

магазинѣ дороги около 130.000 р., тогда какъ при мастерскихъ и депо — всего 17.173 р., распредѣляющихся слѣдующимъ образомъ:

При мастерскихъ	994 р.	04½ в.
» депо Млава	2.224 »	94 »
» » Прага	3.527 »	06 »
» » Люблинъ	3.682 »	93 »
» » Ковель	6.744 »	89 »

Техническое испытаніе, поступающихъ въ магазинѣ дороги запасовъ, производится особымъ техникомъ, а пріемка комисією, въ составъ которой входятъ агенты отъ службъ: подвижнаго состава, ремонта пути, движенія, т. е. начальники мастерскихъ, депо, дистанціи и станціи. Протоколъ о качествѣ матеріала за общимъ ихъ подписомъ составляется специальнымъ техникомъ.

Охрана и отпускъ матеріаловъ изъ магазина возлагается на штатныхъ агентовъ управленія дороги.

Заготовка всѣхъ матеріаловъ и крупныхъ частей подвижнаго состава на *Варшавско-Тереспольской* дорогѣ производится хозяйственнымъ комитетомъ при правленіи посредствомъ торговъ, въ размѣрѣ годоваго потребленія, высчитываемаго начальникомъ подвижнаго состава.

Размѣръ поставки матеріала за одинъ разъ опредѣляется надобностью; вообще принято хранить при мастерскихъ годовой запасъ матеріаловъ и запасныхъ частей, приобретаемыхъ за границею и мѣсячный запасъ для матеріаловъ мѣстнаго производства.

О своевременной заготовкѣ магазиннаго запаса заботится начальникъ подвижнаго состава, онъ предупреждаетъ начальника магазина о времени, когда нужно сдѣлать тотъ или другой заказъ въ мѣстныхъ мастерскихъ; безъ такого извѣщенія ни одна заготовка не можетъ быть начата въ мастерскихъ.

Для потребностей депо на линіи при каждомъ изъ нихъ находится небольшой складъ въ непосредственномъ веденіи магазинной службы. Склады эти снабжаются при помощи 4-хъ специально принаровленныхъ вагоновъ для развозки матеріаловъ по линіи; вагоны высылаются изъ Варшавы по одиночно по первому требованію смотрителей складовъ. Эти вагоны, отправляемые безъ проводящихъ раздатчиковъ, отпи-

раются и запираются особыми ключами, которые хранятся у смотрителя главного магазина и у каждого изъ начальниковъ: депо, дистанціи и станціи.

Пріемка и испытаніе всѣхъ поставляемыхъ въ магазинъ матеріаловъ производится по четвергамъ комиссіею изъ начальниковъ службъ: тяги, ремонта пути, движенія и телеграфа, въ присутствіи спеціального техника и контролера движенія; отпускъ и храненіе матеріаловъ лежатъ на обязанности штатныхъ магазинныхъ агентовъ.

Закупка матеріаловъ и запасныхъ частей, къ изготовленію коихъ мѣстныхъ мастерскія не приспособлены, на *Варшавско-Вѣнской* желѣзной дорогѣ производится, согласно смѣтной, утвержденной правленіемъ, годовой ассигновкѣ и съ разрѣшенія правленія; способъ закупки — посредствомъ торговъ, которые производятся непосредственно начальникомъ службы подвижнаго состава.

При Варшавскихъ мастерскихъ находится главный магазинъ, гдѣ сосредоточиваются всѣ нужные матеріалы и принадлежности для службъ ремонта пути и эксплуатаціи. Всѣ же матеріалы и запасныя части, для службы подвижнаго состава, проводятся лишь по книгамъ главного магазина и хранятся въ спеціальномъ магазинѣ; пріобрѣтеніе, храненіе и опредѣленіе количества запасовъ, назначеніе цѣвъ и другія магазинныя манипуляціи возлагаются на начальника подвижнаго состава, который является полнымъ хозяиномъ мѣстнаго магазина; по его распоряженіямъ снабжаются и другіе склады, и по его заказамъ изготовляются запасныя части для мѣстнаго магазина.

Пріемка, храненіе и раздача матеріаловъ производится посредствомъ экспертовъ и агентовъ службы тяги.

На *Финляндскихъ* дорогахъ заготовка матеріаловъ, въ размѣрѣ годоваго потребленія, производится съ торговъ, утверждаемыхъ начальниками службъ и директоромъ Финляндскихъ дорогъ; въ торгамъ вызываютъ черезъ газеты. Лѣсной матеріалъ заготавливается въ размѣрѣ полугодоваго запаса.

Такія крупныя запасныя части какъ-то: бандажы, рессоры, оси, колеса и проч. заказываются на шведскихъ заводахъ, прочія же мелкія части заказываются въ самомъ ограниченномъ размѣрѣ въ мѣстныхъ Гельсингфорскихъ мастерскихъ начальникомъ службы.

Стоимость изготовленія отдѣльныхъ запасныхъ частей списывается по отчетамъ въ большинствѣ случаевъ прямо на ремонтъ въ видѣ матеріала и рабочей силы, помимо магазина и магазинныхъ книгъ; запасныя же части, изготовляемыя въ большомъ числѣ, обыкновенно передаются, черезъ полмѣсяца по изготовленіи, въ магазинъ, съ точнымъ обозначеніемъ ихъ стоимости.

