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

В. XCVI.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Ташкентская жел. дор.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. т-ва п. ф. «Электро-тип. Н. Я. Стойковой». Знаменская, 27
1913.

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

Слѣдующіе Труды Комиссіи

А) вышли изъ печати и продаются въ магазинахъ: Риккера, Невскій 14 и Гольстена, Загородный 13.

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
I.	Краткій историческій обзоръ событій, предшествовавшихъ учрежденію Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи	— 75
II.	Историческій очеркъ учрежденія, подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Э. Т. Баранова, Комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. В. Саловъ	— 20
III.	Нѣсколько соображеній, полезныхъ при разсмотрѣніи смѣтъ путей сообщенія на 1908 г. Н. Петровъ.	1 —
IV.	О числѣ служащихъ и рабочихъ на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Н. Петровъ	Исчерпанъ.
V.	Финансовое положеніе русской желѣзнодорожной сѣти и главнѣйшія причины ухудшенія его въ послѣдніе годы. Н. Петровъ	3 —
VI.	Обзоръ финансовыхъ результатовъ эксплоатаціи казенныхъ жел. дор. въ различныхъ государствахъ за 1905 г. по даннымъ „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1907 и 1908 г.г.	Исчерпанъ.
VII.	О пользованіи товарнымъ подвижнымъ составомъ на сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ Европейкой Россіи 1894—1906 г.г. Н. Петровъ	— 75
VIII.	Объ учетѣ товарнаго вагоннаго парка. С. Н. Кульжинскій .	Исчерпанъ.
IX.	Записка Н. К. Гофмана. О главныхъ мастерскихъ для починки подвижного состава; о главныхъ матеріальныхъ складахъ; объ испытательныхъ лабораторіяхъ и о техническихъ конторахъ при службѣ подвижного состава и тяги,—на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ	— 50
X.	Министерство Путей Сообщенія и желѣзнодорожное дѣло И. Рербергъ	Исчерпанъ.
XI.	Объ административной организаціи желѣзнодорожныхъ установленій въ Россіи. А. Фроловъ	3 —

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
	наго интенсивнаго механическаго производства. Инж.-Техн. П. П. Риццони	Исчерпанъ.
XXV.	Перевозка почты по желѣзнымъ дорогамъ. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXVI.	Швейцарскіе союзные желѣзнодорожные законы	Исчерпанъ.
XXVII.	О государственномъ сборѣ съ желѣзнодорожныхъ перевозокъ въ Россіи	— 75
XXVIII.	Экономическое значеніе русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	Исчерпанъ.
XXIX.	Правительственные источники образованія капиталовъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	— 20
XXX.	О дѣятельности съѣздовъ желѣзныхъ дорогъ за сорокъ лѣтъ существованія 1869—1909 г.г.	Исчерпанъ.
XXXI.	О наивыгоднѣйшемъ расположеніи мастерскихъ для ремонта подвижного состава. С. Кульжинскій	— 75
XXXII.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи управленія русскихъ желѣзныхъ дорогъ	Исчерпанъ.
XXXIII.	Свѣдѣнія и данныя о мастерскихъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ и о нѣкоторыхъ заграничныхъ. Н. Антошинъ	1 50
XXXIV.	Передача государственныхъ земель желѣзнымъ дорогамъ въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXXV.	Къ вопросу о частномъ желѣзнодорожномъ строительствѣ. Проф. П. П. Мигулинъ	Исчерпанъ.
XXXVI.	О развитіи русской желѣзнодорожной сѣти. С. Кульжинскій	— 75
XXXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Южныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
XXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Екатерининской желѣзной дороги	3 —
XL.	Матеріалы по вопросу о реорганизаціи отчетности казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Часть I	3 —
XLI.	Тоже. Часть II	3 —
XLII.	Тоже. Часть III	3 —
XLIII.	Причины дефицитовъ русской желѣзнодорожной сѣти въ первые годы XX вѣка. Н. Петровъ	— 50
XLIV.	Паровозный паркъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, мѣры къ его улучшенію въ связи съ сокращеніемъ эксплоатаціонныхъ расходовъ, проектъ расходовъ, проектъ распредѣленія мощныхъ паровозовъ типа $^4/_5$ по сѣти казенныхъ жел. дор. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	3 —
XLV.	Планъ раіона обращенія паровозовъ типа $^4/_5$ на сѣти каз. ж. д. Инж. С. Кульжинскій и Л. Элькинъ	Исчерпанъ.

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
XLVI.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Часть I. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ желѣзн. дороги общаго значенія	5 —
XLVII.	Тоже. Часть II. Уставы Обществъ, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей	5 —
XLVIII.	Тоже. Часть III. Выдержки изъ уставовъ Обществъ, не получившихъ осуществленія	2 —
XLIX.	Состоящая при Министерствѣ Финансовъ Комиссія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ и ея дѣятельность. Часть I. 1896—1902 г. Н. Ермиловъ	3 —
L.	Изслѣдованіе разницъ въ показаніяхъ доходовъ казен. жел. дорогъ по исполненію росписи и по эксплоатаціоннымъ отчетамъ этихъ дорогъ	2 —
LI.	Выгоды, полученныя желѣзными дорогами въ 1909 г. отъ урожая и отъ улучшенія своего хозяйства съ 1907 г. Н. Петровъ.	— 75
LII.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ .	3 —
LIII.	Перевозка скоропортящихся продуктовъ и снабженіе ими городовъ въ Россіи и за границею. М. П. Федоровъ . . .	1 —
LIV.	Мексиканскій законъ о желѣзныхъ дорогахъ. Аргентинскій законъ о желѣзнодорожныхъ обществахъ	1 —
LV.	Матеріалы по обслѣдованію Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ	3 —
LVI.	Матеріалы по обслѣдованію Николаевской желѣзной дороги .	3 —
LVII.	Первое приближеніе къ опредѣленію наименьшаго пробѣга товарныхъ поѣздовъ на данной линіи. Н. Петровъ. . . .	1 25
LVIII.	О реорганизаціи Центральныхъ Установленій Министерства Путей Сообщенія по управленію желѣзными дорогами. С. Кульжинскій	1 —
LIX.	Отвѣтственность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ цифрахъ. М. П. Федоровъ	1 50
LX.	Критерій для желѣзныхъ дорогъ и его примѣненіе. Н. Петровъ	— 50
LXI.	Вѣтви общаго пользованія, выстроенныя на средства частныхъ предпринимателей и переданныя въ собственность казны. П. Соловьевъ подъ ред. С. Кульжинскаго.	1 —
LXII.	Статья 683 ч. 1 т. X Свода Законовъ, исторія и анализъ ея въ связи съ данными для ея пересмотра. Г. Н. Каргановъ	1 50
LXIII.	Очерки финансовой организаціи Сѣверо-Американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стюартъ Даджетъ. Перев. съ англ. М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
LXIV.	О нормальныхъ размѣрахъ оборотныхъ капиталовъ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ. К. Ходоровскій	1 50
LXV.	О скорости слѣдованія грузовъ по русскимъ жел. дор. С. Кульжинскій	— 50
LXVI.	Матеріалы по обслѣдованію Сызрано-Вяземской жел. дор.	3 —
LXVII.	Матеріалы по обслѣдованію Самаро-Златоустовской жел. дор.	3 —
LXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Либаво-Роменской жел. дор.	3 —
LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	3 —
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ, о вопросахъ сл. тяги, связанныхъ съ ними, и сравненіе съ русскими. Н. Антошинъ	— 75
LXXI.	Желѣзныя дороги и бюджетъ. С. Кольсонъ. Переводъ съ франц. В. Л. Лѣсковецъ, подъ ред. К. Я. Загорскаго . .	1 50
LXXII.	О сооруженіи желѣзнодорожныхъ подъѣздныхъ путей. С. Кульжинскій	1 50
LXXIII.	Къ вопросу о реорганизаціи желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгофъ. Перев. съ нѣм. Ю. Н. Кульжинскаго	1 —
LXXIV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты пораіонныхъ комитетовъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи и перечень жел. дорогъ, вопросъ о постройкѣ которыхъ возбуждался общественными учрежденіями за время съ 1895 г.	2 —
LXXV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дорогамъ. Часть II. Отвѣты начальниковъ казенныхъ жел. дорогъ на письмо управляющаго дѣлами О. В. Комиссіи	2 —
LXXVI.	Экономическое положеніе Сибирской магистрали	Исчерпанъ.
LXXVII.	О перевозкѣ грузовъ по русскимъ жел. дорогамъ со скоростью пассажирскихъ поѣздовъ. И. Я. Міроставскій . .	1 —
LXXVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Головного участка Амурской ж. д.	— 50
LXXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Пермской ж. д.	3 —
LXXX.	Размѣры и постепенность необходимаго сооруженія жел. дор. и средства для осуществленія ихъ. Н. Петровъ	1 —
LXXXI.	Воздѣйствіе Правительства на желѣзнодорожные тарифы. Гуго Мейеръ. Переводъ съ англійскаго М. С. Модель, подъ ред. С. Н. Кульжинскаго	3 —
LXXXII.	Протяженіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ разныхъ областяхъ Европейской Россіи. Н. Петровъ	— 75
LXXXIII.	Вѣчная мерзлота и сооруженія на ней. Н. С. Богдановъ .	1 50
LXXXIV.	Проектъ Общаго Устава Россійскихъ жел. дор. К. П. Змирловъ.	4 -

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
LXXXV.	Матеріалы по обслѣдованію Закавказскихъ жел. дорогъ .	3 —
LXXXVI.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1911 гг. (дополн. и исправл. изданіе вып. XV).	3 —
LXXXVII.	Къ вопросу о прочности рельсъ. Н. Петровъ	1 50
LXXXVIII.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Об-въ, эксплоатирующихъ жел. дороги общаго значенія (дополненіе къ вып. XLVI)	5 —
LXXXIX.	Уставы русскихъ желѣзнодорожныхъ Обществъ. Уставы Обществъ, экплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей (Дополненіе къ вып. XLVII, ...	5 —
XC.	Докладъ о развитіи русской желѣзнодорожной сѣти . . .	1 —
XCI.	Планъ развитія русской желѣзнодорожной сѣти на пятилѣтіе 1912—1917 г.г.	2 —
XCII.	Полвѣка взаимодѣйствія горнозаводской промышленности и желѣзныхъ дорогъ въ горнопромышленномъ раіонѣ юга Россіи. Е. А. Могиленскій.	1 —
XCIII.	Матеріалы по обслѣдованію Средне-Азіатской ж. д. . . .	3 —
XCIV.	Къ вопросу о прочности рельсъ. (Дополненія къ в. LXXXVII) Н. Петровъ	1 50
XCV.	Матеріалы по обслѣдованію Забайкальской ж. д.	3 —
XCVI.	Матеріалы по обслѣдованію Ташкентской ж. д.	3 —
XCVII.	Матеріалы по обслѣдованію Полѣсскихъ ж. д.	3 —
XCVIII.	Матеріалы по обслѣдованію Риго-Орловской ж. д.	3 —
XCIX.	Матеріалы по обслѣдованію Московско-Казанской ж. д. (печатается)	3 —
C.	Матеріалы по обслѣдованію Московско-Кіево-Воронежской жел. дор.	3 —

Б. Доклады по обслѣдованію жел. дорогъ.

№№ по порядку.	*а) казенныхъ:*	Цѣна. Р. К.
1.	Юго-Западныхъ, Южныхъ и Екатерининской ж. д.	1 —
2.	Сѣверныхъ ж. д.	— 50
3.	Сѣверо-Западныхъ ж. д.	— 50
4.	Николаевской ж. д.	— 50
5.	Привислинскихъ ж. д.	— 50
6.	Сибирской ж. д.	— 50
7.	Московско-Брестской ж. д.	— 50
8.	Московско-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д.	— 50
9.	Пермской ж. д.	— 50
10.	Сызрано-Вяземской ж. д.	— 50

№№ по порядку.		Цѣна. Р. К.
11.	Закавказскихъ ж. д.	— 50
12.	Либаво-Роменской ж. д.	— 50
13.	Забайкальской ж. д.	— 50
14.	Самаро-Златоустовской ж. д.	— 50
15.	Риго-Орловской ж. д.	— 50
16.	Средне-Азіатской ж. д.	— 50
17.	Ташкентской ж. д.	— 50
18.	Полѣсскихъ ж. д.	— 50

б) частныхъ:

19.	Юго-Восточныхъ ж. д.	1 —
20.	Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.	1 —
21.	Рязанско-Уральской ж. д.	1 —
22.	Московско-Казанской ж. д.	1 —
23.	Московско-Кіево-Воронежской ж. д.	1 —
24.	Владикавказской ж. д.	1 —

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

В. XCVI.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Ташкентская жел. дор.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. т-ва п. ф. «Электро-тип. Н. Я. Стойковой». Знаменская, 27.
1913.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

Составъ сѣти и ея протяженіе.

Ташкентская ж. д., имѣющая эксплоатаціонную длину 2.090 вер. (на 1 янв. 1911 г.), образовалась путемъ соединенія Оренбургской вѣтви Самаро-Златоустовской ж. д. и вновь построенной линіи Оренбургъ—Ташкентъ съ присоединеніемъ ст. Ташкентъ Средне-Азіатской ж. д. до семафора въ сторону Самарканда.

Участокъ Кинель-Оренбургъ, протяженіемъ въ 353,5 вер., составлявшій ранѣе часть Оренбургской ж. д., построенъ частнымъ обществомъ и открытъ для общаго пользованія 1 января 1877 г.; въ 1892 году этотъ участокъ переданъ въ казну и присоединенъ къ Самаро-Златоустовской ж. д. съ наименованіемъ Оренбургской вѣтви. Въ эксплоатацію Ташкентской ж. д. этотъ участокъ переданъ 1 января 1905 г., при чемъ первыя двѣ версты остались въ вѣдѣніи Самаро-Златоустовской ж. д.

Остальная линія строилась въ два срока, а именно:

участокъ Оренбургъ-Кубекъ, протяженіемъ въ 945,5 вер., съ вѣтвью на Илецкіе соляные промыслы, длиною въ 4,3 вер., построенъ распоряженіемъ казны въ теченіе 1901—1905 г.г. и переданъ въ эксплоатацію дороги 26 іюля 1905 г.;

участокъ Кубекъ-Ташкентъ, протяженіемъ въ 790 вер., построенъ распоряженіемъ казны въ теченіе 1902—1905 г.г. и переданъ въ эксплоатацію 1 января 1906 г.;

ст. Ташкентъ передана Ташкентской ж. д. 22 іюля 1906 г.

Правильное движеніе по Ташкентской ж. д. на всемъ протяженіи открыто 1 января 1906 г., по отдѣльнымъ же участкамъ съ момента вышеупомянутой сдачи ихъ въ эксплоатацію.

Общее протяженіе всѣхъ путей дороги—2649 вер., въ томъ числѣ:

1) главнаго пути	2090,2	вер.,
2) вѣтвей общаго пользованія	4,8	„
3) станціонныхъ путей	453,8	„
4) служебныхъ вѣтвей	90,4	„
5) вѣтвей частнаго пользованія	9,8	„

Подвижной составъ. Подвижной составъ Ташкентской ж. д. на 1 января 1911 г. состоялъ изъ 533 паровозовъ, (на 1 іюля 1911 г. 541 пар.), 444 пассажирскихъ и 7.167 товарныхъ вагоновъ.

Мастерскія. На Ташкентской ж. д. имѣются главныя мастерскія въ Оренбургѣ и 8 участковыхъ мастерскихъ на ст. Бузулукъ, Оренбургъ, Актюбинскъ, Челкаръ, Казалинскъ, Перовскъ, Туркестанъ и Ташкентъ.

Работы по ремонту подвижного состава распредѣлены такимъ образомъ, что въ главныхъ мастерскихъ производится: большой ремонтъ всѣхъ паровозовъ и тендеровъ Ташкентской ж. д. и случайный ремонтъ ихъ при серьезныхъ поврежденіяхъ, большой и средній ремонтъ всѣхъ пассажирскихъ паровозовъ, случайный ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ при серьезныхъ поврежденіяхъ, срочный осмотръ приблизительно $^{9}/_{10}$ всего числа осматриваемыхъ товарныхъ вагоновъ, часть колесныхъ работъ, а также заготовка запасныхъ частей паровозовъ, вагоновъ и тендеровъ, исполненіе заказовъ другихъ службъ, ремонтъ постоянныхъ котловъ, ремонтъ станковъ, машинъ и прочаго оборудованія главныхъ мастерскихъ. Въ участковыхъ мастерскихъ производится текущій ремонтъ паровозовъ и тендеровъ, малый ремонтъ, текущій ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, періодическій осмотръ и ревизія буксъ классныхъ вагоновъ, срочный осмотръ около $^{1}/_{10}$ всего числа осматриваемыхъ товарныхъ вагоновъ (въ Казалинскѣ и Ташкентѣ), часть колесныхъ работъ, ремонтъ насосовъ, водокачекъ и нефтекачекъ, машинъ, станковъ и проч. оборудованія депо.

Депо. На 1 января 1911 года на дорогѣ значилось 17 паровозныхъ депо съ 204 стойлами, изъ коихъ 6 подлежало сносу по общему плану развитія ст. Оренбургъ.

Водоснабженіе. Къ вышеупомянутымъ депо причислено 94 водокачки.

Станціи и товарныя устройства. Станцій всѣхъ типовъ и назначеній (въ томъ числѣ и разъѣздовъ) на Ташкентской ж. д. имѣлось на 1 января 1910 г. 146.

Складочныхъ помѣщеній имѣлось 15.546 кв. саж., изъ коихъ 9.523 кв. саж. пакгаузовъ, 728 кв. саж. крытыхъ платформъ и 3.497 кв. саж. открытыхъ; въ 1910 году строилось 1.687 кв. саж. пакгаузовъ.

Рельсы. Къ 1 января 1911 г. весь путь отъ Кинеля до Ташкента уложенъ рельсами 22½ фун. въ пог. футѣ, за незначительнымъ исключеніемъ, гдѣ имѣются рельсы вѣса 22,991 ф., 20 и 18 фун. въ пог. футѣ.

Шпалы. На то же число шпалъ уложено:

	На главн. пути.	На станціон. путяхъ.
Сосновыхъ не пропитанныхъ . . .	1.290.999	633.326
„ пропитанныхъ	1.335.762	41.169
Лиственныхъ	419.288	40.901
Дубовыхъ	37.789	2.484

Телеграфъ и телефоны. Телеграфная линія Ташкентской ж. д. устроена на 3 провода съ общимъ протяженіемъ 7.586 проводоверстъ; изъ нихъ: телеграфныхъ главной линіи—6270, телеграфныхъ въ сторону отъ главной линіи—50, электрожезловой сигнализаціи—609, телефонныхъ, станціонныхъ и къ водокачкамъ—657, при 46.257 сосновыхъ и лиственныхъ столбахъ. По станціямъ и въ запасѣ имѣлось аппаратовъ сист. Морзе—345 шт., жезловыхъ—127, коммутаторовъ телеграфныхъ—111 шт., телефонныхъ—44 шт., телефоновъ и фонопоровъ—899 шт., звонковъ электрическихъ—230.

Жилые дома. Во время обслѣдованія Ташкентской ж. д. имѣлось около 15.000 кв. саж. жилыхъ помѣщеній.

I.

Журналъ засѣданій для обсужденія программъ Высшей Комиссіи по вопросамъ хозяйственнымъ и организаціоннымъ.

Журналъ засѣданій для обсужденія программъ Высшей Комиссіи по вопросамъ хозяйственнымъ и организаціоннымъ.

13, 14 и 15 октября 1910 года въ управленіи Ташкентской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Подкомиссіи, обслѣдовавшей дорогу, Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи эксперта отъ Г. К. Н. А. Маслова, представителей Ташкентской ж. д. во главѣ съ начальникомъ ея В. А. Штукенбергомъ, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ состоялись засѣданія для обсужденія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ.

Вслѣдствіе ходатайства о томъ начальника сл. т. Ю. В. Ломоносова, вопросы, касающіеся этой службы, разсматривались въ послѣднюю очередь (15 окт.), но въ цѣляхъ единообразія въ настоящихъ матеріалахъ они помѣщены въ порядкѣ вопросовъ программы.

По предварительно присланной программѣ управленіемъ дороги были заготовлены письменные отвѣты, представленные Подкомиссіи; отвѣты, въ выдержкахъ, помѣщены въ отдѣльной части настоящаго выпуска (ч. II), въ журналахъ же засѣданій приведены лишь обсужденія этихъ вопросовъ, какъ они происходили на засѣданіяхъ, безъ повторенія самыхъ отвѣтовъ.

Объявивъ засѣданіе открытымъ, Предсѣдатель предложилъ высказаться сначала по общимъ хозяйственнымъ вопросамъ программы, а затѣмъ и по вопросамъ, касающимся отдѣльныхъ службъ.

I. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

Вопросъ I.

На вопросъ Предсѣдателя по первому пункту программы о томъ, всѣ ли новыя работы, производимыя на дорогѣ, достаточно были обоснованы и не было ли работъ, безъ которыхъ можно было бы обойтись, начальникъ сл. пути В. Н. Подрѣзанъ заявилъ, что такихъ работъ не было, что работы выполняются только самыя необходимыя; напротивъ, иногда неотложныя работы приходилось откладывать за неотпускомъ соотвѣтствующихъ кредитовъ: при этомъ начальникъ сл. пути добавилъ, что при постройкѣ дороги отъ Казалинска до Ташкента нѣкоторыя станціонныя зданія были построены бо̀льшихъ размѣровъ, чѣмъ теперь нужно, а жилыхъ помѣщеній, въ которыхъ дорога сильно нуждается, выстроено мало.

Начальникъ сл. движенія С. Я. Хмѣльницкій по поводу того, имѣется ли обоснованный и планомѣрный проектъ развитія пропускной и провозной способности дороги, объяснилъ, что коммерческое движеніе на Ташкентской ж. д. быстро измѣняется, почему предусмотрѣть и удовлетворить заблаговременно потребности по развитію станцій не всегда бываетъ возможно; напр., въ 1909 г. хлѣбные грузы отправлялись исключительно къ сторонѣ Кинеля, а въ 1910 году наполовину они идутъ къ Ташкенту; приходится подходить къ рѣшенію вопросовъ опытнымъ путемъ въ зависимости отъ потребностей даннаго времени; пораіонный комитетъ, хотя и имѣетъ сношенія съ торгово-промышленными организаціями, но также не можетъ дать дорогѣ болѣе или менѣе вѣрныхъ свѣдѣній о предстоящихъ перевозкахъ: все зависитъ отъ непредвидѣнныхъ случайностей и, главнымъ образомъ, отъ рыночныхъ цѣнъ на хлѣбъ въ приграничныхъ и портовыхъ пунктахъ. Во время усиленныхъ перевозокъ пропускная способность дороги въ достаточной степени удовлетворяется временнымъ открытіемъ воинскихъ разъѣздовъ. Станціи сѣвернаго участка, на которыхъ происходитъ главная погрузка хлѣба слабо приспособлены къ коммерческимъ надобностямъ, на нихъ очень мало путей. Полное отсутствіе парковыхъ путей для запаса вагоновъ вынуждаетъ избытокъ товарныхъ вагоновъ при слабомъ движеніи, въ ожиданіи осенней кампаніи, держать на отдаленномъ южномъ участкѣ, гдѣ они разбросаны и подвергаются порчѣ отъ сухихъ и жаркихъ вѣтровъ. Предсѣдатель замѣчаетъ, что необходимо для сл. дв. составить вѣдомость о потребномъ развитіи путей на распорядительныхъ станціяхъ, согласованную съ сл. пути. Безъ такихъ данныхъ Законодательныя Учрежденія денегъ не отпустятъ.

Начальникъ сл. движенія объясняетъ, что вѣдомость развитія на пятилѣтіе имѣется; она касается, главнымъ образомъ, развитія сѣвернаго участка дороги. Для усиленія провозной способности сѣвернаго участка представляется необходимымъ смягчить десятитысячные уклоны; надо замѣтить, что при существующихъ уклонахъ приходится использовать силу паровозной тяги въ поѣздахъ съ порожнимъ подвижнымъ составомъ только частью, вслѣдствіе короткихъ станціонныхъ путей. Ташкентская ж. д. не имѣетъ достаточнаго парка своихъ паровозовъ, удовлетворяющихъ современныя требованія товарнаго движенія. Въ вагонахъ недостатка нѣтъ, благодаря командировкѣ ихъ при первой потребности съ казенныхъ дорогъ. Начальникъ сл. пути соглашается, что паровозовъ по количеству грузовъ дѣйствительно недостаточно, въ нихъ ощущается даже острая нужда, между тѣмъ на Юго-Западныхъ, Южныхъ и Екатерининской дорогахъ свободныхъ паровозовъ имѣется большой запасъ. На Ташкентскую ж. д. дали 30 паровозовъ, тогда какъ ихъ надо 50. Что касается уклоновъ, то смягчить надо, главнымъ образомъ, уклоны короткіе, на которыхъ происходятъ разрывы поѣздовъ. Уже по достиженіи 10 паръ поѣздовъ въ сутки коммерческая скорость падаетъ до 14 вер. въ часъ, а когда поѣздовъ было больше, то коммерческая скорость падала до 4 вер. въ часъ, что вызываетъ полное замѣшательство движенія.

Вопросъ 2.

Начальникъ сл. пути на вопросъ о томъ, производятся ли работы въ удобное время года, доложилъ, что производство работъ, обыкновенно, задерживается большою тратою времени на оформленіе разрѣшенія приступа къ работамъ, напр., кредиты разрѣшаются только въ апрѣлѣ—маѣ, по утвержденіи годовой смѣты; потомъ надо время для вызова конкуренціи, на что тратится отъ 4 до 6 недѣль, поэтому къ работамъ приходится приступать только въ іюнѣ—іюлѣ. Такое положеніе дѣла совершенно ненормально. Задержки въ работахъ бываютъ и по винѣ принявшихъ на себя заказы крупныхъ заводчиковъ, которые, будучи освобождены отъ обычнаго представленія залоговъ, не заботятся о соблюденіи сроковъ, къ тому же, благодаря существующему синдикату между желѣзозаводчиками, такіе, напр., матеріалы, какъ стропильное желѣзо, поставляются съ разныхъ заводовъ и при томъ малыми частями. Задержки бываютъ и въ работахъ, исполняемыхъ подрядчиками, при чемъ управленіе дороги поставлено въ затрудненіе выполнять работы за счетъ неисправнаго подрядчика, вслѣдствіе отсутствія на мѣстѣ рабочихъ. По кредиторскимъ спискамъ исполняются работы по III отд. только балластныя, когда не успѣваютъ балластъ вывезти, а всѣ осталь-

ныя работы исполняются въ смѣтный періодъ. По недодѣлкамъ кредиты были открыты въ октябрѣ 1909 г., а 31 декабря эти кредиты закрыты, вслѣдствіе чего такія работы исполнялись по кредиторскимъ спискамъ.

На вопросъ о томъ, имѣется ли планъ хозяйственныхъ перевозокъ и производятся ли онѣ въ удобное время, начальникъ сл. пути доложилъ, что планъ хозяйственныхъ перевозокъ составляется и исполняется, за исключеніемъ экстренныхъ случаевъ; напр., для построекъ на дорогѣ требовалось пріобрѣсти кирпича 5 м. штукъ, а совѣтъ разрѣшилъ только $1^1/_2$ м.; это заставило перевозить кирпичъ частями и въ осеннее время; вслѣдствіе полученнаго разрѣшенія на постройку лабазовъ осенью, пришлось возить лѣсные матеріалы во время усиленныхъ перевозокъ на сѣверномъ участкѣ.

Начальникъ сл. движенія заявилъ, что онъ получаетъ планъ хозяйственныхъ перевозокъ, и балластныя работы не задерживаютъ коммерческихъ перевозокъ.

Начальникъ сл. тяги доложилъ, что ремонтъ подвижного состава производится какъ лѣтомъ, такъ и зимою въ зависимости отъ условій движенія и потребности въ паровозахъ. Лѣтомъ, когда движеніе слабое, ремонтъ идетъ усиленно, зимою наоборотъ. Нефть наливается въ Самарѣ и отправляется на линію какъ коммерческій грузъ. Задержка происходитъ на Самаро-Златоустовской ж. д., которая сначала отправляетъ свои цистерны съ нефтью, а потомъ Ташкентской ж. д. Вслѣдствіе неравномѣрной подачи цистернъ участокъ Самара-Кинель перегруженъ. Никакая регламентація невозможна, пока Самаро-Златоуст. ж. д. не будетъ обязана выполнять плана перевозки нефти и порожнихъ цистернъ. Нарушеніе плана этихъ перевозокъ вноситъ полную дезорганизацію въ дѣло.

Начальникъ сл. движенія указываетъ, что забитость ст. Самара такъ велика, что иногда задерживаются пассажирскіе поѣзда.

Начальникъ матеріальной сл. С. К. Подгурскій дополняетъ, что развозка дровъ происходитъ въ зависимости отъ сроковъ поставки, плана перевозки дровъ пока не имѣется, дрова возятся, когда въ нихъ ощущается дѣйствительная надобность.

Вопросъ 3.

На вопросъ о томъ, какія мѣры принимаются для устраненія излишней требовательности при пріемкѣ матеріаловъ или работъ, начальникъ сл. пути доложилъ, что всѣ матеріалы, пріобрѣтаемые сл. п., равно какъ и работы принимаются по техническимъ условіямъ, и излишнихъ требованій нѣтъ. Начальникъ сл. пути считаетъ, что, техническія условія на матеріалы, потребляемые сл. т., были трудно выполнимыя, такъ напр., на

паковочную сталь качество требовалось такое высокое, что ее невозможно было поставлять; на коксъ, уголь—тоже, такъ что подрядчики отказывались поставлять или при пріемкѣ приходилось отступать отъ техническихъ условій, сбавлять цѣны. Съ января 1910 года выработаны на 150 предметовъ новыя технич. условія. Представитель М. Ф. заявляетъ, что пріемки матеріаловъ со скидками—явленіе настолько частое, что оно вошло какъ бы въ норму. Начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что самой удобной мѣрой была бы пріемка матеріаловъ по образцамъ, хотя это удорожаетъ стоимость матеріаловъ.

Начальникъ сл. тяги отмѣчаетъ, что качество матеріаловъ для опредѣленія скидки, когда матеріалы не соотвѣтствуютъ техническимъ условіямъ, опредѣляется, обыкновенно, въ лабораторіи, напр., бабитъ, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ, напр., при пріемкѣ концовъ, клеенки, матерій приходилось опредѣлять на глазъ. Начальникъ дороги указываетъ, что въ прежнее время на конкуренціяхъ преимущество, обыкновенно, отдавалось извѣстнымъ солиднымъ, надежнымъ фирмамъ, хотя бы цѣны ихъ были и выше другихъ конкурентовъ, тогда и матеріалы поставлялись хорошаго качества; но когда представители Г. К. въ совѣтѣ стали настаивать, чтобы поставка матеріаловъ сдавалась по низшимъ цѣнамъ, то и качество матеріаловъ ухудшилось; управленіе дороги, нуждаясь въ матеріалахъ, чтобы избѣжать разногласія и представленія въ этихъ случаяхъ журналовъ совѣта въ У. ж. д. и неминуемой, вслѣдствіе этого, задержки, вынуждено было пойти на уступку и стало сдавать поставки лицамъ, заявившимъ низшую цѣну. Настоятельная нужда въ матеріалахъ заставляла иногда принимать ихъ не вполнѣ отвѣчающими техническимъ условіямъ, хотя и со скидкой. Нагляднымъ примѣромъ такого положенія дѣла можетъ быть поставка резиновыхъ издѣлій, на сдачѣ которыхъ фирмѣ „Проводникъ“ настаивалъ контроль, хотя по анализу оказалось, что въ резинѣ „Проводникъ“ было значительно больше минеральныхъ примѣсей, вслѣдствіе чего управленіе дороги полагало сдать ихъ Американской резиновой мануфактурѣ. Представитель М. Ф. полагаетъ, что, желая сдать какую-либо поставку солидной фирмѣ, начальникъ дороги долженъ былъ бы представить совѣту доказательства, что данная фирма является дѣйствительно солидной.

Вопросъ 4.

На вопросъ о томъ, не имѣется ли излишнихъ задержекъ при расчетахъ съ поставщиками, начальникъ сл. пути доложилъ, что излишнихъ задержекъ при расчетахъ не допускается; раньше на это бывали жалобы, задержки же происходили, вслѣдствіе неясности въ договорахъ. Для уплатъ проходитъ время, обыкно-

венно, около мѣсяца. Расчеты мелкихъ рядчиковъ облегчены тѣмъ, что имъ уплачиваются на мѣстѣ работъ на линіи суммы до 500 р., а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже и болѣе, но не свыше 80% отъ слѣдуемыхъ платежей. Авансъ рядчикамъ выдается изъ нераспредѣленнаго кредита, по ассигновкамъ, утверждаемымъ контролемъ условно.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что на сл. дв. выплаты на линіи производятся только по товаро-станціоннымъ работамъ; выплаты производятся изъ станціонной выручки и никакихъ задержекъ нѣтъ.

Начальникъ матеріальной сл., со своей стороны, докладываетъ, что задержки расчетовъ съ поставщиками были лишь по старымъ счетамъ, иногда вслѣдствіе несоблюденія извѣстныхъ формальностей, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и по существу дѣла. Разногласія управленія дороги съ контролемъ изъ-за существа дѣла задерживаютъ, обыкновенно, расчеты на продолжительное время. Въ обычныхъ случаяхъ для расчета съ поставщиками требуется время не болѣе 6 недѣль. Задержки расчетовъ происходили и изъ-за требованія—предъявить доказательства, что данный поставляемый предметъ русскаго производства, а не иностраннаго. Начальникъ сл. тяги, подтверждая послѣднее обстоятельство, доложилъ, что изъ-за этого требованія контроля, принятые въ мартѣ мѣсяцѣ станки и инструменты до сего времени (октябрь) еще не оплачены.

Вопросъ 5.

На вопросъ о томъ, не примѣняется ли излишней строгости при установленіи техническихъ условій на поставки и работы, начальникъ сл. пути доложилъ, что расцѣнки были выработаны на основаніи урочнаго положенія, рыночныхъ и конкурентныхъ цѣнъ. Расцѣнки устанавливаются только на годовой срокъ и при томъ для сѣвернаго участка отдѣльно отъ южнаго: съ 1912 г. расцѣнки будутъ однѣ для всей линіи.

Вопросъ 6.

На вопросъ о томъ, какими мѣрами обезпечивается правильное установленіе расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расходованія топлива, за экономію ремонта, за сбереженіе въ расходахъ за нагрузку и выгрузку, за успѣшное составленіе поѣздовъ, за пробѣгъ поѣздовъ и пр., начальникъ сл. движенія доложилъ, что товаро-станціонныя работы по всей линіи производятся хозяйственнымъ способомъ. Ставка по № 193 на 1910 годъ по смѣтѣ установлена 2 р. 80 к. съ 1.000 п. Плата за нагрузку и выгрузку устанавливается приказами по дорогѣ на каждый мѣсяцъ и для каждой станціи особо, задѣльно съ 1.000 п. переработаннаго

груза. Средняя стоимость переработки 1.000 пуд. въ 1909 г. опредѣлилась въ 1 р. 11 к. Отступать отъ установленныхъ приказами расцѣнокъ за нагрузку и выгрузку приходится въ рѣдкихъ случаяхъ, напр., передъ закрытіемъ навигаціи въ Самарѣ, гдѣ въ это время вообще повышаются цѣны на рабочія руки; иногда повышаются цѣны во время полевыхъ работъ; въ этихъ случаяхъ приходится повышать норму на 5—10%, но на срокъ не болѣе одной—двухъ недѣль, а потомъ цѣны входятъ въ свою норму. Остатки отъ ассигнованія по № 193, въ виду существующей по положенію круговой поруки станцій и большой задолженности фондовъ, идутъ полностью на удовлетвореніе претензій. Премій по товаростанціоннымъ работамъ никто не получаетъ, за неимѣніемъ для сего въ фондѣ средствъ. Нынѣ разработано положеніе о преміи за успѣшное составленіе поѣздовъ дальняго хода. Дѣло составленія поѣздовъ дальняго хода имѣетъ значеніе чрезвычайное. Головная станція Кинель, принадлежащая Самаро-Златоустовской ж. д., совершенно не развита для работы, которую должна выполнять. Правильное формированіе на ней поѣздовъ совершенно невозможно. Съ устройствомъ въ концѣ прошлаго года Сортировочной станціи въ 6 вер. отъ Кинеля, дѣло формированія четныхъ поѣздовъ значительно улучшилось; теперь ст. Кинель передаетъ уже не поѣзда, а группы вагоновъ, а поѣзда формируются въ Сортировочной. Къ сожалѣнію послѣдняя станція мало устроена; на ней нѣтъ платформы для сортировки сборнаго груза въ полногрузные транзитные вагоны. Премію за полногрузные вагоны ввести пока невозможно. Полное достиженіе полногрузности вагоновъ на Ташкентской ж. д. возможно, т. к. всѣ мелочные сборные грузы идутъ черезъ головную станцію, промежуточныя же станціи ихъ не даютъ. Въ Сортировочной, прежде всего, формируются поѣзда транзитные до Ташкента и за Ташкентъ, затѣмъ два поѣзда до Оренбурга и два до Казалинска.

Начальникъ дороги по вопросу о нормѣ расходованія топлива заявилъ, что для отопленія зданій смѣтное назначеніе слишкомъ мало, а, между тѣмъ, совѣтъ и У. ж. д. норму уменьшило. По мнѣнію представителя М. Ф. норма выше дѣйствительныхъ расходовъ.

Вопросъ 7.

По вопросу о томъ, обращается ли вниманіе на устраненіе изъ договоровъ неполноты или неясности, которыя давали бы контрагентамъ основанія истолковывать смыслъ договора въ ущербъ жел. дороги или возбуждать въ нихъ опасенія за непредусмотрѣнные расходы и потому повышать цѣны, юрисконсультъ доложилъ, что всѣ договоры до ихъ заключенія присылаются службами для согласованія въ юридическій отдѣлъ, гдѣ

они подвергаются тщательному просмотру и въ нужныхъ случаяхъ исправленію. Что договоры заключаются съ достаточной полнотою, доказательствомъ можетъ служить то, что по 28 предъявленнымъ искамъ отъ дороги къ подрядчикамъ всѣ они удовлетворены судомъ, а по искамъ къ дорогѣ выиграно 68% дѣлъ.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что для потребностей сл. п. были выработаны нормальные договоры, которые были согласованы юридическимъ отдѣломъ и одобрены Совѣтомъ. Дѣло это стоитъ въ нормальномъ положеніи и никакихъ недоразумѣній не встрѣчается. По всѣмъ договорамъ цѣны постепенно понижаются.

Вопросъ 8.

На вопросъ о томъ, какія мѣры принимаются противъ злоупотребленій разнаго рода, какъ напр., противъ безбилетной перевозки пассажировъ, бездокументнаго провоза товаровъ, разныхъ хищеній и т. п., начальникъ сл. движенія доложилъ, что противъ безбилетнаго проѣзда пассажировъ существуетъ контроль пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, которые ревизуются 4 участковыми ревизорами поѣздовъ, 8 ревизорами движенія и запасными агентами; въ этомъ дѣлѣ помогаютъ и начальники уч. пути и тяги, которые снабжаются на право контроля открытыми листами. На введеніе внезапнаго контроля по календарной системѣ испрашивалось на 1910 г. 5 тыс. руб., но, въ виду сокращенія смѣты, отъ кредита этого пришлось отказаться. Нужно замѣтить, что безбилетный проѣздъ на Ташкентской ж. д. ничтожный и не имѣетъ такого массоваго характера, какъ это наблюдается на западѣ Россіи; безъ билета пытаются проѣхать бѣдняки и при томъ въ рѣдкихъ случаяхъ. Бездокументный провозъ груза на Ташкентской ж. д. также рѣдокъ, было нѣсколько случаевъ вывоза фазановъ, были случаи провоза товаровъ въ вагонахъ IV кл., но все это были единичные случаи и характера систематическихъ злоупотребленій не имѣли. Противъ хищеній грузовъ принятъ тщательный осмотръ крышъ, дверей и оконныхъ затворовъ у вагоновъ. Случаевъ кражъ въ пути было въ 1909 г. всего 18, а въ 1910 году ихъ было 22. Наблюдалась организованная шайка похитителей каракуля, нынѣ она ликвидирована. Изъ пакгаузовъ были случаи покражъ вѣсовщиками и сторожами. Дѣйствительною мѣрою противъ послѣднихъ кражъ можетъ быть лишь подборъ вполнѣ благонадежнаго элемента. Замѣчались кражи и во время стоянки вагоновъ на нѣкоторыхъ станціяхъ, гдѣ кражи совершались, какъ впослѣдствіи оказалось, мѣстными поселянами, среди которыхъ есть немало людей сомнительной благонадежности. Начальникъ сл. тяги дополняетъ, что злоупотребленія и кражи матеріаловъ случаются, преимущественно, при ихъ полученіи изъ магазиновъ, при чемъ краденое сбы-

вается въ лавочки, напр., въ Бузулукѣ и Оренбургѣ. Были случаи злоупотребленій съ матеріалами и вслѣдствіе стачки мастеровъ съ мастеровыми, приписывавшихъ въ требованіяхъ излишніе матеріалы. Мѣры противъ злоупотребленій приняты слѣдующія: категорически воспрещено относить расходы на другіе предметы, установлено счета проводить по отчетности въ день производства работъ, а не послѣ; все это упростило и дѣло ревизіи. Полезной мѣрой является внезапная ревизія, на что не слѣдуетъ жалѣть средствъ. Начальникъ сл. пути считаетъ, что главное зло въ сл. п. это приписка дорожными мастерами рабочихъ. На Ташкентской ж. д. учетъ работъ ведетъ старшій рабочій и рабочіе сами слѣдятъ за правильностью табелей, которые вывѣшиваются въ казармахъ. По работамъ очистки снѣга они ежедневно подаютъ рапортички, а фактическій контроль провѣряетъ подаваемыя ими свѣдѣнія на мѣстѣ работъ. Въ настоящее время, благодаря улучшившемуся составу служащихъ, случаевъ приписки стало рѣже. Начальникъ сл. тяги дополняетъ, что на Ташкентской ж. д. былъ случай злоупотребленія съ нефтью: машинисты выкупали изъ склада обратно свои квитанціи въ полученіи нефти, ихъ уничтожали и за то, что будто бы меньше жгли топлива, получали въ большемъ размѣрѣ премію, чѣмъ слѣдовало. Въ настоящее время сами машинисты контролируютъ отпускъ нефти.

Вопросъ 9.

По вопрооу о томъ, какія мѣры принимаются по охранѣ интересовъ дороги при пріемкѣ, перевозкѣ и разгрузкѣ грузовъ, начальникъ сл. сборовъ доложилъ, что въ сл. сборовъ при провѣркѣ перевозочныхъ документовъ установлена и провѣрка срочности доставки грузовъ. О просрочкахъ по винѣ агентовъ сообщается періодически начальнику сл. движенія для принятія соотвѣтствующихъ мѣръ.

Начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что на Ташкентской ж. д. ощущается и большой недостатокъ въ вѣсахъ, вслѣдствіе чего хлѣбные грузы принимались съ взвѣшиваніемъ на выдержку, что, однако, не даетъ гарантіи въ точности вѣса, и были замѣчены случаи сдачи хлѣба въ меньшемъ количествѣ. Ощущается недостатокъ также и вагонныхъ вѣсовъ, которые особенно нужны на станціяхъ отправленія саксауловыхъ дровъ. Вагонные вѣсы предполагается взять съ Екатерининской ж. д., гдѣ имѣются изъятые изъ употребленія вѣсы подъемной силы въ 1800 пуд. совершенно исправные, но ненужные Екатерининской дорогѣ.

Вопросъ 10.

На вопросъ, въ какой мѣрѣ достаточна и цѣлесообразно ли организована охрана интересовъ дороги въ случаѣ споровъ, разрѣшаемыхъ въ судахъ, юрисконсультъ доложилъ, что на Ташкентской ж. д. массовыхъ хищеній грузовъ нѣтъ и исковъ этого рода совсѣмъ немного, равно нѣтъ и большого числа претензій за утрату трудоспособности. Для веденія дѣлъ имѣется, кромѣ юрисконсульта и двухъ помощниковъ, при управленіи дор. еще отдѣленіе въ Ташкентѣ съ завѣдывающимъ отдѣленіемъ и его помощникомъ.

Вопросы 11 и 12.

По вопросу о томъ, въ какой мѣрѣ организація счетоводства и отчетности приспособлена къ своевременному сообщенію распорядительнымъ органамъ свѣдѣній по расходамъ, начальникъ сл. пути доложилъ, что всѣ кредиты по III отдѣлу распредѣляются по участкамъ (гдѣ составляются смѣты и производятся работы) за исключеніемъ 10%% отъ общей суммы расходовъ, оставляемыхъ въ распоряженіе начальника дороги въ резервѣ. Въ случаѣ надобности въ какихъ-либо отступленіяхъ отъ смѣты или въ измѣненіи работъ, на это испрашивается соотвѣтственнымъ начальникомъ уч. разрѣшеніе и, если представляется нужнымъ, разрѣшается, произвольныхъ же работъ никакихъ не бываетъ. Свѣдѣнія о состояніи кредитовъ съ линіи поступаютъ: приблизительныя—въ концѣ отчетнаго мѣсяца, а окончательныя къ 12 числу слѣдующаго мѣс.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что содержаніе всѣмъ вообще служащимъ на линіи выплачивается черезъ $1^1/_2$ мѣс., поверстныя же деньги 2 мѣс., отчетность по товаро-станціоннымъ работамъ заканчивается тоже черезъ 2 мѣс. Кредиты по содержанію коммерческихъ штатовъ, зависящихъ отъ измѣрителя, выясняются черезъ 2 мѣс.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что составленіе отчетности по сл. тяги значительно облегчилось, благодаря тому, что по соглашенію съ контролемъ удалось избавиться отъ представленія ежемѣсячныхъ матеріальныхъ отчетовъ, которыхъ никто никогда не провѣрялъ, и этимъ освободиться для болѣе производительной работы. Въ настоящее время свѣдѣнія о расходахъ можно получать во всякое время. Единственный тормозъ и диссонансъ въ отчетность вносятъ фактуры другихъ службъ, которыя получаются съ значительнымъ запозданіемъ, иногда черезъ цѣлый годъ. Поэтому фактуры предполагается уничтожить и замѣнить ихъ требованіями, на которыхъ должны дѣлаться расписки въ полученіи матеріаловъ или инвентаря, которыя и будутъ служить доказательствомъ акцептацій.

Начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что матеріальная отчетность за истекшій мѣсяцъ составляется къ 15—20 числу слѣдующаго мѣсяца.

Главный бухгалтеръ дополняетъ, что предварительныя данныя о матеріальныхъ и денежныхъ расходахъ гл. бухгалтерія получаетъ къ 28 числу второго за отчетнымъ мѣсяца и вслѣдъ затѣмъ представляетъ ихъ начальнику дороги. По проекту У. ж. д. точныя свѣдѣнія должны быть представляемы къ 20 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, но это выполнить невозможно, такія свѣдѣнія мотутъ представляться только по истеченіи трехъ мѣсяцевъ, т. е. за январь къ 1 мая, такъ какъ для полученія ихъ съ линіи и отъ службъ надо употребить 2—3 мѣс. По предварительнымъ свѣдѣніямъ составляется смѣта на слѣдующій годъ, свѣдѣнія эти достаточно вѣрны, такъ какъ отклоненія отъ окончательныхъ свѣдѣній въ ту или другую сторону бываютъ небольшія. Для представленія предварительныхъ свѣдѣній о расходахъ по строительнымъ предметамъ строгихъ сроковъ не установлено.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что по представляемымъ ему ежемѣсячно предварительнымъ свѣдѣніямъ онъ имѣетъ возможность слѣдить за всѣми расходами; такой порядокъ на Ташкентской ж. д. установился съ средины 1908 г. и онъ вполнѣ удовлетворяетъ. Съ установленіемъ этого порядка, всѣ линейные агенты стали строже относиться къ расходованію кредитовъ и дали замѣтное уменьшеніе расходовъ.

Начальникъ сл. тяги, по отношенію выполненія смѣты и недопущенія перерасходовъ по отдѣльнымъ оч. №№, высказываетъ, что не въ однихъ оч. №№ дѣло: какъ, напр., можно распредѣлить расходы по отопленію депо, дежурныхъ комнатъ и жилыхъ помѣщеній, которыя находятся въ одномъ зданіи? Подобное распредѣленіе является, конечно, лишь фикціею; поэтому болѣе важное значеніе имѣетъ контроль за оплатою счетовъ, при чемъ надо было бы нѣкоторые расходы по оч. №№ соединить въ одно, а другіе раздѣлить, напр. расходы по отопленію паровозовъ слѣдовало бы раздѣлить на три части: отопленіе паровозовъ пассажирскихъ, отопленіе паровозовъ нормальнаго типа и отопленіе товарныхъ паровозовъ всѣхъ остальныхъ типовъ; то же слѣдовало бы сдѣлать и по отношенію котельнаго ремонта, который пропорціоналенъ часамъ работы, такъ какъ паровозы топятся какъ во время хода, такъ и во время стоянокъ и потому расходы эти не зависятъ отъ пробѣга паровозовъ, весь прочій ремонтъ дѣйствительно зависитъ отъ пробѣга, но первые два отъ работы часовъ. Окладное содержаніе паровозныхъ бригадъ должно быть также пропорціонально паровозо-часамъ. Вообще было бы болѣе правильнымъ измѣрителемъ въ сл. тяги сдѣлать не паровозо-версты, какъ это практи-

куется теперь, а паровозо-часы и пудо-версты, т. е. установить зависимость отъ полезной работы паровозовъ. Это введеніе избавило бы отъ многихъ излишнихъ расходовъ, заставило бы возить поѣзда большихъ составовъ, а не гонять резервомъ паровозы другъ противъ друга, какъ это иногда наблюдается на нѣкоторыхъ дорогахъ, чтобы нагнать больше паровозо-верстъ и не испортить измѣрителя.

По дополнительному вопросу Предсѣдателя о положеніи о служащихъ доложено, что положенія не имѣется. Лишь изданъ циркуляръ № 155, внесшій бо́льшую опредѣленность въ отношенія служащихъ; сл. пути имѣетъ еще и свои дополненія.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

Вопросы 13--21.

Въ дополненіе представленнаго письменнаго объясненія по всѣмъ вопросамъ, касающимся сл. сборовъ, начальникъ сл. сборовъ добавилъ, что для упрощенія пользованія тарифами и работъ по учету дополнительныхъ сборовъ слѣдовало бы всѣ ихъ объединить въ одну опредѣленную ставку.

Б. По службѣ коммерческой.

Вопросы 22—36.

Начальникъ коммерческаго отд., доложивъ подробно объ организаціи коммерческой службы на Ташкентской ж. д. и ея недостаткахъ, добавилъ, что по его мнѣнію, если вмѣсто 3-хъ коммерческихъ ревизоровъ будетъ назначено 5, о которыхъ ходатайствовало управленіе дороги; если будетъ выработана вполнѣ опредѣленная инструкція, строго разграничивающая сферу дѣятельности коммерческой службы съ другими службами; если будутъ выдѣлены въ вѣдѣніе коммерческой службы линейные агенты, которые несутъ исключительно однѣ коммерческія обязанности, то при этихъ условіяхъ коммерческій отдѣлъ въ состояніи будетъ съ успѣхомъ выполнять свои обязанности; при существующемъ же неопредѣленномъ положеніи дѣла, лучше присоединить коммерческій отдѣлъ къ сл. движенія.

Начальникъ дороги доложилъ, что сл. сборовъ, сл. движенія и коммерческій отдѣлъ объединяются въ своей дѣятельности помощникомъ начальника дороги, которому поручено непосредственное разрѣшеніе нѣкоторыхъ дѣлъ, не имѣющихъ принципіальнаго характера.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что при тѣхъ простыхъ функціяхъ, которыя нынѣ исполняетъ коммерческій отдѣлъ, положительно необходимо коммерческій отдѣлъ присоединить къ сл. движенія. Это будетъ полезно и потому, что при такихъ условіяхъ начальникъ сл. движенія будетъ своевременно освѣдомленъ о всѣхъ дефектахъ по коммерческой части и, конечно, будетъ въ состояніи принять своевременно мѣры. Постоянный ростъ претензій отчасти имѣетъ объясненіе въ несвоевременной освѣдомленности начальника сл. движенія въ исполненіи коммерческихъ функцій отдѣльными агентами.

В. По матеріальной службѣ.

Вопросъ 37.

Начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что размѣръ оборотнаго капитала Ташкентской ж. д. былъ установленъ первоначально въ 3.370.500 р., затѣмъ въ 1908 г. увеличенъ до 4,6 мил. руб. и, наконецъ, въ 1910 году, по представленію М. П. С. въ Законодательныя Учрежденія отъ 15 марта № 9301/4334 испрашивается увеличеніе таковаго до 5.030.000 р.; въ данное время въ счетъ суммы увеличенія оборотнаго капитала, разрѣшеннаго въ 1908 г., еще недополучено дорогою 379.479 р., такимъ образомъ оборотный капиталъ, находящійся въ распоряженіи управленія дороги, составляетъ 4.220.590 р. и, кромѣ того, 100.000 р.—воинскій запасъ нефти. Для такихъ отдаленныхъ отъ внутреннихъ торговыхъ центровъ дорогъ, какъ Ташкентская ж. д., оборотный капиталъ долженъ былъ бы быть больше на 33%. Наличный запасъ матеріаловъ на 1 января 1906 г. составлялъ 1.413.000 р., а къ 1910 г. онъ возросъ до 8.019.000 руб. Матеріаловъ, заготовленныхъ въ потребность болѣе 3-хъ лѣтъ, въ складахъ дороги имѣется всего на сумму 236.000 р.; матеріаловъ не расходуемыхъ на Ташкентской ж. д., но которые могутъ быть израсходуемы на другихъ дорогахъ,—на 125.000 р. и запасовъ, которые совсѣмъ не расходуются, имѣется на 52.000 р. Управленіе дор. имѣло въ виду ликвидировать эти запасы и предлагало купить ихъ нѣкоторымъ дорогамъ, но эта продажа не состоялась, продавать же ихъ на сторону—невыгодно.

Начальникъ сл. тяги добавилъ, что запасы нефти для отопленія паровозовъ, недавно перешедшіе въ вѣдѣніе сл. тяги изъ матеріальной, на дорогѣ имѣются въ весьма ограниченномъ количествѣ и объ уменьшеніи ихъ не можетъ быть рѣчи; полный воинскій запасъ требуется въ 2.700.000 пуд., но денегъ на это отпущено, не смотря на неоднократныя ходатайства управленія дор., всего 100.000 р., т. е. приблизительно на 400.000 пуд. На-

личный воинскій запасъ въ данное время опредѣляется въ 1.300.000 пуд. Резервуары всѣ наполнены и ихъ не хватаетъ; чтобы не брать у поставщиковъ болѣе дорогой нефти зимою, было бы выгоднѣе построить еще бакъ, вмѣстимостью въ 1.700.000 пудовъ и не платить 1½ коп. съ пуда Т-ву Нобель за храненіе въ Самарѣ. Лучше имѣть излишніе запасы, которые можно всегда использовать, чѣмъ нуждаться въ критическую минуту.

Начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что количество матеріаловъ, предполагающееся къ пріобрѣтенію, опредѣляется на основаніи данныхъ о расходахъ предыдущихъ 2-хъ лѣтъ и имѣющихся въ наличіи запасовъ; справочныя вѣдомости объ этомъ сообщаются службамъ.

Вопросъ 38.

На вопросъ Н. А. Маслова, бываютъ ли задержки въ поставкѣ матеріаловъ, начальникъ матеріальной сл. доложилъ, что задержки бываютъ, но онѣ съ каждымъ годомъ сокращаются и есть надежда уничтожить этотъ пробѣлъ съ 1911 года.

Начальникъ сл. тяги считаетъ причиной задержекъ то, что матеріальная служба не вызываетъ своевременно конкуренцій и не руководствуется настѣнной таблицей. Такое положеніе надо во что бы то ни стало ликвидировать. Порядокъ пріемки матеріаловъ черезъ комиссію, въ которой принимаютъ участіе представители другихъ службъ, напр. врачебной, телеграфа, людей совершенно некомпетентныхъ въ тяговыхъ матеріалахъ, также надо измѣнить.

Начальникъ сл. пути вполнѣ присоединяется къ послѣднему заявленію, считая, что комиссію слѣдуетъ уничтожить, матеріалы должны приниматься по образцамъ.

Вопросъ 39.

Начальникъ матеріальной сл. пояснилъ, что на всѣ заготовляющіеся матеріалы вызываются конкуренціи, при чемъ заказы на сумму до 10 тыс. руб. разрѣшаются начальникомъ дор., а свыше—совѣтомъ. За послѣднее время о всѣхъ конкуренціяхъ объявляется въ газетахъ. Договоры заключаются лишь на поставку нефти, дровъ, обмундированія, печатныхъ произведеній, а въ остальныхъ случаяхъ договоры замѣняютъ отбираемыя отъ поставщиковъ подписки, которыя имѣютъ силу договоровъ.

По вопросамъ 40—48 начальникомъ матеріальной сл. даны письменныя объясненія.

Вопросъ 49.

Начальникъ матеріальной сл. въ дополненіе къ письменному отвѣту доложилъ, что охрана магазиннаго имущества на Ташкентской ж. д. поручена отвѣтственной артели. Наличіе

матеріальныхъ запасовъ въ линейныхъ складахъ провѣряется періодически не менѣе одного раза въ годъ, въ главномъ же складѣ одинъ разъ въ 2—3 года. При каждой провѣркѣ излишки записываются на приходъ, а убытковъ не должно быть.

Н. А. Масловъ замѣтилъ, что излишкомъ, обыкновенно, пользуется артель, между тѣмъ какъ завѣдывающіе складами агенты дороги объ излишкахъ обязаны заявлять.

Вопросы 50—53.

Начачальникъ матеріальной сл. заявилъ, что въ экстренныхъ случаяхъ матеріалы покупаются на мѣстѣ, а когда они не особенно срочно требуются, то въ Самарѣ, Начальникъ сл. тяги добавляетъ, что наличныя покупки какъ матеріальн. сл., такъ и службами-потребительницами, за послѣднее время развиваются въ большой прогрессіи. Это, конечно, не нормально, но въ нѣкоторыхъ случаяхъ наличныя покупки обходятся дешевле номенклатурныхъ цѣнъ (напр. кожа), установленныхъ по предложенію матеріальной службы.

Вопросъ 55.

Начальникъ матеріальной сл. замѣчаетъ, что номенклатура періодически пересоставляется, номенклатурныя цѣны нужны.

