вспуговой вагон отъ	122, 70
<b>Важный парк.</b>				
XIII	от путика к забору	"	Для ремонта тов вагоновъ	130, 20
XIV	"	"	Пложе	130, 30
XV	"	"	Пложе	130, 00
XVI	"	"	Пложе	130, 20
XVII	"	"	Пложе	78, 80
XVIII	"	"	Пложе	79, 40
XIX	"	"	Пложе	79, 40
XX	"	"	Пложе	77, 80
XXI	"	"	Пложе	73, 20
XXII	"	"	Зиписный для вагон теложка	68, 40
XXIII	"	"	Для вагонки колеса изъ подъ вагоновъ	32, 80
XXIV	"	"	Пложе	33, 60
XXV	"	"	Путь старому вагон сарая	45, 70
XXVI	"	"	Пложе	45, 70
<b>Колесный парк.</b>				
				Всего 2149, 60
Двойныхъ путей				326, 60
Одиночныхъ "				79, 70
Поперечныхъ для вагонки колесъ				68, 50

Общая площадь главных мастерских 10837, 80 кв саж.

№№	Наименование зданий	Материал	Площадь кв саж	Отнош. м. п.
1	Новое паровозо-сборное отъ	камен	550, 70	12 2
1 <sup>а</sup>	Котельня мастера и микроважная	"	34, 50	
2	Старое паровозо-сборное отъ	"	407, 59	10 4
2 <sup>а</sup>	Мельница	"	28, 50	
3	Слесарно-токарное отъ	"	204, 00	
3	Котельня	"	33, 75	
3	Инструментальная	"	15, 60	
3	Котельня токарного мастера	"	12, 30	
4	Кухня отъ	"	176, 00	
4 <sup>а</sup>	Котельня мастера	"	2, 87	
5	Водоотлив отъ	"	182, 60	
6	Малая 3 <sup>а</sup> основная вагонная	"	70, 70	
6 <sup>а</sup>	Криостерга	дерев.	11, 40	
7	Малая 4 <sup>а</sup> основная вагонная	камен	161, 25	
8	Котельня вагон мастера	"	29, 25	
9	Котельня для отливки нового вала сар	"	13, 50	
10	Новый вагонный сарай	"	274, 72	
11	Второй вагонный сарай	дерев.	165, 20	
12	Обычная	"	30, 00	
13	Буфетовая	"	12, 70	
14	Кухня вагонного отъ	"	12, 65	
15	Жестяничная и кровельная	камен	24, 00	
17	Кладовая	дерев.	31, 30	
18	Кладовая для хранения металлических инструментов	"		
19	Деревообрабатывающая	камен	130, 34	
20	Кладовая отъ	"	121, 20	
20 <sup>а</sup>	Паровой котельня и машина	"	9, 20	
20 <sup>б</sup>	Инженерная	"	6, 40	
20 <sup>в</sup>	Котельня мастера	"	2, 40	
21	Кладовая для хранения бандажей	"	4, 50	
22	Пожарной сарай и кладовая	дерев.	15, 00	
23	Сарай при колесном отъ	"	10, 44	
24	Котельня мастерских 2 эт (в 2-й этаж сарая)	"	40, 00	
25	Приходная будка	"	2, 60	
16	Будка старш. сторожа	камен	10, 10	

№№	Наименование зданий	Материал	Площадь кв саж
26	Кладовая для деталей гостей	дерев.	22, 50
27	Помещение для протравки поддона подшипниковъ	"	2, 25
28	Кладовая под печь для накаливания	"	17, 60
34	Кладовая для вагонных деталей	"	21, 00
29	Помещение для хранения бумаж	"	6, 00
30	Кладовая	"	15, 00
31	Кладовая	"	3, 75
37	Кладовая для хранения мебели и запасных частей	"	30, 00
20 <sup>г</sup>	Увеличение инженерной	"	8, 00
32	Машинная и прессовая	"	12, 00
33	Стелажная	"	45, 00
35	Водоотлив сарай	"	19, 25
36	Кладовая для хранения деталей	"	4, 00
37	Котельня мастера деревообрабатывающей	"	4, 00

30  
Синдрин  
Копия чертежа, составлена С. Путь