Небольшіе склады, расположенные на линіи при депо, находятся въ непосредственномъ вѣдѣніи ихъ начальниковъ и смотрителей складовъ.

Количество запасовъ, потребныхъ для магазина одновременно точно не обозначено.

Складъ резервныхъ частей имѣется лишь для 19 паровозовъ завода Canada-Works, для прочихъ же 79 паровозовъ никакихъ частей въ запасѣ не имѣется.

Всѣ предметы, поступающіе въ магазинъ, испытываются агентами службы подвижнаго состава.

Храненіе и выдача затребованныхъ изъ магазина предметовъ лежатъ на обязанности смотрителей отдѣльныхъ складовъ, при этомъ всѣ служащіе по магазину представляютъ поручительство и вносятъ залогомъ, смотря по должности; такъ напримѣръ: завѣдывающій магазиномъ вноситъ одновременно 8.000, а смотрителя отдѣльныхъ складовъ отъ 2.000 до 6.000 финляндскихъ марокъ.

Изъ разсмотрѣнія порядковъ по магазинной службѣ выясняются слѣдующія системы завѣдыванія: 1) полное завѣдываніе пріобрѣтеніемъ и отпускомъ всѣхъ предметовъ, нужныхъ для эксплуатаціи дороги, предоставлено особой централизованной магазинной службѣ; это принято на дорогахъ: Главнаго Общества, Курско-Харьково-Азовской, Юго-Западныхъ, Варшавско - Тереспольской, 2) условное завѣдываніе магазинною частью — пріобрѣтеніемъ и отпускомъ матеріаловъ лишь при центральныхъ или главныхъ складахъ; склады же при мастерскихъ и при депо на линіи подчинены подлежащей службѣ; это введено на дорогахъ: Московско-Брестской, Финляндскихъ, Привислянскою, 3) изыятіе спеціальнаго магазина при службѣ подвижнаго состава изъ вѣдѣнія общей магазинной части, какъ это введено на Варшавско-Вѣнской желѣзной дорогѣ и наконецъ 4) производство всѣхъ магазинныхъ закупокъ, равно веденіе счетоводства и контроля по магазинной части пра-

вленіемъ, которое отдалено отъ центрального склада самой дороги; въ тоже время снабженіе мѣстныхъ складовъ мастерскихъ и депо вполне предоставлено на произволь начальника центральныхъ мастерскихъ; такой порядокъ принять единственно на Курско-Кіевской желѣзной дорогѣ.

Въ видахъ рациональности контроля расхода надо установить тотъ принципъ, что мѣсто, отпускающее матеріалы, должно быть отдѣлимо отъ мѣста потребляющаго; въ связи съ этимъ мы стоимъ за первую систему, т. е. за полную централизацию магазина, который долженъ всецѣло направлять весь оборотъ, матеріаловъ и имущества, какъ приобретаемыхъ покупкою, такъ и изготовляемыхъ въ своихъ мастерскихъ, хотя бы эти покупки и заготовки производились помимо магазинной службы.

Мы употребили выраженіе «всецѣло» съ тѣмъ, чтобы этимъ указать, что никакая подѣлка новаго предмета въ мастерскихъ взамѣнъ поврежденнаго и даже утеряннаго или для запаса не должна быть произведена безъ вѣдома магазина и безъ заказа съ его стороны.

Если же эта подѣлка вызывалась надобностью замѣнить испорченную часть новою, то магазинъ, при записываніи ея сперва на приходъ, а затѣмъ въ расходъ, долженъ въ тоже время получить обратно старый негодный предметъ.

Кромѣ того всякая подѣлка въ мастерскихъ новаго предмета въ единичномъ количествѣ экземплярахъ должна быть проведена черезъ магазинныя книги, а не разноситься на ремонтъ того или другаго паровоза или вагона въ видѣ матеріала и рабочей силы, какъ это дѣлается на всѣхъ нашихъ дорогахъ. Однимъ словомъ, службу магазина необходимо отдѣлить отъ службы подвижнаго состава, но притомъ такъ, чтобы одна изъ этихъ службъ могла контролировать другую, и чтобы при магазинѣ хорошо знали обо всѣхъ новыхъ подѣлкахъ также какъ и въ самихъ мастерскихъ.

По этому поводу мы можемъ указать на примѣръ англійскихъ дорогъ, гдѣ отношенія магазина къ мастерскимъ основаны на томъ, что ни одна вещь, за исключеніемъ самыхъ мелкихъ въ родѣ напримѣръ: шпильекъ, чекъ, шплинтовъ и т. п. не можетъ быть изготовлена мастерскими самостоятельно. Мастерскія, если имъ нужна какая нибудь часть паровоза, требуютъ ее изъ магазина, хотя бы и знали напередъ, что

