

852 В-430

17-14 124

IV-B

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

Шкафъ	8
Полка	17
Мѣсто	36

В. XIII.

O. T. П.

СПР. БИБЛИОТЕКА

№ 289

МАТЕРІАЛЫ КЪ ВОПРОСУ

О РЕОРГАНИЗАЦИИ ОТЧЕТНОСТИ

КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

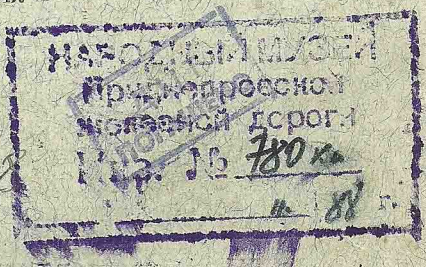
Отвѣты мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ
на вопросы, поставленные письмомъ г. Предѣдателя Особой
Высшей Комиссіи отъ 18 декабря 1909 г.

Часть III.

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



145-С-72



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

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

1910.

Слѣдующіе Труды Комиссіи:

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

№№ вы-
пусковъ.

Цѣна.
Р. К.

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| I. Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для вѣсторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи | — 75 |
| II. Историческій очеркъ учрежденія, подъ предѣтельствомъ Генераль-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ | — 20 |
| III. Нѣсколько соображеній полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ. | 1 — |
| IV. О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ. | 1 50 |
| V. Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ | 3 — |
| VI. Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплуатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г.г. | — 20 |
| VII. О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейской Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ | — 75 |
| VIII. Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій | 1 — |
| IX. Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижнаго состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ контролахъ при службѣ подвижнаго состава и тяги,—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ | 1 — |
| X. Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло. И. Рербергъ. | 1 — |
| XI. Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ | 3 — |
| XII. О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ. | 1 — |
| XIV. Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.; перевелъ Н. Петровъ | 3 — |
| XV. Таблицы результатовъ эксплуатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г. | 3 — |

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

В. XIII.

МАТЕРІАЛЫ КЪ ВОПРОСУ
О РЕОРГАНИЗАЦИИ ОТЧЕТНОСТИ
КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

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

Часть III.

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

НАУКОВО-ТЕХНІЧНА БІБЛІОТЕКА
Дніпропетровського національного
університету залізничного транспорту
імені академіка В.Лазаряна

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

ОГЛАВЛЕНІЕ.

	Страницы.
Отвѣты Управленій казспыхъ желѣзныхъ дорогъ:	
Средне-Азіатской	1
Сызрано-Вяземской	48
Сѣверныхъ	102
Сѣверо-Западныхъ	202
Ташкентской	218
Юго-Западныхъ	246
Южныхъ	285

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

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

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

По службѣ Пути.

Отвѣтъ на вопросъ 4-й.

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

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

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

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

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

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

По службѣ Движенія.

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

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

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

По службѣ Тяги.

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 6-й.

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

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

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

ной стоимости, то всё новые работы, которые производятся за счет иных кредитов (по ведомости дополнительных работ с коммерческой целью, по перечню работ со специальной целью и за счет чрезвычайных работ), надлежит включать в увеличение капитальной стоимости дороги и, повидному, нет оснований не включать в капитальную стоимость дороги таких работ, как постройка новых паровозов и вагонных мастерских, усиление мостов, смягчение уклонов, так как едва-ли правильно, в данном случае, исходить из того принципа, что в инвентарную стоимость дороги можно включать только те улучшения, которые дают либо сокращение эксплуатационных расходов, либо повышение дохода дороги (увеличение ее рыночной стоимости), ибо при таком условии для каждого случая того или другого улучшения даже для одной и той же дороги явилась бы почти всегда неразрешимая задача: создает ли данное улучшение в конечном результате увеличение дохода или уменьшение расхода, или не создает.

Как пример подобной неразрешимости можно привести невыясненность до настоящего времени, какое движение товарных поездов выгоднее: малыми ли составами с большой скоростью, или большими составами с малой скоростью, а между тем, с данным вопросом связано огромное большинство расходов по улучшению сети железных дорог.

Вообще же было бы правильнее в увеличение капитальной стоимости дороги включать все новые работы, увеличивающие ценность ее, как предприятия, вне зависимости от того, увеличивает ли доходность этого предприятия та или иная выполненная новая работа. В этих целях, в интересах упрощения дела по определению работ, подлежащих включению в капитальную стоимость дороги, было бы полезно глава II отдела VII-го эксплуатационной сметы придать совершенно определенный характер, дабы в него не вносились работы по возведению новых сооружений, каковыя следовало бы внести исключительно в ведомость дополнительных работ, так как иначе судить о чистом доходе данной дороги чрезвычайно затруднительно, ибо этот доход в настоящее время выражается как в чистом денежном доходе, так и в затратах, произведенных на возведение новых сооружений из средств эксплуатации по гл. II отдела VII.