Начальникъ сл. пути считаетъ, что номенклатурныя цѣны— это неизбѣжное зло, т. к. при покупкѣ цѣны всегда дешевле.

Начальникъ сл. тяги заявляетъ себя сторонникомъ номенклатурныхъ цѣнъ, но при условіи, чтобы онѣ не колебались сильно и были утверждены совѣтомъ.

Н. А. Масловъ интересуется, чѣмъ объяснить такое сильное колебаніе отчетныхъ цифръ по оборотному капиталу, какъ напр., отъ переоцѣнки показано въ 1906 г. убытка 250.000 р., въ 1907 г. получилась прибыль—180 т. р. Затѣмъ въ 1908 г. опять показанъ убытокъ 145 т. р., а прибыли 227 т. р. и въ 1909 г. тоже убытокъ 107 т. р., а прибыли 344 т. р.

Главный бухгалтеръ объясняетъ, что причиною колебанія номенклатурныхъ цѣнъ является, во-первыхъ, то, что первыя номенклатурныя цѣны Ташкентской ж. д. были заимствованы съ Самаро-Златоуст. ж. д., въ то время, какъ матеріалы въ массѣ поступили отъ строительныхъ управленій по высокой цѣнѣ и, во-вторыхъ, значительнымъ колебаніемъ цѣнъ на нефть, которыя хотя и регулировались по возможности, но точно установлены быть не могли, ибо уменьшеніе или увеличеніе такихъ цѣнъ, напр., на $^1/_4$ коп. съ пуда, дастъ уже значительную прибыль или убытокъ при 10 мил. пуд. расхода.

Вопросъ 56.

Начальникъ матеріальной сл. въ дополненіе къ письменному отвѣту добавляетъ, что контингентъ служащихъ въ матеріальной сл. неудовлетворителенъ, оклады жалованья установлены одинаковые съ жел. дорогами Европейской Россіи; они ниже Средне-Азіатской ж. д. на 25%, между тѣмъ какъ условія жизни въ нѣкоторыхъ пунктахъ дороги почти одинаковыя, напр. въ Ташкентѣ, на южномъ участкѣ дороги.

Вопросъ 57.

Начальникъ матеріальной сл. считаетъ, что упраздненіе матеріальной сл. представляетъ то неудобство, что одному и тому же лицу придется и покупать и расходовать матеріалы, а это по многимъ причинамъ не желательно.

Начальникъ сл. пути полагаетъ, что матеріальная сл. должна существовать, такъ какъ иначе начальники техническихъ службъ будутъ завалены работой по хозяйственнымъ заготовкамъ и отвлечены отъ прямыхъ обязанностей.

Начальникъ сл. движенія считаетъ, что при существующей организаціи предпочтительно получать все готовое, ибо много приходится тратить времени на оформленіе покупокъ; при другой же организаціи сл. движенія могла бы пріобрѣтать непосредственно.

Начальникъ сл. тяги находитъ, что если смотрѣть съ эгоистической точки зрѣнія, то, конечно, желать упраздненія матеріальной сл. не приходится, но въ интересахъ дѣла полное уничтоженіе ея представляется мѣрою безусловно необходимою. Сл. тяги и теперь выполняетъ часть всей работы матеріальн. службы за нее, т. к. большинство матеріаловъ заготовляется ею для сл. тяги. Начальникъ службы можетъ нести отвѣтственность за состояніе своихъ кредитовъ только въ томъ случаѣ, когда онъ будетъ принимать непосредственное участіе въ заготовкѣ матеріаловъ, потребляемыхъ службою, иначе эта отвѣтственность будетъ несправедливой

Начальникъ дороги добавляетъ, что въ бытности начальникомъ сл. пути онъ самъ пріобрѣталъ матеріалы, и это отвлекало отъ непосредственныхъ обязанностей, поэтому пришлось перейти къ тому порядку заготовки, какой существуетъ сейчасъ на Ташкентской ж. д. То мнѣніе, что при завѣдываніи матеріалами матеріальной сл., службы-потребительницы находятся будто бы въ плѣну—совершенно не вѣрно, т. к. начальникъ службы присутствуетъ въ засѣданіяхъ совѣта и можетъ при рѣшеніи вопросовъ по матеріальнымъ заготовкамъ вліять въ желаемомъ для него смыслѣ. Начальникъ службы имѣетъ право посѣщать склады и быть въ курсѣ того, что тамъ хранится Поэтому слѣдуетъ вы-

сказаться за оставленіе матеріальной сл. при условіи ея упорядоченія. Начальникъ сл. тяги указываетъ, что матеріальная сл. является органомъ совершенно безотвѣтственнымъ; при этомъ, когда начальникъ службы-потребительницы является въ складъ и желаетъ съ чѣмъ-либо познакомиться, то это оказывается посягательствомъ на прерогативы матеріальной сл. Если даже посѣщеніе складовъ недопустимо, то какъ же начальникъ службы можетъ выяснить, напр., виновныхъ въ злоупотребленіяхъ, если бы для этого представилась надобность. Начальнику уч. тяги въ Самарѣ, когда онъ хотѣлъ провѣрить количество нефти, было отказано. Начальникъ сл. тяги хотѣлъ узнать, сколько имѣется въ складѣ приборовъ—его къ этому не допустили. А при такихъ условіяхъ, можно ли добиться какихъ-либо положительныхъ результатовъ.

Предсѣдатель высказываетъ, что вмѣшиваться въ распорядительную часть матеріальной сл. начальникъ другой службы-потребительницы, конечно, не долженъ, но допускъ къ провѣркѣ необходимъ. Регулировать отношенія между начальниками службъ можно, освѣдомленность должна быть полная и при томъ періодическая.

Г. По службѣ пути.

Вопросъ 58.

Начальникъ сл. пути къ письменнымъ отвѣтамъ сдѣлалъ слѣдующія сообщенія. На Ташкентской ж. д. рельсы по всей линіи уложены $22^1/_2$ фунт., которые допускаютъ скорость поѣздовъ 60 в. въ часъ. На прикрытіе шпалъ отъ растрескиванія балластомъ, по иниціативѣ инженера Домбровскаго, въ счетъ 176.000 р. отпущено 35.270 р. въ 1910 г. и назначено къ отпуску сумма 15.000 р. въ 1911 г.

Вопросъ 59.

Различія между верхнимъ и нижнимъ балластами нѣтъ, качества онъ хорошаго; нѣтъ гравелистаго балласта только для трехъ сѣверныхъ участковъ.

Вопросъ 61.

Опыта укладки рельсъ болѣе тяжелаго типа не дѣлалось.

Вопросъ 62.

Смѣна шпалъ производится поверстно. Въ данное время идетъ смѣна шпалъ не пропитанныхъ. Съ 1912 г. предполагается перейти къ смѣнѣ попикетной и одиночной; въ 1911 г. будутъ смѣняться шпалы укладки 1906 г., плохія, лежавшія прежде въ карьерахъ при постройкѣ дороги.

Вопросъ 64.

Опыта не дѣлалось.

Вопросъ 65.

Пропитка шпалъ производится хлористымъ цинкомъ въ Оренбургѣ на частномъ заводѣ, который по договору черезъ 12 лѣтъ поступитъ въ собственность дороги. Заводъ обязанъ выпускать ежегодно по 300.000 шт. съ платой по 26 к. за шпалу, съ гарантіей службы 8 лѣтъ; пропитка началась съ 1907 г.

Вопросъ 66.

Прежде путь ремонтировался тамъ, гдѣ было нужно, гдѣ замѣчались толчки; въ 1910 году ремонтъ начали производить попикетно; при этой системѣ стоимость ремонта удешивилась, сократились расходы по оч. № 96 и въ то же время состояніе пути улучшилось. Въ отношеніи рабочихъ для ремонта пути управленіе встрѣчаетъ большія затрудненія, т. к. киргизы откачевываютъ отъ линіи дороги на пастбища, а русскіе на лѣто уходятъ на родину и только въ сентябрѣ возвращаются.

Вопросъ 67.

Пучинистыхъ мѣстъ на дорогѣ почти совсѣмъ нѣтъ.

Вопросъ 68.

Ташкентская ж. д. на сѣверномъ участкѣ до самаго Аральскаго моря ежегодно подвергается снѣжнымъ заносамъ сильнѣе до Актюбинска; снѣгъ расчищается какъ механическимъ способомъ, снѣгоочистителями системы Бурковскаго, такъ и ручнымъ, Въ зиму 1911 г. будутъ производиться опыты съ снѣгоочистителями разныхъ системъ.

Вопросъ 69.

Всѣ ремонтныя работы производятся хозяйственнымъ способомъ, инструменты заготовляются для сл. пути матеріальною сл., какъ напр., домкраты, лопаты желѣзныя, кирки, вагонетки. Ремонтъ зданій производится хозяйственнымъ способомъ и черезъ мелкихъ рядчиковъ, крупныя же работы сдаются черезъ совѣтъ. Производство работъ черезъ подрядчиковъ не представляется выгоднымъ, т. к. при маломъ числѣ конкурентовъ они дѣлали скидку не болѣе 1% и только въ послѣднее время удалось добиться пониженія цѣнъ противъ смѣты на 5-6%; работы черезъ мелкихъ рядчиковъ болѣе выгодны и потому имъ оказывается всякое содѣйствіе въ видѣ отпуска матеріаловъ по заготовительной цѣнѣ, безплатнаго провоза рабочихъ, выдаются авансы до 500 р. и т. п.

Вопросъ 71.

Крупныя заготовки матеріаловъ производятся черезъ совѣтъ путемъ вызова конкуренцій. Наличныя же покупки допускаются въ рѣдкихъ экстренныхъ случаяхъ.

Вопросъ 72.

Матеріалы принимаются особыми комиссіями съ участіемъ представителя Г. К., которыя провѣряютъ количество, вѣсъ, но не касаются вопроса о качествѣ; браковки матеріаловъ не бываетъ.

Вопросъ 75.

Негодныя шпалы или лѣсные матеріалы, оставшіеся отъ работъ, оцѣниваются комиссіей и расходуются дорогою на общихъ основаніяхъ. Дрова служащимъ отпускаются по заготовительной цѣнѣ съ надбавкой стоимости накладныхъ расходовъ.

Вопросъ 77.

Личный составъ участков. сл. п. состоитъ изъ начальника уч. и его помощника. Въ содержаніи старшихъ дорожныхъ мастеровъ надобности особой нѣтъ, они излишни, лучше имѣть десятниковъ, умѣющихъ дѣлать нивелировку; конторщиковъ сверхштатныхъ, которые раньше содержались за счетъ оч. № 96, теперь нѣтъ, содержатся лишь табельщики съ разрѣшенія совѣта.

Вопросъ 78.

На участкахъ есть лишь маленькія кузницы, другихъ мастерскихъ нѣтъ.

Вопросъ 80.

Слѣдовало бы ежемѣсячную матеріальную отчетность видоизмѣнить, т. к. она, вслѣдствіе различныхъ формальностей, сильно запаздываетъ и потому иногда является безполезной. Лучше перейти къ системѣ заготовки черезъ матеріальную сл. и не имѣть своихъ участковыхъ складовъ.

Вопросъ 81.

Въ техническомъ отдѣлѣ содержатся для техническаго надзора нѣсколько инженеровъ и техниковъ, на линіи же желательно надзоръ возлагать на дорожныхъ мастеровъ, хотя они, къ сожалѣнію мало, освѣдомлены въ техническомъ дѣлѣ. Новыя работы въ Ташкентѣ поручены начальнику участка, въ помощь которому назначенъ особый инженеръ. Для выдачи вознагражденія за надзоръ по новымъ работамъ назначено $1^3/_4\%$ съ суммы работъ, изъ коихъ $^1/_2\%$ отчисляется Г. К.

Д. По службѣ тяги.

Въ дополненіе къ изложенному въ письменныхъ отвѣтахъ начальникъ сл. тяги сообщилъ **по вопросамъ 82—86:** на Ташкентской ж. д. установлена премія за скорый ремонтъ паровозовъ. Нормальный срокъ для большого ремонта паровозовъ— 6 мѣс., на Ташкентской ж. д. паровозы выпускаются черезъ 120 дней: за каждый сокращенный день премія выдается по 10 р., расходуется на премію 8—9 т. руб. Благодаря этому, выпускается вмѣсто 40 паровозовъ—90. Качество ремонта выше, чѣмъ на заводѣ.

За малые ремонты премія установлена въ размѣрѣ разницы между ставками и дѣйствительными расходами.

Выдается также премія за сбереженіе топлива.

Вопросъ 87.

Водоснабженіемъ дорога обезпечена; воды не достаетъ только въ Грачевкѣ, а въ Бузулукѣ и Сорочинской она—не доброкачественна. Управленіе дороги просило объ отпускѣ средствъ для проведенія воды изъ другихъ лучшихъ источниковъ, но средства эти еще не отпущены.

Вопросъ 95.

Личный составъ мастеровъ плохъ, они мало обучены своей спеціальности, такъ что ихъ приходится обучать. Рабочіе выписываются со стороны изъ поденнаго расчета.

Вопросъ 96.

Праздничныхъ и сверхурочныхъ работъ администрація старается избѣгать.

Вопросъ 103.

Механическое оборудованіе мастерскихъ въ Ташкентѣ совершено недостаточно; на оборудованіе мастерскихъ въ Оренбургѣ и Бузулукѣ испрашивалось 400.000 руб., а дали только 72.000 руб.;—необходимо возможно скорѣе дать средства на эти потребности,

Вопросъ 106.

Соединить обязанности смазчиковъ съ кондукторами начальникъ сл. движенія находитъ невозможнымъ, начальникъ же сл. тяги полагаетъ достаточнымъ имѣть въ товарномъ поѣздѣ одного старшаго кондуктора, такъ какъ всѣ остальные совершенно безполезны. Сокращеніе числа кондукторовъ уменьшитъ число кражъ.

Вопросъ 109.

Оклады старшихъ агентовъ сл. тяги ниже, чѣмъ въ другихъ службахъ, особенно въ сл. пути; квартиры ихъ всегда хуже это, какъ бы приниженное положеніе и несправедливое отношеніе къ инженерамъ одной категоріи наряду съ отношеніемъ къ другимъ инженерамъ, вызываетъ вполнѣ понятное неудовольствіе и вредно отзывается на службѣ.

Е. По службѣ движенія.

Дополнительно къ письменнымъ отвѣтамъ начальникъ сл. движенія даетъ слѣдующія объясненія:

Вопросъ 110.

Вагонное хозяйство вѣдаютъ начальники отдѣленій, которыхъ на Ташкентской ж. д. имѣется три; они же завѣдываютъ и линейнымъ личнымъ составомъ до помощниковъ нач. станцій включительно. Весь паркъ вагонный распредѣляется между отдѣленіями, сообразно характеру движенія. Въ періодъ слабаго движенія вагоны распредѣляются нач. отдѣленій подъ нагрузку по заявленіямъ нач. станцій. Въ періоды залежей вагоны подъ нагрузку распредѣляются, сообразно очереди ввоза. Грузовыя свѣдѣнія по телеграфу получаетъ контора движенія и начальники отдѣленій къ 6 час. вечера. Не позже 9—10 час. вечера начальники отдѣленій объявляютъ наряды на погрузку на слѣдующій день. Теченіе порожнихъ вагоновъ устанавливается по указанію начальника сл. движенія. Регулируютъ движеніе поѣздовъ начальники отдѣленій подъ руководствомъ помощника начальника сл. движенія, вѣдающаго технической частью движенія. Наибольшая потребность въ вагонахъ бываетъ на первомъ отдѣленіи т. е. на участкѣ Кинель-Актюбинскъ, гдѣ сосредоточена почти вся своя нагрузка, поэтому по близости Оренбурга (на Мѣновомъ дворѣ) слѣдовало бы имѣть парковые пути для запаса вагоновъ. Слѣдовало бы запасные вагоны имѣть и въ Сорочинской и въ Бузулукѣ; но, къ сожалѣнію, тамъ нѣтъ свободныхъ путей. Норма передачи вагоновъ въ Кинелѣ установлена 450, въ Ташкентѣ 225. Нормальный оборотъ товарныхъ вагоновъ отъ 7 до 9,5 сутокъ, смотря по преимущественному направленію груза.

Пассажиры IV кл. перевозятся въ ускоренныхъ товарныхъ п. п. № 31 и 32—въ вагонахъ IV кл. Число пассажировъ достигаетъ 900 тысячъ; п. п. № 31 и 32 находятся въ обращеніи круглый годъ, согласованы въ узлахъ, объявлены въ указателѣ. Правильнѣе было бы считать ихъ смѣшанными.

Вопросъ 113.

Паровозы резервомъ приходится высылать, вслѣдствіе несимметричности движенія товарныхъ поѣздовъ, т. к. отъ Ташкента къ Кинелю отправляется 7 поѣздовъ въ сутки, а въ обратномъ направленіи три. Постоянные товарные поѣзда назначаются въ обращеніе на опредѣленные періоды, сообразно потребности; дополнительные поѣзда назначаются по соглашенію начальниковъ отдѣленій съ начальниками участковъ.

Вопросъ 116.

Число и составъ пассажирскихъ поѣздовъ опредѣляется въ зависимости отъ роста пассажирскаго движенія. Съ мая по октябрь на уч. Оренбургъ-Самара замѣчается періодическая перенаселенность пассажирскихъ поѣздовъ, поэтому въ такіе періоды усиленнаго движенія назначаются добавочные пассажирскіе поѣзда. На участкѣ Оренбургъ-Самара двухъ пассажирскихъ поѣздовъ мало, а трехъ постоянныхъ много. Затрудненіе встрѣчалось въ согласованіи съ Самаро-Златоустовской ж. д. прибытія и отправленія въ Самарѣ третьей пары, нынѣ согласованіе фиксировано на съѣздѣ и больше зарудненій не будетъ.

Вопросъ 118.

Составленіе графиковъ и расписанія товарныхъ поѣздовъ пока признается мѣрою нужною для воспитанія агентовъ, чтобы пріучить агентовъ сл. движенія къ своевременному отправленію и принятію поѣздовъ, но въ будущемъ предполагается графиковъ не вводить.

Вопросъ 119.

Порядокъ учета пробѣга паровозовъ и вагоновъ, въ соединеніи съ грузовою статистикою, разрабатывается нынѣ подъ руководствомъ предсѣдателя Восточнаго к-та. Всю статистику какъ техническую, такъ и грузовую, предполагается вести по тяговымъ участкамъ, пріурочивая къ работѣ паровоза, какъ самому драгоцѣнному инвентарю дороги.

Вопросъ 125.

Просрочки, главнымъ образомъ, наблюдаются въ прибывающихъ сборныхъ мелкихъ отправкахъ, что устранить можно только съ устройствомъ сортировочной платформы на ст. Сортировочная, въ отпускѣ средствъ на которую было отказано.

Вопросъ 126.

Преміи служащимъ за товаро-станціонныя работы предполагается выдавать съ 1911 г.

Вопросъ 134.

Составъ служащихъ сл. дв. неудовлетворителенъ, 80%, если не больше,—алкоголики; на Ташкентской ж. д, агентовъ, ведущихъ не воздержанный образъ жизни, значительно больше, чѣмъ на Привислинскихъ дорогахъ.

III. ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ ВОПРОСЫ.

На предложенный Предсѣдателемъ вопросъ по **пункту I вопроса I-го** о предпочтительности линій большаго и малаго протяженія начальникъ сл. движенія доложилъ, что по характеру коммерческихъ перевозокъ къ Ташкентской ж. д. тяготѣетъ участокъ отъ Андижана до Ташкента Средне-Азіатской ж. д., казалось бы естественнымъ этотъ участокъ присоединить къ Ташкентской ж. д.

Размѣръ линій подъ однимъ управленіемъ долженъ опредѣляться въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и конфигураціи дороги, т. к. каждая дорога имѣетъ свои индивидуальныя особенности. Если стремиться къ децентрализаціи администратированія, то препятствій къ обслуживанію линій съ большимъ протяженіемъ не встрѣтится. Протяженіе Ташкентской ж. д. въ 2090 вер. для управленія движенія никакихъ затрудненій не вызываетъ. Начальникъ сл. пути указываетъ, что при большомъ протяженіи Ташкентской ж. д. слишкомъ много приходится затрачивать времени на осмотръ дороги, но при раздѣленіи линіи на два отдѣленія это затрудненіе устраняется. Начальникъ сл. тяги считаетъ, что установить, чтобы всѣ дороги имѣли одну опредѣленную длину—невозможно. Введеніе для большей линіи должностей нач. отд. сл. не только безполезно, но и вредно, т. к. они явятся еще одной посредствующей инстанціей, способной только тормозить дѣло, не будучи ни за что отвѣтственны, ибо вся отвѣтственность лежитъ на нач. уч. т. Въ управленіи сл. т. необходима спеціализація, т. к. тогда легче найти знающихъ руководителей дѣла. Границы дороги зависятъ отъ ея конфигураціи. Чтобы побывать въ Ташкентѣ приходится потратить семь сутокъ на проѣздъ туда и обратно. Будучи сторонникомъ большихъ дорогъ, начальникъ сл. тяги все же полагаетъ, что длина дороги въ 1500—2000 вер., вытянутой въ одну линію, есть предѣлъ, а для такихъ дорогъ какъ Юго-Западная нѣтъ ущерба и при протяженіи въ 4000 вер.

Начальникъ дороги считаетъ, что для сл. дв. длина линій не имѣетъ большого значенія, для нея важно число передаточныхъ пунктовъ: чѣмъ ихъ больше, тѣмъ управленіе службой

труднѣе; длина имѣетъ большого значенія для начальника сл. пути, частью начальника сл. тяги, которые обязаны объѣзжать возможно чаще линію. Опытъ соединенія большихъ дорогъ, вытянутыхъ въ одну линію, былъ на Сибирской дорогѣ и далъ отрицательные результаты. Для дорогъ, вытянутыхъ въ одну линію, предѣльная длина должна находиться въ зависимости отъ времени и потребности на объѣздъ ея, и максимумъ времени на это должно тратиться не болѣе 4—5 дней, что соотвѣтствуетъ протяженію не болѣе 2.000 вер. Для дорогъ, имѣющихъ одинъ общій узелъ и расходящихся радіусами, длина можетъ быть болѣе 2000 вер.

Начальникъ сл. сборовъ полагаетъ, что такъ какъ главной заботой управленія дороги должно быть повышеніе доходности, что зависитъ отъ наилучшей утилизаціи состава въ зависимости и отъ грузооборота, то слѣдуетъ отдѣлить участокъ Актюбинскъ-Кинель къ Самаро-Златоустовской ж. д. и присоединить линію Андижанъ — Ташкентъ къ Ташкентской съ цѣлью привлеченія тяготѣющихъ средне-азіатскихъ грузовъ и уничтоженія лишней передачи въ Ташкентѣ.

По пункту 2 вопроса I-го

начальникъ сл. пути считаетъ, что общее присутствіе—учрежденіе достаточно компетентное для разрѣшенія всѣхъ вопросовъ и вполнѣ могло бы замѣнить совѣтъ; надо только расширить права какъ его, такъ и начальника дороги и начальниковъ службъ. При существующей организаціи совѣтъ лишь тормозитъ дѣла, строго охраняя форму; онъ приноситъ этимъ ущербъ дѣлу. Присутствіе на засѣданіяхъ такого коллегіальнаго учрежденія представителя контроля съ совѣщательнымъ голосомъ и безъ права „veto“ можетъ принести извѣстную пользу.

Начальникъ сл. тяги высказываетъ, что въ вопросѣ о томъ, что выгоднѣе для государства — одно лицо, стоящее во главѣ управленія или коллегіальное учрежденіе, онъ придерживается того мнѣнія, что отвѣтственнымъ можетъ быть только одно лицо—начальникъ дороги. Энергичный начальникъ дороги не будетъ бояться отвѣтственности, а нерѣшительный перенесетъ отвѣтственность на коллегію. Начальнику дороги должно предоставить право выбора соотвѣтствующаго контингента начальниковъ службъ а при существующемъ порядкѣ, всѣ назначенія старшихъ агентовъ идутъ изъ У. ж. д.; для начальника дороги представляется чрезвычайно труднымъ уволить кого-либо, хотя бы изъ младшихъ агентовъ, если онъ находится на государственной службѣ. Если начальники другихъ казенныхъ гражданскихъ учрежденій пользуются правами увольнять чиновниковъ до VI класса, то начальнику дороги это право предоставить еще болѣе необходимо. Перенесеніе кредитовъ изъ одного источника въ другой вызываетъ

огромную переписку и представляетъ также большой трудъ. Главное же необходимо строго разграничить предѣлы власти между центральнымъ и мѣстнымъ учрежденіями. Начальнику дороги должна быть предоставлена вся полнота власти какъ по личному составу, такъ и въ отношеніи распоряженія отпущенными кредитами. Начальникъ дороги можетъ спрашивать мнѣнія своихъ сотрудниковъ, но рѣшать дѣла долженъ единолично.

Начальникъ дороги по поводу мнѣнія начальника сл. тяги высказалъ, что единоличное управленіе желѣзною дорогою можетъ быть успѣшно, если бы всѣ люди были идеальные, но т. к. этого въ дѣйствительности нѣтъ, то предпочтеніе должно быть отдано коллегіальному учрежденію — общему присутствію съ предоставленіемъ начальнику дороги независимаго права голоса. Коллегіальное учрежденіе, совѣтъ или общее присутствіе, должно быть, но безъ участія въ нихъ представителей постороннихъ вѣдомствъ: Г. К. и М. Ф., которые уничтожаютъ рѣшимость начальника дороги, убиваютъ иниціативу; въ коллегію должны входить только отвѣтственныя лица—начальникъ дороги, его помощникъ и начальники службъ. Этому коллегіальному учрежденію должны быть предоставлены болѣе широкія права по распоряженію кредитами въ предѣлахъ отпускаемой по смѣтѣ общей суммы, не стѣсняя перенесеніе кредитовъ изъ одного отдѣла въ другой, На дорогѣ, кромѣ контроля сборовъ, долженъ имѣться свой контроль по расходамъ. Дѣятельность Г. К. должна ограничиваться лишь послѣдующею ревизіею; существующій фактическій контроль отнимаетъ слишкомъ много времени, вызываетъ большую переписку и тормозитъ живое дѣло.

Начальникъ сл. тяги по поводу высказаннаго начальникомъ дороги пожеланія отдѣлить послѣдующую ревизію отъ фактической, доложилъ, что фактическій контроль Г. К. могъ бы быть полезнымъ, если бы онъ повѣрялъ и удостовѣрялъ извѣстные факты, напр., что данный матеріалъ дѣйствительно поставленъ, работа выполнена и т. д., а не тормозилъ дѣла документальною ревизіею, отдавая предпочтеніе формѣ въ ущербъ существу дѣла.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что фактическая ревизія Г. К. тормозитъ, главнымъ образомъ, ремонтныя работы сл. п.: можно было бы контролировать на выдержку, а сплошную ревизію долженъ дѣлать свой контроль. Предсѣдатель полагаетъ, что трудно сказать, въ какую форму выльется обсуждаемый вопросъ о реорганизаціи мѣстныхъ управленій, можно предположить, что онъ будетъ предметомъ обсужденія сессіи 1910 г. Законодательныхъ Учрежденій. Стремленіе есть одно—провести строго систему децентрализаціи и спеціализаціи, увеличить компетенцію начальника дороги и начальниковъ службъ. Составъ совѣтовъ вѣроятно нѣсколько измѣнится: члены отъ Г. К. останутся, но безъ права „veto“,

члены отъ М. Ф., быть можетъ, будутъ упразднены. Далѣе, Предсѣдатель продолжаетъ, что, въ бытность въ свое время строителемъ дороги, онъ пользовался единоличными неограниченными правами, но когда вступилъ въ управленіе эксплоатаціею, то никогда не рѣшалъ вопросовъ принципіальнаго характера безъ совѣта съ начальниками сл. тяги, движенія и пути, хотя къ этому ничто не обязывало, такъ можетъ быть на частной дорогѣ, на казенныхъ же дорогахъ такое обращеніе начальника дороги къ начальникамъ службъ должно быть предусмотрѣно закономъ; принципіальные вопросы должны рѣшаться съ согласія начальниковъ службъ, но, конечно, съ рѣшающимъ голосомъ начальника дороги, и это послѣднее должно быть не только его правомъ, но и обязанностью; въ дѣлахъ, которыя имѣютъ государственное значеніе, онъ долженъ принимать рѣшенія на свою отвѣтственность.

По п. I-му вопроса 2-го

начальникъ дороги заявилъ, что смѣтныя совѣщанія въ У. ж. д. ежегодно значительно сокращаютъ эксплоатаціонныя смѣты, не взирая на ходатайства управленія данной дороги; хотя начальнику дороги предоставлено право заказывать помимо совѣта матеріалъ на сумму до 10.000 руб., но т. к. годовая потребность большинства матеріаловъ по группамъ превосходитъ 10.000 р., то начальникъ дороги по матеріальнымъ заказамъ въ большинствѣ случаевъ фактически не можетъ использовать свои права; по техническимъ же вопросамъ приходится очень часто обращаться за утвержденіемъ въ У. ж. д., не смотря на то, что мѣстное управленіе, располагая вполнѣ компетентными техническими силами, разрабатываетъ проекты съ достаточною осмотрительностью и полнотою; все это вызываетъ переписку, рядъ недоразумѣній, а главное задержку во времени. Напр., для дороги потребовалась въ 1909 году срочная постройка пакгаузовъ, но представитель Г. К., когда дѣло разсматривалось въ совѣтѣ, заявилъ, что постройку эту безъ разрѣшенія У. ж. д. сдѣлать нельзя, т. к. выработанный типъ желѣзобетоннаго пакгауза не существуетъ на дорогѣ. Компетенцію мѣстнаго управленія въ этомъ отношеніи безусловно необходимо расширить. Начальникъ сл. пути полагаетъ необходимымъ права начальниковъ дорогъ расширить по переносу расходовъ изъ № въ № въ предѣлахъ смѣты.

Начальникъ сл. тяги считаетъ нужнымъ предоставить начальнику дороги права отпускать кредиты по тягѣ въ предѣлахъ дѣйствительной надобности въ зависимости отъ выполненныхъ паровозо-часовъ и паровозо-верстъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что прежде Министръ Путей Сообщенія могъ дѣлать перечисленія кредитовъ изъ

одного § въ другой, теперь же Государственная Дума находитъ переносъ кредитовъ съ одной дороги на другую дѣломъ не допустимымъ, поэтому вѣроятно Законодательныя Учрежденія выскажутся противъ узаконенія подобныхъ же перечисленій и въ мѣстныхъ управленіяхъ.

По п. 2-му вопроса 2-го

начальникъ службы тяги отмѣчаетъ, что заводы вошли въ синдикатъ и поэтому качество работъ понизилось. Необходимо установить борьбу съ заводами, надо пріемщиковъ посылать отъ мѣстныхъ управленій, т. е. предоставить казеннымъ дорогамъ тѣ же права, какими пользуются въ этомъ отношаніи частныя дороги.

По п. 3-му вопроса 2-го

начальникъ сл. тяги заявляетъ, что въ отношеніи заказа подвижного состава У. ж. д. не считается съ требованіями мѣстныхъ управленій дорогъ; въ этомъ дѣлѣ нѣтъ никакой планомѣрности: подвижной составъ на дорогахъ—самыхъ разнообразныхъ типовъ, количество его не соотвѣтствуетъ потребностямъ, каждая дорога устанавливаетъ свои нормы, между тѣмъ, какъ функціи эти должны принадлежатъ У. ж. д., которое должно дѣло это объединить, мѣстныя же управленія дорогъ должны только слѣдить за качествомъ подвижного состава.

По п. 1-му вопроса 3-го

о расширеніи правъ начальниковъ дорогъ, начальниковъ службъ по опредѣленію, перемѣщенію и увольненію служащихъ послѣдовало единогласное пожеланіе осуществить эту въ высшей стопени полезную мѣру въ предѣлахъ, указанныхъ въ программѣ.

По п. I-му вопроса 5-го

начальникъ сл. движенія доложилъ, что права и обязанности нач. отдѣленій регламентированы въ особой для нач. отдѣленій инструкціи; существующая организація отдѣленій сл. дв. пока измѣненій никакихъ не требуетъ.

По п. 2-му вопроса 5-го.

На Ташкентской ж. д. сл. телеграфа входитъ въ составъ сл. дв.

По п.п. I и 2 вопроса 7-го

правитель канцеляріи доложилъ, что всѣ приказы по дорогѣ для удобнаго наведенія справокъ заносятся въ періодически издаваемый алфавитный указатель съ приложеніемъ перечня отмѣненныхъ приказовъ.

По п. 5-му вопроса 7-го

начальникъ сл. пути доложилъ, что на Ташкентской ж. д., проходящей на большемъ своемъ протяженіи по пустынной мѣстности, въ жилыхъ помѣщеніяхъ ощущается острая нужда: въ настоящее время имѣется 15.000 кв. саж. жилыхъ помѣщеній и не хватаетъ еще 16.000 кв. саж., изъ коихъ 5.095 кв. саж. нужны для служащихъ, имѣющихъ право на отводъ квартиры натурою. На эту неотложную потребность кредитъ исчисленъ въ 1.172.000 руб., вь счетъ коихъ отпущено въ 1909 г. 150.000 руб., въ 1910 г.—50.000 руб. и въ 1911 г. испрашивалось 100.000 руб., а предназначено къ отпуску 50.000 рублей.

По пункту I-му вопроса 8-го

начальникъ дороги заявилъ, что смѣняемость служащихъ на Ташкентской ж. д. большая: въ 1907 г.—50%, въ 1908 г.—40%. Подробныя данныя о числѣ принятыхъ и уволенныхъ и о % смѣняемости представляются особо.

По пункту 2 вопроса 8

начальникъ дороги сообщилъ, что на Ташкентской ж. д. установленъ порядокъ пріема женщинъ на службу только съ разрѣшенія начальника дороги и исключительно съ среднимъ образованіемъ.

Начальникъ сл. движенія доложилъ, что женскій трудъ главнымъ образомъ примѣняется въ отдѣлѣ статистики, гдѣ женщинъ служитъ до 30%, разрѣшается пріемъ женщинъ и въ конторы начальниковъ отдѣленій, въ товарныя конторы, а также въ качествѣ билетныхъ кассировъ. Исполняютъ онѣ свои обязанности отлично. Для распорядительной части сл. движенія трудъ женщинъ не примѣнимъ.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что служба женщинъ въ линейныхъ участковыхъ конторахъ не допускается, служатъ онѣ въ управленіи службы въ качествѣ машинистокъ.

Начальникъ сл. тяги считаетъ, что трудъ женщинъ гораздо выше мужчинъ, служатъ онѣ какъ въ управленіи сл. т., такъ и въ участковыхъ конторахъ; при опредѣленіи на службу преимущество отдается сиротамъ умершихъ служащихъ.

Начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что женщины служатъ въ отдѣлѣ статистики и въ учетно-расчетномъ отдѣлѣ съ успѣхомъ; онѣ интеллигентнѣе мужчинъ, но, къ сожалѣнію, часто болѣютъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ,*
Сер. Воищевъ.

II.

Отвѣты управленія Ташкентской ж. д. по вопросамъ программы Высшей Комиссіи хозяйственнымъ и пассажирскаго движенія.

ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

Вопросъ 1.

I. Всѣ ли новыя работы, производимыя на дорогѣ, вызываются дѣйствительною необходимостью? Имѣется ли обоснованный и планомѣрный проектъ развитія пропускной и провозной способности дороги?

Всѣ новыя работы по усиленію провозоспособности дороги, выполняемыя вслѣдствіе быстраго роста товарнаго движенія, вызываются не только дѣйствительною необходимостью, но и острою нуждою, при чемъ многія работы самыя необходимыя приходится изъ года въ годъ откладывать изъ-за неотпуска въ соотвѣтственномъ размѣрѣ кредитовъ. Такихъ работъ, которыя были бы выполнены безъ особой надобности или впослѣдствіи оказавшіяся ненужными, на Ташкентской ж. д. нѣтъ.

Всѣ нужды дороги по пятилѣтней вѣдомости 1908—1912 г.г. опредѣляются суммой въ 29 мил. р. [1]), при чемъ значительно большая часть расходовъ падаетъ на уч. Кинель—Оренбургъ въ 354 вер., построенный 33 года тому назадъ. Интенсивность движенія на этомъ участкѣ, недостаточная его оборудованность и ветхость сооруженій заставляютъ этотъ участокъ капитально перестраивать. Важнѣйшія работы, которыя должны быть выполнены въ ближайшій срокъ, слѣдующія: а) развитіе станціонныхъ путей, т. е. удлиненіе ихъ и устройство пріемныхъ, сортировочныхъ, погрузочныхъ и тракціонныхъ путей и устройство новой сортировочной станціи; б) смягченіе 10 тысячн. уклоновъ; в) улучшеніе водоснабженія; г) постройка товарныхъ складочныхъ помѣщеній; д) расширеніе мастерскихъ и паровозныхъ зданій и е) постройка жилыхъ домовъ. Вновь построенный участокъ отъ Оренбурга до Ташкента въ 1.736 вер., перешедшій въ эксплоатацію въ 1906 г., требуетъ затратъ на новыя работы по сравненію съ съ первымъ участкомъ меньшихъ. Исключеніе составляетъ лишь ст. Ташкентъ, которая перешла отъ Средне-Азіатской ж. д. съ устройствами конечной станціи и которую представилось необходимымъ развить въ станцію узловую, но средства для ея развитія (1.651.000 р.) были отпущены особо. Сравнительно крупныя издержки на этомъ участкѣ требуются на работы по предохраненію пути отъ размывовъ паводками р. Сыръ-Дарьи и на постройку жилыхъ помѣщеній. Затѣмъ необходимо эту часть дороги, построенную съ стратегическою цѣлью, обезпечить въ соотвѣтствіи съ современными требованіями грузового движенія: разъѣздами, пакгаузами, пріемочными, сортировочными и погрузочными пу-

---

[1]) въ томъ числѣ 3,1 мил. руб. испрашиваются на вторую колею между ст. Кинель и Бузулукъ (124 вер.).

тями, которыхъ недостаточно. При этомъ надо замѣтить, что быстрый ростъ движенія по дорогѣ въ скоромъ времени потребуетъ значительнаго усиленія въ коммерческомъ отношеніи и этого участка, помимо выполненія работъ, предусмотрѣнныхъ пятилѣтней вѣдомостью.

Въ счетъ 29 мил. руб. на дополнительныя работы въ теченіе 1908—1910 г.г. отпущено 2.709.379 р. и въ 1911 г. испрашивалось 4.094.092 р., а согласовано въ Петербургѣ къ отпуску 1.555.173 р. Подробныя данныя по новымъ работамъ приведены въ пояснительной запискѣ.

Вопросъ 2.

2. Производство необходимыхъ работъ соображается ли съ временемъ года наиболѣе удобнымъ для самаго производства? Производятся ли хозяйственныя перевозки и ремонтъ подвижного состава въ наиболѣе благопріятное для нихъ время? Имѣется ли планъ хозяйственныхъ и служебныхъ перевозокъ (перевозка балласта)?

Производство новыхъ работъ и ремонтъ подвижного состава соображается съ временемъ года, наиболѣе удобнымъ для этой цѣли въ зависимости отъ характера работъ, при чемъ исполненіе новыхъ работъ, если иногда и запаздываетъ, то это происходитъ вслѣдствіе поздняго отпуска кредита. Хозяйственныя перевозки: балластъ, шпалы, рельсы и пр. производятся по выработанному плану въ періодъ слабаго грузового движенія, т. е. въ то время, когда имѣется избытокъ подвижного состава, могущій быть использованнымъ для хозяйственныхъ работъ безъ ущерба коммерческому грузовому движенію. Ташкентская ж. д. находится въ періодѣ развитія провозной способности, поэтому требованія на хозяйственныя перевозки предъявляются въ усиленномъ размѣрѣ. Нѣкоторые хозяйственные грузы для новыхъ построекъ какъ напр. строительный матеріалъ (лѣсъ, кирпичъ, известь), вслѣдствіе поздняго разрѣшенія кредитовъ, перевозятся и въ періодъ усиленнаго коммерческаго движенія осенью и зимою, но такихъ перевозокъ сравнительно мало и онѣ выполняются по особымъ нарядамъ въ зависимости отъ ихъ срочности и наличія свободнаго подвижного состава. Планъ хозяйственныхъ перевозокъ нарушается лишь при перевозкѣ нефти, что происходитъ оттого, что Самаро-Златоустовская ж. д. неравномѣрно передаетъ цистерны съ нефтью на Ташкентскую ж. д.

Вопросъ 3.

3. Какія мѣры принимаются для устраненія излишней невызываемой дѣйствительными потребностями дѣла требовательности при пріемкѣ матеріаловъ, запасныхъ частей или произведенныхъ работъ?

Устранить излишнія требованія при пріемкѣ матеріаловъ и запасныхъ частей можно только путемъ установленія пріемки заказовъ по образцамъ, а не по техническимъ условіямъ, которыя устарѣли, не отвѣчаютъ современнымъ условіямъ, въ виду быстро совершенствующейся техники. Дѣйствующія нынѣ техническія условія заставляютъ предъявлять къ поставщикамъ такія чрезмѣрно строгія требованія, которыхъ они не въ состояніи выполнить. Поэтому управленіе дороги приступило къ выработкѣ новыхъ техническихъ условій и совѣтъ дороги уже одобрилъ нѣкоторыя изъ нихъ. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что пріемка

заказовъ по образцамъ все болѣе и болѣе находитъ себѣ примѣненіе въ дѣлѣ заготовокъ. Пріемка по образцамъ, представленнымъ къ конкуренціи поставщиками и утвержденнымъ комиссіей дороги, предпочтительна передъ пріемкою по техническимъ условіямъ въ томъ отношеніи, что она гарантируетъ поставку отъ излишней требовательности со стороны пріемщиковъ, что сплошь и рядомъ возможно при пріемкахъ по техническимъ условіямъ. Чтобы устранить неизбѣжную иногда браковку матеріаловъ и запасныхъ частей при ихъ пріемкахъ, когда они не отвѣчаютъ строго техническимъ условіямъ, приходится прибѣгать къ пріемкѣ со скидкою, конечно, въ тѣхъ случаяхъ, когда матеріалъ или запасныя части вполнѣ пригодны для дѣла, но не удовлетворяютъ строгимъ техническимъ условіямъ. Размѣръ скидки, обыкновенно, опредѣляется пріемочною комиссіей, а вопросъ о томъ, принять ли матеріалъ со скидкою или забраковать, разрѣшается совѣтомъ управленія, или нач. дороги, смотря по категоріи заказа.

Вопросъ 4.

4. Не имѣется ли излишнихъ задержекъ при расчетахъ и уплатахъ поставщикамъ? Сколько имѣется неплаченныхъ счетовъ? Какъ продолжительны задержки уплатъ? Причины этихъ задержекъ?

Въ настоящее время задержекъ въ платежахъ поставщикамъ и подрядчикамъ не наблюдается, но въ прошлые годы задержки имѣли мѣсто, главнымъ образомъ, изъ-за недостаточности средствъ въ оборотномъ капиталѣ и несвоевременнаго отпуска кредитовъ на перерасходы по эксплоатаціи. Бываютъ случаи задержки платежей поставщикамъ иногда изъ-за не утвержденія контролемъ по неисполненіи нѣкоторыхъ формальностей (напр. изъ-за непредставленія акта о русскомъ происхожденіи поставляемаго предмета) или несогласія по существу съ расчетомъ изъ-за различнаго толкованія подписки подрядчика контролемъ и управленіемъ дороги. Задержки по причинѣ несоблюденія формальностей не задерживаютъ уплаты на большой срокъ, но изъ-за неутвержденія по существу задержки бываютъ сравнительно продолжительны. Въ среднемъ, для оплаты работъ или поставокъ требуется времени не болѣе мѣсяца. Съ цѣлью облегченія выполненія работъ мелкими рядчиками имъ разрѣшено выплачивать не въ управленіи, а на мѣстѣ работъ.

Вопросъ 6.

6. Какими мѣрами обезпечивается правильное установленіе: расцѣнокъ за производство работъ, нормъ расходованія топлива, нормъ премій

Цѣны работъ въ сл. п. опредѣляются въ зависимости отъ номенклатурныхъ цѣнъ на матеріалы и справочныхъ цѣнъ на рабочія руки и назначаются по урочному положенію.

Расцѣнка работъ провѣряется частью путемъ исполненія этихъ работъ хозяйственнымъ способомъ, частью путемъ конкуренціи. Вопросъ этотъ постепенно и ежегодно выясняется и пополняется въ зависимости отъ измѣненій условій работъ.

за экономный ремонтъ или вообще за сбереженіе въ расходахъ за нагрузку и выгрузку, за успѣшное составленіе поѣздовъ, за пробѣгъ поѣзда и др.? Списокъ установленныхъ на дорогѣ премій?

Нормы на отопленіе зданій выработаны и вырабатываются на опытѣ комиссіей при сл. п., и въ другія службы поступаютъ уже утвержденными совѣтомъ. При этомъ необходимо отмѣтить то обстоятельство, что, несмотря на выработку нормы особой комиссіей и утвержденія ее совѣтомъ дор., расходы, разсчитанные на основаніи этой нормы, не только У. ж. д. не утверждаются но ежегодно сокращаются почти на половину, почему управленіе Ташкентской ж. д. вынуждено нести перерасходъ по отопленію.

Правильность установленія сл. т. по сдѣльнымъ работамъ расцѣнокъ провѣряется, обыкновенно, путемъ сличенія размѣра и %% заработка по разнымъ категоріямъ работъ и разнымъ участкамъ. Выясняющіяся необходимости измѣнить или передѣлать расцѣнки представляются на усмотрѣніе нач. дороги, послѣ чего измѣненныя расцѣнки входятъ въ силу съ его утвержденія.

Что же касается нормъ расхода топлива паровозовъ и премій по ремонту и сбереженію по разнымъ расходамъ, то онѣ устанавливаются, исходя изъ статистическихъ данныхъ дѣйствительнаго расхода прошлыхъ лѣтъ, существующихъ раньше нормъ и утвержденныхъ смѣтныхъ ассигнованій.

Нормы расхода топлива устанавливаются по четвертямъ года на основаніи средняго расхода по данному участку за предыдущіе годы и исходя изъ соображеній прежде существовавшихъ нормъ и утвержденныхъ смѣтныхъ ассигнованій. Для пассажирскихъ поѣздовъ норма исчисляется на паровозо-версты и на вагоно-версты, при чемъ двѣ оси считаются за одну вагонную единицу; для товарныхъ же, на паровозо-версты и на пудо-версты въ виду составленія поѣздовъ по вѣсу. Для каждаго участка устанавливаются свои нормы въ зависимости отъ средняго состоянія поѣздовъ и профиля даннаго участка, при чемъ для простоты нормы на паровозо-версты приняты одинаковыми для всѣхъ участковъ, т. к. въ общемъ количествѣ полагающагося на поѣздъ топлива часть, зависящая отъ паровозо-верстъ, незначительная. За каждый сбереженный пудъ топлива машинистъ получаетъ 10 коп. и помощникъ 5 к., т. е. вся бригада 15 коп., а за перерасходованный пудъ производятся съ бригады вычеты въ томъ же размѣрѣ. Такая высокая норма премій заставляетъ бригаду внимательно относиться къ расходованію топлива и вліяетъ на пониженіе средняго расхода топлива на 100 паровозо-верстъ.

На Ташкентской ж. д. установлена премія за пробѣгъ между капитальными ремонтами для паровозовъ, при чемъ наименьшій пробѣгъ, который уже премируется, это 80,000 вер., а наибольшій—225,000 для пассажирскихъ паровозовъ и 200,000 для товарныхъ, при чемъ учетъ пробѣга прекращается, если единовременный расходъ по ремонту паровоза превыситъ 900 р. Въ преміи заинтересованы лица, наиболѣе вліяющія на поддержаніе паровоза въ хорошемъ состояніи, какъ-то: паровозныя бригады,

мастеръ малаго ремонта, машинистъ-наставникъ, а также администрація участка и ревизоры тяги. Положеніе преміи за пробѣгъ между капитальными ремонтами представляется. (Приказъ № 37 отъ 6 марта 1910 г.).

Норма на смазочные матеріалы для паровозовъ устанавливаются на 100 паровозо-верстъ въ опредѣленной суммѣ, выраженной въ рубляхъ, а смазочные матеріалы отпускаются по номенклатурной стоимости. То и другое объявляется приказами о нормахъ топлива. Сбереженіе выдается паровознымъ бригадамъ въ половинномъ размѣрѣ, а перерасходъ въ томъ же размѣрѣ удерживается.

Кромѣ премій вышеуказанныхъ установлены еще преміи: за производительность главныхъ мастерскихъ по большому ремонту паровозовъ въ депо, за ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ въ гл. мастерскихъ и участкахъ тяги. При семъ прилагаются положенія о преміяхъ этого рода. (Приказы №№ 211 отъ 9 декабря 1909 г., № 37 отъ 6 марта 1910 г. и печатное на машинкѣ положеніе о преміяхъ за ремонтъ вагоновъ). Преміи поверстные паровознымъ бригадамъ объявляются приказами о нормахъ топлива, а поверстныя—смазчикамъ, вагоннымъ осмотрщикамъ, ревизіоннымъ слесарямъ и истопникамъ-проводникамъ вагоновъ, постояннымъ приказомъ № 166 отъ 8 декабря 1908 г.

Преміи за нагонъ и опозданіе пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ установлены въ размѣрѣ 5 коп. и $2^1/_2$ коп. за минуту пассажирскихъ и 3 коп. и $1^1/_2$ коп. за то же время товарныхъ.

Нормы платъ на производство товаростанціонныхъ работъ по сл. движенія вырабатываются на мѣстахъ работъ ревизорами движенія съ участіемъ станціонныхъ агентовъ и объявляются для руководства приказами по дорогѣ на каждый мѣсяцъ въ отдѣльности.

Согласно положенію, утвержденному Комитетомъ У. ж. д. по журналу отъ 20 мая 1900 г. за № 1587, на Ташкентской ж. д. установлена выдача премій за товаростанціонныя работы.

Премія за 1907 и 1908 г.г., въ виду задолженности фондовъ по претензіямъ за недостачу, порчу, пропажу и просрочку грузовъ, не выдавалась.

Весь свободный остатокъ отъ кредита по оч. № 193 за 1907 г. 8.221 р. 34 к. и 1908 г. 19.368 р. 73 к. отнесенъ полностью, на основаніи § 13. Положенія о товаростанціонныхъ работахъ, въ запасный фондъ.

За 1909 г. подлежитъ къ выдачѣ 5.450 р. 54 коп. при условіи, если послѣдуетъ на то согласіе У. ж. д. Другихъ премій, кромѣ указанной, на Ташкентской ж. д. пока по сл. движенія еще не установлено.

Кромѣ того, разрабатывается премія за составленіе поѣздовъ дальняго слѣдованія.

7. Обращается ли достаточное вниманіе на устраненіе изъ заключаемыхъ договоровъ всякаго рода неполноты или неясности, которыя давали бы контрагентамъ основанія истолковывать смыслъ договора въ ущербъ желѣзнымъ дорогамъ или возбуждать въ нихъ опасенія, что исполненіе договора можетъ вызвать съ ихъ стороны какія-либо прямо непредусмотрѣнные расходы, для выполненія которыхъ имъ приходится обезпечивать себя нѣкоторымъ повышеніемъ договорныхъ цѣнъ?

Вопросъ 7.

Во избѣжаніе неясностей въ выдаваемыхъ заказахъ или заключенныхъ договорахъ принимаются мѣры; эти мѣры сводятся, во-первыхъ, къ возможно большему выясненію по существу заказа, во-вторыхъ, къ предварительному разсмотрѣнію договора юрисконсультомъ во всѣхъ болѣе важныхъ случаяхъ. Выясненіе по существу производится уже при самомъ вызовѣ конкуренціи и стремленіе службъ-потребительницъ заказывать все съ указаніями на опредѣленный № прейсъ-куранта, или по образцамъ, значительно предупреждаетъ возможность какихъ-либо неясностей, по существу заказа, хотя конкуренція особенно съ представленіемъ образцовъ нѣсколько усложняетъ дѣлопроизводство м. сл.

Если на практикѣ замѣчается недостатокъ въ дѣйствующемъ договорѣ, то въ послѣдующихъ проектахъ договоровъ всѣ неясности и сомнительныя мѣста вычеркиваются.

Кромѣ того, на главнѣйшія работы выработаны были нормальные договоры, утвержденные совѣтомъ, которые недоразумѣнія не вызываютъ.

8. Какія мѣры принимаются противъ злоупотребленій разнаго рода, какъ напримѣръ: противъ безплатной перевозки пассажировъ, товаровъ, разныхъ хищеній и т. п?

9. Какія мѣры принимаются къ охранѣ интересовъ дороги при пріемкѣ, перевозкѣ и сдачѣ грузовъ для достиженія правильности взвѣшиванія, оцѣнки порчи и утраты доставлениныхъ товаровъ, и къ устраненію упущеній при расчетахъ за храненіе и другія услуги жел. дорогъ?

Вопросы 8 и 9.

Въ цѣляхъ недопущенія въ поѣзда безбилетныхъ пассажировъ принимаются мѣры: на станціяхъ значительной посадки пассажировъ въ поѣзда обоихъ направленій, какъ ст. Оренбургъ и Самара—Ташкентъ, имѣются спеціальныя посадочныя бригады, на обязанностяхъ которыхъ лежитъ провѣрка билетовъ у вновь прибывающихъ пассажировъ и размѣщеніе ихъ по поѣзду, при чемъ до „посадочнаго звонка“ посадка пассажировъ въ поѣздъ не допускается.

Для предупрежденія доступа въ поѣздъ пассажировъ съ противоположной стороны станціи двери вагоновъ съ этой стороны станціи запираются.

На другихъ станціяхъ, имѣющихъ большую посадку пассажировъ и гдѣ полагается смѣна бригадъ, къ поѣзду высылается въ помощь сопровождающей бригадѣ дежурная бригада (изъ свободныхъ кондукторовъ товарныхъ смѣнъ) и, кромѣ того, принимающая бригада до отправленія поѣзда должна оказывать содѣйствіе при посадкѣ пассажировъ сдающей бригадѣ.

На всѣхъ же промежуточныхъ станціяхъ сопровождающая бригада сама наблюдаетъ за посадкой пассажировъ.

Мѣры, принимаемыя къ устраненію провоза безбилетныхъ пассажировъ, сводятся къ слѣдующему:

Каждый пассажирскій поѣздъ распредѣляется для обслуживанія на участки по числу сопровождающихъ кондукторовъ, которые и отвѣчаютъ за свой участокъ при обнаруженіи въ поѣздѣ безбилетныхъ.

При установленіи факта провоза безбилетныхъ кондукторами съ корыстной цѣлью и если это было подтверждено разслѣдованіемъ, виновные увольняются отъ службы. При допущеніи же проѣзда безбилетныхъ, какъ слѣдствіе недосмотра со стороны кондукторской бригады, виновные подвергаются административнымъ взысканіямъ: замѣчанію, выговору, уменьшенію оклада, смѣщенію на низшія должности, сообразно съ обстоятельствами, при которыхъ совершенъ безбилетный проѣздъ; за неоднократныя же допущенія проѣзда безбилетныхъ одной и той же бригадой, таковая увольняется.

Ревизіи поѣздовъ, кромѣ лицъ, имѣющихъ право производить таковыя по должности (ревизоры движенія, поѣздовъ, представители Г. К., ревизоры станціоннаго счетоводства, ком. ревизоры), поручаются нѣкоторымъ нач. ст., запасн. агентамъ сл. движенія, у. сл. дв. и агентамъ сл. т. (нач. уч., ихъ помощн., нач. депо и машин.-наставникамъ). Кромѣ этого, на лѣтніе мѣсяцы ревизіи поѣздовъ поручаются еще студентамъ, которые распредѣляются по участкамъ наибольшаго передвиженія пассажировъ.

Всѣмъ ревизующимъ вмѣнена въ обязанность провѣрка всякаго рода людскихъ поѣздовъ, а также и товарныхъ.

Помимо указанныхъ мѣръ, у. дороги будетъ введена внезапная ревизія поѣздовъ.

Противъ хищенія грузовъ принимаются слѣдующія мѣры:

а) оборудованіе станцій закрытыми грузовыми помѣщеніями, охрана пакгаузовъ, освѣщеніе станціонныхъ путей; б) подборъ соотвѣтствующаго штата служащихъ и в) мѣры административнаго характера—увольненіе и даже преданіе суду служащихъ, уличенныхъ въ кражахъ и вообще въ злоупотребленіяхъ. Необходимо сказать, что всѣ эти мѣры весьма условны и осуществляются въ предѣлахъ возможности, допускаемой соотвѣтственными ассигнованіями. Построенная со стратегическими цѣлями дорога передана была въ эксплоатацію совершенно не приспособленной для коммерческаго движенія: ни грузовыхъ помѣщеній, ни погрузочныхъ путей, ни надлежащаго освѣщенія на станціяхъ, даже болѣе значительныхъ и городскихъ,—не было, а при недостаточности отпускаемыхъ средствъ, нѣкоторыя станціи и теперь не устроены; съ другой стороны, привлеченіе надежнаго и болѣе постояннаго штата линейныхъ агентовъ встрѣчаетъ непреодолимыя препятствія, заключающіяся въ окрайномъ положеніи линіи, проходящей по пустынной мало населенной и при

томъ, главнымъ образомъ, чуждымъ инородческимъ элементомъ мѣстности въ суровомъ и рѣзкомъ ея климатѣ, въ невозможности привлеченія къ службѣ мѣстнаго населенія, а главнымъ образомъ, въ отсутствіи необходимыхъ матеріальныхъ средствъ, для оплаты труда по нѣсколько высшей нормѣ, чѣмъ на дорогахъ сѣти, такъ какъ только этимъ можно было бы привлечь болѣе подходящій для службы на дорогѣ элементъ, при наличіи вышеупомянутыхъ тяжелыхъ условій службы и отсутствіи другихъ какихъ-либо преимуществъ. Такое положеніе въ этомъ вопросѣ лишаетъ дорогу возможности какого-либо выбора и заставляетъ пользоваться случайнымъ и первымъ попавшимся матеріаломъ, который въ большинствѣ случаевъ представляетъ собой отбросы другихъ дорогъ сѣти, и долго удержаться не можетъ.