ея тамъ нѣтъ. Въ требованіи этомъ проставляется количество потребнаго матеріала. Если магазинъ имѣеть въ запасѣ требуемое, онъ тотчасъ отпускаетъ, въ противномъ случаѣ даетъ заказъ мастерскимъ изготовить требуемую вещь, для чего и препровождаетъ необходимый матеріалъ. Окончивъ работу, мастерскія при заказномъ бланкѣ выдаютъ магазину изготовленный предметъ, проставивъ въ особой для того графѣ стоимость рабочей силы. Магазинъ вноситъ предметъ на приходъ и тотчасъ сноситъ его въ расходъ по книгѣ отдѣльной для всякаго № паровоза. Съ перваго взгляда веденіе особыхъ книгъ для каждаго отдѣльнаго № паровоза или вагона при значительномъ наличномъ ихъ количествѣ представляется труднымъ, но въ сущности такой порядокъ легко усваивается. Въ мастерскихъ дороги, имѣющей до 200 дѣйствующихъ паровозовъ, бываетъ одновременно около 30 паровозовъ въ большомъ ремонтѣ, почему не трудно снести всякую вещь въ расходъ именно на тотъ паровозъ, для котораго она изготовлена. Книги эти высылаются начальникомъ тяги вмѣстѣ съ назначеніемъ паровоза въ ремонтъ и возвращаются обратно по выходѣ его изъ мастерскихъ. Форма книги такова:

Отпущено:	Паровозъ		
	Имѣлось въ магазинѣ.		
	Число.	На сумму.	
	Штукъ.	Руб.	Коп.
Сальниковъ поршневыхъ	2	14	50
Дышла сѣбныхъ	—	—	—
Парораспределительныхъ золотниковъ	1	28	50
Итого	—	42	—

Благодаря такой упрощенной системѣ отчетности, при одномъ взглядѣ въ книгу, получается обстоятельная картина дѣятельности мастерскихъ. Кромѣ того здѣсь уже невозможно снесеніе расходовъ съ одного паровоза на другой, что практикуется весьма часто въ мастерскихъ и только путаетъ всякія послѣдующія соображенія. Такъ, въ нашей практикѣ встрѣчалось, что на ремонтъ одного паровоза сносили напри- мѣръ: 12 поршневыхъ сальниковъ, 18 дышловыхъ подшипни- ковъ, 3 парораспределительныхъ золотника и т. д., а ре- монтъ этого паровоза стоилъ 11,600 р. Такая нелѣпость могла быть обнаружена только по весьма продолжительнымъ выборкамъ изъ запутанныхъ отчетовъ мастерскихъ; и это — не единственный случай.

Система, о которой мы говоримъ, крайне упрощаетъ от- четность и облегчаетъ контроль. Тутъ общіе расходы не вклю- чаются въ книгу, а общая сумма ихъ въ концѣ года прямо присчитывается къ прочимъ расходамъ.

Если на дорогѣ имѣется много паровозныхъ типовъ, такъ что на каждую серію приходится небольшое число номеровъ,

с е р и я 0 № 00.

Изготовлено в мастерских по заказу
магазина.

Число.	Стоимость.				На сумму.		Свойство материала.	Примѣчанія.
	Материала.		Рабочей силы.					
Штукъ.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.	Руб.	Коп.		
—	—	—	—	—	—	—		
2	4	40	43	80	48	20	Жельзо.	Ломъ.
1	27	10	2	78	29	88	Бронза.	
—	31	50	46	58	78	08		

то можно имѣть отдѣльныя книги для каждой серіи, такъ какъ для каждого номера нужно только нѣсколько листовъ. Но такое соединеніе имѣть то неудобство, что книги эти рѣдко попадаютъ въ руки начальника службы, такъ какъ въ ремонтѣ всегда имѣется какой нибудь паровозъ данной серіи.

Для ремонта вагоновъ подобныя книги заводятся по каждой серіи, съ открытіемъ счета для каждого отдѣльнаго № вагона.

Мы должны оговориться, что подобная система не исключаетъ возможности подчиненія магазина начальнику подвижнаго состава, такъ какъ всякая отчетность мастерскихъ служить для контролированія ихъ непосредственнаго начальника, а не начальнииа службы, которому не должно быть повода не довѣрять.

Поэтому мы не признаемъ полезною вторую систему магазиннаго управленія, т. е. подраздѣленіе складовъ на подлежащихъ: 1) вѣдѣнію магазина и 2) вѣдѣнію отдѣльныхъ агентовъ службы тяги; считая такой порядокъ не хозяйственнымъ, переходимъ къ разсмотрѣнію слѣдующей системы, при-

Листки ведутся за 15 дней, и за этот период рабочему уплачивается его заработок. Здесь же показывается его задельная плата, название и № заказа переданной ему или его артели, и все забранные материалы; из сопоставления их количества с произведенной работой, весьма легко уследить за правильным их расходом. Из этих рабочих листков сведения разносятся по № заказов в специальную книгу.

По принятой на большинство дорог формѣ ведения счета заказов, гдѣ вмѣстѣ со стоимостью рабочей силы сгруппирована вся стоимость забранных материалов, последовательное контролирование расхода почти не возможно съ одной стороны потому, что заказы заносятся на счетъ только спустя болѣе или менѣе продолжительное время по исполненіи, а съ другой потому, что стоимость однороднаго матеріала выводится по общей стоимости безъ детального подраздѣленія. Проверка и наведеніе справокъ о потребленіи матеріала по мѣсячнымъ матеріальнымъ отчетамъ представляетъ тѣ же препятствія, тогда какъ несоразмѣрное или невѣрное указаніе забраннаго изъ магазина каждымъ рабочимъ отдѣльно или на артель матеріала, въ рабочемъ листкѣ показанной формы, можетъ быть легко проверяемо за каждый изъ 15 дней мѣсяца, чѣмъ предупреждаются все ошибки, недоразумѣнія и злоупотребленія въ расходованіи матеріала, которыя при обще-принятомъ порядкѣ отчетности обыкновенно остаются неуловимыми и, помимо всякаго технического контроля, проникаютъ въ годовые отчеты.

