

Продажа инвентарнаго имущества годнаго или негоднаго, безъ соотвѣтствующей замѣны его новымъ подобнымъ предметомъ, не должна быть допущена.

Деньги, взыскиваемые за утерю и за поврежденіе инвентарнаго имущества, должны быть отнесены на счетъ возобновленія или исправленія тѣхъ же инвентарныхъ предметовъ.

Оси съ колесами не составляютъ инвентарное имущество дороги, а считаются запасными частями.

Сдача и приемка инвентарнаго имущества отъ всѣхъ подотчетныхъ агентовъ, начальниковъ: службы, депо и мастерскихъ, при оставленіи ими службы въ обществѣ, должна быть вполне обязательна.

ГЛАВА XXIV.

Штаты служащихъ.

Штатнымъ агентомъ управленія желѣзной дороги на опредѣленномъ постоянномъ окладѣ должно считаться всякое должностное лицо, начиная отъ самой отвѣтственной до самой скромной должности, работа котораго по своей разновременности, по спеціальному опредѣленному значенію и по неудобству строгаго контроля не можетъ быть выражена въ часахъ работы.

Изъ разсмотрѣнія прилагаемаго при семъ (на стр. 477) сравнительнаго штата служащихъ по службѣ подвижнаго состава на разныхъ дорогахъ, за исключеніемъ паровозной прислуги, о вознагражденіи коей мы уже говорили, видно, что понятіе о штатномъ агентѣ бываетъ различно и зависитъ отъ личнаго взгляда мѣстной администраціи. Оставляя пока въ сторонѣ существующее различіе въ назначеніи тѣхъ или другихъ агентовъ на постоянномъ годовомъ окладѣ, обращаемъ вниманіе на то, что если трудъ низшихъ служащихъ — рабочихъ, подходитъ подъ вышеуказанное опредѣленіе штатной должности, какъ для управленія дороги, такъ и для самихъ рабочихъ выгодно, когда они будутъ считаться на постоянномъ годовомъ или мѣсячномъ окладѣ.

Возьмемъ для примѣра должность осмотрщика (стуболь-

щика) вагоновъ проходящихъ поѣздовъ и вагоннаго смазчика. Эти люди, какъ извѣстно, работаютъ съ болѣе или менѣе значительными перерывами, зависящими прямо отъ самаго требованія службы, но во всякое время дня и ночи.

Съ назначеніемъ этимъ рабочимъ поденной платы, чтобы быть послѣдовательнымъ, надлежало-бы отмѣчать часы ихъ работы, а между тѣмъ осмотрщикъ и смазчикъ поѣздовъ на небольшой станціи съ ограниченнымъ движеніемъ мимо проходящихъ поѣздовъ будутъ фактически работать по 2 часа въ день, тогда какъ другіе осмотрщики и смазчики на перво-классныхъ станціяхъ работаютъ 12 и болѣе часовъ въ сутки; сократить же смазку и осмотръ поѣздовъ на небольшой станціи опять таки нельзя; если только разъ въ году тотъ или другой рабочій своевременнымъ исправленіемъ предупредить опасное поврежденіе поѣзда, то управление дороги будетъ вполне вознаграждено за содержаніе на годовомъ окладѣ этихъ двухъ рабочихъ, хотя бы работа ихъ обоихъ была сравнительно ничтожна.

Рабочій же человекъ, солиднаго возраста и семейный, охотно поступаетъ на штатную должность, хотя бы съ этимъ было сопряжено уменьшеніе вознагражденія противъ поденной платы, потому что штатный агентъ имѣетъ сравнительно больше льготъ, какъ по обезпеченію во время болѣзни, по болѣе прочной и опредѣленной положенія, такъ и въ отношеніи пенсіи, обученія дѣтей и т. п.; кромѣ того расчетъ штатныхъ рабочихъ, какъ по ихъ числу, такъ и по ихъ содержанію, чрезвычайно облегчается; потому-то осмотрщиковъ, смазчиковъ, ночныхъ и дневныхъ кочегаровъ при депо, старшихъ рабочихъ въ мастерскихъ и депо, рабочихъ при новоротныхъ кругахъ, кочегаровъ на водокачкахъ, сторожей, мастеровъ при депо (по малому ремонту паровозовъ), промывальщиковъ, трубочистовъ, переписчиковъ, старшихъ обтирщиковъ, смазчиковъ и шорниковъ приводовъ въ мастерскихъ, столяровъ по осмотру пассажирскихъ вагоновъ на конечныхъ станціяхъ и мастеровъ колеснаго парка слѣдуетъ считать въ числѣ мѣсячныхъ или годовыхъ рабочихъ, при чемъ однакожь увольненіе отъ работы по неуважительнымъ причинамъ или безъ представленія удостовѣренія доктора о болѣзни должно повлечь за собой наложеніе штрафа, который поступаетъ въ счетъ найма поденнаго рабочаго взамѣвъ отсутствующаго.

На дорогахъ Главнаго Общества и Курско-Кіевской, гдѣ не полагается ночныхъ и дневныхъ кочегаровъ при депо для заправки паровозовъ, для чистки поддувалъ и дымовыхъ коробовъ паровозовъ, обязанности эти возлагаются поочередно на дежурныя бригады, состоящія при резервномъ паровозѣ. Такой порядокъ заслуживаетъ подражанія.

Поворачиваніе паровозовъ на поворотныхъ кругахъ поручается чернорабочимъ при депо, нагрузчикамъ по службѣ топлива или рабочимъ по ремонту пути, и только на дорогахъ Главнаго Общества имѣются съ этою цѣлью спеціальныя рабочіе, которыхъ выгодно было-бы замѣнить устройствомъ на поворотныхъ кругахъ паровыхъ машинокъ въ 2—3 силы, что и устроивается теперь на Николаевской дорогѣ.

Должность обтирщиковъ паровозовъ и вагоновъ не требуетъ знаній, внутренняя очистка пассажирскихъ вагоновъ можетъ быть даже исполнима женщинами за самое ограниченное вознагражденіе; поэтому этихъ рабочихъ удобнѣе считать на поденной платѣ, во избѣжаніе частыхъ прогуловъ; но во главѣ обтирочной артели въ главныхъ депо полезно содержать по одному старшему обтирщику на годовомъ жалованьи.

Обращаясь затѣмъ къ существующимъ штатамъ, мы замѣчаемъ, что нѣкоторыя видимо излишнія должности — какъ-то: оберъ-механика, старшаго ревизора вагоновъ на Николаевской жел. дор., запасныхъ начальниковъ депо и запаснаго вагоннаго мастера на Юго-Западныхъ жел. дор., равно ревизора подвижнаго состава, помощника дѣлопроизводителя и инструментальщика на Московско-Брестской жел. дор., а также и смотрителя мастерскихъ на Курско-Кіевской жел. дор. не существуютъ на другихъ дорогахъ; съ другой же стороны на Николаевской дорогѣ нѣтъ должностей: ревизора водокачекъ, ламповщиковъ, осмотрщиковъ и смазчиковъ, а на Нижегородской и Юго-Западныхъ ж. д. нѣтъ особаго статистическаго стола; далѣе, отсутствіе на большинствѣ дорогъ такихъ необходимыхъ должностей какъ: мастеровъ по малому ремонту паровозовъ, смазчиковъ приводовъ въ мастерскихъ и смотрителей или мастеровъ колеснаго парка, заставляетъ предполагать, что соответствующія обязанности исполняются служащими, имѣющими еще другое назначеніе, или же отнесены на поденную плату. Допуская совмѣщеніе двухъ должностей въ одномъ лицѣ, осо-

бенно въ тѣхъ случаяхъ, когда эти должности не строго отвѣтственны, считаемъ болѣе удобнымъ такимъ лицамъ, при нѣкоторомъ увеличеніи содержанія, присвоить и двойное названіе какъ напр.: токарный мастеръ онъ же мастеръ по колесному парку, осмотрщикъ — смазчикъ и т. п.

Судя по прилагаемымъ штатамъ, число всѣхъ постоянныхъ счетныхъ агентовъ, подъ наименованіемъ старшихъ и младшихъ счетоводовъ, счетоводовъ по статистикѣ и конторщиковъ *), не считая табельниковъ и отпѣтчиковъ, на каждой отдѣльной дорогѣ, съ отнесеніемъ къ числу положенныхъ по тѣмъ же штатамъ паровозныхъ бригадъ, соответствующихъ въ свою очередь числу дѣйствующихъ и маневровыхъ паровозовъ, представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Названіе дороги.	Число счетоводовъ и конторщиковъ.	Число бригадъ паровозныхъ.	Отношеніе перваго числа ко второму.
Николаевская	78	885	$\frac{1}{5,2}$
Московско-Нижегородская . . .	21	87	$\frac{1}{4}$
Курско-Кіевская	20	83	$\frac{1}{4}$
Курско-Харьково-Азовская . . .	37	171	$\frac{1}{5}$
Московско-Брестская	55	235	$\frac{1}{4,2}$
Привислянская	20	71	$\frac{1}{3,5}$
Юго-Западная **)	132	443	$\frac{1}{3,4}$

*) Распределеніе этихъ агентовъ въ сравнительной штатной вѣдомости, благодаря различному ихъ наименованію на каждой дорогѣ, представляло нѣкоторыя затрудненія.

**) Штаты агентовъ на Финляндскихъ, Варшавско-Тереспольской, Варшавско-Вѣнской дорогахъ настолько мало схожи съ принятыми разграниченіями должностей въ Имперіи, что, во избѣжаніе сбивчивости и недоразумѣній, мы не рассматриваемъ штаты этихъ дорогъ.

Изъ этого сравненія можно вывести, что относительно наибольшее число счетныхъ агентовъ находится по службѣ тяги Юго-Западныхъ и Привислянской дорогъ, а наименьшее на Николаевской и Курско-Харьково-Азовской дорогахъ.

Обращаясь въ размѣру содержанія разныхъ агентовъ, и не входя въ частности, мы замѣчаемъ, что наименьшіе оклады приняты на Курско-Кіевской желѣзной дороги, а наибольшіе на Юго-Западныхъ и Московско-Брестской дорогахъ.

Находясь въ зависимости отъ дороговизны жизни въ той или другой мѣстности, содержаніе однихъ и тѣхъ же агентовъ на разныхъ дорогахъ не можетъ быть очевидно одинаково; но при назначеніи того или другаго содержанія весьма важно отличать активную, отвѣтственную должность отъ болѣе или менѣе зависимой и неотвѣтственной. Такъ напр. табельщики или отмѣтчики мастерскихъ и рабочихъ въ мастерскихъ и депо получаютъ годовое жалованье отъ 390 до 600 руб., а конторщики и второстепенные счетоводы отъ 480 до 900 руб., между тѣмъ какъ правильность отмѣтки работы и постоянная возможность злоупотребленія въ стачкахъ съ рабочими зависятъ отъ добросовѣстности табельщика, а не младшаго счетовода и конторщика; поэтому, получаемое нынѣ табельщиками на всѣхъ дорогахъ ограниченное жалованье, особенно въ виду постоянно возрастающей дороговизны, не достаточно гарантируетъ отъ возможныхъ со стороны этихъ агентовъ злоупотребленій.