При такихъ условіяхъ и мѣры репрессивнаго характера особеннаго значенія не имѣютъ, такъ какъ надежнаго контингента служащихъ сами по себѣ не создаютъ. Все, только что сказанное, одинаково относится и къ первой части девятаго вопроса; для сохраненія интересовъ дороги при пріемѣ грузовъ, перевѣскѣ и сдачѣ, установлено обязательное взвѣшиваніе грузовъ, тщательный осмотръ въ опредѣленныхъ случаяхъ даже со вскрытіемъ; но нужно замѣтить, что для систематической перевѣски ощущается недостатокъ и вѣсовыхъ приборовъ и подлежащаго штата служащихъ. Наконецъ, при оцѣнкѣ порчи грузовъ въ видѣ мѣры, обезпечивающей интересы дороги, установлено обязательное присутствіе при экспертизѣ старшаго линейнаго агента коммерческаго ревизора или ревизора сл. дв. и приглашеніе въ качествѣ экспертовъ лицъ свѣдущихъ или изъ числа извѣстныхъ дорогѣ, или по назначенію городскихъ или общественныхъ учрежденій.

Въ рекламаціонномъ порядкѣ къ дорогѣ заявлено претензій: за недостачу, порчу, поврежденіе и др. убытки:

1906 г.	2.643	съ	3.002	накладн.	на	сумму	375.129	р.	34 к.
1907 „	4.006	„	9.474	„	„	„	868.325	„	— „
1908 „	4.408	„	5.560	„	„	„	642.422	„	51 „
1909 „	3.464	„	4.620	„	„	„	446.210	„	92 „
За 8 мѣс. 1910 г.	1.835	съ	3.153	„	„		188.480	„	61 „

Изъ этихъ данныхъ усматривается, что только 1907 годъ далъ значительное увеличеніе числа претензій, явившихся слѣдствіемъ безпорядковъ 1906 года, остальные же годы какъ по числу заявленныхъ претензій, такъ и по числу накладныхъ и по заявленной суммѣ убытковъ, не только не даютъ увеличенія, но даже нѣкоторое уменьшеніе числа претензій.

Изъ числа заявленныхъ претензій удовлетворено:

1906 г.	805	съ	1.123	накладн.	на	сумму	74.499	р.	14 к.
1907 „	2.932	„	5.390	„	„	„	294.260	„	38 „
1908 „	2.596	„	4.558	„	„	„	269.516	„	13 „
1909 „	2.939	„	3.687	„	„	„	279.266	„	38 „
За 8 мѣс. 1910 г.	1.076	съ	1.868	„	„		98.194	„	58 „

При чемъ за счетъ Ташкентской ж. д.:

1906 г.	36.774	р.	23 к.
1907 „	194.581	„	53 „
1908 „	177.008	„	— „
1909 „	209.918	„	04 „
За 8 мѣс. 1910 г.	71.707	„	02 „

Такимъ образомъ, число удовлетворенныхъ претензій и выплаченная сумма значительныхъ колебаній не даютъ.

Процентное отношеніе признанныхъ неисправными отправокъ къ общему количеству перевезенныхъ отправокъ, а также процентное отношеніе выплаченнаго за счетъ Ташкентской ж. д. вознагражденія къ валовому доходу выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

1906 г.	отн. отпр.	0,27	отн. сум.	0,49
1907 „	„ „	0,96	„ „	1,73
1908 „	„ „	0,76	„ „	1,35
1909 „	„ „	0,54	„ „	1,07

Изъ этихъ цифръ съ полной очевидностью обнаруживается, что число заявленныхъ къ дорогѣ претензій въ рекламаціонномъ порядкѣ не возрастаетъ, а уменьшается какъ по количеству, такъ и по суммѣ.

Вопросъ 10.

10. Въ какой мѣрѣ достаточна и цѣлесообразно организована охрана интересовъ дороги въ случаяхъ споровъ, разрѣшаемыхъ судами. Выяснить причины сильнаго возрастанія судебныхъ исковъ къ дорогѣ и претензій, заявляемыхъ въ рекламаціонномъ порядкѣ.

Защита интересовъ казны въ судебныхъ учрежденіяхъ является достаточной и организованной цѣлесообразно только при соотвѣтствіи между количествомъ судебныхъ дѣлъ и наличнымъ штатомъ юридическаго отдѣла при мѣстномъ управленіи.

Находящіяся въ производствѣ въ юридическомъ отдѣлѣ дѣла распадаются на двѣ группы (категоріи) дѣлъ:

1) дѣла по искамъ къ казнѣ;

2) дѣла по искамъ казны къ разнымъ лицамъ.

Къ искамъ 1-й группы относятся:

а) иски, вытекающіе изъ договора перевозки грузовъ (иски о переборѣ, вознагражденіи за просрочку, порчу, недостачу, утрату грузовъ и т. п.):

б) иски за смерть и поврежденіе здоровья.

Примѣчаніе: юридическій отдѣлъ вѣдаетъ и разсмотрѣніе претензій за смерть и увѣчье, заявляемыхъ въ рекламаціонномъ порядкѣ;

в) иски, имѣющіе своимъ предметомъ недвижимую собственность, а также убытки отъ затопленія, пожаровъ и пр.;

г) прочіе иски, не подходящіе подъ вышеуказанныя категоріи.

Скорѣйшее окончаніе какъ претензій, такъ и исковъ за смерть и увѣчье, удовлетвореніемъ безспорныхъ требованій всегда составляло предметъ особыхъ заботъ У. ж. д. (предписаніе У. ж. д. г. г. нач. казенныхъ жел. дорогъ отъ 6-го февраля 1908 г. за № 3463/28/2739); заботы эти покоились на безусловной обязанности мѣстныхъ управленій возможно быстрѣе дать справедливое облегченіе участи дѣйствительно пострадавшихъ и на обязанности избѣгать переплатъ истцамъ процентовъ за присужденныя суммы.

Изложенное относится также и къ искамъ, указаннымъ въ пунктахъ а, б, в и г.

Къ обязанности судебныхъ отдѣловъ мѣстныхъ управленій, кромѣ возможно быстраго окончанія претензій и исковъ за смерть и увѣчье въ цѣляхъ своевременнаго удовлетворенія справедливыхъ требованій дѣйствительно потерпѣвшихъ личный и имущественный вредъ и убытокъ, относится, конечно, надлежащая защита интересовъ казны по претензіямъ и искамъ, не основательнымъ или заявленнымъ въ преувеличенномъ размѣрѣ.

Тѣ же обязанности лежатъ на судебныхъ отдѣлахъ и по искамъ второй группы.

Количество дѣлъ указанныхъ группъ за послѣдніе три года и ихъ движеніе указаны въ приложеніи. Означенныя выше дѣла производятся въ слѣдующихъ судебныхъ учрежденіяхъ: въ окружныхъ судахъ: Ташкентскомъ, Оренбургскомъ, Троицкомъ и Уральскомъ; въ уѣздныхъ съѣздахъ и у уѣздныхъ членовъ окружныхъ судовъ: Оренбургскаго, Троицкаго, Самарскаго, Бузулукскаго, Бугульминскаго, Бугурусланскаго и Ставропольскаго; у мировыхъ судей: мирового судьи 6 уч. г. Ташкента, 8 уч. г. Ташкента; мирового судьи Тургайскаго уѣзда, Кустанайскаго, Актюбинскаго, Иргизскаго, Казалинскаго, Чимкентскаго, Перовскаго, Гурьевскаго, Лоищенскаго и Темирскаго уѣздовъ; мирового судьи г. Туркестана.

Уголовныя дѣла производятся, кромѣ указанныхъ судебныхъ мѣстъ, городскими судьями и земскими нач. губерній: Самарской и Оренбургской.

До 1907 года защита интересовъ казны въ указанныхъ судебныхъ мѣстахъ производилась однимъ повѣреннымъ по су-

дебнымъ дѣламъ при мѣстномъ управленіи въ гор. Оренбургѣ. Въ распоряженіи его было 3 конторщика.

Прогрессивный ростъ судебныхъ дѣлъ на линіи протяженіемъ въ 2.090 верстъ, обнимающей собою рядъ судебныхъ учрежденій—общихъ и мировыхъ, вызвалъ необходимость образованія въ 1906 году въ г. Ташкентѣ отдѣленія, при которомъ въ настоящее время состоятъ: завѣдывающій отдѣленіемъ, помощникъ его и 2 конторщика. Отдѣленіе вѣдаетъ защиту интересовъ казны въ судебныхъ учрежденіяхъ раіона (по линіи Ташкентъ—Казалинскъ). Наличный составъ отдѣла при управленіи въ г. Оренбургѣ въ 1908 году былъ увеличенъ однимъ помощникомъ повѣреннаго по судебнымъ дѣламъ, дѣлопроизводителемъ и 2 конторщиками. Увеличеніе штата отдѣла дало возможность болѣе правильно организовать дѣлопроизводство, а увеличеніе въ 1909 году штата помощниковъ повѣреннаго по судебнымъ дѣламъ одною новою должностью помощника повѣреннаго по судебнымъ дѣламъ дало возможность всѣ исковыя дѣла по категоріямъ ихъ сосредоточить: по канцеляріи въ столахъ, а защиту каждой категоріи дѣлъ поручить помощнику повѣреннаго по судебнымъ дѣламъ. Благодаря этой организаціи, каждое дѣло отъ начала до конца находится въ вѣдѣніи одного повѣреннаго. Отсюда, съ одной стороны, заинтересованность каждаго повѣреннаго въ результатахъ своей дѣятельности, съ другой стороны—возможность полнаго учета дѣятельности. Подготовка дѣлъ для защиты въ столахъ производится по указаніямъ юрисконсульта и подъ наблюденіемъ дѣлопроизводителя. Результаты дѣятельности отдѣла указаны въ упомянутомъ приложеніи.

Изъ приложенія этого виденъ постепенный ростъ судебныхъ дѣлъ. Этотъ ростъ, вполнѣ естественный, объясняется, съ одной стороны, постепеннымъ увеличеніемъ эксплоатаціи дороги, съ другой стороны, тѣми недостатками тарифныхъ правилъ, о которыхъ ежегодно и много говорятъ на Общихъ Съѣздахъ представителей русскихъ жел. дорогъ.

Комиссія по выработкѣ проекта Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ одною изъ главныхъ причинъ повсемѣстнаго колоссальнаго роста судебныхъ исковъ признала недостатки нынѣ дѣйствующаго Устава россійскихъ жел. дорогъ.

Ростъ претензій и исковъ за смерть и увѣчье объясняется возрастаніемъ несчастныхъ случаевъ въ зависимости отъ роста эксплоатаціи дороги.

Претензіи за смерть и увѣчье разрѣшаются своевременно.

Наличный штатъ юридическаго отдѣла для достаточной и цѣлесообразно организованной защиты интересовъ казны въ судебныхъ мѣстахъ не достаточенъ.

Вопросъ II.

II. Въ какой мѣрѣ организація счетоводства и отчетности приспособлена для своевременнаго сообщенія распорядительнымъ органамъ свѣдѣній, необходимыхъ для наблюденія за цѣлесообразнымъ ходомъ дѣла, за своевременною остановкою расходовъ неспѣшныхъ и направленіемъ средствъ на удовлетвореніе неотложныхъ потребностей? Выяснить, въ какіе сроки получаются свѣдѣнія о расходахъ, приблизительныя и точныя.

Организація счетоводства и отчетности въ цѣляхъ своевременнаго надзора и учета производимыхъ расходовъ по предварительнымъ и обревизованнымъ даннымъ установлена слѣдующимъ образомъ: по сл. дв. счетоводство и отчетность приспособлены для дачи приблизительныхъ данныхъ по всѣмъ расходамъ, кромѣ поверстныхъ поѣздной прислугѣ, около 25 числа 2-го за отчетнымъ мѣсяца.

Поверстныя—въ первой половинѣ 3-го за отчетнымъ мѣсяца.

По точнымъ даннымъ на расходы, не зависящіе отъ перевозокъ,—въ 1-й половинѣ 3-го за отчетнымъ мѣсяца.

По расходамъ, зависящимъ отъ перевозокъ, по обревизованнымъ даннымъ сл. сб. въ началѣ 6-го за отчетнымъ мѣсяца.

По сл. пути приблизительныя точныя свѣдѣнія производимыхъ расходовъ получаются съ линіи въ службу къ 10—12 числу слѣдующаго мѣсяца; такъ, напримѣръ, за январь—10 февраля.

Въ общемъ, при группировкѣ этихъ данныхъ общее положеніе кредитовъ можно установить по истеченіи мѣсяца т. е. за январь—1-го марта.

Въ сл. т. въ 1908 году введены новые бланки счета заказа, которые даютъ возможность слѣдить за расходами по каждому заказу, при чемъ въ виду ежедневной разноски расходовъ по матрикуламъ, послѣдній можно опредѣлить на участкѣ и въ главныхъ мастерскихъ немедленно же, а расходъ по рабочей силѣ можно установить съ нѣкоторымъ приближеніемъ черезъ три дня. Такимъ образомъ, ближайшее административно-распорядительное лицо имѣетъ возможность слѣдить за расходами тотчасъ же послѣ того, какъ они сдѣланы. Бухгалтеръ сл. т. получаетъ свѣдѣнія спустя 1 мѣсяцъ 10 дней послѣ окончанія отчетнаго мѣсяца.

Данныя на уплату поверстныхъ получаются во 2-мъ мѣсяцѣ за отчетнымъ. Данныя о преміи за сбереженное топливо и за нагонъ поступаютъ на 3-й мѣсяцъ за отчетнымъ; данныя о преміяхъ по малому ремонту, большому ремонту паровозовъ и вагоновъ и за пробѣгъ между капитальнымъ ремонтомъ—въ первыхъ мѣсяцахъ слѣдующаго за отчетнымъ годомъ.

По остальнымъ службамъ данныя о производимыхъ расходахъ имѣются въ первыхъ числахъ слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

Для общаго же на дорогѣ предварительнаго учета эксплоатаціонныхъ расходовъ установлено доставленіе службами въ главную бухгалтерію (для доклада нач. дороги), къ 28-му числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца, предварительныя свѣдѣнія о произведенныхъ расходахъ въ сравненіи со смѣтными ассигно-

ваніями, и къ этому же времени доставляются свѣдѣнія объ исполненной работѣ дороги за то же время.

Для представленія точныхъ данныхъ о расходахъ установленъ срокъ—къ 20-му числу второго за отчетнымъ мѣсяца, въ У. ж. д. такія свѣдѣнія поступаютъ въ первой половинѣ 3-го за отчетнымъ мѣсяца, на практикѣ же срокъ этотъ мало исполняется, но при установленіи указаннаго выше предварительнаго учета расходовъ опозданіе это не представляетъ уже опасности для возможносги регулированія расходовъ.

Обычно точныя данныя о расходахъ поступаютъ въ теченіе 2—3 мѣсяцевъ.

Вопросъ 12.

12. Годовые отчеты, ихъ составъ и недостатки. Запросить заключеніе управленія дороги о желательныхъ измѣненіяхъ въ отчетахъ и смѣтахъ какъ по формѣ, такъ и по существу.

Измѣненіе формы смѣты уже преподано, равно и форма отчета также указана, но остаются не согласованными требованія этихъ двухъ формъ: въ то время, какъ форма смѣты, въ частностяхъ, сильно детализирована, въ отчетѣ оставлены болѣе сжато сведенныя данныя; казалось бы, требованія въ томъ и другомъ случаѣ, въ видахъ удобствъ при пользованіи ими, должны бы быть тождественны въ одинаковыхъ своихъ частяхъ.

II. ОТВѢТЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

Вопросъ 13.

13. Приспособлена ли организація службы сборовъ и способы ея дѣйствія къ тому, чтобы содѣйствовать управленію дороги въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ? Въ какіе сроки доставляются свѣдѣнія о доходахъ, приблизительныя и точныя? Принятыя на дорогѣ основанія для приблизительнаго исчисленія доходовъ?

Считать организацію сл. сб. и способы ея дѣйствія приспособленными къ тому, чтобы содѣйствовать управленію дороги въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ, нельзя, но нѣкоторые способы ея дѣйствій даютъ возможность извлекать свѣдѣнія о доходѣ, перевозкахъ и пробѣгахъ для сравненія съ оборотами предыдущихъ лѣтъ, что сл. сб. и дѣлается ежемѣсячно.

Свѣдѣнія о приблизительномъ валовомъ доходѣ дороги сообщаются по телеграфу въ У. ж. д. (эксплатаціон. отдѣлъ) черезъ 15 дней послѣ отчетнаго мѣсяца, а письменныя свѣдѣнія о количествѣ перевозокъ и доходѣ за нихъ представляются въ центральныя учрежденія (У. ж. д., дѣлопроизводство по сл. сб., отдѣлъ статистика и картографіи М. П. С. и Департаментъ ж. д. дѣлъ, М. Ф.) черезъ 20 дней послѣ отчетнаго мѣсяца.

Исчисленіе мѣсячныхъ доходовъ по перевозкамъ на Ташкентской ж. д. производится нижеслѣдующимъ порядкомъ.

Въ бланкъ вѣдомости о перевозкахъ и доходѣ проставляет-

ся въ графѣ „въ томъ же мѣсяцѣ предшествовавшаго года“ дѣйствительная сумма выручки за какую-либо перевозку, т. е. по пассажирамъ по общему тарифу и по пассажирамъ по воинскому тарифу; эта сумма выручки дѣлится на количество перевозки въ томъ же мѣсяцѣ предшествовавшаго года, полученная въ частномъ средняя ставка съ каждой перевозки (коэффиціентъ) умножается на количество перевозки, которое опредѣлится въ томъ же мѣсяцѣ отчетнаго года, полученное произведеніе и будетъ выручкою (въ рубляхъ) за какую-либо перевозку изъ указанныхъ выше 2-хъ подраздѣленій.

Доходъ же отъ перевозки грузовъ малой скорости, въ виду массовой перевозки хлѣбнаго груза по дорогѣ, исчисляется нижеслѣдующимъ образомъ:

по перевозкамъ хлѣбныхъ грузовъ (по ввозу и вывозу) какъ имѣющимъ короткій пробѣгъ по своей дорогѣ, опредѣлившаяся средняя провозная плата (коэффиціентъ) за извѣстный мѣсяцъ предшествовавшаго года берется отдѣльно отъ средней провозной платы за прочіе грузы, каковая средняя плата, умноженная на количество перевозки этихъ хлѣбныхъ грузовъ въ извѣстномъ мѣсяцѣ отчетнаго года, даетъ выручку за эти перевозки; а опредѣлившаяся средняя плата за прочіе грузы, умноженная на количество перевозки этихъ грузовъ въ извѣстномъ мѣсяцѣ отчетнаго года, даетъ выручку за эти прочіе грузы. Сложенныя эти двѣ выручки вмѣстѣ дадутъ общую сумму дохода отъ перевозки грузовъ малой скорости вообще. При дѣленіи этой суммы на общее количество перевозки грузовъ малой скорости опредѣлится средняя перевозная плата съ грузомъ малой скорости вообще.

При опредѣленіи же дохода по всѣмъ прочимъ статьямъ, эта часть приблизительнаго дохода исчисляется по тому же % отношенію къ доходу по тремъ предыдущимъ статьямъ, какое существовало въ соотвѣтствующемъ мѣсяцѣ предшествовавшаго года (исключая выручки по служебнымъ перевозкамъ за счетъ эксплоатаціонныхъ суммъ и сборовъ $^1/_5$ коп. съ пуда, каковыя выручки въ суммы приблизительнаго валового дохода не включаются).

Опредѣливъ доходъ по всѣмъ прочимъ статьямъ, присоединяютъ къ нему доходъ отъ трехъ предыдущихъ статей и полученная сумма будетъ общей приблизительной валового дохода за извѣстный мѣсяцъ.

Окончательныя свѣдѣнія о доходѣ дороги высылаются въ центральныя учрежденія черезъ $4^1/_2$ мѣсяца послѣ отчетнаго, т. к. необходимо получить свѣдѣнія отъ другихъ дорогъ и свѣрить таковыя.

Вопросъ 14.

14. Можетъ ли служба сборовъ обнаруживать или давать матеріалъ полезный для обнаруженія причинъ, вызывающихъ паденіе доходовъ?

Доложено, что сл. сб. можетъ давать полезный матеріалъ, съ этой цѣлью ежемѣсячно представляютъ начальнику дороги 20 числа слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца сравнительныя съ оборотами предыдущаго года свѣдѣнія о доходѣ, совершенныхъ перевозкахъ и пробѣгахъ съ выдѣленіемъ перевозокъ главнѣйшихъ грузовъ.

Вопросъ 15.

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

Доложено, что взаимоотношенія сл. сб. и главной бухгалтеріи состоятъ въ нижеслѣдующемъ:

а) сл. сб. доставляетъ въ главную бухгалтерію установленные счета на возмѣщеніе сборамъ дороги суммъ временно позаимствованныхъ и ордера на перечисленіе изъ сборовъ дороги, въ соотвѣтствующіе кредитные источники, суммъ эксплоатаціоннымъ сборамъ не принадлежащихъ;

б) сл. сб. доставляетъ въ главную бухгалтерію ежемѣсячно балансъ суммъ въ формѣ выписки изъ вспомогательной книги къ счету № 13 „Управленія своей дороги“, какъ подлежащихъ перечисленію изъ сборовъ дороги и перечисленныхъ, съ показаніемъ на каждое 1-е число остатковъ суммъ не возмѣщенныхъ сборамъ и не перечисленныхъ изъ сборовъ;

в) доставляетъ ежемѣсячно копію свода формы № 2 литера А, объ исчисленномъ валовомъ доходѣ съ указаніемъ по безденежному доходу его составныхъ частей;

г) производитъ ежемѣсячно составленіе записей книгъ сл. сборовъ съ таковыми же главной бухгалтеріи по счету „Управленія своей дороги“.

Взаимоотношенія главной бухгалтеріи и сл. сб. состоятъ въ нижеслѣдующемъ:

1) главная бухгалтерія доставляетъ ежедневно въ сл. сб. для провѣрки сводныя вѣдомости объ оборотахъ главной кассы по приходу станціонной выручки и другихъ суммъ, а также о произведенныхъ главною кассою изъ сборовъ расходовъ и взносахъ въ государственный банкъ и казначейство;

2) при этой провѣркѣ сл. сб. удостовѣряетъ, правильно ли и своевременно ли: а) поступаетъ въ главную кассу станціонная выручка; б) возмѣщаются сборамъ расходы, произведенные станціями за счетъ главной кассы по представляемымъ ей документамъ; в) оправдываются произведенные главною кассою изъ сборовъ уплаты и взносы суммъ въ казначейство: г) сдаются остающіяся за каждый день суммы въ государственный банкъ, на лицевой счетъ дороги;

3) главная бухгалтерія доставляетъ, по мѣрѣ полученія, увѣдомленія государственнаго банка и его отдѣленій о суммахъ, поступившихъ на расчетный счетъ Ташкентской ж. д. и ежемѣсячно—расчетный листъ съ выпискою изъ лицевого счета дороги въ государственномъ банкѣ;

4) для наблюденія за правильностью поступленія станціонной выручки въ главную кассу отъ сборовъ въ главной кассѣ присутствуетъ ея представитель и, въ случаяхъ обнаруженія какихъ-либо разницъ между указаніями въ денежной препроводительной запискѣ и наличными деньгами наблюдаетъ за немедленнымъ составленіемъ актовъ.

Вопросъ 16.

16. Какими нормами опредѣляются смѣтныя назначенія; какими данными или соображеніями руководится управленіе дороги для опредѣленія въ смѣтахъ необходимаго числа и рода служащихъ въ службѣ сборовъ, а также необходимаго размѣра ихъ вознагражденія?

Смѣтныя назначенія опредѣляются установленными комитетомъ управленія дорогъ нормами для всѣхъ сл. сб. за исключеніемъ отдѣленія претензій за переборъ и просрочку, на работы коего назначено указаннымъ комитетомъ по 30 коп. съ каждой отработанной накладной, и канцеляріи сл. и отдѣленія счетоводства, на работы коихъ назначено 29.900 рублей въ годъ.

Опредѣленіе въ смѣтахъ необходимаго числа и рода служащихъ въ сл. сб. и размѣра ихъ вознагражденія производится на основаніи существующихъ въ разныхъ отдѣленіяхъ службы нормахъ работъ и окладовъ служащихъ, при чемъ принимается во вниманіе возможность производства нѣкоторыхъ работъ сдѣльнымъ способомъ, т. е. болѣе дешевымъ.

Вопросъ 17.

17. Какъ урегулировать остатки отъ прежнихъ лѣтъ, устранить позаимствованія изъ эксплоатаціонныхъ сборовъ и перерасходы противъ смѣтъ?

Задолженность прежнихъ лѣтъ можетъ быть урегулирована или путемъ ассигнованія особаго кредита, или списаніемъ со счетовъ остатковъ не урегулированныхъ суммъ бухгалтерскимъ оборотомъ, какъ это уже имѣло мѣсто по отношенію къ военному вѣдомству за перевозку воинскихъ грузовъ, совершенныхъ въ 1905—1906 гг. (см. цирк. У. ж. д. № 1298 отъ 2 іюня 1906 г. и № 57 (11174/776 отъ 27 апрѣля 1907 г.).

Устранить позаимствованія изъ эксплоатаціонныхъ сборовъ дороги возможно, но, въ зависимости отъ различнаго характера позаимствованныхъ суммъ, потребуются и различныя мѣры, а именно:

а) по позаимствованіямъ изъ сборовъ дороги главную категорію по размѣру задолженности сборамъ составляютъ суммы, уплаченныя дорогамъ за перевозку служебныхъ грузовъ, прибывшихъ для надобностей своей дороги.

Для устраненія такихъ позаимствованій предлагается производить денежный расчетъ, т. е. фактическую уплату—только частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, съ казенными жел. дор. расчетъ

не производить, а лишь исчислять причитающіяся въ пользу дорогъ суммы, каковыя по вѣдомости, доставляемой государственному банку, одновременно показывать уплатою (по расч. I категоріи) и удержаніемъ по дополнительнымъ разсчетнымъ вѣдомостямъ III категоріи.

Такой порядокъ расчетовъ съ казенными дорогами, не нарушая временныхъ правилъ относительно производства между желѣзными дорогами расчетовъ при посредствѣ государственнаго банка, не окажетъ вліянія на правильность исчисленія каждою отдѣльною казенною дорогою своего валового дохода, такъ какъ по своду форма № 2, литера А, сумма, полученная дорогою, будетъ показана въ первой графѣ свода, а сумма, удержанная съ дороги—въ третьей графѣ свода, съ поясненіемъ въ примѣчаніи, что „въ томъ числѣ заключается сумма 0 р. 00 к., удержанная обратно такими-то казенными дорогами по перевозкѣ служебныхъ грузовъ“.

Предлагаемый порядокъ, если не устранитъ въ полномъ объемѣ позаимствованія изъ эксплоатаціонныхъ сборовъ дороги, то въ значительной степени ихъ сократитъ.

Для полнаго же устраненія позаимствованій изъ сборовъ дороги, по означенной категоріи, было бы желательно расчеты съ частными дорогами подчинить правиламъ, установленнымъ для расчета съ чужими дорогами по разнымъ расчетамъ III категоріи, производимымъ распоряженіемъ другихъ службъ дороги, т. е. сумма, предназначенная къ уплатѣ, вносится изъ соотвѣтствующаго кредита въ мѣстное казначейство для зачисленія на разсчетный счетъ дороги въ государственномъ банкѣ.

По позаимствованіямъ на уплату разныхъ претензій какъ, напримѣръ: за просрочку въ доставкѣ грузовъ, за недостачу и порчу грузовъ и т. п. было бы желательно имѣть особый кредитъ или операціонный авансъ, изъ коего и пополнялись бы немедленно сборамъ дороги суммы, удержанныя другими дорогами и выплаченныя по приказамъ ел. сб. и ком.;

б) позаимствованія изъ сборовъ дороги на выдачу заемщикамъ ссудъ подъ хлѣбные грузы было бы желательно прекратить, испросивъ открыть кредитъ въ Оренбургской конторѣ государственнаго банка для выдачи ссудъ подъ хлѣбные грузы, что уже введено на Юго-Западныхъ ж. д.

Вопросъ 18.

18. Выяснить долги казенныхъ дорогъ и учрежденій сборамъ; недостатки существующаго на этотъ предметъ

Доложено, что долгъ сборамъ дороги за учрежденіями на 1-е календарное сентября 1910 г. по сл. сб. выражается въ суммѣ 960.052 р. 73 к.

Долговъ за казенными дорогами по сл. сб. на 1-е календарное сентября 1910 г. не имѣется.

порядка; выяснить претензіи и судебные иски къ дорогѣ.

Недостатки существующаго порядка заключаются въ невыполненіи военнымъ вѣдомствомъ сроковъ оплаты предъявленныхъ сл. сб. счетовъ за провозъ воинскихъ чиновъ и грузовъ.

Вопросъ 19.

19. Расчеты по перевозкѣ грузовъ, льготные билеты для учащихся и безплатные билеты; наложенные платежи.

Доложено, что дороги отправленія грузовъ и дороги транзитныя по пути слѣдованія грузовъ, въ особенности частныя желѣзныя дороги, пользуясь предоставленнымъ имъ соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи правомъ, требуютъ перерасчета по отправкамъ, разсчитаннымъ неправильно черезъ 18 мѣсяцевъ послѣ выкупа груза, предоставляя дорогамъ назначенія только 4 мѣсяца на всю переписку по выясненію и на разслѣдованіе въ данныхъ случаяхъ.

Желательно было бы обязать дороги особыми правилами требовать перерасчета не позже какъ черезъ 4 мѣсяца по полученіи подлежащаго расчетнаго матеріала отъ дорогъ назначенія. Указанный четырехмѣсячный срокъ легко можетъ быть соблюденъ дорогами отправленія и транзитными, дорогамъ же назначенія предоставить возможность произвести разслѣдованіе и перерасчетъ въ 22 мѣсячный срокъ по соглашенію о прямомъ сообщеніи (§ 162 Согл. о прям. сообщ.).

Нынѣ существующую скидку на льготные билеты для учащихся, въ зависимости отъ разстоянія поѣздки, въ суммѣ 50 к. и 1 р., желательно замѣнить % скидкой съ тарифной платы, причитающейся за поѣздку, дабы избѣгнуть ошибокъ учрежденій, выдающихъ удостовѣренія на льготный проѣздъ учащихся, изъ-за каковыхъ приходится съ указанными учрежденіями вести очень большую переписку; при проектируемомъ порядкѣ отвѣтственность за ошибки перенесется на агентовъ дорогъ, какъ лицъ болѣе компетентныхъ въ дѣлѣ.

Выдачу безплатныхъ билетовъ желательно замѣнить выдачей удостовѣреній для полученія изъ кассъ станцій билетовъ для проѣзда.

Документы наложенныхъ платежей на предъявителя желательно замѣнить именными, такъ какъ со введеніемъ правилъ о составленіи извѣщеній и свидѣтельствъ о наложенныхъ платежахъ „на предъявителя“ случаи подлоговъ и злоупотребленій увеличились въ значительной степени.

Вопросъ 20.

20. Не слѣдуетъ ли отмѣнить гербовый сборъ съ квитанцій о наложенныхъ платежахъ?

Такъ какъ выдача квитанцій во взысканіи наложенныхъ платежей съ товарополучателей необязательна и товарополучатели, во избѣжаніе уплаты гербоваго сбора, требуютъ квитанціи въ очень рѣдкихъ случаяхъ, то желательно было бы оставить существующій порядокъ взиманія гербоваго сбора съ квитанцій,

потому что отмѣна указаннаго выше сбора, несомнѣнно, повлечетъ за собою постоянное требованіе товарополучателями квитанцій и значительную въ силу этого работу для станцій по заполненію бланковъ квитанцій.

Вопросъ 21.

21. Не слѣдуетъ ли отмѣнить требованіе, чтобы въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ указывались наименованія грузовъ?

Желательно было бы оставить существующій порядокъ помѣщенія указанныхъ свѣдѣній въ свидѣтельство о наложенномъ платежѣ, какъ еще одинъ лишній шансъ противъ возможности подлога свидѣтельствъ: большая часть наложенныхъ платежей соотвѣтствуетъ своею цѣною стоимости груза, а посему для увеличенія платежа на значительныя суммы наименованіе и вѣсъ груза также должны быть измѣнены. Работы по заполненію бланка свидѣтельства о наложенномъ платежѣ вышеуказанными свѣдѣніями не представляетъ для станцій отправленія особаго труда.

Вопросъ 24.

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

Станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій организованы на точномъ основаніи положенія о счетоводствѣ станцій и инструкціи ревизорамъ станціоннаго счетоводства.

Фактическій надзоръ за правильностью производства станціями коммерческихъ операцій возложенъ на ревизоровъ коммерческихъ и станціоннаго счетоводства.

Вопросъ 123.

123. Какими способами устраняется безплатная перевозка товаровъ, при отсутствіи провѣрки ихъ въ п.п. промежуточныхъ между станціями отправленія и назначенія?

Доложено, что наблюденіе за недопущеніемъ безплатной, вопреки дѣйствующимъ правиламъ, перевозки товаровъ производится сл. сб. путемъ постатейнаго сличенія отчетовъ отправленія съ отчетами выдачи въ мѣстномъ сообщеніи и передаточныхъ вѣдомостей съ отчетами выдачи въ прямомъ сообщеніи (матеріальный учетъ) въ цѣляхъ установленія количественной полноты отправленныхъ и прибывшихъ грузовъ.

Правильность поступленія сборовъ устанавливается таксировкой документовъ и сличеніемъ вывѣренныхъ итоговъ операціонныхъ отчетовъ съ отчетами кассовыми.

На недовзысканныя и недовнесенныя суммы предъявляются станціямъ выправки, а по отдѣльнымъ случаямъ пропажи грузовъ въ пути производятся разслѣдованія чрезъ ревизоровъ станціоннаго счетоводства. О случаяхъ невозможности достиженія положительныхъ результатовъ сообщается сл. дв. для окончательнаго выясненія.

Вопросъ 124.

124. Какимъ образомъ осуществляется надзоръ за правильностью составленія документовъ грузовыхъ и денежныхъ, по операціямъ наложенныхъ платежей и ссудной?

Кромѣ фактическаго надзора на линіи черезъ ревизоровъ счетоводства наблюденіе за правильностью составленія документовъ грузовыхъ и денежныхъ, по операціямъ наложенныхъ платежей и ссудной, производится документально сл. сб. путемъ постатейнаго сличенія между собою документовъ по указаннымъ выше операціямъ, съ отчетами отправленія, отчетами выдачи и кассовыми отчетами въ мѣстномъ сообщеніи и съ передаточными листами, отчетами выдачи и расчетнымъ матеріаломъ дорогъ въ прямомъ сообщеніи.

Вопросъ 125.

125. Какъ осуществляется надзоръ за сроками доставки для устраненія возможности предъявленія неправильныхъ исковъ за просрочку въ доставкѣ?

Доложено, что надзоръ за сроками доставки для устраненія возможности предъявленія неправильныхъ исковъ за просрочку въ доставкѣ осуществляется сл. сб. путемъ алфавитныхъ перечней, ведущихся по отправкамъ съ претензіями, заявленными сл. сб. по каждой накладной, постановкой штемпелей о заявленіи претензіи на каждой накладной, и веденіемъ книги сложенія дорогами отвѣтственности за срочную доставку грузовъ.

Всѣ данныя для защиты дѣла въ судѣ сообщаются юридической части сл. сб., о чемъ и дѣлается въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ отмѣтка въ каждомъ дѣлѣ о претензіи поданной отправкѣ.

Вопросъ 130.

130. Какъ контролируется соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ? Установленъ ли контроль товарныхъ поѣздовъ?

Соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ контролируется путемъ постатейнаго сличенія: 1) по грузамъ мѣстнаго сообщенія—отчетовъ отправленія съ отчетами выдачи и вѣдомостями невыданныхъ грузовъ и 2) въ прямомъ сообщеніи:

а) по грузамъ отправленнымъ—сличеніемъ отчетовъ отправленія съ расчетными вѣдомостями и вѣдомостями прибывшихъ, но невыданныхъ отправокъ дорогъ назначенія, и

б) по грузамъ прибывшимъ—сличеніемъ передаточныхъ вѣдомостей съ отчетами выдачи и вѣдомостями невыданныхъ грузовъ станцій назначенія.

Кромѣ того, сл. сб. провѣряетъ путемъ сличенія передаточныхъ вѣдомостей по ст. ст. Кинель и Ташкентъ поотправочно прослѣдованіе по дорогѣ транзитныхъ грузовъ.

Контроль товарныхъ поѣздовъ производится ревизорами станціоннаго счетоводства на выдержку, при чемъ вывѣряется какъ соотвѣтствіе перевозимаго груза документамъ, такъ и правильность вѣса, количества и наименованія.

Вопросъ 132.

132. Каной установленъ надзоръ для устраненія безплатныхъ перевозокъ товаровъ подъ видомъ багажа, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, неимѣющихъ въ дѣйствительности багажа и др. злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ?

Доложено, что недопущеніе безплатной перевозки багажа пассажирами, прописываемаго по билетамъ пассажировъ, въ высшей степени затруднительно, какъ это неоднократно и было высказываемо общимъ съѣздомъ.

Фактическое наблюденіе за недопущеніемъ какъ вышеуказанныхъ, такъ и другихъ злоупотребленій при перевозкахъ пассажировъ и багажа лежитъ на обязанности ревизоровъ станціоннаго счетоводства, а документальное наблюденіе производится сл. сб. при ея учетно-ревизіонныхъ работахъ.

Б. По коммерческой службѣ.

Вопросъ 22.

22. На основаніи обзора документовъ и опроса лицъ, соприкасающихся съ этой службою, особенно же изъ опроса пораіоннаго комитета выяснить, приспособлена ли организація коммерческой службы и способы дѣйствія этой службы для изученія коммерческихъ условій дѣятельности раіона, обслуживаемаго дорогою (на азіатскихъ дорогахъ, сверхъ того, содѣйствуетъ ли она колонизаціи).

Нач. ком. сл. А. В. Боцаловъ доложилъ, что при существующей организаціи и штатахъ коммерческихъ сл. для названныхъ цѣлей онѣ не приспособлены.

Вопросъ 23.

23. Существуютъ ли какія - нибудь сношенія коммерческой службы съ промышленными и торговыми учрежденіями: биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, крупными заводами или фабриками и т. д.?

Такія сношенія существуютъ, но лишь случайныя—по возникающимъ вопросамъ, относящимся къ условіямъ перевозокъ или тарифамъ.

Вопросъ 25.

25. Выяснить, какими данными или соображеніями руководится дорога при опредѣленіи числа и качества лицъ, служащихъ въ коммерческомъ отдѣлѣ, и какими нормами опредѣляется вознагражденіе этихъ служащихъ?

При опредѣленіи числа служащихъ, равно какъ и ихъ вознагражденія, приходится руководствоваться штатными расписаніями по смѣтѣ, и какія-либо измѣненія въ этомъ отношеніи встрѣчаютъ непреодолимыя препятствія какъ въ мѣстныхъ совѣтахъ, такъ и въ послѣдующихъ инстанціяхъ, разсматривающихъ проекты смѣтъ; штатъ служащихъ претензіоннаго дѣлопроизводства опредѣляется въ зависимости отъ количества дѣлъ по претензіямъ по нормѣ, установленной съ 1908 года, въ видѣ опыта на три года условно, такъ какъ мѣстныя особенности, а также характеръ работы дороги (преобладаютъ ли транзитъ или прибытіе или отправленіе, массовыя ли перевозки или мелочныя), имѣютъ большое вліяніе и на характеръ претензій, а слѣдовательно и на сложность дѣлъ. Въ качественномъ отношеніи выборъ служащихъ ком. сл. встрѣчаетъ тѣ же зависящія отъ мѣстныхъ условій и недостаточныхъ ассигнованій затрудненія, что и другія службы.

Вопросъ 26.

26. Какъ инструктируются служащіе на линіи по коммерческой части? Есть ли курсы, издаются ли руководства и т. п?

Инструктированіе линейныхъ агентовъ ведется, прежде всего, путемъ изданія соотвѣтствующихъ наказовъ, приказовъ, инструкцій; но наиболѣе существеннымъ способомъ инструктированія представляется непосредственное личное разъясненіе станціоннымъ агентамъ дѣйствующихъ правилъ и всякихъ въ нихъ измѣненій черезъ ком. ревизоровъ и ревизоровъ станціоннаго счетоводства (послѣдними по станціонному счетоводству и отчетности); къ обязанностямъ ком. ревизоровъ относится систематическое наблюденіе за степенью подготовки линейныхъ агентовъ къ возложеннымъ на нихъ обязанностямъ по коммерческимъ операціямъ, своевременнымъ усвоеніемъ ими вновь издаваемыхъ правилъ или измѣненій въ прежнихъ и надлежащимъ примѣненіемъ ихъ. Такой надзоръ и систематическое инструктированіе для линіи Ташкентской ж. д., въ виду особыхъ условій комплектованія линейныхъ служащихъ, частой смѣняемости ихъ, имѣетъ огромное значеніе; къ сожалѣнію приходится констатировать, что въ этомъ отношеніи управленіе дороги встрѣчаетъ затрудненіе въ недостаточности штата ком. ревизоровъ: 3 человѣка на 2.090 верстъ и 93 станціи, т. е. на каждаго изъ ревизоровъ приходится по 31 станціи, такъ что каждой изъ станцій участка ком. ревизоръ можетъ удѣлить не болѣе одного посѣщенія въ два мѣсяца, между тѣмъ число станцій съ ком. операціями съ каждымъ годомъ увеличивается, вслѣдствіе этого дѣятельность ком. ревизоровъ въ этой области не даетъ тѣхъ результатовъ, какіе представляются необходимыми для болѣе или менѣе полнаго обезпеченія правильной постановки на линіи ком. части.

Для подготовки агентовъ къ линейной службѣ по техническому движенію и коммерческой части въ текущемъ году при управленіи дороги открыты подготовительные курсы.

Вопросъ 28.

28. Существуютъ ли краткіе обзоры коммерческой дѣятельности дороги, на подобіе издаваемыхъ на Екатерининской ж. д.?

Ком. обзоры дѣятельности Ташкентской ж. д. до настоящаго времени не издавались и въ испрошенныхъ по смѣтѣ на 1911 годъ средствахъ для этого отказано; тѣмъ не менѣе къ составленію и изданію такого обзора въ 1911 году предполагается приступить, если представится возможность изыскать для этого какія-нибудь средства.

Вопросъ 29.

29. Какъ организованы вспомогательныя предпріятія? Отчетность этихъ предпріятій и возможное ея упрощеніе.

Изъ вспомогательныхъ предпріятій на дорогѣ существуютъ ссудная операція (подъ хлѣбные грузы) на всѣхъ станціяхъ и складочная—на четырехъ станціяхъ и въ Оренбургскомъ элеваторѣ. Обѣ операціи ведутся станціонными агентами сл. дв., кромѣ операцій въ Оренбургскомъ элеваторѣ, который имѣетъ свой штатъ агентовъ ком. сл. Отчетность сосредоточена въ ссудо-складочномъ отдѣленіи ком. сл., кассовые же обороты какъ станціонные, такъ и по элеватору, производятся черезъ главную бухгалтерію.

Въ виду незначительности операцій, существующая отчетность по операціямъ не сложна и упрощеній не требуетъ.

Вопросы 30, 31 и 32.

30. Считается ли полезнымъ производство самими управленіями дорогъ, или подчиненными имъ органами, операцій: ссудной, складочной и комиссіонной и по исполненію таможенныхъ обязанностей при посредствѣ желѣзнодорожныхъ агентовъ?

31. Если ссудныя операціи будутъ признаны полезны-

Ссудо-складочныя операціи въ отношеніи привлеченія грузовъ на дорогу и доходности предпріятій при настоящемъ ихъ развитіи значенія для дороги не имѣютъ, но для торговли хлѣбной, въ особенности мелкой, безусловно имѣютъ нѣкоторое значеніе, давая средства и возможность мелкимъ хлѣбопромышленникамъ увеличивать свои обороты.

Для операцій дорога пользуется эксплоатаціонными средствами (станціонными сборами), кромѣ того, дорогѣ разрѣшенъ кредитъ и въ государственномъ банкѣ въ размѣрѣ 500.000 р., но въ послѣднемъ пока надобности не встрѣчается. Практикуемый способъ для дороги и выгоднѣе, такъ какъ весь доходъ отъ операцій поступаетъ на счетъ дороги, и проще, такъ какъ отпадаетъ необходимость вести отдѣльные счета и расчеты съ банкомъ.

ми, то изъ какихъ источниковъ слѣдуетъ дорогамъ получать необходимыя для того средства: должны ли онѣ кредитоваться въ Государственномъ Банкѣ, уплачивая процентъ по ссудѣ на общемъ основаніи, или могутъ пользоваться станціонными сборами?

32. Допустимо ли устройство складовъ на казенныхъ дорогахъ за счетъ чистой выручки отъ складочной операціи безъ испрошенія спеціальныхъ кредитовъ?

Складочная операція, въ общемъ, чистой прибыли не приноситъ и потому устройство складовъ за счетъ прибыли по этой операціи на Ташкентской ж. д. не можетъ пока имѣть мѣста.

Вопросъ 33.

33. Не представляется ли полезнымъ сліяніе коммерческой службы со службой движенія?

Сліяніе ком. сл. со сл. дв. представляется мѣрой не только не полезной, но даже вредной, какъ съ точки зрѣнія интересовъ лицъ, пользующихся услугами дорогъ, такъ и въ отношеніи правильной постановки дѣла ком. эксплоатаціи дороги сл. дв., первой и главнѣйшей задачей которыхъ является правильность и безопасность движенія, за которыя лица, поставленныя во главѣ этихъ службъ, несутъ отвѣтственность даже по суду, всегда и прежде всего всѣ свои заботы направляли и будутъ направлять на эту сторону своей дѣятельности, на техническую часть, въ которой всякій, даже незначительный, дефектъ можетъ послужить причиной рѣзкихъ, бьющихъ въ глаза явленій; коммерческая же сторона дѣятельности дорогъ при такихъ условіяхъ является для этихъ службъ второстепеннымъ дѣломъ, которому удѣляется лишь вниманія столько, сколько позволяетъ время и средства, остающіяся послѣ удовлетворенія техническихъ потребностей. Направленіе дѣятельности управленія службъ отразится немедленно и на линейной службѣ; заботливое и бережливое отношеніе къ интересамъ грузохозяевъ замѣнится исключительными заботами о техническихъ обязанностяхъ, всякіе новые запросы къ дорогѣ, оцѣниваемые исключительно съ точки зрѣнія техническихъ удобствъ, получатъ въ своемъ разрѣшеніи одностороннее освѣщеніе, и въ результатѣ пострадаютъ интересы и лицъ, прибѣгающихъ къ услугамъ дорогъ, и самихъ дорогъ. Такія послѣдствія сліянія ком. сл. со сл. дв. неизбѣжны въ силу тѣхъ особыхъ условій, въ которыя поставлена дѣятельность сл. дв., это доказано и опы-

томъ въ прошломъ, который и привелъ въ 1893 году къ необходимости разъединенія функцій по технической и коммерческой части движенія.

Вопросъ 34.

34. Разрабатываются ли на основаніи сношеній съ промышленными и торговыми учрежденіями (биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, заводами, фабриками, и т. д.) какіе-либо тарифные вопросы или условія перевозокъ?

Систематической разработки тарифныхъ вопросовъ и самостоятельныхъ изысканій въ этой области не производится, но по отдѣльнымъ вопросамъ, возбуждаемымъ частными ходатайствами или возникающимъ инымъ путемъ, производятся соотвѣтственныя обслѣдованія и дѣлаются представленія У. ж. д. То же слѣдуетъ сказать и по отношенію къ условіямъ перевозокъ.

Вопросъ 35.

35. Не можетъ ли быть упрощена система тарифовъ и связанная съ ней крайне сложная коммерческая статистика, пользованіе которою до крайности затрудняется ея излишнею детальностью и объемомъ?

Упрощеніе системы тарифовъ представляется крайне необходимымъ и можетъ заключаться въ сокращеніи тарифной номенклатуры, отличающейся чрезмѣрной многочисленностью и дробностью наименованій, въ сокращеніи классификаціи, заключающей въ настоящемъ видѣ 12 основныхъ классовъ тарифа и до пятидесяти дифференціальныхъ и литерныхъ тарифовъ, въ уменьшеніи количества исключительныхъ тарифовъ, въ объединеніи и упрощеніи правилъ и условій примѣненія тарифовъ, въ объединеніи отдѣльныхъ частей тарифа въ одинъ общій и, наконецъ, въ измѣненіи системы изданія дополненій и измѣненій къ тарифамъ. Въ зависимости отъ сокращеній въ тарифной номенклатурѣ можетъ уменьшиться и детальность статистики; но во всякомъ случаѣ разработка ея должна болѣе или менѣе строго соотвѣтствовать тарифной номенклатурѣ, такъ какъ только при этомъ условіи она будетъ въ состояніи удовлетворять своему назначенію при разработкѣ тарифныхъ вопросовъ, печатаніе же и изданіе ея можетъ быть и ограничено опредѣленными рамками.

Вопросъ 36.

36. Въ какой мѣрѣ удобнымъ представляется порядокъ дальнѣйшаго разрѣшенія дѣлъ въ тарифныхъ учрежденіяхъ и въ учрежденіяхъ Министерства Путей Сообщенія?

Вопросъ о порядкѣ разрѣшенія тарифныхъ дѣлъ тѣсно связанъ съ общимъ вопросомъ о порядкѣ разрѣшенія всѣхъ финансовыхъ вопросовъ желѣзныхъ дорогъ, которые въ настоящее время сосредоточены въ учрежденіяхъ М. Ф.

Незначительная роль, отведенная въ этихъ учрежденіяхъ представителямъ М. П. С., лишаетъ это вѣдомство возможности быть хозяиномъ того дѣла, которое ему ввѣрено, осуществлять эксплоатацію на правильныхъ экономическихъ началахъ, изыскивать пути къ развитію доходности дорогъ и къ сокращенію

расходовъ; съ другой стороны, М. Ф., принявшее въ свое время на себя роль руководителя и регулятора всей экономической жизни страны, при разрѣшеніи своихъ всеобъемлющихъ задачъ, стремилось лишь къ возможно полному использованію для этого такого могучаго средства, какъ желѣзныя дороги, мало заботясь о томъ, какъ отразится такая политика на самихъ желѣзныхъ дорогахъ. Достаточно и бѣглаго просмотра многочисленныхъ льготныхъ тарифовъ, установленныхъ въ видахъ обще-государственныхъ пользъ и выгодъ, таможенной политики, насажденія и развитія отечественной торговли и промышленности, чтобы видѣть, какія потери несутъ дороги и казна отъ столь односторонней желѣзнодорожной политики. Компенсируются ли эти потери другими выгодами, получаемыми государствомъ отъ этого, сказать затруднительно.

Вопросъ 124.

24. Какимъ образомъ осуществляется надзоръ за правильностью составленія документовъ грузовыхъ и денежныхъ, по операціямъ наложенныхъ платежей и ссудной?

Надзоръ за правильностью составленія грузовыхъ и денежныхъ документовъ осуществляется путемъ провѣрки этихъ документовъ ревизорами коммерческими и станціоннаго счетоводства по мѣрѣ возможности въ пути или на станціяхъ назначенія, затѣмъ въ сл. сб. (по наложеннымъ платежамъ) и коммерческой (по ссудной операціи) и, наконецъ, путемъ обмѣна съ дорогами свѣдѣніями о всѣхъ случаяхъ замѣченныхъ неисправностей по составленію документовъ по отправкамъ прямого сообщенія.

Вопросъ 129.

129. Что можетъ быть сдѣлано для упрощенія формальностей по пріему и выдачѣ грузовъ?

Обычныя формальности по пріему и выдачѣ грузовъ не сложны; съ другой стороны, являясь важнѣйшими моментами договора о перевозкѣ, формальности эти настолько существенны для интересовъ обѣихъ сторонъ, что всякое отступленіе отъ нихъ представляется рискованнымъ.

Вопросъ 131.

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи при погрузкѣ, перегрузкѣ и выгрузкѣ, всѣ удостовѣ-

Продажа невостребованныхъ грузовъ и багажа сосредоточена въ центральномъ складѣ, куда грузы эти направляются со всѣхъ станцій по истеченіи установленныхъ на выдачу груза сроковъ. При отправленіи этихъ грузовъ станціи представляютъ объ этомъ свѣдѣнія въ ком. сл.; съ другой стороны, центральный складъ ежедневно представляетъ свѣдѣнія о поступившихъ въ него грузахъ; по этимъ даннымъ ведется учетъ поступающихъ на продажу грузовъ. Самая продажа производится, послѣ предварительнаго осмотра груза и оцѣнки спеціально назначаемой для этого комиссіей изъ представителей сл. ком., дв., сб., и

ренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

контроля и завѣдывающаго складомъ, въ присутствіи той же комиссіи.

В. По матеріальной службѣ.

Вопросъ 37.

37. Выяснить размѣръ и состояніе оборотныхъ капиталовъ ж. д.

Наличіе матеріаловъ на Ташкентской ж. д. находилось въ слѣдующемъ положеніи:

	ВСЕГО:	НОВЫХЪ МАТЕРІАЛОВЪ.
на 1-е января 1906 г.	1.413.807 р. 20 к.	1.411.909 р. 77 к.
„ „ „ 1907 г.	3.466.068 „ 14 „	3.460.275 „ 51 „
„ „ „ 1908 г.	5.665.056 „ 71 „	5.507.926 „ 72 „
„ „ „ 1909 г.	8.048.435 „ 42 „	7.592.797 „ 92 „
„ „ „ 1910 г.	8.019.665 „ 21 „	7.399.885 „ 93 „

По журналу К-та У. ж. д. за № 217 отъ 22 января 1910 г. оборотный капиталъ не долженъ превышать 5.030.000 р. Распредѣленіе оборотнаго капитала по группамъ матеріаловъ при семъ прилагается.

Какъ общій принципъ слѣдовало бы ввести, чтобъ дорогамъ, отдаленнымъ отъ центровъ, выдѣленъ былъ оборотный капиталъ на $^1/_3$ большій противъ центральныхъ дорогъ, имѣющихъ возможность чаще оборачивать свой капиталъ.

Вопросъ 38.

38. Какими правилами или нормами опредѣляется количество матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію? Затребовать установленныя на дорогѣ на сей предметъ правила и нормы.

Заготовки на всѣ матеріалы производятся разъ въ годъ, поэтому нормой для заготовки является годовой расходъ плюсъ запасъ до поступленія по слѣдующей конкуренціи. Кромѣ этихъ данныхъ еще принимается во вниманіе установленный минимальный запасъ матеріаловъ по группамъ, но придерживаться этого минимальнаго запаса, въ виду неустановившагося расхода матеріаловъ, является затруднительнымъ.

Заготовки производятся въ годичномъ размѣрѣ и только, когда не хватаетъ матеріала, вызывается или добавочная конкуренція или вызывается конкуренція нѣсколько ранѣе, смотря по условіямъ.

Нормой является расходъ предыдущихъ лѣтъ, главнымъ образомъ, 1908 и 1909 годовъ: но это является не всегда достаточнымъ, такъ какъ, въ общемъ, наблюдается большое увеличеніе расхода матеріаловъ.

Вопросъ 39.

39. Какимъ способомъ заготовляются разные матеріалы и предметы? Практикуется ли хозяйственный способъ или договоры на поставку извѣстныхъ предметовъ по особымъ ордерамъ?

Всѣ матеріалы заготовляются м. сл. по вызову конкуренціи. Былъ только одинъ случай хозяйственной заготовки: заготовка саксаула въ 1908 году; часть заготовки была сдѣлана хозяйственнымъ способомъ. Какъ хозяйственную заготовку, можно разсматривать передѣлку лѣсного матеріала, оставшагося отъ постройки дороги нерасходующагося размѣра въ размѣры ходовые: производилась распиловка лѣсного матеріала.

Заготовка по особымъ ордерамъ имѣется только для матеріаловъ, которые или слишкомъ трудно сохранить, какъ-то бензинъ и смола, или которые слишкомъ разнообразны, чтобы можно было ихъ имѣть въ запасѣ, какъ-то: обмундированіе и типографскія работы. Отчасти этотъ заказъ по ордерамъ примѣняется и въ настоящее время при заказахъ на нѣкоторые матеріалы въ видѣ условія—права увеличивать заказъ отъ 25—40% заказываемаго количества.

Вопросъ 40.

40. Какими правилами или соображеніями опредѣляются наименьшія количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ, и по достиженіи какихъ размѣровъ запасовъ производятся новыя заготовки? Сколько разъ въ годъ производится закупка и какъ разрѣшаются вопросы о закупкѣ? Не затягиваются ли эти разрѣшенія?

Количество матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складѣ, опредѣляется трехмѣсячнымъ запасомъ и смотритель склада долженъ требовать изъ главнаго склада не болѣе трехмѣсячнаго запаса. Трехмѣсячный запасъ опредѣляется отъ годового расхода предыдущаго года. Для южныхъ участковыхъ складовъ Казалинскъ—Ташкентъ дана норма запаса матеріаловъ по расходу за два года 1908 и 1909, при чемъ принимался въ расчетъ и расходъ за 1908 годъ по сосѣднимъ складамъ, такъ какъ условія расхода приблизительно одинаковы. Нормы запаса запасныхъ частей для четырехъ южныхъ складовъ даны по соглашенію съ мѣстными начальниками участковъ тяги; для сѣверныхъ складовъ такого соглашенія еще не имѣется.

Заготовка матеріаловъ производится разъ въ годъ, и только въ случаѣ недостачи матеріаловъ или вызывается конкуренція нѣсколько ранѣе, или по конкуренціи срокъ поставки назначается кратчайшій; въ рѣдкихъ случаяхъ покупается наличной покупкой количество матеріаловъ, необходимое до полученія матеріаловъ по конкуренціи. Такимъ образомъ заготовка производится періодически и только въ случаѣ израсходованія матеріаловъ раньше, чѣмъ предполагалось, заготовка производится

нѣсколько раньше. Въ виду неустановившейся эксплоатаціи и трудности опредѣлить расходъ матеріаловъ по каждому номеру номенклатуры отдѣльно, до сихъ поръ еще не выработанъ минимальный запасъ по каждому номеру номенклатуры, и, хотя есть норма минимальнаго запаса по группамъ, но руководствоваться ею нельзя, въ виду неустановившагося расхода матеріаловъ.

Разрѣшеніе заготовки очень сильно затягивается, вслѣдствіе просмотра заготовочныхъ справочныхъ вѣдомостей службами—потребительницами, но это учтено по плану заготовокъ и на время вызова конкуренціи не имѣютъ значенія. Большое значеніе въ задержкѣ разрѣшенія заготовки иногда имѣетъ совѣтъ управленія, такъ какъ въ случаѣ неодобренія доклада о заготовкѣ приходится откладывать до слѣдующей недѣли, а если одинъ изъ членовъ остается при особомъ мнѣніи, то тогда дѣло переходитъ въ У. ж. д. и откладывается на значительно большій срокъ.

Вопросъ 41.