Что же касается работ, производимых из средств по сбору в $\frac{1}{2}$ коп., то и эти работы, как увеличивающие ценность дороги, правильнее было бы относить к увеличению ее капитальной стоимости, тем более, что с отменой прежней статьи 50-й Общего Устава Российских железных дорог (см. циркуляр Управления железных дорог от 26-го мая 1906 г., за № 21877/122), производство из этого источника расходов временного характера, указанных в записке С. Н. Кульжинского, не может иметь места.

Ответъ на вопросъ 7-й.

Счет стоимости сооружения дороги до сего времени не велся, а потому по пункту а настоящего вопроса никаких сведений не может быть дано, так как стоимость сооружения дороги определена

по данным Государственного Контроля, а следовательно можно допустить, что стоимость возобновления сторѣвшаго имущества въ капитальную стоимость дороги не включена

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

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*) Дальнѣйшія ссылки на этотъ журналъ.

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

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

По главѣ VI. Въ виду разнообразія и большого количества типовъ паровозовъ на Средне-Азиатской дорогѣ запасъ запасныхъ частей подвижного состава признано необходимымъ имѣть не менѣе 200% годового расхода, что составитъ сумму 1.015.200 руб.

По главѣ VII. Расходъ 1906 года въ суммѣ 911.070 руб.; запасъ исчисленъ въ 80% отъ расхода (журналъ Комитета за № 1911), т.-е. съ округленіемъ въ 728.800 р.

По главѣ VIII. Запасъ исчисленъ въ 100% отъ расхода 1906 г., журналомъ же за № 1911 определено имѣть въ запасѣ брусевъ и бревенъ для сл. Тяги 200%, прочихъ лѣсныхъ матеріаловъ 100% (всего по гл. VIII—416.000 р.).

По главѣ IX. Запасъ определенъ въ 70.285 р., что отъ расхода 1906 года въ 217.950 руб. составитъ 32%. По журналу, за № 1911, запасъ исчисленъ въ 25% отъ годового расхода. Увеличеніе объясняется необходимостью имѣть запасъ огнеупорнаго кирпича, глины огнеупорной и цемента въ количествѣ 50% отъ расхода, такъ какъ періодъ наимыгоднѣйшей заготовки этихъ матеріаловъ—только время навигаціи по Волгѣ.

По главѣ X. Запасъ исчисленъ въ 75% отъ расхода 1906 года, какъ определенъ и по журналу за № 1911, т.-е. въ суммѣ 229.000 р.

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

По главѣ XII. Запасъ определенъ въ 50% отъ годового расхода, какъ и по журналу за № 1911, т.-е. въ суммѣ 46.000 р.

По главѣ XIII. Тоже въ суммѣ 129.000 руб.

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

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

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

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

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 11-й.

По службѣ Движенія.

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

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

а. Брезенты:

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

Стоимость паличнаго числа брезентовъ опредѣляется въ 121.548 р.

б. Щиты для перевозки хлѣба насыпью.

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

в. Рѣшетки для перевозки скота.

Такихъ рѣшетокъ на дорогѣ не имѣется.

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

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

Обыкновенно всякое поступленіе въ кассы дороги отъ эксплуатаціи имущества считается доходомъ дороги: неизбежная же порча имущества пополняется изъ специально отпускаемыхъ для ремонта и возобновленія инвентаря кредитовъ. Этотъ порядокъ установился годами и исполнѣ отвѣчаетъ предъявляемымъ требованіямъ.

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

По службѣ Тяги.

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

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

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

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 12-й.

По службѣ Пути.

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

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

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

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

По службѣ Движенія.

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

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

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

По службѣ Тяги.

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

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

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

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

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

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

По Матеріальной службѣ.

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

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

По службѣ Сборовъ.

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

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

По отдѣлу I.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„1) Страхование багажа и товаровъ.

2) Станціонные расходы.

3) За нагрузку, выгрузку и перегрузку.

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

5) За взвѣшивание и перевѣшивание.

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

По отдѣлу II.

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

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

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

По отдѣлу III.

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

2) Заголовки главъ 2, 3 и 4 замѣнить слѣдующими: „2) Комиссіонныя за переводъ наложенныхъ платежей и % за несвоевременные расчеты по ссудамъ“.

