

385.4  
0-64



Отд. II Шк. 12  
Инв. 1036 Пол. 2

# ОРГАНИЗАЦІЯ ХОЗЯЙСТВА

НА АНГЛІЙСКИХЪ

В. 608  
1

# ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

~~172  
17153~~

~~172  
155~~

Изданіе Управленія желѣзныхъ дорогъ.

~~172  
1720~~



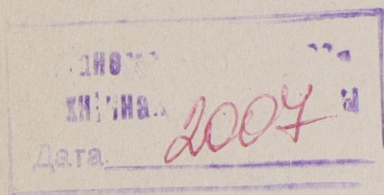
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія А. Г. Фарбера, Казначейская, № 3.  
1901.

1991

В. 600  
1

Организація



ХОЗЯЙСТВА

НА

АНГЛІЙСКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГАХЪ.

12868

---

Изданіе Управленія желѣзныхъ дорогъ.

---

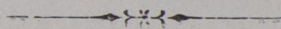
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія А. Г. Фарбера, Казначейская, 3.  
1901.

## ПРЕДИСЛОВІЕ.

Настоящее описаніе организаціи административной части и способовъ учета доходовъ и, главнымъ образомъ, эксплуатаціонныхъ расходовъ на нѣкоторыхъ англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ является результатомъ осмотра шести большихъ желѣзнодорожныхъ линій, а именно: дорогъ Большой Восточной (Great-Eastern), Большой Сѣверной (Great-Northern), Большой Западной (Great-Western), Сѣверо-Западной (North-Western), Средиземной (Midland) и Сѣверо-Восточной (North-Eastern), произведеннаго по порученію Управленія желѣзныхъ дорогъ въ началѣ 1900 года и заключаетъ въ себѣ лишь такія стороны и особенности указанной организаціи, которыя могутъ представлять интересъ для русскихъ дорогъ.

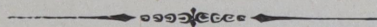
Описаніе это касается центральнаго органа (Правленія) и главнѣйшихъ службъ (отдѣловъ) мѣстнаго Управленія: движенія, пути, подвижнаго состава и тяги, матеріальной и бухгалтеріи. Особенно мало мѣста удѣлено доходному отдѣлу въ виду того, что на отдѣлѣ этомъ, по его особенной постановкѣ, пришлось бы слишкомъ долго останавливаться и такимъ образомъ отвлечь вниманіе отъ прочихъ.



## Содержаніе описанія.

	Стр.
1. Правленіе, его организація, отдѣльные комитеты. . . . .	2
2. Управленіе дороги, Управляющій дорогою. . . . .	5
3. Организація службы Управляющаго или службы движенія. . . . .	6
4. Съѣзды агентовъ службы движенія. . . . .	7
5. Порядокъ представленія разнаго рода проектовъ. . . . .	8
6. Размѣры движенія . . . . .	9
7. Скорость пассажирскихъ поѣздовъ. . . . .	9
8. Приемъ служащихъ въ конторы, экзамены. . . . .	11
9. Пенсіонная касса и кассы взаимопомощи. . . . .	16
10. Служба (отдѣлъ) пути. . . . .	20
Раздѣленіе на участки . . . . .	21
Организація работъ на участкахъ. . . . .	21
Учетъ заработка рабочихъ. . . . .	23
Номенклатура расходовъ рабочей силы. . . . .	25
Учетъ и храненіе матеріаловъ. . . . .	25
Храненіе «тяжелыхъ» матеріаловъ. . . . .	27
Расчетъ подрядчиковъ. . . . .	28
Номенклатура отчетовъ службы пути. . . . .	28
Статистика и счетоводство службы пути. . . . .	29
Книги кредитовъ. . . . .	31
Отчисленія (возобновительные фонды). . . . .	32
Расходы службы пути. . . . .	34
11. Служба (отдѣлъ) подвижнаго состава и тяги. . . . .	34
Составленіе смѣтъ и надзоръ за кредитами. . . . .	36
Учетъ отдѣльныхъ операцій. . . . .	39
Склады запасныхъ частей. . . . .	39
Учетъ работы мастерскихъ и порядокъ уплаты рабочимъ. . . . .	40
Номенклатура расходовъ службы тяги. . . . .	41
Вагонная служба. . . . .	44

	Стр.
Статистика. . . . .	46
Вѣсь поѣзда. . . . .	47
Расходы службы тяги. . . . .	47
Мастерскія, какъ особыя колоніи, дома рабочихъ и т. п. . . . .	47
Институты механиковъ. . . . .	48
Врачебная помощь, бани, парки, столовые. . . . .	51
<b>12. Матеріальная служба (отдѣлъ). . . . .</b>	<b>51</b>
Заготовка матеріаловъ. . . . .	52
Оборотные капиталы. . . . .	53
Склады матеріальной службы. . . . .	54
Фактурованіе матеріаловъ. . . . .	55
Принципъ, «правая рука не должна знать, что дѣлаетъ лѣвая». . . . .	56
Организація складовъ . . . . .	56
<b>13. Служба (отдѣлъ) счетоводства. . . . .</b>	<b>60</b>
Значеніе главнаго бухгалтера. . . . .	60
Полугодовые отчеты. . . . .	62
Отдѣлъ контроля доходовъ . . . . .	65
Отдѣлъ станціонный. . . . .	66
Собственно бухгалтерія. . . . .	68
Журналь, главная книга и т. п. . . . .	68
Сроки составленія годовыхъ отчетовъ. . . . .	71
<b>14. Старые матеріалы. . . . .</b>	<b>72</b>



## ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

---

<i>Стран.</i>		<i>Напечатано:</i>	<i>Должно быть:</i>
20	Въ надписи. . . .	Отдѣль службы пути.	Служба (Отдѣль) пути.
21	3 строка снизу. .	взноса	износа
24	13 строка снизу.	инспекторы	инспектора
27	14 строка сверху.	матеріальные на	матеріальные склады на

---

На всемъ земномъ шарѣ насчитывается около 385.000 миль рельсоваго пути, изъ которыхъ 135.000 миль въ Европѣ, 167.000 въ Соединенныхъ Штатахъ и 17.000 въ Индіи. Изъ 135.000 миль въ Европѣ на долю Англїи приходится 21.433 мили, или 32.149 верстъ \*). На всѣ дороги на земномъ шарѣ затрачено 6000 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ и изъ этого числа на долю Англїи 1.100 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ. Между тѣмъ, Англїя по своему пространству представляетъ такую ничтожную величину сравнительно съ прочей Европой и тѣмъ болѣе съ прочими частями свѣта, что такая пропорція затратъ на постройку желѣзныхъ дорогъ и сравнительно ничтожное протяженіе ихъ, говорятъ сами за себя въ смыслѣ чрезвычайнаго интереса къ постановкѣ этого дѣла въ Англїи, въ особенности для насъ, русскихъ.

Матеріаломъ для настоящаго описанія послужилъ осмотръ шести главныхъ англійскихъ дорогъ: Большой Восточной, Большой Сѣверной, Большой Западной, Сѣверо-Западной, Средиземной и Сѣверо-Восточной, общее протяженіе которыхъ составляетъ 9.459 миль или около 14.189 верстъ. Расходы по эксплуатаціи этихъ дорогъ въ общемъ составляютъ 29.856.000 фунтовъ стерлинговъ, или на наши деньги около 290.000.000 рублей. Это самыя большія англійскія дороги, какъ по протяженію, такъ и по расходамъ; къ тому же это и самыя старыя дороги, такъ что осмотрѣть ихъ представляло несомнѣнный интересъ, какъ въ смыслѣ разнообразія ихъ эксплуатаціи, такъ и въ смыслѣ бывшаго постепеннаго въ

---

\*)  $21.433 \times 1,5 = 32,149$  вер., протяженіе-же всей сѣти дорогъ Россійской Имперїи, открытыхъ для правильнаго движенія, на 1 Юля 1900 г. 49.719 вер., въ томъ числѣ эксплуатируемыхъ казною 34.741 вер. съ дорогами. кн. Финляндскаго.

прежнее время прогрессивнаго развитія ихъ, напоминающаго современное состояніе русскаго желѣзнодорожнаго дѣла.

Все англійскія дороги частныя. Было бы слишкомъ долго говорить о той литературѣ, которая образовалась по вопросу о выкупѣ дорогъ въ казну. Вопросъ этотъ слишкомъ жгучъ для англійской публики и по этому поводу исписана масса томовъ. Почти ежегодно дѣлаются представленія въ парламентъ, существуютъ цѣлыя общества, занятія пропагандой выкупа дорогъ въ казну. Тѣмъ не менѣе, какъ ни важенъ этотъ вопросъ для англичанъ, едва ли онъ будетъ рѣшенъ въ благоприятномъ для выкупа въ казну смыслѣ. Въ этой странѣ огромнаго капиталистическаго производства, въ странѣ, въ которой масса капиталовъ ищетъ своего приложенія, выкупъ дорогъ въ казну представляется почти невѣроятнымъ. Капиталисты, обладающіе дорогами, дѣлаютъ все возможное для того, чтобы удовлетворять интересамъ публики, насколько это не отражается на ихъ дивидендѣ, и удержать это предпріятіе за собою. Дивиденды желѣзнодорожныхъ компаній въ Англии сравнительно скромны: нерѣдко можно встрѣтить компаніи, довольствующіяся  $3\frac{1}{2}\%$ ;  $5\%$  считается очень хорошимъ дивидендомъ; только на одной дорогѣ—Сѣверо-Западной—дивидендъ достигаетъ  $7\%$ , причемъ размѣръ дивиденда представляетъ величину довольно постоянную. Это имѣетъ особенное значеніе при обсужденіи того, о чемъ будетъ сказано впоследствии. Если принять во вниманіе, что парламентъ, разрѣшая постройку дороги, обуславливаетъ это разрѣшеніе нѣкоторыми ограниченіями и что, конкуренція дорогъ, соединяющихъ главные пункты, удерживаетъ тарифы на перевозимые грузы на опредѣленной высотѣ, то, станетъ очевиднымъ, какъ важно чрезвычайно бережливое и осмысленное производство расходовъ со стороны администраціи дорогъ для того, чтобы сохранить для желѣзнодорожныхъ компаній постоянный дивидендъ. Эти же соображенія, по всей вѣроятности, играли роль при организаціи надзора за расходами.

### **Правленіе, его организація, отдѣльные комитеты.**

Вся организаціонная жизнь желѣзной дороги всецѣло зависитъ отъ правленія, безъ разрѣшенія коего никакой ра-

сходъ не можетъ быть произведенъ. Кажущіеся для насъ пустыми расходы допускаются лишь послѣ санкціи ихъ или отдѣльными комитетами правленія, или же полнымъ собраніемъ директоровъ. Такимъ образомъ, высшій надзоръ за дорогою принадлежитъ правленію; слѣдующая за нимъ инстанція—управленіе дороги и участковыя управленія, гдѣ таковыя существуютъ.

Правленіе состоитъ обыкновенно изъ предсѣдателя, товарища предсѣдателя и совѣта 30 директоровъ, изъ которыхъ пять выбываютъ ежегодно, но могутъ быть снова избираемы. Засѣданія Совѣта происходятъ одинъ разъ въ мѣсяць, и кромѣ того, тѣ же члены Совѣта образуютъ изъ себя нѣсколько комитетовъ по разнымъ спеціальнымъ отраслямъ желѣзнодорожнаго хозяйства, называемыхъ совѣтскими; комитеты эти собираются обыкновенно разъ, а иногда и два раза въ мѣсяць, въ промежуткахъ между засѣданіями Совѣта. Такъ „спеціальный“ комитетъ состоитъ изъ 16 членовъ; онъ собирается между двумя засѣданіями Совѣта и занимается спеціальными вопросами, по большей части того же характера, какъ и вопросы, вносимые въ засѣданія Совѣта. Финансовый комитетъ состоитъ изъ 7 членовъ. Соотвѣтственно своему назначенію комитетъ этотъ вѣдаетъ финансовую сторону дѣлъ общества, т. е. выпускъ акцій, реализацію займовъ, ассигнованіе расходовъ, утвержденіе всѣхъ расходовъ, производимыхъ на дорогѣ, и т. д. Комитетъ службы пути состоитъ изъ 10 членовъ и въ засѣданіяхъ этого комитета обязательно присутствуетъ начальникъ службы пути. На обязанности этого комитета лежитъ избраніе поставщиковъ, подрядчиковъ и т. п. по представленіямъ, дѣлаемымъ начальникомъ службы пути, утвержденіе контрактовъ, разрѣшеніе производства ремонта всевозможныхъ построекъ, перекладка пути и вообще всѣ вопросы, связанные со службой пути. Слѣдуетъ замѣтить, что только одни вопросы по текущимъ расходамъ пути не вносятся на разсмотрѣніе этого комитета; работы же по перекладкѣ пути, даже на самомъ ничтожномъ протяженіи должны быть санкціонированы комитетомъ.

Комитетъ службы тяги, состоящій изъ 10 членовъ съ непрерывнымъ присутствіемъ въ засѣданіяхъ его начальника тяги, а на дорогахъ, гдѣ есть отдѣльная вагонная служба,

и и начальника вагонной службы, занять всеми вопросами, относящимися до паровозовъ и вагоновъ, до покупки ихъ, до постройки и ремонта, и передачи другимъ дорогамъ и т. д., эксплуатациі пароходовъ, которыми обладаютъ нѣкоторыя общества, и вообще всеми вопросами, относящимися до траекціи. Комитетъ тарифный состоитъ изъ 88 человекъ; додоговой комитетъ изъ 10 человекъ; комитетъ службы движенія изъ 15 человекъ. Въ засѣданіяхъ этого послѣдняго комитета присутствуетъ главный управляющій, какъ это называется на англійскихъ дорогахъ, лицо, въ нѣкоторомъ смыслѣ соотвѣтствующее начальнику или управляющему русской желѣзной дороги. Комитетъ этотъ вѣдаетъ все, относящееся до движенія по дорогамъ, онъ утверждаетъ все и измѣненія въ личномъ составѣ независимо отъ окладовъ, получаемыхъ служащими, т. е. начиная отъ сторожей и кончая начальникомъ движенія. Ни одна уплата, производимая служащимъ — будь то билетъ, жалованье или вознагражденіе за какія бы то ни было услуги, не можетъ быть произведена безъ утвержденія этого комитета. Комитетъ этотъ обсуждаетъ все представленія начальника движенія и управляющаго дорогою относительно расширенія и оборудованія станцій сообразно потребности движенія. Затѣмъ, есть еще комитетъ матеріальной службы, вращающейся, гостинницъ (англійскія желѣзныя дороги, какъ въ правило, имѣютъ свои собственные гостинницы во всехъ главныхъ пунктахъ дороги) и т. д. Послѣдніе комитеты называются мѣстными.

Все протоколы поименованныхъ комитетовъ вносятся на утвержденіе совѣта директоровъ, которому такимъ образомъ предоставляется санкціонировать все тщательно подготовленные и болѣе или менѣе важные вопросы, разработанные въ засѣданіяхъ всехъ комитетовъ. На нѣкоторыхъ дорогахъ съ лучшей организаціей, какъ напр. Большая Западная и Северо-Западная, комитетъ всегда своевременно осведомленъ о доходахъ дороги за каждую недѣлю и потому, утверждая списки расходовъ, который докладывается комитету главнымъ бухгалтеромъ дороги, имѣетъ возможность судить о томъ, какъ эти расходы въ зависимости отъ доходовъ отражаются на дивидендѣ.

## Управление дорогою (Управляющій дорогою).

Что касается управления дорогою, то на всѣхъ перечисленныхъ шести дорогахъ оно хотя и поручено такъ называемому главному управляющему, но функции послѣдняго не имѣютъ того характера, какъ на нашихъ дорогахъ.

При той интенсивности движенія и торговли, какая существуетъ въ Англии, своевременное удовлетвореніе потребностямъ пассажирскаго и грузоваго движенія представляетъ весьма сложную задачу и поэтому требуетъ чрезвычайнаго вниманія и умѣлой организаци со стороны желѣзной дороги. Достаточно сказать, что на нѣкоторыхъ изъ главныхъ вышеупомянутыхъ дорогъ, несмотря на то, что въ извѣстныхъ частяхъ онѣ имѣютъ четырехъ-путное и даже шести-путное движеніе, днемъ онѣ не пропускаютъ почти ни одного поѣзда, кромѣ пассажирскихъ; товарное движеніе совершается ночью. Для того, чтобы удовлетворять всѣмъ потребностямъ движенія, чтобы привлечь побольше грузовъ на свою дорогу и успѣшнѣе конкурировать съ другими почти параллельными съ ними линіями, для того, чтобы предоставить всѣ удобства для выгрузки и даже доставки въ извѣстные пункты этихъ грузовъ, для того, чтобы правильно назначать тарифы и регулировать ихъ, требуется могущественная организаци, которая оставляетъ въ тѣни всѣ прочія функции дороги. Всѣми этими вопросами и занятъ почти исключительно главный управляющій дороги. Подъ руководствомъ послѣдняго находится: управляющій товарнымъ движеніемъ, обыкновенно съ двумя или четырьмя помощниками, изъ которыхъ одна половина предназначена для конторской работы, а другая для распорядительной, и начальникъ дороги съ помощниками. Послѣдній, строго говоря, соотвѣтствуетъ начальнику движенія на нашихъ дорогахъ и исключительно вѣдаетъ назначеніе пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ и все, до сего относящееся.

Что же касается прочихъ службъ, какъ службы тяги, пути, матеріальной, то онѣ совершенно независимы отъ главнаго управляющаго и представляютъ для него только консультативное значеніе и только по вопросамъ, соприкасающимся съ дѣятельностію этихъ службъ, онѣ призваны да-

вать свое заключеніе, которое затѣмъ вносится главнымъ управляющимъ на разсмотрѣніе Совѣта директоровъ и вновь контролируется начальниками другихъ службъ. Такъ, напри- мѣръ, въ случаѣ развитія движенія и необходимости при- обрѣтенія новыхъ паровозовъ главный управляющій дорогою сносится съ начальникомъ службы тяги относительно по- купки новыхъ паровозовъ, или постройки ихъ на своей до- рогѣ; начальникъ службы тяги даетъ свое заключеніе о воз- можности того или другого и его стоимости, съ каковымъ заключеніемъ главный управляющій вноситъ свое представ- леніе въ правленіе.

### **Организація службы Управляющаго или службы движенія.**

Прежде чѣмъ перейти къ описанію организациі службъ, необходимо сказать нѣсколько словъ объ организациі отдѣла (службы) главнаго управляющаго, т. е. того, что мы раз- умѣемъ подъ коммерческимъ отдѣломъ и службою движенія.

Лучшимъ примѣромъ въ этомъ отношеніи является до- рога Сѣверо-Западная, съ наиболѣе развитымъ движеніемъ. Въ административныхъ цѣляхъ движенія вся дорога раздѣ- лена на 10 участковъ, изъ которыхъ каждый находится въ завѣдываніи начальника участка, вполне отвѣтственнаго за своевременное, правильное и удовлетворительное движеніе всѣхъ поѣздовъ на своемъ участкѣ. Начальникъ участка имѣетъ помощника или нѣсколькихъ помощниковъ и затѣмъ нѣ- сколько разъѣздныхъ инспекторовъ (соотвѣтствующихъ на- шимъ ревизорамъ движенія), которые регулярно посѣщаютъ каждую станцію, всѣ сигнальные посты и тщательно изслѣ- дуютъ все, относящееся до участка. На обязанности этихъ агентовъ лежитъ сообщеніе о всѣхъ нуждахъ участка, о всѣхъ необходимыхъ улучшеніяхъ и усовершенствованіяхъ, причемъ представленія эти должны быть своевременны и сопровождаться самыми обстоятельными и подробными дан- ными, исключаящими необходимость дальнѣйшихъ повтор- ныхъ распросовъ и указаній съ ихъ стороны.

Участки съ болѣе или менѣе слабымъ движеніемъ имѣютъ

одного начальника, который вѣдаетъ какъ пассажирское, такъ и товарное движеніе, участки же съ большимъ пассажирскимъ движеніемъ, какъ напр. участки главной линіи между Лондономъ и Ливѣрпулемъ, имѣютъ двухъ начальниковъ: начальника пассажирскаго движенія и начальника товарнаго движенія. Эта организація послѣдовательно проведена и до послѣдняго пункта ея станціи. На каждой станціи есть начальникъ вполнѣ отвѣтственный за его районъ, а на станціяхъ болѣе или менѣе значительнаго грузоваго движенія всегда имѣется два начальника: начальникъ пассажирской и начальникъ товарной станціи, изъ которыхъ каждый въ свою очередь подчиненъ черезъ инспектора движенія особому начальнику участка.

### **Съѣзды агентовъ службы движенія.**

Независимо отъ словесныхъ и письменныхъ донесеній начальниковъ станцій инспекторамъ, а послѣднихъ начальникамъ участковъ, на Сѣверо-Западной дорогѣ существуетъ еще общій съѣздъ всѣхъ представителей службы движенія, начиная отъ начальниковъ станцій и кончая главнымъ управляющимъ, созываемый ежемѣсячно. Съѣздъ этотъ носитъ названіе конференціи, и на разсмотрѣніе его вносятся всѣ измѣненія поѣздовъ, замѣченныя неправильности движенія и способы для устраненія ихъ. Ежемѣсячно бываетъ двѣ конференціи: одна изъ агентовъ по товарному движенію, а другая изъ агентовъ по пассажирскому движенію, причемъ конференція по товарному движенію бываетъ обыкновенно за день раньше пассажирской. На товарной конференціи не затрогиваются вопросы о работѣ поѣздовъ и о движеніи ихъ, а исключительно вопросы о приобрѣтеніи соответствующаго подвижнаго состава, о потеряхъ и порчѣ груза, о приспособленіи для перевозки всевозможнаго рода грузовъ, объ уплатѣ коммисіонныхъ всевозможнымъ агентамъ и конторамъ, объ уплатѣ вознагражденій и т. п.

Протоколы этихъ конференцій печатаются, но не могутъ быть приводимы въ исполненіе до утвержденія ихъ Совѣтомъ директоровъ. Управляющіе другихъ дорогъ, которыя не имѣютъ подобной конференціи, относятся къ нимъ скепти-

чески говоря, что отвлеченіе всѣхъ агентовъ дороги, хотя бы и на нѣсколько часовъ, но въ одинъ и тотъ же день, можетъ представлять значительныя неудобства для движенія. Но главный управляющій Сѣверо-Западной дороги твердо настаиваетъ на необходимости этихъ конференцій, приводя, между прочимъ, также и тотъ доводъ, что помимо той пользы, какую даетъ коллегіальное обсужденіе возбуждаемыхъ вопросовъ, конференціи эти представляютъ чрезвычайно удобный случай для начальниковъ станцій видѣть чаще ихъ главнаго начальника и обмѣниваться съ нимъ взглядами. Помимо этого за все существованіе дороги никогда не было ни одного неблагопріятнаго случая, причиною коего была бы отлучка агентовъ для присутствованія въ засѣданіяхъ конференціи.