Если неравномѣрность окладовъ на желѣзныхъ дорогахъ для одинаковыхъ должностей еще не особенно замѣтна, то на Александровскомъ заводѣ Главнаго Общества, гдѣ всѣ главные распорядители преимущественно англичане, это различіе обращаетъ на себя вниманіе. Напримѣръ сборный мастеръ-англичанинъ въ паровозномъ отдѣленіи получаетъ 3.000 руб. а столярный мастеръ въ вагонномъ отдѣленіи, русскій, получаетъ лишь 720 руб. годоваго содержанія.

Пересмотръ штатовъ по службѣ тяги на всѣхъ дорогахъ съ назначеніемъ окладовъ сообразно мѣстнымъ условіямъ, составляетъ такимъ образомъ вопросъ не послѣдней важности; убавленіе жалованья для получающихъ его агентовъ было-бы несправедливо; за то всякое увеличеніе содержанія свыше назначеннаго для вновь поступающихъ на службу должно

быть отклонено, и не иначе допускаемо, какъ только для агентовъ, заслужившихъ его своимъ особеннымъ трудолюбіемъ и продолжительною службою. Въ такомъ случаѣ прибавка должна быть присвоена лично извѣстному лицу, съ тѣмъ, чтобы вновь заступающій на его мѣсто, какъ это принято на Николаевской желѣзной дорогѣ, не могъ ею пользоваться.

ГЛАВА XXV.

Разсмотрѣніе и сравненіе расходовъ по главнымъ статьямъ.

Обстоятельное и подробное сравненіе расходовъ за 1878 г. по отдѣльнымъ статьямъ смѣтнаго назначенія на осматрѣнныхъ дорогахъ могло-бы имѣть дѣйствительный интересъ при однообразномъ способѣ веденія годовой отчетности на всѣхъ дорогахъ. На нѣкоторыхъ дорогахъ соединеніе отдѣльныхъ расходовъ въ общія суммы, безпричинное раздробленіе одного и того же расхода по разнымъ статьямъ и §§ смѣты, причисленіе или отчисленіе общихъ расходовъ, наконецъ прямо ошибочность въ итогахъ и отнесеніе къ эксплуатаціоннымъ средствамъ иныхъ расходовъ, неимѣющихъ къ нимъ прямого отношенія, (напримѣръ приобрѣтеніе станковъ, машинъ и проч.), ставятъ насъ въ необходимость отказаться отъ детальнаго разсмотрѣнія расходовъ, во избѣжаніе ошибочности выводовъ. Поэтому ограничиваемся заключеніями по годовымъ отчетнымъ цифрамъ, назначеніе коихъ не подлежитъ сомнѣнію.

Начнемъ съ II отдѣла. Здѣсь мы видимъ, что на нѣкоторыхъ дорогахъ жалованье начальника службы и его помощниковъ, отопленіе и освѣщеніе конторъ, расходы на бланки и канцелярскія принадлежности, равно содержаніе и возобновленіе мебели въ конторахъ службы относятся къ расходамъ центральнаго управленія, а не распределены по службамъ, что очевидно не правильно, ибо отъ смѣшенія этихъ расходовъ невозможенъ контроль ихъ въ отдѣльности.

Самый значительный расходъ на бланки, книги и канце-

лирскія потребности замѣчается по Николаевской (8.785 руб. 96 к.) и по Курско-Харьково-Азовской дорогамъ (6.990 руб. 74 коп.).

Случайныя разъѣздныя деньги высшихъ агентовъ службы показаны по Николаевской желѣзной дорогѣ въ 3.220 руб. 94 к., а по Нижегородской—506 руб. 85 к., подобныхъ расходовъ не встрѣчается на другихъ дорогахъ, гдѣ они причисляются прямо къ годовому жалованью.

По I и II главѣ V отдѣла обращаетъ вниманіе расходъ по дорогамъ Главнаго Общества на квартирныя деньги служащихъ, кромѣ паравозныхъ бригадъ; по неизмѣнно общественныхъ квартиръ, выдано было въ 1878 г. агентамъ на Николаевской желѣзной дорогѣ 67.312 руб. 30 коп., а на Нижегородской дорогѣ — 11.472 руб. 46 коп.; случайныя разъѣздныя деньги начальниковъ депо, старшихъ машинистовъ и агентовъ по ремонту на Николаевской желѣзной дорогѣ выданы были на сумму 15.133 руб. 76 к., на Нижегородской дорогѣ — 3.339 р. 93 к.

Дальнѣйшія несходства въ распредѣленіи расходовъ на дорогахъ замѣчаются по слѣдующимъ статьямъ, отъ выдѣленія, невыдѣленія и отъ непоказанія побочныхъ расходовъ.

По статьѣ отопленія паровозовъ (V. 1. 4.) причисляется или отчисляется расходъ на подачу топлива паровозамъ и кромѣ того по этой же статьѣ и по смазкѣ паровозовъ и вагоновъ (V. 1. 6.) вычитается или невычитается полностью вся сумма выданной преміи за сбереженіе топлива и смазки; къ расходу по смазкѣ паровозовъ и вагоновъ нигдѣ не причислена стоимость содержанія приборовъ и инструментовъ для смазки.

Къ освѣщенію паровозовъ (V. 1. 5.) не отнесены содержаніе ламповщиковъ и ремонтъ освѣтительныхъ приборовъ.

По водоснабженію паровозовъ (V. 1. 7.), гдѣ принята, а гдѣ не принята въ расчетъ подвозка топлива къ водокачкамъ и невыдѣлена стоимость смазки, чистки и освѣщенія ихъ.

По 5 статьѣ, V отдѣла, 2 главы, кромѣ отчета Азовской желѣзной дороги, не отдѣлены слѣдующіе детальныя расходы: смазка машинъ и станковъ, отопленіе постоянныхъ машинъ, содержаніе машинъ, станковъ и приводовъ, ремонтъ рабочихъ печей, ремонтъ приводовъ, ремонтъ приводныхъ ремней, выварка запасныхъ частей, чистка мастерскихъ, равно ремонтъ и приобрѣтеніе мелкихъ инструментовъ.

Упомянутый расход по статьѣ 5-й, посвящей название по правительственной смѣтѣ — *содержаніе и возобновленіе механическихъ снарядовъ и инструментовъ*, относится къ ремонту подвижнаго состава, въ видѣ общихъ расходовъ на дорогахъ Главнаго Общества, Варшавско-Тереспольской и Варшавско-Вѣнской, на прочихъ же дорогахъ она составляетъ наименѣе выясненную статью расхода; начать съ того, что на эту статью обыкновенно не относятся расходъ на приобрѣтеніе и исправленіе мелкаго инструмента, въ родѣ пилынокъ, зубиль, рѣзцовъ, бородковъ и т. п., затѣмъ, расходъ этотъ разносятъ часто безъ всякой системы на ремонтъ подвижнаго состава въ видѣ матеріала, почему невозможенъ контроль за потребленіемъ инструмента, взаимѣнъ того, на эту статью сносятъ приобрѣтеніе новыхъ станковъ и машинъ, тогда какъ приобрѣтеніе и ремонтъ мелкаго инструмента подлежатъ отнесенію именно на эту статью расхода, покупка же новыхъ станковъ и машинъ, какъ крупныхъ инвентарныхъ предметовъ, должна быть производима за счетъ особаго запаснаго капитала.

Также неправильно причислять къ 5 статьѣ стоимость дровъ и кокса для рабочихъ печей бандажныхъ, рессорныхъ, плавильныхъ и т. п., равно угля для кузнечныхъ горновъ; расходъ на это топливо, при правильномъ учетѣ стоимости отливки и поковки, долженъ прямо ложиться на стоимость самаго издѣлія или работы.

Въ статьѣ 6-й той же главы нѣкоторыми дорогами не выдѣляется содержаніе паровозныхъ и вагонныхъ обтирниковъ, которое засчитывается въ общей суммѣ съ расходомъ матеріала и принадлежностей чистки, а также содержаніе рабочихъ по малому ремонту и осмотру вагоновъ, т. е. ревизоровъ вагоновъ, осмотриковъ и проч.

По большому ремонту паровозовъ и тендеровъ (V. 2. 7.), на одной Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги принято выяснять стоимость ремонта по его категоріямъ, съ указаніемъ числа отремонтированныхъ паровозовъ и тендеровъ по номерамъ, тогда какъ по отчетамъ прочихъ дорогъ выводится общее число того и другаго безъ надлежащихъ объясненій.

По отчетамъ нѣкоторыхъ дорогъ отъ ремонта не выдѣляется даже стоимость ремонта колесъ и возобновленія бан-

даже и на них; по другим же отчетам колесная работа, хотя и показывается отдѣльно, но безъ обозначенія отдѣльной стоимости новыхъ бандажей, равно ихъ насаживанія, обточка и перетяжки старыхъ.

Тоже можно сказать и относительно большаго ремонта вагоновъ (V. 2. 9 и V. 2. 10).

На большинствѣ дорогъ ремонтный расходъ не распредѣляется по классамъ и номерамъ пассажирскихъ, равно по сериямъ, числу и номерамъ товарныхъ вагоновъ; текущій ремонтъ не отдѣляется отъ большаго, а всѣ колесныя работы, въ родѣ возобновленія вагонныхъ бандажей, ихъ обточка и перетяжки, также пересадки колесъ, группируются въ одной суммѣ, или же сливаются съ расходами по ремонту вагоновъ.

При такомъ положеніи дѣла единственная и наиболѣе правильная сравнительная оцѣнка стоимости ремонта подвижнаго состава на осмотровѣнныхъ нами дорогахъ возможна съ помощію отнесенія общей стоимости большаго и малаго ремонта паровозовъ и тендеровъ къ полезному верстовому пробѣгу, т. е. въ поѣздахъ, не считая рабочихъ, а оцѣнка ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ — къ 1000 пройденныхъ вагоно-верстѣ.

Вслѣдствіе этого по ремонту паровозовъ и тендеровъ получается слѣдующая сравнительная стоимость версты пробѣга по всѣмъ дорогамъ за 1878 г., а по Одесской и Кіево-Брестской за 1877 г., не считая общихъ расходовъ.

	По ремонту паровозовъ.	По ремонту тендеровъ.	Выпущено изъ большаго ремонта паровозовъ.
На Николаевской дорогѣ.	7,69 коп.	0,89 коп.	99 паровозовъ.
› Нижегородской ›	9,97 ›	0,90 ›	36 ›
› Курско-Кіевской ›	4,56 ›	не выдѣляется особо.	56 ›
› Курско-Харьково-Азовской ›	11,35 › *)	1,17 ›	128 ›

*) Сюда отнесено возобновленіе инструментовъ на 0,68 коп.

	По ремонту вагоновъ.	По ремонту тендеровъ.	Выпущено изъ большого ремонта.
На Московско - Брестской дорогѣ . .	*)	—	63
» Одесской »	8,05	1,06	175
» Кіево-Брестской »	5,57	0,90	102
» Привислянскій »	5,00	0,57	47
» Варшавско-Тереспольской »	5,10	0,81	21

Наибольшая стоимость ремонта паровозовъ на Азовской и Одесской дорогахъ объясняется главнымъ образомъ недоброкачественностью воды, а на Нижегородской — замѣной 12 котловъ новыми.