Вообще мы только тогда признаемъ пользу за счетоводствомъ по службѣ мастерскихъ, если оно въ наиболѣе доступной формѣ, можетъ своевременно предупреждать невѣрности по потребленіи рабочей силы и матеріала, а не черезъ нѣсколько мѣсяцевъ по выполненіи разныхъ заказовъ и работъ, когда подведены итоги полной стоимости ихъ и когда разслѣдованія трудны.

При такомъ веденіи счета заказовъ, какъ на Курско-Харьвово-Азовской дорогѣ, гдѣ на счетъ всякаго заказа относится стоимость работы и матеріала ежедневно, очевидно достигается таже цѣль удобства контролированія.

Въ центральномъ магазинѣ любой изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ можно найти иногда весьма значительные запасы пре-

имущественно металлургических материалов, в виду: разнородного сырья сортового и котельного железа, мнѣшних или чулунныхъ запасныхъ частей и проч., которые, занимая мѣсто въ магазинѣ въ продолженіи нѣскольکو лѣтъ, вовсе не употребляются мастерскими за необходимостью и не переделываются въ новые предметы, потому что это вымывается новыми производительными расходами въ мастерскихъ.

Въ числу такихъ израсходованныхъ предметовъ можно отнести также и приобрѣтенные по концессіи или при эксплоатации, цѣвъ Напримѣръ при ставномъ магазинѣ Николаевской, цѣвъ Напримѣръ при ставномъ магазинѣ Николаевской, но по дороговизнѣ, иногда действительно невѣроятно выходящая за пределы возможности, составлена особымъ распоряженіемъ изъ цѣвъ въ годъ на остатокъ магазинна, подобное накопленіе объясняется только полнѣйшимъ безучастіемъ со стороны начальнаго производнаго состава, который если и составляетъ на цѣвоторныхъ дорогахъ періодическія или годовыя требованія магазинныхъ материаловъ, то не думаетъ воспользоваться при этомъ никакими особыми соображеніями относительно потребности въ цѣвахъ и другихъ материалахъ, какъ это мы видимъ при раскочерженіи. Большею же частью у начальнаго производнаго состава и мастерскихъ, какъ это мы видимъ при раскочерженіи, по заготовкѣ материаловъ, усвоенныхъ на дорогахъ: Главнаго Общества и Юго-Западныхъ, даже не спрашиваютъ какого рода материалы и въ какомъ количествѣ потребуются для вверенной ему службы на предстоящій годъ; сдѣланы же эти почерпы прямо изъ магазинныхъ отпусковъ послѣднихъ года. Но въ этомъ послѣднемъ случаѣ тоже возможны грубыя ошибки, потому что разнороднаго ремонта и движени въ разнородныхъ частяхъ. Начальники службы могутъ, наприимѣръ, съ разрѣшеніи правленія, въ одномъ году для привезенія вагоновъ въ исправное состояніе, капитально ремонтировать нѣсколько сотъ товарныхъ вагоновъ, съ тѣмъ, чтобы на сдѣ-

имущественно металлических материаловъ, въ видѣ: различнаго размѣра сортового и котельнаго желѣза, мѣдныхъ или чугуновыхъ запасныхъ частей и проч., которые, занимая мѣсто въ магазинѣ въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ, вовсе не употребляются мастерскими за неудобностью и не передѣлываются въ новые предметы, потому что это вызываетъ новые непроизводительные расходы въ мастерскихъ.

Въ числу такихъ заброшенныхъ предметовъ можно отнести также и приобретенные по концессіи или при эксплуатациіи, но по дорогой, иногда дѣйствительно небывающей высокой, цѣнѣ. Напримѣръ при главномъ магазинѣ Николаевской линіи къ 1 января 1880 г. накопились отъ времени Уайненса запасы разныхъ негодныхъ предметовъ и не употребляющихся запасныхъ частей на сумму 317.005 р. 64³/₄ к.

Всѣ эти материалы и предметы, составляя обузу для магазина, переходятъ изъ года въ годъ на остатокъ магазина, считаясь по стоимости въ оборотномъ капиталѣ магазина. Подобное накопленіе объясняется только полнѣйшимъ безучастіемъ со стороны начальника подвижнаго состава, который если и составляетъ на нѣкоторыхъ дорогахъ періодическія или годовыя требованія магазинныхъ материаловъ, то не руководствуется при этомъ никакими особыми соображеніями о дѣйствительномъ потребленіи тѣхъ и другихъ материаловъ за прежнее время, не смотритъ на дѣйствительную надобность при требованіи рѣдко употребляющихся размѣровъ сортового желѣза, проволоки и проч., и часто требуетъ материалъ въ количествѣ значительно превышающемъ размѣръ годоваго потребленія. Большею же частью у начальника подвижнаго состава и мастерскихъ, какъ это мы видимъ при разсмотрѣніи правилъ по заготовкѣ материаловъ, усвоенныхъ на дорогахъ: Главнаго Общества и Юго-Западныхъ, даже не спрашиваютъ какого рода материалы и въ какомъ количествѣ потребуются для ввѣренной ему службы на предстоящій годъ; свѣдѣнія же эти почерпаютъ прямо изъ магазинныхъ отпусковъ послѣдняго года. Но въ этомъ послѣднемъ случаѣ тоже возможны грубыя ошибки, потому что размѣры ремонта и движенія въ разные года различны. Начальникъ службы можетъ, напримѣръ, съ разрѣшенія правленія, въ одномъ году для приведенія вагоновъ въ исправное состояніе, капитально отремонтировать нѣсколько сотъ товарныхъ вагоновъ, съ тѣмъ, чтобы на слѣ-

дующій годъ довольствоваться текущимъ ремонтомъ всего наличнаго числа вагоновъ; магазинъ же, не справляясь съ предвидѣннымъ на слѣдующій годъ расходомъ матеріала, напрасно закупить все нужное для капитальнаго возобновленія нѣсколькихъ сотъ товарныхъ вагоновъ.