41. Какое участіе принимаютъ службы — потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнить исчерпываемый запасъ магазина, или, въ виду ненадобности даннаго матеріала, пріостановить возстановленіе запаса?

Службы-потребительницы не принимаютъ участія въ рѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять запасъ матеріала или же нѣтъ. Службы-потребительницы отвѣчаютъ при заготовкѣ только на вопросъ, сколько нужно имъ даннаго матеріала на годъ заготовки. Если имъ не нуженъ матеріалъ, то онѣ и не дѣлаютъ никакихъ отмѣтокъ на посылаемыхъ имъ вѣдомостяхъ. Вопросъ же о томъ, слѣдуетъ ли пополнять запасъ или не слѣдуетъ, рѣшаетъ сама м. сл. Сл. т., наиболѣе заинтересованная въ наличіи матеріаловъ, необходимыхъ для работъ, иногда справляется о наличіи и заявляетъ, что такого то матеріала осталось немного и проситъ принять мѣры къ обезпеченію наличія матеріала, но это рѣдко достигаетъ цѣли, такъ какъ сл. т. заявляетъ только тогда, когда матеріалъ на исходѣ и, если ранѣе не приняты мѣры къ пріобрѣтенію, то все-равно задержка въ пріобрѣтеніи неизбѣжна, такъ какъ на всякую заготовку требуется извѣстный промежутокъ времени въ виду отдаленности Оренбурга отъ промышленнаго центра Россіи.

Вопросъ 42.

42. Какое участіе службы-потребительницы принимаютъ въ исполненіи тѣхъ техническихъ условій, по которымъ запасъ долженъ быть пріобрѣтаемъ?

Въ истолкованіи техническихъ условій, по которымъ производится пріемка матеріаловъ, службы, потребительницы имѣютъ рѣшающее значеніе, такъ какъ въ пріемочныхъ комиссіяхъ обязательно участвуетъ представитель той службы-потребительницы, матеріалъ которой принимается. Въ пріемочномъ актѣ имѣется заключеніе пріемочной комиссіи и очень рѣдко встрѣчается несогласіе членовъ пріемочной комиссіи. Во всякомъ случаѣ, если представитель службы - потребительницы не согласенъ

съ мѣніемъ пріемочной комиссіи, то рѣшеніе вопроса переносится въ совѣтъ или на разсмотрѣніе начальника дороги; а въ этихъ инстанціяхъ рѣшающее значеніе имѣетъ мнѣніе начальника службы-потребительницы и, хотя бы пріемочная комиссія забраковала матеріалъ, а представитель службы-потребительницы настаивалъ на пріемкѣ въ виду пригодности для дѣла матеріала и особенно въ виду срочной надобности въ немъ, то, если нач. службы-потребительницы поддержитъ своего представителя, матеріалъ принимается совѣтомъ или начальникомъ дороги обыкновенно, согласно мнѣнію начальника службы. Если техническія условія не удовлетворяютъ ту или другую службу-потребительницу, то она свободно можетъ внести измѣненія въ техническія условія, переработавъ ихъ соотвѣтственнымъ образомъ и утвердивъ въ совѣтѣ.

Вопросъ 43.

43. Какое участіе принимаютъ службы - потребительницы въ выборѣ образцовъ, по которымъ производятся заказы матеріаловъ или предметовъ?

При заказахъ по образцамъ мат. сл. въ запросахъ поставщикамъ при вызовѣ на конкуренцію предлагаетъ имъ доставить образцы. Эти образцы доставляются въ управленіе мат. сл., гдѣ въ слѣдующій вторникъ послѣ вскрытія заявленій въ совѣтѣ (въ четвергъ), по составленнымъ сравнительнымъ вѣдомостямъ заявленныхъ цѣнъ разсматриваются образцы комиссіей съ непремѣннымъ участіемъ представителей службы-потребительницы, для которой заказывается матеріалъ. Комиссія по выбору образцовъ выбираетъ образецъ и навѣшиваетъ на него ярлыкъ съ печатью и пломбу. При выборѣ образцовъ разногласій не бываетъ и заявленіе представителя службы-потребительницы имѣетъ рѣшающее значеніе. Результаты комиссіи по выбору образцовъ вносятся въ совѣтъ или начальнику дороги на утвержденіе. При неудовлетворительности представленныхъ въ комиссію образцовъ, мат. сл. требуетъ новые образцы. Если же вопросъ объ образцахъ имѣетъ очень большое значеніе, какъ то въ типографскихъ работахъ бумага, то иногда созывается комиссія изъ старшихъ агентовъ дороги для выбора образцовъ. Утвержденіе и въ этомъ случаѣ производится совѣтомъ.

Заказъ выдается по выбраннымъ комиссіей образцамъ; образцы пересылаются въ главный складъ, гдѣ и предъявляются пріемочной комиссіи при пріемкахъ.

Вопросъ 44.

44. Какое участіе принимаютъ службы-потребительницы при пріемкѣ пріоб-

Всѣ матеріалы принимаются пріемочными комиссіями съ представителями отъ службъ-потребительницъ. Составъ пріемочныхъ комиссій и самое учрежденіе ихъ дано въ постоянномъ приказѣ № 64 отъ 2-го апрѣля 1909 года. Изъ приказа видно,

рѣтаемыхъ запасовъ или предметовъ? Есть ли пріемныя комиссіи, какой ихъ составъ и порядокъ работы?

что пріемка матеріала, назначеннаго для одной службы-потребительницы, не можетъ состояться безъ представителя таковой.

Вопросъ 45.

45. Какими правилами руководствуются при опредѣленіи запасовъ или предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія и подлежащихъ устраненію изъ магазиновъ или складовъ? Сколько, какого и на какую сумму негоднаго матеріала имѣется на дорогѣ? Какимъ наивыгоднѣйшимъ способомъ можетъ быть произведена ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

Правилъ для опредѣленія запасовъ или предметовъ, вышедшихъ изъ употребленія и подлежащихъ устраненію изъ магазиновъ или складовъ, на Ташкентской ж. д. не существуетъ въ виду того, что дорога еще новая и особенно большого запаса матеріаловъ, вышедшихъ изъ употребленія, не наблюдается.

Согласно предписанію У. ж. д. за № 33662/16306 отъ 17 декабря 1909 года, въ началѣ 1910 г. была образована комиссія для выясненія ненужнаго матеріала. Работы этой комиссіи закончились актомъ 19-го іюня 1910 года; комиссія нашла, что ненужныхъ для Ташкентской ж. д. матеріаловъ имѣется на 125.856 руб. 28 к., каковые могутъ быть израсходованы на другихъ дорогахъ, и совершенно ненужныхъ на 52.877 руб. 58 коп.

Ликвидація первыхъ можетъ быть произведена передачей на другія дороги, ликвидація вторыхъ продажей съ торговъ.

Вопросъ 46.

46. Какія мѣры принимаются въ случаяхъ, если, по высокой стоимости запасовъ или предметовъ, службы-потребительницы избѣгаютъ пользоваться ими? Въ какой мѣрѣ вслѣдствіе сего загромождены магазины и склады матеріальной службы дороги храненіемъ не нужныхъ прерметовъ и запасовъ?

Случаи, когда вслѣдствіе высокой цѣны службы-потребительницы избѣгаютъ пользоваться матеріалами, наблюдаются.

Въ случаѣ высокой цѣны матеріаловъ и запасныхъ частей, таковыя переоцѣниваются и разница въ стоимости сносится за счетъ убыли.

Загроможденіе магазиновъ и складовъ м. сл. храненіемъ ненужныхъ матеріаловъ наблюдается въ сравнительно незначительной степени, напр. ломъ.

Вопросъ 47.

47. Какимъ образомъ переводятся матеріалы изъ одной категоріи въ другую (наприм. цѣльные желѣзные листы, въ обрѣзки листовъ, старыя шпалы—въ топливо, разные металлическіе предметы—въ ломъ и т. д.)?

Случаи перевода матеріала изъ одной категоріи въ другую въ м. сл. очень рѣдки и являются единичными. Такъ былъ случай перевода изъ категоріи резиновыхъ рукавовъ въ рукава пеньковые, вслѣдствіе порчи отъ жары слоя резины внутри рукавовъ; были случаи перевода тряпки въ старую тряпку отъ долгаго лежанія и подгниванія. Въ такихъ случаяхъ, переводъ изъ одной категоріи въ другую производится актомъ, составленнымъ смотрителемъ склада совмѣстно съ представителемъ службы-потребительницы и представителемъ контроля. Послѣ составленія акта матеріалъ получаетъ новый ярлыкъ и переносится по сортовымъ книгамъ съ прежняго счета на новый счетъ на основаніи акта. Управленіе м. сл. впослѣдствіи оформливаетъ этотъ переводъ внесеніемъ въ совѣтъ управленія дороги.

Большею частію указанные въ программѣ Высшей Комиссіи случаи перевода матеріала изъ одной категоріи въ другую дѣлаются службами-потребительницами и онѣ сдаютъ въ складъ матеріалы въ видѣ обрѣзковъ листовъ, лома различнаго наименованія, негодное обмундированіе и проч.

Вопросъ 48.

48. Выяснить организацію складовъ. Имѣются ли распредѣленія складовъ на отдѣлы, по роду матеріаловъ и ихъ назначенію, по службамъ - потребительницамъ (матеріалы для службы тяги, для службы движенія, обмундированіе, бланки и канцелярскія принадлежности и т.д.)? Личный составъ складовъ.

Участковые склады служатъ для снабженія матеріалами мѣстныхъ станцій съ кореннымъ депо, а также и для снабженія сосѣднихъ участковъ пути, не расположенныхъ на станціяхъ съ коренными депо. Главный складъ снабжаетъ матеріалами участковые склады, всѣхъ начальниковъ участковъ пути лѣсными матеріалами, а также всѣми матеріалами всѣ станціи, не имѣющія коренныхъ депо; снабженіе мелкихъ станцій производится раздатчиками разъ въ мѣсяцъ развозкой мѣсячной нормы. Бузулукскій участковый складъ снабжаетъ всѣхъ начальниковъ участковъ пути матеріаломъ верхняго строенія пути, какъ то, шпалами, рельсами, костылями, стрѣлками и т. д. Всѣ станціи снабжены дровами или саксауломъ непосредственно изъ резервныхъ складовъ, каковые находятся на станціяхъ пріемокъ дровъ.

Такимъ образомъ всѣми матеріалами Ташкентская ж. д. снабжается изъ одного главнаго склада, кромѣ дровъ и матеріаловъ верхняго строенія; снабженіе изъ одного главнаго склада неудобно въ виду того, что приходится снабженіе производить за 1.500 верстъ (Ташкентъ).

Участковые склады не имѣютъ строгаго подраздѣленія на отдѣлы и по роду матеріаловъ, но по возможности, насколько позволяетъ мѣсто въ участковыхъ складахъ, матеріалы распредѣляются по группамъ: запасныя части въ одномъ мѣстѣ, мѣдныя трубы въ другомъ, краски въ третьемъ и т. д.

Въ главномъ складѣ матеріалы распредѣляются по отдѣламъ, но не по службамъ—потребительницамъ, а по роду матеріаловъ: отдѣлъ обмундированія, отдѣлъ запасныхъ частей, и. т д.

Имѣется складъ бланковъ, снабжающій всю линію и управленіе дороги. Находится онъ въ Оренбургѣ; бланки въ складѣ расположены по службамъ—потребительницамъ.

Личный составъ участковыхъ складовъ: смотритель склада и одинъ конторщикъ, артельщикп и два сторожа отъ артели; въ нѣкоторыхъ складахъ въ конторѣ находится еще по одному конторщику и число сторожей увеличено въ зависимости отъ мѣстныхъ условій,

Вопросъ 49.

49. Какія мѣры принимаются для охраны и правильнаго расходованія магазиннаго имущества?

Къ охранѣ магазиннаго имущества, вслѣдствіе еще новизны дороги и незакончившагося устройства ея, принимаются главнымъ образомъ мѣры въ видѣ увеличенія числа сторожей. Случаи открытаго хищенія магазиннаго имущества крайне рѣдки, что отчасти объясняется безлюдностью Ташкентской ж. д. на половинѣ ея протяженія. Болѣе населенные пункты: Ташкентъ и сѣверная часть линіи отъ Актюбинска до Кинеля.

Что же касается до скрытаго хищенія изъ магазиновъ въ видѣ вывоза матеріаловъ вмѣстѣ съ другими матеріалами, незаконныхъ выдачъ и т. д., то таковые случаи тоже наблюдались очень рѣдко, что также объясняется отчасти безлюдностью въ большей части Ташкентской ж. д. и невозможностью, вслѣдствіе того, сбыть матеріалъ, а отчасти и строгимъ учетомъ расходованія матеріала.

Вопросъ 50.

50. Какія правила примѣняются для провѣрки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества? Особенно должно выяснить мѣры къ охраненію запасовъ каменнаго угля такихъ сортовъ, которые при долгомъ лежаніи толстымъ слоемъ подвергаются самовозгоранію.

Для провѣрки цѣлости и сохранности магазиннаго имущества принимаются мѣры въ видѣ ревизій. Ревизіи дѣлаются какъ ревизорами, такъ и смотрителями складовъ. Какъ тѣ, такъ и другіе обязаны представлять результаты повѣрки въ управленіе службы въ видѣ вѣдомостей провѣрокъ. Излишки и недостачи по вѣдомостямъ провѣрокъ списываются смотрителями складовъ въ сортовыхъ книгахъ.

Какъ мѣру цѣлости и сохранности магазиннаго имущества надо разсматривать передачу складовъ артели. Артель отвѣчаетъ за наличіе матеріаловъ и уплачиваетъ за всѣ недостачи матеріаловъ; излишки записываются на приходъ.

Изъ мѣръ къ сохранности матеріаловъ примѣняются пересыпка нафталиномъ мѣховыхъ вещей и суконныхъ, храненіе легковоспламеняющихся въ отдѣльномъ погребѣ и т. д.

Что касается запасовъ каменнаго угля, то, такъ какъ паровозы отапливаются нефтью, таковой расходуется сравнительно въ небольшомъ количествѣ, а потому не имѣется случаевъ долгаго лежанія его и самовозгоранія.

Вопросъ 51.

51. Какія принимаются мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ, и въ случаѣ доставки таковыхъ на своей дорогѣ, принимается ли въ расчетъ стоимость перевозки, причисляется ли къ стоимости заготовленій или покупокъ стоимость перевозки по чужимъ и по своей дорогамъ и фактуруется ли эта стоимость службамъ-потребительницамъ съ тѣмъ, чтобы эти послѣднія уплачивали расходъ по доставкѣ службъ и сборовъ изъ кредитовъ, ассигнуемыхъ службамъ на соотвѣтствующія надобности? Какой примѣняется на дорогѣ служебный тарифъ?

Для возможнаго удешевленія предметовъ принимается мѣра въ видѣ вызова конкуренціи сразу на возможно большую поставку. Такъ, производятся заготовки инструментовъ, желѣза, мѣди и т. д. по одной конкуренціи на каждую группу отдѣльно. Сроки поставки даются для каждаго наименованія номенклатуры соотвѣтственно предполагаемой потребности въ матеріалѣ. Другая мѣра къ удешевленію предметовъ: вызовъ конкуренціи въ наиболѣе благопріятное время; съ этой цѣлью выработана программа вызова конкуренцій, утвержденная совѣтомъ.

Третья мѣра къ удешевленію запасныхъ частей: заказъ таковыхъ главнымъ мастерскимъ Ташкентской ж. д., такъ какъ производство таковыхъ запасныхъ частей обходится дешевле, чѣмъ заказывать на сторонѣ.

Четвертая мѣра: въ случаѣ заявленія поставщиками высокихъ цѣнъ конкуренція признается не состоявшейся и вызывается новая.

Стоимость перевозки принимается только при покупкѣ дровъ, такъ какъ, обыкновенно, предложенія поступаютъ изъ трехъ пунктовъ: Оренбурга, Бузулука, Колтубанки и изъ-за Кинеля. Сравнить выгодность цѣнъ возможно, только принявъ во вниманіе стоимость провоза по своей дорогѣ по служебному тарифу; остальные матеріалы принимаются, обыкновенно, франко Оренбургъ. Стоимость перевозки по своимъ дорогамъ не причисляется къ стоимости заготовокъ и эта стоимость службѣ-потребительницѣ не фактуруется. Всѣ расходы по служебнымъ перевозкамъ относятся на отд. IX.

Служебный тарифъ на Ташкентской ж. д. $^1/_{160}$ коп. съ пуда и версты.

Вопросъ 52.

52. Какими способами удовлетворяются требованія службъ-потребительницъ въ случаяхъ экстр. надобности въ предметахъ, не находящихся въ складахъ,

Въ тѣхъ случаяхъ, когда не имѣется на складахъ какого-либо матеріала, а требуется службой-потребительницей, тогда счетоводство м. сл. даетъ красное—срочное требованіе дѣлопроизводству, и дѣлопроизводство, смотря по срочности или, во-первыхъ, запрашиваетъ мѣстныхъ поставщиковъ по телефону или письменными запросами или же, во-вторыхъ, запрашиваетъ мѣстныхъ и Самарскихъ по телеграфу или почтой, прося заявить цѣны къ опредѣленному дню. По сравненіи цѣнъ дѣлается срочный до-

когда наличная покупка можетъ быть обходится дороже, чѣмъ при нормальномъ заказѣ, но болѣе скорое удовлетвореніе потребности обѣщаетъ выгоды болѣе значительныя, чѣмъ потери при наличной покупкѣ?

кладъ нач. дороги или совѣту и производится покупка съ пріемкой въ главномъ складѣ. Иногда производится покупка въ виду большой срочности, а затѣмъ уже оформливается докладомъ нач. дороги или совѣту. По возможности такіе срочныя покупки относятся за счетъ неисправныхъ поставщиковъ. Обыкновенно, цѣны по такимъ покупкамъ выше цѣнъ по конкуренціи.

Вопросъ 53.

53. Какіе матеріалы и запасы заготовляются и пріобрѣтаются службами - потребительницами помимо матеріальной службы? Способы этого пріобрѣтенія?

Матеріалы, пріобрѣтенные службами-потребительницами помимо м. сл., бываютъ весьма разнообразны; за 1909 годъ общая стоимость пріобрѣтенныхъ службами—потребительницами матеріаловъ выразилась въ суммѣ 535.712 руб. 99 коп.

Эта сумма распредѣляется нижеслѣдующимъ образомъ по группамъ:

37.—Водопроводныя части	40.330	руб.	51	коп.
50.—Камень бутовый	112.303	„	13	„
51.—Кирпичъ строительный . . .	53.054	„	51	„
63.—Медикаменты	26.733	„	86	„
64.—Телеграфныя принадлежности	8.224	„	27	„
по главѣ XIII.—Инвентарные предметы [1])	209.379	„	46	„
по остальнымъ группамъ	95.687	„	25	„

Вопросъ 54.

54. Не представляется ли желательнымъ упрощеніе номенклатуры и уменьшеніе числа типовъ различныхъ предметовъ заготовленія?

Упрощеніе номенклатуры и уменьшеніе числа типовъ различныхъ предметовъ заготовленія крайне желательно. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ службы-потребительницы идутъ навстрѣчу въ этомъ отношеніи. Такъ, сл. п. выработала ассортиментъ лѣсныхъ матеріаловъ, которые значительно уменьшаютъ прежній крайне обширный ассортиментъ, также она выработала ассортиментъ гвоздей и приборовъ. Сл. т. еще не дала такого сокращенія слишкомъ обширнаго ассортимента желѣза сортового, мѣди, стали и др. матеріаловъ.

---

[1]) Оборудованіе мастерскихъ и проч.

Вопросъ 55.

55. Номенклатурныя цѣны. Выгоды и невыгоды ихъ примѣненія. Желательныя измѣненія. Число подраздѣленій номенклатуръ по каждой службѣ и отдѣлу.

Примѣненіе номенклатурныхъ цѣнъ весьма важно и отмѣна ихъ не желательна. Въ м. сл. примѣняются и дѣйствительныя цѣны: это для запасныхъ частей подвижного состава, но уже приступлено къ выработкѣ номенклатурныхъ цѣнъ и по этому отдѣлу. Дѣйствительныя цѣны значительно увеличиваютъ работу счетоводства м. сл., такъ какъ при нихъ приходится открывать нѣсколько счетовъ для одного и того же номера номенклатуры, вслѣдствіе разныхъ цѣнъ; такое открытіе нѣсколькихъ счетовъ на одинъ номеръ номенклатуры неизбѣжно вызываетъ путаницу въ счетоводствѣ (фактуровкѣ и записяхъ па книгамъ). Кромѣ того, службы-потребительницы, получая матеріалъ по дѣйствительнымъ цѣнамъ, никогда не будутъ въ состояніи дать точную смѣту по своимъ кредитамъ, вслѣдствіе постояннаго измѣненія этихъ цѣнъ.

Въ виду такихъ данныхъ надо признать, что существующее веденіе дѣла по номенклатурнымъ цѣнамъ вполнѣ удовлетворительно. Номенклатурныя цѣны утверждаются совѣтомъ и объявляются приказомъ по линіи, по мѣрѣ измѣненія дѣйствительныхъ цѣнъ дѣлаются измѣненія и въ номенклатурныхъ цѣнахъ; измѣненныя номенклатурныя цѣны также проходятъ черезъ совѣтъ.

Вопросъ 56.

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

Личный составъ служащихъ виденъ изъ представляемой вѣдомости. Нужно сказать о комплектованіи служащихъ, что, къ сожалѣнію, приходится брать со стороны лицъ неопытныхъ, въ большинствѣ случаевъ съ низшимъ, или домашнимъ образованіемъ и вовсе не подготовленныхъ къ желѣзнодорожной работѣ, т. к., благодаря окраинному положенію Ташкентской ж. д. удаленной отъ культурныхъ центровъ, и исключительно тяжелымъ условіямъ службы въ смыслѣ дороговизны жизненныхъ продуктовъ, квартиръ и пр., при крайне ограниченныхъ окладахъ содержанія, не представляется возможнымъ привлечь опытныхъ агентовъ съ дорогъ Средней Россіи.

Вопросъ 57.

57. Выяснить, представляется ли необходимымъ содержать особую матеріальную службу. Заключеніе по этому вопросу управленія дороги.

Управленіе дороги считаетъ необходимымъ реорганизовать м. сл. съ цѣлью улучшенія постановки дѣла и предполагаетъ нынѣ обсудить вопросъ о передачѣ линейныхъ участковыхъ складовъ въ вѣдѣніе службъ-потребительницъ.

Вопросъ 88.

88. Распредѣленія и размѣры складовъ топлива па линіи: распредѣленіе мобилизаціонныхъ запасовъ топлива.

Распредѣленіе и размѣръ складовъ топлива на линіи, а также и мобилизаціонныхъ запасовъ топлива, главнымъ образомъ, находится въ рукахъ сл. т., такъ какъ главное топливо—нефть находится въ завѣдываніи сл. т.

Распредѣленіе же топлива для отопленія зданій и вагоновъ находится въ вѣдѣніи м. сл. При чемъ она распредѣляетъ это топливо (дрова и саксаулъ) по линіи: на мелкихъ станціяхъ подъ завѣдываніемъ нач. станцій, а гдѣ есть участковые склады подъ завѣдываніемъ смотрителей складовъ. Распредѣленіе производится изъ резервныхъ складовъ, которые находятся въ зависимости отъ мѣста заготовки: для саксаула—по станціямъ отъ Перовска до Тюмень- Арыка, для дровъ – въ Оренбургѣ и по станціямъ отъ Бузулука до станціи Богатое.

Вопросъ 101.

101. Правила отсортировки негодныхъ или вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ отчужденія.

Правилъ отсортировки негодныхъ или вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ отчужденія на Ташкентской ж. д. еще не выработаны, такъ какъ, въ виду ея недавняго существованія таковыхъ, еще не имѣется въ большомъ количествѣ. Заготовкой запасныхъ частей завѣдываетъ сл. т. и она же въ данное время занята отсортировкой ненужныхъ запасныхъ частей, но работа эта еще не окончена.

Г. По службѣ пути.

Вопросъ 58.

58. Соотвѣтствуетъ ли скорости движенія: вѣсъ рельсъ, размѣръ шпалъ, свойство и количество балласта? Распредѣленіе типовъ верхняго строенія по участкамъ дороги.

Въ настоящее время заканчивается замѣна легкихъ 20 фун. рельсъ на участкѣ Кинель-Оренбургъ и тогда всѣ рельсы будутъ $22^1/_2$ фун., что, при увеличеніи скорости, недостаточно и желательно увеличить вѣсъ хотя бы до $24^1/_3$ ф. въ пог. футѣ, а также увеличить число шпалъ подъ рельсами.

Размѣръ шпалъ установленъ нормальный; балластъ почти по всей линіи хорошаго качества, взятый изъ рѣчныхъ насосовъ, и лежитъ достаточнымъ слоемъ, кромѣ участка Кинель-Оренбургъ, гдѣ его недостаточно, но куда онъ теперь вывозится въ большомъ количествѣ.

Вопросъ 59.

59. Выясненіе способовъ пріобрѣтенія нижняго бал-

Раздѣленія балласта на нижній и верхній не имѣется.

Вывозка балласта производится изъ карьеровъ подряднымъ путемъ по конкуренціи и частью хозяйственно (на 1 и 2 уч.).

ласта и покрывающаго его верхняго. Распредѣленіе карьеровъ по линіи. Способъ производства работъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

Карьеры:

110	вер.	обслуживаютъ	1 участокъ.
186	„	„	2 уч. и часть 3 уч.
363	„	„	4-й и часть 3 уч.
603	„	„	5 и 6 участки.
786	„	„	7 участокъ и часть 8.
917	„	„	8, 9 и часть 10 уч.
1432	„	„	11, 12, часть 13 и 10 уч.
1687	„	„	часть 13, 14 и 15 уч.
1824	„	„	16 и 17 уч.
2090	„	„	18 уч.

Стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ стоимость балласта не включается. Верхняго балласта нѣтъ.

Прилагается графикъ карьеровъ.

Вопросъ 60.

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами нормальное, указанное въ правилахъ содержанія пути, изданныхъ по Ташкентской ж. д. въ 1909 году

Вопросъ 61.

61. Стоимость поддержанія пути при рельсахъ легкихъ и болѣе тяжелыхъ: выгода и невыгода въ содержаніи пути, полученная послѣ введенія тяжелыхъ рельвъ.

Опытовъ и наблюденій по сравненію стоимости содержанія пути при рельсахъ разнаго вѣса не производилось. Во всякомъ случаѣ содержаніе пути при тяжелыхъ рельсахъ будетъ дешевле.

Вопросъ 62.

62. Система смѣны шпалъ.

До настоящаго времени система смѣны шпалъ сплошная поверстная.

Вопросъ 63.

63. Пріобрѣтеніе шпалъ.

Производится непосредственно м. сл. посредствомъ вызова конкуренціи.

Вопросъ 64.

64. Вліяніе качества, размѣровъ и формы шпалъ на стоимость содержанія пути.

Этотъ вопросъ требуетъ для своего выясненія правильно организованныхъ опытовъ при совершенно одинаковыхъ климатическихъ условіяхъ и при одномъ и томъ же штатѣ рабочихъ и до результатовъ опытовъ ничего сказать нельзя.

Вопросъ 65.

65. Пропитка шпалъ, способъ и матеріалъ пропитки, долговѣчность пропитанныхъ и не пропитанныхъ шпалъ?

Шпалы пропитываются растворомъ хлористаго цинка, срокъ гарантіи—8-ми лѣтній. Заводъ въ Оренбургѣ и принадлежитъ Рютгерсу.

Не пропитанныя шпалы лежатъ 4—5 лѣтъ,

Наблюдать долговѣчность пропитанныхъ шпалъ нельзя, ибо онѣ начали укладываться съ 1907 года.

Вопросъ 66.

66. Выясненія условій содержанія пути, которыя позволили бы, по возможности, рѣже ремонтировать путь. Заключеніе по этому вопросу управленія дороги.

Для болѣе правильнаго содержанія пути служитъ переходъ къ попикетному ремонту пути, дающій возможность введенія опредѣленной системы, поддающейся строгому учету и контролю. Переходъ такой уже начатъ, и не касаясь пока вопроса экономіи, которая должна оказаться, нужно сказать, что состояніе пути значительно выиграло.

Вопросъ 67.

67. Способы борьбы съ пучинами, примѣненіе ихъ на дорогѣ, протяженіе пучинистыхъ участковъ.

Пучинъ на дорогѣ сравнительно немного, имѣются на 1, 3, 5, 7, 11 и 18 уч.; борьба ведется, согласно выработанной по сему вопросу инструкціи, и, по мѣстнымъ и климатическимъ условіямъ, борьба не представляетъ собою никакихъ затрудненій.

Вопросъ 68.

68. Способы предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ. Выгода и невыгода снѣгоочистителей. Экономическія данныя о работѣ снѣгоочистителей разныхъ системъ, примѣнявшихся на дорогѣ.

Для предохраненія пути отъ снѣжныхъ заносовъ: переносные щиты, постоянныя зимнія артели, снѣгоочистители.

Снѣгоочистителей на Ташкентской ж. д.: 2 системы Лесли, 4 Бурковскаго и 2 Бьерка. Очистка пути снѣгоочистителями Бурковскаго и Бьерка является выгодной въ отношеніи удешевленія стоимости обыкновенной очистки пути, возможности дольше поддержать движеніе на заносимыхъ участкахъ при сильномъ буранѣ. Снѣгоочистители Лесли даютъ возможность быстрой расчисткѣ при большихъ заносахъ. Сравнительные опыты для выясненія экономическихъ данныхъ о работѣ снѣгоочистителей раз-

ныхъ системъ будутъ произведены на Ташкентской желѣзной д. предстоящей зимой, согласно указаніямъ У. ж. д. отъ 2/3 декабря 1909 года за № 32041/5372 и отъ 3 февраля 1910 г. за № 2938.

Вопросъ 69.

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій хозяйственнымъ или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя, плотничныя, столярныя, печныя, малярныя, стекольныя, кровельныя, слесарныя, трубочистныя, водопроводныя и работы по очисткѣ, отъ мусора и снѣга, мощеніе и т. д. Выгода и невыгода этихъ способовъ и принятые на дорогѣ предѣлы ихъ примѣненія.

На ремонтныя работы выработанъ особый договоръ и расцѣнки. Ежегодно на эти работы вызывается конкуренція по единичнымъ цѣнамъ. При неимѣніи мастеровыхъ на всемъ протяженіи Ташкентской ж. д., вслѣдствіе малонаселенности, способъ производства работъ черезъ рядчиковъ ремонтныхъ работъ для дороги является выгоднымъ.

Производство таковыхъ работъ дѣлается въ предѣлахъ разрѣшенныхъ кредитовъ, безъ особыхъ ограниченій и за отсутствіемъ подрядчиковъ работы большею частью производятся хозяйственно.

Путевыя работы производятся хозяйственно.

Вопросъ 70.

70. Способы заготовленія и пріобрѣтенія службою пути строительныхъ матеріаловъ въ крупныхъ и мелкихъ количествахъ.

Заготовка инструментовъ частью производитъ м. сл., частью сл. п. посредствомъ вызова конкуренціи.

Крупные матеріалы: какъ-то кирпичъ, известь, камень, камень облицовочный, водопроводныя части пріобрѣтаются непосредственно распоряженіемъ сл. п. по конкуренціи. Мелкіе матеріалы, коихъ въ складахъ не имѣется, пріобрѣтаются наличной покупкой по особому разрѣшенію начальника дороги. Всѣ прочіе матеріалы пріобрѣтаются м. сл, а укладочные: рельсы, скрѣпленія, переводы—распоряженіемъ У. ж. д.

Вопросъ 71.

71. Какія правила установлены для заготовки службою пути крупныхъ количествъ матеріаловъ и для пріобрѣтенія ихъ наличною покупкою?

Для пріобрѣтенія крупныхъ матеріаловъ вызывается конкуренція, которая проходитъ черезъ совѣтъ, а иногда въ экстренныхъ случаяхъ путемъ письменныхъ запросовъ. Наличная покупка матеріаловъ производится по рыночнымъ цѣнамъ по особому докладу нач. дороги (вѣдомость наличной покупки).

Вопросъ 72.

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

При полученіи матеріаловъ, заготовляемыхъ непосредственно сл. пути, вызывается на извѣстное число контроль и совмѣстно съ нимъ дѣлается пріемка матеріаловъ. Обыкновенно это дѣлается или начальникомъ участка или его помощникомъ. Пріемка дѣлается на условіяхъ заказа и по техническимъ условіямъ.

Вопросъ 73.

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

Изъ магазиновъ матеріалъ принимается кладовщикомъ по особому требованію, подписанному нач. уч. пути. Количество и стоимость полученныхъ матеріаловъ фактурується м. сл. по номенклатурной цѣнѣ, если она установлена для даннаго матеріала, или по заготовительной цѣнѣ.

Вопросъ 74.

74. Правила пріемки и сдачи излишнихъ матеріаловъ въ магазины матеріальной службы.

Лишніе матеріалы сдаются въ склады м. сл. по фактурамъ по тѣмъ цѣнамъ, по которымъ числятся на отчетѣ сл. п.

Вопросъ 75.

75. Правила отпуска шпалъ и другихъ негодныхъ строительныхъ лѣсныхъ матеріаловъ на отопленіе.

Особыхъ правилъ не существуетъ, но какъ дрова, такъ и шпалы, расходуются по изданнымъ нормамъ. Шпалы даются только агентамъ сл. пути. Прилагаются нормы топлива.

Вопросъ 76.

76. Выяснить размѣры участковъ пути (дистанцій), околотковъ и обходовъ, допустимые по мнѣнію управленія дороги; способъ опредѣленія ихъ предѣльныхъ размѣровъ.

Предѣломъ обходовъ нужно считать 4 вер., а околотковъ 12 вер., съ большимъ протяженіемъ дорожному мастеру управиться трудно, въ виду налагаемыхъ на него обязанностей по надзору за путевыми работами, среди коихъ много такихъ, руководство которыми лежитъ на его обязанности и требуетъ личнаго его присутствія. На Ташкентской ж. д. длина участковъ пути простирается отъ 102 до 135 вер., въ среднемъ, 116 вер. Болѣе длинные участки даже при густомъ движеніи нежелательны, такъ какъ осмотръ участка надолго оторветъ начальника участка отъ его конторскихъ работъ, а при производствѣ большинства работъ хозяйственно, безъ достаточнаго числа десятниковъ, начальн. уч. будетъ слишкомъ трудно слѣдить за работами, что, въ свою очередь, вредно отразится на результатахъ производимыхъ работъ и продуктивности работы нач. участка.

Длина околотковъ доходитъ отъ 10 до 18 вер., артельныхъ участк. отъ 4 до 9 вер. и обходовъ отъ 2,25 до 8 вер., при чемъ длина путевыхъ обходовъ установлена съ такимъ расчетомъ, чтобы путь, проходимый путевымъ сторожемъ въ сутки, не превышалъ 16 вер., согласно существующимъ правиламъ технич. эксплоатаціи ж. д.

Вопросъ 77.

77. Необходимый составъ участковъ пути (старшіе дорожные мастера, или помощники начальниковъ дистанцій).

Въ виду преобладающаго количества хозяйственныхъ работъ на участкѣ, что требуетъ усиленнаго наблюденія, а также, во избѣжаніе задержекъ въ работахъ, личнаго присутствія начальника участка, безусловно нужны помощники для возможнаго замѣщенія во время отлучекъ начальника участка на линію или же для наблюденія за производствомъ работъ. Старшіе дорожные мастера не удовлетворяютъ своему назначенію, вслѣдствіе низкаго уровня образованія вообще дорожныхъ мастеровъ, изъ которыхъ они вербуются. По имѣвшемуся наблюденію старшіе дорожные мастера не приносятъ ожидаемой отъ нихъ пользы и гораздо лучше вмѣсто нихъ держать въ конторѣ нач. уч. чертежника, умѣющаго нивелировать.

Въ настоящее время штатъ участка состоитъ изъ: начальника уч., помощника его, письмоводителя, кладовщика, 2-хъ конторщиковъ и табельщика (относимаго за счетъ работъ); на большихъ станціяхъ смотрители зданій. Кромѣ того, въ каждомъ участкѣ имѣются: слесарь-водопроводчикъ, кузнецъ, молотобоецъ, плотникъ, печникъ и мостовой слесарь (не во всѣхъ участкахъ). Для

присмотра за путемъ—дорожный мастеръ и у него 2 старшихъ рабочихъ и линейные сторожа. У старшаго рабочаго—3 ремонтныхъ рабочихъ,

Вопросъ 78.

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

Мастерскія сл. п. для требующихся отъ нихъ работъ удовлетворяютъ своему назначенію. Работы производятся штатными или поденными рабочими.

Вопросъ 79.

79. Выяснить дѣятельность и необходимое развитіе техническихъ отдѣловъ службы пути.

Техническій отдѣлъ, вырабатывая проекты намѣченныхъ уже работъ, занимается выработкою планомѣрнаго развитія техническихъ средствъ дороги и является непосредственнымъ распредѣлителемъ кредитовъ по новымъ работамъ, VII от. и работъ въ $^1/_5$ коп. Наличный штатъ не удовлетворяетъ текущей потребности и нужно выдѣлить отдѣльныхъ лицъ, которыя могли бы заняться разработкою детальныхъ проектовъ для возможности внесенія точныхъ данныхъ въ проектъ смѣтъ съ полною мотивировкою испрашиваемыхъ суммъ. Временныя для этого силы никогда не могутъ спеціализироваться и удовлетворять своему назначенію. Только при достаточномъ числѣ технически образованныхъ лицъ, вопросъ разработки отдѣльныхъ вопросовъ могъ бы быть поставленъ достаточно высоко, такъ какъ иногда требуются командированія того или иного лица или на мѣсто предполагаемыхъ работъ или же на другую, находящуюся въ равныхъ условіяхъ дорогу, что сейчасъ сдѣлать немыслимо безъ ущерба для дѣлъ.

Вопросъ 80.

80. Не представляется ли возможнымъ упростить или сократить отчетность дорожныхъ мастеровъ и начальниковъ участковъ?

Отчетность дорожныхъ мастеровъ не сложная, тѣмъ болѣе, что они не ведутъ сами табелей (веденіе табелей на Ташк. ж. д. возложено на старшихъ рабочихъ). Что же касается отчетности конторы участковъ, то она вызывается требованіемъ У. ж. д. и въ зависимости отъ таковыхъ требованій дѣлается та или иная работа. Болѣе всего желательно измѣнить систему учета матеріаловъ для работъ и отчетности по нимъ.

Вопросъ 81.

81. Организація техническаго над-

Изъ линейныхъ агентовъ наблюденіе за новыми работами, производящимися, главнымъ образомъ, хозяйственно, все-

зора по новымъ работамъ: въ какихъ предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ службы пути производства новыхъ работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ службы пути.

цѣло ложится на начальника участка и его помощника, смотрителя зданій и отчасти на дорожныхъ мастеровъ, хотя послѣдніе и не обладаютъ достаточными техническими знаніями.

Въ помощь участкамъ даются временные десятники. Крупныя работы требуютъ назначенія отдѣльныхъ производителей работъ, которые, смотря уже по характеру работы, или подчинены начальнику участка пути на правахъ помощниковъ, или уже являются лицами самостоятельными.

Для веденія учета успѣшности работъ ежемѣсячно представляются съ участковъ вѣдомости положенія работъ, съ указаніемъ % исполненнаго и причинъ задержекъ, если таковыя встрѣчаются.

Въ отношеніи производства работъ Ташкентская ж. д. находится въ тяжелыхъ условіяхъ, ибо за отсутствіемъ оптовыхъ подрядчиковъ и даже рядчиковъ, приходится почти всѣ работы вести хозяйственно, непосредственнымъ распоряженіемъ начальника участка.

Д. По службѣ тяги.

Вопросъ 82.

82. Нормы и преміи по расходу топлива паровозами; зависимость этихъ премій отъ состава и вѣса поѣздовъ и отъ исправности хода поѣздовъ.

Нормы расхода топлива устанавливаются по четвертямъ года на основаніи средняго расхода по данному участку за предыдущіе годы и исходя изъ соображеній прежде существовавшихъ нормъ и утвержденныхъ смѣтныхъ ассигнованій. Для пассажирскихъ поѣздовъ норма начисляется на паровозо-версты и на вагоно-версты, при чемъ двѣ оси считаются за одну вагонную единицу; для товарныхъ же на паровозо-версты и на пудо-версты, въ виду составленія поѣздовъ по вѣсу. Для каждаго участка устанавливаются свои нормы въ зависимости отъ средняго состава поѣздовъ и профиля даннаго участка, при чемъ для простоты нормы на парозо-версты приняты одинаковыми для всѣхъ участковъ, такъ какъ въ общемъ количествѣ полагающагося на поѣздъ топлива часть, зависящая отъ паровозо-верстъ, незначительная. За каждый сбереженный пудъ топлива машинистъ получаетъ 10 коп. и помощникъ 5 коп., т. е. вся бригада 15 коп., а за перерасходованный пудъ производятся съ бригады вычеты въ томъ же размѣрѣ. Такая высокая норма премій заставляетъ бригаду внимательно относиться къ расходованію топлива и вліяетъ на пониженіе средняго расхода топлива на 100 паровозо-верстъ.

Вопросъ 83.

83. Нормы и преміи за пробѣгъ паровозовъ между капитальными ремонтами.

На Ташкентской ж. д. установлена премія за пробѣгъ между капитальными ремонтами для паровозовъ, при чемъ наименьшій пробѣгъ, который уже премируется, это 80.000 верстъ, а наибольшій—225.000 для пассажирскихъ паровозовъ и 200.000 для товарныхъ, при чемъ учетъ пробѣга прекращается, если единовременный расходъ по ремонту паровоза превыситъ 900 руб. Въ преміи заинтересованы лица, наиболѣе вліяющія на поддержаніе паровоза въ хорошемъ состояніи, какъ то: паровозныя бригады, мастеръ малаго ремонта, машинистъ-наставникъ, а также администрація участка и ревизоры тяги.

Вопросъ 84.

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

Нормы износа бандажей установлены на Ташкентской ж. д.: 5 мм. прокатъ вмѣстѣ съ выбоинами для пассажирскихъ паровозовъ и 7 мм. для товарныхъ. Иногда, вслѣдствіе случайной мягкости металла, эти предѣлы и превышаются, но это лишь какъ исключительное явленіе и только въ товарныхъ паровозахъ.

Вопросъ 85.

85. Нормы и преміи расходовъ на смазочные матеріалы для паровозовъ и вагоновъ.

Нач. сл. т. доложилъ, что нормы на смазочные матеріалы для паровозовъ устанавливаются на 100 паровозо-верстъ въ опредѣленной суммѣ, выраженной въ рубляхъ, а смазочные матеріалы отпускаются по номенклатурной стоимости. И то и другое объявляется приказами о нормахъ топлива. Сбереженіе выдается паровознымъ бригадамъ въ полномъ размѣрѣ, а перерасходъ въ такомъ же размѣрѣ удерживается.

Вопросъ 86.

86. Какія еще, кромѣ перечисленныхъ въ п. 82-85, преміи установлены на дорогѣ? Положенія объ этихъ преміяхъ.

Кромѣ премій, указанныхъ въ п.п. 82—85, установлены еще преміи: за производительность главныхъ мастерскихъ по большому ремонту паровозовъ, за малый ремонтъ паровозовъ въ депо, за ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ въ главныхъ мастерскихъ и участкахъ тяги.

Преміи поверстныя паровознымъ бригадамъ объявляются приказами о нормахъ топлива, а поверстныя—смазчикамъ, преміи вагоннымъ осмотрщикамъ, ревизіоннымъ слесарямъ и истопникамъ-проводникамъ вагоновъ постояннымъ приказомъ (№ 166 отъ 8/XII—1908 г.).

Премія за нагонъ и опозданіе производится въ размѣрѣ: 5 к. и $2^1/_2$ к. машинисту и его помощнику за каждую минуту пассажирскаго поѣзда и 3 к. и $1^1/_2$ к. за минуту товарнаго.

По вопросу 87

87. Распредѣленіе водоснабженія по линіи; мощность источниковъ и машинъ. Не представляется ли выгоднымъ сдѣлать нѣкоторыя измѣненія въ распредѣленіи водоснабженія для достиженія наименьшей задержки поѣздовъ на станціяхъ и устраненія въ снабженіи паровозовъ водой въ депо?

нач. сл. т. сообщилъ, что распредѣленіе водоснабженія по линіи усматривается изъ представляемой вѣдомости, въ которой указаны также размѣры насосовъ и машинъ, источники водоснабженія и ихъ жесткость въ французскихъ градусахъ. Какихъ-либо задержекъ поѣздовъ изъ-за невыгоднаго распредѣленія органовъ водоснабженія по линіи до сихъ поръ не замѣчалось. Наборъ воды пассажирскихъ паровозовъ производится на опредѣленныхъ фиксированныхъ станціяхъ съ хорошей водой, для которыхъ и указываются въ расписаніи болѣе продолжительныя стоянки. Наборъ воды товарныхъ паровозовъ тоже стараются приноровить къ станціямъ съ хорошей водой и въ большинствѣ случаевъ движенія поѣздовъ по расписанію это и выполняется. Только при слѣдованіи поѣздовъ не по расписанію случаются иногда тѣ или иныя отступленія.

Вопросъ 88.

88. Распредѣленіе и размѣры складовъ топлива на линіи; распредѣленіе мобилизаціонныхъ запасовъ топлива.

Въ вѣдѣніи сл. т. находятся только склады нефти; склады же дровъ, саксаула и угля находятся въ вѣдѣніи м. сл.

Нефтяные резервуары расположены на деповскихъ станціяхъ и имѣютъ слѣдующую емкость:

Самара	на	1.000.000	пуд.
Бузулукъ	„	1.025.000	„
Ново-Сергіевка. . . .	„	150.000	„
Оренбургъ—уч. . . .	„	765.000	„
„ —маст. . .	„	50.000	„
Акъ-Булакъ	„	160.000	„
Актюбинскъ	„	535.000	„
Эмба	„	200.000	„
Челкаръ	„	685.000	„
Саксаульская	„	200.000	„
Казалинсъ	„	540.000	„
Джусалы	„	128.000	„
Перовскъ	„	444.000	„
Чіили	„	103.000	„
Туркестанъ	„	428.000	„
Арысь	„	119.000	„
Ташкентъ	„	275.000	„
Всего на		6.818.000	пуд.

По вопросу 89

89. Уловія и правила для очистки воды.

выясняется, что произведенные анализы воды источниковъ Ташкентской ж. д. показали, что существующая жесткость воды источниковъ и отсутствіе какихъ-либо вредныхъ реагентовъ вполнѣ допускаютъ возможность отказаться отъ установки дорого-стоющихъ опрѣснителей и даже употребленія, путемъ введенія въ котлы, какихъ-либо экстрактовъ для удаленія накипи изъ котловъ паровозовъ, такъ какъ опыты съ примѣненіемъ накипоѣда Ленардсона и экстракта Астафьева обнаружили сильное вспѣниваніе воды въ котлѣ и выбрасываніе ея изъ трубы; для борьбы съ накипью введены болѣе частыя промывки котловъ паровозовъ, а для удаленія механическихъ примѣсей введены отстойные бассейны и простѣйшаго устройства фильтры. Никакой другой очистки воды на Ташкентской ж. д. нѣтъ. Тѣ же источники, которые были неподходящими, вслѣдствіе жесткой воды, управленіе дороги старается замѣнять другими, съ болѣе благопріятной водой, такъ напр. озеро Макъ-Паль съ водокачкой на ст. Камышлы-Башъ для 6 станцій замѣнено водопроводомъ длиною въ $23^1/_2$ версты изъ рѣки Сыръ-Дарьи, а также озеро Челкаръ, откуда питаются 4 станціи, опрѣсняется помощью удержанія въ немъ большого количества весенней воды, приносимой рѣкой Каульджуръ. Кромѣ того, предполагается на ст. Ташкентъ арыкъ Саларъ съ водою, бывшей уже въ дѣлѣ для орошенія, замѣнить арыкомъ Карасу съ чистой водой, а также имѣется въ виду улучшить водоснабженіе изъ рѣки Илекъ съ соленой водой. По проведеніи всѣхъ этихъ мѣропріятій Ташкентская ж. д. не будетъ особенно нуждаться въ средствахъ для очистки воды.

По вопросу 90

90. Условія опредѣленія запасовъ матеріаловъ для ремонтныхъ мастерскихъ и для депо и станцій; распредѣленіе запасовъ матеріаловъ по линіи.

нач. сл. т. доложилъ, что запасы матеріаловъ хранятся въ главномъ Оренбургскомъ и участковыхъ складахъ. Матеріалы по каждой группѣ пріобрѣтаются м. сл. въ опредѣленное время въ количествѣ годовой потребности по частямъ, но съ такимъ расчетомъ, чтобы наличіе было не менѣе $^1/_4$ годового расхода.

Каждый участковый складъ снабжается матеріалами по возможности въ размѣрѣ трехмѣсячной потребности.

По вопросу 91

91. Минимальная норма и распредѣленіе по линіи запасныхъ частей, какъ ходорыхъ, такъ и тре-

нач. сл. т. доложилъ, что запасныя части также пріобрѣтаются м. сл. ежегодно въ количествѣ годовой потребности. Ходовыя части разсылаются по участковымъ складамъ по мѣрѣ израсходованія, также въ размѣрѣ трехмѣсячной потребности. Части, требующіяся нестоль часто, посылаются въ участковые

бующихся не столь часто; въ частности:

а) разныхъ запасныхъ частей паровоза,

б) разныхъ запасныхъ частей вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,

в) колесныхъ скатовъ,

г) бандажей,

д) осей,

е) инструментовъ,

ж) рессоръ,

з) пружинъ,

и) паровозной арматуры,

і) буферовъ,

к) стяжныхъ цѣпей,

л) стяжекъ,

м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

склады по отдѣльнымъ требованіямъ смотрителей участковыхъ складовъ; въ частности: а) топочныя мѣдныя рѣшетки имѣются въ запасѣ въ главномъ складѣ въ размѣрѣ одной на 20 инвентарныхъ паровозовъ; паровыхъ цилиндровъ имѣется въ запасѣ по одному на 30 паровозовъ. Другихъ частей имѣется въ обычномъ количествѣ въ зависимости отъ годового расхода;

б) подшипниковъ имѣется по одному на 4 товарныхъ инвентарныхъ вагона; буксъ имѣется по одной на 20 товарныхъ вагоновъ;

в), г), д) паровозные запасные скаты приписаны и распредѣлены по участкамъ и главнымъ мастерскимъ согласно представляемой вѣдомости. Для ремонта обточки и насадки бандажей скаты посылаются съ участковъ въ главныя мастерскія, взамѣнъ которыхъ участки получаютъ отремонтированные уже скаты въ такомъ же количествѣ, иногда даже авансомъ. Въ зависимости отъ оборудованія нѣкоторые участки обтачиваютъ сами вагонные и товарные паровозные скаты и тѣмъ уменьшается непроизводительный провозъ скатовъ. Бандажи насаживаются только въ главныхъ мастерскихъ и въ Казалинскѣ. Запасъ паровозныхъ бандажей на 1 августа 1910 г. имѣлся: въ главныхъ мастерскихъ 516 шт., въ Казалинскѣ 42 шт. Годовая потребность въ мастерскихъ около 600 шт.; въ Казалинскѣ 120 шт. Оси насаживаются только въ главныхъ мастерскихъ; запасъ ихъ тоже на 1-ое августа—33; годовая потребность—7 шт.,

е) вагонные колесные скаты распредѣлены по участкамъ, сообразно распредѣленію ремонта вагоновъ, именно: въ Ташкентѣ производится періодическій осмотръ и текущій ремонтъ классныхъ вагоновъ сост. № 3, 4, 5, 6 и запасн. 8, 7 и 6 участковъ и частью ($^1/_6$) срочнаго осмотра товарн. вагон. и передача со Средне-Азіатской дор.; въ Оренбургѣ періодич. осмотръ и текущій ремонтъ служебныхъ вагоновъ и запаса для 1—5 уч.; въ Бузулукскомъ участкѣ передача съ Самаро-Златоуст. въ Казалинскѣ часть ($^1/_6$) срочн. осмотръ товарн. вагоновъ и на остальныхъ только незначительный запасъ (3—4 ваг.) и текущій ремонтъ проходящихъ поѣздовъ. Остальной ремонтъ вагоновъ сосредоточенъ въ Оренбургскихъ главныхъ мастерскихъ.

Насадка бандажей производится, главнымъ образомъ, въ главныхъ мастерскихъ и незначительное количество на 5 уч. тяги.

Распредѣленіе запаса 5 уч.—15 шт. Гл. маст.—436.

Смѣна и насадка осей производится лишь въ главныхъ Оренбургскихъ мастерскихъ, кои оборудованы для сей цѣли приспособленіями—запасъ 178 шт.;

ж) рессоръ товарн. вагон. имѣется 1 на 10 ваг.
„ трехосн. пассаж. ваг. 3 „ 2 „
„ четырехосн. спир. 3 „ 1 ваг.
„ „ эллиптич. 1 „ 4 „

з) пружинъ буферныхъ и упряжнаго крюка по одной на два вагона;

и) паровозная арматура, въ среднемъ, одинъ комплектъ на четыре паровоза;

і) буферовъ пассаж. вагоновъ 1 на 4 вагона,
„ товарн. „ 1 „ 5 „

к) стяжныя цѣпи—изъ употребленія изъяты:

л) стяжекъ—пассажир. вагоновъ 1 на 4 вагона,
„ „ „ 1 „ 1 „

м) матеріалы пріобрѣтаются въ размѣрѣ годовой потребности.

На участки посылается трехмѣсячная потребность.

По вопросу 92

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

нач. сл. т. доложилъ, что матеріалы, поступающіе на дорогу, принимаются комиссіей изъ представителей службъ два раза въ недѣлю. Образцы матеріаловъ, требующихъ предварительнаго испытанія, отправляются въ лабораторію при отдѣлѣ заказовъ сл. т. или гл. мастерскія. Остальные матеріалы принимаются по наружному осмотру, руководствуясь техническими условіями или условіями заказа. Матеріалы годные, но отступающіе отъ техническихъ условій, принимаются со скидкой съ поставляемой цѣны въ томъ случаѣ, если они по качествамъ не грозятъ причинить убытки казнѣ.

По вопросу 93

93. Существуетъ ли пріемка отремонтированнаго въ главныхъ мастерскихъ подвижного состава агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ?

доложено, что отремонтированный въ главныхъ мастерскихъ подвижной составъ принимается, обыкновенно, агентами тѣхъ депо, куда онъ поступаетъ. Паровозы принимаются бригадой участка и однимъ изъ старшихъ агентовъ-помощниковъ нач. участка т. или машинистомъ-наставникомъ, и этой же бригадой отвозятся въ горячемъ состояніи въ депо съ поѣздами для уменьшенія непроизводительнаго пробѣга. Пріемка совершается по акту, къ которому прилагаются актъ гидравлическаго испытанія, актъ провѣрки парораспредѣленія и опись инструмента.

Если обнаружатся какіе-нибудь недостатки до пріемки, то они тутъ же исправляются средствами мастерскихъ. Если же послѣ пріемки, но до пробѣга въ 1.000 верстъ, то производятся участкомъ, но за счетъ мастерскихъ. Классные вагоны принимаются старшими агентами участка, или мастеромъ участка, или

старшимъ осмотрщикомъ. Товарные вагоны принимаются Оренбургскимъ участкомъ тяги.

По вопросу 94

94. Средняя продолжительность пребыванія паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта и для средняго ремонта.

доложено, что средній простой въ большомъ ремонтѣ въ настоящее время доведенъ до 119,0 календарныхъ дней (въ 1908 г. онъ былъ 202,3 дней, въ 1909 г. 156,1 дней). Средняго ремонта въ настоящее время нѣтъ, а его работы, обыкновенно, относятся къ подъемкѣ (малому ремонту) и производятся въ депо. Средняя продолжительность ремонта классныхъ вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта—въ предѣлахъ 3—4 мѣсяцевъ, для средняго ремонта 1—1½ мѣс. и періодическаго осмотра товарныхъ вагоновъ до 2-хъ недѣль.

Вопросъ 95.

95. Способы комплектованія мастерскихъ, сообразно съ имѣющейся потребностью въ рабочей силѣ.

Мастеровые для депо и главныхъ мастерскихъ набираются обыкновенно, самими начальниками участковъ тяги и мастерскихъ. У. сл. т. посылаются лишь извѣстные ему хорошіе старшіе слесаря, бригадиры, мастера ремонтовъ и т. п., а также паровозныя бригады въ томъ случаѣ, когда со стороны участковъ тяги поступаютъ заявленія о недостаткѣ въ лицахъ подобныхъ категорій.

Вопросъ 96.

96. Способы установленія расцѣнокъ за работы поденныя, сдѣльныя и часовыя, праздничныя и вообще сверхурочныя.

Поденныя работы существуютъ, главнымъ образомъ, въ участковыхъ мастерскихъ и лишь въ видѣ исключенія въ главныхъ мастерскихъ. Въ послѣднихъ установлены по преимуществу сдѣльныя работы, а въ участковыхъ мастерскихъ сдѣльныя введены только по малому ремонту (на подъемкѣ). Тамъ же, гдѣ установленіе сдѣльныхъ работъ затруднительно по самому роду работъ, какъ напр., для модельщиковъ, размѣтчиковъ и т. п., тамъ имѣются мѣсячные рабочіе или мастеровые, которые набираются изъ лицъ, извѣстныхъ администраціи своей добросовѣстностью. Установленіе поденной платы дѣлается на основаніи предварительной пробы въ предѣлахъ отъ 27 к. до 63 к. для слесарныхъ учениковъ и отъ 72 к. до 1 р. 89 к. для слесарей, при чемъ поденная плата всегда кратна девяти. Сдѣльныя же работы расцѣниваются, согласно расцѣнкамъ на сдѣльныя работы, установленнымъ отдѣльно для главныхъ мастерскихъ и для разныхъ участковъ тяги и утвержденнымъ нач. д. По мѣрѣ примѣненія расцѣнокъ и выясненія ихъ правильности расцѣнки измѣняются или вводятся новыя, при чемъ для пробы часто примѣняются расцѣнки, утвержденныя нач. т. на 3 мѣсяца или нач.