Общій расходъ по большому и малому ремонту вагоновъ, отнесенный на 1000 вагоно-верстъ пробѣга за 1878 годъ, былъ слѣдующій:

	Пассажирскихъ и багажныхъ вагоновъ.
На Николаевской дорогѣ . .	$\frac{271.019 \text{ р. } 62 \text{ к.} \times 1000}{22.647.500} = 11 \text{ р. } 84 \text{ к.}$
» Нижегородской » . .	$\frac{103.351 \text{ р. } 09 \text{ к.} \times 1000}{13.868.000} = 7 \text{ » } 45 \text{ »}$
» Курско-Кіевской » . .	$\frac{45.897 \text{ р. } 54 \text{ к.} \times 1000}{9.532.569} = 4 \text{ » } 71 \text{ »}$
» Курско - Харьковско - Азовской » . .	$\frac{77.021 \text{ р. } 69 \text{ к.} \times 1000}{15.104.079} = 5 \text{ » } 09 \text{ »}$
» Московско-Брестской » . .	$\frac{60.643 \text{ р. } 11 \text{ к.} \times 1000}{19.021.625} = 3 \text{ » } 18 \text{ »}$
» Привислянскій » . .	$\frac{12.122 \text{ р. } 53 \text{ к.} \times 1000}{60.700.047} = 1 \text{ » } 99 \text{ »}$
» Варшаво-Тереспольской » . .	$\frac{29.119 \text{ р. } 10 \text{ к.} \times 1000}{3.540.688} = 8 \text{ » } 22 \text{ »}$

*) Въ отчетахъ этой дороги слѣшавъ вмѣстѣ малый ремонтъ паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ. (?)

		Товарныхъ вагоновъ (съ ремонтомъ всѣхъ вагонныхъ колесъ).	
На Николаевской дорогѣ. . .	$\frac{675.092 \text{ р. } 06 \text{ к.} \times 1000}{218.168.787}$	=	3 р. 09 в.
» Нижегородской » . . .	$\frac{194.844 \text{ р. } 08 \text{ к.} \times 1000}{77.678.895}$	=	2 » 58 »
» Курско-Кіевской » . . .	$\frac{154.957 \text{ р. } 26 \text{ к.} \times 1000}{85.473.915}$	=	4 » 37 »
» Курско-Харько- во-Азовской » . . .	$\frac{554.603 \text{ р. } 03 \text{ к.} \times 1000}{62.279.912}$	=	8 » 90 »
» Московско-Брест- ской » . . .	$\frac{210.638 \text{ р. } 56 \text{ к.} \times 1000}{77.643.745}$	=	2 » 71 »
» Привислинской » . . .	$\frac{42.164 \text{ р. } 5 \text{ к.} \times 1000}{21.563.516}$	=	0 » 19 »
» Варшаво-Терес- польской » . . .	$\frac{50.828 \text{ р. } 36 \text{ к.} \times 1000}{20.138.760}$	=	2 » 52 »

Какъ видно самый дорогой ремонтъ вагоновъ въ 1878 г. былъ: пассажирскихъ на Николаевской и товарныхъ на Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогѣ; на послѣдней — капитально возобновлено и отремонтировано 346 крытыхъ товарныхъ вагоновъ и 197 платформъ и полувагоновъ. Къ сожалѣнію этимъ усиленнымъ ремонтомъ вагоновъ, дорога, въ силу существующей системы обмѣна между дорогами III группы, не могла воспользоваться, такъ какъ обновленные вагоны, обмѣненные на чужіе старые вагоны, уже не показывались на дорогѣ собственницѣ, и оставались въ пользованіи другихъ дорогъ, гдѣ подобнаго усиленнаго ремонта не производится.

Подобное ненормальное положеніе дѣла прекратится, если дороги одной и той же группы согласятся производить періодическое капитальное возобновленіе вагонныхъ товарныхъ кузововъ съ обновленіемъ покраски въ извѣстной пропорціи къ наличному числу вагоновъ и въ опредѣленные сроки ихъ службы.

Числа выпущенныхъ изъ большаго ремонта вагоновъ мы не обозначаемъ, въ виду неопредѣленности понятія о большомъ ремонтѣ вагоновъ; нельзя также указать на число вагонныхъ подъемовъ, для уясненія себѣ размѣровъ произведеннаго малаго ремонта, ибо такихъ свѣдѣній ни гдѣ, кромѣ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, не имѣется.

Такимъ образомъ разсмотрѣніе годовыхъ техническихъ отчетовъ по службѣ тяги приводитъ къ необходимости выработать одну общую форму годоваго и полугодоваго техни-

ческаго отчета для руководства всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, съ подробными распредѣленіями детальныхъ расходовъ по каждой статьѣ; при этомъ надо принять къ свѣдѣнію формы, принятія на дорогахъ Главнаго Общества и Курско-Харьково-Азовской дорогъ; здѣсь надо имѣть въ виду:

1) Полное содержаніе начальника службы и его помощниковъ, отопленіе и освѣщеніе конторъ, расходъ на бланки и канцелярскія принадлежности, содержаніе мебели въ конторахъ, подлежащихъ вѣдѣнію службы подвижнаго состава, должны быть отнесены на счетъ этой службы и выдѣлены изъ расходовъ центрального управленія.

2) Счетоводы службы должны быть распредѣлены по спеціальнымъ столамъ: общаго счетоводства, большаго и малаго ремонта, инвентаря, пробѣга паровозовъ и вагоновъ и статистики пробѣга колесъ и бандажей.

3) Канцелярскія принадлежности, въ видахъ сбереженія, полезнѣе выдавать второстепеннымъ агентамъ не натурою, а деньгами, считая на каждого, занятаго канцелярскою или счетоводною работою, по 60 или 80 коп. въ мѣсяцъ.

4) Изъ общей стоимости отопленія паровозовъ и смазки паровозовъ и вагоновъ должна быть исключасма стоимость уплаты за сбереженное, но премія показывается отдѣльно.

5) По каждой статьѣ расхода должно быть показано общее число подлежащихъ къ ней штатныхъ агентовъ, съ распредѣленіемъ ихъ по жалованію.

6) Разъѣздныя и суточные деньги для начальника службы, его помощниковъ, начальниковъ депо и старшихъ машинистовъ, служба коихъ сопряжена съ разъѣздами по дорогѣ, выгоднѣе замѣнить постояннымъ годовымъ назначеніемъ въ видѣ постоянной прибавки къ жалованью.

7) Топливо для отопленія рабочихъ печей и уголь для кузнечныхъ горновъ должны быть отнесены на стоимость приготовляемыхъ издѣлій.

8) Расходъ на мелкій инструментъ въ родѣ напильниковъ, зубилъ, бородковъ, крейцмейселей и т. п. не слѣдуетъ разносить на ремонтъ подвижнаго состава, а надо показывать отдѣльно въ подлежащей статьѣ расхода — (V. 2. 5.), т. е. на содержаніе и возобновленіе механическихъ снарядовъ и инструментовъ; приобрѣтеніе же станковъ и машинъ должно быть обращено на счетъ особаго фонда.

9) По большому ремонту подвижного состава, при обозначеніи №№ паровозовъ и вагоновъ, выпущенныхъ изъ ремонта, должны быть выдѣлены расходы на колесныя работы, съ указаніемъ стоимости насаживанія и числа употребленныхъ новыхъ бандажей, числа и стоимости перетяжекъ старыхъ бандажей и обточекъ тѣхъ и другихъ; кромѣ того надо выдѣлять расходъ по ремонту рессоръ съ поясненіемъ количества новыхъ рессоръ, поставленныхъ подъ паровозы, тендера и вагоны.

10) Текущій или малый ремонтъ паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ обязательно выдѣляется во всѣхъ отчетахъ отъ большого ремонта, съ вѣрнымъ учетомъ числа подъемовъ тѣхъ и другихъ, вызванныхъ смѣною колесъ, осмотровъ или пригонкою подшипниковъ.

ГЛАВА XXVI.

Заключеніе.

Въ концѣ нашихъ изслѣдованій о хозяйствѣ по службѣ подвижного состава очертимъ вкратцѣ тѣ условія, которымъ, по нашему мнѣнію, должна удовлетворять эта служба по отношенію къ эксплуатаціи дороги, въ видахъ достиженія возможной правильности движенія, рядомъ съ увеличеніемъ доходности дороги и слѣдовательно наилучшей хозяйственности по службѣ подвижного состава.

Высшія управленія большинства нашихъ дорогъ не въ состояніи дѣлать вѣрную оцѣнку распорядительности начальника службы подвижного состава, особенно при отдаленности нахожденія правленій обществъ отъ самихъ дорогъ, потому лучше поручить ближайшій контроль за расходами по этой службѣ лицамъ, вполне независимымъ отъ управленія и при томъ специально знакомымъ съ дѣломъ; это поведетъ къ упроченію началъ бережливости, осмотрительности и распорядительности, безъ которыхъ немислимо улучшеніе хозяйства по службѣ.

Подобное учрежденіе существуетъ на Привислянской желѣзной дорогѣ; контрольная коммиссія, съ финансистомъ во главѣ, изъ специалистовъ инженеровъ и техниковъ по каждой службѣ,

провѣрять всѣ расходы на линіи, просматриваетъ всѣ счетные документы и разрѣшаетъ въ предѣлахъ смѣты всѣ денежные ассигновки. Компетентность въ дѣлѣ, постоянный контроль ежедневныхъ расходовъ, при полной независимости взглядовъ на дѣло, ставить подобное учрежденіе въ положеніе постоянного безпристрастнаго наблюдателя за хозяйствомъ дороги, побуждающаго начальника службы въ той хозяйственной распорядительности, которая тогда не будетъ пропадать безслѣдно, а будетъ бросаться въ глаза правленію общества.

Устройство контрольнаго отдѣленія изъ лицъ выборныхъ общимъ собраніемъ акціонеровъ не можетъ вызывать большихъ затратъ на свое содержаніе, принося въ тоже время неоспоримую пользу дѣлу.

Главнѣйшія заботы начальника службы подвижнаго состава заключаются въ устраненіи всѣхъ препятствій правильному движенію, въ области управляемой имъ службы.

Несизбѣжный антагонизмъ между службами подвижнаго состава и движенія, проявляющійся въ обоюдныхъ пререканіяхъ, разслѣдусмыхъ управляющимъ дорогою, составляетъ явленіе обыкновенное и даже повидимому необходимое, не исключющее въ тоже время дружнаго участія той и другой службы въ преслѣдованіи одной и той же цѣли — доставленія дорогѣ наибольшихъ выгодъ отъ правильной и разумной эксплуатаціи. Въ данномъ случаѣ вліяніе и безпристрастіе управляющаго дорогою имѣетъ чрезвычайно важное значеніе. Службы тяги и движенія находятся въ постоянномъ взаимномъ общеніи, и неисправность одной изъ нихъ непосредственно отзывается на другой; потому самый опытный и добросовѣстный начальникъ службы подвижнаго состава не въ состояніи достигнуть правильнаго движенія паровозовъ и поѣздовъ, равно сохранности подвижнаго состава, если графикъ движенія поѣздовъ не будетъ согласованъ съ правильнымъ оборотомъ паровозовъ отъ депо до депо, если оборотъ товарныхъ вагоновъ на дорогѣ протяженіемъ до 500 верстъ будетъ замедляться болѣе 4 сутокъ и если начальники станцій и агенты службы движенія будутъ небрежно относиться къ своимъ обязанностямъ, т. е. допускать безпричинную задержку поѣздовъ, отъ несвоевременнаго измѣненія депо объ опозданіяхъ, отмѣнахъ и назначеніяхъ поѣздовъ, если не будутъ наблюдать какъ слѣдуетъ за сохранностью подвижнаго состава, стоящаго на станціяхъ и т. п.