Описанное выше дѣленіе службы движенія на участки установлено не на всѣхъ дорогахъ. Наиболѣе послѣдовательно проведенъ этотъ принципъ на дорогѣ Сѣверо-Западной; затѣмъ на Большой Западной дорогѣ и отчасти тому же принципу слѣдуетъ Большая Восточная дорога. Три остальные дороги не имѣютъ такого дѣленія, за исключеніемъ Сѣверо-Восточной, которая отличается оригинальностью въ томъ отношеніи, что какъ бы имѣетъ три совершенно особыхъ управленія дорогою, которыя въ настоящее время соединяются въ два.

---

## Порядокъ представленія разнаго рода проектовъ.

Теперь умѣстно упомянуть о порядкѣ представленія проектовъ на разныя усовершенствованія и передѣлки, для нуждъ движенія. Порядокъ этотъ чрезвычайно сложенъ, хотя, надо замѣтить, эта сложная и огромная машина—организация англійской дороги—работаетъ въ высшей степени плавно и безъ заминки. Если что либо необходимо сдѣлать, напри- мѣръ, на товарной станціи, то начальникъ ея письменно или устно входитъ черезъ инспектора движенія съ представленіемъ къ начальнику участка движенія. Начальникъ участка производитъ подробное изслѣдованіе по поводу представленія начальника станціи, или лично въ случаяхъ важныхъ вопросовъ, или черезъ инспектора и доноситъ о произведенномъ

ислѣдованіи съ препровожденіемъ всѣхъ данныхъ и соображеній непосредственно главному управляющему, который, по полученіи рапорта, даетъ его на разсмотрѣніе управляющему товарнымъ движеніемъ или начальнику дороги, смотря по тому, кто изъ нихъ болѣе заинтересованъ въ данномъ вопросѣ. Если заключенія послѣднихъ будутъ благопріятны проекту—допустимъ проекту расширенія станціи, то тогда главный управляющій посылаетъ проектъ этотъ начальнику службы пути съ просьбою составить планъ и смѣту проектированнаго расширенія. Составленный такимъ образомъ планъ и смѣта снова, опять таки съ заключеніемъ начальника участка, поступаютъ къ Главному Управляющему, и окончательно одобренные симъ послѣднимъ, съ необходимыми дополненіями и измѣненіями вносятся въ Совѣтъ директоровъ. Но и по утвержденіи ихъ Совѣтомъ требуется еще спеціальная подпись предсѣдателя правленія, который является главнымъ контролеромъ и хранителемъ интересовъ компаніи и который въ случаѣ крайности можетъ наложить свое veto.

### Размѣры движенія.

Хотя въ цѣли сего описанія и не входитъ техническая организація службъ, но для того, чтобы дать представленіе о работѣ службы движенія, не безынтересно привести слѣдующія данныя о размѣрахъ движенія на перечисленныхъ шести дорогахъ.

	Поѣздо-версты (Округленно).		
	Пассажирск.	Товарные.	Всего.
Большая Восточная . . . . .	21.000.000	12.700.000	33.700.000
„ Западная . . . . .	34.500.000	30.000.000	64.500.000
„ Сѣверная . . . . .	18.300.000	19.000.000	37.300.000
Лондонъ и Сѣверо-Западная	41.500.000	34.000.000	75.500.000
Средиземная . . . . .	28.500.000	43.000.000	71.500.000
Сѣверо-Восточная. . . . .	22.500.000	25.500.000	48.000.000

*Примѣчаніе.* Англійскія мили переведены въ версты.

### Скорость пассажирскихъ поѣздовъ.

Скорость движенія на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ значительно выше континентальной, въ особенности въ на правленіяхъ къ сѣверу и западу Англии. Передовой въ этомъ

отношеніи дорогой была Большая Сѣверная, соединяющая Лондонъ съ Шотландіей. Средняя скорость на разстояніи 110 верстъ на этой дорогѣ держалась 55,3 мили въ часъ, т. е. 82 версты. Обыкновенная скорость такъ называемыхъ пассажирскихъ экспрессовъ около 50 миль, т. е. 75 верстъ въ часъ. Надобно замѣтить, что развитіе такой скорости только отчасти вызвано соображеніями о необходимости скорого передвиженія, главнымъ же образомъ оно обязано конкуренціи между разными дорогами. Такъ, на примѣръ, между Лондономъ и Эбердиномъ, въ Шотландіи, пассажировъ перевозятъ три соперничающія между собою желѣзныя дороги: Большая Сѣверная, Лондонъ и Сѣверо-Западная и Средиземная. На первой разстояніе въ 523 мили совершается въ 11 ч. 5 м.; на второй 539<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миль—въ 11 ч. 15 м. и на третьей разстояніе въ 536<sup>1</sup>/<sub>2</sub> миль—въ 12 ч. 35 м. Разница пробѣга всего разстоянія первой и послѣдней дороги всего полтора часа, но, благодаря тому, что первая проходитъ посрединѣ Англій, она обладаетъ многими преимуществами для привлеченія пассажировъ; конкуренція между двумя остальными соперничающими дорогами сводится исключительно къ предоставленію пассажирамъ возможно большихъ удобствъ въ поѣздахъ. То же самое относится и къ передвиженію между Лондономъ и большими промышленными центрами, вродѣ Бирмингама, Манчестера, Ливерпуля и т. п. Между Лондономъ и этими центрами существуютъ три отдѣльныя желѣзнодорожныя компаніи, отправляющія поѣзда, разнящіеся по времени одинъ отъ другого только на 5 или 10 минутъ. Для того, чтобы привлечь къ себѣ пассажировъ, необходимо было сдѣлать извѣстныя преимущества передвиженія въ отношеніи скорости, дешевизны, удобствъ и т. п.; поэтому, на примѣръ, нѣкоторыя изъ дорогъ, уничтоживъ совершенно второй классъ, соперничали другъ передъ другомъ въ устройствѣ комфортабельныхъ вагоновъ третьяго класса, прицѣпкѣ вагоновъ столовыхъ и т. п.

Что касается размѣровъ пассажирскаго движенія по числу перевезенныхъ пассажировъ, то англійскія дороги даютъ колоссальныя для этого цифры: въ послѣдніе годы перевозятся свыше 1.100.000 тысячъ пассажировъ въ годъ.

## Приемъ служащихъ въ конторы, экзамены и т. п.

Чтобы не возвращаться въ послѣдствіи къ вопросу объ организаціи найма и о содержаніи служащихъ, здѣсь будетъ умѣстно сказать нѣсколько словъ по этому поводу въ виду того, что отдѣлъ центрального управленія, главнаго управляющаго и службы движенія даетъ занятіе наибольшему числу служащихъ въ конторахъ. Всего на англійскихъ дорогахъ занято около 465.000 человекъ; на одной же изъ большихъ дорогъ—Лондонъ и Сѣверо-Западная дорога—занято около восьмой части всего этого числа, т. е. свыше 62.000 человекъ; изъ коихъ свыше 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тысячъ конторщиковъ и служащихъ въ разныхъ конторахъ и учрежденіяхъ дороги. Для того, чтобы эта армія конторщиковъ работала, вполнѣ удовлетворяя предъявленнымъ къ ней требованіямъ, необходимымъ условіемъ является принятіе соотвѣтственныхъ мѣръ и организація надлежащаго приема и надзора за работою этихъ служащихъ. Въ этомъ отношеніи невольно обращаетъ вниманіе необычайная общая дѣловитость и удовлетворительность работы во всѣхъ конторахъ. Каждый служащій, будь то начальникъ конторы, завѣдующій отдѣломъ, или одинъ изъ самыхъ послѣднихъ конторщиковъ—является не только вполнѣ освѣдомленнымъ съ тою отраслью дѣла, которое ему ввѣрено, но и вообще съ организаціею всего хозяйства на дорогѣ. Работа между служащими распределена чрезвычайно правильно и равномерно. Служащіе вообще получаютъ относительно хорошее вознагражденіе, хотя получить свѣдѣнія о размѣрахъ его очень трудно, такъ какъ англичане относятся къ этому совершенно особенно, дѣлая изъ этого коммерческую тайну.

Среднее число часовъ работы въ конторахъ 7 часовъ въ день, которое распределяется слѣдующимъ образомъ: ежедневно отъ 9—1 ч. и отъ 2—5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> съ перерывомъ между часомъ и двумя для обѣда, въ субботу занятія продолжаются непрерывно отъ 9—2 ч., послѣ чего служащіе свободны. На дорогахъ практикуется система постепенныхъ постоянныхъ прибавокъ независимо отъ тѣхъ качествъ, которыя обнаруживаютъ служащіе. Эта система имѣетъ огромное значеніе въ смыслѣ удержанія на мѣстахъ наиболѣе способныхъ служащихъ возможно продолжительное время. Нерѣдко можно

встрѣтить стариковъ, служащихъ вмѣстѣ съ своими сыновьями, которыхъ они обучили дѣлу, или же слышать часто рассказы о томъ, что такой-то начальникъ конторы заступилъ своего отца, служившаго на дорогѣ 20 или 30 лѣтъ и который, очевидно, успѣлъ передать своему сыну всѣ тайны своей службы.

Любопытно отмѣтить также и то, какъ общее правило, ни одинъ изъ служащихъ, на какое бы маленькое конторское мѣсто онъ ни поступалъ, не можетъ быть опредѣленъ на службу безъ предварительнаго испытанія. Если принять во вниманіе, что обязательное школьное обученіе въ Англіи требуетъ посѣщенія дѣтьми школы лишь до 12 лѣтъ, то станетъ понятнымъ учрежденіе экзаменовъ, чтобы избѣжать приглашенія совершенно невѣжественныхъ конторщиковъ.

Конторщики раздѣляются на два разряда: 1) взрослые конторщики и 2) мальчики \*). Въ разрядъ взрослыхъ конторщиковъ не могутъ быть допущены лица моложе 18 и старше 30 лѣтъ. Желаящій поступить на службу долженъ обратиться съ собственноручно написаннымъ прошеніемъ, изложивъ, гдѣ онъ воспитывался, гдѣ и въ какой должности онъ служилъ, долженъ приложить удостовѣреніе о рожденіи, удостовѣреніе отъ врача, что онъ вполне здоровъ и также удостовѣреніе отъ того учрежденія, гдѣ онъ до этого занимался; если же онъ поступаетъ прямо изъ школы, то долженъ представить удостовѣреніе начальника школы о своемъ поведеніи и характерѣ. По выдержаніи установленнаго экзамена, о которомъ будетъ сказано нѣсколько ниже, такое лицо вносится въ списокъ кандидатовъ и допускается къ исполненію обязанностей открывшейся должности въ теченіи трехъ мѣсяцевъ въ видѣ испытанія. По истеченіи сего срока, непосредственное начальство испытываемаго или вообще начальникъ отдѣленія, въ которомъ онъ находится, обязанъ пред-

---

\*) Вообще на перечисленныхъ дорогахъ не имѣется женщинъ служащихъ. Очевидно, женскій трудъ, какъ трудъ желѣзнодорожныхъ конторщиковъ, совершенно не примѣняется въ Англіи. Только на одной дорогѣ—Сѣверо-Восточной (въ Нью-Кестлѣ) имѣется въ видѣ пробы около 25 человекъ женщинъ, занятыхъ въ отдѣленіи проверки пассажирскихъ билетовъ, при чемъ, по заявленію ихъ ближайшаго начальства женскій трудъ въ высшей степени удовлетворителенъ и полезенъ для желѣзныхъ дорогъ.

ставить рапортъ о его занятіяхъ и, если испытуемый удовлетворяетъ всѣмъ необходимымъ требованіямъ, то тогда онъ представляется къ назначенію на постоянную должность съ опредѣленнымъ жалованіемъ. Обыкновенно конторщику, находящемуся на испытаніи, платятъ не выше 600 рублей въ годъ. Если же онъ будетъ принятъ на постоянную должность, то ему затѣмъ уплачивается за прежнее время, разница между тѣмъ окладомъ, который ему будетъ назначенъ на постоянной должности и тѣмъ, который онъ получалъ во время испытанія. Всѣ конторщики, назначаемые на постоянныя должности, утверждаются въ сихъ должностяхъ директорами; всякая же должность, оплачиваемая свыше двухъ тысячъ рублей въ годъ, утверждается Совѣтомъ директоровъ.

Второй разрядъ конторщиковъ—мальчики могутъ быть принимаемы не моложе 14 и не старше 18 лѣтъ отъ роду. Они также должны представлять такія же удостовѣренія, какъ и вышеупомянутые старшіе конторщики, также назначаются послѣ экзамена на пробныя должности и т. д. При этомъ надо замѣтить, что, ни одинъ изъ мальчиковъ не можетъ быть принятъ на службу, если не живетъ вмѣстѣ со своими родителями или друзьями. Это дѣлается для того, чтобы по возможности обезпечить надзоръ за мальчикомъ. Въ случаѣ же невозможности жить вмѣстѣ съ родителями, на начальникѣ отдѣленія, или начальникѣ станціи, или товарномъ агентѣ и т. д., у котораго занимаются мальчики, лежитъ обязанность постоянно лично удостовѣряться въ томъ, что мальчикъ находится въ хорошихъ условіяхъ для своего нравственнаго и физическаго развитія и не лишенъ возможности продолжать свое образованіе. Обыкновенно мальчику на испытаніи платятъ не свыше 150 рублей въ годъ. Если послѣ трехъ мѣсяцевъ испытательной службы будетъ признано, что онъ не удовлетворяетъ всѣмъ требованіямъ, его увольняютъ. При назначеніи на постоянныя должности мальчики получаютъ жалованіе отъ 200 рублей въ годъ и ежегодно имъ прибавляется по 100 рублей до тѣхъ поръ, пока содержаніе не достигнетъ 600 рублей, при чемъ этотъ послѣдній окладъ назначается по выдержаніи испытанія, установленнаго для взрослыхъ конторщиковъ.

Если будетъ замѣчено, что мальчикъ между 16 и 18 го-

дами проявляетъ какія-либо особыя достоинства, начальникъ отдѣленія можетъ представить его къ испытанію, послѣ выдержанія котораго ему можетъ быть назначено и высшее жалованье. Увеличеніе содержаія взрослымъ конторщикамъ производится черезъ каждые два года, за исключеніемъ, конечно, особыхъ случаевъ, допускающихъ и болѣе раннюю прибавку.

Такая система найма мальчиковъ даетъ возможность желѣзнымъ дорогамъ образовывать особенно знающихъ и полезныхъ служащихъ изъ своей среды. Это относится не только къ конторщикамъ въ конторахъ, но и ко всѣмъ служащимъ по движенію товарному и пассажирскому и т. д.

Отъ экзаменуемыхъ мальчиковъ требуется, чтобы подавшій прошеніе писалъ четко и по возможности красиво, чтобы при диктовкѣ онъ не сдѣлалъ ошибокъ больше положеннаго количества и затѣмъ, чтобы умѣлъ дѣлать быстро и вѣрно нѣкоторыя вычисленія съ деньгами и съ мѣрами вѣсовъ. Вычисленія эти основаны на всѣхъ четырехъ правилахъ, причемъ преимущество при экзаменахъ дается тѣмъ, кто можетъ произвести такія вычисленія въ возможно болѣе короткій промежутокъ времени. Примѣромъ наиболѣе трудныхъ вычисленій можетъ служить слѣдующее: раздѣлить 45 фунт. 18 шиллинг. 9 пенс. между двумя компаніями въ пропорціи 7:12, или то же самое, но только раздѣлить въ пропорціи десятичныхъ дробей 2,25:6,75 и т. п.

Экзамены для взрослыхъ конторщиковъ являются болѣе сложными и, какъ общее правило, отъ нихъ требуется знаніе стенографіи и быстрая и правильная переписка продиктованнаго стенографическимъ путемъ на машинѣ Ремингтона. Въ виду трудности англійскаго правописанія, особенное вниманіе обращается, на примѣръ, на то, чтобы служащіе умѣли правильно писать названія всѣхъ городовъ. При экзаменахъ на сложеніе денежныхъ суммъ даются примѣры, состоящіе изъ 30—40 слагаемыхъ, при чемъ требуется быстрота и правильность въ производствѣ дѣйствія \*). Прочія ариѳметическія задачи представляютъ сравнительное разнообразіе, причемъ приняты во вниманіе всевозможныя операціи, которыя

---

\*) Въ конторахъ не употребляются совершенно наши русскіе счеты.

могутъ встрѣчаться служащимъ при исполненіи его обязанностей.

Кромѣ того при поступленіи отъ служащихъ обыкновенно требуется залогъ. Служащіе, получающіе свыше пяти тысячъ рублей, должны внести 30.000 руб.; получающіе ниже пяти тысячъ—около 10.000 р.; получающіе между тремя и пятью тысячами— 5.000 р.; получающіе меньше трехъ тысячъ— 3.000 р. и мальчики около 1.000 рублей \*).

Любопытно привести здѣсь мнѣніе нѣкоторыхъ изъ главныхъ управляющихъ о томъ, каковыми должны быть служащіе. Главный управляющій не долженъ быть автократомъ и деспотичнымъ по отношенію къ своимъ служащимъ, такъ какъ автократизмъ и деспотизмъ совершенно портятъ служащихъ. Главными качествами для занятія подобныхъ высшихъ должностей должны быть: способность обходиться безъ суровости и непріятностей со всѣми тѣми, кто обращается къ управляющему, постоянно хорошее расположеніе духа въ разговорахъ съ подчиненными, ясное соображеніе и быстрое схватываніе всякихъ подробностей и докладовъ, которые ему дѣлаются, и затѣмъ убѣдительная рѣчь (Mac lean). Что касается низшихъ служащихъ, то по мнѣнію тѣхъ же главноуправляющихъ очень плохими и неспособными къ дальнѣйшему движенію по службѣ являются тѣ изъ служащихъ, которые не интересуются продолженіемъ своего образованія съ одной стороны и не заинтересовываются изученіемъ всѣхъ сторонъ службы какъ своей, такъ и соприкасающихся съ нею отдѣленій—съ другой. Хорошая память, быстрота соображенія, схватываніе мысли своего начальника вмѣстѣ съ правильнымъ записываніемъ стенографическимъ путемъ приказаній и писемъ, отчетливое переписываніе ихъ, копированіе посредствомъ прессовъ въ двухъ-трехъ экземплярахъ—все это является какъ бы непремѣнными качествами, требуемыми отъ низшихъ служащихъ.

Но вотъ что говоритъ главный управляющій Сѣверо-Западной дороги: „Каждый служащій долженъ соответствовать тѣмъ занятіямъ, къ которымъ онъ призванъ и, по сколько это зависитъ отъ управленія дороги, онъ долженъ быть и

---

\*) Къ сожалѣнію не удалось собрать данныхъ о томъ, единовременно или по частямъ вносится этотъ залогъ.

довольнымъ своимъ положеніемъ. Недовольный служащій плохой слуга, потому что умъ его постоянно занятъ дѣйствительными или воображаемыми его несчастіями въ то время, какъ онъ долженъ быть занятъ дѣлами компаніи“. (Findlay). Нужно отмѣтить кстати крайнюю строгость и безцеремонность начальства къ тѣмъ служащимъ, которые, по ихъ мнѣнію, не удовлетворяютъ службѣ: они самымъ безсердечнымъ образомъ увольняются со службы, потому что компанія считаетъ, что такой служащій можетъ представлять опасную заразу и тормазъ для всего дѣла.

---

### **Пенсіонная касса и кассы взаимопомощи.**

Но при этомъ надо отдать справедливость заботамъ компаніи, часто, разумѣется, не безкорыстнымъ, о томъ, чтобы служащіе имѣли возможность продолжать дальнѣйшее образованіе. Для этого: устраиваются школы и библіотеки, читаются лекціи и т. п. и учреждаются увеселительныя общественныя заведенія, какъ-то: всевозможные клубы, театры. О нѣкоторыхъ изъ нихъ будетъ сказано въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ при описаніи организаціи службы тяги. Слѣдуетъ при этомъ замѣтить, что англійскія желѣзнодорожныя общества весьма рѣзко отличаются отъ нашихъ казенныхъ дорогъ крайней неотзывчивостію въ доставленіи служащимъ удобствъ и пособій при леченіяхъ, отпускахъ и т. д. Правда, отпуска служащимъ даются каждый годъ на періоды отъ 2—4 недѣль, причемъ эти отпуска представляютъ до нѣкоторой степени право каждаго служащаго, но что касается врачебной помощи, то она совершенно отсутствуетъ, за исключеніемъ, разумѣется, несчастныхъ случаевъ при крушеніяхъ. Никакихъ пособій при оставленіи службы по болѣзни не установлено; это, разумѣется, заставляетъ служащихъ организовываться въ свои общества съ цѣлію самопомощи. Такъ какъ такія общества несомнѣнно чрезвычайно выгодны для того, чтобы предохранять служащихъ отъ впаденія въ „крайнія обстоятельства“, то общества относятся къ нимъ весьма поощрительно, иногда участвуя внесеніемъ своихъ капиталовъ, постройкой для этого домовъ и т. д. и

удерживая за собою известную долю контроля надъ этими учреждениями.

Пенсіонная касса, существующая на одной изъ самыхъ старыхъ желѣзныхъ дорогъ съ 1853 года, имѣетъ своимъ предметомъ выдачу пенсій служащимъ, достигшимъ шестидесятилѣтняго возраста или же вынужденнымъ оставить службу вслѣдствіе болѣзни.

Но существуютъ также взносы на случай смерти прежде достиженія предѣльнаго возраста для полученія пенсіи. Участіе въ такихъ обществахъ обязательно для каждаго служащаго, получающаго мѣсячное жалованье, за исключеніемъ служащихъ, поступающихъ на службу старше 26 лѣтъ. Служащіе вносятъ ежемѣсячно  $2\frac{1}{2}\%$  своего содержанія и компанія къ этому прибавляетъ столько же отъ себя. Образованные такимъ образомъ капиталы даютъ наивысшій процентъ, который можетъ получить компанія отъ помѣщенія своихъ бумагъ. Дѣлами кассы управляетъ комитетъ изъ шести членовъ, изъ которыхъ три члена назначаются Правленіемъ Общества, а три выбираются самими служащими. Въ случаѣ смерти служащаго до выслуги пенсіи, его наслѣдникамъ выдается изъ кассы или пособіе въ размѣрѣ полугодоваго жалованія, получавшагося умершимъ въ періодъ его участія въ кассѣ, или же всѣ его взносы съ приплатами на его счетъ компаніи, если послѣдняя выдача будетъ больше первой (полугодоваго оклада). Каждый членъ кассы, уходящій со службы до выслуги пенсіи, получаетъ половину своихъ собственныхъ взносовъ. Служащій, уволенный отъ службы по причинамъ отъ него независящимъ, получаетъ полностью свои взносы, но если онъ увольняется вслѣдствіе злоупотребленій, то онъ лишается всѣхъ своихъ взносовъ.