мастерскихъ на 1 мѣсяцъ, послѣ чего, если онѣ оказываются подходящими, поступаютъ на утвержденіе нач. д. Въ настоящее время на Ташкентской ж. д. производится коренной пересмотръ всѣхъ существующихъ расцѣнокъ съ нѣкоторымъ измѣненіемъ самой системы расцѣнокъ. Предполагается для главныхъ мастерскихъ оставить штучныя расцѣнки только въ двухъ цехахъ: кузнечномъ и токарномъ; въ остальныхъ же ввести групповыя, а существующія уже групповыя расцѣнки еще болѣе обобщить. При установленіи расцѣнокъ принимаются во вниманіе слѣдующія обстоятельства: 1) оборудованіе цеховъ, 2) условіе работъ на открытомъ воздухѣ или въ закрытомъ помѣщеніи, 3) минимальный и необходимый средній заработокъ мастеровыхъ, 4) существующія ставки на ремонтъ подвижного состава, а затѣмъ по установленіи контролируются величиною заработка (процентами), который приходится на долю мастеровыхъ сверхъ заработанной платы. Что же касается работъ, которыя расцѣнками непредусмотрѣны, то онѣ расцѣниваются по обоюдному соглашенію мастера и бригадира.

Что же касается праздничныхъ работъ и сверхурочныхъ (вечернихъ) занятій, то онѣ расцѣниваются: первые 2 часа считаются по $1^1/_2$, а слѣдующіе по 2 часа; назначаются же они только въ случаѣ экстренной надобности.

Вопросъ 97.

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

Уменьшеніе работъ на участкахъ зависитъ, главнымъ образомъ, отъ движенія. Наличіе бригадъ для паровозовъ и слесарей для ремонта соотвѣтствуетъ, обыкновенно, нѣкоторому среднему движенію. При уменьшеніи движенія (на Ташкентской ж. д. это соотвѣтствуетъ лѣтнему времени года) часть помощниковъ машинистовъ ставится на работы по ремонту паровозовъ, при чемъ ремонтъ ведется тогда усиленно, такъ сказать, въ запасъ, чтобы подготовить подвижной составъ къ предстоящимъ усиленнымъ перевозкамъ. При усиленіи движенія, наоборотъ, ремонтъ ослабляется (кромѣ текущаго, понятно), часть слесарей переводится въ разрядъ помощниковъ машинистовъ II класса, а помощники машинистовъ I кл.—на исп. об. машинистовъ. Этимъ избѣгается необходимость примѣнять крайнія мѣры, какъ сокращеніе числа часовъ работы, или числа рабочихъ дней въ недѣлѣ или, наконецъ, увольненіе за сокращеніемъ штата, а, наоборотъ, поддерживается постоянный контингентъ приспособленныхъ для опредѣленныхъ условій работы и участка и при томъ контингентъ, такъ сказать, довольно эластичный. Что касается использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ въ главныхъ мастерскихъ, то на Ташкентской ж. д. подобнаго случая еще не

было, такъ какъ производительность главныхъ мастерскихъ все растетъ изъ года въ годъ.

Вопросъ 98.

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

Изъ топлива сл. т. принимаетъ непосредственно отъ поставщиковъ только нефтяные остатки для отопленія паровозовъ, называемые просто „нефть". Выборъ производится на основаніи цѣнъ конкурентовъ на нефть, согласно техническимъ условіямъ, и утверждается совѣтомъ дороги. Для пріемки послѣ качественнаго испытанія пробы изъ баржей въ лабораторіи въ Самарѣ, нефть перекачивается въ резервуары Ташкентской ж. д., гдѣ замѣряется и принимается количественно, по объему и удѣльному вѣсу въ зависимости отъ температуры или же послѣ качественной пріемки нефть разливается въ цистерны и принимается по вѣсу. Вся нефть принимается въ Самарѣ. Условія пріема опредѣляются особыми договорами, заключаемыми ежегодно съ каждымъ поставщикомъ.

По вопросу 99

99. Условія и правила выбора и пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

доложено, что, при назначеніи конкуренціи на смазочные матеріалы, поставщиками присылаются образцы, которые подвергаются испытанію въ лабораторіи. Пріобрѣтаются эти матеріалы только наиболѣе удовлетворительные и доступные по цѣнѣ. Принимаются же они, согласно техническимъ условіямъ на общемъ основаніи.

По вопросу 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службою тяги?

доложено, что сл. т. непосредственно пріобрѣтаетъ наличной покупкой матеріалы, имѣющіеся на мѣстномъ рынкѣ только въ случаяхъ неотложной необходимости и отсутствія ихъ въ складахъ м. сл. Они по книгамъ м. сл. не проводятся, а уплачиваются изъ авансовыхъ суммъ нач. т. и разносятся на отдѣльные заказы.

По вопросу 101

101. Правила отсортировки негодныхъ или вышедшихъ изъ употребленія запасныхъ частей и способъ ихъ отчужденія.

доложено, что прибывающія на дорогу запасныя части предварительно осматриваются спеціальнымъ агентомъ сл. т.; несоотвѣтствующія условіямъ заказа бракуются и возвращаются поставщику. Вышедшія изъ употребленія части предлагаются для пріобрѣтенія другими дорогами. Части, пришедшія въ негодность употребляются, какъ матеріалъ для переливки чугуна, мѣди или продаются, какъ ломъ.

Вопросъ 102.

102. Чѣмъ занимаются техническія конторы службы тяги?

Въ кругъ обязанностей паровознаго отдѣла входитъ: а) распредѣленіе паровозовъ по депо, б) расчеты составовъ и времени хода, в) нормы топлива, г) контроль за ходомъ поѣздовъ и статистика опозданій и нагоновъ, д) надзоръ за исправностью работы паровозовъ и разборъ разнаго рода происшествій, е) статистика отказовъ въ паровозахъ и требованій резерва, ж) графическая статистика паровозо-верстъ, паровозо-часовъ и среднихъ коммерческихъ скоростей товарныхъ, маневровыхъ и рабочихъ поѣздовъ, з) графическая статистика дѣйствующихъ, промывочныхъ, больныхъ и запасныхъ паровозовъ, и) статистика колеснаго парка, і) направленіе паровозовъ при поступленіи въ ремонтъ, опредѣленіе класса ремонта и наблюденіе за симъ ремонтомъ и за паровозомъ по выходѣ изъ ремонта, к) конструированіе и испытаніе передѣлокъ въ паровозахъ, л) опыты и спеціальныя наблюденія надъ паровозами.

Въ кругъ обязанностей вагоннаго отдѣла входитъ: а) конвенціонные расчеты, б) статистическая отчетность и всякаго рода свѣдѣнія о ходѣ работъ и о количествѣ приспособленныхъ подъ 900 пуд. нагрузку вагоновъ и платформъ, а также свѣдѣнія о наличіи всѣхъ вагоновъ на дорогѣ, о ситуаціи вагоновъ, объ изъятыхъ изъ службы для ремонта вагоновъ по участкамъ и главнымъ мастерскимъ и о производительности главныхъ и линейныхъ мастерскихъ, в) распредѣлительныя функціи отдѣла, какъ распредѣленіе пассажирскихъ вагоновъ по участкамъ, направленіе вагоновъ въ ремонтъ и наблюденіе за ними, наблюденіе за передачей въ узловыхъ пунктахъ и т. п., г) проектированіе разныхъ способовъ отопленія и освѣщенія вагоновъ, д) конструированіе передѣлокъ вагоновъ и ихъ испытаніе, е) составленіе и веденіе графиковъ, ж) выясненіе различнаго рода недоразумѣній по конструкціямъ, возникающихъ въ связи съ ремонтомъ вагоновъ и заказами запасныхъ вагонныхъ частей.

Въ кругъ обязанностей отдѣла заказовъ входитъ: а) составленіе и исправленіе номенклатуръ запасныхъ частей и матеріаловъ, б) выясненіе годовой потребности запасныхъ частей и матеріаловъ, в) собираніе и систематизація статистическихъ свѣдѣній о расходѣ матеріаловъ за предыдущіе годы, г) выработка техническихъ условій на поставку матеріаловъ, д) участіе въ комиссіяхъ при м. сл. по выбору и утвержденію образцовъ и въ разсмотрѣніи сравнительныхъ вѣдомостей цѣнъ на поставку матеріаловъ и запасныхъ частей, е) участіе въ пріемкахъ запасныхъ частей и матеріаловъ, ж) веденіе всего нефтяного хозяйства.

Въ техническомъ отдѣлѣ производятся: а) составленіе проектовъ и новыхъ чертежей, касающихся оборудованія мастерскихъ и депо, а также водоснабженія и нефтеснабженія линіи,

б) пріобрѣтеніе станковъ и прочихъ предметовъ усиленія и оборудованія Ташкентской ж. д., состоящемъ въ предварительномъ составленіи вѣдомостей необходимыхъ предметовъ, въ выборъ таковыхъ по конструкціи и цѣлесообразности. Кромѣ того, въ техническомъ отдѣлѣ сосредоточена вся переписка, касающаяся работы личнаго состава водокачекъ и самихъ водокачекъ т. е. по доставленнымъ съ водокачекъ свѣдѣніямъ ежемѣсячно дѣлается подсчетъ количества воды, поданной на станціи и количества израсходованной нефти на отопленіе постоянныхъ котловъ. Техническій отдѣлъ наблюдаетъ за своевременнымъ полнымъ и наружнымъ освидѣтельствованіемъ всѣхъ постоянныхъ котловъ, за правильностью веденія записи въ шнуровыхъ книгахъ, разсматриваетъ и составляетъ смѣты на ремонтъ постоянныхъ котловъ, машинъ и насосовъ, а также заботится о своевременномъ заготовленіи предметовъ оборудованія водокачекъ, а также наблюдаетъ за правильнымъ дѣйствіемъ поворотныхъ круговъ, заготовкой запасныхъ частей для таковыхъ и своевременномъ ремонтѣ ихъ.

Вопросъ 103.

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

На Ташкентской ж. д. имѣются главныя мастерскія въ г. Оренбургѣ и 8 участковыхъ мастерскихъ на ст. Бузулукъ, Оренбургъ, Актюбинскъ, Челкаръ, Казалинскъ, Перовскъ, Туркестанъ и Ташкентъ. Работы по ремонту паровозовъ, тендеровъ, вагоновъ и проч. оборудованія дороги распредѣлены между главными и участковыми мастерскими слѣдующимъ образомъ,—

I. По ремонту паровозовъ и тендеровъ.

а) Главныя мастерскія:

1) большой ремонтъ всѣхъ паровозовъ и тендеровъ Ташкентской ж. д.;

2) случайный ремонтъ паровозовъ и тендеровъ при серьезныхъ поврежденіяхъ.

б) Участковыя мастерскія:

1) текущій ремонтъ паровозовъ и тендеровъ,

2) малый ремонтъ (подъемка).

II. По ремонту вагоновъ.

а) Главныя мастерскія:

1) большой ремонтъ всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ,

2) средній ремонтъ всѣхъ пассажирскихъ вагоновъ (въ

рѣдкихъ случаяхъ — каждый разъ по особому распоряженію— производится таковой и въ Ташкентскяхъ мастерскихъ),

3) случайный ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ при серьезныхъ поврежденіяхъ,

4) срочный осмотръ приблизительно 0,9 всего числа осматриваемыхъ товарныхъ вагоновъ.

б) Участковыя мастерскія:

1) текущій ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ,

2) періодическій осмотръ и ревизія буксъ классныхъ вагоновъ (по мѣсту приписки этихъ вагоновъ),

3) срочный осмотръ приблизительно $^1/_{10}$ всего числа осматриваемыхъ товарныхъ вагоновъ—въ Казалинскихъ и Ташкентскихъ мастерскихъ.

III. По колеснымъ работамъ.

а) Главныя мастерскія:

1) обточка и перетяжка шинъ скатовъ паровозовъ и тендеровъ, находящихся въ большомъ ремонтѣ,

2) тоже паровозныхъ и тендерныхъ скатовъ, поступающихъ съ участковъ (главнымъ образомъ съ 1-го, 2-го и 3-го уч.),

3) тоже скатовъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, поступающихъ въ главныя мастерскія для ремонта и осмотра;

б) участковыя мастерскія:

1) обточка и перетяжка шинъ скатовъ паровозовъ и тендеровъ, находящихся въ подъемкѣ на участкахъ, при чемъ часть скатовъ съ 1-го и 2-го (всѣ) и 3-го участ. высылаются для обточки въ главныя мастерскія, съ 4-го и 6-го въ 5 уч. и съ 7-го въ 8 участокъ;

2) обточка остальной части вагонныхъ скатовъ, главнымъ образомъ въ Казалинскихъ и Ташкентскихъ мастерскихъ.

IV. По прочимъ работамъ.

а) Главныя мастерскія:

1) заготовка запасныхъ частей паровозовъ, вагоновъ и тендеровъ,

2) исполненіе заказовъ другихъ службъ,

3) ремонтъ постоянныхъ котловъ,

4) ремонтъ станковъ, машинъ и проч. оборудованія главныхъ мастерскихъ.

б) Участковыя мастерскія:

ремонтъ насосовъ водокачекъ и нефтекачекъ, машинъ, станковъ и проч. оборудованія депо.

Изъ 2357 товар. вагоновъ, осмотрѣнныхъ въ 1910 (до 1 августа) году, въ главныхъ мастерскихъ было осмо-

трѣно 2186, въ Казалинскихъ—40 и въ Ташкентскихъ 131 вагонъ.

Съ расширеніемъ главныхъ мастерскихъ предполагается распредѣлить работы по ремонту слѣдующимъ образомъ:

а) главныя мастерскія:

1) большой ремонтъ всѣхъ товарныхъ и классныхъ вагоновъ,

2) средній ремонтъ $^4/_5$ всего количества классныхъ вагоновъ,

3) періодическій осмотръ $^1/_5$ всего количества классныхъ вагоновъ,

4) срочный осмотръ $^2/_3$ всего количества товарныхъ вагоновъ;

б) участковыя мастерскія:

1) текущій ремонтъ классныхъ и товарныхъ вагоновъ,

2) средній ремонтъ и періодическій осмотръ классныхъ и товарныхъ вагоновъ (въ Казалинскихъ мастерскихъ—срочный осмотръ $^1/_6$ всего количества товарныхъ вагоновъ), въ Ташкентскихъ мастерскихъ—средній ремонтъ $^1/_5$ количества классныхъ вагоновъ, періодическій осмотръ $^4/_5$ количества классныхъ вагоновъ и срочный осмотръ $^1/_6$ количества товарныхъ вагоновъ.

Вопросъ 104.

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

Для усиленія имѣвшагося на 1/I—1910 г. оборудованія главныхъ и линейныхъ мастерскихъ въ 1910 году были пріобрѣтены, пріобрѣтаются и предполагается пріобрѣсти слѣдующіе предметы, въ числѣ которыхъ имѣются, главнымъ образомъ, быстроходные станки.

I. Для главныхъ мастерскихъ:

а) пріобрѣтены:

1 автоматическій станокъ для точки кулиссъ, буксъ, цапфъ и плоскостей,

1 станокъ для расточки на мѣстѣ паровозныхъ цилиндровъ,

1 комплектъ подъемныхъ козелъ Беккера,

оборудованіе никкелировочной,

2 печи—рессорная и для цементаціи;

б) пріобрѣтены, но не получены:

1 станокъ для обточки шеекъ вагонныхъ и тендерныхъ полускатовъ,

2 токарно-винторѣзныхъ станка системы Нортона,

1 горизонтально-сверильно-шарошечный станокъ,

1 вертикальный свободно стоящій сверлильный станокъ,

быстроходный приводный вертикальный свободно-стоящій сверильный станокъ,

1 вертикально-фрезерный станокъ,

1 токарный 4-хъ шпиндельный станокъ,

1 продольно-фрезерный станокъ съ гориз. и вертик. фрезерн. шпинделями,

1 передвижной сверлильный станокъ,

1 токарно-винтор. патронно-центровой станокъ съ электромоторомъ,

1 продольно-строгальный станокъ,

16 переносныхъ электрич. сверлильныхъ машинокъ,

2 станка для насѣчки напильниковъ,

2 паровыхъ молота вѣсомъ бабы около 22 пуд.

2 электрическихъ мотора на 10 л. с. каждый,

1 кранъ Ферберна на колоннѣ для нагрузки и выгрузки скатовъ,

2 мостовыхъ подъемныхъ крана въ $3^1/_2$ тонны каждый для паровозо-сборной,

2 комплекта подъемныхъ козелъ Беккера,

оборудованіе шлифовальной при никкелировочной,

измѣрительный инструментъ и электрическіе измѣрительные приборы,

1 зикъ-машина для жестяныхъ работъ,

1 гидравлическій прессъ для испытанія дымогарныхъ трубъ,

1 приборъ Морзе и Дикстеръ для исправленія гнѣздъ клапановъ и золотниковъ на мѣстѣ,

прочіе мелкіе предметы оборудованія;

в) предполагается въ 1910 году пріобрѣсти:

1 станокъ для расточки на мѣстѣ паровозныхъ цилиндровъ,

1 токарно-винторѣзный станокъ сист. Нортона,

1 продольно-строгальный станокъ,

1 универсальный станокъ для изготовленія фрезъ,

2 формовочныхъ станка,

2 верстачныхъ наждачно-точильныхъ станка,

4 наждачныхъ станка для обточки плоскостей напильниковъ, шлифовки коническихъ и цилиндрическихъ предметовъ,

1 электрич. моторъ на 30 л. с.;

II. Для участковыхъ мастерскихъ:

а) пріобрѣтены:

2 продольно-строгальныхъ станка,

3 комплекта козелъ Беккера,

1 печь для цементаціи въ Челкарѣ;

б) пріобрѣтены, но не получены:

4 токарно-винторѣзныхъ станка, изъ нихъ 2 систем. Нортона,
3 вертикально-сверлильныхъ станка,
1 поперечно-строгальный станокъ,
ручной строгальный станокъ,
гидравлическій прессъ для испытанія упряжныхъ приборовъ,
подъемники для установки скатовъ на станкахъ въ Челкарѣ и Актюбинскѣ;

в) предполагается пріобрѣсти измѣрительный инструментъ.

При заказѣ вышеуказанныхъ станковъ имѣлась и предполагается имѣть въ виду возможность работы съ большой скоростью рѣзанія.

По вопросу 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и, съ хозяйственной точки зрѣнія, выгодно существующее депо, и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

доложено, что распредѣленіе депо на Ташкентской ж. д. нужно признать неправильнымъ на 2-хъ перегонахъ: Актюбинскъ-Эмба и Эмба-Челкаръ. Эти два перегона наиболѣе длинные на дорогѣ—первый 180 вер., второй 164 версты—совпадаютъ съ болѣе труднымъ профилемъ пути и плохой водой. Товарные поѣзда въ зимнее время и при неблагопріятныхъ условіяхъ погоды находятся въ пути на каждомъ изъ этихъ перегоновъ отъ 20 до 40 часовъ, что не допускается, какъ нарушеніе дѣйствующей нормы нахожденія бригады на паровозахъ, и, кромѣ того, отражается крайне неблагопріятно на общей конъюнктурѣ движенія. Поэтому желательно устройство основного депо на ст. Эмба съ оборотными на ст. Кандагачъ и Беръ-Чогуръ. Длина участка получится 151 верста, что, при трудномъ профилѣ, не будетъ недостаточнымъ. При этомъ получается слѣдующія выгоды: 1) уменьшится число паровозовъ, пользующихся вредной водой, такъ какъ часть паровозовъ изъ депо Актюбинскъ, гдѣ вода очень плахая, перейдетъ въ Эмбу, гдѣ вода сравнительно хорошая; 2) явится возможность убрать изъ Актюбинска совершенно пассажирскіе паровозы.

Въ остальномъ распредѣленіе депо на дорогѣ слѣдуетъ признать правильнымъ.

Вопросъ 106.

106. Не слѣдуетъ ли совмѣстить должность кондукторовъ, обслуживающихъ товарные поѣзда и смазчиковъ?

Совмѣщать должности кондуктора товарнаго и смазчика не слѣдуетъ, такъ какъ эти должности совершенно разныхъ спеціальностей. Уменьшить же надзоръ за товарными поѣздами въ пути, путемъ уменьшенія агентовъ обслуживанія, нежелательно.

Вопросъ 107.

107. Какой способъ смазыванія представляется наиболѣе удобнымъ: станціонными ли служащими или поѣздными?

Лучшимъ способомъ смазыванія слѣдуетъ считать поѣздной, такъ какъ все равно, при введеніи станціоннаго способа смазыванія, для наблюденія за поѣздами и мелкимъ ремонтомъ въ пути необходимъ поѣздной агентъ.

Вопросъ 108.

108. Какія выгоды или неудобства представляетъ подчиненіе мастерскихъ начальникамъ службы тяги?

Объ этомъ вопросѣ нач. сл. т. высказался вполнѣ опредѣленно на XXVII совѣщательномъ съѣздѣ инженеровъ сл. т. Тамъ имъ было заявлено слѣдующее: что касается выгодъ отъ выдѣленія мастерскихъ изъ сл. т., то нѣкоторые полагаютъ, что когда мастерскія и участки объединены въ рукахъ одного лица — нач. сл. т., недостатки произведеннаго въ мастерскихъ ремонта замалчиваются, такъ какъ некому ихъ регистрировать; это въ значительной степени будто бы устранится, когда судьей явится нач. дороги. Съ этимъ согласиться нельзя. Нач. дороги обремененъ самыми разнообразными обязанностями; кромѣ того, въ большинствѣ случаевъ онъ не является лицомъ вполнѣ компетентнымъ въ тяговомъ дѣлѣ. Поэтому онъ едва ли обойдется въ этомъ вопросѣ безъ нач. сл. т. и, слѣдовательно, фактически такимъ судьей явится нач. сл. т., тѣмъ болѣе, что правила технической эксплоатаціи возлагаютъ на него обязанность наблюденія за ремонтомъ подвижного состава. Въ чемъ же преимущество?

Второе соображеніе, которое, обыкновенно, приводится въ пользу выдѣленія мастерскихъ, сводится къ тому, что доколѣ онѣ и участки объединены въ одной службѣ, въ мастерскія могутъ попадать паровозы съ самыми вопіющими неисправностями и это пропадетъ безслѣдно. Но это не такъ. Нач. сл. т. самъ, или черезъ своихъ ближайшихъ сотрудниковъ, всегда можетъ быть освѣдомленъ о состояніи паровозовъ, поступающихъ въ большой ремонтъ. Конечно, онъ ближе къ этому отнесется, чѣмъ нач. дороги, обязанности котораго растворены въ самыхъ широкихъ областяхъ. Тамъ же, гдѣ существуетъ премія, всякій изъянъ паровоза, сдаваемаго въ мастерскія, переводится на звонкую монету и тогда его не станутъ покрывать.

Что касается пріема изъ мастерскихъ, то всякій начальникъ участка заинтересованъ получить хорошій паровозъ, а нач. т. вовсе нѣтъ расчета покрывать грѣхи мастерскихъ.

Кромѣ того, существующее положеніе и дѣйствующія правила нисколько не мѣшаютъ нач. дороги, если онъ имѣетъ досугъ, активно вмѣшиваться въ дѣла мастерскихъ. Но если нач. т. будетъ устраненъ совершенно, то, кажется, получится неудобное положеніе. Изъ практики частныхъ ж. д. извѣстны случаи, когда въ дѣла мастерскихъ, помимо нач. сл. т., вмѣшивалось правленіе

или отдѣльные члены его и ничего, кромѣ самаго сквернаго, изъ этого не выходило.

Что касается починочныхъ заводовъ, то надо думать, что массовое производство даже въ починочныхъ работахъ имѣетъ преимущество. Если мы ремонтируемъ въ мѣсяцъ 3—4 котла, то мы должны отказаться отъ спеціализаціи. Тогда же, когда у насъ имѣется 10—15 котловъ, мы можемъ ввести строгую спеціализацію; а чѣмъ строже будетъ проведена спеціализація, тѣмъ, конечно, съ большимъ правомъ можно разсчитывать на лучшее производство. Поэтому группировка мастерскихъ въ починочные заводы представляется выгодной. Но если починочный заводъ дѣйствительно нужно было бы развиватъ въ большомъ масштабѣ, для обслуживанія нѣсколькихъ дорогъ, то логически мы должны притти къ тому заключенію, что этотъ заводъ, обслуживающій нѣсколько дорогъ, не можетъ быть въ подчиненіи одного нач. дороги. Если создавать такой заводъ, то надо, чтобы заводъ представлялъ отдѣльную административную единицу, подчиненную прямо Министерству. Вопросъ въ томъ и состоитъ, перевѣсятъ ли выгоды спеціализаціи и массовой работы такія громадныя административныя неудобства.

Вопросъ 109.

109. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы тяги? Соотношеніе окладного содержанія и сдѣльныхъ платъ. Какъ регулируется заработокъ? Потребовать положенія и правила о вознагражденіи служащихъ.

Нормы вознагражденія агентамъ сл. т. опредѣляются, согласно штатнымъ расписаніямъ, не выходя изъ предѣловъ смѣтнаго ассигнованія на данный годъ.

Паровозные машинисты и помощники ихъ, кромѣ окладного содержанія, соотвѣтствующаго классамъ, получаютъ поверстныя деньги, премію за топливо и смазку, за ремонтъ паровозовъ и пробѣгъ между 2 капитальными ремонтами.

Сдѣльныя работы оплачиваются по расцѣнкамъ и допускается прибыль свыше 100% поденной платы вообще; для главныхъ мастерскихъ отдѣльно заработокъ, въ среднемъ, около 84% сверхъ поденной платы.

Заработокъ мастеровыхъ регулируется расцѣнками, уменьшеніемъ работъ въ неурочные часы, отдачей извѣстныхъ работъ бригадѣ, въ составъ которой входятъ лишь мастеровые, получающіе поденную плату, сообразно успѣшности и вообще умѣнію работать.

Е. По службѣ движенія.

Вопросъ 110.

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использованія подвижно-

Вагоннымъ хозяйствомъ на Ташкентской ж. д. распоряжаются съ 1909 года нач. отдѣленій сл. дв.

Въ зависимости отъ количества предъявляемаго къ перевозкѣ груза, весь паркъ вагоновъ распредѣляется по отдѣленіямъ.

го состава, въ частности:

а) къ своевременной освѣдомленности о положеніи инвентаря на отдѣльныхъ участкахъ линіи,

б) къ выдѣленію излишнихъ для движенія товарныхъ вагоновъ въ особые парки,

в) въ спеціализаціи поѣздовъ, вообще, и къ перевозкѣ сборныхъ грузовъ, въ частности,

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ.

д) какъ соразмѣряются среднія нагрузки поѣздовъ со скоростями движенія, принимая во вниманіе и допускаемую продолжительность службы паровозныхъ и поѣздныхъ бригадъ и число тормозныхъ вагоновъ. Потребовать всѣ положенія и правила.

Въ періоды слабаго предъявленія груза избытокъ вагоновъ выдѣляется и распредѣляется на стоянку на станціяхъ южной части, не имѣющихъ своей погрузки.

Ежедневно въ 4 часа петербургскаго времени всѣ станціи сообщаютъ въ контору движенія (техн. столъ) и нач. отдѣленій свои отчетныя данныя о наличіи подвижного состава, свѣдѣнія о переходѣ подвижного состава на отдѣл. и обмѣнныя свѣдѣнія съ сосѣдними дорогами.

На основаніи этихъ свѣдѣній по днямъ ведется учетъ конторою движенія наличію подвижного состава на каждомъ отдѣленіи и подвижного состава на каждой станціи, послѣдній учитывается, какъ конторою движенія, такъ и нач. отдѣленій.

Одновременно съ сообщеніемъ ситуаціонныхъ четырехчасовыхъ свѣдѣній, нач. станцій въ періоды слабаго движенія заявляютъ потребность въ подвижномъ составѣ на слѣдующія за отчетными сутки. Соображенія свои нач. станцій въ періоды слабаго движенія обосновываютъ на свѣдѣніяхъ, получаемыхъ отъ грузоотправителей.

Требованія на подвижной составъ удовлетворяются распоряженіями нач. отдѣленій, которые, соображаясь со свѣдѣніями о вагонахъ, освобождающихся послѣ выгрузки, и теченіемъ порожнихъ вагоновъ, немедленно, послѣ сводки ситуаціонныхъ свѣдѣній, дѣлаютъ распоряженіе для обезпеченія подвижнымъ составомъ станцій на слѣдующій за отчетнымъ день. Заявленныя нач. станцій потребности обыкновенно удовлетворяются съ нѣкоторымъ избыткомъ для обезпеченія всей погрузки.

Въ періоды залежей груза нач. отдѣленій распоряженія свои о распредѣленіи вагоновъ подъ нагрузку соображаютъ съ размѣрами остатка груза, старшинствомъ по категоріямъ груза и старшинствомъ очереди ввоза, примѣнительно ст. 52 Уст. и распоряженій, изданныхъ въ развитіе ея.

Техническій отдѣлъ сл. дв., на основаніи суточныхъ четырехчасовыхъ ситуаціонныхъ свѣдѣній, составляетъ суточный рапортъ, ведетъ учетъ наличія подвижного состава на отдѣленіяхъ и устанавливаетъ теченіе порожнихъ для поддержанія надлежащаго наличія подвижного состава на отдѣленіяхъ.

Значительныя затрудненія къ надлежащему веденію вагоннаго хозяйства на Ташкентской ж. д. заключаются въ недостаточности станціонныхъ путей особенно на Оренбургскомъ отдѣленіи, гдѣ всѣ станціи имѣютъ свою погрузку.

Станціонные пути на Ташкентской ж. д. въ 1909 году составляли 18% общаго протяженія дороги. Парковые пути для установки запаса вагоновъ передъ періодами наибольшаго ввоза совершенно отсутствуютъ.

Развитіе станцій съ большой погрузкою: Оренбургъ, Платовка, Сорочинская, Погромное, Бузулукъ, Неприкъ, Богатое—вопросъ

назрѣвшій и требуетъ разрѣшенія въ самомъ непродолжительномъ времени.

Въ виду недостаточности станціоннаго развитія на наиболѣе рабочемъ Оренбургскомъ отдѣленіи, избытокъ вагоновъ въ періодъ слабаго движенія разставляется на малыхъ станціяхъ южной части дороги, наиболѣе пустынной.

По пункту в).

До зимы 1909 г. всѣ попытки установленія спеціализаціи поѣздовъ на Ташкентской ж. д. имѣли слабый успѣхъ. Головная станція дороги—Кинель принадлежитъ не Ташкентской ж. д., а Самаро-Златоустовской. Станція эта, какъ общепризнано, совершенно не соотвѣтствуетъ размѣрамъ работы, которую нужно развивать на ней въ періоды большого грузового движенія.

Результатомъ затрудненій, создавшихся на ст. Кинель въ началѣ хлѣбной кампаніи 1909 г., была постройка ст. Сортировочная Ташкентской ж. д. на 6-й верстѣ отъ Кинеля.

Съ момента открытія этой станціи дѣло спеціализаціи поѣздовъ на Ташкентской ж. д. разрѣшилось до нѣкоторой степени удовлетворительно. Всѣ груженые вагоны сортируются въ поѣзда дальняго слѣдованія и участковые. Ежедневно со ст. Сортировочная отправляется транзитныхъ поѣздовъ 2 и мѣстныхъ участковыхъ 6 поѣздовъ.

Нынѣ разработано положеніе о преміи за составленіе поѣздовъ дальняго хода, которое должно быть введено въ концѣ 1910 г.

Вопросъ организаціи сборныхъ поѣздовъ теоретически разработанъ, отсутствіе же сортировочной платформы на ст. Сортировочная является единственнымъ затрудненіемъ къ осуществленію этого вопроса.

Съ постройкою сортировочной платформы явится возможность всѣ вагоны съ сборнымъ грузомъ (а таковой поступаетъ на дорогу только съ запада), сортировать въ полногрузные вагоны по назначенію на опредѣленныя станціи и въ участковые для раздачи. Положеніе о перевозкѣ сборныхъ грузовъ выработано.

Спеціализація поѣздовъ на Ташкентской ж. д. вводится постепенно по мѣрѣ развитія перевозокъ.

Грузы пассажирской скорости перевозятся съ пассажирскими поѣздами №№ 5 и 6 и почтовыми 3 и 4; съ послѣдними перевозятся туркестанскіе фрукты въ количествѣ до 5-ти вагоновъ ежедневно (іюль, августъ 1910 г.)

Грузы большой скорости перевозятся съ ускоренными товарными поѣздами №№ 31 и 32, въ которыхъ обращаются вагоны для пассажировъ IV класса. Воинскіе поѣзда предвидѣны въ расписаніяхъ и назначаются по мѣрѣ надобности. Живность перевозится въ спеціальныхъ ускоренныхъ товарныхъ поѣздахъ № 33.

Въ періодъ усиленной перевозки туркестанскаго хлопка (до 7 милліон. пудовъ) въ октябрѣ, ноябрѣ, декабрѣ и январѣ назначаются спеціальные хлопковые поѣзда, которые слѣдуютъ безъ пересоставленія на всемъ протяженіи дороги безъ права прицѣпки вагоновъ съ другимъ грузомъ.

Вся полезность спеціализаціи поѣздовъ особо ярко наблюдается на перевозкѣ хлопка. По свѣдѣніямъ Восточнаго комитета, хлопокъ, перевозящійся въ поѣздахъ малой скорости, все протяженіе отъ Черняева до Москвы проходитъ, въ среднемъ, 16½ сутокъ.

Спеціализація поѣздовъ устанавливается частью распоряженіями, издающимися въ книгахъ дѣйствующихъ расписаній, частью отдѣльными распоряженіями (перевозка хлопка).

Въ значительно преобладающей части грузы, отправляемые съ Ташкентской ж. д. (хлѣбные, шерсть, кожи, хлопокъ, рыба мороженая)—отправляются повагонными отправками, слѣдовательно, полногрузными.

Прибываютъ на Ташкентскую ж. д. въ значительной части мануфактурные, галантерейные и другіе товары, каковые слѣдуютъ со сборнымъ грузомъ. Основною мѣрою для достиженія полногрузности вагоновъ со сборными отправками управленіе дороги считаетъ установленіе сортировки сборнаго груза на новой станціи Сортировочная, какъ указано въ п. „в“.

Поѣзда малой скорости на Ташкентской ж. д. съ 1907 г. составляются по вѣсу брутто, при чемъ, по нынѣ дѣйствующимъ распоряженіямъ, вѣсъ поѣзда брутто въ четномъ направленіи установленъ на лѣто 37, зимою 30; въ нечетномъ направленіи лѣтомъ 42 тыс. пуд., зимою 37 на всемъ протяженіи дороги.

Опытъ однообразнаго состава поѣздовъ ведется съ 15-го октября 1909 г.; мѣра эта вызвана недостаточностью путевыхъ устройствъ на станціяхъ перелома составовъ, малымъ количествомъ поѣздовъ на участкѣ съ болѣе легкимъ профилемъ пути, не оправдывавшеюся дѣломъ—маневровою работою по количеству, замедленныхъ слѣдованіемъ грузовъ; однообразіе составовъ поѣздовъ малой скорости на участкахъ съ болѣе легкимъ профилемъ съ значительнымъ успѣхомъ компенсируется службою паровозовъ менѣе мощной конструкціи на легкихъ участкахъ (постр. 1893 г.) и большею скоростью поѣздовъ и, слѣдовательно, выигрышемъ въ пропускной способности, уменьшеніемъ маневровой работы и ускореніемъ слѣдованія груза. Доказательствомъ цѣлесообразности такой мѣры могутъ служить данныя о среднихъ величинахъ полезнаго вѣса товарныхъ и воинскихъ поѣздовъ по годамъ (См. прилож.).

По вопросу 111

111. Какъ регулируется нагрузка и выгрузка во время праздничныхъ дней: взимается ли плата за простой при невыгрузкѣ въ праздничные дни?

нач. сл. дв. доложено, что дѣло погрузки и выгрузки вагоновъ на Ташкентской ж. д. съ марта 1908 года ведется хозяйственнымъ путемъ, т. е. нач. станцій обязаны сами, по мѣрѣ надобности, нанимать рабочихъ. Цѣны на работу устанавливаются, согласно положенію о товаро-станц. работахъ, задѣльныя съ тысячи пудовъ груза—на основаніи актовъ, составляемыхъ на каждой станціи отдѣльно. Для работъ на сортировку сборнаго груза, а также на станціяхъ въ ненаселенныхъ мѣстахъ нанимаются мѣсячные рабочіе, число коихъ регулируется по надобности.

Затрудненія въ пріисканіи рабочихъ наблюдается въ періодъ августа и сентября мѣсяцевъ, когда отчасти еще не окончены всѣ полевыя работы и ведутся усиленныя работы въ навигаціонныхъ пунктахъ (Самара). Въ эти періоды, въ началѣ образованія хлѣбныхъ залежей и развитія работъ по погрузкѣ до предѣла, обыкновенно, рабочіе начинаютъ предъявлять ежедневно новыя требованія о повышеніи платы, переходя на мѣсячную плату, полнаго прекращенія работы по воскресеньямъ и праздничнымъ днямъ и т. д.

Затрудненія эти затяжного характера, обыкновенно, не принимаютъ, вопросы регулируются извѣстной прибавкой платы на опредѣленный періодъ, а вопросъ о полномъ праздничномъ отдыхѣ регулируется наличіемъ на большинствѣ станцій рабочихъ не только христіанъ, но и магометанъ. Но такъ какъ на станціяхъ съ наибольшею своею погрузкою преобладающее населеніе и рабочіе-христіане, то работа въ праздники все же около 10—15% меньше дней будничныхъ. Разница эта, правда, замѣтно уменьшается сравнительно съ предыдущими годами.

Мѣрою для полнаго уравненія работы въ будни и праздники могло бы быть привлеченіе повсемѣстно на работы магометанъ, но мѣра эта обостряетъ отношенія съ мѣстнымъ населеніемъ и въ силу этихъ соображеній такая мѣра не проводится.

Плата съ грузополучателей за простой вагоновъ при невыгрузкѣ взимается за исключеніемъ лишь тѣхъ праздничныхъ дней, въ которые, на основаніи ст. 43 Общ. Устава, станціи закрыты для товарныхъ операцій.

Вопросъ 112.

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему использованію паровозовъ разной мощности и

Какъ указано въ отвѣтѣ по п. г вопроса 110, на всемъ протяженіи Ташкентской ж. д. установленъ однообразный составъ товарныхъ поѣздовъ брутто, при чемъ участки дороги съ болѣе легкимъ профилемъ обслуживаются паровозами постр. 1893 и 1897 г.г. съ кулисою Джоя и, вообще, паровозами болѣе слабой конструкціи,

достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

тогда какъ болѣе трудные, по профилю, участки обслуживаются нормальными паровозами типа 1901 г., недавно прибывшими на дорогу и находящимися въ хорошемъ состояніи. Подталкивающіе паровозы работаютъ на перегонахъ Марычевка—Богатое и Каргала—Сыртъ.

Результатомъ этой мѣры было сокращеніе маневровой работы.

По вопросу 113

113. Какія мѣры принимаются къ возможному уменьшенію пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ?

нач. сл. дв. докладываетъ, что вопросъ о степени необходимости пересылки паровозовъ разрѣшается на мѣстѣ личными или по телефону сношеніями нач. уч. или депо съ нач. данной станціи, а равно съ ближайшими распорядительными станціями. При отмѣнѣ по какимъ-либо причинамъ отправленія поѣзда съ данной станціи выясняется: не предстоитъ ли отмѣна также и встрѣчнаго поѣзда и, вообще, насколько паровозъ отмѣненнаго поѣзда нуженъ въ сосѣднемъ депо. Такимъ образомъ, паровозъ отъ отмѣненнаго поѣзда пересылается резервомъ лишь послѣ выясненія дѣйствительной необходимости такой пересылки.

Нач. отдѣленій сл. дв. также, для уменьшенія пробѣга одиночныхъ паровозовъ, слѣдятъ за равномѣрнымъ движеніемъ товарныхъ поѣздовъ, принимая мѣры къ устраненію рѣзкихъ колебаній въ ихъ количествѣ.

Помимо указанныхъ мѣропріятій, необходимо отмѣтить установленный порядокъ назначенія поѣздовъ въ постоянное обращеніе по періодамъ.

Основываясь на имѣющихся въ управленіи данныхъ о предстоящей работѣ, сл. дв. объявляетъ на каждыя двѣ недѣли номера поѣздовъ, имѣющихъ быть въ постоянномъ обращеніи; сообразно съ этими заданіями сл. т. регулируетъ свои паровозы по участкамъ и слѣдитъ за тѣмъ, чтобы не было пробѣговъ паровозовъ безъ поѣздовъ, исключая, конечно, случаи крайней необходимости.

Имѣя въ виду, что для избѣжанія безполезнаго пробѣга паровозовъ необходимъ самый точный учетъ работы паровозовъ по всѣмъ его категоріямъ и что существующіе отчеты № 3 и 4 даютъ совершенно неточныя данныя въ смыслѣ учета пробѣга поѣздовъ и паровозовъ, управленіемъ Ташкентской ж. д., подъ руководствомъ Восточнаго пораіоннаго комитета, разрабатывается проектъ соединеннаго отчета № 3 и 4, въ коемъ учетъ пробѣга поѣздовъ и паровозовъ, а также учетъ перевезеннаго груза будетъ производиться по участкамъ.

Независимо отъ сего съ 1 января 1910 г. установленъ учетъ пробѣга поѣздовъ и паровозовъ по участкамъ (отчетъ № 3) съ подраздѣленіемъ въ немъ учета паровозовъ по участкамъ дороги и съ подраздѣленіемъ по слѣдующимъ категоріямъ: а) одиноч-

ной тяги, б) двойной тяги, в) на маневрахъ, г) подталкивающій паровозъ, д) на горячемъ резервѣ, і) резервомъ.

Подобный учетъ работы паровозовъ по категоріямъ даетъ возможность слѣдить за пробѣгомъ паровозовъ и въ случаѣ неудовлетворенія принимать соотвѣтствующія мѣры.

По вопросамъ 114 и 115

114. Какія мѣры принимаются для заинтересованія служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ?

115. Какія преміи установлены по сл. движенія? Результаты этихъ премій; положенія о нихъ.

нач. сл. дв. доложено, что циркулярнымъ предписаніемъ У. ж. д., отъ 16/17 февраля 1909 г., № 3578/38, разослано по всѣмъ дорогамъ „*Временное Положеніе о преміяхъ по утилизаціи подвижн. состава*“, одобренное Комитетомъ У. ж. д. по журналу, отъ 29-го октября 1908 г., за № 2543.

На основаніи означеннаго положенія, на Ташкентской ж. д. (какъ и на всѣхъ другихъ дорогахъ) должны быть введены преміи:

№ 1-й за улучшеніе работы товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ,

№ 2-й за успѣшный оборотъ тов. вагоновъ,

№ 3-й за улучшеніе маневровой работы постоянныхъ станц. маневровыхъ паровозовъ

и № 4-й за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода.

Указанныя выше преміи пока не введены за отсутствіемъ на Ташкентской ж. д. (работа коей, какъ недавно существующей, еще не вполнѣ установилась и охарактеризовалась) достаточныхъ, систематизированныхъ матеріаловъ, необходимыхъ для опредѣленія нормъ работы поѣздовъ и подвижного состава и размѣровъ расцѣночныхъ ставокъ по преміямъ.

Въ настоящее время подготовлены и внесены на разсмотрѣніе предусмотрѣнныя положеніемъ комиссіи данныя для введенія на Ташкентской ж. д. преміи № 4 за составленіе поѣздовъ дальняго хода, надобность въ каковой преміи назрѣла и такъ какъ премія эта наиболѣе существенна при современномъ положеніи.

Премію эту предполагается ввести для нѣкоторыхъ большихъ распорядительныхъ станцій, лучше развитыхъ въ послѣднее время въ техническомъ отношеніи, а именно: Ташкентъ, Оренбургъ и построенной въ прошломъ году Сортировочной (въ 6-ти вер. отъ ст. Кинель Самаро-Златоустовской ж д..), для составленія прямыхъ (транзитныхъ) поѣздовъ отъ Ташкента до Оренбурга, отъ Оренбурга до Кинеля (нечетныхъ) и до Ташкента (четныхъ) и отъ Сортировочной до Оренбурга и Ташкента.

Вслѣдъ за этой преміей будетъ подготовленъ и внесенъ въ комиссію и совѣтъ дороги матеріалъ для преміи № 2 за сокращеніе простоя вагоновъ, каковая премія, по положенію, можетъ

дѣйствовать только въ періоды усиленныхъ перевозокъ и съ особаго разрѣшенія У. ж. д.

Что касается премій № 1 (за улучшеніе работы поѣздовъ) и № 3 (за сокращеніе маневровъ), то введеніе таковыхъ пока затруднительно, какъ по недостатку матеріаловъ, такъ и вслѣдствіе техническихъ условій.

По вопросу 116

116. Какими соображеніями руководятся при опредѣленіи рода, числа и состава пассажирскихъ поѣздовъ?

нач. сл. дв. сообщаетъ, что опредѣленіе рода, числа и состава пассажирскихъ поѣздовъ Ташкентской ж. д. производится на основаніи данныхъ о населенности пассажирскихъ поѣздовъ и на основаніи опыта предшествующихъ лѣтъ. Количество ежедневно слѣдующихъ пассажировъ съ подраздѣленіемъ по классамъ и направленіямъ прямого и мѣстнаго сообщенія записывается гл. кондукторами въ особую вѣдомость, которая тотчасъ же представляется въ контору сл. дв. На основаніи этихъ вѣдомостей составляется общая сводная вѣдомость количества поѣздовъ по участкамъ дороги за цѣлый мѣсяцъ. Помимо этого, контролирующимъ поѣзда вмѣнено въ обязанность въ своихъ донесеніяхъ о ревизіи поѣздовъ дѣлать записи о томъ, достаточны-ли были составы по поѣздамъ и по классамъ, не было ли въ нихъ излишка и т. д. Такимъ образомъ, управленіе дороги имѣетъ полную характеристику существующаго пассажирскаго движенія и сообразно этому формируетъ составы пассажирскихъ поѣздовъ.

Необходимо замѣтить, что пассажирское движеніе на Ташкентской ж. д. значительно прогрессируетъ. Въ 1907 году въ ежедневномъ обращеніи были только почтово-пассажирскіе поѣзда №№ 3 и 4, пассажирскіе же №№ 5 и 6 слѣдовали ежедневно на участкѣ Самара-Оренбургъ, отъ Оренбурга до Ташкента эти поѣзда слѣдовали три раза въ недѣлю. Съ 1 янв. 1909 г. пассажирскіе поѣзда №№ 5 и 6 назначены въ ежедневное обращеніе на всемъ протяженіи линіи Ташкентской ж. д.; въ 1910 же году явилась потребность назначенія въ періодъ усиленнаго движенія дополнительныхъ пассажирскихъ поѣздовъ на участкѣ Самара-Оренбургъ.

По вопросу 117

117. Чѣмъ гарантируется правильная выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ? Насколько при этомъ удовлетворяются мѣстныя потребности пассажировъ?

начальникомъ сл. дв. доложено, что правильная выработка графиковъ и расписаній поѣздовъ гарантируется соблюденіемъ слѣдующихъ условій безопасности и правильности движенія.

Время для прохода каждаго поѣзда по перегону опредѣляется сообразно съ тяговой (виртуальною) длиною перегона, при чемъ принимается во вниманіе время, теряемое на необходимое замедленіе хода при подходѣ поѣзда къ станціи и при отправленіи съ таковой.

Размѣры стоянокъ поѣздовъ на станціяхъ опредѣляются въ зависимости отъ техническихъ и коммерческихъ потребностей даннаго поѣзда, и требованій почтово-телеграфнаго вѣдомства, при чемъ удовлетворяются и мѣстныя потребности пассажировъ, а именно: въ обѣденное время на буфетныхъ станціяхъ для принятія горячей пищи. Помимо этого, однимъ изъ главныхъ условій, опредѣляющихъ и регулирующихъ пассажирское расписаніе, является общее согласованіе поѣздовъ въ узлахъ.

Вопросъ 118.

118. Принятый на дорогѣ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ: по подорожнымъ и по графику.

Движеніе поѣздовъ по Ташкентской ж. д. совершается по путевымъ журналамъ и графическимъ таблицамъ.

Всѣ поѣзда слѣдуютъ по выработаннымъ расписаніямъ, при чемъ съ промежуточныхъ станцій разрѣшается отправленіе поѣздовъ ранѣе расписанія, въ зависимости отъ наличія свободнаго перегона. Для наилучшаго ознакомленія линейныхъ агентовъ съ характеромъ выработаннаго расписанія поѣздовъ къ каждой книжкѣ расписанія приложены дополнительныя правила, точно разъясняющія спеціализацію поѣздовъ, порядокъ постепенности отправленія поѣздовъ въ зависимости отъ старшинства ихъ, мѣры къ сокращенію опозданія поѣздовъ и къ своевременному ихъ слѣдованію, расчетъ составовъ поѣздовъ и другія свѣдѣнія и таблицы, необходимыя для руководства при отправленіи поѣздовъ. Исключеніе изъ принятаго порядка составляютъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ товаро-служебные поѣзда, слѣдующіе иногда по телеграфному или жезловому соглашенію.

Принятый на дорогѣ способъ движенія поѣздовъ по расписаніямъ нужно признать желательнымъ, такъ какъ, благодаря ему, возможенъ точный учетъ оборота паровозовъ, въ коихъ на Ташкентской ж. д. въ періоды усиленнаго грузового движенія ощущается недостатокъ. Кромѣ того, штатъ линейныхъ служащихъ далеко еще не на высотѣ своего призванія и поэтому нуждается, какъ вообще въ дѣлѣ движенія, такъ, въ частности, обслуживанія поѣздовъ въ опредѣленныхъ указаніяхъ, какими въ данномъ случаѣ являются расписанія поѣздовъ. Другого способа движенія поѣздовъ примѣнить пока не представляется возможнымъ.

По вопросу 119

119. Организація статистики движенія. Способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ отвѣтственности ихъ за результаты

нач. сл. дв. сообщаетъ, что работа статистики движенія (пробѣга поѣздовъ и вагоновъ) раздѣлена на 3 дѣлопроизводства:

1) *Отчетность о работѣ поѣздовъ и вагоновъ.*

Учетъ данныхъ организованъ соотвѣтственно преподаннымъ М. П. С. формамъ мѣсячныхъ и годовыхъ отчетовъ, при чемъ учетъ

ихъ работы. Потребовать всѣ бланки статистики и данныя за послѣдніе 3 года о среднемъ пробѣгѣ инвентарнаго и рабочаго вагона.

собственно пробѣга поѣздовъ (поѣздо-верстъ) и вагоновъ (вагоно-верстъ и вагоно-осе-верстъ) производится съ января 1910 г. по тяговымъ участкамъ дороги, а именно:

Ташкентъ—Арысь,
Арысь—Чіили,
Чіили—Джусалы,
Джусалы—Саксаульская,
Саксаульская—Эмба,
Эмба—Акъ-Булакъ,
Акъ-Булакъ—Н.-Сергіевская,
Н.-Сергіевская—Кинель,
Кинель—Самара (послѣдній участокъ С.-Злат. дор., по которому проходятъ до Самары и обратно пассаж. поѣзда Ташкентской ж. д.).

Пробѣгъ поѣздовъ учитывается по роду поѣздовъ:

экстренные,
почтовые,
пассажирскіе,
воинскіе,
товарные,
служебные,
матеріальные } хозяйственнаго движенія.
балластные

Пробѣгъ вагоновъ учитывается по классамъ и роду вагоновъ:

I-го класса
I/II „
II-го „
III-го „
IV-го „
служебные,
багажные,
почтовые,
арестантскіе,
людскіе приспособленные, } пассажирскіе.

крытые,
платформы,
полувагоны,
цистерны. } товарные (отдѣльно груженые и отдѣльно порожніе).

2) *Учетъ оборота вагоновъ.*

Посредствомъ списываемыхъ въ статистикѣ съ техническихъ вѣдомостей обмѣна вагоновъ, карточекъ пріема и сдачи вагоновъ и получаемыхъ съ линіи пробѣжныхъ листковъ, под-

сортированныхъ по порядку номеровъ и въ хронологической постепенности, учитываются переходы вагоновъ на передачахъ безъ зачета по документамъ обмѣна и на основаніи справокъ такого учета предъявляются сосѣднимъ дорогамъ требованія о возмѣщеніи вагоновъ по § 40 Общаго Соглашенія о товарныхъ вагонахъ, а также провѣряются и удовлетворяются подобныя же требованія сосѣднихъ дорогъ. Но такъ какъ въ указанныхъ документахъ весьма нерѣдки искаженія №№ вагоновъ, а также бываетъ неполнота необходимыхъ свѣдѣній, то приходится пользоваться и данными поѣздныхъ кондукторскихъ рапортовъ.

Упомянутый документальный матеріалъ служитъ также для обильнаго количества справокъ о времени и мѣстѣ нахожденія вагоновъ при розыскѣ таковыхъ, особенно въ періодъ теченія дѣлопроизводства по ежегодной переписи вагоновъ 1-го мая, а равно при разслѣдованіи претензій.

3) *Обмѣнъ вагоновъ и приспособленій и расчеты.*

Учетъ обмѣна вагоновъ и приспособленій, а равно вытекающіе изъ этого дѣла расчеты съ дорогами производятся на основаніяхъ Общаго Соглашенія о взаимномъ между дорогами пользованіи тов. вагонами, т. е. по тѣмъ формамъ и тѣмъ же порядкомъ, какъ и на всѣхъ дорогахъ.

На Ташкентской ж. д. пока существуетъ только способъ освѣдомленія линейныхъ агентовъ по движенію объ отвѣтственности ихъ по коммерческой части по недоборамъ и переборамъ по грузовымъ операціямъ. Черезъ извѣстные промежутки времени объявляется по линіи о количествѣ допущенныхъ переборовъ и недоборовъ по каждой станціи съ указаніемъ фамилій лицъ, допустившихъ эти неправильности, а также сообщаются и суммы, подлежащія къ удержанію изъ получаемаго агентами содержанія.

Независимо отъ сего, въ настоящее время сл. дв. *вырабатываются порядокъ* и правила, согласно которымъ всѣ агенты сл. дв. ежемѣсячно путемъ изданія особыхъ циркуляровъ будутъ оповѣщаться объ отвѣтственности за результаты ихъ дѣятельности по технической части движенія.

Вопросъ 120.

120. Организація обмѣна и способы устраненія перехода вагоновъ безъ записи. Обмѣнъ казенныхъ дорогъ съ казенными и казенныхъ съ частными.

Выясняется, что фактическій обмѣнъ вагоновъ и приспособленій на передаточныхъ станціяхъ совершается мѣстными агентами этихъ станцій, такъ какъ оба передаточныхъ пункта Ташкентской ж. д. общаго пользованія съ сосѣдними дорогами (ст. Кинель Самаро-Злат., а Ташкентъ Ташкентской ж. д.), то въ дополненіе правилъ по обмѣну, заключающихся въ Общемъ Соглашеніи,

существуютъ частныя соглашенія между Ташкентской ж. д. и сосѣдними съ нею Самаро-Злат. (по ст. Кинель) и Средне-Азіатской (по ст. Ташкентъ), въ силу этихъ соглашеній и на основаніи § 10 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, для наблюденія за правильностью обмѣна, Ташкентская ж. д. имѣетъ 2-хъ своихъ агентовъ въ Кинелѣ, а Средне-Азіатская своихъ въ Ташкентѣ. Несмотря, однако на надзоръ упомянутыхъ агентовъ и административныя воздѣйствія, переходы вагоновъ безъ записи въ документы обмѣна все-таки имѣютъ мѣсто и, обнаруживаемыя ежегодной переписью, сравнительно незначительныя нарушенія наличія на дорогѣ инвентарнаго количества вагоновъ являются слѣдствіемъ довольно успѣшнаго возмѣщенія вагоновъ по § 40 Общ. Согл.

Результаты переписи вагоновъ 1-го мая.

	Недостача.	Излишекъ.
1907 года	—	73
1908 „	—	126
1909 „	81	—
1910 „	—	1 [1])

Ташкентская ж. д. имѣетъ обмѣнъ въ 2 пунктахъ и только съ казенными дорогами, какъ то изъяснено выше; съ частными же дорогами производятся только незначительные расчеты за вагоны срочнаго возврата, преимущественно за нефтяныя цистерны.

По вопросу 121

121. Какое участіе принимаетъ служба движенія въ разработкѣ техническихъ потребностей и условій, касающихся пропускной и провозной способности дороги: не оставляются ли нѣкоторыя потребности движенія неудовлетворенными въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія до-

доложено, что въ разработкѣ техническихъ потребностей дороги и плана ихъ осуществленія сл. дв. принимаетъ полное участіе. Вѣдомость новыхъ работъ и другіе проекты, касающіеся сл. дв., разрабатываются неизмѣнно по даннымъ и указаніямъ сл. дв.

Перевозки на Ташкентской ж. д. сильно прогрессируютъ. Общее количество перевезенныхъ пудовъ въ періодъ съ 1907 по 1909 годъ выражается слѣдующимъ образомъ:

Въ 1907 г. — 143.987.542 пуд., изъ нихъ своей погрузки—102.048.681
„ 1908 г. — 151.642.027 пуд., изъ нихъ своей погрузки—107.880.173
„ 1909 г. — 178.389.398 пуд., изъ нихъ своей погрузки—134.366.912,

[1]) Дѣлопроизводство по переписи еще не вполнѣ закончено, поэтому можетъ обнаружиться еще незначительное измѣненіе.

роги, ненужнаго для потребностей движенія?

соотвѣтственно увеличенію перевозки грузовъ должна развиваться и пропускная способность дороги.

Ежегодно управленіе дороги входитъ въ У. ж. д. о разрѣшеніи необходимыхъ кредитовъ на усиленіе пропускной способности дороги; часть испрашиваемыхъ кредитовъ совершенно не разрѣшается, нѣкоторые разрѣшаются полностью и своевременно и, наконецъ, нѣкоторые кредиты, хотя и разрѣшаются, но съ опозданіемъ.

При такихъ условіяхъ нѣкоторыя потребности сл. дв. иногда задерживаются въ выполненіи, находясь въ зависимости отъ времени разрѣшенія кредитовъ, ихъ размѣровъ, а иногда отъ времени поступленія матеріаловъ отъ фирмъ и заводовъ.

Развитія дороги, ненужнаго для потребностей движенія, не дѣлается. Вопросъ о производствѣ новыхъ работъ первоначально обслѣдуется на мѣстѣ ревизорами движенія совмѣстно съ начальниками уч. пути или тяги, затѣмъ поступаетъ къ начальникамъ отдѣленій сл. дв., которые со своими заключеніями представляютъ его нач. дороги для окончательнаго утвержденія дальнѣйшаго по нему исполненія.

По вопросу 127

127. Складочныя товарныя помѣщенія и вліяніе недостаточности этихъ помѣщеній съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ.

нач. сл. дв. докладываетъ, что на Ташкентской ж. д. имѣется складочныхъ помѣщеній пакгаузовъ 9.523,27 кв. саж., платформъ крытыхъ 728,47 кв. саж., открытыхъ 3.497,06 кв, саж. Итого 13.748,80 кв. саж.