Такимъ образомъ сперва надо урегулировать отношенія обѣихъ службъ, затѣмъ уже заботы представителя службъ подвижнаго состава переносятся на хозяйство. При этомъ надо имѣть въ виду слѣдующія руководящія соображенія:

1) Подборъ опытныхъ и образованныхъ помощниковъ, прежде всего въ лицѣ начальника мастерскихъ, который долженъ быть инженеромъ, а затѣмъ начальниковъ депо и цеховыхъ мастерскихъ; послѣднiе должны быть *обязательно* выбраны изъ числа наиболѣе способныхъ и грамотныхъ техниковъ или ремесленниковъ, способныхъ вѣрно понимать исполнительные чертежи, безъ коихъ немислимы крупные заказы запасныхъ частей.

2) Количественное и качественное изслѣдованiя запасовъ воды на станціяхъ и топлива на складахъ, для этого слѣдуетъ химическое изслѣдованiе воды и минеральнаго топлива, а равно испытанiе топлива по количеству испаряемой имъ воды; при этомъ лучше устроить плавучiе фильтры у всасывающей трубы водокачекъ вмѣсто прiемныхъ засоряющихся колодезь, и удобные склады для топлива, но примѣру склада устроеннаго на Привислянскоѣ дорогѣ въ Варшавѣ; въ видахъ потребленiя мелкаго угля и мусора, накапливающагося въ складахъ въ большомъ количествѣ, полезно устроить пароструйныя поддувала въ котлахъ постоянныхъ паровыхъ машинъ или же выдѣлывать изъ этого мусора брикеты; дорогамъ, пролетающимъ вблизи угольныхъ хѣсторожденiй выгоднѣе имѣть свои собственныя шахты; въ виду лучшей сохранности котловъ, при одинаковой цѣнѣ минеральнаго и торфянаго отопленiя паровозовъ, слѣдуетъ отдавать преимущество послѣднему роду отопленiя, равно, по возможности, замѣнять колодезную и прудовую воду—рѣчной. Дурную воду, осаждающую накипь въ котлахъ, лучше всего очищать по способу Беранже.

3) Фактическiй надзоръ за главными складами топлива по линiи въ отношенiи прiемки, храненiя и отчетности его.

4) Надлежащее оборудованiе мастерскихъ и депо машинами, станками и инструментами, сообразно съ размѣромъ ежегоднаго ремонта подвижнаго состава, при наиболѣе совершенномъ устройствѣ станковъ, которое бы удорожало и удешевляло работы.

5) Устройство надлежащаго числа стойлъ для подвижнаго состава въ крытыхъ помѣщеніяхъ мастерскихъ и дело съ примѣненіемъ къ нимъ пароваго отопленія и газо-нефтянаго освѣщенія.

6) Согласованіе размѣра, разрѣшеннаго смѣтою, капитальнаго ремонта подвижнаго состава съ размѣромъ движенія, въ случаѣ уменьшенія котораго вмѣстѣ съ выручкою на дорогѣ, начальникъ службы тяги, по свѣденіи счетовъ за первую половину года, представляетъ свои соображенія правленію общества объ уменьшеніи числа, предположенныхъ смѣтою, возобновляемыхъ и капитально исправляемыхъ паровозовъ и вагоновъ на слѣдующую вторую половину года, сдѣлавъ вмѣстѣ съ тѣмъ распоряженіе объ оставленіи въ запасъ всего лишняго для службы подвижнаго состава, принимая притомъ въ основаніе среднюю годовую работу каждаго дѣйствующаго паровоза въ 30.000 верстъ общаго пробѣга, пассажирскаго вагона въ 50.000, а товарнаго въ 15.000 верстъ пробѣга въ поѣздахъ.

7) Примѣненіе по нѣкоторымъ наиболѣе крупнымъ расходамъ премирающихся правильно рассчитанныхъ нормъ и установленіе опредѣленнаго положенія для расходованія матеріаловъ: освѣщенія, отопленія, смазки и чистки — согласно приведеннымъ нами указаніямъ съ объявленіемъ о томъ всѣмъ отдѣльнымъ расходчикамъ. Нормы на отопленіе паровозовъ назначаются послѣ тщательныхъ опытовъ и расчетовъ согласно типамъ паровозовъ, участкамъ дороги, времени года и состава поѣздовъ, причемъ лучше понизить по-паровозную и повысить по-вагонную норму, а дровяную растопку замѣнить ростоцкой хворостомъ и засчитать ее въ поперстную норму топлива паровозной прислуги. Надлежитъ также выработать болѣе однообразную норму топлива для паровозовъ въ двойной тягѣ, въ рабочихъ поѣздахъ и на маневрахъ, опредѣливъ вѣрнѣе продолжительность зимняго и лѣтняго времени.

За сбереженіе топлива и смазки паровозной прислугой слѣдуетъ назначать ей премію одинаковую съ вычетомъ за перерасходъ съ машинистовъ и ихъ помощниковъ какъ поѣздныхъ, такъ и маневровыхъ паровозовъ, причемъ размѣръ преміи не долженъ превосходить 33% средней стоимости топлива и смазки на дорогѣ. Заработокъ паровозной прислуги слѣдуетъ вообще урегулировать на всѣхъ русскихъ дорогахъ.

Пользованіе топливомъ изъ мѣстныхъ складовъ внѣ прямыхъ потребностей желѣзной дороги должно быть, также

какъ и пользование освѣтительнымъ матеріаломъ, строго ограничено, такъ что вмѣсто топлива и матеріаловъ освѣщенія натурою агентамъ, имѣющимъ право на общественную квартиру, но живущимъ за чертою станціи — слѣдуетъ выдавать тепловыя деньги, покупка же служащими топлива изъ складовъ должна быть безусловно запрещена.

Введеніе премирующихся нормъ полезно: а) для смазки вагоновъ, приводи постепенно бѣксы къ новому усовершенствованному типу и улучшая въ то же время замыканіе бѣксовъ существующихъ системъ, б) для отопленія и смазки паровыхъ машинъ мастерскихъ и водокачальныхъ машинъ съ устройствомъ точныхъ водомѣрныхъ аппаратовъ въ станціонныхъ бакахъ и удобнаго сигнальнаго сообщенія водокачекъ со станціями и в) для уменьшенія расхода на малый ремонтъ паровозовъ.

Выдача преміи за сбереженіе матеріала по освѣщенію паровозовъ и чистительнаго матеріала паровозовъ и вагоновъ — неудобопримѣнима. Хотя норма расходования ручнаго инструмента и не можетъ быть въ точности опредѣлена, но необходимо контролировать его по рабочимъ расчетнымъ книжкамъ, при чемъ починка инструмента должна быть передаваема исключительно въ руки спеціальныхъ мастеровыхъ — инструментальщиковъ; нужно также слѣдить за исправнымъ содержаніемъ машинъ и станковъ, назначая увеличеніе платы рабочимъ, замѣченнымъ въ болѣе тщательномъ ихъ содержаніи.

8) Дѣятельное участіе по введенію системы отнесенія стоимости маневровъ и простоевъ паровозовъ съ паромъ на счетъ службъ потребительницъ такихъ паровозовъ, т. е. службъ движенія и ремонта пути съ тѣмъ, чтобы, премируя сокращеніе пробѣга на маневрахъ, положить предѣлъ безконтрольному пользованію паровозами на маневрахъ со стороны этихъ службъ *).

9) Ближайшее участіе при составленіи годовыхъ смѣтъ и отчетовъ; для этого слѣдуетъ имѣть въ виду дѣйствительное состояніе наличныхъ паровозовъ и вагоновъ; среднюю же раздѣлку единичнаго большаго ремонта паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ по померамъ, а товарныхъ вагоновъ по серіямъ надо распределять въ номѣсячномъ планѣ дѣйствій; отъ

*) При заказѣ для дороги новыхъ паровозовъ необходимо постепенно замѣнять постоянные мажевные паровозы — спеціальными танковыми.

начальника мастерских требовать правильнаго и вѣрнаго составленія актовъ и разцѣнокъ на ремонтъ паровозовъ и вагоновъ разобранныхъ въ мастерскихъ при поступленіи ихъ въ большой ремонтъ съ тѣмъ, чтобы магазинъ не могъ отпустить болѣе выведеннаго въ расцѣнкахъ начальникомъ мастерскихъ и вагоннымъ мастеромъ количества матеріала на каждый ремонтирующійся паровозъ или вагонъ, иначе какъ съ особаго разрѣшенія управляющаго дорогою.

10) Постройку новыхъ вагонныхъ кузововъ слѣдуетъ вполнѣ отдѣлить отъ ремонта, какъ по мѣсту производства работъ, такъ и по счетнымъ документамъ; при этомъ капитальное возобновленіе вагонныхъ кузововъ въ большомъ числѣ предпочтительнѣе передавать на специальные вагонные заводы. Въ устройствѣ отдѣльныхъ частей подвижнаго состава желательно придерживаться однообразія, вводя его постепенно при капитальномъ возобновленіи кузововъ товарныхъ вагоновъ разныхъ типовъ.

11) Ремонтъ долженъ получить точную классификацію; необходимо выдѣлить ремонтъ капитальный, ремонтъ большой и ремонтъ малый — согласно самой сущности исправленія, а не по продолжительности или по мѣсту производства послѣдняго, какъ это принято теперь. По малому-же ремонту слѣдуетъ отмѣчать число подъемовъ.

12) Крупныя запасныя части для предстоящаго ремонта паровозовъ и вагоновъ и весь лѣсной матеріалъ должны быть затребованы заблаговременно и не позже 1-го августа въ годовомъ запасѣ для послѣдующаго года. Сосновый лѣсной матеріалъ, долженъ храниться не менѣе года въ магазинѣ и передъ употребленіемъ въ дѣло сушиться сперва въ обыкновенныхъ воздушныхъ, а затѣмъ въ паровыхъ сушильняхъ.

13) Размѣръ постоянныхъ запасовъ прочихъ частей для ремонта подвижнаго состава долженъ быть выработанъ совместно съ начальникомъ магазина; число запасныхъ осей съ колесами при этомъ надо имѣть постоянно достаточное *).

14) По выходѣ паровозовъ изъ большаго ремонта, они вмѣстѣ съ инструментами передаются на отвѣтственность участковаго начальника депо, а вагоны — на отвѣтственность службы движенія.

15) Крімъ годовой подробной технической отчетности, на-

*) Для ускоренія ремонта при частой смѣнѣ тонокъ полезно содержать въ готовности при мастерскихъ запасный котель съ годной тонкой.

чальникъ службы представляеть въ правленіе подобную же отчетность за первую половину года, но въ болѣе сокращенномъ видѣ.

16) Въ видѣ приложенія къ годовымъ сметамъ и къ плану дѣйствій по ремонту подвижнаго состава со штатомъ постоянныхъ агенто́въ, представляется штатъ рабочихъ по мастерскимъ, депо и по ремесламъ; число рабочихъ расчитывается согласно сдѣланныхъ нами указаній съ обозначеніемъ наибольшей дневной платы каждой партіи, притомъ отдѣльно для большаго и для малаго ремонта паровозовъ, вагоновъ, водоснабженія, станковъ и машинъ; прибавленіе къ исчисленной стоимости рабочей силы стоимости матеріаловъ, смотря по категоріямъ ремонта, (отъ 40 до 55%) даетъ общую сумму расхода на ремонтъ, которая должна приравниваться къ другому расчету, основанному на стоимости единичныхъ раздѣловъ на каждый паровозъ и вагонъ, предложенный для большаго ремонта.