„3) Прибыль отъ вспомогательныхъ предпріятій“.

„4) Прибыль по магазину и топливу“.

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

По службѣ Тяги.

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

наибольше крупные дефекты, а именно: полное несоответствие особаго измѣрителя (100 пар. верстъ) для очер. № 246 (отопленіе паровозовъ).

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

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

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

По службѣ Движенія.

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

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

Въ % отъ расхода по отд. IV.

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

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

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

в) агенто́въ передачи, а также вѣсови́чниковъ и конторщи́ковъ при нихъ—на 1000 отправо́къ, переданныхъ на сосѣднія дороги и принятыхъ съ нея;

г) багажныхъ кассиро́въ на 1000 квитанці́й, отобранныхъ и выданныхъ, приравнивая извѣстное число квитанці́й, выданныхъ и отобранныхъ, къ одной товарной накладной:

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

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

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

По очер. № 179 (Содержаніе составительскихъ бригадъ).

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

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

П о о ч е р. № 193. (Расходы по грузовымъ работамъ).

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

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

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

Этотъ измѣритель и даетъ возможность дѣлать правильныя сравненія о дѣйствительной стоимости грузовыхъ работъ на всѣхъ дорогахъ.

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Р а з д ѣ л ъ II.

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

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

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

Р а з д ѣ л ъ III.

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

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

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

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

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

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

Р а з д ѣ л ъ IV.

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

Р а з д ѣ л ъ V.

Р а з д ѣ л ъ VI.

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

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

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

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

По обмѣну вагоновъ.

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

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

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

Кромѣ того числится:

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

Итого . . 2.106.522 руб. 54 к.

Отвѣтъ на вопросъ 17-й.

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

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

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

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

доть въ обязаельныхъ цифрахъ входитъ въ балансь и характеризовать собою, насколько раціонально поставлено дѣло по обмѣну подвижнымъ составомъ.

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

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 18-й.

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

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

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

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 19-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 20-й.

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

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 21-й.

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

Начальникъ дороги, инженеръ (подпись.).

Главный бухгалтеръ (подпись.).

Бухгалтеръ (подпись.).

ВЪДОМОСТЬ

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

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

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

Начальникъ Матеріальной Службы

И. д. Бухгалтера

Старшій Счетоводъ

съ исчисленіемъ количества матеріаловъ, подлежащихъ ликвидированію.

В.		А-Б.		Б-В.		ПРИМѢЧАНІЕ.
Годные запасы, подлежащие зачету изъ наличія на 1-е января 1907 года.		Излишекъ нерасходовавшихся или негодныхъ запасовъ на 1-е января 1907 г. (а-в).		Недостаточность запасовъ или необходимое увеличеніе запасовъ (б-в).		
Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	
889.153	92	140.435	46	511.824	88	
15.789	69	7.207	40	14.326	86	
71.754	39	37.728	71	5.945	61	
119.567	—	594.907	25	20.717	—	
1.250.210	18	27.294	62	545.654	82	
628.388	12	588.800	42	386.811	88	
564.057	49	419.991	26	164.742	51	
264.778	95	178.201	94	151.221	05	
67.453	13	108.358	09	2.832	37	
172.231	14	108.318	46	56.768	86	
40.000	—	4.080	88	—	—	
45.000	14	3.990	81	1.230	86	
113.137	03	205.154	93	15.862	97	
4.191.978	18	2.424.470	23	1.877.939	67	

(подпись).

(подпись).

(подпись).

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

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

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

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

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

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

Послѣдняя сумма опредѣлена Хозяйственнымъ отдѣломъ на основаніи нижеслѣдующихъ соображеній:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Соглашаясь съ мнѣніемъ Контроля о достаточности 10% запаса шпаль и брусевъ, но отрицая надобность въ денежномъ кредитѣ, равномъ ⅓ части годового расхода шпаль и брусевъ, Хозяйственный отдѣлъ признаетъ необходимымъ исчислить запасъ не въ зависимости отъ расходовъ 1900 года, а въ ⅓ часть отъ количества шпаль, уложенныхъ въ главномъ пути.

При длинѣ главнаго пути въ 2.362 версты число лежащихъ въ пути шпаль составляетъ 2.362×1.500 , а при ежегодной смѣнѣ ⅓ части, часть 699.600 шпаль округленно 700.000 шпаль, что составитъ, по цѣнѣ 1 р. 20 к.—840.000 руб. Запасъ переводныхъ брусевъ Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы, согласно заключенія Контроля, принять въ 10% отъ расхода и опредѣлить въ суммѣ 9.000 руб.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

За указанными измѣненіями размѣръ оборотнаго капитала опредѣлится въ 2.872.500 руб.