Изъ слѣдующей таблицы можно видѣть размѣръ пенсій въ процентномъ отношеніи ихъ къ жалованью, которыя могутъ получать служащіе.

Если взносы были въ про- долж. лѣтъ.	Пенсія вы- дается въ % отн. къ жал.	Если взносы были въ про- долж. лѣтъ.	Пенсія вы- дается въ % отн. къ жал.
10	25	13	28
11	26	14	29
	27	и т. д.	

1886e

Если взносы были въ про- долж. лѣтъ.	Пенсія вы- дается въ % отн. къ жал.	Если взносы были въ про- долж. лѣтъ.	Пенсія вы- дается въ % отн. къ жал.
20	37	35	54
21	38	40	61
25	43	45	67
30	48	и т. д.	

Кромѣ этого существуетъ другое общество—общество вспомошествованія, задачей котораго является помощь своимъ членамъ, получающимъ поденное жалованье, въ случаѣ несчастья, болѣзни и т. д.

Всѣ служащіе обязаны быть членами этого общества. Компания вноситъ сумму, равную  $\frac{5}{6}$  премій, причитающихся служащимъ, а послѣдніе обязуются въ случаѣ принятія этой суммы не предъявлять къ обществу никакихъ судебныхъ взысканій. Преміи, вносимыя членами этого общества, слѣдующія: I классъ—пассажирскіе кондуктора, тормозильщики и служащіе прочихъ наименованій, получающіе жалованья 11 р. и выше въ недѣлю, вносятъ 12 коп. въ недѣлю; II классъ—служащіе, получающіе иное жалованье, за исключеніемъ класса III, вносятъ по 8 коп. въ недѣлю; III классъ—мальчики и лица, получающія меньше 6 р. въ недѣлю, вносятъ 4 коп. Суммы, которыя могутъ получать члены въ случаѣ несчастій, слѣдующія:

	I кл.	II кл.	III кл.
	Р. К.	Р. К.	Р. К.

Сумма, выдаваемая въ случаѣ смерти служащаго, происшедшей отъ несчастнаго случая на дорогѣ . . . . .	1000	800	400
--	------	-----	-----

Сумма, выдаваемая въ случаѣ неспособности къ труду, происшедшей вслѣдствіе несчастнаго случая на дорогѣ . . . . .	1000	800	400
---	------	-----	-----

Еженедѣльная уплата въ случаѣ временной неспособности къ труду въ продолженіе болѣзни не выше 52 недѣль . . . . .	10,50	7,00	3,50
---	-------	------	------

Сумма, выдаваемая въ случаѣ смерти, происшедшей не вслѣдствіе несчастнаго случая на дорогѣ при исполненіи обязанностей . . . . .	100,00	100,00	50,00
--	--------	--------	-------

Дѣлами такого общества управляетъ комитетъ изъ пятнадцати лицъ. Двѣнадцать изъ нихъ избираются делегатами служащихъ по одному изъ cadaго участка, а три назначаются компаніею.

Существуетъ еще третье общество, какъ бы въ развитіе предыдущаго, приходящее на помощь служащимъ въ случаяхъ сильной болѣзни для медицинской помощи и на расходы на похороны женъ. Участіе въ этомъ обществѣ также обязательно. Компания вноситъ около восьми тысячъ руб. въ годъ кромѣ штрафовъ, взыскиваемыхъ со служащихъ, и поступающихъ въ доходъ этого общества.

I классъ.	II кл.
Служащіе, получающіе 6 р. и выше въ недѣлю и вносящіе 16 к. въ недѣлю.	Служащіе, получающіе ниже 6 р. въ недѣлю и вносящіе 8 к. въ недѣлю.
въ рубляхъ.	

Въ случаѣ временной неспособности къ труду вслѣдствіе болѣзни или несчастнаго случая, происшедшаго не при исполненіи обязанностей въ продолженіе болѣзни не свыше 52 недѣль уплачивается еженедѣльно . . . . .	6	3
--	---	---

Въ случаѣ смерти, происшедшей отъ иныхъ причинъ, чѣмъ указанныя въ правилахъ предыдущаго общества, всякій служащій, участвующій не менѣе 6 мѣсяцевъ получаетъ . . . . .	100	50
---	-----	----

Въ случаѣ смерти жены выдается на расходы по приглашенію врачей, похороны и проч. сумма, не превышающая . . . . .	50	50
---	----	----

Единовременное пособіе, уплачиваемое членамъ въ случаѣ, если они сдѣлаются неспособными къ труду или вслѣдствіе старости и другихъ причинъ, удостовѣренныхъ врачомъ общества:

a) если они участвовали въ обществѣ отъ 5 до 10 лѣтъ . . . . .	125	62
b) если они участвовали отъ 10 до 15 лѣтъ . . . . .	250	125
c) если они участвовали отъ 15 до 20 лѣтъ . . . . .	375	187
d) если они участвовали свыше 20 лѣтъ . . . . .	500	250

Управление дѣлами общества таково же, какъ и предъидущаго. Кромѣ указанныхъ способовъ взаимопомощи существуетъ еще пенсіонный фондъ, имѣющій цѣлью уплачивать пенсіи лицамъ, достигшимъ 65 лѣтъ или же лицамъ, достигшимъ 60 лѣтъ, но сдѣлавшимся неспособными къ труду. Члены общества раздѣляются на два разряда. Первый разрядъ вноситъ 8 коп. въ недѣлю для полученія пенсіи въ размѣрѣ 5 р. въ недѣлю; второй разрядъ уплачиваетъ 4 к. въ недѣлю и получаетъ 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> р. въ недѣлю пенсіи. Общество дороги вноситъ съ своей стороны въ этотъ пенсіонный фондъ свыше 60.000 р. въ годъ. Управление симъ фондомъ таково же, какъ и общества вспоможенія.

Всѣ вышеупомянутыя кассы и общества взаимопомощи существуютъ для служащихъ всѣхъ службъ, главнымъ образомъ движенія, но исключая служащихъ по тракціи. Последніе служащіе имѣютъ свои собственныя учрежденія, о которыхъ будетъ сказано ниже при обзорѣ службы тяги.

## Отдѣлъ службы пути.

Эта служба находится подъ управленіемъ главнаго инженера, обязанности и значеніе котораго значительно отличаются отъ таковыхъ же на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Въ виду постоянной конкуренціи между англійскими желѣзными дорогами и ходатайствъ передъ парламентомъ о разрѣшеніи проведенія новыхъ линій, общества существующихъ желѣзныхъ дорогъ, естественно, употребляютъ всѣ мѣры для того, чтобы парламентъ не разрѣшалъ проведенія новыхъ линій. Для этого желѣзнодорожныя компаніи организуютъ особые комитеты, которые являются въ парламентскія комиссіи съ данными противъ разрѣшенія постройки новыхъ дорогъ. Въ этихъ комиссіяхъ однимъ изъ дѣятельныхъ членовъ является главный инженеръ. Но его обязанности становятся особенно важными въ тѣхъ случаяхъ, когда онъ выступаетъ докладчикомъ въ парламентской комиссіи въ вопросѣ о необходимости сооруженія новыхъ линій. Помимо всѣхъ тѣхъ техническихъ познаній, которыми инженеръ этотъ долженъ быть въ такихъ случаяхъ облеченъ, онъ долженъ

обладать и другими способностями для того, чтобы защитить новый проект компании.

**Раздѣленіе на участки.** Служба пути обыкновенно раздѣляется на участки или дистанціи подѣляемыми начальникомъ участка. На нѣкоторыхъ дорогахъ, благодаря вышеупомянутымъ требованіямъ, предъявляемымъ къ главному инженеру, для него является почти невозможнымъ бывать на линіи и инспектировать ее въ томъ смыслѣ, въ какомъ инспектируетъ линію начальникъ службы пути русскихъ дорогъ. Изъ этого видно, что власть и распорядительность начальниковъ участка значительно больше на англійскихъ дорогахъ, чѣмъ у насъ. Но съ другой стороны они чрезвычайно ограничены въ смыслѣ возможности производства работъ и расходовъ. Ни одна работа и ни одинъ расходъ (за исключеніемъ текущихъ) не могутъ быть произведены собственною властью начальника участка и даже властью начальника пути безъ утвержденія соответствующаго комитета директоровъ или въ извѣстныхъ случаяхъ общаго собранія директоровъ Правленія общества. Дѣленіе на участки болѣе или менѣе различно. Нѣкоторыя дороги раздѣляются какъ напримѣръ Лондонъ и Сѣверо-Западная дорога на 9 участковъ каждый протяженіемъ отъ 300—350 верстъ (эта дорога отличается самымъ бойкимъ и густымъ движеніемъ), Большая Западная дорога имѣетъ 7 участковъ, каждый протяженіемъ отъ 500—600 верстъ и т. п., другія же, какъ напр. Сѣверо-Восточная вовсе не имѣетъ участковъ, а состоитъ изъ двухъ отдѣловъ, изъ которыхъ каждымъ завѣдуетъ особый главный инженеръ. У начальниковъ участковъ есть объѣздные инспекторы, конторщики по описанію и наблюденію за работами и артельные старосты.

**Организація работъ на участкахъ.** Три человека со старостою составляютъ артель и на ихъ обязанности лежитъ постоянный надзоръ и поддержаніе около трехъ верстъ двойнаго пути. что такимъ образомъ составляетъ версты  $1\frac{1}{2}$  на каждого человека. Но точное число людей на версту зависитъ отъ густоты движенія по участкамъ и того взноса, которому подвергаются рельсы, а также числа стрѣлокъ и подѣздныхъ путей на участкѣ.

Каждая 10 или 20 артелей находятся подѣ надзоромъ

инспектора, которому такимъ образомъ ввѣряется участокъ отъ 30—60 верстъ дороги. Каждый 7 или 8 изъ этихъ инспекторовъ находятся подъ контролемъ главнаго инспектора, отвѣтственнаго за участокъ въ 300—375 верстъ пути и имѣющаго у себя особыя развѣздныя артели для балласта и для перекладки пути. Эти артели исключительно заняты возобновленіемъ пути и производствомъ всевозможныхъ улучшеній. Каждый участокъ пути кромѣ того имѣетъ штатъ столяровъ, кузнецовъ, каменщиковъ, маляровъ и т. д. съ ихъ старостами и инспекторами. Эти служащіе заняты ремонтомъ мостовъ, тунелей, станцій и всевозможнаго рода зданій на дорогѣ. Всѣ эти артели вмѣстѣ съ главнымъ инспекторомъ пути и съ состоящими въ его распоряженіи служащими находятся подъ начальствомъ опытнаго гражданскаго инженера, который также имѣетъ извѣстный штатъ землемеровъ, чертежниковъ и конторщиковъ съ мастерскою и конторою въ наиболѣе важномъ центрѣ движенія участка. Часть дороги съ такою организаціею называется отдѣломъ дороги. На одной изъ наибольшихъ по размѣрамъ движенія дорогъ—Сѣверо-Западной—существуетъ 8 начальниковъ такихъ отдѣловъ, которые отвѣтственны передъ помощникомъ главнаго инженера; послѣдній же вмѣстѣ съ другимъ помощникомъ главнаго инженера, на котораго возложена постройка новыхъ дорогъ, надзоръ за работами, производящимися по контрактамъ, находится въ полномъ распоряженіи и подчиненіи главнаго инженера компаніи (общества).

На обязанностяхъ артельныхъ старость и ихъ рабочихъ лежитъ ежедневный обзоръ той части пути, которая имъ ввѣрена, и также починка пути, защитъ, канавъ и прилегающихъ дорогъ. Они обязаны доносить обо всемъ, что они замѣтятъ въ предѣлахъ своего околка относительно телеграфныхъ проволокъ, сигналовъ, проходящихъ поѣздовъ. Въ особенности же зорко они должны слѣдить во время бурь, проливныхъ дождей, тумановъ, снѣга. Они снабжаютъ инспекторовъ полнымъ отчетомъ о матеріалахъ, необходимыхъ для ремонта и употребленныхъ въ дѣло, и отвѣтственны за всю ту разнообразнаго рода работу, которая исполнена подвѣдомственными имъ рабочими.

Инспекторы обязаны слѣдить за тѣмъ, что дѣлаютъ артели, должны вести учетъ ихъ работы и причитающагося имъ

жалованья. На ихъ же обязанности лежитъ отчетъ въ полученныхъ и употребленныхъ матеріалахъ и донесеніе о всемъ томъ, что они замѣтятъ на своемъ участкѣ. Имъ поручается надзоръ за возобновленіемъ пути и за приведеніемъ его въ исправность въ случаѣ порчи его отъ дождей, размывовъ, сползанія земли и т. д. Они ежедневно дѣлаютъ обзоръ своихъ участковъ и находятся въ постоянномъ личномъ сношеніи со всѣми артельными старостами, будучи живою связью между ними и конторою начальника участка.

Главные инспекторы участковъ отвѣтственны за общее состояніе главнаго пути и на ихъ обязанности лежитъ надзоръ, чтобы всѣ субъ-инспекторы заботились въ равной степени о лежащемъ въ ихъ предѣлахъ пути и примѣняли однообразные способы ремонта и поддержанія его. На обязанности главныхъ инспекторовъ лежитъ также и назначеніе балластныхъ поѣздовъ. Они находятся въ постоянномъ сообщеніи съ начальникомъ участка, которому и доносятъ непосредственно обо всемъ совершающемся на пути.

Описанная организація службы пути болѣе или менѣе одинакова на всѣхъ англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Особенностью Сѣверо-Западной дороги служитъ то, что начальники участковъ службы пути—а ихъ девять—периодически собираются для обсужденія общихъ вопросовъ и обмѣна взглядовъ относительно встрѣчающихся вопросовъ. Засѣданія эти происходятъ подъ предсѣдательствомъ главнаго инженера и такимъ образомъ доставляютъ возможность каждому начальнику участка обмѣниваться и дѣлиться впечатлѣніями со своимъ начальствомъ.

**Учетъ заработка рабочихъ.** Для учета заработка, получаемого рабочими и служащими службы пути, существуетъ слѣдующій порядокъ. Каждый староста, отмѣтчикъ работъ или начальникъ мастерской (гдѣ служатъ кузнецы, столяры, каменщики и т. д.) имѣетъ двѣ книжки для отмѣтки работъ—одну для четныхъ, другую для нечетныхъ недѣль для ускоренія расчета съ рабочими. Въ книжку эту записывается ежедневно время, проведенное на работѣ, какъ старостой, такъ и его людьми. При веденіи записей въ этой книжкѣ необходимо соблюдать слѣдующую инструкцію, напечатанную въ каждой книжкѣ: 1) Дается двѣ книжки, одна

для четныхъ, другая для нечетныхъ недѣль; 2) ни подь какимъ видомъ отчеты о времени, затраченномъ на работы, не могутъ даваться на клочкахъ бумаги и все, произведенное артелью, должно быть описано въ книжкѣ; 3) въ книжкѣ должно быть записано имя и фамилія каждаго рабочаго; 4) если рабочій работаетъ у двухъ или больше старостъ въ одну и ту же недѣлю, каждый староста долженъ записать время, проведенное рабочимъ только съ нимъ и не касаться времени на работу подь надзоромъ другаго старосты; 5) на отвѣтственности старосты лежитъ сохранное веденіе книжки; 6) книжка должна быть заполняема и посылаема старостой инспектору каждый четвергъ послѣ обѣда.

Изъ книжекъ артельныхъ старостъ инспекторы составляютъ собственные отчеты на основаніи инструкціи, о которой будетъ рѣчь ниже. Въ своихъ отчетахъ инспекторы указываютъ время, поденную плату и сумму, причитающуюся каждому рабочему и общую сумму предстоящей уплаты на каждой станціи его участка. Составленный такимъ образомъ табель посылается начальнику участка вмѣстѣ со всѣми книжками артельныхъ старостъ. Контора начальника участка должна провѣрить присланное и препроводить составленные такимъ образомъ списки въ главную контору.

Инспекторы руководствуются слѣдующей инструкціей при веденіи книжекъ учета работъ. Они должны вести такія же книги, какъ и артельные старосты, причемъ для четныхъ недѣль однѣ, для нечетныхъ недѣль другія и при томъ по-станціонно. Въ одну и ту же книгу инспекторы не могутъ быть включены рабочіе, получающіе плату на разныхъ станціяхъ. Никто изъ рабочихъ не имѣетъ права получать жалованье за своихъ товарищей. Книги инспектора представляются въ контору вмѣстѣ съ книгами артельныхъ старостъ и возвращаются послѣднему по провѣркѣ. Всѣ ошибки и недоразумѣнія, замѣченные инспекторомъ, отмѣчаются только красными чернилами. Уплата жалованья не производится во время службы. Если съ рабочихъ причитаются какія-либо взысканія за занимаемое ими помѣщеніе и т. п., инспекторъ обязанъ это проставить въ соотвѣтственной графѣ. Всѣ исполненныя работы должны быть расцѣнены съ указаніемъ ихъ стоимости согласно слѣдующей номенклатурѣ.

**Номенклатура расходовъ:** 1) содержаніе пути включая дренажъ, водоспуски, ремонтъ инструментовъ и станціонные пути; 2) переѣзды, стрѣлки и т. п., включая кузнечную работу и необходимые инструменты; 3) поворотные круги; 4) сигналы и лампы сигнальныя (сигналы при стрѣлкахъ, семафоры и т. п.); 5) живыя изгороди, ворота и пр.; 6) насыпи; 7) мосты, тунели и разныя каменные работы; 8) прилегающія дороги и станціонные дворы, включая всѣ металлическія работы, чистку, удаленіе отбросовъ и нечистотъ со дворовъ, верфей и всѣ инструменты и принадлежности; 9) балласть, включая и балластные работы при перекладкѣ ремонтъ пути и зданій; 10) ремонтъ станціонныхъ зданій, платформъ и пакгаузовъ; 11) измѣненіе станцій, включая всѣ измѣненія и расширенія мастерскихъ; 12) расходы по конторѣ инженера; 13) ремонтъ сдаваемыхъ въ наемъ помѣщеній, содержаніе пути; 14) возобновленіе пути, включая возобновленіе главнаго пути и укладку и поправку его, разгрузку и укладку матеріаловъ (надо указать отдѣльно каждую работу); 15) новыя работы (каждая должна быть точно и подробно описана); 16) работы для другихъ отдѣловъ (должны быть упомянуты родъ работы, мѣсто, гдѣ таковая производилась и прочія необходимыя подробности); 17) работы для другихъ лицъ.

Инспекторы могутъ показывать болѣе подробно всѣ расходы по указаннымъ выше рубрикамъ, но они не имѣютъ права соединять расходы нѣсколькихъ рубрикъ въ одну. Такимъ образомъ составленный отчетъ инспекторовъ въ томъ случаѣ, когда счетоводство централизовано при управленіи службы, посылается въ контору главнаго инженера и вносится въ платежные листы; въ противномъ случаѣ—въ контору начальника участка. Въ конторѣ производится расцѣпка и провѣрка всѣхъ данныхъ, указанныхъ инспекторомъ, и послѣ согласованія всего и записи въ книгу въ подлежащія статьи всѣхъ расходовъ, платежные листы отправляются въ бухгалтерію для уплаты. Уплата производится каждую недѣлю по средамъ, такъ что на составленіе платежныхъ документовъ, разноску ихъ по книгамъ и прочую процедуру требуется около шести дней.

**Учетъ и храненіе матеріаловъ.** Матеріалы для

текущихъ работъ, повторяющихся ежегодно и для коихъ не составляется отдѣльныхъ смѣтъ, могутъ быть потребованы Инспекторомъ участка только съ разрѣшенія начальниковъ участка пути. Въ требованіяхъ на матеріалы, отсылаемые въ магазины, должно быть въ подробности указано, для чего такіе матеріалы предназначаются. Матеріальная же служба ежедневно по мѣрѣ отпуска матеріаловъ высылаетъ фактуры, которыя послѣ провѣрки разносятся названнымъ инспекторомъ въ книги распределенія расходовъ, если матеріалы употреблены непосредственно на работу. Если же матеріалы требуются въ запасъ для производства работъ, то они записываются въ книгѣ запасовъ и находятся на счету запасовъ, какъ бы въ одномъ изъ филиальныхъ складовъ матеріальной службы, но на отвѣтственности инспектора участка.

На англійскихъ дорогахъ практикуется въ широкой степени снабженіе матеріалами подрядчиковъ, исполняющихъ разныя работы для дороги и въ такомъ случаѣ выдаваемые матеріалы сносятся, разумѣется на личный счетъ подрядчиковъ.

Что касается учета расхода матеріаловъ, то таковой поражаетъ необычайной точностью и обнимаетъ всякую подробность. Напримѣръ, при перекладкѣ пути и перемѣнѣ шпалъ служба пути составляетъ отчетъ, въ которомъ подробно показано, сколько рельсовъ, шпалъ, костылей и пр. употреблено, сколько и въ какихъ мѣстахъ снято, кому сдано и какіе расходы при смѣнѣ пути произведены. Количество снятыхъ старыхъ рельсовъ, шпалъ и пр. должно точно совпадать съ количествомъ новыхъ укладываемыхъ на путяхъ. Всякое отклоненіе отъ этого должно быть подробно объяснено и за всѣмъ этимъ имѣется тщательный надзоръ.

Начальникъ службы пути получаетъ черезъ каждыя четыре недѣли (на большинствѣ англійскихъ дорогъ отчетный періодъ равняется четыремъ недѣлямъ, а не одному мѣсяцу) подробныя свѣдѣнія о состояніи работъ на всѣхъ участкахъ, причемъ въ этихъ свѣдѣніяхъ указывается, какія работы разрѣшены къ производству, что и на какую сумму исполнено, что исполняется и выводъ, что осталось исполнить. Тотъ же начальникъ службы пути черезъ двѣ недѣли послѣ отчетнаго мѣсяца имѣетъ полный мѣсячный отчетъ о всѣхъ расходахъ, заключающій въ себѣ сравнительныя данныя за

предшествующій періодъ, а также выводы расходовъ на измѣритель (версту).

**Храненіе тяжелыхъ матеріаловъ.** Особое вниманіе обращено на склады такъ называемыхъ „тяжелыхъ“ матеріаловъ, т. е. рельсъ, шпаль, костылей и т. п. Какъ было упомянуто выше, вообще матеріалы могутъ требоваться лишь съ особаго разрѣшенія начальника участка и службы, но „тяжелые“ матеріалы могутъ требоваться лишь съ разрѣшенія начальника службы пути, каковое дается только по изслѣдованіи вопроса о томъ, что работы эти разрѣшены директорами и начальникъ службы пути не находитъ въ данное время никакихъ препятствій къ тому, чтобы приступить къ нимъ. Но и послѣ того, какъ матеріалы поступятъ въ складъ, отчетъ о нихъ, даваемый въ балансѣ кладовой, строго провѣряется счетоводствомъ съ цѣлю наблюденія за правильнымъ и своевременнымъ отнесеніемъ этихъ матеріаловъ на работы, такъ и для того, чтобы въ складахъ инспекторовъ не оставалось больше матеріаловъ, чѣмъ тѣ, которые необходимы для ближайшихъ работъ. Отчетъ о расходѣ матеріаловъ, находящихся на храненіи у инспекторовъ, сообщается послѣдними Матеріальной службѣ по полугодіямъ.