17) Для улучшенія быта рабочихъ необходимо: озаботиться устройствомъ сберегательныхъ кассъ посредствомъ вычетовъ изъ заработковъ тѣхъ же рабочихъ; уменьшить число рабочихъ часовъ въ день до 10; въ слабо населенныхъ мѣстностяхъ, гдѣ есть мастерскія, устроить дешевое и здоровое помѣщеніе на счетъ соответственнаго уменьшенія рабочей платы; ввести расплату съ рабочими за 15 дней каждаго мѣсяца; завести школы для дѣтей рабочихъ; устроить товарищество потребителей для закупки по дешевой цѣнѣ предметовъ первой необходимости; учредить между рабочими общество трезвости; при временномъ уменьшеніи работы, вмѣсто увольненія рабочихъ, уменьшить число часовъ работы, а слѣдовательно убавить имъ плату; въ случаяхъ временнаго усиленія ремонта, предпочитать праздничныя работы почнымъ и вечернимъ; наконецъ установить извѣстный порядокъ для вознагражденія больныхъ и получившихъ увѣче на работѣ. Вообще по отношенію къ рабочимъ необходимо провести, въ извѣстной системѣ, такія мѣропріятія, чтобы рабочіе дорожили занятіями на данной желѣзной дорогѣ, и чтобы послѣдняя была, по возможности, обезпечена правильностью и непрерывностью работы.

18) Для надлежащаго контроля рабочихъ, слѣдуетъ: завести рабочія книжки, по образцу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, устроить проходныя будки для рабочихъ въ мастерскихъ, обнести ихъ высокимъ заборомъ, прекратить пропускъ рабочихъ въ зданіе мастерскихъ въ неурочное время, усилить

надзоръ за работой на промежуточныхъ станціяхъ, ввести обязательное расклёпываніе сопряженій въ металлическихъ легко отбираемыхъ частяхъ вагоновъ, передать на отвѣтственность начальниковъ станцій сохранность вагоновъ, стоящихъ на станціи, требовать тщательнаго записыванія и отмѣтки работы со стороны табельщиковъ, имѣющихся въ достаточномъ числѣ, которые должны отмѣчать рабочихъ, обходи ихъ вмѣстѣ съ цеховыми мастерами.

19) Для того чтобы парализовать тотъ вредъ, какой наносятъ жѣлѣзнымъ дорогамъ кражи имущества дорогъ и товаротправителей необходимо привлечь жандармскія силы, состояція при дорогахъ, къ болѣе тщательному надзору; вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ запретить устройство кабаковъ по близости мастерскихъ.

20) Для широкаго развитія задѣльныхъ работъ въ мастерскихъ необходимо составить тарифъ стоимости всѣхъ отдѣльныхъ составныхъ частей подвижнаго состава по рабочей силѣ и матеріаламъ, съ распредѣленіемъ по серіямъ паровозовъ, тендеровъ и вагоновъ, установить подрядныя цѣны на большой ремонтъ паровозовъ и вагоновъ поартельно, и наблюдать, чтобы издѣлія изготовлялись по исполнительнымъ чертежамъ безъ лишнихъ припусковъ металла.

21) Съ цѣлью уменьшенія всѣхъ неудобствъ по введенію задѣльныхъ работъ, и для уменьшенія запасовъ резервныхъ частей на дорогахъ, съ значительнымъ числомъ паровозныхъ типовъ, полезно произвести обмѣнъ паровозовъ между дорогами извѣстной группы; для уменьшенія же разновидности вагонныхъ частей нужно, при ихъ смѣнѣ, придерживаться одинаковаго устройства боекъ, рессоръ, буксовыхъ рамъ, буферныхъ стержней, цѣпей, крюковъ и т. п.

22) Рациональный и своевременный способъ заготовки матеріаловъ и запасныхъ частей въ нормальномъ запасѣ требуетъ, чтобы начальникъ службы подвижнаго состава стоялъ гораздо ближе къ магазинному управленію, чѣмъ это принято на нашихъ дорогахъ, гдѣ отпускъ магазина фактически даже не провѣряется съ расходомъ по службѣ тяги.

23) Имѣя въ виду взаимодѣйствія этихъ двухъ службъ, необходимо установить полную централизацию магазинной службы, которая должна вести оборотъ всѣхъ матеріаловъ, запасныхъ частей и всего инвентарнаго имущества: всѣ заказы на

приготовление каких-бы то ни было предметовъ въ мастерскихъ должны исходить изъ магазина, со сдачей, по возможности, старыхъ поврежденныхъ предметовъ, лома 1-го сорта, въ магазинъ при полученіи оттуда новыхъ, а лома 2-го сорта въ концѣ каждой недѣли по субботамъ, изыскавъ сперва средства для переработки металлическаго лома 2-го сорта въ чушки и болванки; запасы для магазина должны быть въ видѣ готовыхъ вещей и притомъ съ назначеніемъ для каждой серіи подвижнаго состава, а не въ формѣ необработаннаго литья и поковокъ; всѣ мѣстные склады на линіи при депо должны снабжаться центральнымъ магазиномъ, съ вѣдома начальника службы; образованіе собственныхъ складовъ при мастерскихъ и депо, исключая складовъ для предметовъ постоянной потребности, не должно быть допускаемо; нормальный, постоянный запасъ матеріаловъ (вромѣ лѣсныхъ) и резервныхъ частей, (вромѣ колесныхъ бандажей и принадлежностей котловъ), не долженъ превосходить средней полугодовой потребности; во избѣжаніе накопленія непроезводительныхъ запасовъ въ магазинѣ, требованіе на пріобрѣтеніе ихъ должно составляться начальникомъ службы возможно тщательнѣе, т. е. согласно дѣйствительной надобности, причемъ неупотребительные сорта желѣза должны обмѣниваться при покупкѣ на другіе нужные сорта или же перерабатываться въ мастерскихъ; храненіе и отпускъ магазинныхъ запасовъ должны быть выдѣлены изъ вѣдѣнія артели и переданы на попеченіе агентовъ дороги, дѣйствія коихъ надо провѣрять возможно чаще внезапными ревизіями въ составѣ, назначенномъ управляющимъ дорогою; ревизіи опредѣляютъ прибыли и убыли магазина къ концу года, причемъ чистая прибыль записывается въ доходъ дороги; учетъ работы облегчается безотлагательнымъ обмѣномъ магазинныхъ фактуръ на требованія матеріаловъ и запасныхъ частей, равно введеніемъ постоянныхъ фактурныхъ цѣнъ на всѣ магазинные предметы; къ стоимости имущества, хранящагося въ магазинѣ, надо прибавлять всѣ накладные расходы по его пріобрѣтенію, равно какъ и стоимость провоза по своей дорогѣ до центральнаго магазина по обыкновенному тарифу какъ для частныхъ грузовъ; для развозки же общественныхъ матеріаловъ изъ одного склада въ другой должны быть устроены спеціальныя крытые товарныя вагоны съ особыми запорными

ключами, которые раздаются всѣмъ отдѣльнымъ расходчикамъ на линіи и смотрителямъ складовъ, перевозка такихъ предметовъ изъ одного склада по линіи въ другой точно такъ же, какъ развозка топлива по своей дорогѣ, рассчитываются по $\frac{1}{100}$ коп. съ пуда и версты, плата эта должна войти въ цѣну матеріала и топлива; надо также ввести учетъ ковки и литья въ своихъ мастерскихъ. При передачѣ строителемъ дороги разнаго имущества въ эксплуатацію вновь открываемой для движенія дороги, оно должно быть оцѣнено экспертами управленія дороги и расходоваться такъ, чтобы убыль его постоянно пополнялась на счетъ средствъ эксплуатаціи; стоимость металлическаго лома, сданнаго изъ мастерскихъ, по продажѣ его исключается изъ стоимости ремонта по соответствующимъ статьямъ отчетовъ, цѣна же лома опредѣляется по продажѣ его съ торговъ; въ годовыхъ отчетахъ надо помѣщать денежный оборотъ магазина при чемъ должно указать: переходящіе изъ года въ годъ остатки разныхъ матеріаловъ, запасныхъ частей и инвентарнаго имущества, поступления, выдачи и расходы по содержанію магазина, количества и стоимости проданныхъ въ теченіи отчетнаго года старыхъ матеріаловъ и сравнительныя стоимости пріобрѣтенія разныхъ главнѣйшихъ матеріаловъ и имущества за нѣсколько предшествовавшихъ лѣтъ. Испытаніе качества и пріемъ матеріаловъ, по мѣрѣ поступления въ центральный магазинъ, должны производиться комиссіями изъ экспертовъ, по назначеніи управляющаго дорогою, въ опредѣленный день еженедѣльно; при этомъ слѣдуетъ клеймить посуду, поступающую въ магазинъ съ сыпучими и жидкими матеріалами; испытаніями матеріаловъ, согласно выработаннымъ техническимъ условіямъ, одинаковымъ для всѣхъ дорогъ, долженъ руководить химикъ или техникъ, состоящій при службѣ тяги, которому вмѣстѣ съ тѣмъ можетъ быть поручено постоянное химическое испытаніе поступающихъ на дорогу минеральнаго топлива и смазки.

24) Ввести правильный учетъ инвентарнаго имущества согласно сдѣланнымъ нами указаніямъ, при чемъ можно рекомендовать порядокъ, принятый на Юго-Западныхъ дорогахъ съ нѣкоторыми оговорками.

25) Необходимъ ближайшій контроль расходовъ, не столько по постоянно запаздывающимъ техническимъ отчетамъ, сколько во время самаго производства расходовъ съ тѣмъ, чтобы

предупреждать излишнія денежные затраты своевременнымъ ихъ контролемъ.

26) При назначеніи годоваго жалованья агентамъ нужно наблюдать: чтобы имъ пользовались всѣ агенты, работа коихъ не можетъ быть опредѣлена по часовой продолжительности и которые имѣютъ строго опредѣленныя и постоянныя обязанности, чтобы оклады были болѣе равномерны для одинакихъ должностей и чтобы цифра окладовъ сообразовалась съ полезностью результатовъ дѣятельности агентовъ, такъ напр. табельщики могли-бы быть вознаграждаемы больше чѣмъ теперь, для поощренія ихъ къ исправному отправленію службы, незначительныя уклоненія отъ которой могутъ принести значительный вредъ дорогѣ.

Правильное хозяйство по службѣ подвижнаго состава и мастерскихъ находится въ связи съ тѣми техническими приемами по ремонту подвижнаго состава, которые могутъ вести къ сбереженію расходовъ, поэтому небезполезно описать вращѣтѣ приспособленія и мѣры, которыя, по нашему мнѣнію, должны быть соблюдаемы по ремонту паровозовъ и тендеровъ, *безъ перемѣны ихъ существующей конструкции*. и товарныхъ вагоновъ при перестройкѣ ихъ кузововъ:

1) По выходѣ каждаго паровоза изъ ремонта мастерскихъ сопряженнаго съ пережѣною колесъ, при котлѣ наполненномъ водою, должна вывѣряться на вѣсовыхъ помостахъ (Pont à bascule) нагрузка на каждое колесо, регулируемая посредствомъ опусканія или подтягиванія подвѣсныхъ рессоръ.