Обращаемся затѣмъ къ системѣ магазинныхъ управленія, принятой на Курско-Кіевской дорогѣ, вынужденной производить закупки изъ первыхъ рукъ и притомъ въ Москвѣ какъ центральномъ торговомъ пунктѣ; тутъ мы недоумѣваемъ о причинѣ веденія всѣхъ счетныхъ магазинныхъ книгъ по Конотопскому центральному магазину не на мѣстѣ потребления, а въ Москвѣ, вслѣдствіе чего матеріалы и запасныя части употребляются въ дѣло безъ разцѣнки, которая назначается лишь спустя 4 мѣсяца по ихъ изготовленіи или приобрѣтеніи.

Точно также мы не видимъ никакого основанія предоставлять центральнымъ мастерскимъ изготовленіе запасныхъ частей и прочихъ издѣлій безъ опредѣленнаго плана и поручать храненіе и расходованіе такихъ предметовъ службѣ потребительницѣ, подобно тому какъ это ведется также на Московско-Брестской желѣзной дорогѣ.

Если заготовки запасовъ, опредѣленіе ихъ количества, наблюденіе за порядкомъ снабженія магазина только дѣйствительно нужными матеріалами, возможно лучшаго качества и наиболѣе выгодной стоимости, поручены особому руководителю, то начальникъ службы тяги становится въ положеніе главнаго контролера магазина. Подобныя отношенія начальника службы подвижнаго состава къ магазинному управленію признаны и совѣтомъ Главнаго Общества желѣзныхъ дорогъ въ выработанномъ имъ въ 1879 г. положеніи о главной коммисіи покупокъ и продажи и о магазинномъ управленіи.

Указывая на необходимость сосредоточенія всѣхъ матеріальныхъ запасовъ въ вѣдѣніи особой магазинной службы съ подчиненіемъ ея, въ предѣлахъ нами указанныхъ, начальнику подвижнаго состава, мы должны замѣтить, что при такой организаціи исключается надобность въ устройствѣ небольшихъ кладовыхъ при каждой мастерской изъ предметовъ ежедневнаго потребленія, неотдѣльныхъ покововъ и литья.

Мѣстныя кладовыя могутъ быть допущены только при депо и то лишь для матеріала постояннаго потребленія, какъ то:

смазки, чистительнаго матеріала, сурика, бѣлизны и тому подобное, при чемъ, во избѣжаніе постоянной бѣготни рабочихъ между магазиномъ и депо, съ цѣлью полученія по мелкимъ требованіямъ матеріаловъ, они могутъ быть забираемы въ кладовыя на 2, 3 дня впередъ. Такой порядокъ, помимо сокращенія прогула рабочихъ, уменьшаетъ недобѣсъ при отпускѣ мелкими партіями.

Приступая теперь къ разсмотрѣнію способовъ заготовки матеріала для магазина, мы видимъ, что почти всея дороги допускаютъ заготовку главныхъ матеріаловъ съ торговъ. Кромѣ Юго-Западныхъ и Курско-Кіевской желѣзныхъ дорогъ, гдѣ практикуется хозяйственный способъ заготовки.

Торговъ въ собственномъ смыслѣ ни на одной почти дорогѣ не практикуется, потому что вызовъ къ торгамъ, посредствомъ публікаціи если и дѣлается, то не во всехъ распространенныхъ газетахъ; притомъ низшая предложенная на торгахъ цѣна не всегда служитъ гарантіей въ полученіи поставки, такъ какъ качество матеріала, обеспеченность поставки и наконецъ фирма поставщика имѣютъ тоже большое значеніе.

Кромѣ того, на нѣкоторыхъ дорогахъ находятся привилегированные комисіонеры, преимущественно иностранныхъ заводовъ и фабрикъ, свившіе свои гнѣзда при самомъ управленіи или правленіи; находясь со всеми членами управленія въ наилучшихъ отношеніяхъ они получаютъ поставки, иногда даже по цѣнамъ высшимъ противъ ихъ конкурентовъ, на основаніи якобы ихъ постоянной исправности.

Такимъ образомъ торги на поставку матеріаловъ для желѣзныхъ дорогъ теряютъ свое настоящее значеніе, и мы лично знаемъ почтенныя русскія фирмы, которыя никогда не выступаютъ на торги, если ихъ удостоиваютъ даже особымъ приглашеніемъ. Подозрѣвая въ этомъ не болѣе какъ желаніе вывѣдать настоящую фабричную цѣну, эти фирмы назначаютъ цѣну гораздо выше той, по которой могъ бы быть приобрѣтенъ на тѣхъ же фабрикахъ матеріалъ непосредственно.