При такой организациі расходованія матеріаловъ органами службы пути вопросъ о необходимости этой службѣ имѣть свои самостоятельные матеріальные на англійскихъ дорогахъ разрѣшенъ въ отрицательномъ смыслѣ и, повидимому, отсутствіе сихъ складовъ не причиняетъ неудобствъ.

Съ другой стороны, какъ указано выше, общая система, установленная на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ, состоитъ въ томъ, чтобы всѣмъ матеріаламъ, хранящимся на линіи, велся строгій учетъ въ центральныхъ конторахъ и была бы возможность въ каждый данный моментъ послать довѣренное лицо провѣрить количество извѣстнаго матеріала и убѣдиться въ его цѣлости, не производя общей ревизіи складовъ. То же самое установлено на нѣкоторыхъ дорогахъ и по отношенію къ службѣ пути. Матеріальныя книги складовъ службы пути ведутся въ конторахъ начальниковъ службъ пути, и откуда и командировается время отъ времени агентъ для провѣрки на линіи извѣстныхъ матеріаловъ. На Сѣверо-Восточной же дорогѣ таковыя книги ведутся въ конторѣ

главнаго бухгалтера, который такимъ образомъ является и главнымъ контролеромъ. Не стоило бы прибавлять, что балансъ по кладовой входитъ въ балансъ службы пути совершенно на тѣхъ же началахъ, какъ составляются балансы матеріальной службы.

**Расчетъ подрядчиковъ.** Свѣдѣнія о состояніи работъ, производящихся подрядчиками и мелкими поставщиками, какъ равно и о количествѣ отпущенныхъ имъ матеріаловъ, сообщаются начальнику службы пути еженедѣльно, уплата же подрядчикамъ производится послѣ провѣрки произведенныхъ ими работъ и описанія того ихъ количества, за какое должна быть таковая произведена. Всѣ такія уплаты производятся разъ въ мѣсяць не иначе, какъ по удостоверенію, выдаваемому главнымъ инженеромъ (начальникомъ службы), причемъ уплаты по постройкамъ и прочимъ контрактнымъ работамъ производятся не иначе, какъ послѣ утвержденія комитета директоровъ. Всѣ получаемые съ линіи отчеты о состояніи работъ заносятся въ соотвѣтствующіе счета, которые заключаются при производствѣ уплатъ подрядчику. Аккуратное веденіе книгъ новыхъ работъ и построекъ поразительно. На Большой Западной дорогѣ былъ случай, когда начальникъ пути, заключая контрактъ на постройку зданія взамѣнъ стараго, выстроеннаго 35 лѣтъ тому назадъ и пришедшаго въ негодность, пожелалъ узнать, насколько измѣнились цѣны по каждой работѣ.

Для полученія сей справки потребовалось затратить лишь время, необходимое на полученіе изъ архива книги сооруженій за соотвѣтствующій годъ, въ которой заключались всѣ подробности о постройкѣ зданія, о стоимости всевозможнаго рода частей его и работъ, произведенныхъ 35 лѣтъ тому назадъ.

**Номенклатура отчетовъ.** Отчетъ службы пути заключаетъ въ себѣ слѣдующія данныя:

I. Капитальные расходы, т. е. расходы, производимые не изъ эксплуатаціонныхъ средствъ, а изъ средствъ, спеціально назначаемыхъ для производства новыхъ работъ.

- 1) Покупка земли и расходы, сопряженные съ этимъ.
- 2) Рельсы, шпалы, костыли, подкладки и пр.
- 3) Проведеніе дорогъ и постройка станцій.

- 4) Землемѣрныя и инженерныя работы.
- 5) Уплата судебныхъ пошлинъ.
- 6) Парламентскіе расходы.
- 7) Проценты по покупкѣ земли, если таковыя дебитуются капиталомъ.
- 8) Общая сумма.

II. Разныя работы, производимыя за счетъ другихъ дорогъ, лицъ и вѣдомствъ.

III. Содержаніе пути. Сюда относятся всѣ тѣ работы по постройкѣ, перекладкѣ и пр. пути, о чемъ было сказано раньше, а именно:

- 1) Жалованье и конторскіе расходы.
- 2) Содержаніе и возобновленіе пути (рабочая сила).
- 3) Матеріалы на содержаніе и возобновленіе пути.
- 4) Ремонтъ дорогъ, мостовъ, сигналовъ, мастерскихъ.
- 5) Ремонтъ станцій и зданій.
- 6) Паровая сила.
- 7) Содержаніе каналовъ.
- 8) Ремонтъ зданій, отдаваемыхъ въ наймы.
- 9 10 и 11) Сохраняются для разныхъ расходовъ.
- 12) Общая сумма.

IV. Вознагражденіе. Сюда относятся всѣ тѣ уплаты, которыя производятся частнымъ компаниямъ и лицамъ за тотъ вредъ и убытки, которые произведены дорогою.

V. Счетъ уплатъ за наемныя помѣщенія.

VI. Склады службы пути. Здѣсь показываются всѣ тѣ матеріалы, которые получены изъ складовъ матеріальной службы, о чемъ мы говорили выше, а также всѣ тѣ старые матеріалы, которые получаютъ послѣ перекладки пути и ремонта его.

VII, VIII и IX. Расходы по сигналамъ, телеграфамъ и пропиткѣ шпаль. Сюда относятся всѣ расходы по рабочей силѣ и матеріаламъ. Учетъ расходовъ по пропиткѣ шпаль ведется какъ совершенно отдѣльная операція и шпалы фактурируются по разъ опредѣленной установленной цѣнѣ.

**Статистика и счетоводство.** Остается сказать еще о статистикѣ службы пути. На Большой Западной дорогѣ, гдѣ при управленіи главнаго инженера не имѣется никакого

счетоводства, таковое сосредоточено въ главной бухгалтеріи, отличаясь удивительно стройной организаціею контроля за кредитами, отпускаемыми въ распоряженіе главнаго инженера и разассигновываемыми послѣднимъ начальникамъ участковъ, а также графическимъ изображеніемъ всевозможнаго рода расходовъ за десятки послѣднихъ лѣтъ. Для удобства чтенія расходовъ главнымъ инженеромъ послѣдніе приводятся по всѣмъ подраздѣленіямъ въ различнаго рода діаграммы. Діаграммы ведутся по станціямъ. На нихъ нанесены всѣ подробности какъ о расходахъ, такъ и о тѣхъ статистическихъ данныхъ, которыя бы позволяли судить о правильности и цѣлесообразности данныхъ расходовъ: о тяжести рельсовъ, уложенныхъ на пути, о числѣ поѣздовъ, проходящихъ по этимъ рельсамъ, о числѣ рабочихъ, приходящихся на одну милю и т. д. Эти діаграммы нанесены на (безконечный) свертокъ бумаги, разворачиваніе котораго открываетъ діаграммы предыдущихъ лѣтъ. Такимъ образомъ получается картинное изображеніе работъ дороги и всего того, что сдѣлано на ея участкахъ въ теченіе 15 лѣтъ. Діаграмма раздѣляется на нѣсколько родовъ: первые относительно пути и расходовъ, сопряженныхъ съ нимъ, вторые относительно мостовъ, станцій и числа рабочихъ для ремонта ихъ и т. п.

Начальникъ конторы ведетъ книги кредитовъ, въ которыхъ по каждой работѣ открыта особая страница, при чемъ строго наблюдается не только за тѣмъ, чтобы общая сумма расходовъ не превышала даннаго кредита, но и за соотвѣтствіемъ расходовъ въ смыслѣ количественномъ, т. е. чтобы употреблено было на работы именно столько матеріаловъ, сколько было предвидѣно смѣтою или установленными нормами.

Долгій опытъ и чрезвычайно аккуратное отношеніе какъ производителей расходовъ, такъ и распорядителей кредитовъ къ работамъ, выработали совершенно механическое отношеніе къ этой конторской смѣтной работѣ со стороны начальниковъ участковъ, инспекторовъ и главныхъ инженеровъ. Никакая работа не можетъ быть начата безъ того, чтобы она не была такъ строго и тщательно обдумана. Дѣлается самая тщательная расцѣнка, а въ виду того, что на дорогѣ имѣется огромный опытъ, разумѣется, расцѣнки эти могутъ быть сдѣланы съ возможною тщательностью. Напримѣръ, на Большой Сѣверной дорогѣ существуютъ такіе ярлычки, на кото-

рыхъ изображена вся смѣта на ремонтъ и содержаніе одной версты пути съ подробнымъ указаніемъ, какіе именно матеріалы для этого необходимы. Всѣ перемноженія уже сдѣланы. И если выясняется, что надо переложить столько-то верстъ пути, то общій итогъ этой таблички перемножается на число верстъ и вся смѣта готова. Подобныя же вспомогательныя таблички и ярлычки установлены и на другихъ дорогахъ. Разумѣется, при подобныхъ условіяхъ возможно болѣе или менѣе точное составленіе смѣтъ, а, слѣдовательно, и указанный выше подробный учетъ ихъ исполненія. Конечно бываютъ случаи перерасходовъ и таковыя видны въ наименованныхъ кредитныхъ книгахъ, что и служитъ доказательствомъ того, что книги эти не ведутся съ спеціальной цѣлью подогнать расходы къ кредитамъ. Въ этихъ же книгахъ имѣются указанія на тѣ засѣданія комитета директоровъ, по которымъ эти дополнительные расходы, составившіе перерасходъ, были разрѣшены.

**Книги кредитовъ.** Кромѣ вышеупомянутыхъ диаграммъ расходовъ главная бухгалтерія при полной централизациі счетоводства и счетоводство службы при частичной ведетъ книгу всѣхъ расходовъ, въ которой данныя сгруппированы не только за текущей годъ, но и за предъидущіе годы съ подраздѣленіемъ на всѣ распорядительныя единицы. Черезъ 2—3 недѣли послѣ отчетнаго мѣсяца книга эта обыкновенно бываетъ заполнена и просматривается главнымъ бухгалтеромъ или начальникомъ конторы, который тотчасъ же обращаетъ вниманіе начальника службы на всѣ тѣ отклоненія отъ нормальныхъ по его мнѣнію расходовъ, которыя онъ тамъ замѣтилъ. Разумѣется, о всѣхъ этихъ отклоненіяхъ тотчасъ же извѣщаются начальники участковъ и требуютъ ихъ разъясненія.

Все, относящееся до содержанія рабочей силы и текущихъ расходовъ матеріаловъ на содержаніе пути, не имѣетъ для себя смѣты. Смѣтой служатъ расходы предшествующихъ лѣтъ, отклоненіе отъ которыхъ всегда должно быть строго объяснено. Смѣты же о которыхъ говорилось выше, существуютъ только на новыя работы или вообще на тѣ работы которыя не встрѣчаются ежегодно и расходы на которыя такимъ образомъ не выяснены.

**Отчисления (возобновительные фонды).** Коснувшись составления сметы, надо упомянуть об отчислениях (возобновительных фондах), которые производятся на некоторых дорогах на возобновление пути и ремонт подвижного состава и которые совершаются ежегодно. Производится это следующим образом: начальники служб пути и тяги делают подсчет износа подвижного состава и рельсы и ежегодно составляют смету на общую стоимость передельных, перестроек подвижного состава и возобновления пути. Эта смета утверждается правлением общества и исчисленная по ней сумма сносится в расход эксплуатации того года, на который утверждена смета. Так происходит на Большой Северной дороге. В годовых балансах показываются, следовательно, суммы годовых отчислений, а не действительные расходы. Действительные же расходы показываются за особый счет отчислений и могут ежегодно быть меньше или даже больше предназначенных для сего сумм, не выходя, однако, из общих ассигнований по каждому отдельному отчислению. Такой способ в значительной степени облегчает производителей работ, представляя им свободу выбора тех работ, которые представляются неотложными. Подобная система отчислений применяется только на Большой Северной и Северо-Западной дорогах.

На трех дорогах, счетоводство службы пути сосредоточено не при управлении главного инженера, а при главной бухгалтерии, при чем по мнению начальников сей службы такая организация учета расходов для них очень удобна, так как избавляет их от излишних забот, неотвлекает их внимания на все те мелочи, которые доставляло бы им счетоводство при службе и позволяет сосредоточиваться исключительно на важных результатах работы дороги, которые обязана группировать и доставлять ему главная бухгалтерия, тем более, что производить надзор за кредитами, сосредоточенными в конторе главного инженера, также гораздо легче в этом случае, так как обыкновенно имются более своевременные и более точные данные, доставляемые, так сказать, посторонним учреждением.

Собиранию статистических данных относительно служ-

бы, напр. рельсовъ, шпаль и пр. почти не придаетъ значенія. Специалисты техники объясняютъ это тѣмъ, что въ Англіи до такой степени быстро мѣняются условія работы дорогъ, что собираніе статистическихъ данныхъ не оправдывало бы цѣли. Такъ, напримѣръ, увеличеніе состава поѣздовъ, большій вѣсъ вагона, увеличеніе тары паровозовъ заставляютъ постоянно измѣнять способы постройки и содержанія пути.

Чрезвычайно характерна исторія Средиземной дороги въ этомъ отношеніи. Дорога открылась въ 1832 году. Уложенные рельсовъ были 15 футъ длины,  $3\frac{1}{2}$  дюймовъ ширины по высотѣ и  $2\frac{1}{2}$  дюйм. толщины между костылями, замыкавшими желѣзными ключами, между чугунными накладками. Вѣсъ рельсовъ былъ 35 фунтовъ въ ярдѣ. Въ 1839 году была выстроена новая часть Средиземной дороги и вѣсъ рельсовъ былъ уже 78 фунтовъ въ ярдѣ, хотя въ то же время на другой вѣткѣ—Дерби-Бирмингамъ—были уложены рельсы 56 фунтовые и длиною въ 15 футовъ. Но въ слѣдующемъ уже году между Дерби и Лидсомъ была открыта дорога, на которой были уложены рельсы 65-фунтовыя. Въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ съ 1840 по 1850 г. дорога держалась укладки 65-фунтовыхъ рельсовъ. Въ 1850 году при перекладкѣ употреблялись уже 80-фунтовые рельсы 20 футовъ длины. Въ 1868 году длина рельсовъ оставалась тою же, вѣсъ измѣнился до 83 фунтовъ. Въ 1875 году длина рельсовъ мѣняется до 24 футовъ; въ 1879 году вводятся рельсы 85-фунтовые длиною въ 30 футовъ; въ 1896 году появляются 100-фунтовые рельсы длиною въ 36 футовъ.

Всѣ эти измѣненія въ вѣсѣ и длинѣ рельсовъ, разумѣется, обязаны исключительнымъ условіямъ быстрого развитія желѣзныхъ дорогъ и движенія по нимъ въ Англіи, какое произошло за послѣднія полъ-столѣтія. Тяжелые поѣзда, увеличенная скорость, стремленіе къ спокойному передвиженію заставляютъ совершенно не считаться съ прежними условіями и примѣняться къ новымъ.

Лица, интересующіяся исторіей всѣхъ измѣненій относительно рельсовъ, шпаль и т. д., съ удовольствіемъ прочтутъ сочиненіе одного изъ бывшихъ управляющихъ Сѣверо-Западной дороги Джорджа Финдлея „Работа и управленіе англійской дороги“, а также не безъ удовольствія просмотрятъ

превосходные рисунки и нѣкоторыя статистическія данныя въ адресѣ Институту инженеръ-механиковъ, поднесенномъ въ Апрѣлѣ 1897 года президентомъ сего Института Самуиломъ Джонсономъ.

**Расходы.** Въ заключеніе не безынтересно указать на отчетныя данныя о нѣкоторыхъ расходахъ по службѣ пути. Такъ за 1898 годъ расходы на ремонтъ и содержаніе пути составляли на одну версту пути по дорогамъ:

Большой Восточной . . . . .	1.150 р.
Большой Сѣверной . . . . .	1.310 „
Большой Западной . . . . .	1.250 „
Сѣверо-Западной . . . . .	1.370 „
Средиземной . . . . .	1.430 „
Сѣверо-Восточной. . . . .	960 „

Расходы по ремонту и возобновленію станцій, мостовъ, зданій и т. д. на тѣхъ же самыхъ дорогахъ на одну версту за тотъ же годъ:

по Большой Восточной дорогѣ. . . . .	710 р.
„ Большой Сѣверной. . . . .	1.490 „
„ Большой Западной . . . . .	1.490 „
„ Сѣверо-Западной. . . . .	2.120 „
„ Средиземной. . . . .	1.610 „
„ Сѣверо-Восточной . . . . .	1.870 „

### **Служба (отдѣлъ) подвижнаго состава и тяги.**

На нѣкоторыхъ изъ большихъ дорогъ служба эта раздѣляется на два отдѣла: отдѣлъ паровозовъ и тяги ихъ и отдѣлъ вагоновъ. Въ соотвѣтствіи съ этимъ на дорогахъ имѣются отдѣльныя мастерскія паровозныя и вагонныя. Служба тяги находится подъ начальствомъ начальника тяги, на отвѣтственности котораго лежитъ содержаніе подвижнаго состава въ исправномъ состояніи и ремонтъ его. Нѣкоторыя дороги раздѣляются на участки, въ которыхъ есть паровозныя зданія, но гдѣ производится лишь самый незначительный ремонтъ, необходимый для приведенія паровоза въ состояніе, годное по крайней мѣрѣ для доставки въ мастерскія. Весь же остальной ремонтъ производится обыкновенно въ глав-

ныхъ мастерскихъ дороги. На обязанности начальниковъ участковъ тяги лежитъ надзоръ за исправнымъ состояніемъ паровозовъ и назначеніемъ ихъ въ поѣзда. Такимъ образомъ главная дѣятельность службы тяги сосредоточена въ мастерскихъ дороги. Обыкновенно управленіе службы тяги находится въ томъ же мѣстѣ, гдѣ находятся мастерскія. Что касается организациі службы тяги по ремонту и возобновленію подвижнаго состава, то англійскія дороги и въ этомъ отношеніи стремятся достигнуть возможно полнаго удовлетворенія собственными средствами всѣхъ потребностей этой службы. Большинство мастерскихъ не только изготовляетъ всѣ необходимыя части для ремонта подвижнаго состава, но также и новые паровозы. Подобная система представляетъ чрезвычайныя выгоды для дороги и, напримѣръ, на Сѣверо-Западной дорогѣ стоимость постройки одного паровоза ровно вдвое дешевле, чѣмъ покупка его у другихъ фирмъ. Но мало этого, нѣкоторыя мастерскія дороги, какъ, напримѣръ, мастерскія въ Кру на Сѣверо-Западной дорогѣ, гордящіяся тѣмъ, что они представляютъ собою единственное въ мірѣ учрежденіе въ этомъ смыслѣ, не только изготовляютъ у себя весь свой подвижной составъ, но занимаются даже изготовленіемъ бессемеровой стали и отливкой рельсовъ для нуждъ своей дороги.

Мастерскія дороги находятся подъ отвѣтственностью особаго начальника и раздѣлены на цехи или отдѣленія, руководимые мастерами цеховъ, но на обязанности и отвѣтственности этихъ лицъ лежитъ исключительно только техническій надзоръ за работами. Въ мастерскихъ не ведется такой отчетности, какъ это установлено на большинствѣ русскихъ дорогъ, и нѣтъ для сего никакого штата, за исключеніемъ отмѣтчиковъ работъ, которые находятся только лишь для отмѣтокъ, а не составленія отчетовъ, и кладовщиковъ складовъ издѣлій, которыя признано удобнымъ не отсылать въ матеріальную службу, а держать въ мастерскихъ. На обязанности техниковъ лежитъ составленіе проектовъ, чертежей и иногда смѣтъ, если предполагаемыя работы не имѣли мѣста въ предъидушіе годы или если таковыя исполняются для постороннихъ учреждений. Для постройки паровозовъ также выработаны опредѣленные нормы и особыхъ расцѣнокъ не требуется, но за то обращается чрезвычайное вни-

маніе на каждый паровозъ, поступающій въ ремонтъ, на причины износа и необходимости замѣны изношенныхъ частей или оставленія ихъ для дальнѣйшей службы на паровозѣ. Въ случаѣ, если будетъ замѣчено, что паровозъ долженъ быть возобновленъ и снимаемая съ него части еще годны къ употребленію, то послѣднія, послѣ приведенія ихъ въ годное состояніе, помѣщаются на другіе паровозы, предназначенные лишь для станціонной работы, или же на такіе, которые по своему состоянію должны быть въ скоромъ времени изъяты изъ обращенія (исключены изъ инвентаря дороги). Каждой запасной части ведется точный учетъ и каждому паровозу, поступающему въ ремонтъ, дѣлается чрезвычайно тщательный осмотръ. На нѣкоторыхъ дорогахъ принята система работы на паровозѣ вплоть до его окончательной негодности и ломки, т. е. исключенія его изъ инвентаря. На другихъ дорогахъ принята система постоянного подновленія подвижнаго состава, какъ бы съ цѣлью вѣчнаго пользованія имъ.

### **Составленіе смѣтъ и надзоръ за кредитами.**

Что касается составленія годовыхъ смѣтъ на эксплуатацію, то таковыхъ не имѣется, и на утвержденіе общаго собранія акціонеровъ годовыя смѣты не вносятся. Но тѣмъ не менѣе служба тяги почти на всѣхъ дорогахъ имѣетъ чрезвычайно тщательный надзоръ за своими кредитами. Кредиты раздѣляются на два рода: постоянные, которые повторялись во всѣ предшествовавшіе годы, и чрезвычайные, т. е. такіе, расходование которыхъ вызывается чрезвычайными обстоятельствами, какъ, на примѣръ, постройка паровозовъ, вагоновъ, приобрѣтеніе станковъ, приборовъ и пр. Къ постояннымъ кредитамъ относится содержаніе личнаго состава по тягѣ поѣздовъ и по мастерскимъ, а также ремонтъ подвижнаго состава. По службѣ тяги, какъ и по службѣ пути, тоже установленъ строгій учетъ расходовъ и наблюденіе за тѣмъ, чтобы расходы эти не превосходили установленныхъ нормъ или смѣтъ, при чемъ мѣры къ достиженію сего настолько просты, что упомянуть о нихъ представляется крайне интереснымъ.