Передача груза подвѣшенной части паровоза при всѣхъ спаренныхъ колесахъ должна быть одинакова на каждое колесо, и нѣсколько увеличенная ($1\frac{1}{2}$ тонны) для переднихъ свободныхъ колесъ пассажирскихъ паровозовъ.

2) Правильность насадки кулаковъ въ кривошипныхъ, перпендикулярность кулаковъ къ площади колеса и вѣрность обточки ихъ провѣрятся особымъ кривошипнымъ станкомъ, назначеннымъ для высверленія гнѣздъ въ кривошипныхъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ для обточки кулаковъ.

Подобный станокъ обходится, съ доставкой отъ завода Гартмана въ Хемницѣ, примѣрно въ 4.000 руб.

3) Въ виду того, что свѣжіе бронзовые и латунные сплавы, при томъ извѣстнаго состава, употребляемые для изготовленія трущихся частей подвижнаго состава, служатъ въ 3

раза лучше и долѣе чѣмъ сплавы, получаемыя изъ смѣси стараго бронзоваго лома съ красной мѣдью, слѣдовало-бы принять за правило употреблять для всѣхъ вновь отливаемыхъ частей подвижнаго состава, подвергающихся наибольшему тренію, свѣжіе сплавы, составленныя преимущественно изъ красной мѣди и олова безъ примѣси цинка и сурьмы, такъ какъ эта примѣсь сообщаетъ сплаву излишнюю твердость и ломкость.

Наилучшій составъ бронзы мы можемъ рекомендовать слѣдующій:

Составъ изъ 82 част. красной мѣди и 18 » олова.	}	Для подшипниковъ, паровозовъ и тендеровъ, ползушекъ параллелей, парораспределительныхъ и регуляторныхъ золотниковъ, и сальниковыхъ колець.
» изъ 84 » красной мѣди. и 16 » олова.	}	Для эксцентриковыхъ колець, клапановъ, крановъ, сальниковъ, боковыхъ накладокъ къ паровознымъ буксамъ и вагонныхъ подшипниковъ.
» изъ 86 » красной мѣди. и 14 » олова.	}	Для трущихся винтонарѣзныхъ частей, напр. тормозныхъ гаекъ; для масленокъ, крановыхъ пробокъ, гнѣздъ для клапановъ и крышечекъ отъ сальниковъ.

Прочія части какъ-то: водомѣрные приборы, промывныя и другія пробки, гайки къ кранамъ и украшения изготовляются изъ сплава:

70 частей мѣди и
30 » цинка.

Композиція № 1 для заливки подшипниковъ паровозныхъ тендерныхъ и вагонныхъ, дающая отличные результаты, составляется изъ сплавовъ:

отъ 83 до 90 частей олова
 » 6 » 12 » сурьмы
 и » 4 » 5 » красной мѣди.

Легкоплавкая композиція № 2 для отливки подшипниковъ къ товарнымъ вагонамъ, обращающимся во внутреннемъ сообщеніи, безъ передачи на другія желѣзныя дороги, весьма выгодна въ такомъ составѣ:

85 част. свинца
и 15 » сурьмы.

Такого рода сплавы употребляются на Курско-Киевской дорогѣ для всѣхъ вагоновъ, при этомъ стоимость 1 пуда композиціи обходится около 6 р. 80 к., а готовый вагонный подшипникъ — около 2 р. 30 к.

Сплавы изъ старой бронзы — лона съ примѣсью красной мѣди могутъ быть употреблены на клапаны, краны, маслянки и прочія части, не подвергающіяся постоянному тренію, и на вагонные подшипники, заливаемые внутри композиціей. Прибавку красной мѣди къ лону слѣдуетъ дѣлать осмотрительно, испытать и сравнить предварительно отлитые, пробные бруски по излому.

Не смотря на доказанную въ другихъ государствахъ пользу отъ примѣси къ обыкновенной бронзѣ фосфористой лигатуры, увеличившей на 25% службу бронзовыхъ трущихся частей механизма, фосфористая бронза очень медленно примѣняется въ нашихъ мастерскихъ, по всей вѣроятности, отъ неумѣнія употреблять лигатуру, изготовляемую на заводѣ г. Лаврова въ Гатчино

Фосфоръ имѣетъ свойство разлагать окись мѣди, содержащуюся въ сплавахъ, вслѣдствіе чего сплавы получаютъ вполне однороднаго сложенія и большой плотности.

4) Закалку или цементацию желѣзныхъ и стальныхъ составныхъ частей механизма паровоза въ смѣси кожи, бычачьихъ роговъ и копытъ слѣдуетъ производить въ герметическихъ муфельныхъ печахъ съ круговыми, дымовыми оборотами, обдѣланными огнеупорнымъ кирпичемъ, по образцу устроенному на паровозо-строительныхъ заводахъ Германіи и на Невскомъ заводѣ въ Петербургѣ (черт. 5).

Печь заряжается цементирующимися издѣліями, которые укладываются съ промежутками по $\frac{1}{2}$ дюйма и перекалываются горизонтальными слоями съ цементирующимъ веществомъ. Печь запирается герметически и дѣйствуетъ безъ перерыва

24 часа, по окончаніи чего глубина закалки на металлѣ доходитъ до 2 мм.

5) Всѣ паровыя, отъемныя крышки цилиндровъ и золотниковой коробки, фланши паровыхъ колпаковъ регулятора и предохранительнаго клапана должны быть притерты или же поставлены на азбестовую прокладку.

Подобная пригонка крышекъ и фланшей несравненно плотнѣе и дешевле прокладокъ изъ мѣдной проволоки или мастики, т. е. смѣси сурика съ бѣлилами на мѣдной и желѣзной сѣткѣ или же тонкой бичевкѣ.

6) Для того, чтобы воспрепятствовать засоренію дышловыхъ подшипниковъ на ходу поѣзда и скорому ихъ отъ этого истиранію, полезно вводить крытые снаружи подшипники (черт. 6).

7) Взамѣнъ фланшеваго соединенія паровыхъ и водяныхъ трубъ съ котломъ, какъ то: инжекторовъ, пробныхъ крановъ, и т. п., концы трубъ, соединяющіеся съ котломъ, для прочности лучше ввинчивать въ котель на тонкой, хорошо припаянной и смазанной рѣзьбѣ. Въ рѣдкихъ случаяхъ пропариванія на рѣзьбу навивается волокно пеньки и затѣмъ конецъ трубы снова ввинчивается въ котель (черт. 7).

8) Вмѣсто подверженныхъ скорому истиранію конусныхъ пробокъ у обыкновенныхъ крановъ выгоднѣе замѣнить послѣдніе напорными кранами (черт. 7).

9) При смѣнѣ изношенныхъ болтовъ и вальковъ отъ механизма паровозовъ выгодно подбирать годные для передѣлки на токарномъ станкѣ въ болѣе мелкіе, вмѣсто того чтобы дѣлать новые; чтобы избѣжать изнашиванія въ овальную форму отверстій въ кулисахъ, въ ихъ подвѣскахъ и въ прочихъ частяхъ механизма паровоза, а также постоянного разверленія такихъ отверстій, при пригонкѣ къ нимъ новыхъ болтовъ и нерѣдкихъ случаевъ выбрасыванія изъ-за этого въ ломъ цѣнныхъ частей механизма, полезно вставлять въ эти отверстія стальные закаленные кольца на шпонкахъ, смѣна коихъ по мѣрѣ изнашиванія не сопряжена съ затрудненіями и лишними расходами.

10) Когда дѣлаютъ замокъ въ новомъ чугунномъ поршневомъ кольцѣ, вырѣзавъ небольшую часть его и надѣвъ на поршень, всаживаютъ его въ паровой цилиндръ, хотя бы, какъ это вездѣ принято, послѣ предварительнаго наклѣпыванія кольца съ внутренней его стороны легкими ударами молотка

со сферической головкой для придания кольцу при стягивании его концентрическаго вида, то это кольцо, надѣтое на поршень и вставленное вмѣстѣ съ нимъ въ цилиндръ, сохраняетъ большую или меньшую овальность, и этимъ отъ конбрь-пара очевидно значительно вредитъ силѣ тяги паровоза, истирая неравномѣрно внутреннюю часть пароваго цилиндра. Вмѣсто указаннаго устарѣлаго епособа наклѣпыванія, слѣдуетъ, по вырѣзкѣ въ новомъ кольцѣ замка, стянуть и спаять концы его оловомъ, послѣ чего кольцо выравнивается внутри и снаружи легкой обточкой на токарномъ станкѣ, а затѣмъ спайка замка раздѣляется и кольцо, надѣтое на поршень и всажненное вмѣстѣ съ нимъ въ цилиндръ, но такъ, чтобы замокъ не прилегалъ къ паровымъ окнамъ, принимаетъ тамъ вполнѣ концентрической видъ.

Чтобы предупредить изнашивание цилиндровъ въ нижней ихъ части отъ дѣйствія свободно-ходящаго поршня, полезно имѣть продолженіе поршневаго стержня спереди, пропустивъ этотъ конецъ стержня черезъ салыникъ въ переднюю цилиндрическую крышку.

11) Слабое, едва замѣтное, ослабленіе закрѣпленій пароваго цилиндра въ паровозной рамѣ, причиняетъ пропариваніе и частый разрывъ фланшевь въ низу мѣдныхъ паровпускныхъ и пароисходящихъ трубъ въ мѣстѣ соединенія ихъ съ цилиндромъ. Замѣна этихъ трубъ чугунными съ толщиной стѣнки въ 1", и съ устройствомъ сферическаго соединенія помощью мѣднаго кольца (черт. 8) уменьшаетъ обгараніе трубъ и предупреждаетъ ихъ разрывъ.

12) Вмѣсто напайки къ концамъ желѣзныхъ дымогарныхъ трубъ длинныхъ мѣдныхъ наставокъ со стороны тонки, гораздо выгоднѣе приваривать къ трубамъ такія же наставки, но желѣзные, съ напайкой на концахъ наставокъ мѣдныхъ колець въ 1 мм. толщины по американскому способу. (См. черт. 9 и журналъ Министерства путей сообщенія за іюль 1879 г.).

13) Полезно замѣнить желѣзные и чугунные колосники призматической формы круглыми желѣзными, такъ какъ обгараніе послѣднихъ, особенно при минеральномъ отопленіи, происходитъ медленнѣе, при чемъ самая заготовка круглыхъ колосниковъ не представляетъ никакихъ затрудненій, потому что они состоятъ изъ круглаго желѣза въ 1½ дюйма, разрубленнаго на части безъ отдѣлки; концы же и середина колосниковъ съ опредѣленнымъ между ними зазоромъ прямо уклады-

ваются въ гнѣзда или между штифтами на среднихъ поперечинахъ и спереди и сзади колосниковой рамы (черт. 11).

и 14) Существенное преимущество нормального типа кузова крытого товарнаго вагона, выработаннаго управленіемъ Юго-Западныхъ дорогъ, передъ правительственнымъ типомъ, заключается въ томъ, что вся наружная обшивка стѣнонь прикрываетъ долевой и поперечный брусья въ нижней части вагоннаго кузова, замѣненные желѣзнымъ угольникомъ, а боковые и промежуточные стойки остава, выступающіе по верхъ обшивки, спускаются до низа рамныхъ кронштейновъ, вслѣдствіе чего концы стоекъ не могутъ прогнивать, какъ бываетъ при стойкахъ, всаженныхъ шиномъ въ открытый долевой и поперечный брусь нижней рамы кузова. Самый же кузовъ вагона лежитъ прямо на желѣзной рамѣ телѣжки, безъ посредства безнолезныхъ поперечныхъ подпольныхъ брусьевъ.