Признавая необходимость близкаго участія въ магазинныхъ порядкахъ со стороны начальника службы подвижнаго состава, и въ виду самаго порядка закупокъ и заготовокъ магазинныхъ запасовъ, мы полагаемъ рациональнымъ установить такого рода правила:

1) Представлять при смѣтѣ по службѣ тяги на слѣдующій годъ требовательную вѣдомость, составленную совместно съ начальникомъ магазиннаго отдѣленія, на всякаго рода матеріалы сообразно дѣйствительной въ нихъ потребности на весь предстоящій годъ, принимая въ соображеніе переходящіе остатки магазина; при этомъ слѣдуетъ указать: какіе матеріалы нужны для перестройки подвижнаго состава, на какіе предметы должны быть назначены торги и какіе выгоды заготовить хозяйственнымъ способомъ. Но такъ какъ трудно предвидѣть за цѣлый годъ впередъ полную потребность каждаго матеріала отдѣльно, то кромѣ этой общей требовательной вѣдомости, начальникъ подвижнаго состава, съ помощью начальника магазиннаго отдѣленія, долженъ представлять въ началѣ втораго полугодія вмѣстѣ съ полугодовыми отчетами обо всѣхъ измѣненіяхъ первой общей вѣдомости.

2) Представлять списокъ и стоимость тѣхъ матеріаловъ и запасныхъ частей, которыя, будучи заготовлены для службы тяги, вовсе не употребляются или требуются весьма мало въ теченіи 2-хъ послѣднихъ лѣтъ, съ объясненіемъ причинъ такой непроизводительной заготовки и съ указаніемъ мѣръ для ея сокращенія, посредствомъ ли обмѣна сортового желѣза или стали ненужныхъ размѣровъ на нужные у поставщиковъ дороги, переработкой ли ненужныхъ предметовъ въ нужные или наконецъ посредствомъ продажи какъ ломъ, съ отнесеніемъ ущерба отъ продажи на убыль магазина.

3) Представлять списокъ тѣхъ матеріаловъ и запасныхъ частей, которымъ присвоена слишкомъ высокая цѣна, вслѣдствіе ли неправильной разцѣнки предметовъ, переданныхъ отъ строителя дороги въ эксплуатацію, или какихъ либо недоразумѣній, съ тѣмъ, чтобы, послѣ произведенной переоцѣнки по нормальной цѣнѣ такихъ предметовъ, они могли быть безпрятственно употреблены въ дѣло, съ отнесеніемъ разницы въ цѣнѣ на убыль магазина.

4) Составлять расчетъ нормальнаго постояннаго запаса всѣхъ резервныхъ частей для разныхъ серій подвижнаго состава съ тѣмъ, чтобы этотъ запасъ по мѣрѣ истощенія постоянно пополнялся, въ мѣстныхъ складахъ на линіи съ вѣдома начальника службы, подобно тому, какъ это выработано по магазинному управленію Николаевской дороги; при этомъ запасъ предметовъ заграничнаго заказа или требующихъ про-

должительнаго изготовленія долженъ быть не менѣе какъ на три мѣсяца, а запасъ распиленнаго лѣса не менѣе какъ на годъ.

5) Осматривать подробно всѣ магазинныя запасы не менѣе 4-хъ разъ въ годъ, и о состоянїи его доносить правленію общества.

6) Такъ какъ для магазинныхъ запасовъ важна не одна дешевизна матеріаловъ, но и качество ихъ, то по нашему мнѣнію наилучшій способъ заготовокъ — хозяйственный, только съ вызовомъ конкуренціи извѣстныхъ заводовъ и фабрикъ безъ помощи коммисіонеровъ съ тѣмъ, чтобы получать матеріалы изъ первыхъ рукъ. Предложенія солидныхъ и извѣстныхъ фирмъ и заводовъ должны разсматриваться въ засѣданїи комитета управленія съ предоставленіемъ начальнику службы подвижнаго состава преобладающаго голоса при рѣшенїи вопроса, кому изъ поставщиковъ должна быть предоставлена поставка того или другаго матеріала; такое рѣшеніе должно быть основано на испытанїи качества и на другихъ наблюденїяхъ. Преимущество должно быть оказываемо *русскимъ* фабрикатамъ передъ заграничными особенно при равенствѣ ихъ минимальныхъ цѣнъ, съ доставкой въ центральный магазинъ и всѣми расходами.

7) Контракты на поставки должны быть краткосрочные, не болѣе годовыхъ, дабы не связывать себя условїями съ поставщикомъ въ случаѣ пониженія цѣнъ на рынкахъ.

8) Пиленный лѣсъ для ремонта вагоновъ долженъ заготовляться въ годовой пропорціи, за годъ впередъ и по двухгодовому контракту.

9) Поставщику сортового желѣза должно быть поставлено по контракту въ обязательство производить обмѣнъ тѣхъ сортовъ поставленнаго имъ, по требованїямъ магазина, желѣза, которые окажутся на дѣлѣ не нужными, пудъ за пудъ, вза-мѣнъ другаго болѣе нужнаго сорта желѣза.

10) По утвержденїи правленіемъ годовой смѣты съ 15 ноября на послѣдующій годъ, должны быть составлены въ управленїи дорожи и утверждены правленіемъ всѣ контракты на годовыя поставки главныхъ матеріаловъ, со всѣми нужными гарантіями въ отношенїи доброкачественности и своевременности поставки.