Цифры расходовъ предшествовавшихъ лѣтъ на ремонтъ подвижнаго состава, разумѣется, составились изъ суммъ,

израсходованныхъ на матеріалы, и суммъ, израсходованныхъ на рабочую силу. Что касается общей суммы, израсходованной на матеріалы, то слѣдить за таковою не представляется никакихъ затрудненій, такъ какъ почти ежедневно матеріальная служба фактурируетъ всѣ тѣ матеріалы, которые выписаны мастерскими, а на нѣкоторыхъ дорогахъ, кромѣ того, установлено представленіе главной бухгалтеріи еженедѣльной отчетности счетоводствомъ службы тяги для записи по ея книгамъ всего того, что израсходовано этой службою. Въ этой отчетности имѣются суммовые итоги всѣхъ матеріаловъ, отпущенныхъ службѣ. Такой порядокъ отчетности даетъ возможность всѣмъ заинтересованнымъ лицамъ, не исключая и директоровъ правленія, слѣдить за тѣмъ, чтобы расходъ матеріаловъ не превосходилъ такового за предшествующіе годы. О всѣхъ причинахъ подобнаго рода перерасходовъ представляются директорамъ правленія подробныя объясненія, при чемъ таковыя сводятся главнымъ образомъ къ повышенію стоимости матеріаловъ, такъ какъ за послѣдніе годы стоимость стали, мѣди и желѣза растетъ въ поражающей прогрессіи.

Слѣдовательно, слѣдить за этою стороною расходовъ не представляется никакого затрудненія. Другая половина расходовъ представляетъ расходъ на рабочую силу. Какъ и расходъ на матеріалы, расходъ на рабочую силу изъ году въ годъ долженъ быть примѣрно одинаковъ, а если онъ больше предыдущихъ лѣтъ, то несомнѣнно это вызвано или увеличеніемъ размѣровъ движенія и расширеніемъ дѣятельности мастерскихъ или какими-либо другими вполне понятными для правленія причинами. Всякой суммѣ расходовъ на рабочую силу соотвѣтствуетъ извѣстный штатъ рабочихъ мастерскихъ, которому при нормальномъ числѣ часовъ работы въ сутки можетъ быть уплачена только опредѣленная сумма въ недѣлю. На какія подраздѣленія эта сумма, уплаченная мастерскимъ, падаетъ, разумѣется, это не столь важно и интересно въ данномъ случаѣ, какъ то, чтобы сумма эта не превышала той нормы, которая желательна для хозяина. Превышать же эту норму сумма можетъ лишь въ томъ случаѣ, когда число рабочихъ въ мастерскихъ увеличивается, или когда мастера начинаютъ исполнять работу сверхурочную и получать за это гораздо большую поденную плату. Какъ общее правило, ни одно увеличеніе числа ма-

стеровыхъ въ мастерскихъ не производится безъ соотвѣтствующаго разрѣшенія—на иныхъ дорогахъ начальника тяги, который сейчасъ же доносить директорамъ правленія, какое отъ этой мѣры произойдетъ увеличеніе расходовъ; на другихъ же дорогахъ такое увеличеніе числа мастеровыхъ утверждается директорами правленія. Въ виду этого директора правленія всегда могутъ быть покойны, что они приняли всѣ мѣры къ тому, чтобы общіе расходы не превышали тѣхъ, которые были произведены въ прошлые годы при извѣстномъ доходѣ дороги. Случаи принятія мѣръ къ уменьшенію расходовъ, вызываемыхъ уменьшеніемъ размѣровъ движенія и паденія доходовъ, не имѣютъ мѣста въ виду того, что такихъ случаевъ на разсматриваемыхъ дорогахъ за послѣдніе годы не бывало.

Въ виду такого отношенія къ порядку надзора за расходами, счетоводству службы тяги или главной бухгалтеріи, главнымъ образомъ приходится слѣдить лишь за тѣмъ, чтобы расходы по отдѣльнымъ кредитамъ были относимы совершенно правильно и не превосходили тѣхъ нормъ, которыя желательны для отдѣльныхъ работъ или участковъ. Въ отношеніи всего остального, работа счетоводства заключается только въ группировкѣ расходовъ и составленіи отчета. Въ виду того, что дорога заинтересована въ полученіи извѣстнаго дивиденда, начальнику тяги предоставляется полная возможность передвиженія кредита въ какомъ угодно размѣрѣ, лишь бы въ общей суммѣ онъ не выходилъ изъ извѣстныхъ предѣловъ. При повышеніи стоимости матеріаловъ, какъ это происходитъ въ послѣдніе годы, начальникъ тяги нерѣдко долженъ откладывать извѣстныя работы для того, чтобы компанія могла получить свой опредѣленный дивидендъ. Здѣсь, какъ и въ службѣ пути, ни къ одной новой работѣ не приступаютъ безъ чрезвычайно тщательной расцѣнки и безъ утвержденія таковой расцѣнки или смѣты не только начальникомъ тяги, но и комитетомъ директоровъ.

Расчетъ съ рабочими мастерскихъ производится еженедѣльно. Каждая такая уплата утверждается комитетомъ директоровъ по докладу главнаго бухгалтера. Еженедѣльно же магазинная служба доставляетъ свѣдѣнія объ отпущенныхъ службѣ тяги матеріалахъ, сводъ которыхъ на нѣкоторыхъ дорогахъ еженедѣльно распределяется по группамъ расходовъ и отсылается въ главную бухгалтерію. Надзоръ за тѣмъ,

чтобы не было перерасходовъ такимъ образомъ крайне облегчается, если, кромѣ того, принять во вниманіе, что всѣ такіе расходы, о размѣрѣ коихъ могутъ возникать сомнѣнія, сосредоточены исключительно въ главныхъ мастерскихъ, на участкахъ же службы тяги производятся лишь второстепенные расходы и при томъ имѣющіе совершенно постоянный характеръ, а, слѣдовательно,—и вполне опредѣленные нормы.

**Учетъ отдѣльныхъ операцій.** Что касается технической организаціи службы тяги и мастерскихъ дорогъ, то таковая представляетъ до такой степени обширный предметъ изслѣдованія, что о немъ никакъ невозможно было бы упомянуть въ краткой статьѣ. Что же касается веденія хозяйства, то слѣдуетъ замѣтить особую экономность и заботливость дорогъ о всѣхъ тѣхъ издѣліяхъ, которыя производятся въ собственныхъ мастерскихъ. Всѣ работы по отливкамъ, по паковкамъ и т. п. учитываются, какъ совершенно отдѣльные предпріятія и контроль за выходомъ издѣлій чрезвычайно аккуратенъ. Такъ, напримѣръ, все изготовляемое въ кузницѣ, въ литейной и т. д. поступаетъ въ складъ, находящійся въ мастерскихъ, но предметы, изготовленные въ кузницѣ, проходя въ складъ, контролируются сторожемъ, находящимся при дверяхъ, ведущихъ изъ кузницы. Контроль заключается въ томъ, что на каждомъ условіи, заключенномъ съ артелью кузнецовъ, гдѣ указано, сколько она должна изготовить предметовъ, дѣлается отмѣтка о количествѣ этихъ предметовъ, принятыхъ въ магазинъ и тотчасъ же принятое количество записывается во входящую книгу. Этимъ достигается двойной контроль, какъ работъ, сланныхъ кузнечнымъ цехомъ, такъ и издѣлій, принятыхъ кладовою. Всѣ принятые издѣлія хранятся или въ складѣ, находящемся при мастерскихъ, или отсылаются въ магазины дороги, смотря по тому, для какихъ цѣлей они предназначены. Если они предназначены для отсылки на линію для ремонта подвижнаго состава, то обыкновенно таковые предметы хранятся при мастерскихъ. Компаніи, какъ, напримѣръ, Средиземной желѣзной дороги, не жалѣютъ средствъ на содержаніе достаточно штата кладовщиковъ, значительно превосходящаго таковой на нашихъ дорогахъ.

**Склады запасныхъ частей.** Каждый складъ

устроенъ образцово. Всѣ издѣлія сгруппированы по отдѣламъ такимъ образомъ, что нѣтъ ни малѣйшаго затрудненія найти гайки или болты какихъ угодно подраздѣлений. Такіе матеріалы, какъ мѣдь и сталь, находятся въ особой кладовой подъ завѣдываніемъ главнаго смотрителя. Тутъ же при складѣ есть особый отдѣлъ для упаковки и отправки вещей на линію. Каждое требованіе, полученное съ линіи, тщательно изслѣдуется и предметы отправляются лишь послѣ удостовѣренія въ строгомъ ихъ соотвѣтствіи съ требованіями. Совершенныя въ теченіе дня операціи проводятся по книгамъ складовъ и результаты ежедневно же сообщаются счетоводству службы.

**Учетъ работы мастерскихъ и порядокъ уплаты рабочимъ.** Всѣ работы производятся мастеровыми по поденному разсчету. Работы начинаются обыкновенно въ 6 часовъ утра съ получасовымъ перерывомъ около 9 часовъ, часовымъ перерывомъ для обѣда и оканчиваются въ 6 часовъ вечера. Въ субботу работы оканчиваются въ 2 часа дня безъ перерыва для обѣда. Учетъ произведенной работы производится двояко: по количеству времени, проведенному рабочимъ въ мастерскихъ, и по тому, чѣмъ былъ занятъ рабочій. Первый учетъ производится табельщикомъ, находящимся при проходной будкѣ, куда каждый рабочій обязанъ положить свою марку, второй учетъ производится мастерами цеховъ и табельщиками и большею частью ежедневно сообщается въ счетоводство службы. Учетъ работъ производится чрезвычайно подробно. Кромѣ поденнаго заработка мастеровые имѣютъ еще сдѣльную работу. Цѣны сдѣльной работы утверждаются начальникомъ тяги и пересматриваются время отъ времени. Каждую недѣлю всѣ табели и исполненныя условія по сдѣльнымъ работамъ отсылаются въ главное счетоводство, которое производитъ расцѣнку и исчисляетъ сумму, потребную для выдачи рабочимъ, затѣмъ платежные листы отправляются въ главную бухгалтерію, которая докладываетъ ихъ комитету директоровъ. Черезъ шесть дней по отсылкѣ табелей изъ мастерскихъ производится уплата рабочимъ ихъ заработка.

Весьма интересенъ способъ уплаты заработка мастеровымъ. На платежныхъ спискахъ не отбирается росписокъ

рабочихъ, такъ какъ отбирание росписокъ при уплатахъ, производящихся по окончаніи работъ, еженедѣльно отнимало бы у рабочихъ относительно много времени, а англичане чрезвычайно дорого цѣнятъ свое время. Росписки эти замѣняются жестяными коробочками, выдаваемыми при уплатѣ каждому рабочему и заключающими въ себѣ причитающуюся ему сумму, а также и записку о томъ, сколько въ коробочкѣ находится денегъ.

Порядокъ уплаты производится такимъ образомъ. Стоитъ артельщикъ, у котораго находятся всѣ эти жестяныя коробочки; рядомъ съ нимъ табельщикъ или конторщикъ, читающій списокъ и вызывающій рабочихъ, и тутъ же мастеръ цеха, который слѣдитъ за тѣмъ, чтобы подходилъ именно тотъ рабочій, котораго вызываютъ и чтобы артельщикъ уплачивалъ ему ту сумму, которая ему причитается. Вызванный рабочій, получаетъ тотчасъ свою коробочку и немедленно уступаетъ мѣсто слѣдующему. Этотъ процессъ происходитъ настолько быстро, что промежутокъ между врученіемъ денегъ одному рабочему и другому, положительно составляетъ нѣсколько секундъ.

Сказанное можетъ быть подтверждено слѣдующимъ примѣромъ; въ Свинданѣ, въ главныхъ мастерскихъ Большой Западной дороги уплата 550-ти мастеровымъ, производившаяся двумя артельщиками, находившимися на двухъ разныхъ концахъ мастерскихъ, была произведена въ теченіе не болѣе десяти минутъ, причемъ въ этотъ же промежутокъ времени, были удовлетворены всѣ недоразумѣнія, происшедшія при уплатѣ, а также были удовлетворены неуспѣвшіе подойти во время на вызовъ рабочіе.

По собраннымъ свѣдѣніямъ случаевъ заявленія рабочими о неполученіи ими рабочей платы вообще не бываетъ, уплата производится при свидѣтеляхъ, а затѣмъ опытъ показалъ, что расчету съ рабочими при посредствѣ коробочекъ должно быть отдано предпочтеніе передъ иными способами расчета, такъ какъ при такомъ расчетѣ представляется меньше шансовъ сдѣлать ошибку и недоплатить рабочему.

**Номенклатура расходовъ службы тяги.** Классификація расходовъ по паровозной и вагонной службамъ слѣдующая:

I. Тяга поѣздовъ. Сюда относятся всѣ расходы, связанные съ работой поѣздовъ, ремонтомъ и возобновленіемъ паровозовъ и подраздѣляются на слѣдующіе отдѣлы:

Текущіе расходы: \*).

a) Уголь, коксъ, растопка.

b) Жалованье машинистамъ и помощникамъ.

c) Жалованье чистильщикамъ паровозовъ и угольщикамъ.

d) Водоснабженіе.

e) Смазка паровозовъ и обмундированіе.

Ремонтъ и возобновленіе поѣздовъ:

f) Рабочая сила по ремонту.

g) Матеріалы для ремонта.

h) Жалованье постояннымъ служащимъ, надзирающимъ за мастерскими.

i) Бланки и канцелярскія принадлежности. Ремонтъ мастерскихъ и паровозныхъ зданій.

k) Газъ.

l) Общая сумма.

II. Ремонтъ и возобновленіе вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ раздѣляется опять на слѣдующіе отдѣлы:

a) Рабочая сила по ремонту.

b) Матеріалы по ремонту.

c) Жалованье постояннымъ служащимъ, завѣдующимъ ремонтомъ.

---

\*) Также, какъ и на русскихъ дорогахъ, на англійскихъ существуетъ масса заказовъ или подраздѣленій работъ, которыя открываются по мѣрѣ надобности. Такъ, на примѣръ, счетъ текущихъ расходовъ на одной изъ дорогъ имѣетъ 63 постоянныхъ подраздѣленія, за исключеніемъ тѣхъ временныхъ, которыя открываются для спеціального учета. Счетъ ремонта паровозовъ не только ведется по каждому паровозу для большого и текущего ремонта, но также и по нѣкоторымъ подраздѣленіямъ ремонта каждого паровоза. На многихъ дорогахъ совершенно не встрѣчается въ отчетахъ счета содержанія мастерскихъ. Обыкновенно этотъ счетъ распредѣляется по прочимъ статьямъ расхода. Опытъ указываетъ, что къ ремонтнымъ статьямъ слѣдуетъ прибавлять извѣстный процентъ, покрывающій расходы по содержанію мастерскихъ, и для того, чтобы имѣть правильное сужденіе объ истинной стоимости ремонта, почти всѣ англійскія дороги такъ и поступаютъ. Но тѣмъ не менѣе содержанію мастерскихъ ведется обыкновенно чрезвычайно подробный учетъ. На Сѣверо-Западной дорогѣ по содержанію мастерскихъ открыто 50 статей. Подробнаго перечисленія этихъ статей не сдѣлано въ виду того, что онѣ не представляютъ общаго явленія на всѣхъ дорогахъ, а на тѣхъ дорогахъ, на которыхъ онѣ существуютъ, онѣ обыкновенно мѣняются.

- d) Канцелярскія принадлежности и бланки.
- e) Газъ.
- f) Ремонтъ зданій.
- g) Общая сумма.

Каждое изъ подраздѣленій пунктовъ I и II въ свою очередь раздѣляется на тысячи отдѣльныхъ подраздѣленій. Такъ, на примѣръ, ведется учетъ каждой водокачкѣ, ремонту какъ текущему такъ и большому, не говоря уже о возобновленіи каждаго паровоза, и не только каждаго паровоза, но и частей этого паровоза. При учетѣ расходовъ мастерскихъ нѣкоторыя дороги учитываютъ расходы каждаго цеха мастерскихъ отдѣльно.

III. Наемъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

IV. Уплата вознагражденія за убытки, причиненные другимъ дорогамъ. Сюда относится ремонтъ или уплата за ремонтъ вагоновъ, которые были повреждены во время пользованія ими на данной дорогѣ.

V. Газъ. Этотъ отдѣлъ содержитъ исключительно отчетъ о содержаніи и эксплуатаціи газовыхъ заводовъ, принадлежащихъ компаніямъ и разсѣянныхъ по всѣмъ линіямъ. Сюда относятся всѣ расходы по добычѣ газа, какъ-то: рабочая сила, матеріалы, топливо, ремонтъ зданій и т. п. Расходы по этой главѣ фактурируются обыкновенно всѣмъ тѣмъ службамъ и подраздѣленіямъ, на которыя они относятся. Со всѣхъ лицъ, занимающихъ квартиры въ зданіяхъ, принадлежащихъ дорогѣ, также взыскивается плата за газъ.

VI. Заготовка матеріаловъ. Сюда относятся всѣ расходы по покупкѣ, перевозкѣ, храненію и т. п. матеріаловъ какъ матеріальною службою, такъ и службою тяги, которая является въ нѣкоторыхъ случаяхъ филиальнымъ отдѣленіемъ матеріальной службы. Въ концѣ года счетъ по этой главѣ очищается фактуровкой всей суммы расходовъ службамъ и другимъ подраздѣленіямъ расходовъ, на которые израсходованы матеріалы, вызвавшіе эти расходы.

VII. Счетъ инвентаря. На этотъ счетъ относится только стоимость добавочныхъ паровозовъ, пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, станковъ, машинъ и т. п., покупаемыхъ не за счетъ эксплуатаціонныхъ суммъ, а за счетъ особыхъ источниковъ.

VIII. Магази́нная служба (на тѣхъ дорогахъ, какъ Сѣверо-Западная, гдѣ она находится въ вѣденіи службы тяги). На этотъ счетъ относятся всѣ уплаты за уголь, за разные матеріалы, которые покупаются для службы тяги, для службы пути, а также стоимость старыхъ матеріаловъ, посылаемыхъ въ магазины службою пути и службою тяги. На уменьшеніе этого счета относится вся стоимость отпусковъ изъ магазиновъ.

IX. Приобрѣтеніе угля. Сюда относятся всѣ расходы по приобрѣтенію угля, которые затѣмъ фактурируются главнымъ образомъ службѣ тяги.

Слѣдуетъ замѣтить, что отчетъ о расходѣ матеріаловъ, находящихся на складахъ службы тяги, обыкновенно проводится по книгамъ матеріальной службы и бухгалтеріи разъ въ полгода \*) для того, чтобы знать точно имущество дороги.

**Вагонная служба.** Все сказанное выше относительно службы тяги вполнѣ относится и къ службѣ вагонной. Вотъ какого взгляда на способъ веденія хозяйства сей службы держится напр. начальникъ вагонной службы на Средиземной желѣзной дорогѣ. При ремонтѣ вагоновъ онъ не употребляетъ новыхъ матеріаловъ, а исключительно старые матеріалы и запасныя части. Новыя запасныя части идутъ только на новыя вагоны. Если вагонъ требуетъ большого ремонта, то предпочитаютъ его совершенно уничтожить и построить новый—это гораздо выгоднѣе. Уничтоженіе вагона заключается въ томъ, что онъ совершенно разбирается и получаемыя годныя запасныя части приводятся въ порядокъ и употребляются при ремонтѣ другихъ годныхъ вагоновъ. Служба деревянныхъ частей вагона отъ 20—25 лѣтъ. Окраска производится почти черезъ каждые три года, подкраска постоянно. Возобновленіе внутренней отдѣлки вагоновъ производится согласно необходимости, но въ среднемъ это бываетъ лѣтъ черезъ пять.

Выше было указано, что для возможно большаго привлеченія пассажировъ дороги не только увеличиваютъ скорость

---

\*) Независимо сего о расходахъ этихъ имѣются свѣдѣнія въ ежемѣсячныхъ отчетахъ службъ.

движенія, но и устраиваютъ возможные удобства въ вагонахъ. Здѣсь не мѣсто описывать сіи удобства. Слѣдуетъ только замѣтить, что постройка такихъ вагоновъ требуетъ огромнѣйшихъ затратъ, но желѣзныя дороги идутъ на это, потому что затраты эти съ лихвою окупаются привлекаемыми пассажирами, хотя затраты эти всегда рассчитаны пропорціонально размѣрамъ пассажирскаго движенія. Начальникъ вагонной службы въ точности знаетъ, на какой дивидендъ можетъ рассчитывать компанія и какіе расходы онъ можетъ себѣ позволить по улучшенію вагоновъ. Въ зависимости отъ этого онъ подновляетъ нѣкоторые изъ старыхъ вагоновъ, отправляя ихъ на вѣтки съ небольшимъ пассажирскимъ движеніемъ, и сосредоточиваетъ свое вниманіе на постройкѣ роскошныхъ вагоновъ только для нѣкоторыхъ поѣздовъ главной линіи. Но и здѣсь онъ всегда долженъ считаться съ доходностью дороги. Предварительныхъ смѣтъ на постройку огромнаго числа вагоновъ не установлено. Постройка эта совершается въ зависимости отъ развивающейся доходности дороги.

Говоря о товарныхъ вагонахъ, нельзя не упомянуть о томъ новшествѣ, которое вводится въ послѣдніе годы, или, вѣрнѣе, въ послѣдній годъ, на англійскихъ дорогахъ. Новшество это заключается въ постройкѣ товарныхъ вагоновъ съ огромной тарой. Такъ, Сѣверо-Восточная дорога, которая перевозитъ руду и уголь изъ приморскихъ городовъ на сталелитейные заводы, первая обратила вниманіе на огромныя неудобства, причиняемыя движенію вагонами съ малой тарой, почему начала строить такіе вагоны подъемною силою въ 50 тоннъ \*). Начальникъ вагонной службы выражаетъ твердую увѣренность, что постепенной замѣной вагоновъ съ такою огромною подъемною силою дорогѣ удастся значительно уменьшить свои эксплуатаціонные расходы и увеличить пропускную способность. Какъ извѣстно, англійскія дороги обладаютъ тѣмъ преимуществомъ передъ другими, что они въ нѣкоторыхъ своихъ частяхъ исключительно занимаются перевозкою минеральныхъ продуктовъ, какъ-то: угля, желѣза, чугуна и т. п. и вагоны съ большою подъемною силою могутъ сыграть при этомъ огромную роль.

---

\*) См. техническій журналъ «Engineering» Jan. 1900, стр. 82 и 83.

**Статистика.** Получить статистическія данныя о работѣ подвижнаго состава является почти невозможнымъ въ виду того, что какъ сказано выше, въ Англии желѣзныя дороги не печатаютъ своихъ техническихъ отчетовъ. Тѣмъ не менѣе вотъ нѣкоторыя данныя, которыя удалось добыть о службѣ котловъ, цилиндровъ и бандажей на паровозахъ. Въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ было снято съ паровозовъ на Средиземной желѣзной дорогѣ 1000 негодныхъ котловъ, средняя продолжительность службы которыхъ около 15 лѣтъ и средній пробѣгъ, приходящійся на каждый такой паровозъ, около 570.000 верстъ.