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

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

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

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

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

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

Эта послѣдняя сумма подраздѣляется на слѣдующія категоріи:

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

Хозяйственный отдѣлъ полагалъ бы:

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

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

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

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

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

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

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

П о с т а н о в и л и: 1) Не считая стоимости колеснаго парка, снѣговыхъ защитъ, военныхъ приспособленій, опредѣлить размѣръ оборотнаго капитала на 1 января 1901 г. въ 2.872.500 руб., а за прибавленіемъ 162.500 руб. на приобрѣтеніе запасовъ матеріаловъ для новыхъ работъ и 35% отъ стоимости матеріаловъ, расходъ конхъ пропорціоналенъ размѣрамъ движенія, установить размѣръ оборотнаго капитала на 1 января 1904 года въ 3.700.000 рублей.

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

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

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

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

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

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

Подлинный за надлежащими подписями.

Съ копіей вѣрно: Бухгалтеръ (подпись).

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

Общая сумма дохода.

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

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

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

Начальникъ службы Сборовъ (подпись).

Начальникъ отдѣла счетоводства (подпись).

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

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

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкам до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, совершасымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.	Примѣчаніе.		
	С у м м а.							
	Руб.	К.	Руб.	К.			Руб.	К.
Чарджуйская инженерная дистанція	407	72	—	—	407	72		
Главное военно-медицинское Управление	343	72	82	03	425	75		
Асхабадскій продовольствен. магазинъ	2,097	93	388	83	2,486	76		
Ташкентскій продовольствен. магазинъ	—	—	17	76	17	76		
СПБ. складъ огнестрѣльн. пр.	—	40	3,601	71	3,602	11		
Управление Ижевск. завода	330	71	—	—	330	71		
Главный Штабъ	15	24	42	05	57	29		
Гл. артиллер. Управление	1,541	22	2	04	1,543	26		
Туркестанск. окр. арт. Упр.	—	—	4,485	68	4,485	68		
С.-Петербург. „ „ „	—	—	26	21	26	21		
Омское „ „ „	—	—	2	05	2	05		
Варшавское „ „ „	—	—	1,156	20	1,156	20		
С.-Петербург. арт. складъ	—	—	1,334	62	1,334	62		
Московскій „ „	—	—	14	51	14	51		
Александропольск. „	—	—	7	43	7	43		
Тифлиссскій „ „	—	—	1	77	1	77		
Кіевскій „ „	—	—	498	01	498	01		
Асхабадскій „ „	—	—	2,572	11	2,572	11		
Варшавскій „ „	—	—	1	66	1	66		
Казанскій „ „	—	—	1,014	55	1,014	55		

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

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/72.		По перевозкамъ, со-вершасямъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.	Примѣчаніе.		
	С у м м а.							
	Руб.	К.	Руб.	К.			Руб.	К.
Усть-Двинск. крѣп. артилл.	—	—	40	87	40	87		
Хорошевскій интенд. складъ	—	—	10	58	10	58		
Тифлисскій вещевой инд. скл.	—	—	40	92	40	92		
Кіевскій „	—	—	3	80	3	80		
Двинскій „	—	—	88	87	88	87		
Духовнаго Правленія воен. морского Д-ва	—	—	151	76	151	76		
Комит. по постройкѣ въ крѣп. Кушка церкви.	—	—	302	18	302	18		
Заводъ военно-врачебн. заготовленій	—	—	17	69	17	69		
Кокандск. уѣзд. нач.	—	—	46	—	46	—		
Начальн. Скобелевск. уѣзда	—	—	62	—	62	—		
„ Андижанск. „	—	—	36	—	36	—		
Скобелевск. воинск. нач.	—	—	11	—	11	—		
Воен. Губерн. Ферганск. обл.	—	—	27	—	27	—		
„ „ Самарканд. „	—	—	22	—	22	—		
Нач. Аму-Дарьинск. отд.	—	—	18	—	18	—		
Ферганск. обл. Правленіе	—	—	20	62	20	62		
Сыр-Дарьинское „	—	—	58	—	58	—		
1 Закасп. желѣзнодорож. бат.	—	—	38	—	38	—		
2 „ „ „	—	—	39	—	39	—		
3 Зирабулакск. рез. бат.	—	—	1	80	1	80		
5 Туркест. стрѣлк. бат.	—	—	134	63	134	63		