Закупку сала лучше производить осенью, когда послѣ убоя скота обыкновенно устанавливается цѣна на этотъ продуктъ.

Бандажи, колеса, дымогарныя трубы и всѣ крупныя котельныя части, постоянно употребляющіяся при ремонтѣ, должны быть заказываемы не позже августа мѣсяца на послѣдующій годъ съ тѣмъ расчетомъ, чтобы хранить ихъ въ магазинѣ не менѣе постоянного 3 мѣсячнаго запаса.

11) Относительно внутренней организаціи магазина на дорогѣ бесполезно и даже невыгодно предоставить храненіе и отпускъ матеріаловъ той же артели, которая завѣдуетъ, на основаніи известной преміи съ пуда, нагрузкой и выгрузкой вагоновъ. Сторожники такого порядка указываютъ на то, что артель отвѣчаетъ за пропажу магазиннаго имущества, отвѣчаетъ и за всю убыль отъ утечки и усышки жидкихъ и сыпучихъ матеріаловъ; они забываютъ то, что при артельномъ завѣдываніи магазинными складами никогда не обнаруживается прибылей (неминуемо образующихся въ магазинѣ отъ недоедѣса при отпускахъ матеріаловъ), которыя должны быть во всякомъ случаѣ въ значительно большемъ размѣрѣ, чѣмъ убытки магазина въ видѣ усышки, утечки и т. п. Напротивъ, прибыль магазина всегда получается, когда отпускомъ и храненіемъ матеріаловъ завѣдуютъ агенты дороги, уровень образованія коихъ во всякомъ случаѣ выше, чѣмъ у полуграматнаго мужика-артельника, рѣдко обладающаго ясными понятіями о добросовѣстности. Что касается наружнаго порядка, то онъ тоже гораздо лучше именно въ тѣхъ магазинахъ, которые обходятся безъ помощи артели.

Вообще мы считаемъ болѣе полезнымъ и выгоднымъ предоставить наблюденіе, храненіе и отпускъ магазиннаго имущества штатнымъ агентамъ управленія желѣзной дороги, т. е. начальнику магазиннаго отдѣленія, смотрителямъ и раздатчикамъ отдѣльныхъ складовъ, если только они люди испытанной честности и добросовѣстности.

12) Всѣ заказы, не исключая даже самыхъ мелкихъ матеріаловъ и запасныхъ частей частнаго или собственнаго изготовленія, должны исходить отъ магазинной службы послѣ заявленія въ нихъ надобности отъ начальника службы тяги, или для пополненія нормальнаго запаса.

13) При требованіи новыхъ запасныхъ частей изъ магазина, туда должны быть предъявлены старыя поврежденныя или негодныя части, если только послѣднія принадлежатъ къ частямъ постояннаго потребленія, какъ-то: мѣдныя подшип-

ники, буксы, буфера, рессоры и т. п., въ противномъ случаѣ отпускъ новыхъ готовыхъ вещей можетъ быть разрѣшенъ лишь начальникомъ службы подвижнаго состава и то съ объясненіемъ причины непередачи старой части, о чемъ начальникъ магазина дѣлаетъ помѣтки въ особой книгѣ.

14) Независимо отъ этихъ старыхъ запасныхъ частей въ магазинъ долженъ быть передаваемъ въ концѣ каждой недѣли собранный при мастерскихъ металлическій ломъ, въ видѣ стружекъ, обрѣзковъ, сломанныхъ мелкихъ инструментовъ и проч. Если же ломъ назначается для переработки въ мастерскихъ, то по освидѣтельствованіи и перевѣшиваніи его смотрителемъ магазина, онъ заносится на приходъ и вмѣстѣ съ тѣмъ на расходъ въ магазинныя книги, дабы при переработкѣ лома въ новые предметы магазинъ могъ вѣрно опредѣлить изъ какаго матеріала эти предметы сдѣланы.

15) Магазинъ не долженъ принимать, а начальникъ мастерскихъ отливать чугуныя и мѣдныя издѣлія и передавать ихъ безъ отдѣлки въ магазинъ подъ названіемъ литья, съ пудной цѣной.

Этой мѣрой возможно предупредить накопленіе въ магазинахъ литья совершенно излишняго и лежащаго по годамъ въ магазинѣ безъ назначенія.

16) Внезапныя ревизіи магазина изъ агентовъ, выбранныхъ управляющимъ дорогою, приняты на дорогахъ Главнаго Общества, заставляють смотрителей складовъ содержать въ постоянномъ порядкѣ какъ магазинныя запасы, такъ и магазинную отчетность.

17) Для облегченія учета смотрителей и раздатчиковъ въ магазинныхъ складахъ, вся посуда для жидкихъ и смучныхъ тѣлъ, какъ-то: керосина, скипидара, масла, сала, красокъ и т. п. должна быть штемпелевана спеціальнымъ агентомъ, приемщикомъ службы тяги, чтобы по израсходованіи указанныхъ матеріаловъ, по количеству штемпелеванныхъ пустыхъ посуды можно было судить о вѣрности показываемаго по книгамъ расхода.