Въ теченіе пяти послѣднихъ лѣтъ снято съ паровозовъ 508 цилиндровъ, средняя продолжительность службы которыхъ была  $12\frac{1}{4}$  лѣтъ, максимальная  $27\frac{1}{2}$  лѣтъ, число верстъ пробѣга среднее 479,000, максимальное 1.037,000.

Продолжительность службы паровозныхъ бандажей, снятыхъ за пять послѣднихъ лѣтъ, была слѣдующая. Всего снято 1.390 шинъ; продолжительность службы ихъ средняя  $6\frac{1}{4}$  л., максимальная  $14\frac{3}{4}$  лѣтъ; средній пробѣгъ 231.000 верстъ. Подробности въ примѣчаніи.

*Примѣчанія.*

Родъ паровозовъ.	Число вынутыхъ котловъ.	Продолжительность службы.		Число верстъ, приходящихся на одинъ котель.	
		Средняя	Максимальн.	Среднее.	Максимальное.
Пассажирскіе съ тендерами . . . . .	300	$13\frac{3}{4}$	$19\frac{3}{4}$	600.000	922.000
Танковые . . . . .	60	$18\frac{1}{4}$	$23\frac{1}{4}$	540.000	663.000
Товарные съ тендерами . . . . .	570	$15\frac{1}{4}$	$21\frac{1}{2}$	555.000	982.000
Танковые . . . . .	70	$17\frac{3}{4}$	25	650.000	857.000
Всего . . . . .	1.000	15	25	570.000	982.000

Родъ паровозовъ.	Число вынутыхъ цилиндровъ.	Продолжительность службы.		Число верстъ, приходящихся на одинъ цилиндръ.	
		Средняя.	Максимальн.	Среднее.	Максимальное.
Пассажирскіе съ тендерами . . . . .	221	10	20	452.000	1.037.000
Танковые . . . . .	61	$12\frac{3}{4}$	$27\frac{1}{2}$	420.000	683.000
Товарные съ тендерами . . . . .	180	$14\frac{1}{2}$	$27\frac{1}{2}$	520.000	1.028.000
Танковые . . . . .	46	$14\frac{3}{4}$	$25\frac{1}{2}$	513.000	895.000
Всего . . . . .	508	$12\frac{1}{4}$	$27\frac{1}{2}$	479.000	1.037.000

Родъ паровозовъ.	Число вынутыхъ шинъ.	Продолжительность службы.		Число верстъ, приходящихся на одну шину.	
		Средняя.	Максимальн.	Среднее.	Максимальное.
Пассажирскіе съ тендерами . . . . .	164	$9\frac{3}{4}$	$14\frac{3}{4}$	414.000	625.000
Танковые . . . . .	129	$5\frac{1}{2}$	$11\frac{1}{4}$	175.000	412.000
Товарные съ тендерами . . . . .	854	6	$11\frac{3}{4}$	216.000	435.000
Танковые . . . . .	243	$4\frac{1}{2}$	9	183.000	346.000
Всего . . . . .	1.390	$6\frac{1}{4}$	$14\frac{3}{4}$	231.000	625.000

**Вѣсъ поѣзда.** Чтобы судить о вѣсѣ поѣзда, обыкновеннаго экспресса между Лондономъ и главными промышленными городами, приводится слѣдующій расчетъ тяжести этого поѣзда: паровозъ 47 тоннъ; тендеръ 38 тоннъ; вагонъ салонъ I класса 31 тоннъ, тоже I класса обѣденный 32 тоннъ; кухня 14,8 тоннъ; III классъ обѣденный 30,6 тоннъ; III классъ обыкновенный корридорный и съ умывальниками 31,2 тоннъ; тормазный вагонъ и помещеніе для прислуги 12,5 тоннъ; багажный и вагонъ для скорыхъ посылокъ 18,25 тоннъ; тяжесть всего поѣзда 255,35 тоннъ.

**Расходы службы тяги.** Расходы по службѣ тяги за послѣдній годъ составляли: такъ называемые текущіе расходы, т. е. жалованье машинистамъ, чистильщикамъ и т. д., расходы по водоснабженію, смазка и прочіе мелкіе матеріалы, уголь и коксъ—6,5 пенса \*) на одну поѣздо-милю, т. е. 17,3 копѣйки на поѣздо-версту; ремонтъ подвижнаго состава и возобновленіе 2,65 пенса на поѣздо-милю, т. е. 7,1 копѣйки на поѣздо-версту; всего же расходовъ (съ расходами на жалованье конторѣ, на содержаніе зданій и т. п.) 9,45 пенса на поѣздо-милю, т. е. 25,2 копѣйки на поѣздо-версту.

**Мастерскія, какъ особыя колоніи, дома рабочихъ и т. п.** Говоря о службѣ тяги, надо упомянуть о томъ, что обыкновенно главныя мастерскія жел. дор. представляютъ, по удачному выраженію одного изъ главныхъ управляющихъ дорогъ, прекрасныя колоніи желѣзныхъ дорогъ. Мастерскія обыкновенно строились въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ компанія могла пріобрѣсти сравнительно дешево и выгодно землю. Это же обстоятельство, исключавшее выборъ густо заселенныхъ мѣстъ, требовало въ свою очередь отъ компаніи заботъ о томъ, чтобы были выстроены жилища для рабочихъ. Это обстоятельство послужило началомъ дальнѣйшаго участія компаніи въ жизни рабочихъ. Нѣкоторыя изъ мастерскихъ, какъ, на примѣръ, мастерскія въ г. Кру Сѣверно-Западной дороги, образовали около себя городъ, который теперь получилъ уже права муниципальнаго управленія и городскимъ головою котораго состоялъ начальникъ тяги. При застройкѣ города компанія держалась сначала принципа

\*) Соответствуетъ 54,19 англійскихъ фунта.

строить свои собственные дома для рабочихъ и отдавать ихъ въ аренду за умѣренную плату, но впоследствии стала оказывать рабочимъ помощь денежными займами на покупку и постройку домовъ до тѣхъ поръ, пока въ городѣ не появились частные агенты, которыхъ такъ много въ Англіи, охотно ссужающихъ всегда необходимою суммою денегъ для постройки домовъ. Въ виду сего рѣдко можно встрѣтить желѣзнодорожныхъ служащихъ при мастерскихъ, которые бы не имѣли своихъ собственныхъ домовъ. По мнѣнію высшей желѣзнодорожной администраціи пріобрѣтеніе рабочими своихъ домовъ чрезвычайно выгодно для желѣзной дороги, такъ какъ прикрѣпляетъ рабочихъ и служащихъ къ мѣсту и даетъ возможность утилизировать ихъ и дешевле и спокойнѣе.

**Институты механиковъ.** Но желѣзнодорожныя общества не остановились на томъ только, чтобы помогать служащимъ пріобрѣтать дома и осѣдность: много учреждений такъ или иначе связано съ правленіемъ дороги. Въ особенности интересны въ каждомъ городѣ при главныхъ мастерскихъ такъ называемые институты механиковъ. Они представляютъ собою огромныя зданія въ нѣсколько этажей съ превосходнымъ заломъ, могущимъ вмѣстить нѣсколько тысячъ человѣкъ и имѣющимъ сцену для театральныхъ представленій, съ нѣсколькими большими комнатами для чтенія лекцій, а также множествомъ другихъ помѣщеній, гдѣ находится библіотека, музеи, читальныя комнаты, комнаты для прохожденія научныхъ классовъ и т. п. Въ такой странѣ, какъ Англія, гдѣ интересъ къ чтенію развитъ до чрезвычайной степени, устройство читалень представляетъ насущную потребность. Читальни въ этихъ институтахъ устроены великолѣпно. Обыкновенно читальня состоитъ изъ трехъ комнатъ: первая комната со справочными изданіями, гдѣ сидитъ библіотекаръ, вторая комната съ газетами и третья съ періодическими журналами. Плата за входъ въ библіотеку чрезвычайно умѣренная, именно—60 коп. за четверть года или 4 коп. въ день для тѣхъ лицъ, которые не живутъ въ этомъ городѣ. Члены института платятъ обыкновенно около 8 шиллинговъ, т. е. 4 руб. въ годъ, но при этомъ могутъ пользоваться всѣми учрежденіями института. Библіотека при институтахъ состав-

лена превосходно и не говоря о количествѣ томовъ по всѣмъ отдѣламъ (библіотека въ Кру содержитъ 10.583 названія; число книгъ, взятыхъ втеченіе 1899 года, было около 20.000), она содержитъ превосходную техническую библіотеку, рассчитанную главнымъ образомъ на возможность предоставить желающимъ продолжать свои техническія занятія, пользоваться всѣми тѣми драгоценными изданіями, которыя не подѣ силу покупать отдѣльнымъ лицамъ. Ежегодно съ началомъ учебнаго сезона при институтѣ открывается рядъ лекцій, курсы которыхъ устанавливаются министерствомъ народнаго просвѣщенія и успѣшное прохожденіе которыхъ и выдержаніе соотвѣтствующаго испытанія даетъ возможность слушателямъ получать тѣ же самыя ученые степени, которыя они получили бы, находясь въ высшихъ учебныхъ заведеніяхъ. Это даетъ возможность желѣзной дорогѣ, не вырывая изъ рядовъ службы своихъ служащихъ, совершенствовать ихъ техническія познанія и пріобрѣтать себѣ болѣе опытныхъ и талантливыхъ людей. Съ другой стороны рабочіе, которые вынуждены ежедневно проводить отъ 8—10 часовъ на службѣ и не могли бы посѣщать высшихъ техническихъ учебныхъ заведеній, имѣютъ возможность пройти курсъ ихъ со всѣми практическими занятіями, посѣщая вечернія лекціи въ своемъ собственномъ учрежденіи. Разумѣется, курсъ этотъ будетъ значительно болѣе растянутъ, чѣмъ если бы онъ выслушивался спеціальнымъ изученіемъ его, но тѣмъ не менѣе онъ является доступнымъ для большинства и администраціи дорогъ заявляютъ, что онѣ не будутъ останавливаться на жертвахъ и затратахъ для образованія своихъ рабочихъ и служащихъ въ виду того, что онѣ хорошо знаютъ, какія выгоды и прибыль принесетъ это имъ впослѣдствіи. Объ успѣхахъ лицъ, слушающихъ лекціи въ институтахъ механиковъ, можно судить напр. по наградамъ, выданнымъ послѣ экзаменовъ, произведенныхъ представителемъ министерства народнаго просвѣщенія въ институтѣ въ Кру. Университетъ Викторіи присудилъ въ 1899 году 34 награды и выдалъ 92 диплома. Департаментъ наукъ и искусствъ министерства народнаго просвѣщенія выдалъ 227 дипломовъ. Высшее техническое заведеніе въ Лондонѣ, такъ называемый Сити и Гильдейскій Институтъ выдалъ 5 дипломовъ и т. д. Нужно замѣтить, что успѣшно выдержавшіе испытаніе и

заявившіе себя способными, обыкновенно могутъ получать стипендіи, позволяющія имъ уѣхать въ специальное высшее учебное заведеніе и тамъ воспользоваться большими удобствами для прохожденія всего курса наукъ. Въ 1899 году такихъ стипендій было выдано въ томъ же институтѣ, въ Кру, девять, каждая по 500 руб. на три года, одна въ 800 р. для слушанія въ теченіе двухъ лѣтъ лекцій въ университетскомъ колледжѣ въ Ливерпулѣ, одна въ 400 р. для слушанія лекцій въ колледжѣ Оуэна въ Манчестерѣ и т. д. Число слушателей лекцій и классовъ въ институтѣ Кру въ 1899 году было 1688. Изъ нихъ, на примѣръ, проходили постройку машинъ и чертежи 126 человекъ, постройку зданій 27 человекъ, теоретическую механику 17, прикладную механику 39, паръ 106, магнетизмъ и электричество 69 и т. д. Институтъ обыкновенно имѣетъ зданіе, выстроенное компаніей дороги, но иногда члены института участвовали въ половинѣ расходовъ по постройкѣ сихъ зданій. Управляется институтъ исключительно избранными изъ числа служащихъ, причемъ на содержаніе его не ассигнуется особыхъ средствъ, а содержится онъ на сборы, получаемые со служащихъ. Изъ отчета за 1899 годъ видно, что общій расходъ совпадалъ съ приходомъ и выражался въ суммѣ 17.000 рублей, причемъ образовательные классы стоили около 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> тысячъ рублей, бібліотека около 2.500 руб., читальня также около 2.500 руб. и расходы по театральному залу около 2.500 руб., жалованье служащимъ, налоги, топливо, канцелярскія принадлежности, объявленія и т. п. около 3 тысячъ руб.

При институтѣ обыкновенно имѣются и другія учрежденія, кромѣ вышеупомянутыхъ, какъ-то: консультаціонный кабинетъ врача и аптека съ выдачею служащимъ лекарствъ по пониженной цѣнѣ, ванны и турецкія бани, бассейнъ для плаванія и т. д. Плата за ванну чрезвычайно низка и колеблется между 8 и 24 копѣйками. За 8 коп. каждый имѣетъ право пользоваться горячей и теплой водой въ размѣрѣ, не обходимомъ только для наполненія ванны. Ванна въ 24 коп. даетъ право на неограниченное пользованіе горячей и холодной водой, на пользованіе полотенцами, гребешками, мыломъ и т. д. и затѣмъ душами Шарко.

### **Врачебная помощь, бани, парки, столовые.**

Кромѣ описанныхъ учрежденій при институтѣ механиковъ, находящемся обыкновенно въ чрезвычайно недалекомъ разстояніи отъ мастерскихъ, существуетъ много учрежденій въ городѣ, какъ для образовательныхъ цѣлей, такъ и для развлеченія. Всѣ эти учрежденія главнымъ образомъ поддерживаются служащими. Англичане въ особенности любятъ игры на открытомъ воздухѣ: футъ-боль, крокетъ, лаунъ-тенисъ. Игры эти требуютъ довольно большаго открытаго пространства съ ровнымъ зеленымъ ковромъ; обыкновенно такія пространства, засаженные паркомъ или же просто открытыя, гдѣ собираются для игръ, имѣются при мастерскихъ. При баняхъ и при институтахъ имѣются обыкновенно гимнастическія залы, а при мастерскихъ—столовые, содержимыя на средства желѣзной дороги. Это огромныя комнаты съ маленькими деревянными столиками. Поваръ обязанъ принимать отъ мастеровыхъ все, что они приносятъ для разогрѣванія или за жариванія и отпускать имъ въ обѣденное время въ желаемомъ количествѣ горячую воду и въ приготовленномъ видѣ все то, что они ему дали утромъ, какъ-то: картофель, мясо, молоко. Въ Кру такая столовая вмѣщаетъ въ себѣ 400 человекъ сразу.

---

### **Матеріальная служба (отдѣлъ).**

На обязанности начальника матеріальной службы лежитъ забота о снабженіи дорогъ всѣми необходимыми матеріалами при эксплуатаціи и забота о приобрѣтеніи ихъ по наимизшимъ цѣнамъ и наилучшаго качества. Начальникъ матеріальной службы является однимъ изъ самыхъ ближайшихъ сотрудниковъ правленія дороги, съ которымъ чаще другихъ имѣетъ совѣщанія по всѣмъ покупкамъ, необходимымъ для дороги. Порядокъ заготовки матеріаловъ крайне разнообразенъ, начиная отъ вызова конкуренціи и кончая своевременной покупкой въ удобный моментъ необходимаго и грозящаго повыситься въ цѣнѣ матеріала. Начальникомъ матеріальной службы должно быть лицо, вполне освѣдомленное съ положеніемъ рынка и со всѣми возможными колебаніями цѣнъ на немъ. Кромѣ того, онъ долженъ всегда сообразоваться и съ по-

требностями и съ доходностью дороги, дабы не обременять наличныя средства дороги излишней покупкой и не заставлятъ таковыя непроизводительно лежать въ матеріалахъ, купленныхъ для нуждъ эксплуатаціи. Съ этой цѣлью каждый разъ при покупкѣ тщательно взвѣшивается возможность полученія убытковъ или прибылей и того, насколько долго будетъ лежать безъ употребленія или неизрасходованнымъ данный матеріаль, а съ другой стороны принимаются всѣ мѣры къ тому, чтобы въ складахъ дороги не лежали непроизводительно неупотребляющіеся матеріалы. Для сего каждый смотритель магазина долженъ время отъ времени доносить о тѣхъ матеріалахъ, которые не требуются для эксплуатаціи и если послѣ сношенія объ этомъ вопросѣ съ начальниками службъ они не признаютъ возможнымъ расходовать эти матеріалы, то немедленно принимаются мѣры къ тому, чтобы матеріалы эти были проданы.

**Заготовка матеріаловъ.** Заготовка матеріаловъ производится обыкновенно два раза въ годъ: въ началѣ и срединѣ года. По выясненіи потребности въ матеріалахъ, рассылаются запросы разнымъ фирмамъ о томъ, какое количество онѣ могутъ доставить, по какимъ цѣнамъ и затѣмъ изъ полученныхъ отвѣтовъ составляется докладъ правленію о покупкѣ у той или другой фирмы требующихся матеріаловъ и предметовъ. Обыкновенно приобрѣтается годовой запасъ и приобрѣтеніе рассчитано такимъ образомъ, что въ началѣ года производится заготовка одной половины названія всѣхъ потребныхъ матеріаловъ, а въ срединѣ года—другой половины. При заключеніи контракта съ фирмой требуется лишь согласіе фирмы или поставщика на отпускъ поставляемаго по извѣстной цѣнѣ и на доставку обусловленной поставки по мѣрѣ надобности и при томъ въ количествѣ, обусловленномъ въ особыхъ требованіяхъ начальника матеріальной службы. Такимъ образомъ желѣзнымъ дорогамъ удастся, не увеличивая чрезмѣрно помещеній своихъ складовъ, всегда имѣть въ запасѣ необходимое количество матеріаловъ по цѣнамъ, фиксированнымъ на цѣлый годъ. Но это относится главнымъ образомъ къ мелкимъ матеріаламъ, что же касается угля и приобрѣтенія такихъ матеріаловъ, какъ желѣзо, сталь, рельсы, дерево, то это совершается нѣсколько иначе. Въ виду

угольного кризиса, въ особенности въ послѣднее время, запасъ угля на дорогѣ рѣдко превышаетъ четырехъ-недѣльный, но контракты стараются совершать обыкновенно на годъ, хотя это рѣдко удается и контракты совершаются полугодовые. Уголь досматривается на шахтахъ и оттуда направляется въ тѣ мѣста, гдѣ онъ долженъ быть разгруженъ. Всѣ операціи по закупкѣ угля и по доставкѣ его и разгрузкѣ производятся или матеріальною службою, или же непосредственно службою-потребительницею. Что касается пріобрѣтенія лѣсныхъ матеріаловъ, то дѣлается это обыкновенно тогда, когда начальникъ матеріальной службы находитъ, что цѣны стоятъ сравнительно невысокія и онъ можетъ заключить огромный контрактъ на количество лѣса въ Швеціи или Норвегіи или въ другихъ странахъ. Въ такихъ случаяхъ лѣсъ лежитъ въ складахъ дороги по нѣскольکو лѣтъ, что однако не признается убыточнымъ въ виду того, что онъ въ это время высыхаетъ, а также въ виду обыкновеннаго съ теченіемъ времени повышенія цѣнъ на лѣсные матеріалы. Но особенная прозорливость и наблюдательность должна быть проявлена начальникомъ матеріальной службы въ дѣлѣ заготовки желѣза и стали. Въ этихъ случаяхъ онъ тщательно слѣдитъ за всѣми измѣненіями рыночныхъ цѣнъ и если видитъ, что насталъ удобный моментъ для совершенія покупки, то таковая производится положительно со сказочною быстротою. Нѣскольکو словъ, сказанныхъ директорамъ правленія—и контракты заключаются на милліоны рублей въ тотъ же день. Съ другой стороны при покупкѣ нѣкоторыхъ матеріаловъ приходится руководствоваться не одними только соображеніями о болѣе низкой цѣнѣ заготовляемаго. Въ виду существующей между разными желѣзнодорожными компаніями конкуренціи по перевозкѣ грузовъ, часто для того, чтобы заманить на свою дорогу какого-нибудь выгоднаго отправителя, провозящаго массу своихъ товаровъ, желѣзныя дороги предлагаютъ ему поставлять его товаръ хотя бы и по цѣнамъ, одинаковымъ съ другими или нѣскольکو выше, но въ такомъ случаѣ онѣ выигрываютъ значительно отъ привлеченія грузовъ.

**Оборотные капиталы.** Такимъ образомъ не можетъ быть и рѣчи о существованіи особаго опредѣленнаго обо-

ротнаго капитала для закупки матеріаловъ. Ниже помѣщенные данныя указываютъ на наличность матеріаловъ въ складахъ дорогъ на 1 Января 1899 года при общемъ балансѣ дороги:

	Наличность матеріал. на 1 Янв. 1899 г. Рубли.	Общій балансъ. Рубли.
Большая Восточная дорога .	5.000.000	28.000.000
Большая Сѣверная „ .	7.000.000	26.000.000
Большая Западная „ .	13.000.000	49.000.000
Сѣверо-Западная „ .	11.000.000	71.000.000
Средиземная „ .	13.000.000	54.000.000
Сѣверо-Восточная „ .	9.000.000	41.000.000

**Склады матеріальной службы.** Склады матеріальной службы, находящіеся въ непосредственномъ завѣдываніи послѣдней, на большинствѣ дорогъ служатъ главнымъ образомъ для нуждъ службы движенія и нѣкоторыхъ нуждъ службы тяги. Большинство болѣе цѣнныхъ матеріаловъ для потребностей службы тяги хранится послѣднею въ мастерскихъ дороги и отпускается также средствами самой службы. Въ отчеты и въ книги матеріальной службы вносятся только общія цифры полугодовыхъ расходовъ складовъ службы тяги. Снабженіе же службы движенія всѣми матеріалами производится исключительно матеріальною службою. Обыкновенно матеріальная служба имѣетъ только одинъ главный складъ, откуда она разсылаетъ матеріалы по всей линіи. Разсылка совершается по особымъ требованіямъ распорядителей расходовъ, каковыя затѣмъ фактурируются потребителямъ. Взятые матеріалы немедленно сносятся въ расходъ, за исключеніемъ тѣхъ, которые почему либо должны нѣкоторое время находиться безъ употребленія. Послѣднее, впрочемъ, относится главнымъ образомъ до службы пути. Служба пути, рассчитывая работы, которыя она должна произвести по перекладкѣ пути и по ремонту его на извѣстный періодъ, выписываетъ безъ особаго разрѣшенія главнаго инженера всѣ необходимые ей матеріалы. Матеріалы, которые будутъ ею не употреблены въ моментъ полученія, записываются на счетъ ея запасовъ и имъ ведется точно такой же учетъ, какъ если бы служба пути была особымъ отдѣленіемъ матеріальной службы. Ежемѣсячно въ счетоводство матеріальной

службы отсылаются свѣдѣніе о наличіи такихъ матеріаловъ, для включенія этихъ свѣдѣній, какъ указано было выше, въ книги запасовъ по каждому матеріалу отдѣльно.