Въ 1910 году строится пакгаузовъ 1.686,90 кв. саж., будетъ еще построено 3.000 кв. саж. лабазовъ, на что У. ж. д. разрѣшенъ кредитъ въ размѣрѣ 60.000 руб. Также сдѣлано распоряженіе объ устройствѣ для склада хлѣба шпальныхъ настиловъ 8.863 кв. саж. При исчисленіи потребности настиловъ принималось во вниманіе максимальное количество хлѣбнаго груза, которое было сложено на настилахъ въ прошлую хлѣбную кампанію и сообразуясь съ размѣрами урожая 1910 года.

Особенно неблагопріятнаго вліянія недостаточности складочныхъ помѣщеній, съ точки зрѣнія исправнаго храненія и надлежащей охраны грузовъ, не замѣчалось и это объясняется тщательностью укрытія грузовъ, складываемыхъ на настилахъ, брезентами и организаціей надежной охраны этихъ грузовъ.

Въ минувшую хлѣбную кампанію 1909/10 года на Ташкентской ж. д. максимальное количество хлѣба, лежащаго на настилахъ, доходило до 3 тыс. вагоновъ и послѣднія залежи отправлены были въ концѣ февраля мѣс., между тѣмъ, изъ-за подмочки груза ни одной претензіи къ управленію дороги не предъявлено, что, конечно, свидѣтельствуетъ о тщательномъ укрытіи хлѣба.

По вопросу 128

128. Стоимость работы низшихъ служащихъ по перегрузкѣ, нагрузкѣ, выгрузкѣ. Положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ; ставки этихъ работъ; желательно ли измѣненіе въ положеніяхъ?

доложено, что на станціяхъ съ незначительной дѣятельностью по товаро-станціоннымъ работамъ, а равно при невозможности найти рабочихъ, упомянутыя работы производятся низшими станціонными служащими по цѣнамъ, установленнымъ для найма частныхъ рабочихъ.

По смѣтѣ на 1910 г. установлена общая смѣтная ставка въ 3 р. 80 к., съ подраздѣленіемъ ея на слѣдующія категоріи:

1) администрація . . .	0,16	съ 1.000 п. перевез. груза
2) рабочая сила . . .	1,10	„ „ „ „ „
3) охрана	0,54	„ „ „ „ „
4) претензіи	1,00	„ „ „ „ „
5) резервъ № 37 . . .	1,00	„ „ „ „ „
Итого .	3 р. 80 к.	

Измѣненіе положенія о товаро-станц. работахъ, безусловно, желательно, что было признано XVII совѣщательнымъ съѣздомъ представителей сл. дв., при чемъ детальная разработка упомянутаго положенія и всестороннее освѣщеніе этого вопроса было поручено помощнику нач. эксплоатаціи Юго-Восточныхъ ж. д. И. Н. Чумакову.

Положеніе о тов.-станціонныхъ работахъ, безусловно, должно быть измѣнено въ направленіи уничтоженія круговой поруки. Каждая станція должна имѣть, опредѣленную совѣтомъ дороги, свою норму отчисленія на каждую, перевезенную ею, тысячу пуд. груза, изъ каковаго отчисленія и долженъ образовываться фондъ данной станціи для уплаты за работы, охрану грузовъ, вознагражденіе по претензіямъ и т. п. Изъ остатка отъ указаннаго выше фонда образуется запасный фондъ данной станціи и выдается премія служащимъ этой станціи. При существующемъ нынѣ порядкѣ круговой поруки, станціи, исправно и экономно производящія грузовыя работы, ничѣмъ не гарантированы, что вся премія этихъ станцій не будетъ перенесена на покрытіе дефицита неисправныхъ станцій. Въ зависимости отъ измѣненія основной мысли „Положенія“, должны соотвѣтственно измѣниться и всѣ §§ Положенія.

По вопросу 131

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи

нач. сл. дв. сообщаетъ, что нач. станцій въ оправданіе произведеннаго ими расхода по тов.-станціоннымъ работамъ представляютъ вѣдомости о количествѣ переработаннаго груза и акты (по перегрузкѣ), которые и провѣряются съ данными, имѣющимися по этому вопросу въ сл. сб. Кромѣ того, производится и фактическая провѣрка этихъ работъ инструкторомъ товаро-станціонныхъ работъ.

при погрузкѣ, перегрузки и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

Уплата денегъ рабочимъ производится при обязательномъ присутствіи станціоннаго жандарма и коммерческихъ агентовъ той же станціи, по которой производится платежъ, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ и инструктора тов.-станціонныхъ работъ.

Порядокъ производства тов.-станц. работъ объявленъ циркуляромъ по сл. дв. № 53.

Вопросъ 133.

133. Какими мѣрами безбилетныя лица не допускаются въ пассажирскіе поѣзда? Какія мѣры принимаются къ устраненію перевозки безбилетныхъ пассажировъ?

Выясняется, что въ цѣляхъ недопущенія въ поѣзда безбилетныхъ пассажировъ принимаются слѣдующія мѣры.

На станціяхъ значительной посадки пассажировъ въ поѣзда обоихъ направленій, какъ ст. Оренбургъ, имѣется спеціальная посадочная бригада, на обязанности которой лежитъ провѣрка билетовъ у вновь прибывающихъ пассажировъ и размѣщеніе ихъ по поѣзду, при чемъ, до „посадочнаго звонка“, посадка пассажировъ въ поѣздъ не допускается.

Для предупрежденія доступа въ поѣздъ пассажировъ съ противоположной стороны станціи, двери вагоновъ съ этой стороны станціи запираются.

На другихъ станціяхъ, имѣющихъ большую посадку пассажировъ и гдѣ полагается смѣна бригадъ, къ поѣзду высылается въ помощь сопровождающей бригадѣ, дежурная бригада (изъ свободныхъ кондукторовъ товарныхъ смѣнъ) и, кромѣ того, принимающая бригада до отправленія поѣзда должна оказывать содѣйствіе при посадкѣ пассажировъ, сдающей бригадѣ.

На всѣхъ же промежуточныхъ станціяхъ сопровождающая бригада сама наблюдаетъ за посадкой пассажировъ.

Мѣры, принимаемыя къ устраненію провоза безбилетныхъ пассажировъ сводятся къ слѣдующему.

Каждый пассажирскій поѣздъ распредѣляется для обслуживанія на участки, по числу сопровождающихъ кондукторовъ, которые и отвѣчаютъ за свой участокъ при обнаруженіи въ поѣздѣ безбилетныхъ.

При установленіи факта провоза безбилетныхъ кондукторами съ корыстной цѣлью и если это было подтвержено разслѣдованіемъ, виновные увольняются со службы. При допущеніи же проѣзда безбилетныхъ, какъ слѣдствіе недосмотра со стороны кондукторской бригады, виновные подвергаются административнымъ взысканіямъ: замѣчанію, выговору, уменьшенію оклада, смѣщенію на низшія должности, сообразно обстоятельствамъ, при которыхъ совершенъ безбилетный проѣздъ; за неоднократныя же допущенія проѣзда безбилетныхъ одной и той же бригадой, таковая увольняется.

Ревизіи поѣздовъ, кромѣ лицъ имѣющихъ право производить таковыя по должности (ревизоры движенія, поѣздовъ, представители контроля, ревизоры станціоннаго счетоводства, коммерческіе ревизоры), поручаются нѣкоторымъ начальникамъ станцій запаснымъ агентамъ сл. дв., агентамъ управленія сл. дв. и агентамъ сл. т. (начальникамъ участковъ, ихъ помощникамъ, начальникамъ депо и машинистамъ-наставникамъ). Кромѣ этого, на лѣтніе мѣсяцы ревизіи поѣздовъ поручаются еще студентамъ практикантамъ, которые распредѣляются по участкамъ наибольшаго передвиженія пассажировъ.

Всѣмъ ревизующимъ вмѣнена въ обязанность провѣрка всякаго рода людскихъ поѣздовъ, а также и товарныхъ.

Помимо указанныхъ мѣръ, управленіемъ дороги предполагается ввести внезапную ревизію поѣздовъ.

По вопросамъ 134, 135 и 136

134. Какимъ образомъ опредѣляется число необходимыхъ въ службѣ служащихъ для: а) огражденія безопасности движенія, принимая во вниманіе примѣненіе механическихъ приспособленій и б) производства необходимой отчетности? Степень удовлетворительности состава низшихъ агентовъ службы движенія.

доложено, что количество служащихъ сл. дв. станціонныхъ и поѣздныхъ, необходимыхъ для огражденія безопасности движенія и производства необходимой отчетности, опредѣляется въ зависимости отъ смѣтныхъ ассигнованій и на основаніи нормъ службы и отдыха, предписанныхъ положеніемъ о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія (пост. г. Министра П. С. I/V № 14471).

Штатъ станціонныхъ служащихъ опредѣляется по каждой станціи отдѣльно опытнымъ путемъ, исходя изъ количества и характера работы. Контингентъ служащихъ Ташкентской ж. д., главнымъ образомъ, начальники станцій и ихъ помощники, съ начала эксплоатаціи состоялъ изъ агентовъ, перешедшихъ съ постройки, мало пригодныхъ къ службѣ при эксплоатаціи дороги. Постепенно этотъ штатъ замѣняется путемъ пріема и приглашенія лицъ, болѣе соотвѣтствующихъ, съ хорошими рекомендаціями отъ другихъ дорогъ. На должности стрѣлочниковъ, сторожей, сцѣпщиковъ и составителей принимаются люди грамотные и въ большинствѣ случаевъ изъ запасныхъ нижнихъ чиновъ.

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы диженія?

Число кондукторскихъ бригадъ пассажирскихъ поѣздовъ опредѣляется необходимымъ количествомъ таковыхъ для обслуживанія каждаго пассажирскаго поѣзда и графикомъ дѣйствующаго оборота отдѣльныхъ бригадъ, обслуживающихъ пассажирскіе поѣзда.

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

Количество товарныхъ штатныхъ кондукторовъ опредѣляется по минимальному среднему движенію поѣздовъ. При увеличеніи движенія число товарныхъ бригадъ увеличивается путемъ найма временныхъ кондукторовъ, которые разсчитываются при сокращеніи движенія.

Оклады какъ станціонныхъ служащихъ, такъ и кондукторовъ, обусловливаются смѣтными ассигнованіями и, кромѣ того, находятся въ зависимости отъ степени подготовленности каждаго агента къ занимаемой имъ должности.

Существующій въ настоящее время штатъ служащихъ сл. дв. нельзя признать вполнѣ соотвѣтствующимъ, какъ по степени подготовленности къ исполненію обязанностей, такъ и, вообще, въ смыслѣ культурности.

Для сформированія болѣе соотвѣтствующаго штата сл. дв., открыты при управленіи Ташкентской ж. д. желѣзнодорожные курсы, цѣль которыхъ подготовлять молодыхъ людей къ занятію должностей по сл. дв. до начальника станціи включительно. Первый выпускъ въ концѣ 1910 г.

На сформированіе постояннаго штата служащихъ въ особенности низшихъ, какъ напримѣръ: сторожей, стрѣлочниковъ, сцѣпщиковъ имѣютъ вліяніе низкіе оклады этихъ агентовъ. Средній заработокъ стрѣлочниковъ и сторожей равняется 17 р.; при существующихъ условіяхъ дороговизны жизни въ особенности на промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ никакихъ продуктовъ достать нельзя, такого заработка недостаточно даже на самое необходимое, какъ напр.: хлѣбъ и одежду, большинство же потребностей остается неудовлетворенными и заставляетъ служащихъ или искать побочные заработки, что, конечно, вредно отражается на службѣ или же совершенно бросать службу на ж. д.

Наилучшимъ показателемъ трудности жизненныхъ условій Ташкентской ж. д. можетъ служить смѣняемость низшихъ агентовъ, выразившаяся слѣдующимъ образомъ:

Въ 1908 г.	низшіе	агенты	оставили	службу	643	чел.
„ 1909 „	„	„	„	„	683	„
„ 1910 „	„	„	„	„	912	„

При такихъ условіяхъ разсчитывать на улучшеніе качественнаго состава служащихъ, въ ближайшемъ будущемъ трудно.

Ж. По отдѣлу телеграфа.

Вопросъ 137.

137. Какія мѣры принимаются къ сокращенію телеграфной корреспонденціи? Существуютъ ли на дорогѣ какіе - либо коды или условные адреса и обозначенія?

1) Всѣ суточныя свѣдѣнія, подаваемыя сл. дв. и т. о грузахъ, составахъ поѣздовъ и состояніи въ ремонтѣ паровозовъ и вагоновъ, передаются по телеграфу условными шифрами.

2) Кромѣ нормальнаго свода сокращенныхъ адресовъ, на Ташкентской ж. д. для сокращенія адреснаго текста въ служебныхъ телеграммахъ вводится условное обозначеніе должностей адресатовъ буквами и цифрами,

и 3) Депеши, которыя по своему содержанію могли бы быть безъ ущерба дѣлу замѣненными письменнымъ сношеніемъ—таксируются за счетъ подателей.

Вопросъ 138.

138. Какое количество единичныхъ депешъ приходилось въ 1907 и 1908 гг. на каждаго телеграфиста на станціяхъ, имѣющихъ два и болѣе аппаратовъ?

На каждаго телеграфиста приходилось единичныхъ депешъ въ 1907 г.:

на станц., имѣющ.	2 апп.	28235
„ „ „	3 „	39069
„ „ „	4 „	36639
„ „ „	5 „	34605
„ „ „	6 „	49072
„ „ „	7 „	64227

Въ среднемъ:	Единичныхъ	41975
	по штучныхъ	6996

Въ 1908 году:

на станц., имѣющ.	2 апп.	44516
„ „ „	3 „	41577
„ „ „	4 „	41276
„ „ „	5 „	54459
„ „ „	6 „	53026
„ „ „	7 „	66352

Въ среднемъ:	Единичныхъ	50201
	по штучныхъ	11261

Вопросъ 139.

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электро-жезловыхъ аппаратовъ и электро-блокировки пути?

Задаваясь интенсивностью движенія въ 16 паръ поѣздовъ, на участкѣ Актюбинскъ-Ташкентъ, гдѣ нѣтъ жезловой сигнализаціи, въ поѣздной проводъ необходимо будетъ включить 127 станцій и разъѣздовъ, изъ коихъ 37 ст. (въ мѣстахъ раздѣленія круговъ) съ двумя аппаратами и 30 промежуточныхъ ст. и разъѣздовъ—съ однимъ аппаратомъ, а всего на поѣздномъ проводѣ дѣйствующихъ телеграфныхъ аппаратовъ будетъ:

$$37 \times 2 + 90 = 164 \text{ шт.}$$

Для обмѣна телеграммъ, слѣдующихъ со станціи даннаго поѣздного круга на другія ст. дороги, лежащія внѣ предѣловъ работы смежныхъ съ ними перепріемныхъ станцій и въ обратномъ направленіи, 2-й (администр.) проводъ долженъ быть раздѣленъ на 5 круговъ съ общимъ числомъ аппаратовъ 22 шт.

Такимъ образомъ, для пропуска 16 паръ поѣздовъ по телеграфному соглашенію на участкѣ Актюбинскъ-Ташкентъ потребуется обслуживать (164 + 22) = 186 телеграфныхъ аппаратовъ съ средней суточной нагрузкой свыше 300 депешъ на каждый аппаратъ.

Съ примѣненіемъ же способа пріема и отправленія поѣздовъ по жезловой системѣ, суточная нагрузка поѣздного провода, при той же интенсивности движенія, уменьшится на 32.256 путевыхъ депешъ, въ зависимости отъ чего возможно будетъ уменьшить число круговъ на этомъ проводѣ до 26 и 6 аппаратовъ снять съ административнаго провода, т. е. въ общемъ уменьшить число аппаратовъ на обоихъ проводахъ на 186—(25 × 2 + 102+16) = 18 шт. А такъ какъ содержаніе и обслуживаніе одного аппарата, въ среднемъ, при 2½ смѣн. дежурствѣ обходится до (360+90) × 2½ +15 = 1.140 руб. въ годъ, то общее сбереженіе по сокращенію числа аппаратовъ на 18 шт. можетъ достигнуть—18×1.140=20.590 руб.

По вопросу 140

140. Чѣмъ опредѣляется количество аппаратовъ и агентовъ телеграфа на станціяхъ? Сколько аппаратовъ допускается въ кругу при жезлахъ и безъ жезловъ, при блокировки и безъ блокировки?

доложено, что количество аппаратовъ на станціяхъ опредѣляется:

а) количествомъ корреспонденціи какъ на данной станціи, такъ и на станціяхъ круга, для которыхъ она является перепріемной;

б) раздѣленіемъ проводовъ на круги въ зависимости отъ разстоянія и предѣльнаго числа станцій и примѣненіемъ трансляціонной передачи.

На аппаратъ съ обмѣномъ корреспонденціи свыше 300 десятисловныхъ депешъ и на 2 аппарата съ корреспонденціей въ общей сложности не превышающей 300 депешъ, назначается по 1 телеграфисту въ смѣну; для регистраціи, снятія копій и доставки депешъ адресатамъ на 1.000 такихъ же депешъ—1 телеграфистъ. Кромѣ того, на дѣятельныя станціи съ двумя и болѣе аппаратами назначается одинъ старшій телеграфистъ. Число смѣнъ (2,2½ и 3) опредѣляется количествомъ корреспонденціи, дѣятельностью данной станціи и, кромѣ того, зависитъ еще и отъ того обстоятельства, пользуются ли телеграфисты казенными помѣщеніями или живутъ на частныхъ квартирахъ вдали отъ мѣста службы.

Какъ показалъ опытъ при жезлахъ и блокировкѣ возможно допускать въ кругу 7—8 станцій; безъ жезловъ и блокировки 4—5 станцій.

ВОПРОСЫ ПО ПАССАЖИРСКОМУ ДВИЖЕНІЮ.

Дальнаго слѣдованія.

Вопросъ I.

I. Достаточно ли пассажирскихъ поѣздовъ и не замѣчается ли невозможность отправить всѣхъ пассажировъ въ желательный для нихъ день, и если замѣчается, то какая причина этой невозможности и въ какихъ направленіяхъ?

На Ташкентской ж. д. для перевозки пассажировъ находятся въ обращеніи слѣдующіе поѣзда: почтово-пассажирскіе №№ 3 и 4, пассажирскіе №№ 5 и 6 и ускоренные №№ 31 и 32 для пассажировъ IV-го класса и рабочихъ партіями.

Для болѣе точнаго опредѣленія потребности классныхъ вагоновъ въ поѣздахъ, необходимыхъ для обслуживанія пассажирскаго движенія, въ управленіи дороги установленъ общепринятый учетъ пассажировъ по классамъ и поѣздамъ. Болѣе интенсивное движеніе, какъ усматривается изъ статистическихъ данныхъ по учету пассажировъ, начинается приблизительно съ іюня мѣсяца и оканчивается въ ноябрѣ, при чемъ большая населенность поѣздовъ падаетъ на участокъ Оренбургъ—Самара въ обоихъ направленіяхъ.

Имѣющимся количествомъ вагоновъ, обращающимся въ поѣздахъ въ обычное время со станцій Ташкентской ж. д. отправляются всѣ пассажиры въ желательный для нихъ день. На случай отцѣпокъ классныхъ вагоновъ по неисправности или же случайнаго наплыва пассажировъ, на распорядительныхъ станціяхъ имѣются резервные классные вагоны, которые прицѣпляются къ поѣздамъ лишь по мѣрѣ дѣйствительной необходимости и въ зависимости количества осей пассажирскаго поѣзда, къ коему надлежитъ прицѣпка. Означенные дополнительные резервные вагоны по совершеніи извѣстной перевозки возвращаются на станціи приписки ихъ.

Въ виду слѣдованія съ п. п. №№ 3 и 4 фруктовыхъ вагоновъ прицѣпку дополнительныхъ классныхъ вагоновъ къ этимъ поѣздамъ не всегда представляется возможнымъ дѣлать.

На состоявшемся при У. ж. д. съѣздѣ по расписанію установлено, что Ташкентская ж. д. фруктовые вагоны должна прицѣплять къ поѣздамъ №№ 3 и 4 въ количествѣ двухъ на одинъ поѣздъ, между тѣмъ въ дѣйствительности количество вагоновъ съ фруктами съ указанными поѣздами доходило до 5-ти и, въ среднемъ, за августъ мѣс. было 4 вагона. Благодаря этому, за послѣдніе мѣсяцы іюль и августъ были случаи неудовлетворенія мѣстами пассажировъ изъ-за невозможности прицѣпки дополнительныхъ пассажирскихъ вагоновъ, въ виду слѣдованія пассажирскихъ поѣздовъ въ предѣльномъ составѣ. Во избѣжаніе повторенія случаевъ оставленія пассажировъ безъ мѣстъ, въ періодъ усиленнаго ихъ слѣдованія назначаются дополнительные поѣзда на участкѣ Самара—Оренбургъ, на что

имѣется надлежащій пробѣгъ. Для перевозки же фруктовъ предполагается ввести особые товарные поѣзда пассажирской скорости, о чемъ въ настоящее время производится сношеніе съ заинтересованными организаціями.

Вопросъ 2.

2. Составъ поѣздовъ. Привести въ % отъ общаго числа предоставленныхъ мѣстъ мѣста во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ по классамъ.

Въ зависимости отъ наличія тяговой силы паровозовъ, количества классныхъ вагоновъ и характера пассажирскаго движенія, наблюдаемаго посредствомъ учета слѣдованія пассажировъ на Ташкентской ж. д. пассажирскіе поѣзда обращаются въ слѣдующихъ составахъ: почтово-пассажирскіе №№ 3 и 4 въ количествѣ 44 осей изъ вагоновъ—1-го багажнаго, 1-го почтоваго, 5-ти вагоновъ 3-го кл., 2-хъ вагоновъ 2-го класса, 1-го вагона 1-го класса, 2-хъ арестантскихъ и 2-хъ фруктовыхъ вагоновъ. Въ дни, когда арестанты или фрукты не перевозятся, взамѣнъ арестантскихъ или фруктовыхъ вагоновъ ставятся вагоны 3-го класса. Въ этихъ поѣздахъ имѣется мѣстъ:—1-го кл.—20, 2-го кл.—48 и 3-го кл.—255. Пассажирскіе поѣзда №№ 5 и 6 при одиночной тягѣ слѣдуютъ въ составѣ 32 осей и состоятъ изъ вагоновъ: 1-го багажн., 3-хъ ваг. 3-го кл., 1-го вагона 2-го кл., 1-го вагона 1/2 кл. мѣстнаго сообщенія и 1/2 прямого сообщенія Москва—Андижанъ. Въ дни, когда вагона прямого сообщенія Москва—Андижанъ нѣтъ, взамѣнъ его ставится четырехосный вагонъ 3-го кл. Въ этихъ поѣздахъ имѣется мѣстъ: 1-го кл.—16, 2-го кл.—76 и 3-го класса—156 мѣстъ.

Пассажирскіе поѣзда №№ 5 и 6 служатъ для перевозки пассажировъ дальняго слѣдованія и поэтому скорость этихъ поѣздовъ увеличена и въ составы этихъ поѣздовъ включены пульмановскіе вагоны, очень удобные и, кромѣ того, съ 15-го октября въ этихъ поѣздахъ установлены плацкартныя мѣста.

Почтово-пассажирскіе поѣзда №№ 3 и 4 болѣе обслуживаютъ пассажировъ мѣстнаго сообщенія на сравнительно короткія разстоянія. Составы этихъ поѣздовъ, за недостаткомъ пульмановскихъ вагоновъ, сформированы изъ трехосныхъ вагоновъ.

За послѣдніе четыре мѣсяца іюнь, іюль, августъ и сентябрь болѣе усиленнаго движенія пассажировъ пассажирскіе поѣзда слѣдовали въ среднемъ количествѣ осей въ слѣдующемъ видѣ:

	ПОѢЗДА.			
	Почтовые.		Пассажирскіе.	
Мѣсяцы.	№ 3	№ 4	№ 5	№ 6
Іюнь	41	44	31	30
Іюль	41	41	31	28
Августъ	40	42	31	28
Сентябрь	36	36	30	28

Вопросъ 3.

3. Не представляется ли полезнымъ измѣнить соотношеніе мѣстъ по классамъ, установленное расписаніемъ?

Изъ статистики населенности поѣздовъ усматривается, что перенаселенность замѣчается, главнымъ образомъ, между Оренбургомъ и Самарой въ поѣздахъ почтово-пассажирскихъ №№ 3 и 4 въ вагонахъ 3-го класса и затѣмъ въ сравнительно меньшей степени въ вагонахъ 2-го класса; вагоны же 1-го класса слѣдуютъ въ большинствѣ случаевъ занятыми не болѣе 3% отъ наличія мѣстъ. Для большей утилизаціи мѣстъ 3-го и 2-го классовъ и во избѣжаніе почти непроизводительнаго пробѣга вагоновъ 1-го класса, желательно эти вагоны изъять изъ обращенія въ составахъ поѣздовъ №№ 3 и 4, а взамѣнъ ихъ ставить, смотря по надобности, вагонъ 3-го класса или же микстъ 1/2 класса.

Вопросъ 4.

4. Скорость поѣздовъ нельзя ли увеличить?

Для перевоски пассажировъ дальняго слѣдованія на Ташкентской дорогѣ имѣются поѣзда №№ 5 и 6. Скорость этихъ поѣздовъ была одинаковая со скоростью почтово-пассожирскихъ поѣздовъ №№ 3 и 4. Для болѣе быстраго доставленія пассажировъ къ пунктамъ ихъ слѣдованія скорость поѣздовъ №№ 5 и 6 съ 18-го апрѣля 1910 года увеличина на 17% и поѣзда эти сократили время нахожденія въ пути между Самарой и Ташкентомъ на 12 часовъ. Всего означенные поѣзда находятся въ пути отъ Самары до Ташкента по лѣтнему графику: п. № 5—62 ч. 20 м. со средней скоростью съ остановками 34,19 вер. и безъ остановокъ 40,19 вер.; п. № 6—62 ч. 45 м. со средней скоростью съ остановками 33,92 вер. и безъ остановокъ—39,81 вер. и зимнему въ сезонъ 910/11 года п. № 5—60 ч. 35 м. со средней скоростью съ остановками 35,16 вер. и безъ остановокъ 40,74 вер.; п. № 6—60 ч. 50 м. со средней скоростью съ остановками 35,01 вер. и безъ остановокъ 40,06 вер.

Въ будущемъ существующую скорость п.п. №№ 5 и 6 можно будетъ еще увеличить на 8% и время въ пути сократится примѣрно до 5-ти часовъ, но это увеличеніе скорости возможно при условіи поступленія на Ташкентскую дорогу 20-ти пассажирскихъ паровозовъ типа $^3/_5$ Рязанско-Уральской ж. д., каковые паровозы предположено передать въ инвентарь Ташкентской ж. д. съ другихъ дорогъ.

Почтово-пассажирскіе поѣзда №№ 3 и 4 находятся въ пути между Самарой и Ташкентомъ 81 часъ 20 мин. со средней скоростью съ остановками 26,19 вер. Скорость этихъ поѣздовъ возможно увеличить на 14% при наличіи существующихъ паровозовъ и время нахожденія въ пути этихъ поѣздовъ сократится примѣрно до 10-ти часовъ, что могло бы быть сдѣлано и въ настоящее время, препятствіемъ къ этому служитъ, главнымъ образомъ, согласованіе пассажирскихъ поѣздовъ со Средне-Азіатской ж. д.,

которая скорость своихъ пассажирскихъ поѣздовъ, по извѣстнымъ ей соображеніямъ, не можетъ увеличить. Кромѣ того, при увеличеніи скорости: п. № 4 прибывалъ бы въ Ташкентъ поздно вечеромъ, что неудобно для пассажировъ, п. № 3 имѣлъ бы большой простой въ Самарѣ въ ожиданіи согласованнаго проѣзда Самаро-Златоустовской ж. д.

Вопросъ 5.

5. Удобно ли согласованіе съ сосѣдними дорогами и не слѣдуетъ ли установить новые безпересадочные вагоны или даже поѣзда?

Сущеотвующее согласованіе со Средне-Азіатской ж. д., въ отношеніи удобствъ для пассажировъ, можно признать желательнымъ: всѣ согласованные пассажирскіе поѣзда какъ Ташкентской, такъ и Средне-Азіатской ж. д. проходятъ въ дневное время, и время ожиданія для пассажировъ сравнительно небольшое, по отношенію же къ интересамъ Ташкентской ж. д. согласованіе со Средне-Азіатской ж. д. удобнымъ признать нельзя. Средне-Азіатская ж. д., связанная согласованіемъ съ пароходными рейсами, а также по другимъ, извѣстнымъ ей, причинамъ, не можетъ увеличить скорость своихъ пассажирскихъ поѣздовъ, благодаря этому Ташкентская дорога вынуждена свои поѣзда приводить въ Ташкентъ къ согласованному времени и тѣмъ самымъ лишена возможности увеличить скорость своихъ почтово-пассажирскихъ поѣздовъ №№ 3 и 4, дабы пассажиры, прибывающіе съ Ташкентской ж. д. не имѣли большого простоя на ст. Ташкентъ въ ожиданіи поѣздовъ Средне-Азіатской ж. д.

Согласованіе съ Самаро-Златоустовской ж. д. также неудобно, въ виду того, что пассажирамъ нѣкоторыхъ поѣздовъ приходится ожидать на ст.ст. Кинель и Самара согласованныхъ поѣздовъ отъ 5-ти до 12 час. Такъ напримѣръ, п. № 5 Самаро-Златоустовской дороги согласованъ съ п. № 6 Ташкентской дороги съ ожиданіемъ на ст. Кинель 7 час. 35 м. Поѣздъ № 3 Самаро-Златоустовской ж. д. согласованъ съ п. № 4 Ташкентской ж. д. съ ожиданіемъ на ст. Кинель 12 час. П. № 3 Ташкентской ж. д. согласованъ съ п. № 3 Самаро-Златоустовской ж. д. съ ожиданіемъ на ст. Самара 4 ч. 35 м.

Поѣздъ № 11 Самаро-Златоустовской ж. д. согласованъ съ п. № 32 Ташкентской ж. д. съ ожиданіемъ на ст. Кинель 5 ч. 10 мин. и п. № 31 Ташкентской ж. д. согласованъ съ п. № 12 Самаро-Златоустовской ж. д. съ ожиданіемъ на ст. Кинель 5 ч. 20 м. Кромѣ того, нѣкоторые поѣзда, какъ напр. №№ 5 и 6, имѣютъ согласованіе въ Самарѣ ночью, что, при существующей пересадкѣ, крайне неудобно для пассажировъ.

Согласованіе пассажирскихъ поѣздовъ происходитъ въ Петербургѣ на съѣздѣ по расписанію по совокупности причинъ выставленныхъ каждою дорогою и поэтому пожеланія каждой дороги, въ смыслѣ улучшенія согласованій, достигаются соглашеніемъ представителей заинтересованныхъ дорогъ.

Безпересадочное сообщеніе существуетъ между Андижаномъ и Москвою съ пассажирскимн поѣздами №№ 5 и 6. Для этой цѣли четыре раза въ недѣлю въ указанныхъ поѣздахъ слѣдуетъ вагонъ микстъ 1/2 кл. безъ пересадокъ отъ Москвы до Андижана черезъ Рязань—Рузаевку, 2 раза въ недѣлю слѣдуетъ вагонъ казенныхъ дорогъ и два раза вагонъ международнаго общества. Въ виду того, что слѣдованіе безпересадочныхъ вагоновъ періодическое, а не ежедневное, населенность этихъ вагоновъ не одинакова: бываютъ случаи абсолютнаго заполненія вагона и отказа въ предоставленіи мѣстъ, а иногда означенные вагоны слѣдуютъ занятыми не болѣе какъ на половину имѣющагося числа мѣстъ.

Желательно установить: 1) ежедневное слѣдованіе безпересадочныхъ вагоновъ 1/2 кл. Москва-Андижанъ; 2) безпересадочное сообщеніе Ташкентъ—Москва въ вагонахъ 1/2 и 3 кл. ежедневное черезъ Тулу; 3) ежедневное безпересадочное сообщеніе Ташкентъ—Челябинскъ также въ вагонахъ микстъ 1/2 и въ вагонахъ 3-го кл.

Вопросъ 6.

6. Нельзя ли уменьшить стоянки по станціямъ?

Остановки пассажирскихъ поѣздовъ №№ 5 и 6 съ увеличеніемъ скорости уменьшены до предѣловъ возможности, а на нѣкоторыхъ станціяхъ эти поѣзда совершенно не имѣютъ стоянокъ. Поѣздъ № 5 между Самарой и Ташкентомъ находится въ пути всего со стоянками 62 час. 20 мин., изъ коихъ на остановки затрачивается лишь 9 ч. 21 мин. при наличіи 15 распорядительныхъ станцій на протяженіи 2.130 вер. При этомъ 71 остановочный пунктъ проходитъ безъ остановки и на 15 станціяхъ остановки не болѣе 2-хъ мин. и на остальныхъ станціяхъ онъ имѣетъ 10 до 20 мин.

Въ будущемъ сокращеніе стоянокъ этихъ поѣздовъ возможно, но самое незначительное, при условіи слѣдованія съ поѣздами №№ 5 и 6 вагоновъ ресторановъ, въ которыхъ пассажиры могли бы довольствоваться во время пути, такъ какъ при сокращеніи стоянокъ на распорядительныхъ станціяхъ, пассажиры будутъ лишены возможности довольствоваться пищей на станціяхъ.

Стоянки поѣздовъ №№ 3 и 4 желательно сократить, но въ настоящее время это сдѣлать не представляется возможнымъ въ виду того, что съ сокращеніемъ стоянокъ п. № 4 будетъ прибывать въ Ташкентъ въ ночное время, что безусловно неудобно для пассажировъ; кромѣ того, нѣкоторое значеніе имѣетъ и требованіе почтово-телеграфнаго вѣдомства о назначеніи опредѣленныхъ стоянокъ на нѣкоторыхъ станціяхъ для совершенія почтовыхъ обрядностей.

Вопросъ 7.

7. Удобны ли вагоны для дальнихъ поѣздовъ и не слѣдуетъ ли въ ихъ конструкціи и оборудованіи произвести какія-либо измѣненія и улучшенія?

Классный паркъ Ташкентской ж. д. состоитъ изъ вагоновъ 1-го класса—19, 1/2-го кл.—31, 2-го кл.—55 и 3-го кл.—146 ваг., изъ этого количества трехосныхъ вагоновъ 1-го кл.—15, 1/2 кл.—4, 2-го кл.—32 и 3-го кл.—84, Пульмановскихъ 1-го кл.—4, 1/2-го кл.—27, 2-го кл.—23 и 3-го классса—62 ваг. Изъ числа трехосныхъ вагоновъ 5 вагоновъ 1-го класса, 4 вагона 1/2 класса, 14 вагоновъ—2-го класса и 30 вагоновъ 3-го класса выпуска 1876 года. Означенные вагоны, какъ о томъ свидѣтельствуетъ время ихъ выпуска, стары, ветхи и положительно неудобны для перевозки пассажировъ дальняго слѣдованія, использовать же ихъ на короткія разстоянія не представляется возможнымъ, въ виду отсутствія такого сообщенія на Ташкентской ж. д.

Для обслуживанія пассажировъ дальняго слѣдованія на Ташкентской ж. д. имѣются, главнымъ образомъ, поѣзда №№ 5 и 6, составы этихъ поѣздовъ сформированы изъ Пульмановскихъ вагоновъ, болѣе удобныхъ; почтово-пассажирскіе же поѣзда, обслуживающіе пассажировъ мѣстнаго сообщенія, а также часть и прямого сообщенія, сформированы изъ оставшагося наличія трехосныхъ ваговов.

Настоятельно необходимы трехосные вагоны Ташкентской ж. д. командировать на одну изъ дорогъ, гдѣ имѣются пригородныя сообщенія съ короткими разстояніями, не требующія особыхъ удобствъ, взамѣнъ же ихъ получить Пульмановскіе вагоны для обслуживанія поѣздовъ №№ 3 и 4 почтово-пасажирскихъ.

Вопросъ 8.

8. Способы освѣщенія вагоновъ и желательность уничтоженія свѣчного освѣщенія. Расходы установки и эксплоатаціи болѣе совершенныхъ способовъ освѣщенія.

На Ташкентской ж. д., какъ на большинствѣ и другихъ дорогъ, пассажирскіе вагоны освѣщаются свѣчами. Освѣщеніе это весьма неудовлетворительное въ смыслѣ силы свѣта и дорого стоющее. Ежегодно на освѣщеніе вагоновъ расходуется около 50.000 руб. Желательно было перейти къ электрическому или газовому освѣщенію вагоновъ, но въ виду дороговизны оборудованія, пожеланіе это пока остается не выполнимымъ.

Вопросъ 9.

9. Обслуживаніе вагоновъ; достаточно ли прислуги и наблюдается ли въ вагонахъ должная чистота?

Обслуживаніе пассажирскихъ поѣздовъ кондукторской прислугой происходитъ на точномъ основаніи правилъ технической эксплоатаціи и изданныхъ въ дополненіе ихъ инструкцій и распоряженій. Разсчитанный, на основаніи существующихъ составовъ поѣздовъ, штатъ содержится полный: постоянно имѣется необходимое количество кондукторскихъ бригадъ, которыя несутъ не только техническія обязанности по обслуживанію пасса-

жирскихъ поѣздовъ, но и отвѣтственность за цѣлость инвентаря въ вагонахъ. Для наблюденія за чистотою въ пассажирскихъ поѣздахъ имѣются проводники и истопники вагоновъ, на обязанности которыхъ исключительно лежитъ отопленіе и содержаніе въ чистотѣ вагоновъ во время слѣдованія поѣздовъ.

Большая часть Ташкентской ж. д. пролегаетъ по песчаной мѣстности, благодаря чему поднимающійся, во время хода, мельчайшій песокъ проникаетъ въ вагоны, забиваясь во всѣ щели и мягкую обивку сидѣній. Кромѣ того, изъ числа пассажировъ большинство составляетъ туземное населеніе—сарты, киргизы, крайне неопрятные, которые на долго оставляютъ послѣ себя въ вагонахъ невозможную атмосферу, трудно поддающуюся какой-либо дезинфекціи. Русское населеніе также мало культурное и совершенно не заботится о поддержаніи чистоты въ вагонахъ.

Имѣетъ также значеніе и то обстоятельство, что классные вагоны Ташкентской ж. д. всѣ курсируютъ на протяженіи всей линіи, т. е. 2130 вер. и только на оконечныхъ пунктахъ, по высадкѣ пассажировъ, вагонамъ можетъ быть сдѣлана полная очистка. По смѣтѣ на 1910 годъ было разрѣшено 33 проводника на весь годъ и 166 истопниковъ на зиму. Такое количество безусловно оказалось недостаточнымъ и въ виду холернаго времени, на лѣтніе мѣсяцы содержалось 163 проводника. На зимній сезонъ 1910/11 года, въ предположеніи, что на каждый пассажирскій поѣздъ будетъ 6 челов. истопниковъ-проводниковъ по три въ смѣну, исчислено всего 248 челов.

Кромѣ предположенныхъ шести истопниковъ-проводниковъ, необходимо еще имѣть седьмого старшаго, который былъ бы отвѣтственнымъ за чистоту вагоновъ, и тогда общая потребность истопниковъ и проводниковъ выразится въ 268 человѣкъ. При такомъ наличіи истопниковъ-проводниковъ явилась бы возможность возложить на ихъ отвѣтственность за сохранность инвентаря вагоновъ. Существующій въ настоящее время порядокъ отвѣтственности кондукторовъ за инвентарь въ вагонахъ крайне нераціоналенъ: въ виду того, что провѣрка инвентаря въ вагонахъ, при пріемѣ поѣздовъ въ мѣстахъ посадки пассажировъ и затѣмъ во время смѣны бригадъ, отвлекаетъ кондукторовъ отъ прямыхъ ихъ обязанностей, при ночныхъ же смѣнахъ часто лишаетъ возможности сдѣлать провѣрку инвентаря, благодаря чему возникаетъ масса недоразумѣній въ отношеніи матеріальной отвѣтственности за его утрату.

Вопросы общіе.

Вопросъ 6.

6. Не слѣдуетъ ли завести особые

На Ташкентской ж. д. пассажиркой скоростью перевозятся, главнымъ образомъ, свѣжіе фрукты изъ Ташкента въ Москву и другіе города Россіи и изъ Самары въ Оренбургъ и другія стан-

товарн. поѣзда пассажирской скорости?

ціи Ташкентской ж. д. Незначительная, по своимъ размѣрамъ въ началѣ эксплоатаціи дороги, перевозка фруктовъ пассажирской скорости, съ каждымъ годомъ прогрессируетъ и, по имѣющимся въ управленіи дороги свѣдѣніямъ, приметъ крупные размѣры, такъ какъ площадь фруктовыхъ садовъ сильно прогрессируетъ. На съѣздѣ по расписанію при У. ж. д., въ зависимости отъ средней населенности поѣздовъ, было установлено, что Ташкентская ж. д. должна перевозить фрукты, сдаваемые пассажирскою скоростью, съ почтово-пассажирскими поѣздами не болѣе двухъ вагоновъ въ одномъ поѣздѣ, между тѣмъ за іюнь и августъ 1910 года количество такихъ вагоновъ въ одномъ поѣздѣ доходило до пяти и, въ среднемъ, нужно считать въ сутки на одинъ поѣздъ четыре вагона.

Такимъ образомъ, прицѣпка фруктовыхъ вагоновъ, въ количествѣ болѣе предусмотрѣннаго, вызвала уменьшеніе количества пассажирскихъ вагоновъ и тѣмъ самымъ ставила Ташкентскую ж. д. въ необходимость или отказывать пассажирамъ въ предоставленіи мѣстъ или же назначать дополнительные поѣзда.

Прогрессирующая перевозка фруктовъ даетъ основаніе думать, что въ недалекомъ будущемъ Ташкентская ж. д. съ наличными перевозочными средствами не въ состояніи будетъ обезпечить перевозку фруктовъ пассажирской скорости.

Кромѣ того, наблюденія за совершающейся перевозкой фруктовъ указали на отсутствіе необходимыхъ сооруженій, гарантирующихъ правильную перевозку фруктовъ, а также и отсутствіе особой оргинизаціи перевозки фруктовъ при участіи фруктоотправителей.

Къ числу важнѣйшихъ мѣропріятій, обезпечивающихъ правильную перевозку фруктовъ, нужно отнести:

1) назначеніе въ извѣстные періоды, въ зависимости отъ предъявленія фруктовъ, отдѣльныхъ фруктовыхъ поѣздовъ, имѣющихъ скорость не ниже пассажирскихъ. Такимъ путемъ были бы обезпечены всѣ требованія фруктоотправителей и, кромѣ того почтово-пассажирскіе поѣзда были бы вполнѣ использованы для перевозки пассажировъ;

2) устроить на ст. Ташкентъ особыя плодохранилища, въ которыхъ бы собирались и сохранялись фрукты до момента ихъ отправленія съ поѣздами. Въ настоящее время при отсутствіи такихъ плодохранилищъ фруктоотправители иногда находятся въ безвыходномъ положеніи за недостаткомъ свободныхъ мѣстъ въ поѣздѣ, желѣзная дорога вынуждена иногда отказывать въ пріемѣ фруктовъ и въ силу этого фруктоотправители должны везти обратно свои фрукты, или же оставлять ихъ въ помѣщеніяхъ не приспособленныхъ для храненія, подвергая ихъ порчѣ; въ особенности тяжелое положеніе фруктоотправителей, сады которыхъ расположены на далекомъ разстояніи отъ станціи:

3) установить особое бюро по перевозкѣ фруктовъ, которое бы объединяло фруктоотправителей съ администраціей дороги и способствовало бы разрѣшенію вопросовъ, возникающихъ при перевѣскѣ фруктовъ.

Управленіе Ташкентской ж. д. въ достаточной степени заинтересовано перевозкой фруктовъ и по этому вопросу уже сдѣланы подлежащія сношенія съ отдѣломъ плодоводства въ Ташкентѣ, при Туркестанскомъ сельско-хозяйственномъ обществѣ, и представителемъ холодильнаго комитета въ Петербургѣ при Министерствѣ Торговли и Промышленности.

Вопросъ 7.

7. Какія желательны улучшенія въ грузовыхъ перевозкахъ съ пассажирскими поѣздами?

Къ числу грузовъ, отправляемыхъ съ Ташкентской ж. д. съ пассажирскими поѣздами, кромѣ фруктовъ, относится свѣжая рыба. Въ настоящее время свѣжая рыба, большею частью, отправляется большою скоростью на недалекія разстоянія и только сравнительно малое количество слѣдуетъ пассажирской скоростью въ багажныхъ вагонахъ въ особомъ отдѣленіи для рыбы.

Имѣя въ виду, что рыбопромышленность въ раіонѣ Ташкентской ж. д. сильно прогрессируетъ и надо предполагать, что отправка свѣжей рыбы пассажирской скорости въ скоромъ времени значительно увеличится, желательно было бы для таковой отправки имѣть особые вагоны-ледники, въ которыхъ, во время пути слѣдованія рыбы, поддерживалась бы извѣстная температура, предохраняющая рыбу отъ порчи въ лѣтніе мѣсяцы; вагоны эти должны быть годны для слѣдованія съ пассажирскими поѣздами.

Вопросъ 8.

8. Перевозка молочныхъпродуктовъ; какія мѣры принимаются къ ея улучшенію?

Перевозка молочныхъ продуктовъ нынѣ и въ будущемъ не предвидится, такъ какъ въ раіонѣ Ташкентской ж. д. нѣтъ ни одной молочной фермы или же молочнаго хозяйства. Имѣющіеся молочные продукты сбываются въ мѣстахъ ихъ производства.

Вопросъ 9.

9. Улучшеніе пассажирск. станцій и платформъ; наилучшіе типы; нельзя ли устранить нѣкоторыя излишнія сооруженія и приспособленія?

Въ отношеніи удобствъ пассажирскихъ станцій Ташкентскую ж. д. необходимо раздѣлить на двѣ части: отъ Кинеля до Оренбурга, бывшая вѣтвь Самаро-Златоустовской ж. д. и отъ Оренбурга до Ташкента новой постройки. Пассажирскія зданія новой постройки какъ по типу, такъ и по размѣрахъ своимъ, болѣе или менѣе удовлетворительны, что совершенно отсутствуетъ въ пассажирскихъ станціяхъ участка Кинель-Оренбургъ. Пассажирскія зданія этого участка сохранились еще съ постройки Оренбургской дороги, т. е. съ 1874 года. Въ настоящее же время какъ гру-

зообороты, такъ и пассажирское движеніе, сильно возросло и поэтому вполнѣ естественно, что имѣющіяся пассажирскія зданія, оставшіяся съ начала постройки безъ существенныхъ измѣненій, совершенно не соотвѣтствуютъ потребностямъ даннаго времени. Помимо ветхости, пассажирскія зданія на нѣкоторыхъ станціяхъ совершенно не вмѣщаютъ всѣхъ ожидающихъ поѣздовъ пассажировъ, не имѣютъ особыхъ помѣщеній для пассажировъ IV класса и рабочихъ, билетныя кассы большихъ станцій малы и не имѣютъ необходимыхъ устройствъ, горантирующихъ сохранность билетовъ и денегъ; излишнихъ же сооруженій и приспособленій, кои могли бы быть использованы болѣе соотвѣтственнымъ образомъ, не имѣется.

Вопросъ 10.

10. Нельзя ли отмѣнить сигналы колоколомъ и паровозными свистками (оставивъ свистки лишь для предупрежденія несчастныхъ случаевъ)?

Отмѣна для Ташкентской ж. д. звуковыхъ сигналовъ является преждевременной. Большинство пассажировъ Ташкентской ж. д., въ особенности южной части ея, туземное населеніе, не знающее совершенно русскаго языка. Отмѣна существующихъ сигналовъ повлечетъ за собой массу всевозможныхъ недоразумѣній и даже несчастныхъ случаевъ.

III.

Журналъ засѣданій съ представителями гор. Оренбурга и Оренбургскаго биржевого комитета.

Журналъ засѣданій съ представителями гор. Оренбурга и Оренбургскаго биржевого комитета.

14 октября въ 9 час. вечера въ управленіи Ташкентской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспаре, при участіи члена-эксперта Подкомиссіи, обслѣдовавшей Ташкентскую ж. д. Н. А. Маслова, представителей Ташкентской ж. д. во главѣ съ начальникомъ ея В. А. Штукенбергомъ, представителей города и мѣстнаго биржевого комитета, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ, состоялось совѣщаніе о нуждахъ мѣстной торговли и промышленности въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ.

На предложеніе Предсѣдателя высказать нужды и пожеланія мѣстной торговли и промышленности, поскольку развитіе ихъ зависитъ отъ жел. дороги, городской голова Н. В. Кузьминъ заявилъ, что онъ, какъ представитель городскихъ интересовъ и отъ имени представителя казачества, обращается съ просьбой объ оказаніи поддержки ходатайству мѣстнаго населенія о направленіи проектируемой Семипалатинской ж. д. отъ Уральска черезъ Оренбургъ въ виду того, что Комиссія при М-ствѣ Финансовъ, разсматривавшая этотъ вопросъ, высказалась за варіантъ черезъ ст. Мартукъ Ташкентской ж. д., намѣченный представителями Рязанско-Уральской ж. д. Въ направленіи дороги на Мартукъ цѣль преслѣдуется одна—отвлечь средне-азіатскіе грузы и изъ Средней Сибири на Рязанско-Уральскую ж. д. Такое домогательство не только принесетъ ущербъ казеннымъ дорогамъ, по которымъ идутъ средне-азіатскіе грузы въ настоящее время и пойдутъ сибирскіе, когда будетъ построена Средне-Сибирская магистраль, но и всему населенію Оренбургской губерніи. Въ направленіи на Мартукъ дорога пройдетъ по пустынной мѣстности, лишенной воды и потому не представляющей никакихъ данныхъ, чтобы она могла быть когда-либо заселена, между тѣмъ какъ дорога отъ Уральска на Оренбургъ по правому берегу р. Урала встрѣтитъ густое населеніе казачества, плодородную почву, способную къ широкому развитію земледѣлія и связанныхъ съ нимъ промысловъ. Въ томъ случаѣ, если бы постройка Средне-Сибирской ж. д. не могла быть осуществлена въ скоромъ времени, то, быть можетъ, представляется возможнымъ оказать содѣйствіе къ скорѣйшему разрѣшенію вопроса о постройкѣ дороги Оренбургъ—Орскъ, въ 285 вер. длиною, за необходимость постройки которой высказалась и Комиссія М-стерства

Финансовъ. Подробныя соображенія по этому дѣлу имѣются въ запискѣ, поданной Комиссіи М-стерства Финансовъ представителями города и Оренбургскаго казачества.

Затѣмъ, городской голова высказалъ пожеланіе отмѣнить существующій на Средне-Азіатской ж. д. льготный пониженный тарифъ на ввозъ хлѣба въ Среднюю Азію въ направленіи черезъ Красноводскъ. Этотъ тарифъ ставитъ въ неравныя условія хлѣбоотправителей изъ Оренбургской губерніи съ отправителями хлѣба съ Волжскихъ пристаней и Владикавказской ж. д. и наноситъ существенный ущербъ мѣстной хлѣбной торговлѣ.

Очень важно было бы скорѣйшее осуществленіе постройки ж. д. вѣтви на Мѣновой дворъ, протяженіемъ нѣсколько сотъ саженей, гдѣ имѣются обширныя складочныя помѣщенія, и сдѣлать его завознымъ складомъ для хлѣба и хлопка. Дѣло это тормозится изъ-за непріемлемыхъ для города условій, поставленныхъ У. ж. д. Стоимость постройки вѣтви опредѣляется въ 18.000 рублей. М. П. С. соглашается построить ее за счетъ казны, но къ городу предъявляетъ требованія уступить половину имѣющихся на Мѣновомъ дворѣ складовъ въ безвозмездное пользованіе ж. д. и содержать за счетъ городскихъ средствъ штатъ служащихъ для обслуживанія этой вѣтки, при чемъ ежегодные расходы на это, приблизительно, исчисляются до 6 000 р. Эти условія настолько тяжелы, что городское самоуправленіе не можетъ ихъ принять, тѣмъ болѣе, что склады даже въ томъ видѣ, какъ они теперь эксплоатируются, приносятъ городу ежегодно дохода до 22.000 рублей. Вѣтка эта можетъ осуществиться только въ томъ случаѣ, если Управленіе ж. д. откажется отъ права безвозмезднаго пользованія складами и приметъ расходы по содержанію служащихъ на свой счетъ; эксплоатировать склады долженъ владѣлецъ ихъ—городъ, а дорога отъ проведенія вѣтки выигриваетъ то, что товарная ст. Оренбургъ, крайне тѣсная, освободится отъ такихъ массовыхъ грузовъ, какъ хлѣбъ, шерсть, кожа и др. сырье, которые съ проведеніемъ вѣтки могутъ храниться на Мѣновомъ дворѣ. Насколько недостаточна вмѣстимость складочныхъ помѣщеній на ст. Оренбургъ, можно судить изъ того, что въ 1909 г. въ осеннюю хлѣбную кампанію хлѣба было предъявлено къ отправкѣ до 3000 вагоновъ, а станція могла принять только 850. Нач. дороги объясняетъ, что условія городу предложены по личному распоряженію нач. Управленія ж. д. Съ устройствомъ вѣтки на Мѣновой дворъ, дѣйствительно, уменьшится надобность въ постройкѣ новыхъ пакгаузовъ, а потому, казалось, возможно было бы облегчить предъявленныя городу условія, тѣмъ болѣе, что дорога будетъ взыскивать провозную плату за пробѣгъ грузовъ по вѣткѣ.

Представители Оренбургскаго биржевого комитета заявили, что проектируемое М. П. С. отдѣленіе перевозочныхъ операцій

отъ складочныхъ ляжетъ тяжелымъ бременемъ на торговлѣ хлѣбомъ; при необорудованности большинства ж.-д. станцій складочными помѣщеніями, при отсутствіи частныхъ складовъ для долгосрочнаго храненія, хлѣбоотправители будутъ поставлены въ критическое положеніе, когда желѣзная дорога будетъ имѣть право отказывать въ пріемѣ груза. Что будетъ дѣлать земледѣлецъ, когда онъ привезетъ свой хлѣбъ на станцію за нѣсколько десятковъ верстъ, а станція откажетъ ему въ пріемѣ? Ему придется за неимѣніемъ частныхъ складовъ, куда онъ могъ бы еще сдать хлѣбъ на храненіе, или везти обратно, или продать за безцѣнокъ. Поэтому представители биржевого комитета просятъ оказать возможное содѣйствіе не вводить эту мѣру, какъ вредную для торговли и сельской промышленности. Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что на иностранныхъ дорогахъ никогда не возлагается на жел. дороги обязанности принимать грузы въ неограниченномъ количествѣ; хотя условія у насъ въ Россіи нѣсколько иныя, тѣмъ не менѣе вопросъ этотъ, по возможности, будетъ разрѣшенъ съ соблюденіемъ обоюдныхъ интересовъ торговли и желѣзн. дорогъ. Существующій порядокъ ввоза грузовъ, когда желѣзная дорога несетъ весь рискъ храненія, выгоденъ и удобенъ только для одной стороны—для грузоотправителей; надо создать такія условія, которыя гарантировали бы и желѣзныя дороги отъ убытковъ. Далѣе городской голова обратился съ просьбой оказать возможное содѣйствіе къ скорѣйшему разрѣшенію вопроса о покупкѣ городской земли около главныхъ мастерскихъ, самовольно занятой при постройкѣ дороги Оренбургъ-Ташкентъ мастеровыми жел. дор. Дѣло это представляется въ слѣдующемъ видѣ. Во время постройки дороги, строитель ея инженеръ Урсати просилъ городъ отвести для складовъ и возведенія построекъ временнаго характера около 15 десятинъ. Разрѣшеніе ему было дано, но по окончаніи постройки занятая земля не была сдана городу, а на ней стали селиться мастеровые, которые продолжаютъ занимать городскую землю до настоящаго времени. Когда городская управа обратилась въ М. П. С. съ просьбой или выдворить рабочихъ или купить землю по 1 руб. 25 коп. за кв. с. въ собственность дороги, то У. ж. д. отвѣтило, съ своей стороны, просьбой, чтобы городская управа выдвореніемъ рабочихъ повременила и продала эту землю въ личную собственность мастеровыхъ. Городская управа, имѣя въ виду неизбѣжные расходы по благоустройству поселка — на освѣщеніе, мостовыя, пожарный обозъ, на содержаніе полиціи и пр. и его отдаленность отъ городской черты, не признала возможнымъ продать землю въ собственность мастеровыхъ и обратилась за выдвореніемъ рабочихъ въ судъ, которымъ были выданы исполнительные листы. Начальникъ дороги сообщаетъ, что управленіе дороги вносило въ вѣ-

домость дополнительныхъ работъ смѣты 1909 г. кредитъ на отчужденіе земли 15 дес. 100 саж. 54.150 руб,, (тогда городъ просилъ 1 р. 50 к. за кв. с., теперь онъ понизилъ продажную цѣну до 1 р. 25 к., почему потребуется отпускъ всего 45.125 рублей), но Совѣщаніе по разсмотрѣнію смѣты въ Петербургѣ не согласилось на отпускъ этихъ денегъ и испрашивавшійся кредитъ вычеркнуло. Управленіе дороги признаетъ, что обезпеченіе рабочихъ жилыми помѣщеніями является мѣрою необходимою, въ виду удаленности главныхъ мастерскихъ отъ города и отсутствія по близости наемныхъ помѣщеній; кромѣ того, недвижимая собственность прикрѣпляетъ рабочій элементъ, заставляетъ его дорожить мѣстомъ. Если отчужденіе этой земли будетъ разрѣшено, то управленіе дороги сдастъ ее въ аренду мастеровымъ съ платою по 1 коп. за кв. саж. въ годъ на общемъ основаніи.

Выяснивъ, что другихъ пожеланій въ отношеніи дѣятельности дороги не имѣется, Предсѣдатель Подкомиссіи въ $10^1/_2$ час. вечера объявилъ засѣданіе закрытымъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р.* фонъ-*Экеспарре.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители: { *Ар. Лаврентьевъ.* *Сер. Вощевъ.*

IV.

Описаніе объѣзда дороги.

9-го октября 1910 года въ 7 час. пополуночи Подкомиссія въ составѣ Предсѣдателя Подкомиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, члена-эксперта Н. А. Маслова при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ, въ сопровожденіи начальника дороги, начальниковъ службъ и другихъ представителей Оренбургъ-Ташкентской ж. д., прибывшихъ на ст. Ташкентъ къ этому времени, приступила къ обслѣдованію сѣти Оренбургъ-Ташкентской ж. д., начавъ таковой со ст. Ташкентъ.