Добавленіе къ такому типу кузова: дверей изъ котельнаго желѣза въ $\frac{1}{8}$ " , подобно имѣющимся въ товарныхъ вагонахъ завода Эльбинга на Варшавско-Тереспольской желѣзной дорогѣ (во избѣжаніе постоянного поврежденія этой части вагоннаго кузова) и буксы усовершенствованнаго устройства системы Бейселя и Лерса, равно замѣна въ ударныхъ и сѣльныхъ приборахъ скоро мнущихся резиновыхъ колець — спиральными стальными пружинами, могли бы на много предупредить излишніе расходы по ремонту и содержанію товарныхъ вагоновъ.

Этими краткими техническими замѣтками мы закончиваемъ нашъ очеркъ хозяйства по службѣ подвижнаго состава и тяги; не теряемъ надежды, что нашими указаніями и доводами пожелають воспользоваться какъ Государственный контроль, Министерство путей сообщенія, такъ и лица, стоящіе близко къ дѣлу, тѣмъ болѣе что вопросъ этотъ по своему громадному значенію заслуживаетъ особеннаго вниманія.

Россія переживаетъ тяжелый фазисъ своего экономическаго развитія; почти всѣ отрасли хозяйственной и общественной жизни находятся въ переходномъ состояніи. Признается необходимымъ какъ можно скорѣе озаботиться приведеніемъ въ порядокъ разныхъ сторонъ внутренней жизни,

введеніемъ единства и устойчивой, опредѣленной системы; полагаютъ, что этимъ только и можно предотвратить кризисъ, угрожающій нѣкоторымъ экономическимъ факторамъ. Однимъ изъ важнѣйшихъ факторовъ этихъ является несомнѣнно желѣзно-дорожное дѣло. Дѣло это вообще находится въ крайне неутѣшительномъ положеніи, тѣмъ болѣе что уже съ 1880 г. замѣчается уменьшеніе движенія на русскихъ дорогахъ, уменьшеніе упорное, вызванное общими хозяйственными причинами. Конца этому уменьшенію пока не предвидится, а между тѣмъ государственные финансы находятся настолько въ напряженномъ состояніи, что едва ли возможны новыя жертвы для поддержки желѣзныхъ дорогъ; а безъ этой поддержки многія дороги не могутъ обойтись, не имѣя внутренней жизненной силы. Необходимо создать эту силу своевременнымъ и всестороннимъ улучшеніемъ желѣзно-дорожнаго хозяйства, одну изъ важнѣйшихъ отраслей котораго мы разобрали въ этомъ трудѣ. Теперь-же встаетъ господствующею тенденціей является сокращеніе общественныхъ расходовъ и усиленіе контроля за употребленіемъ доходовъ; это въ особенности важно для желѣзныхъ дорогъ, гарантированныхъ правительствомъ и потому чуждыхъ побужденія развивать и улучшать свою дѣятельность. Здѣсь прежде всего предстоитъ выработать единообразную для всѣхъ русскихъ дорогъ систему расходовъ, установить нормы послѣднихъ и ввести общую, ясную и подробную отчетность. Эти общіе принципы особенно примѣнимы къ хозяйству службы тяги и подвижнаго состава; служба эта до сего времени почти не подлежала контролю, отъ чего и начальникъ ея, особенно на субсидируемыхъ дорогахъ, былъ поставленъ въ исключительное положеніе, такъ что и его стремленія улучшить ввѣренную ему часть и его небрежныя отношенія къ интересамъ дороги оставались незамѣченными. Но для того, чтобы примѣненіе новыхъ расходныхъ нормъ и личная дѣятельность агентовъ получили исполнѣе согласное съ интересами частными и общественными направленіе необходимо, помимо мѣстнаго и административнаго контроля, подчинить желѣзно-дорожныя общества фактическому контролю государства, столь много сдѣлавшаго для этихъ обществъ. Въ настоящее время, какъ слышно, при Государственномъ контролѣ работаетъ особая коммиссія по выработкѣ формъ желѣзнодорожнаго контроля. Надо полагать, что ком-

миссія эта скоро пополнить существенный пробѣлъ въ нашемъ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ и выработаетъ полный контроль за всѣми проявленіями желѣзно-дорожной дѣятельности, какъ дѣятельности общественной, тѣсно связанной съ интересами страны. вмѣстѣ съ этимъ разумѣется — надо ожидать учрежденія особаго контрольнаго совѣта изъ лучшихъ специалистовъ желѣзно-дорожнаго дѣла. Совѣтъ этотъ будетъ также слѣдить за всѣми расходами по механической части и провести на практикѣ однообразную и болѣе совершенную систему технической отчетности, что дастъ ему возможность, по предварительномъ ознакомленіи съ мѣстными условіями, вполне наблюдать за всѣми смѣтами, заказами, расцѣнками и т. п. операціями по хозяйственной части подвижнаго состава и тяги. Это должно положить конецъ теперешней неопредѣленности и ошибочности, которая прямо отзывается на увеличеніи государственныхъ расходовъ. Контроль не долженъ также обходить и назначеніе личнаго персонала на желѣзныхъ дорогахъ. Пора намъ отрѣшиться отъ той апатіи къ дѣлу, какую мы усвоили, благодаря отсутствію какого бы то ни было контроля надъ нашими внутренними хозяйственными распоряженіями, благодаря безответственности и обособленности нашей дѣятельности; пора намъ отрѣшиться отъ привычекъ къ наружной формѣ, безъ внутренняго содержанія; надо отличать людей по ихъ заслугамъ и познаніямъ, а не назначать на высшія должности лицъ, которыя, заручившись своей несмѣняемостью, получаютъ не вознагражденіе за труды, а ничѣмъ незаслуженныя синекуры; надо также распознавать дѣйствительныхъ труженниковъ и добросовѣстныхъ работниковъ изъ числа ниснихъ служащихъ и мастеровыхъ, справедливо оцѣнивая приносимую ими пользу; пора перестать намъ, вмѣсто ближайшаго наблюденія за дѣломъ на мѣстѣ — вдаваться въ дорогостоящіе и бесполезные бюрократическіе приемы, столь неудобные въ такомъ живомъ дѣлѣ, какъ эксплуатація желѣзныхъ дорогъ; пора русскому желѣзнодорожному дѣятелю проявить свой патріотизмъ на пользу нашихъ желѣзныхъ дорогъ и заводовъ, съ цѣлью сохраненія, по мѣрѣ возможности, громаднхъ приплатъ изъ государственныхъ доходовъ по гарантіи желѣзнодорожныхъ акцій.

Ш Т А Т Ы

СЛУЖАЩИХЪ ПО СЛУЖБЪ ПОДВИЖНАГО СОСТАВА

(БЕЗЪ ПОЪЗДНОЙ ПРИСЛУГИ)

за 1878—79 гг.

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Нижегородская дорога.		Курско-Кіевская дорога.	
	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
Общее управление службы.						
Начальникъ службы подвижнаго состава	1	7.200	1	5.520	1	5.000
Помощники его	1	4.600	1	3.860	—	—
Оберъ-механики	1	4.000	—	—	—	—
Старшіе ревизоры вагоновъ .	1	1.800	—	—	—	—
Агенты по иностранной корреспонденціи	1	—	—	—	—	—
Дѣлопроизводители	1	1.800	1	1.500	1	800
Помощники его	1	—	—	—	—	—
Журналисты	1	660	—	—	—	—
Канторщики (по личному составу).	1	1.200	1	900	—	—
Переписчики	{ 1 1 3	660 600 540	{ 1 1	660 540	2 2	360 480
Разсылные	{ 1 3	252 192	1	192	2	144
Архивариусы	1	660	1	720	—	—
Техническій столъ.						
Начальники стола	1	2.100	1	1.200	—	—
Старшіе техники по составленіи смѣтъ	1	1.800	1	1.500	—	—
Техники и контролеры по общему бюджету и новымъ работамъ	1	1.500	—	—	—	—

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Ниже- городская дорога.		Курско-Кіевская дорога.	
	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
Техники по матеріальному бюджету, топливу и приѣмкѣ матеріаловъ	1	1.200	—	—	—	—
Младшіе техники по конструк- ціи и по составленію смѣтъ .	1	1.200	1	900	—	—
Чертежники	1	720	{ 1 2 1	720 660 390	1	600
Статистическій столъ.						
Начальники стола	1	2.100	—	—	—	—
Агенты по веденію формуля- ровъ паровозовъ и статисти- стики ремонта паровозовъ.	{ 1 1 1	1.200 720 540	—	—	—	—
Агенты по веденію формуля- ровъ вагоновъ и статисти- ки ремонта	{ 1 1 1	900 840 540	—	—	—	—
Агенты по статистикѣ работы паровозовъ	{ 1 1	720 540	—	—	—	—
Агенты по статистикѣ пробѣга осей колесъ и бандажей .	{ 1 1 1	900 660 540	—	—	{ 1 1 2	720 480 480
Агенты по статистикѣ повреж- деній	1	720	—	—	—	—
Переписчики	—	—	—	—	3	300
Сторожа	1	192	—	—	—	—
Счетоводство службы.						
Начальники счетоводства . .	1	3.500	1	2.100	1	1.200
Помощники ихъ	1	1.800	{ 1 1	1.680 1.200	{ 1 2	780 720

Бурско-Харьково-Азовская дорога.		Московско-Брестская дорога.		Привислянская дорога.		Юго-Западная дорога.	
Число агентствъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентствъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентствъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентствъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
1	1.200	—	—	1	960	—	—
—	—	—	—	1	840	—	—
{ 1	900	{ 2	720	{ 1	780	{ 1	1.200
{ 2	420	{ 2	360	{ 1	540	{ 2	900
						{ 2	720
						{ 4	540
—	—	1	1.000	1	840	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
{ 1	1.200	—	—	—	—	—	—
{ 1	600	—	—	—	—	—	—
{ 2	480	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
1	2.000	1	2.400	1	1.500	1	3.600
—	—	1	1.800	—	—	1	1.800

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Нижегородская дорога.		Курско-Кіевская дорога.	
	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
Старшіе счетоводы	{ 2 4 5 5 2	1.500 1.200 900 800 720	{ 3 1	900 720	—	—
Младшіе счетоводы	{ 3 14 3	660 540 360	{ 3 3	660 540	1	480
Артельщики	1	600	—	—	—	—
Сторожа	2	192	1	192	—	—
Источники	1	126	—	—	—	—
Мѣстное управленіе.						
Ревизоры подвижнаго состава.	—	—	—	—	—	—
Начальники тяги участковъ	—	—	—	—	—	—
Начальники депо или участ- ковъ	{ 1 4 2 2	3.600 1.800 3.000 2.700	{ 1 2 3	2.400 2.100 1.200	{ 2 1 1	1.800 1.500 1.200
Помощники начальниковъ депо	{ 2 3 4	1.800 1.500 1.200	1	1.500	—	—
Дѣлопроизводители началь- никовъ тяги участковъ	—	—	—	—	—	—
Запасные начальники депо	—	—	—	—	—	—
Запасные вагонные мастера	—	—	—	—	—	—