**Фактурованіе матеріаловъ.** Списываются матеріалы въ расходъ обыкновенно по разъ установленнымъ на годъ цѣнамъ и потому фактуруются они по тѣмъ цѣнамъ, по которымъ заключенъ контрактъ съ поставщиками. Если матеріалы одного и того же наименованія заказаны у нѣсколькихъ поставщиковъ по разнымъ цѣнамъ, то выводится средняя цѣна, по каковой они и фактуруются службѣ потребительницѣ. Въ рѣдкихъ случаяхъ получается разница между дѣйствительной цѣной и фактурной, разница въ большинствѣ случаевъ ничтожная, которая сносится или въ прибыль или въ убытокъ дороги. Такая система фактурованія по разъ определеннымъ цѣнамъ и при томъ определеннымъ только на годъ самими контрактами, является сама собою гарантіей противъ ошибокъ въ смыслѣ преувеличенной или слишкомъ уменьшенной фактуровки отпускаемыхъ матеріаловъ.

Здѣсь будетъ умѣстно упомянуть объ оригинальной и въ высшей степени полезной организаціи учета матеріаловъ службы тяги и матеріальной службы при мастерскихъ Северо-Западной дороги въ Кру. Контора счетоводства матеріальной службы и контора счетоводства службы тяги находятся рядомъ и въ виду того, что начальникъ матеріальной службы на этой дорогѣ подчиненъ начальнику тяги, счетоводство этихъ двухъ службъ общее. Отпускъ матеріаловъ производится по отдѣльнымъ требованіямъ (бонамъ), при чемъ каждое требованіе составляется на каждый отдѣльный матеріалъ и на одинъ только определенный заказъ или работу. По удовлетвореніи такого требованія, послѣднее передается въ счетоводство матеріальной службы для соотвѣтствующей разцѣнки. Требования эти, уже разцѣненные и сгруппированные по роду отпущенныхъ матеріаловъ, по разноскѣ по соотвѣтствующимъ личнымъ счетамъ матеріаловъ (сортовымъ книгамъ), тотчасъ же передаются въ другую комнату, гдѣ требованія эти классифицируются по роду работъ, для которыхъ затребованы были матеріалы и также разносятся ежедневно уже по счету этихъ работъ. Операція эта производится въ высшей степени плавно и

быстро и завершается почти всегда въ тотъ же день, когда былъ потребованъ матеріаль. Очевидно, что такой порядокъ является образцовымъ въ дѣлѣ своевременности выясненія расходовъ и состоянія кредитовъ.

**Принципъ „не вѣдаетъ правая рука, что дѣлаетъ лѣвая“.** Но общій принципъ на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ, по удачной характеристикѣ главнаго бухгалтера Сѣверо-Восточной дороги, Томаса Вадингтона, заключается въ томъ, чтобы правая рука не знала, что дѣлаетъ лѣвая. Иначе говоря, чтобы хранитель матеріаловъ не зналъ, для какой цѣли они предназначены, чтобы получающій деньги не зналъ, отъ кого и за что онъ получаетъ, чтобы провѣряющій кассу не видѣлъ и не былъ знакомъ съ тѣми лицами, деньги которыхъ онъ провѣряетъ и т. д.

Съ этою цѣлью на Сѣверо-Восточной дорогѣ строго установлено, что въ складахъ дороги не ведется никакихъ книгъ, изъ которыхъ смотритель склада могъ бы судить, какое количество матеріала у него должно находиться въ наличности. Таковыя книги ведутся лишь въ главной бухгалтеріи или въ матеріальной службѣ, на обязанности коихъ лежитъ періодическая провѣрка путемъ командировокъ на линію довѣренныхъ агентовъ наличія матеріаловъ въ складахъ дороги.

**Организація складовъ.** Каждый матеріальный складъ находится въ завѣдываніи смотрителя, имѣющаго нѣсколько помощниковъ, завѣдующихъ опредѣленными отдѣлами, какъ-то: 1) отдѣломъ матеріаловъ, потребныхъ для тяги, 2) матеріаловъ, для службы движенія, 3) обмундированія, 4) матеріаловъ, потребныхъ для службы пути и 5) бланковъ и канцелярскихъ принадлежностей. Каждый изъ этихъ завѣдующихъ отдѣлами имѣетъ въ своемъ распоряженіи цѣлый штатъ приказчиковъ, долго служащихъ и въ точности знающихъ, въ какомъ количествѣ данный матеріаль нуженъ и сколько его надо имѣть въ запасѣ. Какъ только приказчикъ замѣтилъ, что количество извѣстнаго матеріала должно быть возобновлено, немедленно сообщаетъ завѣдующему отдѣломъ о томъ, какое количество этого матеріала должно быть затребовано; завѣдующій отдѣломъ сообщаетъ объ

этомъ смотрителю магазина и матеріаль тотчасъ требуется или черезъ матеріальную службу, или же непосредственно отъ поставщика. Никакихъ ярлыковъ въ магазинѣ не ведется. Все основано исключительно на опытности и знаніи приказчиковъ.

Затребованные и поступающіе въ склады матеріалы принимаются непосредственно самимъ смотрителемъ въ присутствіи того приказчика, въ распоряженіе котораго они поступаютъ. Послѣ провѣрки поступившихъ матеріаловъ въ приемномъ помѣщеніи они отвозятся въ соотвѣтствующее отдѣленіе на телѣжкахъ или при помощи подъемной машины подаются въ высшіе этажи и тамъ распредѣляются по соотвѣтствующимъ мѣстамъ. Для металлическихъ издѣлій и мелкихъ предметовъ существуютъ полки, устроенныя изъ желѣзныхъ балокъ съ металлическими досками, ходящими въ пазахъ и могущія увеличить или уменьшить вмѣстимость помѣщенія для приѣма даннаго матеріала. На каждой полкѣ напечатаны или четко написаны названія матеріаловъ и его размѣры, которые повторяются въ номенклатурной книгѣ.

Вышеописанный порядокъ усановленъ не на одной только дорогѣ: такой принципъ практикуется, хотя и не въ одинаково послѣдовательной степени, на многихъ англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ. На нѣкоторыхъ изъ нихъ есть только одинъ главный складъ; на другихъ же таковыхъ нѣсколько. На нѣкоторыхъ сортовыя книги ведутся въ главной бухгалтеріи или въ конторѣ начальника матеріальной службы, мѣсто-пребываніе которыхъ въ томъ же мѣстѣ, гдѣ и складъ; на другихъ же дорогахъ какъ напр. Большая Сѣверная, таковыя книги ведутся въ мѣстахъ довольно удаленныхъ отъ мѣстъ, гдѣ склады. На обязанности смотрителя магазина лежитъ принятіе всевозможныхъ мѣръ надзора за тѣмъ, чтобы матеріалы, находящіеся въ его вѣдѣніи, не пропадали и чтобы они хранились въ соотвѣтственныхъ помѣщеніяхъ. Для этого установленъ тщательный контроль за кладовщиками и храненіемъ матеріаловъ. На всѣхъ почти дорогахъ цѣнные матеріалы, какъ, напримѣръ, инструментальная сталь, мѣдь, бронза, хранятся въ особыхъ помѣщеніяхъ, запираемыхъ смотрителемъ магазина, и выдача изъ нихъ производится съ особыми предосторожностями.

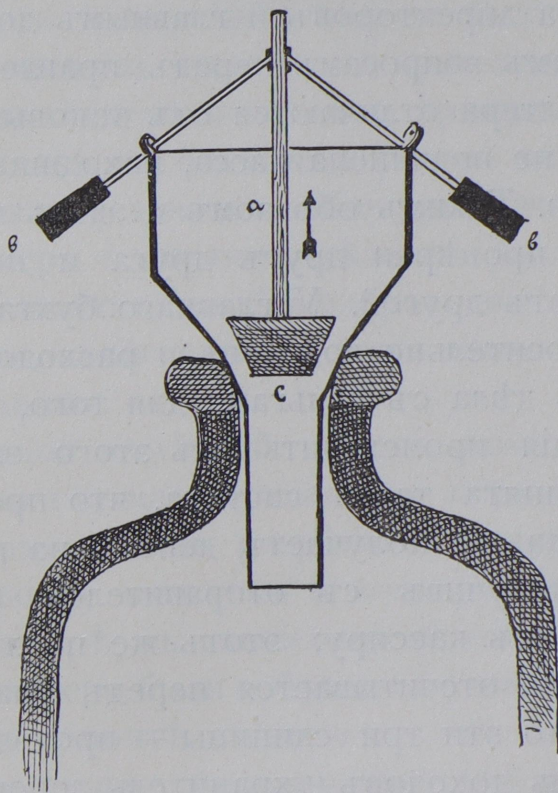
Слѣдуетъ также упомянуть, что при такой системѣ установлены и нормы запасовъ матеріаловъ, за пополненіемъ которыхъ слѣдятъ какъ смотрители складовъ, такъ и счетоводство матеріальной службы. Нормальный запасъ матеріаловъ опредѣляется годовой потребностью, на каковую, какъ сказано выше, заключается контрактъ съ поставщиками. Доставка однако годоваго количества производится не одновременно, а въ нѣсколько пріемовъ, въ зависимости отъ того, сколько времени матеріаль этотъ долженъ храниться въ складѣ. Изъ этого видно, что весьма не трудно ориентироваться въ томъ, какими матеріалами слѣдуетъ пополнить запасы складовъ дороги. Стоитъ только приказчику замѣтить, что порученный его вѣдѣнію матеріаль изсякаетъ и стоитъ ему сообщить объ этомъ смотрителю склада, а послѣдному въ счетоводство, какъ тотчасъ же дѣлается обоюдная провѣрка того, дѣйствительно ли необходимо выписать данный матеріаль, не говоря уже о томъ, что при записи въ сортовые книги опытные служащіе, въ теченіе долгихъ лѣтъ привыкшіе къ записыванію того же самаго матеріала, привыкаютъ слѣдить и за тѣмъ, чтобы наличіе даннаго матеріала соответствовало его потребности.

Въ виду вышеизложеннаго, на дорогахъ принята система, по которой смотритель склада часто не знаетъ даже, по какой цѣнѣ были заказаны матеріалы. Онъ знаетъ лишь количество ихъ и тѣ техническія условія, которымъ заказанные матеріалы должны удовлетворять. Съ другой стороны, счетоводство службы не имѣетъ никакого представленія о томъ, какъ получаютъ и отпускаются матеріалы, а лишь контролируетъ соответствіе полученныхъ матеріаловъ съ заказанными, провѣряетъ цѣны и т. п.

Что касается способовъ храненія запасовъ, то здѣсь слѣдуетъ отмѣтить чрезвычайно бережливое отношеніе, предупреждающее утечку, усышку и пр. матеріаловъ, подобныхъ маслу, керосину, нефти. Такіе матеріалы хранятся въ особыхъ цистернахъ, находящихся подъ навѣсомъ, причемъ цистерны эти обыкновенно содержатся при одинаковой температурѣ въ теченіе всего года, достигаемой въ случаѣ холодовъ подогрѣваніемъ паровыми трубами. Керосинъ, масло или нефть накачиваются въ цистерны насосами непосредственно изъ бочекъ, доставляемыхъ въ вагонахъ, или же изъ нефтяныхъ цистернъ.

Отпускъ керосина въ розницу въ десяти-фунтовыхъ или двадцати-фунтовыхъ сосудахъ производится на Средиземной дорогѣ путемъ чрезвычайно остроумнаго приспособленія—лейки, удовлетворяющей двумъ цѣлямъ: быстротѣ отпуска матеріаловъ небольшими партіями и одновременному съ отпускомъ опредѣленію количествъ (вѣса) отпущеннаго. Лейка эта сдѣлана изъ обыкновенной жести и при томъ опредѣленнаго объема, узкое ея отверстіе при помощи стержня а, къ концу котораго придѣлана пробка с, приводимаго въ вертикальное движеніе рукоятками в, можетъ быть совершенно открыто или закрыто. Способъ пользованія лейкою изображенъ на прилагаемомъ чертежѣ.

Абрисъ этого приспособленія слѣдующій.



(Пробка приподнята и жидкость перелилась изъ лейки въ сосудъ).

## Служба (Отдѣль) счетоводства.

**Значеніе главнаго бухгалтера.** На большинствѣ осмотрѣнныхъ дорогъ счетоводство централизовано или подъ управленіемъ главнаго бухгалтера или же при службахъ подъ отвѣтственностью начальниковъ службъ и завѣдующихъ счетоводствами, но однако же съ непосредственнымъ подчиненіемъ послѣднихъ главному бухгалтеру. Кромѣ счетоводства расходнаго, у главнаго бухгалтера сосредоточенъ контроль и учетъ доходовъ, такъ что главный бухгалтеръ совмѣщаетъ въ себѣ должность начальника доходнаго отдѣла и контролера, состоитъ секретаремъ финансоваго комитета директоровъ и главнымъ докладчикомъ по всѣмъ денежнымъ вопросамъ передъ правленіемъ. Функціи главнаго бухгалтера отличаются отъ таковыхъ же въ Россіи тѣмъ, что ему не подчинена касса, находящаяся въ завѣдываніи секретаря. Такимъ образомъ и здѣсь проведенъ принципъ взаимной провѣрки другъ друга и незнанія однимъ того, что дѣлаетъ другой. У главнаго бухгалтера сходятся всѣ концы относительно доходовъ и расходовъ, но онъ не долженъ имѣть дѣла съ деньгами для того, чтобы предотвратить могущія происходить отъ этого злоупотребленія. И поэтому принята такая система, что производитель расходовъ никогда не получаетъ денегъ на расходы, а каждая станція, получивъ съ отправителей и пассажировъ деньги, сдаетъ ихъ кассиру; этотъ же послѣдній непосредственно отъ себя отсчитывается передъ главнымъ бухгалтеромъ, такъ что эти три единицы — производитель расходовъ, получатель доходовъ и хранитель денегъ — совершенно независимы одна отъ другой, другъ друга повѣряютъ и только въ концѣ концовъ свѣдѣнія ихъ сходятся въ одномъ мѣстѣ.

Главный бухгалтеръ Сѣверо-Западной дороги Фредерикъ Уитль обращалъ вниманіе въ особенности на это обстоятельство и рассказывалъ случай, что на этой дорогѣ, гдѣ у главнаго бухгалтера были сосредоточены и касса и всѣ концы доходовъ и расходовъ, бывали злоупотребленія, которыя чрезвычайно трудно было открыть. Злоупотребленія

эти, между прочимъ, состояли въ томъ, что одно и то же лицо, провѣрявшее отчеты о доходахъ и кассовую выручку, входило въ стачку съ артельщикомъ и, исправляя документы приходные, пользовалось деньгами компаніи, такъ что представлялось невозможнымъ открыть злоупотребленіе при отсутствіи контроля.

Но что болѣе всего важно, главный бухгалтеръ на англійскихъ дорогахъ является представителемъ интересовъ общества въ финансовомъ отношеніи на дорогѣ. Главный бухгалтеръ слѣдитъ за тѣмъ, чтобы расходы совершались въ той самой пропорціи, въ какой это было предвидѣно правленіемъ. Онъ слѣдитъ за тѣмъ, чтобы о всякихъ уклоненіяхъ отъ нормальныхъ расходовъ правленіе знало тотчасъ же. Ни одно разрѣшеніе новыхъ работъ и поставокъ не обходится безъ того, чтобы онъ не былъ посвященъ въ мотивы этого; ни одна оплата не производится безъ его санкціи, и въ послѣднемъ отношеніи приказъ управляющаго дорогой объ уплатѣ не означаетъ ровно ничего. Имѣя въ своемъ распоряженіи довольно обширный штатъ служащихъ, главный бухгалтеръ постоянно дѣлаетъ внезапныя ревизіи въ разныхъ областяхъ желѣзнодорожнаго хозяйства, для успѣшнаго выполненія чего у него, какъ указано выше, имѣются всѣ данныя.

На Средиземной желѣзной дорогѣ лицо, производившее осмотръ, застало главнаго бухгалтера за разъясненіемъ вопроса о томъ, возможно ли разрѣшить начальнику вагонной службы перестройку вагоновъ и конструктивныя измѣненія ихъ въ томъ размѣрѣ, въ какомъ послѣдній ходатайствовалъ. У главнаго бухгалтера были собраны обстоятельныя статистическія данныя о ремонтѣ вагоновъ и отъ него требовалось заключеніе относительно доклада начальника вагонной службы.

Главный бухгалтеръ, кромѣ того, является контролеромъ всей работы, производящейся въ отдѣленіи секретаря. А въ послѣднемъ отдѣленіи производится выпускъ всѣхъ акцій, облигацій и расчетъ съ акціонерами по выдачѣ имъ дивидендовъ и т. д. Главный бухгалтеръ подписываетъ всѣ акціи и облигаціи, выпускаемыя обществомъ, и слѣдитъ за тѣмъ, чтобы купоны по нимъ и доходность была въ надлежащее время регистрирована. При всевозможныхъ сѣздахъ представителей желѣзныхъ дорогъ для обсужденія вопросовъ о та-

рифахъ, передачѣ грузовъ съ одной дороги на другую, пользованіи подвижнымъ составомъ и расчетахъ за него, пользованіи передаточными станціями, обязательно присутствуетъ главный бухгалтеръ, какъ представитель финансовъ компаніи.

Въ большинствѣ случаевъ каждую недѣлю главный бухгалтеръ составляетъ отчеты о доходахъ и расходахъ. Этотъ отчетъ дается правленію и всѣмъ начальствующимъ лицамъ и весьма нерѣдко разсылается на линію всѣмъ отвѣтственнымъ распорядителямъ работъ и счетоводствамъ. Изъ этого отчета они могутъ видѣть, какимъ образомъ повышаются или понижаются доходы и какъ они должны регулировать соотвѣтственнымъ образомъ расходы. Такіе еженедѣльные отчеты обыкновенно рассылаются не позднѣе семи дней по истеченіи отчетнаго срока.

Но кромѣ такового отчета въ главной бухгалтеріи сосредоточиваются и составляются отчеты за четыре недѣли или за мѣсяць. (На многихъ англійскихъ дорогахъ отчетнымъ періодомъ считается не мѣсяць, а четыре недѣли. Это приурочивается къ тому, что уплата жалованья производится каждую недѣлю, а не каждый мѣсяць). Эти отчеты или балансы обыкновенно даются правленію и начальствующимъ лицамъ, но никакого существеннаго значенія не имѣютъ ни въ финансовомъ, ни въ кредитномъ отношеніи, они являются главнымъ образомъ для возможности произвести провѣрку и свѣрку записей во всевозможныхъ книгахъ. Болѣе важнымъ отчетомъ является полугодовой, представляемый главнымъ бухгалтеромъ и правленіемъ общему собранію акціонеровъ. (Собраніе акціонеровъ бываетъ дважды въ годъ и поэтому вмѣсто одного годового отчета, какъ это дѣлается у насъ, въ Англійи составляется два полуговыхъ отчета).

**Полугодовые отчеты.** Полугодовой отчетъ значительно отличается отъ годовыхъ отчетовъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Обыкновенно онъ не превышаетъ 12 печатныхъ страницъ, включая сюда и протоколъ разсмотрѣнія такового отчета общимъ собраніемъ. Въ виду того, что расходы не представляютъ рѣзкихъ колебаній между отдѣльными годами, сравненіе производится лишь съ предшествующимъ

щимъ годомъ. Въ рапортѣ предсѣдателя правленія, при которомъ представляется собранію отчетъ, обыкновенно сообщается о валовомъ доходѣ, валовомъ расходѣ, вычисляется чистый доходъ, составляющій дивидендъ акціонеровъ, дѣлаются отчисления на уплату процентовъ по облигаціямъ и займамъ и вычисляется окончательный дивидендъ. Затѣмъ даются краткія свѣдѣнія объ общемъ количествѣ перевезенныхъ пассажировъ и кладей и перечисляются главнѣйшія событія, происшедшія на дорогѣ, какъ-то: уходъ или смерть высшихъ должностныхъ лицъ, постройка новыхъ вѣтокъ, состояніе желѣзной дороги согласно свидѣтельству, подписанному главнымъ инженеромъ, состояніе подвижнаго состава по свидѣтельству, данному начальникомъ тяги и т. п. свѣдѣнія.