Ст. Ташкентъ. Начальникомъ станціи были переданы Подкомиссіи свѣдѣнія, изъ которыхъ видно, что наивысшій грузооборотъ ст. Ташкентъ имѣла въ мартѣ мѣсяцѣ 1910 года, а именно:

отправлено . . . . . 347.350 пуд.,
прибыло . . . . . 912.480 „

Наименьшій грузооборотъ станція имѣла въ іюнѣ мѣсяцѣ 1910 г., а именно:

отправлено . . . . . 233.990 пуд.,
прибыло . . . . . 555.106 „

Преимущественное направленіе мелочныхъ грузовъ на Средне-Азіатскую ж. д.—вагонныхъ грузовъ, за Ташкентскую ж. д.

Прибытіе грузовъ преимущественно изъ Россіи.

Ст. Ташкентъ служитъ конечнымъ пунктомъ Ташкентской желѣзной ж. д. съ южной ея стороны и передаточнымъ обмѣннымъ пунктомъ со Средне-Азіатской ж. д. Съ начала эксплоатаціи, т. е. съ 22—23 іюля 1906 года ст. Ташкентъ перешла въ собственность Ташкентской ж. д. (ранѣе была станціей Средне-Азіатской ж. д.) и въ настоящее время находится въ общемъ пользованіи со Средне-Азіатской ж. д. на условіяхъ заключеннаго между Ташкентской и Средне-Азіатской желѣзными дорогами частнаго соглашенія.

Путевое развитіе ст. Ташкентъ, какъ бывшей конечной станціи Средне-Азіатской ж. д., соотвѣтствовало лишь только потребностямъ оконечной станціи, съ началомъ же эксплоатаціи Ташкентской ж. д., путевое развитіе этой станціи, какъ станціи узловой, оказалось недостаточнымъ.

Главнѣйшій недостатокъ путевого устройства ст. Ташкентъ заключался въ томъ, что при работѣ на товарномъ дворѣ вытяжнымъ путемъ служили пассажирскіе пути; а такъ какъ пути эти большую часть сутокъ заняты пассажирскими поѣздами, то,

въ виду этого, работа товарнаго двора шла крайне неуспѣшно. Особаго парка для составленія поѣздовъ не было, а вся работа по составленію поѣздовъ производилась на пріемныхъ путяхъ съ выходомъ на главный путь, что также неудобно въ отношеніи составленія поѣздовъ, пріема и отправленія поѣздовъ.

Въ виду указанныхъ неудобствъ и увеличивающагося движенія на Ташкентской ж. д. управленіе ея признало необходимымъ ходатайствовать о разрѣшеніи кредитовъ на постройку особой товарной ст. Ташкентъ.

Въ 1909 году кредитъ былъ разрѣшенъ и было приступлено къ работамъ.

По разработанному управленіемъ дороги проекту товарная ст. Ташкентъ примыкаетъ къ существующей нынѣ съ правой ея стороны (со стороны Келеса). Изъ наиболѣе важныхъ и необходимыхъ путей слѣдуетъ отмѣтить на товарной станціи:

1) 8 путей прибытія и отправленія поѣздовъ съ общей вмѣстимостью 421 вагона;

2) паркъ составленія поѣздовъ, состоящій изъ 6-ти путей, общей вмѣстимостью въ 230 вагоновъ;

3) паркъ основной сортировки, состоящій изъ 7-ми путей, общей вмѣстимостью въ 534 вагона;

4) паркъ больныхъ вагоновъ, состоящій изъ двухъ путей, общей вмѣстимостью въ 55 вагоновъ;

5) четыре упорныхъ вытяжныхъ, общей вмѣстимостью въ 298 вагоновъ.

Помимо указанныхъ главнѣйшихъ путей, имѣются и другіе пути, необходимые какъ для нуждъ сл. дв., такъ и для другихъ службъ.

Въ настоящее время большинство путей уже уложено и закончена постройка нѣсколькихъ пакгаузовъ, и вся погрузка и выгрузка производятся на товарной ст. Ташкентъ.

Изъ числа грузовъ, отправляемыхъ со ст. Ташкентъ, первое мѣсто занимаютъ: фрукты свѣжіе и сухіе, затѣмъ хлопокъ, кожа, шерсть, рисъ и др. Прибываютъ въ Ташкентъ: лѣсъ, мануфактура, галантерейные, бакалейные и другіе товары.

По даннымъ управленія Ташкентской д. ж., работа ст Ташкентъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 году	. . . .	3.736.408 пуд.
„ 1908 „	. . . .	3,744.145 „
„ 1909 „	. . . .	4.790.481 „

Перегружено:

въ 1907 году	. . . .	729.747 пуд.
„ 1908 „	. . . .	1.589.337 „
„ 1909 „	. . . .	1.010.324 „

Выгружено:

въ 1907 году	. . . .	4.308.841 пуд.
„ 1908 „	. . . .	4.199.508 „
„ 1909 „	. . . .	3 610.547 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 году	. . . .	187.050 шт.
„ 1908 „	. . . .	226.290 „
„ 1909 „	. . . .	255.827 „

Обмѣнъ со Средне-Азіатской ж. д. выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Принято со Ср.-Аз. ж. д. въ 1907 г.	. . .	20292 ваг.
„ „ „ „ „ „ „ 1908 „	. . .	27406 „
„ „ „ „ „ „ „ 1909 „	. . .	31357 „
Сдано на Ср.-Аз. ж. д. въ 1907 г.	. . .	24141 ваг.
„ „ „ „ „ „ „ 1908 „	. . .	27521 „
„ „ „ „ „ „ „ 1909 „	. . .	31321 „

Нормальный установленный обмѣнъ со Средне-Азіатской ж. д. 100 ваг. и максимальный—125 ваг. въ сутки. По максимальной пропускной способности на лѣтній періодъ предусмотрѣно въ прибытіи на ст. Ташкентъ товарныхъ поѣздовъ 8 въ количествѣ 256 ваг. и въ отправленіи со ст. Ташкентъ также 8 поѣздовъ въ количествѣ 256 ваг.

Вѣсовъ на ст. Ташкентъ имѣется 22, изъ нихъ: 12/125 2/75, 2/175, 1/200, 3/40, 1/30 и 1/20 [1]).

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Ташкентъ имѣется:

	Кв. саж.	Вмѣстимостью вагоновъ.
пакгаузовъ	1.085	358
крытыхъ платформъ	150	50
открытыхъ, „	1.439	480

Кромѣ того, строится новый пакгаузъ, площ. 972 кв. саж., который будетъ въ скоромъ времени оконченъ.

Помѣщеніе передаточной конторы чрезвычайно тѣсно. Это помѣщеніе ранѣе служило для товарной конторы. Передаточная контора будетъ въ скоромъ времени перенесена въ лучшее помѣщеніе, вопросъ этотъ рѣшенъ управленіемъ дороги и кредитъ на это имѣется.

---

[1]) Числителемъ указано количество вѣсовъ, а знаменателемъ ихъ грузоподъемная сила.

Старый крытый пакгаузъ предполагается передѣлать для пріема фруктовъ.

При посѣщеніи товарнаго двора Подкомиссіей было отмѣчено, что громадное количество хлопка лежитъ на настилахъ за неимѣніемъ свободныхъ складочныхъ помѣщеній.

При осмотрѣ Подкомиссіей товарной станціи выяснилось, что товарная станція еще въ полномъ переустройствѣ (за счетъ чрезвычайнаго кредита): по день осмотра Подкомиссіей ст. Ташкентъ 10 вер. путей уже было уложено и предполагается уложить еще 10 вер.

Здѣсь строится много жилыхъ помѣщеній и, между прочимъ, Подкомиссія посѣтила новую распорядительную техническую контору, помѣщающуюся въ одноэтажномъ кирпичномъ зданіи. Домъ этотъ, выстроенный, какъ сообщилъ нач. сл. п., рядчикомъ, обошелся въ 16.000 рублей.

Зданія новаго депо—на 12 стойлъ—стоятъ еще безъ крыши и къ декабрю 1910 г., по сообщенію нач. дороги, должны были быть покрыты.

Въ новомъ деревянномъ пакгаузѣ временно помѣщается матеріальный складъ.

Новые пакгаузы всѣ деревянные, ступенчатые въ планѣ, съ асфальтовыми полами.

По длинѣ фронта каждаго пакгауза устанавливается 6 вагоновъ.

Платформы, устроенныя со стороны противоположной путямъ, слишкомъ узки, въ двѣ доски, но нач. сл. п. объяснилъ, что подобная конструкція сдѣлана спеціально для арбъ.

Помѣщеніе матеріальнаго склада очень большое, и зданія не покрыты еще крышей.

Въ новой товарной конторѣ помѣщеніе не тѣсное, имѣются два входа для служащихъ и публики, но въ этомъ сравнительно небольшомъ домѣ устроено 8 печей, что совершенно не цѣлесообразно.

Свѣдѣнія о переборахъ оказались не вывѣшенными.

По осмотрѣ товарной станціи Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію.

Пассажирское зданіе сравнительно новое, имѣетъ достаточно свѣта и воздуха и вмѣщаетъ въ себѣ всѣ необходимыя служебныя помѣщенія. Для пассажировъ туземцевъ: сартовъ, киргизовъ и другихъ рядомъ съ пассажирскимъ зданіемъ выстроенъ мусульманскій вокзалъ, приспособленный къ потребностямъ и удобствамъ пассажировъ туземцевъ. Вокзалъ этотъ хотя построенъ и на средства частнаго лица, тѣмъ не менѣе, въ силу особаго условія, заключеннаго съ управленіемъ Ташкентской ж. д., находится въ вѣдѣніи и подъ надзоромъ ея администраціи.

Служебныя помѣщенія тѣсноваты, и управленіе Ташкентской ж. д. предполагаетъ приступить къ расширенію ихъ.

При вокзалѣ имѣются хорошія парадныя комнаты.

Перронъ—широкій, вымощенъ кирпичемъ на ребро.

Отсюда Подкомиссія направилась къ старому депо, которое, по окончаніи постройки новаго, будетъ предназначено только для пассажирскихъ паровозовъ.

Основное депо ст. Ташкентъ находится въ вѣдѣніи 8-го участка сл. т.; къ нему же приписано и оборотное депо ст. Арысь 8-й участокъ сл. т. отъ ст. Ташкентъ до ст. Арысь протяженіемъ 145 вер. Инвентарное количество паровозовъ—47, изъ которыхъ 12 маневровыхъ 6-ти колесныхъ и 35 товарныхъ, изъ нихъ 11 прикомандированы къ участку на время усиленнаго движенія. Паровозы 8-го участка обслуживаютъ всѣ товарные, товаро-ускоренные и воинскіе поѣзда отъ ст. Ташкентъ до ст. Арысь. Для стоянки, промывки и ремонта паровозовъ имѣется прямоугольное зданіе на 6 стойлъ. Это же зданіе служитъ и для стоянки паровозовъ Средне-Азіатской ж. д., для которой Ташкентъ служитъ оборотнымъ депо. Надъ всѣми стойлами имѣются вытяжныя трубы. Для промывки паровозовъ имѣется два промывательныхъ крана, а для ремонта—нѣсколько верстаковъ. Въ томъ же зданіи въ углу устроено помѣщеніе для дежурнаго по депо. Для дежурныхъ машинистовъ и смазчиковъ устроена деревянная будка около зданія депо. Тутъ же находится и поворотный кругъ, діам. 63 фут. Контора участка и мастерскія расположены въ двухъ верстахъ отъ депо. Оборудованіе мастерскихъ крайне недостаточно и расположено частью подъ открытымъ небомъ, частью подъ навѣсами, частью въ деревянныхъ сараяхъ. Въ настоящее время выработаны проекты переустройства мастерскихъ и депо и приводятся въ исполненіе по мѣрѣ отпуска кредитовъ.

Изъ имѣющагося оборудованія вполнѣ исправны только 2 колесно-токарныхъ станка съ 2 суппортами в. ц. 760 м/м., одинъ колесно-токарный для вагонныхъ скатовъ, одинъ ручной сверлильный станокъ для разсверливанія на мѣстѣ паровозныхъ цилиндровъ, одинъ ручной переносный станокъ для обточки шеекъ вагонныхъ осей, 1 комплектъ козелъ Беккера, приборы для провѣрки манометровъ и предохранительныхъ клапановъ и вѣсы. Остальное оборудованіе, требующее замѣны, какъ сильно изношенное и оставшееся частью отъ постройки дороги, частью перешедшее отъ Средне-Азіатской ж. д., состоитъ изъ 5 токарныхъ станковъ, 2 сверлильныхъ, одного продольно-строгальнаго, одного поперечно-строгальнаго, 2 ручныхъ сверлильныхъ, 1 комплекта козелъ Беккера, одного воздуходувнаго вентилятора и деревообдѣлочныхъ станковъ: токарнаго, строгальнаго, круглой пилы и 10 столярныхъ верстаковъ. Станки приводятся въ движеніе отъ 25-ти сильнаго локомобиля. Въ Ташкентскихъ мастерскихъ

производятся работы по текущему и среднему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также по среднему ремонту $^1/_5$ количества классныхъ вагоновъ и по періодическому осмотру $^4/_5$ количества классныхъ вагоновъ и $^1/_6$ количества товарныхъ вагоновъ.

Здѣсь же производится отчасти и обточка и перетяжка шинъ паровозныхъ и тендерныхъ скатовъ съ 7-го участка сл. т.

Водоснабженіе ст. Ташкентъ производится изъ грунтового колодца, источникъ вполнѣ обезпеченный; водоподъемныя устройства состоятъ изъ: 1 водоподъемнаго зданія; всасывающей сѣти съ 1 отдѣльной ниткой, внутреннимъ діаметромъ трубы въ 5 дюйм. и длиной нитки въ 20 саж.; напорной сѣти съ одной отдѣльной ниткой, внутреннимъ діаметромъ трубы въ 4 дюйм. и длиной нитки въ 30 саж.; насоса Вортингтона, приводимаго въ дѣйствіе паромъ, произоодительностью 2,7—3,9 куб. саж. воды въ часъ, съ силой двигателя 6—5 лош. с.; парового котла, поверхностью нагрѣва 100—153 кв. фут.; въ водоемномъ зданіи имѣется бакъ емкостью 22 куб. саж. Наибольшее количество воды, могущее быть доставлено на станцію существующими водопроводными устройствами въ теченіе 17,25 час.—113,85 куб. саж. Жесткость воды 55,44 гр. франц.

Въ 9 час. 45 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Ташкентъ по направленію къ Оренбургу.

Слѣдуя по 18 участку сл. п., Подкомиссія установила, что на этомъ участкѣ лежатъ рельсы въ 22½ фун. на протяженіи 102 вестъ.

Шпалы пропитаны не всѣ.

Балластъ—хорошій, и въ 1910 году его вывезено изъ мѣстнаго карьера 4.240 куб. саж.

Высота балластнаго слоя—правильная.

На пути отъ Ташкента имѣется рядъ устроенныхъ сифоновъ и акведуковъ.

Эти устройства служатъ для отвода арычной воды, идущей мѣстами выше полотна.

Ширина полотна недостаточна и, какъ сообщилъ нач. с. п., въ настоящее время за счетъ кредита по недодѣлкамъ производится уширеніе полотна.

Ширина полотна настолько недостаточна, что въ нѣкоторыхъ мѣстахъ полотно совершенно не видно за балластомъ.

При слѣдованіи черезъ ст. Джилга, Подкомиссіей было отмѣчено, что на станціонныхъ путяхъ стоитъ много порожнихъ фруктовыхъ вагоновъ.

У одной изъ казармъ 18-го участка была сдѣлана остановка, и Подкомиссія осмотрѣла эту казарму.

Въ каменной казармѣ имѣется квартира дорожнаго мастера въ 2 комнаты съ кухней въ одной изъ нихъ, комната старшаго рабочаго и комната ремонтныхъ рабочихъ.

Въ комнатѣ, предназначенной для ремонтныхъ рабочихъ, помѣщаются и путевой сторожъ съ женой и дочерью, такъ какъ будокъ сторожевыхъ не хватаетъ и только теперь предполагается устроить таковыя изъ шпалъ.

Подкомиссіей было обращено вниманіе на недостатокъ путевыхъ зданій и, по мнѣнію Подкомиссіи, представляется необходимымъ ассигновать на этотъ предметъ кредитъ.

Осмотрѣнная казарма является, собственно, полуказармой по недостаточности своихъ помѣщеній. Отмѣчено также нераціональное устройство въ полуказармѣ половъ изъ камня. Полы эти холодные и живущіе здѣсь жаловались своему начальству на это обстоятельство.

Разстояніе одной полуказармы отъ другой не превышаетъ 8 верстъ.

Въ 1 час. 17 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Кабулъ-Сай.

Ст. Кабулъ-Сай. Пассажирское зданіе съ внѣшней стороны имѣетъ красивый видъ, внутренній же видъ его не соотвѣтствуетъ внѣшнему: штукатурка отваливается вслѣдствіе того обстоятельства, что зданіе было отштукатурено по камышу и, по сообщенію нач. сл. п., почти всюду на линіи вслѣдствіе той же причины приходится старую штукатурку дѣлать наново.

При пассажирскомъ зданіи помѣщается квартира нач. станціи въ 3 комнаты съ кухней, квартиры двухъ помощниковъ нач. станціи, стрѣлочника и вѣсовщика.

Стрѣлочникъ и вѣсовщикъ имѣютъ по одной комнатѣ, въ которыхъ устроены и кухни.

Въ квартирѣ помощника нач. станціи двѣ комнаты и кухня.

Въ этомъ же домѣ отведена комната для жандарма, но такъ какъ у него имѣется свой домъ въ раіонѣ станціи, то онъ живетъ въ своемъ домѣ, комнату же держитъ на запорѣ, никому ее не уступая и не пользуясь ею самъ; стрѣлочникъ же не имѣетъ никакого помѣщенія.

Нач. дороги доложилъ, что обращенія управленія Ташкентской ж. д. къ жандармскому управленію по этому поводу не привели ни къ какимъ результатамъ.

Ст. Кабулъ-Сай промежуточная 3-го отдѣленія сл. дв.

Мимо этой станціи пролегаетъ трактъ на городъ Вѣрный и поэтому всѣ пассажиры, слѣдующіе въ него и другіе по пути лежащіе города, высаживаются на этой станціи.

Со ст. Кабулъ-Сай отправляется, главнымъ образомъ, хлѣбъ въ зернѣ, доставляемый изъ Чимкента и Вѣрнаго на лошадяхъ и верблюдахъ; прибываютъ на ст. Кабулъ-Сай въ незна-

чительномъ количествѣ бакалейные, мануфактурные и другіе мелочные товары. Работа станціи по годамъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Нагружено	средствами	станціи	въ	1907 г. . .	215.061 пуд.
„	„	„	„	1908 г. . .	241.198 „
„	„	„	„	1909 г. . .	169.315 „
Выгружено	„	„	„	1907 г. . .	40.259 пуд.
„	„	„	„	1908 г. . .	74.954 „
„	„	„	„	1909 г. . .	42.372 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г. . .	6.777	шт.
„ 1908 г. . .	9.486	„
„ 1909 г. . .	10.220	„

На станціи имѣются пути: 1 пассажирскій, вмѣстимостью 76 вагоновъ, 1 главный, вмѣстимостью 75 вагоновъ, 1 товарный путь вмѣстимостью 55 вагоновъ и два тупиковыхъ, общей вмѣстимостью 45 вагоновъ для погрузки и выгрузки грузовъ. При одномъ изъ путей имѣется пакгаузъ, площ. 32 кв. саж.; имѣется участокъ земли, могущій быть отведенъ для склада грузовъ, площадью 280 кв. саж. на 47 вагоновъ, и кромѣ того строится новый пакгаузъ, площ. 27 кв. саж., который въ скоромъ времени будетъ оконченъ.

Вѣсовъ имѣется: 2/125 и 1/100; брезентовъ—9 шт.

Начальникомъ станціи Кабулъ-Сай былъ переданъ Предсѣдателю Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что дѣятельность этой станціи съ 1-го января по 1 октября 1910 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Продано пассажирскихъ билетовъ 8.155 шт. на сумму 27.666 руб. 11 коп.,

нагружено	74.493	пуд.,
выгружено . . .	45.726	„
перегружено . . .	.915	„

Имѣется вагоновъ на станціи:

крытыхъ порожнихъ	10
„ груженыхъ	2
теплушекъ	3 (подъ жильемъ телеграфистовъ, стрѣлочниковъ и рабочихъ за неимѣніемъ помѣщеній).

Вагоновъ: церковь римско-катол. 2.

Служащихъ на станціи Кабулъ-Сай имѣется:

начальникъ станціи 1
помощниковъ его 2
сторожъ 1
стрѣлочниковъ 4
сторожъ по охранѣ грузовъ. 1
телеграфистовъ 2

Слѣдуя со ст. Кабулъ-Сай по 17 участку со скоростью 80 вер. въ часъ, Подкомиссія отмѣтила, что балластъ здѣсь пылитъ и были толчки, но нач. сл. п. указалъ, что ремонтъ пути на этомъ участкѣ еще не былъ законченъ.

Въ 1 час. 55 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Арысь.

Ст. Арысь. Ст. Арысь--распорядительная 3-го отдѣленія сл. дв. По имѣющимся свѣдѣніямъ предполагаемая къ постройкѣ Вѣрнинская ж. д. подойдетъ къ Ташкентской ж. д. на ст. Арысь, и такимъ образомъ эта станція будетъ узловой.

Со ст. Арысь отправляется, главнымъ образомъ, хлѣбъ, доставляемый изъ Чимкента и Вѣрнаго, и въ незначительномъ количествѣ кожи и шерсть.

Работа станціи по годамъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г. . . 835.002 пуд.
„ 1908 г. . . 1.465.627 „
„ 1909 г. . . 1.623.259 „

Перегружено:

въ 1907 г. . . 1.249.022 пуд.
„ 1908 г. . . 1.367.653 „
„ 1909 г. . . 1.316.840 „

Выгружено:

въ 1907 году . . 72.179 пуд.
„ 1908 „ . . 136.713 „
„ 1909 „ . . 156.005 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г. . . 8.024 шт.
„ 1908 г. . . 12.024 „
„ 1909 г. . . 17.930 „

Для обслуживанія поѣздовъ имѣются на ст. Арысь слѣдующіе пути: четыре сквозныхъ для пріема и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью 242 ваг., три тупиковыхъ пути, общей вмѣстимостью 94 вагона для погрузки, выгрузки и сортировки грузовъ, десять путей тракціонныхъ. До перенесенія грузовыхъ операцій съ пассажирской ст. Ташкентъ на новою товарную ст. Ташкентъ, на ст. Арысь производилась сортировка грузовъ.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Арысъ имѣется:

	пакгаузовъ	площ.	99,15	кв. саж.	на 19	ваг.
Платформъ:	крыт.		18,00	„ „	„ 6	„
	открыт.		49,50	„ „	„ 16	„

Участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для склада грузовъ, площ. 280,00 кв. саж. на 47 вагоновъ. Вѣсовъ имѣется: 3/125 и 2/75; брезентовъ—100 шт.

Начальникомъ ст. Арысь былъ переданъ Предсѣдателю Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что работа станціи съ 1 января по 1 октября 1910 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ 14.711 шт. на сумму 29.166 р. 11 коп.

Прибыло грузовъ:

малой скор.	2060/375	отправ.—	227.521/273.953	пуд.
большой „	671/4	„ —	15.344/5	пуд.

Отправлено грузовъ:

малой скор.	1305/406	отправокъ—	524116/547385	пуд.
большой „	62/41	„ —	2184/988	пуд.

Прибываютъ преимущественно слѣдующіе грузы: бакалейные и мануфактурные товары, желѣзо, лѣсъ, переселенческая кладь и земледѣльческія машины; отправляются — пшеница и шерсть.

Имѣется на станціи вагоновъ и цистернъ: подъ нагрузкою 7 ваг., подъ выгрузкою 7 ваг., готовыхъ къ отправленію 139, порожнихъ 53, цистернъ: порожнихъ 9.

Пассажирское зданіе имѣетъ очень красивый фасадъ, съ широкимъ перономъ изъ кирпичныхъ плитокъ.

Въ пассажирскомъ зданіи приспособляется помѣщеніе для телеграфа.

Залъ I и II класса очень красиво отдѣланъ, подъ изъ плитокъ; III классъ тоже красивъ и полъ изъ цемента.

Жилые дома устроены отдѣльно отъ вокзала.

Квартира осмотрщика вагоновъ имѣетъ двѣ комнаты и кухни нѣтъ, такъ какъ это помѣщеніе при постройкѣ предполагалось отвести подъ контору.

Квартира помощника начальника участка занимаетъ 5 комнатъ и кухню. Квартира вполнѣ соотвѣтственная.

На ст. Арысь имѣется оборотное депо, приписанное къ основному депо ст. Ташкентъ; въ депо имѣется два прямоугольныхъ паровознымъ зданія по 4 стойла въ каждомъ и поворотный кругъ діаметр. 64 фут.

Водоснабженіе ст. Арысь производится изъ р. Арысь; водоподъемныя устройства состоятъ: изъ всасывающей сѣти съ одной отдѣльной ниткой, внутреннимъ діаметромъ 5 дюйм. и съ длиной нитки въ 25 саж.: напорной сѣти съ одной отдѣльной ниткой, внутреннимъ діаметромъ въ 5 дюйм. и длиной нитки въ 1900 саж.; насоса Вортингтона, приводимаго въ дѣйствіе паромъ, съ производительностью 2—3 куб. саж. воды въ часъ и съ силой двигателя въ 12 лош. с.; подогрѣвателя водоемнаго зданія, поверхностью нагрѣва 28—28 к. ф. Водоемное зданіе съ 1 бак., емкостью 8 куб. саж. и 1 бакъ, также емкостью 8 куб. саж., съ возвышеніемъ дна каждаго бака надъ головкою рельса на станціи 4,50 саж.; работаетъ водокачка въ теченіе 18 час. въ сутки, наибольшее количество воды, могущее быть доставлено за указанное время, 63 куб. саж.; наибольшій суточный расходъ воды на станціи въ настоящее время; для паровозовъ 20 куб. саж., для прочихъ надобностей—20 куб. саж.; ожидаетея расходъ въ будущемъ: для паровозовъ 30 куб, саж. и для прочихъ надобностей 35 куб. саж.; вода отстаивается въ бассейнѣ. Жесткость воды—24,12 гр. франц.

При осмотрѣ станціонныхъ путей было обнаружено, что здѣсь стоятъ три задержанныхъ состава товарныхъ поѣздовъ за неимѣніемъ паровозовъ, какъ объяснилъ начальникъ станціи. Паровозы присланные сюда не приспособлены подъ нефть.

Дежурная паровозныхъ бригадъ—новая, помѣщается въ каменномъ соотвѣтственномъ зданіи.

Въ домѣ съ квартирами для низшихъ служащихъ сл. т. агенты занимаютъ маленькую комнату съ плитой въ ней.

На ст. Арысь имѣется одноклассное училище, занимающее комнату, площ. 135 кв. арш.; въ училищѣ обучается 46 челов. дѣтей, въ учидищѣ три отдѣленія. Зданіе, приспособленное подъ школу, барачнаго типа, построено изъ смѣшаннаго матеріала; крыто камышемъ съ глиной. Крыша протекаетъ. Двора нѣтъ.

Въ 2 час. 55 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Арысь.

Въ виду замѣчанія Предсѣдателя о неудовлетворительномъ состояніи пути, такъ какъ при проѣздѣ отмѣчались толчки и сильная качка, начальникъ сл. п. доложилъ, что причиной этого явленія служитъ то обстоятельство, что ремонтъ пути приходится производить только начиная съ сентября, ибо лѣтомъ не представляется возможнымъ найти мѣстныхъ рабочихъ.

Вслѣдствіе наступившей темноты, осмотръ пути до ст. Туркестанъ не былъ произведенъ.

Ст. Туркестанъ. Въ 5 час. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Туркестанъ и 10 октября въ 5 час. пополуночи приступила къ ея осмотру. Въ ночь съ 9-го на 10 октября на ст. Туркестанъ произошло крушеніе товарнаго поѣзда, шедшаго изъ Оренбурга.

Платформы на ст. Туркестанъ вымощены очень плохо.

Площадь отчужденія очень большая.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла мастерскія сл. п.

Помѣщенія столярной и кузницы достаточны; кромѣ того, строится сарай для для матеріаловъ сл. п.; въ настоящее время въ складѣ имѣется матеріаловъ на сумму до 20.000 руб.

На ст. Туркестанъ строится больница за счетъ кредита по недодѣлкамъ; Больница на 10 кроватей, на что ассигнованъ кредитъ въ 32.000 руб.

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила школу и общежитіе. Школа двухклассная, классныхъ комнатъ три, общей площ. 298 кв. арш., въ школѣ обучается 177 чел. дѣтей, раздѣвальная комната—51 кв. арш., учительская, корридоръ и сторожевая, общей площ. 179 кв. арш.

Школа занимаетъ зданіе, спеціально построенное изъ смѣшаннаго матеріала, крыта желѣзомъ; двора нѣтъ.

Общежитіе занимаетъ зданіе, приспособленное для жилого помѣщенія, кирпичное, крыто желѣзомъ. Двора нѣтъ; спальныхъ комнатъ 6, общей площадью 192 кв. арш. на 35 кроватей; столовая, 2 комнаты для занятій и кухня, общей площадью 144 кв. арш.

Изъ помѣщеній, имѣющихся въ жилыхъ домахъ, Подкомиссія осмотрѣла квартиру врача, надсмотрщика телеграфа, механика телеграфа; всѣ квартиры соотвѣтственныя.

Отсюда Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію и приступила къ его осмотру.

Пассажирское зданіе, подобно другимъ осмотрѣннымъ станціямъ, имѣетъ очень красивую архитектуру, при вокзалѣ широкій перонъ, безъ навѣса.

Помѣщенія для пассажировъ I, II и III классовъ очень просторны и красиво отдѣланы; рядомъ съ заломъ I и II кл. имѣются особыя комнаты для запасныхъ агентовъ.

Служебныя помѣщенія тоже просторны.

При вокзалѣ помѣщается и товарная контора: помѣщеніе совершенно недостаточно и, кромѣ того, двери устроены очень узкими.

Ст. Туркестанъ—распорядительная 3-го отдѣленія сл. дв.

Въ четырехъ верстахъ отъ станціи расположенъ городъ Туркестанъ:

Со ст. Туркестанъ отправляются: саксаулъ, кожи и шерсть, въ незначительномъ количествѣ рисъ, лѣсные матеріады, мануфактурные, бакалейные и другіе мелочные товары.

Работа ст. Туркестанъ выражаетея въ слѣдующихъ цифрахъ:

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 году	575.924	пуд.
„ 1908 „	612.750	„
„ 1909 „	574.020	„

Перегружено:

въ 1907 году	26.042	пуд.
„ 1908 „	35.503	„
„ 1909 „	26.570	„

Выгружено:

въ 1907 году	350.128	пуд.
„ 1908	327.821	„
„ 1909 „	279.912	„

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 году	24.419	шт.
„ 1907 „	28.030	„
„ 1909 „	34.051	„

На ст. Туркестанъ имѣются пути: четыре сквозныхъ пути для пріема и отправленія поѣздовъ, общ. вмѣстимостью 278 вагоновъ, одинъ воинскій путь на 104 вагона, два пакгаузныхъ, общей вмѣстимостью 69 вагоновъ, одинъ тупикъ для грузовъ сл. п. на 25 вагоновъ и пять путей тракціонныхъ.

Около воинскаго пути имѣется воинская платформа и продовольственный пунктъ.

Складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ, площ. 38,14 кв. саж., на 13 вагоновъ, платформъ: крытыхъ 26,86 кв. саж. на 9 вагоновъ, открытыхъ 54,54 кв. еаж. на 16 вагоновъ и участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для склада грузовъ, площ. 450 кв. саж. на 75 вагоновъ.

Кремѣ того, строится новый пакгаузъ, площ. 13,50 кв. саж.

Вѣсовъ имѣется 2; брезентовъ—10 шт.

На ст. Туркестанъ имѣется основное депо 7-го участка сл. т.

7-й участокъ тяги отъ ст. Арысь до ст. Чіили, протяженіемъ 249 вер. Къ основному депо Туркестанъ приписано оборотное депо на ст. Чіили. Инвентарное количество паровозовъ—60, изъ которыхъ 17 пассажирскихъ, 3—6-ти колесныхъ маневровыхъ и 40 товарныхъ, изъ нихъ 4 прикомандированы къ участку на время усиленнаго движенія. Паровозы 7-го участка обслуживаютъ пассажирскіе поѣзда отъ ст. Чіили до Туркестана (147 вер.) и отъ Туркестана до Ташкента (247 вер.), всѣ товарные, товароускоренные и воинскіе отъ ст. Чіили до Туркестана и отъ Туркестана до Арыси (102 вер.). Для стоянки, промывки и ремонта паровозовъ имѣется вѣерное депо на 16 стойлъ. Надъ каждымъ стойломъ устроена вытяжная труба. Для промывки паровозовъ имѣется для каждыхъ двухъ стойлъ по одному промывательному крану. Спеціальныхъ стойлъ для подъемки паровозовъ не имѣется и таковая производится въ указанномъ вѣерномъ депо, которое поэтому оборудовано соотвѣтственнымъ количествомъ подъемныхъ приспособленій и слесарными верстаками. Непосредственно къ вѣерному депо примыкаютъ мастерскія, площадью 230 кв. с., изъ которыхъ выдѣлено подъ механическую мастерскую 102,50 кв. с., кузницу 44,87, инструментальную 6,60, столярную 27,96, малярную 4, жестянницкую 5,80, котельное отдѣленіе 15,75, машинное 10, кладовую 8,58 и контору 3,94 кв. саж. Механическая, кузнечная и столярная перекрыты желѣзной кровлей на металлическихъ стропилахъ, остальныя помѣщенія—на деревянныхъ стропилахъ. Оборудованіе мастерскихъ и депо 7 уч. тяги слѣдующее: 1 колесно-токарный 4-хъ суппортный станокъ в. ц. 750 м/м., 4 токарныхъ станка, 2 сверлильныхъ, 1 продольно-строгальный, 1 поперечно-строгальный, 1 болторѣзный, 1 двойной наждачный, 1 каменное точило, 1 размѣточная плита, 1 двойной кузнечный горнъ, 4 одиночныхъ кузнечныхъ горна, 1 горнъ мѣдницкій, 1 горнъ тигельный, 1 паровой молотъ въ $^1/_4$ тонны, 1 вентиляторъ воздуходувный, 1 плита правильная, 1 станокъ для очистки трубъ, 1 прессъ для испытанія трубъ, 1 ручной сверлильный станокъ для разсверливанія на мѣстѣ паровозныхъ цилиндровъ, 1 токарный ручной для обточки на мѣстѣ пальцевъ кривошиповъ, 1 фрезерный ручной для золотниковыхъ лицъ, 3 комплекта козелъ Беккера на 60, 70 и 40 тоннъ, приборы для провѣрки ма-

нометровъ и предохранительныхъ клапановъ, вѣсы и деревообдѣлочные станки—токарный, строгальный и круглая пила и 4 столярныхъ верстака. Станки приводятся въ движеніе отъ горизонтальной одноцилиндровой машины въ 25 лошадиныхъ силъ, съ парораспредѣленіемъ Мейера. Паровой котелъ сист. „Фицнеръ и Гамперъ", пов. нагрѣва 35 кв. метр. Отопленіе депо и мастерскихъ—Унтермарковскими печами. Въ мастерскихъ 7-го участка производятся работы по текущему и среднему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также по текущему ремонту классныхъ и товарныхъ вагоновъ.

Водоснабженіе ст. Туркестанъ производится самотекомъ; количество воды, доставляемой источникомъ въ сутки—120 куб. саж. Вода въ запасный резервуаръ станціи идетъ съ горъ самотекомъ, откуда перекачивается насосомъ въ резервуаръ водоемнаго зданія, насосъ установленъ въ самомъ водоемномъ зданіи обыкновеннаго типа на два бака, стоящихъ рядомъ. Насосъ приводится въ дѣйствіе паромъ, производительность его 4—5 куб. саж. воды въ часъ, съ силой двигателя въ 4 лош. с.; источникомъ энергіи для приведенія въ дѣйствіе насоса служитъ подогрѣватель водоемнаго зданія, поверхностью нагрѣва 80 кв. фут. Имѣется водоемное зданіе съ 1 бак., емкостью 8 куб. саж. и 1 бакъ также емкостью 8 куб. саж., наибольшее количество воды, могущее быть доставлено на станцію существующими устройствами, 95 куб. саж., наибольшій расходъ въ настоящее время воды въ стуки для паровозовъ—30 куб. саж., для другихъ потребностей 10 куб. саж.; ожидается въ будущемъ—для паровозовъ 70 куб. саж. и для другихъ надобностей 25 куб. саж.

Жесткость воды 23,4 гр. фран.

Въ 6 час. 10 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Туркестанъ.

При слѣдованіи по 16 участку сл. п. Подкомиссіей было отмѣчено хорошее состояніе пути.

При слѣдованіи черезъ ст. Суранъ, на которой остановки не было, Подкомиссія отмѣтила, что въ направленіи на Ташкентъ стояли два товарныхъ поѣзда.

Начальникъ сл. дв. объяснилъ это тѣмъ обстоятельствомъ, что поѣзда задержаны, вслѣдствіе имѣвшаго мѣсто на ст. Туркестанъ крушенія товарнаго поѣзда въ ночь пребыванія Подкомиссіи на станціи Туркестанъ, о чемъ было упомянуто выше.

На 16-мъ участкѣ, равно какъ и на двухъ другихъ 17 и 18, балластный слой имѣется въ очень большомъ и даже излишнемъ количествѣ.

Въ нѣкоторыхъ мѣстахъ пути устроены бермы для защиты отъ размывовъ полотна горными водами, такъ какъ при по-

стройкѣ дороги не были построены мосты, хотя это являлось насущно необходимымъ.

При прослѣдованіи ст. Бешъ-Арыкъ было отмѣчено также два задержанныхъ товарныхъ поѣзда на Туркестанъ.

Ст. Аккумъ. Въ 7 час. 35 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Аккумъ и, осмотрѣвши станціонныя помѣщенія, вполнѣ достаточныя, посѣтила имѣющуюся здѣсь казарму сл. п.

Въ казармѣ старшій ремонтный рабочій имѣетъ одну комнату, въ которой устроена кухня; сторожъ занимаетъ одну комнату и кухню на дворѣ, общую съ рабочими и артелью, въ которой имѣется 6 человѣкъ.

Дорожный мастеръ имѣетъ 2 комнаты, прихожую и кухню.

Полы вездѣ каменные, покрыты масляной краской и очень холодные.

Въ 7 час. 55 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Аккумъ.

На 15 участкѣ съ 1730 версты начинаются устройства для удержанія воды Сыръ-Дарьи.

Около Тюмень-Арыкъ устроена особая дамба. Управленіе Ташкентской ж. д. предполагаетъ построить еще мостъ, въ виду того, что одной этой дамбы для защиты полотна отъ воды, по мнѣнію управленія Ташкентской ж. д., недостаточно.

У. ж. д. не согласно съ этимъ мнѣніемъ управленія Ташкентской ж. д. и такимъ образомъ вопросъ о мостахъ является не разрѣшеннымъ.

На 1730 вер. и далѣе къ Оренбургу насыпь вся укрѣплена бермами, имѣется новый мостъ и производятся новыя земляныя работы за кредитъ 1909 года, въ суммѣ 250.000 руб.

Съ 1722 вер. и далѣе къ Оренбургу наблюдается продольное теченіе, почему устроены траверсы, а также второй новый мостъ за кредитъ того же 1909 года.

На мѣстѣ предположеннаго управленіемъ дороги къ постройкѣ моста, на 1717 вер., была сдѣлана остановка.

Управленіемъ Ташкентской ж. д. по вышеупомянутымъ вопросамъ была передана слѣдующая справка:

Для рѣшенія вопроса о переустройствѣ искусственныхъ сооруженій была образована особая комиссія, пришедшая къ слѣдующему заключенію.

Русло необходимо безотлагательно урегулировать и укрѣпить.

Въ раіонѣ происшедшаго въ концѣ іюня мѣсяца 1908 г. размыва полотна Ташкентской ж. д. на 1698 вер. управленіемъ дороги и мѣстной администраціей сл. п. намѣчены нижеслѣдующія измѣненія въ количествѣ и размѣрахъ искусственныхъ сооруженій:

мосты: на 1689 вер. пик. 1548, отв. 1 саж., на 1691 вер. пик. 1533, отв. 0,50 саж. черезъ арыкъ Кокъ Муринскій и на 1693 вер.

пик. 1514 отв. 1 саж.—предположено перестроить въ мосты отв. 3 с. каждый.

Мосты на 1695 и 1697 вер., пик. 1488—10 и 1466—2, отв. 0,50 с. каждый, черезъ арыки Базарный и Байсаринскій, начальникомъ отдѣленія сл. п. предположено перестроить на мосты отв.: первый—2 саж. и второй—1 саж.

Имъ же предположено существующій мостъ (не арочный) отв. 1 саж. на 1698 вер. пик. 1465 (возлѣ промоины) разобрать и уничтожить.

У мѣста промыва полотна на 1698 вер. пик. 1464 проектированъ къ устройству вновь мостъ—управленіемъ дороги отв. 18 саж., а нач. отдѣленія сл. п.—15 саж.; сверхъ сего, управленіемъ дороги проектированъ новый мостъ отв. 5 саж. на 1699 вер., пик. 1452, а начальникомъ отдѣленія отв. 6 саж., но на пик. 1450—19.

За симъ начальникомъ отдѣленія сл. п. проектировано увеличеніе отверстія 0,50 саж. до 1 саж. моста черезъ Аргинскій арыкъ на 1700 вер. пик. 1445—30 и управленіемъ дороги на 1703 вер. пик. 1412 намѣчена замѣна пропускающей арыкъ Бекташъ — желѣзной трубы, діаметр. 0,70 саж., мостомъ отв. 3 саж.

Сверхъ сего, управленіемъ дороги проектируется подъемка полотна на 1698—1699 и 1700—1701 вер. до 0,40 и 0,35 саж.

Изъ числа перечисленныхъ мостовъ увеличеніе отверстій мостовъ 1695 в. (черезъ арыкъ Базарный), 1697 вер. (черезъ арыкъ Байсаринскій) и 1700 вер. (арыкъ Аргинскій)—вызывается недостаточностью отверстія, а остальныхъ двухъ проектируемой подъемкой полотна.

Увеличеніе отверстій мостовъ 1689, 1691, 1693 вер. вызывается усиленной работой ихъ въ 1908 г. при обратномъ ходѣ на верховную сторону подошедшей къ нимъ воды, прошедшей черезъ промоину 1698 вер.

Постройка же вновь и перестройка прочихъ мостовъ намѣчается для пропуска на другую сторону полотна высокихъ водъ Сыръ-Дарьи при новыхъ возможныхъ подходахъ ихъ къ линіи желѣзной дороги.

Причина значительнаго, не наблюдавшихся до сихъ поръ размѣровъ, разлива высокихъ водъ Сыръ-Дарьи у полотна ж. д., вызвавшаго размывъ полотна 1698 вер., по мнѣнію управленія дороги (рапортъ отъ 26 іюля 1908 г. за № 1663) такова: сдѣланный 5—6 лѣтъ тому назадъ (противъ 1717 вер. ж. д.), для соединенія р. Сыръ-Дарьи съ идущемъ между рѣкою и полотномъ протокомъ Чіили прокопъ постепенно разрабатывался высокими водами и вода, отвлекаемая въ Чіили изъ Сыръ-Дарьи, затопляла при низкихъ берегахъ Чіили окружающую мѣстность и посѣвы, въ виду этого киргизами былъ построенъ между полотномъ ж.

д. и р. Чіили рядъ бугутовъ или дамбъ примитивнаго характера для удержанія воды.

Въ 1910 году при особо сильной прибыли водъ въ Сыръ-Дарьѣ вода устремилась въ Чіили въ весьма большомъ количествѣ, затопивъ окружающую мѣстность, не могла быть удержана бугутами, которые прорвало, и вода волной хлынула къ полотну дороги и прорвала его на 1698 вер.—на длинѣ около 8 саж. Для устраненія непосредственной, по мнѣнію управленія дороги, причины сильнаго разлива сего года—размыва истока рѣки Чіили изъ Сыръ-Дарьи, управленіе намѣчало выправленіе его съ устройствомъ запруды существующаго истока и водоспуска, что позволило бы спускать въ р. Чіили лишь то количество воды, которое потребно для цѣлей орошенія.

На основаніи произведенныхъ подробныхъ осмотровъ и рекогносцировокъ мѣстности, подвергшейся затопленію, при чемъ были осмотрѣны арыки раіона размыва—Аргинскій, Нейманскій, Бекташъ, Карабала, Соръ-Кудукъ, протокъ Чіили и соотвѣтственная часть рѣки Сыръ-Дарьи, было выяснено: 1) что голова протока Чіили у Сыръ-Дарьи находится въ исправномъ состояніи; 2) по слѣдамъ движенія высокой воды и затопленія, разрушеннымъ гребнямъ арыковъ, также по стоявшей еще послѣ затопленія водѣ выяснено, что теченіе воды направлялось къ 1698 вер. подъ угломъ къ полотну около 45°, при чемъ высокая вода разлива шла непосредственно черезъ берега Сыръ-Дарьи, главнымъ образомъ, противъ 1713—1717 вер. ж. д. въ мѣстности, называемой Аксары, нѣсколько выше по теченію рѣки до зимовокъ киргизовъ, расположенныхъ у Мазара (могилы) Міюзду.

У Аксары рѣка дѣлаетъ крутой поворотъ и въ этомъ мѣстѣ близко отъ берега проходитъ старая почтовая дорога къ ст. Тюмень-Арыкъ, ограждавшаяся прежде во время ея эксплоатаціи бугутомъ по берегу Сыръ-Дарьи. Со времени же окончанія постройки жел. дороги почтовая дорога заброшена и дамба, защищавшая ее, постепенно приходила въ упадокъ, пока въ 1910 году при очень высокихъ водахъ Сыръ-Дарьи бугутъ не потерпѣлъ почти полнаго уничтоженія, чѣмъ и объясняется значительный вь не наблюдавшихся прежде размѣрахъ подходъ воды къ полотну 1.698—1.703 вер. То же мѣсто (Аксары), какъ источникъ затопленія, указывалось при распросахъ и мѣстными давнишними жителями. Вода, направлявшаяся къ полотну, шедшая отъ Чіили вдоль бугровъ Кассансіинъ, начинающихся нѣсколько ниже головы арыка Бекташъ и простирающихся къ сѣверу на разстояніе 4—5 верстъ, дойдя у конца бугровъ со стороны полотна до низины Джигиль-Чекъ-Куль, частью, повидимому, спускалась обратно по низинѣ въ Чіили, частью же направлялась къ пути жел. дороги и скапливалась въ пространствѣ между полотномъ и гребнемъ Байсоринскаго арыка, защищавшагося, по словамъ

нач. участка пути, особенно тщательно, въ виду грозившей опасности затопленія, въ случаѣ прорыва его, территоріи ст. Чіили (расположенной въ низинѣ) и полотна жел. дороги, имѣющаго у ст. отмѣтку 76,60. Защита гребней Байсаринскаго арыка, помимо жел. дороги, производилась также и жителями села Скобелева, расположеннаго отчасти также ниже горизонта высокихъ водъ 1910 года.

Согласно показаніямъ мѣстной администраціи сл. пути, первоначально по подходѣ воды къ полотну наибольшая опасность въ смыслѣ прорыва угрожала 1700 верстѣ, но по укрѣпленіи ея камнемъ произошелъ 26 іюня 1910 г. прорывъ насыпи, длиною около 8 саж. на 1698 вер., при отмѣткѣ высокихъ водъ 76,85 и грунта 76,30, при чемъ первое время наблюдался подпоръ 0,20 саж., упавшій черезъ 5 часовъ до 0,10 саж. Перерытіемъ гребней Байсоринскаго арыка съ низовой стороны полотна водѣ, проходившей черезъ промоину, была предоставлена возможность свободно разливаться по низовой сторонѣ.

Пониженіе горизонта воды началось примѣрно съ 17 іюля, а окончательное теченіе въ промоинѣ прекратилось къ половинѣ августа.

Произведенныя по порученію назначенной для выясненія этого вопроса комиссіей нивеллировки и съемки въ раіонѣ затопленной мѣстности, давъ понятіе о конфигураціи ея, подтвердили вышеизложенное о мѣстѣ выхода Сыръ-Дарьи изъ береговъ и о направленіи теченія разливной воды.

Продолженіе выписки изъ заключенія комиссіи по переустройству искусственныхъ сооруженій помѣщено въ приложеніи (см. далѣе).

Кромѣ выписки изъ заключенія комиссіи, нач. дороги передаетъ въ Высшую Комиссію копію рапорта, который былъ поданъ имъ въ У. ж. д., вслѣдствіе предписанія его депешей отъ 16 декабря 1908 г.; при рапортѣ были представлены расцѣночная вѣдомость работъ по укрѣпленію полотна Ташкентской ж. д. отъ размывовъ, по заключеніямъ комиссіи члена комитета инженера Домбровскаго въ суммѣ 630.537.00 руб. и варіантъ тѣхъ же работъ по предположенію управленію Ташкентской ж. д. въ суммѣ 665.914 руб. и копія журнальнаго постановленія мѣстнаго совѣта объ утвержденіи этой расцѣнки.

При этомъ нач. дороги донесъ, что зажорныя воды р. Сыръ-Дарьи 1910 года, бывшія въ февралѣ и мартѣ мѣсяцахъ, дали новыя указанія относительно высокаго горизонта ихъ. Такъ, при зажорѣ, образовавшейся на р. Сыръ-Дарьѣ ниже ст. Тюменъ—Арыка, вода подошла къ полотну на протяженіи отъ 1728 в. до 1717 в., достигнувъ отмѣтки 79,70 (въ высотахъ полотна дороги), т. е. выше прошлогодняго на 0,40 саж. у моста

1717 вер. и 81,02 у водокачки ст. Тюменъ-Арыкъ. Зажора эта продержалась не долго, но временный мостъ на 1717 вер. работалъ весьма сильно со скоростью подъ мостомъ до 12 футъ въ секунду.

Какъ выяснилось послѣ спада воды, вода къ полотну подступила со стороны древняго Тюменъ-Арыка и отвѣтвленій его, размывъ его берега какъ вдали отъ полотна, такъ и возлѣ полотна.

Зажора вблизи ст. Кизилъ—Гамъ дала 16 числа марта мѣсяца повышеніе воды до отмѣтки 52,20 саж. и вода подошла къ полотну дороги на 1444 и 1445 вер., такъ что при высотѣ полотна 52,50 потребуется поднять его до отмѣтки 52,70, что и внесено въ расцѣночную вѣдомость.

Зажора на р. Сыръ-Дарьѣ недалеко отъ ст. Кубекъ 18-го числа марта мѣсяца повысила горизонтъ воды до отмѣтки 31,76 у водокачки ст. Кубекъ, затѣмъ, прорвавъ оградительныя плотины у г. Казалинска, подошла къ ст. Казалинскъ, залила станціонную площадь со зданіями, такъ что полотно лишь на 0,15 с. было выше поверхности воды и нанесла значительныя поврежденія, стоимость коихъ теперь расцѣнивается. 20 марта вода отверстіями мостовъ перешла на лѣвую сторону между Казалинскомъ и Кубекомъ и 20-го марта черезъ мосты между Казалинскомъ и Бикъ-Баули вновь перешла на правую сторону, при чемъ сильно работали мосты 1270 в. отв. 2 саж., 1273 в. отв. 1 саж., будучи подъ угрозой подмыва. 21 числа вода пошла на убыль.

Всѣ привиденные случаи указываютъ на то, что, исполнивъ всѣ предначертанія комиссіи инж. Домбровскаго и варіанта управленія Ташкентской ж. д., нельзя будетъ сказать, что этими работами полотно Ташкентской ж. д. навсегда будетъ обезпечено отъ размывовъ. Только длиннымъ рядомъ наблюденій надъ горизонтомъ р. Сыръ-Дарьи возможно будетъ установить тѣ будущія работы, которыя обезпечатъ непрерывность движенія.

Въ дополненіе всего вышеизложеннаго начальникъ Ташкентской ж. д. просилъ о скорѣйшемъ разсмотрѣніи этого рапорта, утвержденія постановленія совѣта и разрѣшенія приступить къ работамъ съ ассигнованіемъ дополнительной суммы 193.957 руб., согласно журнальному постановленію мѣстнаго совѣта.

При составленіи расцѣночной вѣдомости было принято къ руководству предписаніе У. ж. д. отъ 7 января 1909 г. за № 101, при чемъ оказалось, что въ расцѣночной вѣдомости нѣтъ ни одной работы, предвидѣнной вѣдомостями недодѣлокъ сѣверной и южной части Оренбургъ-Ташкентской ж. д.

Переписка съ генералъ-губернаторомъ Сыръ-Дарьинской области съ цѣлью выясненія вопроса дополнительнаго отчужденія въ раіонѣ разлива р. Сыръ-Дарьи возбуждена.

Копія журнала техническаго совѣщанія У. ж. д. и особое мнѣніе помѣщено въ приложеніи (см. далѣе).

Въ 9 час. 32 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Чіили.

Ст. Чіили. Начальникомъ ст. Чіили былъ переданъ рапортъ, изъ котораго видно, что работа станціи съ 1 января по 1 октября 1910 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ 16509 шт. на сумму 14.762 р. 79 коп.

Прибыло грузовъ малой скорости; частныхъ 1568 отправокъ—89571 пуд., казенныхъ 531 отправокъ—465665 пуд.

Отправлено грузовъ малой скорости: частныхъ 1143 отправки—433531 пуд., казенныхъ 579 отправокъ—1399274 пуд.

Преимущественные грузы по отправленію: рыба, саксауловыя дрова, известь, клеверъ и мелочный.

Имѣется на станціи вагоновъ: подъ нагрузкой 6, подъ выгрузкой 3, готовыхъ къ отправленію 1.

Ст. Чіили—распорядительная 3-го отдѣленія. Работа этой станціи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 году	24.605	пуд.
„ 1908 „	94.995	„
„ 1909 „	132.608	„

Перегружено:

въ 1907 году	1.650	пуд.
„ 1908 „	2.288	„
„ 1909 „	750	„

Выгружено:

въ 1907 году	41.149	пуд.
„ 1908 „	113.076	„
„ 1909 „	121.750	„

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 году	6.472	шт.
„ 1908 „	16.240	„
„ 1909 „	23.517	„

Путей имѣется: четыре сквозныхъ для пріема и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью 216 вагоновъ, одинъ пакгаузный на 30 вагоновъ, одинъ вытяжной на 25 вагоновъ.

Складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 12 кв. саж. на 6 вагоновъ, крытая платформа 18 кв. саж. на 6 вагоновъ, участокъ земли, могущій быть отведенъ для склада грузовъ, 280 кв. саж. на 47 вагоновъ.

Вѣсовъ имѣется: 2/125; брезентовъ—10 шт.

Пассажирское зданіе болѣе чѣмъ достаточное.

Въ помѣщеніи вокзала устроена и товарная контора, занимающая хотя и одну комнату, но вполнѣ соотвѣтствующую работѣ ст. Чіили.

На ст. Чіили имѣется оборотное депо, приписанное къ основному депо ст. Туркестанъ. Паровозное зданіе вѣернаго типа на 8 стойлъ; имѣется поворотный кругъ, діаметр. 64 фут.

Слѣдуя со ст. Чіили, Подкомиссія имѣла остановку на 1605 верстѣ для осмотра строящагося моста.

Въ 12 час. 45 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Перовскъ.

Ст. Перовскъ. Начальникомъ ст. Перовскъ былъ переданъ рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что съ 1-го января по 1-е октября 1910 г. продано пассажирскихъ билетовъ 38.826 шт. на сумму 53.100 руб. 38 коп.

Отправлено багажа		14.446	пудовъ,
прибыло „		6.027	„
отправлено грузовъ	частн. . . .	353.516	„
„ „	казен. . . .	372.022	„
прибыло „	частн. . . .	488.602	„
„ „	казен. . . .	1.653.807	„

Подвижного состава на станціи имѣется:

классныхъ въ резервѣ	6
IV кл. и приспособленныхъ людск. . .	40
крытыхъ груженыхъ	118
„ порожнихъ	2
платформъ груженыхъ	2
„ порожнихъ	1
цистернъ груженыхъ	1
„ порожнихъ	5

Больныхъ вагоновъ:

III класса	1
крытыхъ груженыхъ	3
„ порожнихъ	2
санитарныхъ	1
подъ выгрузкой	7
готовыхъ къ отправленію	5
порожнихъ крытыхъ въ резервѣ	20
Итого	214 вагоновъ.

Ст. Перовскъ—распорядительная 3-го отдѣленія сл. дв. Въ разстояніи полуверсты отъ станціи расположенъ городъ Перовскъ. Со ст. Перовскъ отправляются рыба, кожи, шерсть; прибываютъ: мануфактурные, бакалейные, галантерейные товары и лѣсъ.

Грузооборотъ ст. Перовскъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г.	265.377	пудовъ.
„ 1908 „	389.008	„
„ 1909 „	601.817	„

Перегружено:

въ 1907 г.	3.369	пудовъ.
„ 1908 „	10.992	„
„ 1909 „	4.451	„

Выгружено:

въ 1907 г.	499.190	пудовъ.
„ 1908 „	459.381	„
„ 1909 „	632.842	„

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г.	20.383	шт.
„ 1908 „	41.815	„
„ 1909 „	56.674	„

Для пріема и пропуска поѣздовъ на станціи имѣются слѣдующіе пути: 5 сквозныхъ для пріема и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 315 вагоновъ, воинскій путь, вмѣстимостью 115 ваг., пакгаузный—вмѣстимостью 30 ваг., вѣсовой—вмѣстимостью 27 ваг., вытяжной запасный—вмѣстимостью 38 ваг., матеріальный—вмѣстимостью 10 ваг. два тупиковыхъ для стоянки вспомогательнаго поѣзда и классныхъ вагоновъ, общей вмѣстимостью 17 вагоновъ и четыре пути тракціонныхъ. При воинскомъ пути имѣется воинская платформа и продовольственный пунктъ.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Перовскъ имѣется: пакгаузовъ, площ. 39 кв. саж. на 9 вагоновъ, платформъ крытыхъ 18 кв. саж. на 5 вагоновъ, открытыхъ 50 кв. саж. на 10 вагоновъ, участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для склада грузовъ, 350 кв. саж. на 58 вагоновъ. Кромѣ того строится пакгаузъ, площ. 27 кв. саж. и въ скоромъ времени будетъ оконченъ.

Вѣсовъ имѣется: 3/125 и 1/40; брезентовъ—10 шт.

Помѣщеніе для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ красиво отдѣлано и вполнѣ достаточно.