Курско-Харьково-Азовская дорога.		Московско-Брестская дорога.		Привислянская дорога.		Юго-Западная дорога.	
Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
2 1	1.000 840	12	700	{ 2 1 1 1 5 1 1 1	1.800 720 600 960 840 540 500	{ 1 3 14 16 1 1 1 1	1.500 900 720 600 1.575 1.020 975 840
	5 3 1 2						
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	1	240
—	—	—	—	—	—	9	180
—	—	1	2.000	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	{ 1 4	5.000 4.000
—	2.400 2.000 1.500 1.260	{ 3 5	2.000 1.800	2 1 2	2.400 1.800 1.200	{ 2 6 4 1 7	2.400 2.100 1.800 1.500 1.200
—	1.260 1.320 1.200						
—	—	—	—	—	—	{ 1 1 3	2.025 1.260 1.200
—	—	—	—	—	—	1	1.020
—	—	—	—	—	—	1	900

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Нижегородская дорога.		Курско-Кіевская дорога.			
	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентовъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.		
Главные машинисты	1	2.100	—	—	—	—		
Старшіе (или оберъ) машинисты	3	1.200	1	1.800	1	1.400		
Промывальщики	{	9	276	—	—	5	240	
		2	240					
		6	228					
Трубочисты	—	—	—	—	—	—		
Кочегары ночные	—	—	—	—	—	—		
Кочегары дневные	—	—	—	—	—	—		
Ламповщики	—	—	3	228	5	240		
Десятники при поворотныхъ кругахъ	{	4	228	{	6	252	—	
		14	192		9	192		
Рабочіе »	{	24	192	35	156	—	—	
		82	132					
Сторожа при конторахъ	{	2	192	—	—	5	120	
		7	156					
Сторожа при депо и сараяхъ	{	10	192	17	156	10	120	
		49	156					
Конторы и счетоводство по депо.								
Письмоводители	{	2	780	—	—	—	—	
		6	720					
		1	660					
Конторщики	{	1	480	1	900	{	3	540
		11	360				2	480
Табельщики	{	8	600	3	660	{	3	360
		1	540				2	300

Курско-Харьково Азовская дорога.		Московско-Врестская дорога.		Привислянская дорога.		Юго-Западная дорога.	
Число агент- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
—	—	—	—	—	—	—	—
{ 1 2	{ 1.860 1.620	1	1.500	2	1.200	{ 5 4	{ 1.500 1.200
10	360	8	216	2	300	17	300
{ 1 13	{ 189 180	11	180	—	—	—	—
{ 2 9	{ 360 300	—	—	5	300	—	—
{ 10 1	{ 240 216	{ 16 6	{ 216 180	5	240	{ 4 1 32	{ 300 180 240
{ 1 3	{ 240 180	8	360	2 3	240 180	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	76	144	—	—	—	—
—	—	10	144	6	216	—	—
{ 5 1 16	{ 180 216 144	19	180	7	180	{ 4 75	{ 180 144
—	—	—	—	—	—	{ 1 1 1	{ 750 765 735
{ 3 2	{ 480 420	{ 3 8	{ 540 360	—	—	{ 5 10 4 1 3	{ 720 600 540 480 660
{ 5 4 1	{ 480 540 600	{ 1 5	{ 600 480	{ 1 5	{ 600 480	{ 4 1 7	{ 660 540 480

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Ниже- городская.		Бурско-Кіевская дорога.	
	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
Кладовщики	—	—	—	—	—	—
Переписчики	—	—	1	192	—	—
Отопленіе паровозовъ.						
Дровоклады	—	—	—	—	{ 14 97	180 108
Водоснабженіе парово- зовъ.						
Машинисты водокачекъ	{ 4 31	390 312	{ 3 12 4	360 300 240	14	300
Кочегары водокачекъ	34	144	14	156	{ 11 13	180 144
Водоливы	{ 2 2	144 132	7	156	—	—
Ревизоры водокачекъ	—	—	—	—	—	—
Слесари для водокачекъ	—	—	—	—	—	—
Резервуарные сторожа	—	—	—	—	—	—
Ремонтъ паровозовъ и тендеровъ.						
Начальники мастерскихъ	—	—	1	4.000	1	2.400
Помощники ихъ	—	—	—	—	—	—

Курско-Харьково-Азовская дорога.		Московско-Брестская дорога.		Привислянская дорога.		Юго-Западные дороги.	
Число агент-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
—	—	5	480	5	480	—	—
—	—	—	—	—	—	{ 1 1 4 6	480 440 420 360
—	—	—	—	—	—	—	—
{ 3 7 19 8	480 420 360 300	{ 11 40	300 240	{ 28 4 1	800 420 480	{ 1 4 21 27	600 540 480 360
33	180	—	—	—	—	{ 4 8 56	180 300 240
—	—	—	—	—	—	—	—
1	900	2	1.500	{ 1 1	900 720	{ 2 2	1.200 600
4	600	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	{ 72 2	180 144
1 1	3.600 2.800	2	3.300	1	2.400	{ 1 1 1	5.000 4.000 2.400
—	—	—	—	—	—	{ 1 1 1	2.600 2.400 2.000

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Нижне- городская дорога.		Курско-Кіевская дорога.	
	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
Мастера по большому ре- монту	—	—	{ 1 5	1.800 1.200	{ 2 1	1.200 720
Мастера по малому ремонту.	{ 3 2 1	1.800 1.080 900	—	—	2	720
Помощники мастеровъ по большому ремонту	—	—	{ 4 1 2	900 720 600	—	—
Машинисты постоянной ма- шины	7	390	2	390	{ 1 1	420 300
Кочегары	9	192	{ 2 1	352 192	2	144
Десятники надъ чернорабо- чими	—	—	1	600	—	—
Десятники надъ сторожами .	—	—	1	390	—	—
Смазчики приводовъ	—	—	—	—	—	—
Письмоводители	—	—	1	900	—	—
Переписчики	—	—	1	390	1	300

Курско-Харьково-Азовская дорога.		Московско-Брестская дорога.		Привислянская дорога.		Юго-Западные дороги.			
Число агентов.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентов.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентов.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агентов.	Годовой окладъ въ рубляхъ.		
{ 2 2 2	1.500	6	1.500	1	1.500	{ 1 1 1 2 1 2 1 1 1 1 1 1 1	2.400		
	1.200						1.800		
	1.000						1.320		
4	900	—	—	—	—		1.800		
							900		
1	900	1	720	3	900		2	1.200	
							{ 2 2 3	600	2
300	900								
540	300								
{ 2 1	240	2	180	1	300		{ 3 13 4	300	
	300							240	
{ 1 1	300	—	—	—	—		—	—	
	240							—	
—	—	—	—	—	—	—	—		
1	360	4	300	—	—	—	—		
{ 1 1 1	960	—	—	1	600	{ 1 1 1	960		
	720						720		
	600						600		
{ 1 1	420	—	—	—	—	{ 2 1	420		
	360						360		

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Нижегородская дорога.		Курско-Кіевская дорога.	
	Число аген-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
Старшіе счетоводы	—	—	1	1,800	—	—
Счетоводы	{ 5 2	660 540	{ 1 1 1 1	960 900 720 600	{ 1 1 1 1	840 720 600 480
Табельщики	{ 2 3	600 540	{ 1 4 2	660 540 480	{ 1 2 2	600 360 300
Журналисты	—	—	—	—	—	—
Смотрителя мастерскихъ	—	—	—	—	1	750
Сторожа	{ 8 13	192 156	11	156	8	120
Чертежники	—	—	—	—	1	480
Кладовщики	—	—	—	—	1	600
Дамповщики	—	—	—	—	—	—
Ремонтъ вагоновъ.						
Начальникъ вагонной службы.	—	—	—	—	1	1,200
Вагонные мастера	{ 1 1	1,860 1,500	{ 1 1	1,500 1,200	{ 2 1	840 1,200
Помощники ихъ	2	1,200	{ 5 3	900 720	2	480
Десятники при Императорскихъ вагоновъ	1	540	—	—	—	—

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Ниже- городская дорога.		Курско-Киевская дорога.	
	Число агеп- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агеп- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агеп- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
Ревизоры вагоновъ	{ 1 2	1.200 900	2 2	{ 660 540	1	720
Кочегары	2	192	2	144	—	—
Десятники надъ чернорабо- чными	1	540	—	—	—	—
Инструментальщики	—	—	—	—	—	—
Смотрителя колеснаго парва.	1	900	—	—	—	—
Техническіе агенты по кон- венціямъ	{ 1 1	1.800 720	—	—	{ 1 2 2	1.200 720 480
Приемщики вагоновъ съ чу- жизъ дорогъ	{ 2 4 1	1.080 660 720	1	720	4 1	480 480
Агенты по запаснымъ частямъ.	1	660	—	—	—	—
Письмоводители	1	660	—	—	—	—
Канторщики	1	480	1	540	2	300
Табельщики	3	540	{ 1 2 1 1 1	720 600 540 480 390	—	—
Сторожа	29	192	26	156	9	96
Осмотрщики (стукольщики) поѣздовъ	—	—	—	—	22	360

Курско-Харьково-Азовская дорога.		Московско-Врестская дорога.		Привислянская дорога.		Юго-Западная дорога.	
Число агент-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число агент-товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
—	—	1	2,000	{ 1 1	900 420	—	—
1	216	—	—	—	—	—	—
1	240	{ 2 2	360 300	—	—	—	—
—	—	{ 2 2	420 480	—	—	—	—
1	800	—	—	—	—	—	—
{ 1 6	720 600	—	—	{ 2 1 1 1	1,080 720 600 540	{ 1 4 1 1	900 720 600 560
14	420	6	600	1	480	5	480
—	—	{ 1 1	1,200 500	1	600	—	—
1	600	—	—	—	—	—	—
{ 1 1 1	900 480 540	{ 2 2	480 240	—	—	1	480
2 2	480 420	—	—	—	—	—	—
{ 1 10	180 144	—	—	—	—	2 3	240 180
{ 10 11 28	480 420 360	{ 1 14	900 600	{ 4 12 2 3	600 420 540 480	{ 2 3 8 28 31 3 11 8	900 720 600 480 420 360 300 175

Наименованіе должностей.	Николаевская дорога.		Московско-Ниже- городская дорога.		Курско-Кіевская дорога.	
	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.	Число аген- товъ.	Годовой окладъ въ рубляхъ.
Смазчики	—	—	—	—	67	180
Обтирщики паровозные . . .	—	—	—	—	50	120
Обтирщики вагонные	—	—	—	—	30	120
Ревизоры складовъ	—	—	—	—	—	—
Газовщики	1	720	—	—	1	300
Рабочіе при немъ	2	312	—	—	—	—
Столяры	—	—	—	—	—	—
Шорники (для приводовъ) . .	—	—	—	—	—	—

Курско-Харьково-Азовская дорога.		Московско-Брестская дорога.		Привислянская дорога.		Юго-Западная дорога.	
Число агентств.	Годовой оклад в рублях.	Число агентств.	Годовой оклад в рублях.	Число агентств.	Годовой оклад в рублях.	Число агентств.	Годовой оклад в рублях.
{ 1 52 6	240 216 180	{ 46 60	180 360	{ 2 7 40	540 300 240	{ 99 29 70 95	180 240 144 120
—	—	32	144	—	—	10	240
—	—	—	—	{ 3 6 13	360 200 180	7	240
—	—	1	2.100	—	—	—	—
1	360	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—
8	420	—	—	—	—	—	—
1	240	—	—	—	—	—	—

~~БИБЛИОТЕКА БССР~~

БИБЛИОТЕКА БССР