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

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкам до 1907 г. снесено об. дох. согласно прик. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
2 Уральскій казач. полкъ . . .	—	—	1 04	—	1 04	—	
2 Оренбургскій „ „ . . .	—	—	10 46	—	10 46	—	
4 „ „ „ . . .	—	—	—	63	—	63	
6 „ „ „ . . .	—	—	—	40	—	40	
	581,753	02	561,284	59	1.143,037	61	
Туркестанская желѣзнодорожная бригада по льготному тарифу № 19 1907 года.							
Командиръ 1 Закасп. жел.-дор. баталіона	—	—	5,491	60	5,491	60	
Командиръ 2 Закасп. жел.-дор. баталіона	—	—	1,527	71	1,527	71	
Командиръ Кушкинской полевой желѣзнодорож. роты . . .	—	—	840	94	840	94	
Штабъ бригады	—	—	610	67	610	67	
	—	—	8,470	92	8,470	92	
Министерство Внутрен. Дѣлъ.							
Главное Тюремн. Управление.	30,338	81	27,392	44	57,731	25	
Департаментъ Общихъ Дѣлъ.	—	—	682	24	682	24	
Тоже по фактурнымъ перевозкамъ	—	—	73	65	73	65	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкам до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.				По перевозкам, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.				ВСЕГО.	Примѣчаніе.
	С		У		М		М			
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
Министерство Финансовъ.										
Штабъ отдѣльнаго корпуса пограничной стражи	—	—	1.485	62	1.485	62	1.485	62		
Разныя учрежденія.										
Кокандск. уѣздн. начальникъ.	—	—	—	46	—	46	—	46		
Воен. Губернат. Ферган. Обл.	—	—	—	27	—	27	—	27		
Бухарское Правительство . . .	—	—	126	36	126	36	126	36		
Правленіе Кит.-Вост. дороги .	—	—	72	60	72	60	72	60		
Жандармское Упр. Ср.-Аз. ж.д.	—	—	85	58	85	58	85	58		
Штабъ Отд. Корп. Жандарм.	—	—	3	44	3	44	3	44		
Нач. Туркестанск. почтово-телеграфнаго округа	—	—	53	95	53	95	53	95		
	—	—	342	66	342	66	342	66		
Итого . . .	612.091	83	599.732	12	1.211.823	95	1.211.823	95		
2) за отпущенные материалы и произведенныя работы.										
Амударьинская флотилія . . .	—	—	—	—	53.916	84	53.916	84		
Андижанскій продовольствен. магазинъ	—	—	—	—	—	1.66	1.66	1.66		
Андижанское уѣздн. Управ. . .	—	—	—	—	1.276	84	1.276	84		
Асхабадскій уѣздный Нач. . .	—	—	—	—	13.45	13.45	13.45	13.45		

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.				По перевозкамъ, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.	Примѣчаніе.
	С у м м а.							
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
Асхабадская инженерная дистанція	—	—	—	—	2.421	19		
Атекскій приставъ	—	—	—	—	15	81		
Андижанское казначейство.	—	—	—	—	16	80		
Военное Вѣдомство.								
За командировки служащихъ по случаю минувшей войны.	—	—	—	—	10.549	39		
Жандармск. полиц. Управл.	—	—	—	—	3.777	07		
Завѣдующій Каахкинскимъ лазаретомъ.	—	—	—	—	338	80		
Интендантское Управл. 2-го Туркестанскаго армейскаго корпуса	—	—	—	—	1.139	23		
Красноводскій мѣстный лазареть	—	—	—	—	310	19		
1-й Закаспійскій жел.-дорожн. батал.	—	—	—	—	10.961	44		
6-я Мортирн. батарея	—	—	—	—	856	62		
4-я Кубанск. казач. батарея	—	—	—	—	1.375	75		
Меанскій отрядъ пограничной стражи	—	—	—	—	16	83		
Хивабадскій отрядъ погран. стражи	—	—	—	—	142	28		
2-й Закаспійскій жел.-дорожн. батал.	—	—	—	—	11.019	64		
Кункинская полевая ж.-дор. рота	—	—	—	—	9.334	13		