18) Прекратить по возможности продажу мѣдной годной стружки и желѣзнаго лома 1-го сорта, а переработывать ихъ сообразно потребности въ своихъ мастерскихъ, мѣдь въ чушки, а желѣзо въ болванки. Этимъ путемъ получается чушковая мѣдь въ 5 р. 50 к. за пудъ (считая на 3 пуда стружки 2 пуда латунной

мѣди) вмѣсто 13—14 руб. за пудъ покупной мѣдной чушки, желѣзо же обходится, переработанное въ сварочной печи, въ 1 р. 30 к. за пудъ (считая 40 к. за пудъ лома и 90 к. за сварку 1 пуда) вмѣсто 2 р. 30 к. — 2 р. 50 к. за пудъ покупнаго желѣза.

и 19) Принимать, поступающіе въ магазинъ, предметы еже-недѣльно комиссіей, въ составѣ не менѣе 3-хъ лицъ.

ГЛАВА XVIII.

Опредѣленіе стоимости матеріаловъ и запасныхъ частей.

Опредѣленіе стоимости матеріаловъ и запасныхъ частей дѣлается на дорогахъ вполне своеобразно; въ соображеніе принимается слѣдующее: а) входитъ ли въ стоимость матеріала, закупаемаго на сторонѣ, плата за провозъ по дорогѣ или нѣтъ, и если эта плата считается, то по обыкновенному ли тарифу, какъ за частный грузъ, или же по уменьшенному какъ за собственное имущество дороги, т. е. по $\frac{1}{100}$ к. съ пуда и версты, б) прибавляются ли къ стоимости матеріала общіе расходы по содержанію магазина, а для запасныхъ частей, изготовляемыхъ въ своихъ мастерскихъ, — и общіе расходы на содержаніе мастерскихъ; в) включается ли каменный уголь, употребляемый въ кузницѣ, и коксъ или антрацитъ при литейныхъ печахъ въ стоимость изготовленія предметовъ или относятся на особыя статьи; г) выводятъ ли среднюю цѣну по каждому роду предметовъ или же назначаютъ разныя цѣны на одни и тѣ же предметы, по времени ихъ поступленія на приходъ магазина и по поставщикамъ и наконецъ д) назначаютъ ли на матеріалъ и запасныя части условныя фактурныя цѣны, во избѣжаніе сложныхъ разцѣнокъ и притомъ тотчасъ по передачѣ готовыхъ предметовъ въ магазинъ, или же назначаются дѣйствительныя цѣны.

Если ко всему сказанному добавить, что, передѣлывая старые предметы въ новые въ своихъ мастерскихъ, употребляемый въ дѣло ломъ считаютъ въ половинной или безъ всякой стоимости, то станеть понятна невозможность вѣрнаго

сужденія объ относительной стоимости одного и того же предмета на разныхъ дорогахъ.

По принятому порядку, счетъ поставки матеріала проводится въ счетномъ отдѣленіи магазина и затѣмъ, если къ нему приложенъ одобрительный протоколъ приемщиковъ-экспертовъ въ отношеніи качества и смотрителя магазина или артельщика въ отношеніи количества и вѣса, то матеріаль записывается на приходъ, а цѣна его, съ накладными расходами по доставкѣ на мѣсто, выставляется въ матрикулахъ или ярлыкахъ, которые пришиваются тамъ, гдѣ матеріаль складывается; на ярлыкахъ указываются: количество матеріала, его цѣны, время поставки и послѣдовательнаго расхода и прихода, при чемъ въ главныхъ магазинахъ дорогъ Главнаго Общества и Курско-Харьково-Азовской цѣна выставляется на каждую поставку отдѣльно, хотя бы запасъ такого же матеріала находился уже при магазинѣ; на Курско-Кіевской и другихъ дорогахъ цѣны выводятся среднія, не по поставкамъ, а по роду матеріала и предметовъ.

Во избѣжаніе постояннаго колебанія цѣнъ даже на одни и тѣ же матеріалы и вслѣдствіе того ошибочнаго опредѣленія среднихъ цѣнъ заготовокъ вскорѣ по ихъ приобрѣтеніи и съ цѣлью сокращенія подсчетовъ на всякую мелочную подѣлку въ Обществѣ Юго-Западныхъ дорогъ и Варшавско-Тереспольской желѣзной дорогѣ приняты условныя фактурныя (номсплатурныя) цѣны, выработанныя изъ данныхъ прежнихъ лѣтъ; отдѣльные одинаковые инвентарные предметы и запасныя части принимаются по одинаковой, на весь годъ установленной, условной цѣнѣ, обыкновенно нѣсколько превышающей покупную цѣну, съ тѣмъ, чтобы къ концу года, когда стоимость дѣйствительнаго приобрѣтенія матеріаловъ и предметовъ со всѣми накладными расходами опредѣлится вполне, списывать излишекъ общей стоимости съ показанныхъ ранѣе расходовъ.

Такого же порядка придерживаются и въ счетоводствѣ Александровскаго завода Главнаго Общества, но только въ отношеніи произведенныхъ тамъ подѣлокъ, при сдачѣ ихъ въ главный магазинъ. На заводѣ такъ же точно, какъ и во всѣхъ благоустроенныхъ мастерскихъ, изготовленіе каждой отдѣльной части въ одномъ или нѣсколькихъ экземплярахъ производится лишь по отдѣльнымъ №№ заказа отъ магазина. Стоимость заказа выводится, по сложеніи цѣнъ забрачнаго матеріала и ра-