Самый отчетъ заключаетъ въ себѣ 15 таблицъ: 1) отчетъ о капиталѣ компаніи и утилизація его; 2) свѣдѣнія о суммѣ выпущеннаго капитала и не выпущеннаго; 3) о займахъ; 4) о доходахъ и расходахъ, произведенныхъ въ счетъ капитала; въ доходахъ показывается капиталъ, полученный по облигаціямъ и акціямъ, въ расходахъ же суммы, истраченныя на постройку линий, приобрѣтеніе подвижнаго состава, суммы, выданныя другимъ сосѣднимъ дорогамъ на постройку ихъ линий; 5) подробности о расходахъ въ счетъ капитала; въ этой таблицѣ дѣлается поясненіе общихъ суммъ, показанныхъ въ таблицѣ № 4; такъ, на примѣръ, въ первой показана общая стоимость постройки всей линии, въ таблицѣ же № 5 показываются подробности о стоимости разныхъ станцій, мастерскихъ, вѣтокъ, затѣмъ о стоимости вагоновъ и паровозовъ; 6) свѣдѣнія о подвижномъ составѣ; они заключаютъ въ себѣ отчетъ о наличіи паровозовъ, пассажирскихъ вагоновъ по классамъ таковыхъ, товарныхъ вагоновъ и специальныхъ вагоновъ; 7) смѣта о предполагаемыхъ расходахъ за счетъ особыхъ источниковъ въ теченіе предстоящаго полугодія; 8) свѣдѣнія о капиталѣ, разрѣшенномъ и имѣющемся въ распоряженіи правленія для производства работъ, исчисленныхъ въ смѣтѣ предъидущей таблицы; 9) балансъ по эксплуатаціи; въ этомъ балансѣ въ кредитъ его показываются всевозможные доходы и поступления отъ перевозки пассажировъ, товаровъ, найма помѣщеній, гостинницъ и т. д., въ дебетъ же его помѣщаются

расходы по отдѣламъ дороги, какъ-то: по службѣ пути, службѣ тяги, вагонной службѣ, службѣ движенія, общіе расходы, вознагражденіе за несчастные случаи и убытки, оплата налоговъ, содержаніе пароходства и т. п., разница, переносимая въ слѣдующій балансъ чистаго дохода; 10) балансы о чистомъ доходѣ эксплуатаціи; въ кредитъ его показывается балансъ, перенесенный изъ предъидущей таблицы, затѣмъ дивиденды, полученные отъ эксплуатаціи на данной дорогѣ, а также полученные отъ эксплуатаціи на сосѣднихъ дорогахъ, въ которыхъ участвуетъ компанія, а въ дебетѣ показываются проценты, уплачиваемые по займамъ и облигаціямъ и разныя обязательства дороги передъ другими учрежденіями; такимъ образомъ опредѣляется чистый доходъ, поступающій въ пользу акціонеровъ; 11) предполагаемое распредѣленіе дивиденда; показывается балансъ, полученный въ предъидущей таблицѣ, и приводятся другія данныя, позволяющія судить о правильности распредѣленія дивиденда; 12) подробности расхода. А. Содержаніе пути раздѣляется на слѣдующія группы: 1) жалованье, конторскіе расходы и содержаніе начальствующихъ лицъ; 2) содержаніе и возобновленіе пути, именно: рабочая сила, матеріалы и расходы по перевозкамъ (сумма показывается по каждому этому подраздѣленію); 3) ремонтъ подъѣздныхъ дорогъ, мостовъ, сигналовъ и прочія работы; 4) ремонтъ станцій и зданій; 5) перестройка станцій; 6) ремонтъ доковъ, пристаней и пр.; 7) разные расходы по сосѣднимъ линіямъ и станціямъ; 8) сигналы, станціонные пути и мелкія работы; послѣ этого показываются свѣдѣнія о количествѣ верстъ двойного и одиночнаго пути. В. Служба тяги: 1) жалованье, конторскіе расходы и содержаніе начальствующихъ лицъ; 2) текущіе расходы, а именно: рабочая сила по тягѣ поѣздовъ, расходъ угля и кокса, расходы по водоснабженію, расходы по смазкѣ, чисткѣ и содержанію паровозовъ (сумма показывается по каждой группѣ отдѣльно); 3) ремонтъ и возобновленіе паровозовъ, инструментовъ и пр. (рабочая сила и матеріалы отдѣльно); 4) спеціальные расходы; 5) маневровые паровозы и т. п. С. Ремонтъ и возобновленіе пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ раздѣляется на пассажирскіе вагоны и товарные вагоны; каждый же изъ этихъ отдѣловъ раздѣляется въ свою очередь на: 1) жалованье, конторскіе расходы и содержаніе начальствующихъ

лицъ; 2) рабочая сила; 3) матеріалы. D. Расходы по службѣ движенія: 1) жалованье, уплата вознагражденія поденнымъ служащимъ; 2) топливо, освѣщеніе, водоснабженіе и прочіе мелкіе матеріалы; 3) обмундированіе; 4) канцелярскія принадлежности, билеты, бланки; 5) содержаніе лошадей, экипажей, сбруи; 6) веревки, брезенты; 7) участіе въ расходахъ по сосѣднимъ линіямъ станцій; 8) коммиссіонные разнымъ агентамъ; 9) гидравлическіе краны E. Общіе расходы: 1) директорамъ; 2) контролерамъ; 3) жалованье секретарю главноуправляющаго, бухгалтеру, конторщикамъ; 4) конторскіе расходы; 5) рекламы; 6) страхованіе; 7) расходы телеграфные; 8) расходы по содержанію учетнаго дома; 9) участіе въ пенсіонномъ фондѣ; 10) содержаніе школъ; 11) путевые расходы; 12) пособіе страховымъ и другимъ обществамъ служащихъ; 13) разные расходы, не вошедшіе въ предъидущія рубрики. F. Содержаніе пароходовъ: 1) жалованье капитанамъ, пароходной прислугѣ; 2) ремонтъ пароходовъ; 3) уголь; 4) освѣщеніе и пошлины; 5) общіе расходы. Затѣмъ приводятся свѣдѣнія о дѣятельности матеріальной службы и отпущенныхъ матеріалахъ во всѣхъ отдѣлахъ (службы) и краткія свѣдѣнія о службѣ пароходовъ; 13) общій балансъ составляется на обычныхъ основаніяхъ; 14) свѣдѣнія о движеніи пассажирскихъ поѣздовъ, товарныхъ поѣздовъ и общемъ числѣ поѣздо-верстъ.

**Отдѣлъ контроля доходовъ.** Этотъ отдѣлъ находится въ вѣдѣніи главнаго бухгалтера и раздѣляется на нѣсколько частей соотвѣтственно тѣмъ отчетнымъ рубрикамъ, которыя видны въ балансахъ, а именно: на отдѣлъ контроля пассажирскаго движенія, отдѣлъ контроля товарнаго движенія и отдѣлъ контроля минеральнаго движенія.

На обязанности этихъ отдѣловъ лежитъ провѣрка всѣхъ документовъ, доставляемыхъ начальниками станцій и прочими коммерческими агентами дороги и составленіе данныхъ для сужденія о правильности расчетовъ, совершенныхъ центральнымъ учетнымъ домомъ \*). Такимъ образомъ контроль доходовъ составляетъ изъ доставляемыхъ ему доку-

\*) Здѣсь не приведено описанія этого учетнаго дома, въ виду того, что онъ былъ уже описанъ въ «Журналѣ Министерства Путей Сообщенія», а также и потому, что интересующіеся современнымъ его состояніемъ могутъ найти прекрасное описаніе его въ книгѣ Findlay'a.

ментовъ счетъ доходовъ, которые надлежитъ получить дорогѣ и сообщаетъ таковой въ отдѣлъ бухгалтеріи. Этотъ же отдѣлъ составляетъ еженедѣльно свѣдѣнія о движеніи, о числѣ перевезенныхъ пассажировъ, грузовъ и т. п. свѣдѣнія, которыя могутъ потребоваться. Но съ другой стороны отдѣлъ этотъ ничего не имѣетъ общаго съ получениемъ денегъ. Его обязанность только вывести дебетъ для каждой станціи и на этомъ дѣло его оканчивается. Всѣ же взносы станціями денегъ кассирамъ, а послѣдними въ банкъ, ему неизвѣстны и производятся отдѣломъ бухгалтеріи.

Ежедневно каждая станція посылаетъ краткій отчетъ о своей выручкѣ и объ операціяхъ, произведенныхъ изъ этой выручки. Отчетъ этотъ раздѣляется на выручку, полученную съ пассажировъ и пассажирскаго движенія, и товарнаго движенія. Въ расходахъ станціи показываются всѣ тѣ суммы, которыя станція уполномочена платить въ каждомъ данномъ случаѣ. Затѣмъ выводится сумма денегъ, находящаяся на рукахъ станціи и переданная артельщику. Деньги передаются артельщику ежедневно около 12 часовъ. Всѣ такіе отчеты тотчасъ же заносятся бухгалтеріею въ книгу, въ которой перечислены всѣ станціи, а общій итогъ денегъ, переданныхъ станціями артельщикамъ, свѣряется съ донесениемъ кассира и со свѣдѣніями банка о полученныхъ имъ отъ кассировъ деньгахъ. Дальнѣйшая операція заключается въ томъ, что за каждое число дѣлается провѣрка правильности внесенныхъ станціями суммъ согласно извѣщенія доходнаго отдѣла. Для того, чтобы провѣрить этотъ отчетъ при бухгалтеріи существуетъ два учрежденія. Дебетъ этого отчета провѣряется контролемъ доходовъ, о которомъ мы говорили выше, кредитъ же его провѣряется другимъ отдѣломъ бухгалтеріи, называемымъ отдѣломъ станціоннымъ.

**Отдѣлъ станціонный.** На обязанности этого отдѣла лежитъ исключительно слѣдить за кредитомъ станцій, провѣрять всѣ тѣ суммы, которыя показаны станціями, сданы артельщикамъ, а послѣдними сданы въ банки, слѣдить за тѣмъ, чтобы всѣ суммы, показанныя въ отчетахъ станцій, были отнесены въ соотвѣтствующія подраздѣленія, въ соотвѣтствующіе счета лицъ, отправляющихъ грузы и т. д. Этотъ же отдѣлъ тѣсно связанъ съ другимъ отдѣломъ бухгалтеріи, кото-

рый наблюдаетъ за тѣмъ, чтобы на всѣхъ счетахъ компаніи предъявленныхъ постороннимъ лицамъ, были отобраны надлежащія росписки и удостовѣренія объ удовлетвореніи этихъ лицъ. Съ другой стороны на обязанности этого отдѣла лежитъ веденіе личныхъ счетовъ всѣхъ тѣхъ лицъ, которыя имѣютъ текущій счетъ на дорогѣ. Также какъ и въ предъидущемъ отдѣлѣ, этотъ отдѣлъ ведетъ три рода счетовъ: по пассажирскому, товарному и минеральному движенію. По пассажирскому движенію въ книгу записывается сумма ежедневной выручки станцій, сумма, поставленная на ея дебетъ и разница, переходящая на слѣдующее число. Запись эта производится въ сводной пассажирской книгѣ за каждое число. Такимъ образомъ книга эта содержитъ графу для каждой станціи, 31 графу, соотвѣтствующую каждому дню мѣсяца, въ каждую изъ которыхъ записывается ежедневная выручка, графу итога уплаченныхъ суммъ банку, графу суммъ, уплаченныхъ наличностью секретарю, графу переносовъ и графу специальныхъ кредитовъ. На кредитовой сторонѣ находятся переносы, специальные дебетъ, дебетъ, сообщенный контролемъ доходовъ, текущія мѣсячныя разницы, уменьшеніе разницъ и балансъ, переносимый на слѣдующій мѣсяцъ. Какъ дополненіе этой книги, служатъ аккуратно собираемые отчеты станцій за каждое число и подкальваемые въ порядкѣ записи станцій въ книгу. Такимъ образомъ за каждое данное число представляется возможнымъ навести самую подробную справку о всѣхъ тѣхъ затрудненіяхъ и недоразумѣніяхъ, которыя могутъ въ послѣдствіи встрѣтиться.

То же самое слѣдуетъ сказать о книгахъ по записи выручки по товарному движенію съ тою только разницею, что въ этой книгѣ графа разницъ между свѣдѣніями, сообщаемыми контролемъ и показанными станціями, доставляетъ больше хлопотъ и безпокойствъ въ виду того, что таковыхъ можетъ быть гораздо болѣе въ данномъ случаѣ. слѣдуетъ замѣтить, однако, что разницы эти обыкновенно выясняются въ теченіе того же самага мѣсяца, за который онѣ произошли, и только въ совершенно исключительныхъ случаяхъ невыясненные разницы переносятся на слѣдующій мѣсяцъ, въ продолженіи котораго онѣ должны быть безусловно разъяснены. Когда закончена запись въ станціонныя книги, производится запись въ книги личныхъ счетовъ, открытыхъ разнымъ ли-

цамъ, пересылавшимъ грузы по дорогѣ, составляются счета и отсылаются имъ для уплаты. По полученіи заявленія о неправильности счетовъ дѣлается новая выправка въ станціонныхъ книгахъ и въ данномъ случаѣ уже окончательная.

**Собственно бухгалтерія.** Этотъ отдѣлъ главнымъ образомъ вѣдаетъ учетъ всѣхъ расходовъ по всѣмъ отраслямъ желѣзнодорожнаго хозяйства, а также наблюденіе за соотвѣтствіемъ сихъ расходовъ съ установленными нормами или разрѣшенными кредитами. На этомъ отдѣлѣ, между прочимъ, лежитъ провѣрка списковъ на жалованье, провѣрка всѣхъ счетовъ поставщиковъ въ кассовомъ отношеніи и распредѣленіе расходовъ, падающихъ на капиталъ и расходовъ, относящихся за счетъ доходовъ дороги. Въ этомъ отдѣлѣ группируются всѣ свѣдѣнія о стоимости матеріаловъ и инвентаря, купленнаго, израсходованнаго и находящагося въ наличности. Онъ же еженедѣльно составляетъ свѣдѣнія о наличныхъ средствахъ для финансоваго комитета директоровъ. Въ этихъ свѣдѣніяхъ показывается состояніе кассы общества въ данное время и вѣроятное состояніе какъ доходовъ, такъ и расходовъ на слѣдующей недѣлѣ. Этотъ же отдѣлъ ведетъ счетъ банковъ, соотвѣтствующій нашему счету казначейства. На обязанности отдѣла лежитъ также доставленіе свѣдѣній и справокъ по всѣмъ могущимъ возникнуть вопросамъ о стоимости или выгодности извѣстныхъ отраслей желѣзнодорожнаго хозяйства. Въ случаѣ, если таковыхъ свѣдѣній не имѣется въ главной бухгалтеріи, бухгалтеръ или его сотрудники собираютъ ихъ въ тѣхъ счетоводствахъ, гдѣ они находятся. А поэтому отъ главнаго бухгалтера и его непосредственныхъ сотрудниковъ требуется тщательное и основательное знаніе счетоводствъ всѣхъ отдѣловъ и службъ, дабы во всякомъ случаѣ они могли ориентироваться въ каждомъ вопросѣ, предложенномъ правленіемъ.

**Журналъ, главная книга и т. п.** Система веденія книгъ, разумѣется, по двойной бухгалтеріи. Всѣ свѣдѣнія предварительно группируются въ сопровождающихъ документы реестрахъ, откуда переносятся въ журналъ, а изъ журнала въ главныя книги. Такимъ образомъ журналъ содержитъ сжатый отчетъ о всѣхъ операціяхъ компаніи. Въ журналѣ же содержатся указанія на всѣ тѣ книги

и документы, откуда можно почерпнуть необходимые подробности.

Главная книга раздѣляется на двѣ части. Первая (дѣйствительныхъ счетовъ) содержитъ различные счета расходовъ, относящихся за счетъ капиталовъ и доходовъ, всѣ полочки и выплаты по акціямъ, облигаціямъ и займамъ, доходъ отъ пассажирскаго, товарнаго и минеральнаго движенія и т. п. Во второй главной книгѣ (личныхъ счетовъ) заключаются счета съ банками, счета, по которымъ ожидается полученіе временныхъ займовъ, а также съ учетнымъ домомъ, желѣзнодорожными, пароходными компаніями, по уплатѣ дивидендовъ и т. д.

Форма счетовъ главной книги двоякая: простая и сложная. Простая содержитъ только графы для денегъ, одну для дебета, другую для кредита, сложная содержитъ нѣсколько такихъ графъ на дебетовой и кредитовой сторонѣ, для показанія подробностей расходовъ и доходовъ. По такой формѣ главнымъ образомъ ведутся книга дѣйствительныхъ счетовъ. Такъ, напримѣръ, расходы по службѣ пути, возобновленію станцій записываются въ нѣсколько графъ. На дебетовой сторонѣ находится 12 графъ и одна на кредитовой. Одинадцать изъ дебетовыхъ графъ составляютъ подраздѣленія итога, записаннаго въ двѣнадцатой такимъ образомъ: Графа 1. Жалованье и конторскіе расходы; 2) содержаніе и возобновленіе пути; 3) ремонтъ дорогъ, мостовъ, сигналовъ и мастерскихъ; 4) ремонтъ зданій и станцій; 5) паровая сила; 6) содержаніе каналовъ; 7) ремонтъ домовъ, сдаваемыхъ въ наймы; 8, 9, 10 и 11 сохраняются для различныхъ расходовъ; 12) итогъ. Въ дебетовой сторонѣ дѣлается ссылка на чеки и другіе платежные документы, и на время и выводится мѣсячный итогъ, а въ кредитовой также ссылка на документы, время и общая сумма. Въ главной книгѣ открывается счетъ каждой службѣ съ такимъ именно подраздѣленіемъ расходовъ, которое было, между прочимъ, указано при описаніи каждой службы въ отдѣльности. Въ концѣ полугодія по каждому счету подводятся итоги и опредѣляется сальдо. Такимъ образомъ получается балансъ, переносимый въ печатный полугодовой отчетъ.

Всѣ текущіе расходы желѣзной дороги, включая счета поставщиковъ, уплату заработка рабочимъ, жалованья, от-

пускъ матеріаловъ, угля, расходы по содержанію пути и пр. проходятъ черезъ журналы сначала на дебетъ общаго счета расходовъ и ими кредитуется чековый счетъ (счетъ банка), счетъ магазиновъ, запасовъ. Этотъ расходный дебетъ послѣ распредѣленія очищается въ концѣ каждаго мѣсяца переносомъ въ отдѣльные счета главной книги соотвѣтственно подробностямъ расхода.

Наиболѣе важныя книги ведутся по системѣ самоконтролированія, что значительно облегчаетъ трудъ провѣрки. Такимъ образомъ, существуетъ журналъ и главная книга въ двухъ частяхъ, а изъ книгъ, заключающихъ всѣ необходимыя подробности, шесть расходныхъ книгъ: 1) заключающая счета желѣзнодорожныхъ компаній, расходовъ по службѣ пути, тяги и т. п., а также уплаты при покупкѣ земель и по удовлетворенію разныхъ претензій, предъявляемыхъ къ дорогѣ; 2) для счетовъ по движенію, а также для счетовъ секретаря; 3) для счетовъ, произведенныхъ агентами желѣзной дороги, и вообще для тѣхъ, которые не вошли въ первыя двѣ книги и въ слѣдующую № 4 для уплаты разнымъ лицамъ, счетъ которыхъ почему-либо будетъ признано невозможнымъ вносить въ одну изъ другихъ книгъ, а также для расчетовъ службъ между собою; 5) счета гостинницъ и буфетовъ (и то, и другое всегда содержится самими желѣзнодорожными компаніями), и 6) счета по уплатѣ налоговъ. Кромѣ сего установлены особыя книги для записей вносимыхъ и получаемыхъ изъ банковъ суммъ, а также книги распредѣленія расходовъ (бюджетныя), по каждому отдѣлу (службѣ), въ которыя вносятся расходы по отдѣламъ со всѣми подробностями. Кромѣ того существуютъ еще и другія вспомогательныя книги, въ которыхъ учитываются другія болѣе или менѣе интересныя подробности хозяйства. Такъ, напримѣръ, чековыя книги, книги поступленія въ отдѣлъ секретаря и пр. Благодаря всѣмъ этимъ вспомогательнымъ книгамъ, главная книга содержитъ лишь самыя общія подробности.

Деньги, внесенныя въ банкъ, не могутъ быть вытребованы обратно безъ согласія директоровъ. Всѣ деньги для разныхъ уплатъ требуются изъ банка по чекамъ за подписью секретаря, но ни одинъ чекъ не можетъ быть посланъ безъ разрѣшенія директоровъ, которое дается на

сводномъ реестрѣ всѣхъ документовъ къ уплатѣ и удостоверяется подписью главнаго бухгалтера о томъ, что оплата этихъ документовъ можетъ быть произведена. Здѣсь слѣдуетъ упомянуть, что указатель къ главнымъ книгамъ составленъ въ высшей степени тщательно и аккуратно и, по сообщенію бухгалтеровъ, почти никогда не бываетъ путаницы въ разнесеніи документовъ по подлежащимъ счетамъ, не смотря на то, что количество отдѣльныхъ записей достигаетъ въ годъ нѣсколькихъ десятковъ тысячъ.

Всѣ документы, подлежащіе оплатѣ, по надлежащей провѣркѣ въ главной бухгалтеріи и по ихъ записи въ подлежащія книги, отсылаются къ секретарю съ удостовѣреніемъ главнаго бухгалтера примѣрно въ такомъ родѣ: „Симъ удостоверяю, что я провѣрилъ прилагаемые при семъ счета, при чемъ оказалось, что они составлены правильно и причитающіяся по нимъ суммы раньше не были выплачены. Подпись главнаго бухгалтера“. На причитающуюся по полученнымъ документамъ (счетамъ) сумму составляется чекъ и вносится въ чековую книгу. Полученныя по чекамъ суммы выплачиваются черезъ артельщиковъ по принадлежности, а оплаченные ими счета и документы съ росписками получателей снова возвращаются въ главную бухгалтерію для провѣрки правильности уплаты и затѣмъ для подшивки въ послѣдовательномъ порядкѣ въ особыя установленныя для сего связки.

Вообще храненію документовъ придается особое значеніе и полученіе по нимъ справокъ совершается всегда и скоро и безъ затрудненій. Такъ, напримѣръ, для того, чтобы получить свѣдѣнія о какомъ-либо расходѣ или оборотѣ, произведенномъ не только въ данномъ, но и въ предшествующіе годы, требуется самое незначительное время, при чемъ при каждомъ такомъ документѣ или счетѣ имѣются всѣ необходимыя данныя какъ о времени его оплаты, такъ и указанія на всѣ тѣ книги, въ которыхъ были своевременно произведены записи сего расхода.

**Сроки составленія годовыхъ отчетовъ.** Благодаря той быстротѣ и своевременности, съ которыми ведутся книги въ главной бухгалтеріи — съ одной стороны, и своевременное безъ запаздываній доставленіе послѣдней службами всѣхъ данныхъ о произведенныхъ ими и денеж-

ныхъ, и матеріальныхъ расходахъ—съ другой, а затѣмъ—и присутствію въ главныхъ книгахъ всѣхъ необходимыхъ данныхъ, составленіе полугодового и годового отчета и баланса представляетъ сравнительно легкую и быструю работу, заключающуюся въ окончательномъ подсчетѣ занесенныхъ въ эти книги суммъ и въ свѣркѣ общихъ полученныхъ по нимъ итоговъ со всѣми итогами вспомогательныхъ книгъ. Этимъ только и можетъ быть объяснена та быстрота и своевременность, съ каковою отчеты и балансы за полугодія представляются общему собранію акціонеровъ. Подробный отчетъ по Сѣверо-Западной дорогѣ за 1899 г. былъ представленъ общему собранію акціонеровъ и рассмотрѣнъ таковымъ 16 февраля текущаго года, т. е. спустя полтора мѣсяца по заключеніи года. Правда, для этого потребовалась извѣстная напряженная работа и даже вечернія занятія, но далеко не въ той степени, какъ это наблюдается на русскихъ дорогахъ. Надо къ этому прибавить, что на служащихъ въ конторахъ счетоводствъ и бухгалтеріи лежатъ еще помимо спеціально конторскихъ и другія обязанности, которыя отвлекаютъ ихъ отъ занятій въ концѣ года, а именно: общая провѣрка запасовъ магазина и запасовъ матеріаловъ, находящихся въ мастерскихъ, на линіи, въ службѣ пути и т. п. Никогда во время составленія годового отчета не бываетъ увеличенія штата служащихъ и время представленія отчета (слѣдуетъ замѣтить, уже напечатаннаго) не бываетъ позже двадцатыхъ чиселъ февраля, ибо обыкновенно общее собраніе акціонеровъ для рассмотрѣнія отчета и распределенія дивиденда назначается не позднѣе февраля мѣсяца слѣдующаго за отчетнымъ года. Это послѣднее обстоятельство служитъ также подтвержденіемъ той своевременности, съ которою составляются и прочія отчетныя данныя на англійскихъ желѣзныхъ дорогахъ.

### Старые матеріалы.

Въ заключеніе необходимо замѣтить, что стоимостью старыхъ матеріаловъ, получаемыхъ отъ разборки при производствѣ разнаго рода работъ, какъ-то: при ремонтѣ подвижнаго состава, работъ по службѣ пути и т. п., уменьшается стоимость названныхъ работъ.