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

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкам, до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074772.				По перевозкамъ, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.	Примѣчаніе.
	С у м м а.							
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
Тедженское уѣздное управленіе	—	—	—	—	552	91		
Туркестанск. ж.-д. бригада	—	—	—	—	2.543	95		
Экспедиція Заготовл. Госуд. бумагъ	—	—	—	—	281	90		
Постройка Оренбургъ - Ташкентской жел. дор.	—	—	—	—	78.195	89		
Асхабадское техническ. учил. Ташкентское " "	—	—	—	—	20.067	34		
Ташкентское " "	—	—	—	—	2.811	85		
Итого	—	—	—	—	224.988	22		
Всего по пункту А	612.091	83	599.732	12	1.436.812	17		
Б. За желѣзными дорогами.								
Владикавказская жел. дор.	—	—	—	—	2	75		
Закавказскія " "	—	—	—	—	6.444	60		
Моск.-Курск.-Нижегор. ж. д.	—	—	—	—	3.960	79		
Привислинскія жел. дор.	—	—	—	—	1.825	20		
Рязанско-Уральская жел. дор.	—	—	—	—	80	—		
Риго-Орловская " "	—	—	—	—	30	—		
Сызрано-Вяземская " "	—	—	—	—	862	44		
Сибирская " "	—	—	—	—	2.963	75		
Самаро-Златоустовск. " "	—	—	—	—	59.675	75		

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Сѣверная жел. дор.	—	—	—	—	15	60	
Ташкентская жел. дор.	—	—	—	—	92.698	50	
Юго-Западная „ „	—	—	—	—	355	30	
Всего по пункту Б .	—	—	—	—	168.909	77	
В. За частными транспортными предприятиями.							
Компанія Надежда	—	—	—	—	389.145	93	
Россійскимъ Обществомъ	—	—	—	—	747	33	
Русскимъ Обществомъ	—	—	—	—	26	71	
Волжско-Камскимъ Обществ.	—	—	—	—	112	12	
Всего по пункту В .	—	—	—	—	390.032	09	
Г. За служащими дороги.							
Буцковъ, мастеръ гл. мастерскихъ	—	—	—	—	202	26	
Инспекторъ народныхъ учил.	—	—	—	—	132	39	
Московская Матвѣевская биржевая артель	—	—	—	—	756	34	
Полушко, конторщ. сл. Пути.	—	—	—	—	8	—	
Толоконниковъ, счетоводъ гл. бухгалтеріи	—	—	—	—	85	84	
Шелковскій, инженеръ, инженеръ для особыхъ поручен.	—	—	—	—	82	74	
	—	—	—	—	1.267	57	

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкамъ до 1907 г. снесено об. док. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/62.				По перевозкамъ, со-вершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.	Примѣчаніе.
	С		у		м			
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.		
Долговъ служащихъ на 1 января 1909 года состояло.								
Начеты сл. Сборовъ, отнесенные на дебетъ сл. Движенія и числящіяся на 1 января 1909 года.								
Начальники станцій	—	—	—	—	8.926	31		
Ихъ помощники (какъ времен. замѣстители начальниковъ станцій)	—	—	—	—	736	64		
Товарные кассиры	—	—	—	—	3.787	86		
Багажные кассиры	—	—	—	—	269	63		
Билетные кассиры	—	—	—	—	2.876	56		
Итого . . .	—	—	—	—	16.597	—		
Всего по пункту Г. .	—	—	—	—	17.864	57		
Въ томъ числѣ показано рас-траченныхъ бывшими агентами дороги, нынѣ уволенными отъ службы:								
Начальникъ ст. Доброправовъ.	—	—	—	—	2.800	25		
Помощникъ нач. ст. Шаликашвили	—	—	—	—	568	93		
Нач. ст. Абрамовъ	—	—	—	—	602	92		
„ „ Вершковскій	—	—	—	—	344	43		

НАИМЕНОВАНИЕ УЧРЕЖДЕНИЙ.	По перевозкам до 1907 г. снесено об. дох. согласно циркул. Упр. дорогъ отъ 27/IV—07. № 57/1074/772.		По перевозкамъ, совершаемымъ въ 1907 и 1908 годахъ.		ВСЕГО.		Примѣчаніе.
	С у м м а.						
	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	
Товарный кассиръ Румянцевъ.					517	37	*) Умышленно выскалъ по товарной кассѣ ст. Джебель денги безъ вѣдома Начальника станціи и присвоилъ себѣ.
Билетный „ Баскаковъ.	—	—	—	—	1.158	17	
Контрощикъ Дзединъ *) . . .	—	—	—	—	115	47	
Багажный кассиръ Логиновъ.	—	—	—	—	123	84	
Товарный „ Ермаковъ.	—	—	—	—	586	54	
Итого . . .	—	—	—	—	6.817	92	

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

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

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

Всего . . . 5885 „ 24 „

Главный бухгалтеръ (подпись).

