

Новости техники и техническія замѣтки.

Еще о расходѣ человеко-часовъ на текущемъ ремонтѣ паровозовъ.

Въ дополненіе къ замѣткѣ о фактическомъ расходѣ рабочей силы на 100 паровозо-верстѣ на Таежномъ участкѣ тяги, помѣщенной въ №№ 1-2 Вѣстника т. г., небезынтереснымъ представляется привести справку по тому же вопросу, использовавъ данныя анкеты, произведенной Управленіемъ сл. тяги Томской дороги въ началѣ 1915 года. Нѣкоторые участки тяги весьма добросовѣстно отнеслись къ поставленной задачѣ и дали достаточныя свѣдѣнія, характеризующія положеніе дѣла на текущемъ ремонтѣ паровозовъ, въ отношеніи расхода рабочей силы. Въ нижеслѣдующемъ приводятся эти свѣдѣнія для участковъ тяги Н—Удинскаго, Зиминскаго и Боготольскаго, какъ представившихъ тогда наиболѣе солидный и надежный цифровой матеріаль.

| Участокъ тяги. | Число паровозо-верстѣ въ январѣ—іюнѣ 1915 г. | Всего уплачено мастерамъ на текущемъ ремонтѣ за январь—іюнѣ 1915 г. | Уплачено на 100 паровозо-верстѣ. | Средняя по-денная плата мастерамъ. | Приходится на 100 паровозо-верстѣ человеко-часовъ. |
|----------------|--|---|----------------------------------|------------------------------------|--|
| Боготольскій | 912.258 | 11983 р. 23 к. | 1 р. 31 к. | 1 р. 28 к. | 9,25 |
| Н-Удинскій. | 1.451.742 | 19605 р. 54 к. | 1 р. 35 к. | 1 р. 29 к. | 9,50 |
| Зиминскій. | 1.130.683 | 16176 р. 93 к. | 1 р. 43 к. | 1 р. 43 к. | 9,00 |

Если принять примѣрное распредѣленіе расхода рабочей силы между серіями паровозовъ въ той пропорціи, какъ было указано въ № 1-2 Вѣстника, т. е. сер. О, К и С: сер. I: Сер. $\Theta = I: I, 16: 1, 57$, а распредѣленіе общаго пробѣга между серіями паровозовъ пропорціональнымъ количеству находившихся на каждомъ участкѣ паровозовъ по серіямъ, каковое количество усматривается для начала 1915 г. изъ нижепомѣщаемой таблицы, то получимъ слѣдующія цифры расхода человеко-часовъ по серіямъ паровозовъ:

| Участокъ. | Серія паровозовъ. | Число паровозовъ. | Число человѣко-часовъ на 100 паровозверстъ. | ПРИМЪЧАНІЕ. |
|------------|-------------------|-------------------|---|---|
| Боготоль. | О | 15 | 7,10 | Опредѣленіе числа человѣко-часовъ для паровозовъ серіи О производилось, исходя изъ слѣдующаго у-ія: $N \times a = O \times x + I \times 1,16 \times x + \Theta \times 1,57 \times x$, гдѣ N — общее число паровозовъ на участкѣ, а — среднее число человѣко-часовъ на 100 паровозо-верстъ изъ предыдущей таблицы, O, I и Θ число паровозовъ по серіямъ на участкѣ, а x — искомое количество человѣко-часовъ для серіи О.— |
| ” | I | 11 | 8,25 | |
| ” | Θ | 26 | 11,10 | |
| Н-Удинскъ. | К, С | 16 | 7,80 | |
| ” | О | 21 | 7,80 | |
| ” | I | 12 | 9,10 | |
| ” | Θ | 25 | 12,20 | |
| Зима. | О | 27 | 7,20 | |
| ” | I | 13 | 8,40 | |
| ” | Θ | 25 | 11,30 | |

Изъ послѣдней таблицы усматривается:

1) расходъ человѣко-часовъ на 100 паровозо-верстъ на участкахъ Боготоль, Н-Удинскъ, Зима, въ началѣ 1915 года, былъ близокъ къ зарегистрированному на Таежномъ участкѣ для конца 1916 года и начала 1917 года, до революціи.

2) наиболѣе экономнымъ участкомъ, въ смыслѣ расходованія человѣко-часовъ, въ началѣ 1915 года былъ Боготольскій, несмотря на небольшое число паровозовъ, находившихся въ его распоряженіи, что, говоря вообще, должно было бы служить противопоказаніемъ къ возможности организациі дешеваго ремонта, ибо имѣлось меньше данныхъ для постановки его на началахъ крупнаго хозяйства. Любопытно, что и качественная постановка ремонта на этомъ участкѣ всегда стояла выше, чѣмъ гдѣ либо на другихъ участкахъ Томской дороги.

И. Н. Бугаковъ.

Энергетическая карта Россіи.

Въ № 2 „Извѣстій особаго совѣщанія по топливу“ Гр. Кваша поднимаетъ очень важный для рациональнаго руководительства судьбами русскаго народнаго хозяйства вопросъ—объ опредѣленіи и изученіи источниковъ механической и тепловой энергіи, которыми располагаетъ страна.

Главнѣйшая національная задача русской технологической науки заключается въ облегченіи и ускореніи исторически неизбѣжнаго процесса индустриализациі Россіи, въ очищеніи этого процесса отъ элемента случайности и сопряженныхъ съ нимъ болѣзненныхъ явленій.