Бухгалтеръ (подпись).

Кредиторские списки Средне-Азиатской

Наименование кредитовъ.	Общая сумма ассигнованныхъ денежныхъ кредитовъ.		Общая сумма денежныхъ расходовъ во время дѣйствія кредита (безъ кредиторск. списковъ).		Остатокъ кредита, подлежащ. къ поступленію въ ресурсы казны.		Кредиты, завленные въ кредитор. списокъ.	
	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.	РУБЛИ.	К.
§ 7 ст. 1 см. Упр. ж. д. 1907 г.	1.301.281	—	1.168.149	84	—	—	521.119	62
§ 7 „ 2 „ 1907 г.	302.755	—	199.253	50	—	—	224.047	56
§ 8 „ 1 „ 1907 г.	151.325	—	60.239	78	—	—	91.085	22
§ 5 „ 23 „ 1907 г. (рез. эксп.)	95.065	—	94.272	69	—	—	792	31
§ 5 „ 22 „ 1907 г.	220.137	—	201.118	22	—	—	55.176	91
§ 5 „ 18 „ 1907 г. (отд. 7 гл. II)	210.000	—	209.950	68	—	—	38.991	66
§ 5 „ 18 „ 1907 г.	12.133.574	04	11.968.000	96	—	—	983.201	69
§ 4 „ 1 „ 1907 г.	6.590	—	6.477	50	—	—	125	98
§ 3 „ 2 „ 1907 г.	65.100	—	—	—	—	—	65.100	—
§ 3 „ 1 „ 1907 г.	40.474	—	—	—	—	—	40.474	—
31 1903 г.	18.360	—	18.229	24	—	—	131	89
§ 32 ст. 2 см. 1906 г.	354.600	55	228.784	67	—	—	197.145	25
§ 32 „ 1 „ 1906 г.	953.773	—	942.783	67	—	—	716.521	18
§ 29 см. 1906 г. (рез. вст.)	102.925	—	102.144	80	—	—	780	20
§ 28 ст. 3 см. 1906 г.	525.825	—	253.530	56	—	—	274.516	28
§ 23 см. 1906 г. (отд. 7 гл. II).	212.000	—	211.512	17	—	—	91.433	09
Итого	16.693.781	59	15.664.448	28	—	—	3.300.642	84

Главный бухгалтеръ (подпись).

жел. дор. на 1 января 1909 года.

Расходы, произведенные въ 1908 г. за счетъ кредиторскихъ списковъ.	Остатки кредиторскихъ списковъ къ 1-му января 1909 г.	Наличность на 1-е января 1909 г. въ Гл. Казн. и Асхоб. Казн.		Въ томъ числѣ.								Примѣчаніе.
				На оплату кредиторскихъ списковъ.		Суммы, подлежащія зачисленію въ ресс. казны.		Сумма, заявленная въ кредитор. спис. для пере-числен въ друг. источники.				
РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.	РУБЛН. К.
—	521.119 62	133.131 16	—	133.131 16	—	—	—	—	—	—	—	—
—	224.047 56	103.501 50	—	103.501 50	—	—	—	—	—	—	—	—
—	91.085 22	91.085 22	—	91 085 22	—	—	—	—	—	—	—	—
350.00 —	442 31	442 31	—	—	—	—	442 31	—	—	—	—	—
—	55.176 91	19.018 78	—	19.018 78	—	—	—	—	—	—	—	—
—	38.991 66	49 32	—	49 32	—	—	—	—	—	—	—	—
113.084 48	183.022 76	52.485 60	—	52.485 60	—	—	—	—	—	—	—	—
—	125 98	112 50	—	112 50	—	—	—	—	—	—	—	—
64.987 04	112 96	65.100 —	—	65.100 —	—	—	—	—	—	—	—	—
40.473 95	— 05	40.474 —	—	40.474 —	—	—	—	—	—	—	—	—
102 17	29 72	28 59	—	28 59	—	—	—	—	—	—	—	—
102.089 12	95.056 13	6.316 24	—	6.316 24	—	—	—	—	—	—	—	—
10.973 29	575.875 99	16 04	—	16 04	—	—	—	—	—	—	—	—
302 85	461 45	477 35	—	—	—	—	477 35	—	—	—	—	—
260.659 25	13.857 03	21.635 19	—	21.635 19	—	—	—	—	—	—	—	—
30.407 63	1.025 46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
532.429 78	1.800.430 81	533.873 80	—	532.954 14	—	—	919 66	—	—	—	—	—

Разница съ дан-
ными по отчету
вслѣд. того, что
ас. оплачены въ
1909 г.

Бухгалтеръ (подпись).

Отвѣты Управленія Сызрано-Вяземской желѣзной дороги на вопросный листъ Высочайше учрежденной Особой Высшей Комиссiи для всесторонняго изслѣдованiя желѣзнодорожнаго дѣла въ Россiи.

Отвѣтъ на вопросъ 1-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 2-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 3-й.

Данными для опредѣленiя стоимости дороги по отчету дороги за 1907 г. служатъ слѣдующiя цифры:

а) стоимость дороги (стр. 92)	88.209.904 р. 38 к.
б) дополнительныя сооруженiя и работы (стр. 98)	2.161.113 „ 02 „
в) инвентарное имущество (стр. 105)	2.861.800 „ 68 „
г) подвижной составъ (стр. 105)	34.519.129 „ 49 „

127.751.947 р. 57 к.,

въ таблицѣ же показано 130.889.772 р. — к., т.-е. болѣе на 3.137.824 р. 43 к. Выяснить эту разницу, за отсутствiемъ свѣдѣнiй о томъ — изъ какихъ источниковъ взяты данныя для таблицы — не представляется возможнымъ.

Отвѣтъ на вопросъ 4-й.

По службѣ Пути.

Для опредѣленiя фактической инвентарной стоимости дороги, по службѣ Пути необходимо оцѣнить слѣдующiя составныя ея части: земляное полотно, верхнее строенiе, искусственныя сооруженiя, принадлежности станцiй и гражданскiя сооруженiя.

Наиболѣе подходящiй и непреувеличенный противъ существующихъ рыночныхъ цѣнъ, способъ оцѣнки дороги необходимо признать слѣдующiй:

а) земляное полотно — по дѣйствительному объему и по среднимъ цѣнамъ, выяснившимся при постройкѣ новыхъ линiй ближайшихъ раiоновъ:

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

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

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

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

е) инвентарь службы Пути: по цѣнамъ года оцѣнки, со скидкою отъ 10 до 50%.

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

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

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

По службѣ Движенія.

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

По службѣ Тяги.

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

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

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

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

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

Водопроводы и ихъ части по указаніямъ практики относительно продолжительности ихъ службы можно бы оцѣнить скидывая съ временной ихъ стоимости по $1\frac{1}{20}\%$ за каждый годъ службы.

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

Отвѣтъ на вопросъ 5-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 6-й.

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 7-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 8-й.

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 9-й.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 10-й.

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

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

Итого . . . 2.877.997 руб. — к.

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 11-й.

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 12-й.

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

По службѣ Сборовъ.

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

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

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

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

По Врачебной службѣ.

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

Отдѣлъ II, гл. 2. Содержаніе Врачебной части.

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

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

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

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

По Матеріальной службѣ.

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

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

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

По службѣ Пути.

Измѣненій не требуется.

По службѣ Движенія.

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

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

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

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

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

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

По службѣ Тяги.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Такое раздѣленіе предусматривается въ виду слѣдующихъ соображеній:

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

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

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

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

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

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

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 13-й.

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

Отвѣтъ на вопросъ 14-й.

По службѣ Сборовъ.

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

По Врачебной службѣ.

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

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

По Матеріальной службѣ.

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

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

По службѣ Пути.

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

По службѣ Движенія.

Представляется желательнымъ внести для освѣщенія отчета нижеслѣдующіе измѣрители:

1) Число остановочныхъ пунктовъ для дороги №№ 177, 183, 184, 189, 190, 191, 192 и 218.

2) Число стрѣлокъ—для № 180.

3) Число маневровыхъ паровозовъ для № 179.

4) Число депешъ для №№ 212, 219, 220.

5) Число телеграфныхъ столбовъ №№ 221, 222, 223.

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

По службѣ Тяги.

Желательно установить слѣдующіе особые измѣрители:

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

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

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

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

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

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

Отвѣтъ на вопросъ 15-й.

По службѣ движенія.

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

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

Б. На практикѣ не наблюдалось затрудненій въ соотвѣтственномъ распределеніи расходовъ по №№ 199, 305 и 305, ибо таковыя кредиты предвидяты совершенно объединенныя требованія.

По службѣ Тяги.

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

Отвѣтъ на вопросъ 16-й.

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

1. По доходу.

А. Доли казенныхъ учрежденій.

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

Г. Служащихъ.

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

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