Телеграфъ расположенъ неудобно.

Товарная контора при вокзалѣ очень тѣсная.

На ст. Перовскъ имѣется основное депо 6-го участка сл. т. Шестой участокъ сл. т. отъ ст. Чіили до ст. Джусалы, протяженіемъ 258 верстъ съ оборотнымъ депо на ст. Джусалы. Инвентарное количество паровозовъ 59, изъ которыхъ 18 пассажирскихъ, 2—6-ти колесныхъ маневровыхъ и 39 товарныхъ, изъ нихъ одинъ прикомандированъ къ участку на время усиленнаго движенія. Паровозы 6-го участка обслуживаютъ всѣ пассажирскіе поѣзда отъ ст. Казалинскъ до ст. Перовскъ (300 верстъ) и отъ ст. Перовскъ до ст. Чіили (120 верстъ), всѣ товарные, товароускоренные и воинскіе отъ ст. Джусалы до ст. Перовскъ (138 вер.) и отъ ст. Чіили до ст. Перовскъ (120 вер.). Для стоянки, промывки и ремонта паровозовъ имѣется вѣернаго типа зданіе на 16 стойлъ. Надъ каждымъ стойломъ устроена вытяжная труба. Для промывки паровозовъ имѣется 8 промывательныхъ крановъ. Подъемка паровозовъ производится въ томъ же депо, такъ какъ спеціальныхъ стойлъ для сей цѣли не имѣется. Депо оборудовано надлежащимъ количествомъ подъемныхъ приспособленій и слесарными верстаками.

Непосредственно къ вѣерному депо примыкаютъ мастерскія, площ. 270 кв. саж.

По отдѣленіямъ мастерскія занимаютъ слѣдующую площадь:

Механическое отдѣленіе 122,05 кв. саж., кузнечное 57,08, инструментальное 7,36, столярное 32,38, малярное 4,00, жестянницкое 6,96, котельное 15,75, машинное 10,50, кладовая 9,28 и контора 4,64 кв. саж. Механическая, кузнечная и столярная перекрыты желѣзной кровлей на металлическихъ стропилахъ, остальныя помѣщенія—на деревянныхъ стропилахъ.

Оборудованіе мастерскихъ и депо 6 участка тяги слѣдующее:

2 колесно-токарныхъ станка съ в. ц. 1025 и 760 м/м., 4 токарныхъ станка, 2 сверлильныхъ, 1 продольно-строгальный, 1 поперечно-строгальный, 1 болторѣзный, 1 двойной наждачный, 1 каменное точило, 1 размѣточная плита, 2 двойныхъ кузнечныхъ горна, 2 одиночныхъ кузнечныхъ горна, 1 горнъ мѣдницкій, 1 горнъ тигельный, 1 паровой молотъ въ $^1/_4$ тонны, 1 вентиляторъ воздуходувный, 1 плита правильная, 1 станокъ для очистки трубъ, 1 прессъ для испытанія трубъ, 1 ручной сверлильный станокъ для разсверливанія на мѣстѣ паровозныхъ цилиндровъ, 1 токарный ручной для обточки на мѣстѣ пальцевъ кривошиповъ, 1 фрезерный ручной для золотниковыхъ лицъ, 2 комплекта козелъ Беккера на 60 и 70 тоннъ, приборы для провѣрки манометровъ и предохранительныхъ клапановъ, вѣсы и деревообдѣлочные станки — токарный, строгальный и круглая

пила и 4 столярныхъ верстака. Станки приводятся въ движеніе отъ горизонтальной одноцилиндровой паровой машины на 25 лош. силъ съ парораспредѣленіемъ Мейера. Паровой котелъ системы „Фицнеръ и Гамперъ“, поверхностью нагрѣва 35 кв. метр. Отопленіе депо и мастерскихъ—Унтермарковскими печами. Въ мастерскихъ 6-го участка производятся работы по текущему и среднему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также по текущему ремонту классныхъ и товарныхъ вагоновъ.

Водоснабженіе ст. Перовскъ производится изъ р. Сыръ-Дарьи, вода для питья годна, мощность источника достаточная. Водоподъемныя устройства состоятъ изъ: 1 водоподъемнаго зданія, всасывающей сѣти съ 1 отдѣльной ниткой для грязной воды съ внутреннимъ діаметромъ трубъ въ 7 дюйм. и длиной нитки въ 30 саж. и 1 ниткой для чистой воды съ внутреннимъ діаметромъ въ 5 дюйм. и длиной въ 20 саж.; напорной сѣти съ 1 отдѣльной ниткой для грязной воды съ внутреннимъ діаметромъ въ 6 дюйм. и длиной нитки 30 саж., и 1 ниткой для чистой воды, діаметромъ въ 5 дюйм. и длиной въ 1098 саж.; насоса Вортингтона для грязной воды, —приводимаго въ дѣйствіе паромъ, производительностью 5—6 куб. саж. воды въ часъ и 1 насоса Вортингтона для чистой воды, также приводимаго въ дѣйствіе паромъ, производительностью 4—5 куб. саж. воды въ часъ, (полезная сила двигателя при насосахъ—9 лош. силъ), парового котла Лашапеля, поверхностью нагрѣва 180 кв. фут.; водоемное зданіе 1 съ 1 бак., емкостью 8 куб. саж. и 1 бакомъ, также емкостью 8 куб. саж.; время работы водокачки въ сутки—18 час., наибольшее количество воды, могущее быть доставлено въ теченіе указаннаго времени существующими устройствами, 95 куб. саж.; наибольшій расходъ воды въ настоящее время въ сутки: для паровозовъ 30 куб. саж. и для прочихъ надобностей 20 куб. саж., ожидается въ будущемъ: для паровозовъ 60 куб. саж. и для прочихъ надобностей 35 куб. саж.; химическая очистка воды не производится, но вода отстаивается въ бассейнахъ. Жесткость воды 30,4 гр. франц.

Кредитъ, отпущенный на постройку 4-хъ стойлъ, до сего времени не былъ использованъ, такъ какъ управленіе Ташкентской ж. д. не рѣшило еще окончательно, гдѣ строить стойла, хотя кредитъ испрашивался именно на эту станцію.

Нач. сл. п. объяснилъ, что вслѣдствіе того, что кредитъ въ 7.000 руб. на стойло при постройкѣ депо не хватаетъ, управленіе Ташкентской ж. д. сообщило объ этомъ У. ж. д. и до сего времени вопросъ о постройкѣ стойлъ не рѣшенъ.

Дежурная для машинистовъ устроена по номерной системѣ, съ кухней и столовой. Помѣщеніе соотвѣтственное.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила матеріальный складъ.

Предметы наиболѣе цѣнные хранятся въ саманномъ сараѣ,

лѣсъ, трубы и пр., лежатъ на дворѣ, частью подъ навѣсомъ, частью подъ открытымъ небомъ.

Легковоспламеняющіеся предметы хранятся въ вышеуказанномъ саманномъ сараѣ.

По мнѣнію Подкомиссіи, здѣсь въ большомъ складѣ не представляется необходимости, а потому внесенный кредитъ на 1911 годъ на расширеніе склада не подлежитъ отпуску.

Подкомиссія осмотрѣла квартиру смотрителя склада, занимающаго 4 комнаты и кухню; квартира соотвѣтственная.

Въ 1 часъ 32 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Перовскъ.

Слѣдуя по 13 участку сл. п. на 1541 вер., Подкомиссія дѣлала остановку для осмотра строящагося моста, сооружаемаго вмѣсто бывшей гофрированной трубы.

По вопросу о балластѣ осмотрѣнной части дороги слѣдуетъ отмѣтить, что на всѣхъ пройденныхъ участкахъ отъ 14 до 18 слой балласта въ излишкѣ; на 15 участкѣ на протяженіи 2 верстъ излишекъ въ 0,06 отчасти оправдывается.

При выясненіи вопроса о чрезмѣрности балласта и испрошеніи, кромѣ того, кредита на дальнѣйшее пополненіе управленіе Ташкентской ж. д. отвѣтило, что оно и не требуетъ этого балласта, находя количество его, съ своей стороны, болѣе чѣмъ слѣдуетъ и даже съ запасомъ для ремонта на будущій годъ, но У. ж. д. заставляетъ управленіе Ташкентской ж. д. вносить этотъ кредитъ, тогда какъ у Ташкентской ж. д. есть болѣе насущныя потребности, на которыя слѣдовало бы обратить эти кредиты.

Подкомиссія выяснила, что кредитъ на пополненіе балласта долженъ быть или исключенъ, или же перечисленъ на другія нужды.

11-го октября въ 6 час. пополуночи Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Казалинскъ.

Ст. Казалинскъ. Нач. ст. Казалинскъ былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что дѣятельность станціи съ 1 января по 1 октября 1910 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ 16.981 шт. на сумму 39.728 р. 99 коп.

Прибыло грузовъ малой скорости:

частныхъ	6.412	отправокъ	605.153 пуда.,
казенныхъ	2.705	„	2.053.341 „

Отправлено грузовъ малой скорости:

частныхъ	3.158	отправокъ	441.712 пуда.,
казенныхъ	461	„	359.604 „

Преимущественные грузы по прибытію: хлѣбъ, мануфактурные товары и лѣсъ; по отправленію: рыба, хлопокъ, шерсть, кожи и разный мелочный товаръ.

Въ отчетный день имѣлось на станціи подвижного состава:

	Вагоновъ.	Платформъ.	Цистернъ.
подъ выгрузкой	37	2	—
подъ нагрузкой	15	—	—
порожнихъ	37	8	—
подъ сливомъ	—	—	88
порожнихъ	—	—	20

Ст. Казалинскъ—распорядительная 2-го отдѣленія. Эта станція служитъ узломъ между 3 и 2-мъ отдѣленіями съ мѣстожительствомъ начальника 2-го отдѣленія сл. дв. Здѣсь же находится и контора начальника 2-го отдѣленія.

Грузооборотъ ст. Казалинскъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 году	524.768	пуд.
„ 1908 „	589.847	„
„ 1909 „	671.341	„

Перегружено:

въ 1907 году	36.250	пуд.
„ 1908 „	14.040	„
„ 1909 „	91.456	„

Выгружено:

въ 1907 году	433.985	пуд.
„ 1908 „	612.367	„
„ 1909 „	655.575	„

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 году	12.552	шт.
„ 1908 „	17.002	„
„ 1909 „	21.463	„

Путей на станціи имѣется: четыре сквозныхъ пути для пріема и пропуска поѣздовъ, общей вмѣстимостью 231 ваг., четыре товарныхъ пути для подачи вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку, общей вмѣстимостью 153 ваг., три тупиковыхъ пути для стоянки вагоновъ, общей вмѣстимостью 88 вагоновъ, воинскій—на 65 вагоновъ. При воинскомъ пути имѣется воинская платформа и про-

довольственный пунктъ. Кромѣ того, имѣются тракціонные пути при депо и мастерскихъ.

На ст. Казалинскъ въ настоящее время производится развитіе путевого устройства, но,по мнѣнію Подкомиссіи, развитіе это если не излишне, то во всякомъ случаѣ преждевременно.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Казалинскъ имѣется: пакгаузовъ 40 кв. саж. на 13 вагоновъ, платформъ крытыхъ 60 кв. саж. на 20 вагоновъ, открытыхъ 328,75 кв. саж. на 110 вагоновъ, участокъ земли, могущій быть приспособленнымъ для склада грузовъ, площ. 210 кв. саж. на 35 вагоновъ, и, кромѣ того, строится новый пакгаузъ площ. 51,80 кв. саж.

Товарная контора помѣщается при пакгаузѣ въ каменномъ зданіи. Кредитъ на постройку товарной конторы вносился въ расцѣночную вѣдомость новыхъ работъ, но былъ исключенъ Законодательными Учрежденіями. Подкомиссія признала неудобнымъ нахожденіе товарной конторы вмѣстѣ съ пакгаузомъ.

Полъ въ пакгаузѣ набивной и въ очень плохомъ состояніи.

Деревянный пакгаузъ передѣланъ изъ крытой платформы.

Вѣсовъ имѣется: 1/125, 1/100, 1/40 и 2/25; брезентовъ— 6 штукъ.

На ст. Казалинскъ имѣется основное депо 5-го участка сл. т. Пятый участокъ тяги—отъ ст. Джусалы до ст. Саксаульская протяженіемъ 330 вер. Инвентарное количество паровозовъ 61, изъ которыхъ 2 маневровыхъ и 59 товарныхъ, изъ нихъ 10 прикомандированы къ участку на время усиленнаго движенія. Паровозы 5-го участка обслуживаютъ всѣ товарные, товаро-ускоренные и воинскіе поѣзда отъ ст. Джусалы до ст. Казалинскъ (162 вер.) и отъ ст. Казалинскъ до ст. Саксаульская (168 вер.).

Для стоянки, текущаго ремонта и промывки имѣется 2 прямоугольныхъ зданія, одно на 12 стойлъ, другое на 9; кромѣ того, имѣется 2 спеціальныхъ стойла для подъемки паровозовъ. Надъ всѣми стойлами, кромѣ двухъ послѣднихъ, устроены вытяжныя трубы съ постоянными колпаками. Для промывки паровозовъ служатъ 8 промывательныхъ крановъ въ зданіи на 12 стойлъ и 4 крана въ зданіи на 9 стойлъ. Въ обоихъ зданіяхъ установлены верстаки съ тисками для слесарныхъ работъ и шкафы для храненія инструмента слесарей, маляровъ, промывальщиковъ, жестянщиковъ. Отопленіе депо ярусными печами. При депо имѣется поворотный кругъ, діаметромъ 64 ф. Участковыя мастерскія помѣщаются въ отдѣльномъ зданіи и занимаютъ площадь 426,5 кв. саж. и состоятъ изъ кузницы 86,20 кв. саж., токарно-механической и колесной 133,80 кв. саж., паровозо-сборной (2 стойла) 70 кв. саж., машиннаго отдѣленія 18,00, котельнаго 18,00, столярной 60, инструментальной 11,00, канцеляріи и чертежной 11,00, конторы мастера 5,22, кладовой 3,80, сѣней 2,75 и прохода 5,63 кв. саж.

Оборудованіе мастерскихъ депо и 5 участка тяги слѣдующее:

2 колесно-токарныхъ станка съ в. ц. въ 1.000 и 760 м/м. 1 шеечный токарный станокъ, 6 токарно-винторѣзныхъ, 1 продольно строгальный, 1 поперечно-строгальный, 1 долбежный, 1 болторѣзный, 2 точила каменныхъ, 1 размѣточная плита, 3 двойныхъ кузнечныхъ горна, 2 мѣдницкихъ спеціальныхъ горна, 1 тигельный горнъ, 1 паровой молотъ въ $^1/_2$ тонны, 1 молотъ системы Оливера, 1 воздуходувный вентиляторъ, 1 правильная плита, 1 станокъ для очистки дымогарныхъ трубъ, 1 прессъ для испытанія трубъ 1 труборѣзный станокъ, 1 ручной сверлильный, 1 ручное точило каменное, 1 сверлильный ручной для разсверливанія на мѣстѣ паровозныхъ цилиндровъ, 1 токарный ручной, для обточки на мѣстѣ пальцевъ кривошиповъ, 1 фрезерный ручной для обточки на мѣстѣ золотниковыхъ лицъ, 2 комплекта козелъ Беккера на 60 тоннъ, 1 ручной переносный станокъ для обточки шеекъ вагонныхъ осей, 1 приборъ Рухгольца для провѣрки манометровъ, 1 приборъ для провѣрки предохранительныхъ клапановъ, вѣсы и деревообдѣлочные станки: 1 круглая пила, 1 пила ленточная, 1 сверлильно-долбежный станокъ, 1 четырехстрогальный, 1 наждачно точильный, 1 краскотерка приводная и 6 столярныхъ верстаковъ. Станки приводятся въ движеніе горизонгальной паровой машиной сист. Ридера въ 55 л. с. Котелъ установленъ горизонтальный водотрубный системы Шухова, поверхностью нагрѣва 100 кв. метр. на 10 атм. Отопленіе мастерскихъ центральное паровое отработаннымъ паромъ изъ машиннаго отдѣленія. Освѣщеніе депо фонарями сильнаго свѣта Галкина, мастерскихъ—электрическое отъ небольшой динамо-машины на 40 амп. 130 вольтъ, служащей одновременно и для освѣщенія церкви и установленной въ котельномъ помѣщеніи.

На 5 участкѣ сл. т., кромѣ работъ по текущему и среднему ремонту, приписанныхъ къ участку паровозовъ, производятся еще періодическій осмотръ $^1/_6$ всего количества подлежащихъ осмотру товарныхъ вагоновъ и отчасти обточка и перетяжка шинъ паровозныхъ и тендерныхъ скатовъ съ 4—Челкарскаго и 6—Перовскаго участковъ тяги.

Въ депо темно и дымно.

Водоснабженіе ст. Казалинскъ производится изъ рѣки Сыръ-Дарьи, мощность источника вполнѣ обезпечена, вода для питья годна; водоподъемныя устройства состоятъ изъ: зданія водокачки, всасывающей сѣти съ одной отдѣльной ниткой, внутреннимъ діаметромъ въ 6 дюйм. и длиной нитки въ 20 саж.; напорной сѣти съ 1 отдѣльной ниткой, внутреннимъ діаметромъ трубы въ 6 дюйм. и длиной нитки 4.550 саж.; насосовъ: Вортингтона, приводимаго въ дѣйствіе паромъ, производительностью 4—5 куб. саж. воды въ часъ, и Компаундъ съ запаснымъ ком-

плектомъ, приводимаго въ дѣйствіе также паромъ, мощностью 4—5 куб. саж. воды въ часъ, съ силой двигателя въ 18,93 лош. с.; паров. кот. вертик. Шухова, пов. нагр. 330 куб. саж.; водоемное зданіе съ 1 бак., емк. въ 8 куб. саж. и 1 бак., также емкостью въ 8 к. с.; наибольшее количество воды, могущее быть доставлено на станцію существующими устройствами въ теченіе 18 час. (время работы водокачки въ сутки), 95 куб. саж.; наибольшій расходъ воды на станціи: въ настоящее время для паровозовъ 25 куб. саж., для другихъ нуждъ 30 куб. саж., ожидается въ будущемъ: для паровозовъ 50 куб. саж. и для прочихъ надобностей—45 куб. саж.

Жесткость воды 29,3 гр. франц.

Мимо сложенныхъ желѣзнодорожныхъ дровъ Подкомиссія прослѣдовала къ жилымъ домамъ.

Ревизоромъ м. сл. было, между прочимъ, доложено, что дрова эти покупаются по 38 руб. куб. саж. и сложено ихъ здѣсь около 500 куб. саж.

Дежурная кондукторовъ старая, имѣетъ столовую и кухню.

Здѣсь же имѣется дешевая столовая для служащихъ, которую предполагаютъ перенести въ другое мѣсто.

Въ домѣ съ квартирами агентовъ сл. т. была осмотрѣна квартира техника водоснабженія, имѣющаго 3 комнаты, переднюю и кухню.

Въ больницѣ ожидальня устроена въ корридорѣ. Амбулаторію предполагается отдѣлить; помѣщеніе достаточное для 40 кроватей.

Затѣмъ, Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію.

Видъ пассажирсскаго зданія такой же, какъ и на осмотрѣнныхъ ранѣе станціяхъ.

Помѣщенія для пассажировъ болѣе чѣмъ просторны, полы паркетные, но вентиляціи никакой не имѣется,

Служебныя помѣщенія хорошія.

При осмотрѣ станціи былъ обнаруженъ недостатокъ орошенія. На этотъ предметъ въ 1910 году испрашивалось 11.000 руб., но кредитъ былъ исключенъ и поэтому кредитъ внесенъ на 1911 годъ. Подкомиссія находитъ необходимымъ или отпускъ особаго кредита или же кредитъ на пополненіе балласта, о которомъ упоминалось выше, обратить на орошеніе ст. Казалинскъ.

По окончаніи осмотра ст. Казалинскъ Подкомиссія была задержана на 1 ч. 55 м., вслѣдствіе схода съ рельсъ товарнаго поѣзда на ст. Бикъ-Баули.

Въ виду того, что Подкомиссіи не въ первый разъ пришлось наблюдать случаи крушенія поѣздовъ на Ташкентской ж. д., и, кромѣ того, имѣлось заявленіе Туркестанскаго генералъ-губернатора о подобныхъ случаяхъ, Предсѣдатель Подкомиссіи просилъ управленіе Ташкентской ж. д. доставить справку въ Высшую Ко-

миссію о всѣхъ подобныхъ случаяхъ, имѣвшихъ мѣсто хотя бы за послѣдніе мѣсяцы 1910 г.

Управленіе Ташкентской ж. д. представило слѣдующій списокъ происшествій съ поѣздами и вагонами въ августѣ, сентябрѣ и октябрѣ 1910 года.

Августъ.		
2	516 вер.	Крушеніе п. № 91, вслѣдствіе наѣзда на скотъ.
4	321 вер.	Столкновеніе. вслѣдствіе разрыва частей п. № 112 въ пути.
5	Сортировочная . . .	Сходъ съ рельсъ тендера паровоза № 347 при маневрахъ.
6	371 вер.	Пожаръ на паровозѣ № 420 п. № 92 въ пути.
„	Раз. № 9	Разрывъ п. № 45 на станціи.
7	Сортировочная . . .	Сходъ съ рельсъ цист. № 476457 п. № 43 на станціи.
8	Платовка	Пріемъ п. № 91 на занятый путь.
„	Сортировочная . . .	Столкновеніе подвижного состава п. № 106 при маневрахъ.
9	Раз. Лѣсъ.	Столкновеніе п. № 112 съ п. № 136 на станціи.
„	Сортировочная . . .	Сходъ паровоза № 391 при маневрахъ на деповскихъ путяхъ.
10	Челкаръ	Сходъ тендера паровоза при маневрахъ на деповскихъ путяхъ.
„	Сортировочная . . .	Сходъ съ рельсъ тендера паровоза № 252 при маневрахъ.
„	Казалинскъ	Сходъ паровоза № 245 при маневрахъ.
11	Оренбургск. Мастерск.	Сходъ паровоза № 461 при маневрахъ.
„	Платовка	Сходъ вагона п. № 103 при маневрахъ.
13	Саксаульская	Сходъ паровоза № 391 при маневрахъ на деповскихъ путяхъ.
14	Оренбургъ	Сходъ тендера паровоза № 229 при маневрахъ.

Августъ.		
14	Сортировочная . . .	Сходъ тендера паровоза № 181 при маневрахъ на деповскихъ путяхъ.
15	Цжилга	Пожаръ въ вагонѣ п. № 42 на станціи.
16	Н.-Сергіевская	Сходъ паровоза № 296 при маневрахъ.
„	Бузулукъ	Пожаръ паровоза № 220 въ депо.
„	1908 вер.	Разрывъ п. № 114 въ пути.
„	Джусалы	Столкновеніе паровоза съ подвижнымъ составомъ п. № 906 при маневрахъ.
18	Туркестанъ	Сходъ 2 цистернъ при маневрахъ.
„	Перовскъ	Сходъ паровоза № 197 при маневрахъ на деповскихъ путяхъ.
„	Оренбургъ	Столкновеніе п. № 912 съ маневровымъ составомъ.
19	Карьеръ 363 вер. . .	Сходъ паровоза балласт. п. № 906 на карьерѣ.
20	87 вер.	Разрывъ тендера п. № 45 въ пути.
22	Карьеръ 1433 вер. . .	Разрывъ балластнаго п. № 908 въ карьерѣ.
23	409 вер.	Столкновеніе п. № 32 и п. № 41 въ пути.
„	Тимуръ	Сходъ 2 груженыхъ вагоновъ п. № 602 на станціи.
24	Саксаульская	Столкновеніе п. № 45 съ паровозомъ подъ № 402.
26	Теренъ-Узякъ	Пріемъ п. № 91 на занятый путь.
28	Соленая	Столкновеніе п. 94 съ п. № 303 на станціи.
29	Кара-Узякъ	Сходъ 3 груженыхъ вагоновъ п. № 44 на станціи.
30	Арысь	Пріемъ п. № 602 на занятый путь, при чемъ произошло столкновеніе.
„	Актюбинскъ	Столкновеніе п.. № 45 съ паровозомъ № 405 при маневрахъ.
31	405 вер.	Крушеніе въ пути п. № 32, вслѣдствіе наѣзда на скотъ.

Сентябрь.		
2	Актюбинскъ	Столкновеніе паровоза № 340 съ составомъ при маневрахъ на деповскихъ путяхъ.
„	741 вер.	Сходъ вагона п. № 312 въ пути вслѣдствіе излома оси.
7	117 вер.	Наѣздъ п. № 3—бисъ на человѣка въ пути.
9	Соло-Тюбе	Сходъ вагона № 450202 при маневрахъ.
11	Оренбургъ	Сходъ груженаго вагона при маневрахъ на товарномъ дворѣ.
„	Тоцкая	Сходъ тендера паровоза п. № 41 при маневрахъ.
„	Раз. № 6-а	Столкновеніе п. № 44 съ поѣздомъ № 903 на станціи.
12	1532 вер.	Сходъ 2 вагоновъ п. № 93 въ пути., вслѣдствіе наѣзда на скотъ.
„	Богато-Марычевка . .	Разрывъ поѣзда № 136 въ пути.
13	2041 вер.	Разрывъ п. № 42 въ пути.
„	Чашканъ	Угонъ ураганомъ 39 порожнихъ вагоновъ съ запаснаго пути при чемъ произошло столкновеніе съ п. № 94.
16	Платовка	Пріемъ п. № 101 на занятый путь.
17	Перовскъ	Сходъ паровоза № 185 при маневрахъ.
18	304 вер.	Столкновеніе паровоза съ подвижнымъ составомъ.
„	Киргизская	Сходъ вагоновъ п. № 32, вслѣдствіе излома оси на станціи.
19	Марычевка	Изломъ оси цистерны № 106 на станціи.
20	Киргизская	Столкновеніе поѣзда № 5 съ поѣздомъ № 46 на станціи.
21	Актюбинскъ	Сходъ тендера паровоза № 340 при маневрахъ.
„	Н.-Сергіевская . . .	Сходъ 2 вагоновъ при маневрахъ.
23	1639 вер.	Сходъ 2-хъ вагоновъ съ поѣзда № 91 въ пути, вслѣдствіе наѣзда на скотъ.

Сентябрь.		
24	1220 вер.	Разрывъ п. № 45 въ пути.
„	Бузулукъ	Пожаръ въ вагонѣ поѣзда № 110 на станціи.
25	Оренбургъ	Сходъ 4-хъ теплушекъ при маневрахъ.
27	Чашканъ	Пріемъ поѣзда № 902 на занятый путь.
„	Акъ-Булакъ	Сходъ тендера паровоза № 266 при маневрахъ.
„	Постъ 1825 вер. . . .	Сходъ вагона поѣзда № 906 на посту.
30	Арысъ	Сходъ тендера паровоза № 303 при маневрахъ.
Октябрь.		
1	2048 вер.	Сходъ вагона поѣзда № 44 въ пути, вслѣдствіе наѣзда на скотъ.
2	Донгузская	Сходъ вагоновъ поѣзда № 906 при маневрахъ.
3	Ташкентъ	Столкновеніе паровоза № 737 съ подвижнымъ составомъ при маневрахъ.
5	Курайли	Пріемѣ поѣзда № 6 на занятый путь.
9	Туркестанъ	Сходъ 11 груженыхъ вагоновъ поѣзда № 94 на станціи.
13	Актюбинскъ	Сходъ паровозовъ № 704 при маневрахъ.
„	Н.-Сергіевская	Столкновеніе поѣзда № 44 съ маневровымъ составомъ,
	Итого	72

За время съ 1-го августа по 15 октября:

Наѣздовъ на экипажи или умышленное препятствіе было 4
Наѣздовъ на скотъ 70
Порчи паровозовъ въ пути, вызвавшія требованіе вспомогательныхъ паровозовъ 12

Всего 158

Слѣдуя по 11-му участку сл. п., Подкомиссія отмѣтила неудовлетвовительное состояніе пути: много камня лежитъ на пути по откосамъ, балластъ пылитъ и вагонъ качаетъ.

Присутствіе камня на откосахъ нач. сл. п. объяснилъ тѣмъ обстоятельствомъ, что камень этотъ остался отъ постройки мостовъ на участкѣ; что же касается балласта, то таковой въ настоящее время сдабривается лучшимъ сортомъ.

На раз. № 93 приготовленъ камень для постройки зданія разъѣзда на счетъ отпущеннаго въ 1910 году кредита въ 186.150 руб.

Въ зиму 1908/9 года, въ періодъ наибольшаго грузового движенія (сентябрь, октябрь и ноябрь) Ташкентская ж. д. испытывала серьезныя затрудненія, вслѣдствіе недостаточности пропускной способности участка Кинель-Казалинскъ.

Съ сентября мѣсяца, вслѣдствіе значительно усилившагося подвоза хлѣба и начавшейся передачи со Средне-Азіатской ж. д. хлопка, движеніе поѣздовъ значительно увеличилось и для выполненія предъявляемыхъ перевозокъ требовалось назначать въ движеніе всѣ поѣзда, имѣющіеся на графикѣ, но оставляя въ запасѣ факультативныхъ, а въ иные дни даже назначать дополнительные поѣзда сверхъ графика, пользуясь для этой цѣли восмью въ недѣлю свободными (въ обѣ стороны) расписаніями пассажирскихъ поѣздовъ №№ 5 и 6, бывшими въ то время въ ходу на участкѣ Ташкентъ-Оренбургъ только три раза въ недѣлю. Но такъ какъ и этого было недостаточно, то для облегченія и регулированія движенія примѣнялось даже отправленіе товарныхъ поѣздовъ вслѣдъ за товарными одинаковой скорости и за одиночными (резервными) паровозами, что мало улучшало положеніе въ виду незначительности числа товарныхъ поѣздовъ малой скорости и неблагопріятныхъ условій профиля пути на нѣкоторыхъ участкахъ.

При такой напряженной работѣ, при отсутствіи факультатива, малѣйшее опозданіе какого-либо поѣзда вызывало заторы, чѣмъ нарушалась правильность оборота паровозовъ и бригадъ, переутомленіе послѣднихъ и непроизводительный расходъ топлива. Независимо отъ этого, въ виду недостаточности пропускной способности и понизившагося поэтому оборота вагоновъ, порожніе вагоны со ст. Кинель, откуда Ташкентская ж. д. исключительно ими питается, прибывали на станціи погрузки съ большими опозданіями, вслѣдствіе чего образовались залежи грузовъ, доходившія до 1,570 вагоновъ. Кромѣ того, при усиленномъ поступленіи со Средне-Азіатской ж. д. хлопка (до 126 вагоновъ въ сутки), Ташкентская ж. д., не имѣя возможности перегнать достаточное количество вагоновъ, вынуждена была должать въ Ташкентѣ крытыми (до 550 вагоновъ), чѣмъ поставила въ затруднительное положеніе Средне-Азіатскую ж. д.,

принимавшую хлопокъ, за недостаткомъ вагоновъ, съ обожданіемъ на складѣ.

Если къ сказанному прибавить, что грузовое движеніе ежегодно увеличивается примѣрно на 7% (въ 1906 году перевезено частныхъ грузовъ 65.100.551 пуд., въ 1907 г.—69.588.382 пуд., въ 1908 г. 76.564.383 пуд.) и дорога перевозитъ значительное количество переселенцевъ, число которыхъ съ каждымъ годомъ тоже растетъ (весною 1909 года 60.000 человѣкъ, а въ 1910 году ожидается отъ 150.000 до 200.000 человѣкъ переселенцевъ въ Семирѣчье), то становится очевиднымъ необходимость усиленія пропускной способности участка Кинель-Казалинскъ.

Съ этою цѣлью предположено: устроить 25 дополнительныхъ разъѣздовъ на участкѣ Оренбургъ-Казалинскъ (на сумму 183.750 р.) и оборудовать 6 имѣющихся разъѣздовъ на участкѣ Кинель-Оренбургъ (на сумму 2.400 р.), на что испрашивалось 186.150 р. по слѣдующему расчету на одинъ разъѣздъ: рабочая сила на укладку 2 путей и стрѣлокъ 600 руб., постройка типового жилого дома, площ. 30 кв. саж.—5.000 руб., постройка двухъ каменныхъ стрѣлочныхъ будокъ—2×175=350 руб., оборудованіе инвнитаремъ—400 рублей.

На 11 участкѣ излишка балласта не наблюдалось.

Въ 9 час. 50 мин. Подкомиссія привыла на ст. Камышлы-Башъ.

Ст. Камышлы-Башъ.

Отъ ст. Камышлы-Башъ начинается продольное водоснабженіе.

Часть линіи отъ ст. Камышлы-Башъ до ст. Кинель называется сѣверной частью Ташкентской ж. д. въ отличіе отъ южной части—Ташкентъ—Камышлы-Башъ; эта сѣверная часть имѣетъ отличный отъ южной части типъ линейныхъ построекъ и пассажирскихъ вокзаловъ.

Вокзалъ тѣсный, грязный.

При пассажирскомъ зданіи находится квартира начальника станціи въ 3 комнаты съ кухней; сторожъ занимаетъ одну комнату, въ которой устроена кухня.

Нач. ст. Камышлы-Башъ былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что работа станціи съ 1-го января по 1 октября 1910 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ 8694 шт. на сумму 12249 р. 78 коп.

Прибыло грузовъ малой скорости:

частныхъ—	917	отправокъ—	138609	пудовъ
казенныхъ—	127	„	—134481	„

Отправлено грузовъ малой скорости;

частныхъ— 813 отправокъ—405330 пудовъ
казенныхъ— 70 „ — 46254 „

Имѣется вагоновъ на станціи:

	Вагоновъ.	Платформъ.	Цистернъ.
подъ нагрузкой	7	3	—
порожнихъ	—	—	1

Ст. Камышлы-Башъ—промежуточная станція 2-го отдѣленія. Съ этой станціи, главнымъ образомъ, отправляется рыба свѣжая и соленая. Въ виду развивающихся при этой станціи рыбныхъ промысловъ, грузооборотъ станціи сильно прогрессируетъ, прибываютъ на ст. Камышлы-Башъ въ незначительномъ количествѣ: лѣсъ, мануфактурные, бакалейные, галантерейные и другіе мелочные товары.

Грузооборотъ станціи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 году . . . . . 207.246 пуд.
„ 1908 „ . . . . . 367.899 „
„ 1909 „ . . . . . 477.059 „

Перегружено:

въ 1907 году . . . . . не было
„ 1908 „ . . . . . 1.655 пуд.
„ 1900 „ . . . . . 3.302 „

Выгружено:

въ 1997 году . . . . . 34.595 пуд.
„ 1908 „ . . . . . 79.173 „
„ 1909 „ . . . . . 118.634 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 году . . . . . 2.605 шт.
„ 1908 „ . . . . . 3.966 „
„ 1309 „ . . . . . 6.824 „

На ст, Камышлы-Башъ имѣются пути: три сквозныхъ для пріема и отправленія поѣздовъ, общ. вмѣстимостью 211 вагоновъ, и 1 товарный путь для подачи вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Камышлы-Башъ имѣется: пакгаузовъ 27 кв. саж. на 8 вагоновъ и участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для склада грузовъ, 280 кв. саж. на 47 вагоновъ. Кромѣ того. строится новый пакгаузъ, площ. 51,80 кв. саж. Брезентовъ на станціи имѣется 6 шт.

Вѣсовъ на ст. Камышлы-Башъ имѣется 3, изъ нихъ: 1/125, 1/Э00 и 1/40.

Въ 10 час. Подкомиссія отбыла со ст. Камышлы-Башъ.

Слѣдуя далѣе къ Оренбургу, Подкомиссія осматривала производство работъ по подъемкѣ полотна на 0,50 саж. вслѣдствіе затопляемости полотна, о чемъ было упомянуто выше.

Въ 11 час. 30 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Аральское море.

Ст. Аральское море. Пассажирское зданіе имѣетъ видъ недостаточно хорошій; вентиляція отсутствуетъ.

Сберегательная касса и товарная контора помѣщаются вмѣстѣ, что весьма неудобно.

Нач. ст. Аральское море былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что съ 1 января по 1 октября 1910 года работа станціи выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ 5279 шт. на сумму 11638 руб. 22 коп.

Прибыло грузовъ малой скор.	2535	отправленій—	648628	пуд.
Отправл. „ „ „	1205	»	413285	„

Преимущественные грузы по отправленію рыба, а по прибытію: лѣсъ, мука, желѣзо и пр.

Вагоновъ на станціи имѣется:

	Вагоновъ.	Платформъ.	Цистернъ.
подъ нагрузкой	11	—	—
подъ выгрузкой	1	3	—
порожнихъ	—	—	1
подъ сливомъ	—	—	1
готовыхъ къ отправленію .	5	—	—

Ст. Аральское море—промежуточная станція 2-го отдѣленія. Расположенная около Аральскаго Моря она имѣетъ весьма видное значеніе для быстро развивающагося въ бассейнѣ Аральскаго моря рыбнаго промысла.

Работа ст. Аральское Море выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 году	78.387	пуд.
„ 1908 „	252.254	„
„ 1909 „	360.298	„

Перегружено:

въ 1907 году	2.250	пуд.
„ 1908 „	2.113	„
„ 1909 „	2.296	„

Выгружено:

въ 1907 году	108.004	пуд.
„ 1908 „	92.599	„
„ 1909 „	137.249	„

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 году	2.092	шт.
„ 1908 „	4.200	„
„ 1909 „	5.246	„

Ст. Аральское море располагаетъ слѣдующими путями: три сквозныхъ разъѣздныхъ пути, общей вмѣстимостью 231 ваг., и одинъ товарный для подачи вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку, вмѣстимостью 35 вагоновъ.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Аральское море имѣется: пакгаузовъ 67,50 кв. саж. на 23 ваг.; крытыхъ платформъ 45 кв. саж. на 15 вагоновъ и участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для склада грузовъ, 350 кв. саж. на 58 вагоновъ.

Вѣсовъ на станціи имѣется 5, изъ нихъ: 1/40, 1/125, 1/25, 1/30, 1/100.

Брезентовъ имѣется 2.

Контора 10 участка сл. п. расположена въ новомъ помѣщеніи, но тѣсна. Контора соединена съ квартирой начальника участка.

Пріемный покой совершенно несоотвѣтственный: аптека, пріемный покой и ожидальня совмѣщены въ одной комнатѣ, остальное же помѣщеніе въ 1 комнату съ кухней занимаетъ фельдшеръ.

Слѣдуя далѣе по 10 участку сл. п., Подкомиссія осматривала плотину, устроенную за счетъ кредита 1909 года, для предохраненія полотна дороги отъ волноприбоя при южныхъ и юго-восточныхъ буряхъ.

По проведеніи Ташкентской ж. д. въ хозяйственныхъ условіяхъ рыбнаго промысла на Аральскомъ морѣ и рѣкахъ Аму и Сыръ - Дарьѣ, имѣвшаго до того лишь мѣстное значеніе съ доходомъ казны въ видѣ билетнаго сбора съ лодокъ въ размѣрѣ 21.000 руб. въ годъ, совершился полный переворотъ. Создавшіяся чрезвычайно благопріятныя условія сбыта рыбы повлекли за собою быстрое развитіе промысла, привлекшее къ Аральскому морю ловцовъ съ Каспійскаго моря и береговъ Дуная. Съ 1905 года появились многочисленныя рыбопромысловыя заведенія и по берегамъ Аральскаго моря стали возникать ловецкіе поселки, въ томъ числѣ и поселокъ „Портъ-Аральскъ“ въ $1^1/_2$ вер. отъ ст. „Аральское Море“. Рыбный промыслъ доставляетъ Ташкентской ж. д. весьма цѣнный грузъ, достигшій въ 1907 г. 869.512 пуд., при чемъ доходы казны отъ рыболовства возросли въ 1909 году до 43.713 р., а въ 1910 году превысили 60.000 руб. *).

Въ связи съ быстрымъ возрастаніемъ рыбнаго промысла судоходство на Аральскомъ морѣ и далѣе вверхъ по теченію р. Аму-Дарьи съ 1907 года устроилось на болѣе раціональныхъ основаніяхъ. Съ 1908 года по Аральскому морю стали ходить пароходы и къ осени 1910 года ихъ имѣлось уже четыре, изъ которыхъ нѣкоторые, подымаясь по Аму-Дарьѣ, совершаютъ рейсы черезъ Хиву до Чарджуя, забираютъ рыбные грузы и почти весь хлопокъ Хивинскаго оазиса для доставленія къ пристанямъ „Портъ-Аральска“.

Принимая во вниманіе затруднительность и дороговизну гужевой доставки этихъ цѣнныхъ грузовъ, накопляющихся въ извѣстное время года въ значительномъ количествѣ въ поселкѣ „Портъ-Аральскъ“, Подкомиссія признаетъ постройку предполагаемой управленіемъ Ташкентской ж. д. желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. „Аральское Море“ къ означенному поселку какъ для увеличенія доходовъ Ташкентской ж. д. и казны отъ рыбнаго промысла, такъ и въ интересахъ развитія сего промысла и хлопководства въ Хивѣ неотложною потребностью.

Стоимость этой работы у Ташкентской ж. д. опредѣляется въ 13.000 руб., часть которой въ суммѣ 10.388 руб. предполагается покрыть за счетъ имѣющихся кредитовъ, могущихъ быть обращенными на эту потребность, и на окончаніе работъ испрашивается недостающая сумма 2.612 рублей.

Во время слѣдованія черезъ ст. Саксаульская, на которой остановки не было, Подкомиссіи было доложено, что хотя на ст. Саксаульская выстроена новая дежурная для кондукторскихъ бригадъ, тѣмъ не менѣе ее придется въ скоромъ времени

---

*) По свѣдѣніямъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія въ бассейнѣ Аральскаго моря рыболовство даетъ до 2.500.000 пудовъ рыбы, цѣнностью около 4 милл. рублей на мѣстѣ.

расширить, такъ какъ помѣщенія не хватаетъ и въ настоящее время часть кондукторовъ живетъ въ вагонахъ.

При слѣдованіи черезъ мостики и на кривыхъ, было отмѣчено недостаточно хорошее состояніе пути.

Въ 6 час. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Челкаръ, но въ виду наступившей темноты осмотръ станціи начался 12-го октября въ 6 час. пополуночи.

Ст. Челкаръ. Ст. Челкаръ — распорядительная станція 2-го отдѣленія сл. дв.

Со ст. Челкаръ преимущественно отправляются: кожи, шерсть, мелкій скотъ, мясо. Прибываютъ лѣсные матеріалы, мануфактурные и бакалейные товары.

Грузооборотъ этой станціи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г. . .	59.043	пуд.
,, 1908 г. . .	98.120	,,
,, 1909 г. . .	107.625	,,

Перегружено:

въ 1907 г. . .	9.850	пуд.
,, 1908 г. . .	40.549	,,
,, 1909 г. . .	48.978	,,

Выгружено:

въ 1907 года . .	193.206	пуд.
,, 1908 ,, . .	213.836	,,
,, 1909 ,, . .	274.043	,,

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 году . .	3.587	шт.
,, 1908 ,, . .	4.149	,,
,, 1909 ,, . .	6.695	,,

Ст. Челкаръ имѣетъ слѣдующіе пути: пять сквозныхъ для пріема и отправленія поѣздовъ, общей вмѣстимостью 372 вагона, два воинскихъ на 140 вагоновъ, пакгаузный на 10 вагоновъ вѣсовой на 10 вагоновъ, одинъ путь запасный на 40 вагоновъ, кромѣ того имѣется 12 путей тракціонныхъ.

Складочныхъ помѣщеній на станціи имѣется: пакгаузовъ 32 кв. саж. на 10 вагоновъ, крытыхъ платформъ 40 кв. саж. на 12 вагоновъ, участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для

склада грузовъ, 420 кв. саж. на 70 вагоновъ. Кромѣ того, строится новый пакгаузъ, площ. 35,35 кв. саж.

Брезентовъ на станціи имѣется 5 шт.

Вѣсовъ имѣется 6 шт: изъ нихъ: 1/60, 1/40 и 1/25.

Начальникомъ ст. Челкаръ былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что работа станціи съ 1-го января по 1 октября 1910 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ 5.025 на сумму 14.787 руб. 43 коп.

Прибыло грузовъ малой скорости:

частнаго 3.209 отправокъ . . 309.629 пуд.,
казеннаго 2.748 „ . . 2.020.271 „

Отправлено грузовъ малой скорости:

частнаго 698 отправокъ. . . . 82.396 пуд.,
казеннаго 2.154 „ . . . 631.315 „

Перегружено:

частнаго груза. . . . 26.658 пуд.,
казеннаго „ . . . 3.450 „

Имѣется вагоновъ на станціи:

подъ выгрузку: вагоновъ 8 платформъ 9, готовыхъ къ отправленію: вагоновъ 9, платформъ 1; порожнихъ: вагоновъ 22, платформъ 21, цистернъ подъ сливомъ 1.

На ст. Челкаръ имѣется основное депо 4-го участка сл. т. Четвертый участокъ тяги отъ ст. Саксаульская до ст. Эмба, протяженіемъ 319 вер., съ оборотнымъ депо на ст. Саксаульская, Инвентарное количество паровозовъ 100, изъ нихъ 19 пассажирскихъ, 4 маневровыхъ 6-ти колесныхъ и 77 товарныхъ. Паровозы 4-го участка обслуживаютъ всѣ товарные и товаро-пассажирскіе поѣзда между Челкаромъ и Эмбой (164 вер.), Челкаромъ и Саксаульской (155 вер.), поѣзда ускоренные №№ 5 и 6 между Челкаромъ и Актюбинскомъ (344 вер.), Челкаромъ и Казалинскомъ (323 вер.) и почтовые №№ 3 и 4 между Челкаромъ—Эмбой (165 в.) и Челкаромъ—Казалинскомъ (323 вер.). Для стоянки, промывки и средняго ремонта паровозовъ имѣется въ Челкарѣ два прямоугольныхъ зданія одно на 12 стойлъ, другое на 9. Послѣднее въ лѣтнее время предназначается исключительно для подъемки паровозовъ, а въ зимнее отчасти и для стоянки и промывки таковыхъ. Надъ всѣми стойлами устроены вытяжныя трубы съ постоянными колпаками. Для промывки паровозовъ служатъ 8

промывательныхъ крановъ въ зданіи на 12 стойлъ и 4 крана въ зданіи на 9 стойлъ. Въ обоихъ зданіяхъ установлены верстаки съ тисками для слесарныхъ работъ по текущему и среднему ремонту. Кромѣ того, депо оборудовано двумя домкратами системы Беккера на 70 и 60 тоннъ, переноснымъ кузнечнымъ горномъ, каменнымъ точиломъ и шкафами для храненія инструмента слесарей, маляровъ, промывальщиковъ и кровельщиковъ. Отопленіе депо—ярусными печами. Кромѣ того, въ зданіи на 12 стойлъ имѣется печь для сушки песку и паропроводная сѣть для заправки паровозовъ (отопленіе паровозовъ нефтяное). При депо имѣется одинъ поворотный кругъ діам. 64 ф.

Участковыя мастерскія помѣщаются въ отдѣльномъ зданіи, занимаютъ площадь 150 кв. саж. и состоятъ изъ механической 60 кв. саж., кузницы 46 кв. саж., столярной 15 кв. саж., инструментальной и кладовой 9,5 кв. саж., машинной и котловой 13,80 кв. саж. и конторы мастера 5,7 кв. саж.

Оборудованіе мастерской составляютъ: 1 колесно-токарный станокъ, 5 токарныхъ, 1 шепингъ, 1 продольно-строгальный, 1 двойной свободно-стоящій сверлильный, наждачное точило, рихтовальная плита, гидравлическій прессъ для испытанія котловъ и ручные переносные станки, 1 для разсверливанія паровозныхъ цилиндровъ, 1 для провѣрки на мѣстѣ пальцевъ кривошиповъ, 1 для обточки вагонныхъ шеекъ и 1 для провѣрки золотниковыхъ лицъ на мѣстѣ, 1 паровой молотъ системы Массей на $^1/_4$ тонны, 3 двойныхъ нефтяныхъ кузнечныхъ горна, 1 одиночный горнъ для мѣдницкихъ и жестянницкихъ работъ, 1 горнъ для наварки дымогарныхъ трубъ, печь для цементаціи, вагранка, вентиляторъ Шилле, станки для обрѣзки и очистки дымогарныхъ трубъ, гидравлическій прессъ для пробы дымогарныхъ трубъ, чугунная правильная плита, 2 верстака столярныхъ и 3 наковальни, 1 приборъ Ругольца для провѣрки манометровъ, приборъ для испытанія пружинъ и предохранительныхъ клапановъ, вѣсы, верстакъ слесарный съ тисками и шкафы для инструмента. Слесарная оборудована 3-мя слесарными верстаками и соотвѣтственнымъ количествомъ инструмента.

Станки приводятся въ движеніе отъ паровой горизонтальной машины сист. Мейера на 20 л. с.

Въ смежномъ отдѣленіи установленъ паровой вертикальный водотрубный котелъ сист. Шухова, поверхностью нагрѣва 380 кв. фут. на рабочее давленіе 7 атм.

Около мастерскихъ находится обнесенный заборомъ дворъ, площадью 1.800 кв. саж., гдѣ находится деревянный навѣсъ для склада лѣсныхъ матеріаловъ, купальня и отхожее мѣсто. Въ мастерскихъ производятся работы по текущему и среднему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также по текущему ремонту классныхъ и товарныхъ вагоновъ.

Въ управленіи Ташкентской ж. д. поднятъ вопросъ о переносѣ депо со ст. Казалинскъ на ст. Эмба, такъ какъ здѣсь очень плохая вода.

Подкомиссія, со своей стороны, считаетъ необходимымъ подвергнуть тщательному обсужденію этотъ вопросъ, равно какъ и вопросъ объ устройствѣ въ связи съ этимъ между Актюбинскомъ и Эмба, а равно и Эмба-Челкаръ оборотныхъ депо.

Подкомиссія считаетъ также, что водоснабженія ст. Челкаръ и станцій на участкѣ Эмба-Челкаръ необходимо улучшить.

Пассажирское зданіе болѣе чѣмъ достаточное, но помѣщеніе товарной конторы при пассажирскомъ зданіи тѣсное.

На ст. Челкаръ имѣется насосная центральная станція, которую Подкомиссія и осматривала. Затѣмъ, мимо желѣзнодорожной церкви Подкомиссія возвратилась на пассажирскій вокзалъ и отбыла отсюда съ особымъ пробнымъ поѣздомъ, курсировавшемъ на особо предназначенномъ опытномъ участкѣ для всесторонняго сравнительнаго испытанія паровозовъ новыхъ типовъ; эти испытанія производились особымъ составомъ испытательной комиссіи подъ руководствомъ проф. Ломоносова (бывш. тогда начал. сл. тяги Ташкентской ж. д.); Подкомиссіи былъ во время такой пробной поѣздки подробно демонстрированъ весь ходъ испытанія.

Въ 9 час. 40 мин. была сдѣлана остановка для осмотра курорта для желѣзнодорожныхъ служащихъ при ст. Беръ-Чугуръ.

Между прочимъ, было отмѣчено, что на линіи еще со времени постройки желѣзной дороги были переданы плохо выстроенныя зданія и въ настоящее время ремонтъ такихъ зданій дорого обходится дорогѣ, такъ какъ въ зданіяхъ появляются продольныя трещины. Нѣкоторыя водоемныя зданія замѣнены уже новыми.

На ст. Эмба снова имѣлъ мѣсто случай схода товарнаго поѣзда съ рельсъ.

Въ 4 час. пополудни Подкомиссія прибыла на ст. Актюбинскъ.

Ст. Актюбинскъ. Ст. Актюбинскъ, распорядительная 1-го отдѣленія сл. дв. На этой станціи производится учетъ вагоновъ, передаваемыхъ со 2-го на 3-е отдѣленіе.

Къ числу грузовъ, отправляемыхъ ст. Актюбинскъ, относятся: хлѣбъ, кожи, сало, скотъ и сѣно; прибываютъ: лѣсъ, мануфактурные, бакалейные и другіе товары.

Грузооборотъ этой станціи выраженъ въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 году — 1.090.509 пуд.
„ 1908 „ — 1.081.287 „
„ 1909 „ — 1.215.892 „

Перегружено:

въ 1907 г. — 5.009 пуд.
„ 1908 „ — 17.394 „
„ 1909 „ — 18.033 „

Выгружено:

въ 1907 г. — 334.294 пуд.
„ 1908 „ — 707.806 „
„ 1909 „ — 972.293 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г. — 26.949 шт.
„ 1908 „ — 31.485 „
„ 1909 „ — 35.324 „

Ст. Актюбинскъ имѣетъ пути: четыре сквозныхъ для пріема и пропуска поѣздовъ, вмѣстимостью на 305 вагоновъ, одинъ воинскій на 72 вагона, два обгонныхъ на 132 вагона, запасный для постановки вагоновъ на 41 ваг., вѣсовой на 22 вагона, магазинный на 32 вагона, сливной для слива нефти на 17 цистернъ, навалочный и вытяжной пути, общей вмѣстимостью на 63 вагона, запасный тупикъ на 15 вагоновъ и двѣнадцать путей тракціонныхъ.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній на ст. Актюбинскъ имѣется: пакгаузовъ 254,50 кв. саж. на 85 вагоновъ (лабазъ 85,50 кв. саж.), крытыхъ платформъ 60 кв. саж. на 20 вагоновъ, участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для склада грузовъ 420 кв. саж. на 70 вагоновъ. Кромѣ того, строятся и въ скоромъ времени будутъ окончены: пакгаузъ, площ. 109 кв. саж. и открытая платформа площ. 30 кв. саж.

Вѣсовъ на станціи имѣется 5, изъ 2/125, 1/75 и 2/40.

Имѣется брезентовъ 100 шт.

Нач. ст. Актюбинскъ былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что работа станціи съ 1-го января по 1-е октября 1910 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Продано пассажирскихъ билетовъ 29.876 шт. на 85.602 р. 70 коп.; выдано багажныхъ квитанцій 1.668.

Прибыло грузовъ малой скорости:

частныхъ 9.849 отправокъ — 1.577.907 пуд.
казенныхъ 3.437 „ — 2.223.905 „

Отправлено:

частныхъ 5.886 отправокъ — 1.192.420 пуд.
казенныхъ 1.820 „ — 765.161 „

Имѣется вагоновъ на станціи:

	Вагон.	Платформъ.	Цистернъ:
подъ нагрузкой	24	—	—
подъ выгрузкой	14	2	—
готовыхъ къ отправленію . . .	120	7	—
порожнихъ	36	6	16
подъ сливомъ	—	—	3

На ст. Актюбинскъ имѣется основное депо 3-го участка сл. т. 3-й участокъ тяги между станціями Акъ-Булакъ и Эмбой включительно имѣетъ претяженіе 316 вер. съ поворотномъ депо на ст. Эмба.

Инвентарное количество приписанныхъ къ 3-му участку паровозовъ—77; изъ нихъ 6 пассажирскихъ, 4 маневровыхъ 6-ти колесныхъ и 67 товарныхъ 8-ми колесныхъ, изъ которыхъ 13 паровозовъ прикомандированы къ участку на время усиленнаго движенія.

Паровозы 3-го участка обслуживаютъ: всѣ товарные поѣзда, товаро-пассажирскіе, воинскіе между станціями Акъ-Булакъ и Эмбой; почтово-пассажирскій же поѣздъ (№№ 3 и 4) обслуживается между Актюбинскимъ и Эмбой (180 вер.). Для стоянки, промывки и средняго ремонта паровозовъ въ Актюбинскѣ имѣются два прямоугольныхъ паровозныхъ зданія—одно на 12 стойлъ, другое на 9. Послѣднее въ лѣтнее время предназначается исключительно для подъемки паровозовъ, а въ зимнее время и для стоянки, и для промывки таковыхъ. Надъ всѣми стойлами устроены вытяжныя трубы съ постоянными колпаками. Для промывки паровозовъ служитъ паровой насосъ, кромѣ того, имѣется 8 промывательныхъ крановъ въ зданіи на 12 стойлъ и 4 крана въ зданіи на 9 стойлъ. Въ зданіи на 12 стойлъ имѣется печь для

сушки песку и паропроводная сѣть для заправки паровозовъ. Отапливается депо ярусными печами. Для работъ по текущему и среднему ремонту паровозовъ въ обоихъ зданіяхъ имѣется 6 верстаковъ слесарныхъ, съ тисками на 3 пуда; приспособленіями для ремонта служатъ: 1 комплектъ козелъ сист. Беккера на 60 тоннъ, 2 деревянныхъ и 2 желѣзныхъ домкрата на 15 и 20 тоннъ каждый, переносный круглый кузнечный горнъ и каменное точило. При депо имѣется поворотный кругъ, діам. 64 фут. Участковая мастерская помѣщается въ отдѣльномъ зданіи, занимаетъ 150 кв. саж. и состоитъ изъ механической 60 кв. саж., кузницы 64 кв. саж., столярной 15 кв. саж., инструментальной и кладовой 9,5 кв. саж., машинной и котловой 13,8 кв. саж. и конторы мастера 5,7 кв. саж.

Оборудованіе мастерской составляетъ: 1 колесно-токарный станокъ, 5 токарныхъ, 1 шепингъ, 1 продольно-строгальный, 1 двойной свободно стоящій сверлильный, наждачное точило, рихтовальная плита, гидравлическій прессъ для испытанія котловъ и ручные переносные станки: 1 для разсверливанія паровозныхъ цилиндровъ, 1 для провѣрки на мѣстѣ пальцевъ кривошиповъ, 1 для обточки вагонныхъ шеекъ и 1 для провѣрки золотниковыхъ лицъ на мѣстѣ, 1 паровой молотъ сист. „Массей“ на $^1/_4$ тонны, 3 двойныхъ нефтяныхъ кузнечныхъ горна, 1 одиночный горнъ для мѣдницкихъ и жестянницкихъ работъ, 1 горнъ для наварки дымогарныхъ трубъ, печь для цементаціи, одпнъ вентиляторъ сист. „Шилле“, станки для обрѣзки и очистки дымогарныхъ трубъ, чугунная правильная плита, 4 верстака столярныхъ и 3 наковальни, приборъ Рухгольца для провѣрки манометровъ, приборъ для испытанія пружинъ и предохранительныхъ клапановъ, вѣсы. Станки приводятся въ движеніе отъ паровой горизонтальной машины системы „Мейера“ на 20 лош. силъ. Въ смежномъ отдѣленіи установленъ паровой виртикальный водотрубный котелъ системы Шухова, поверхность нагрѣва 380 кв. ф. на рабочее давленіе 7 атмосферъ. Зданіе участковой мастерской—кирпичное на каменномъ фундаментѣ и цоколѣ. Его обхватываетъ обнесенной заборомъ дворъ, площадью въ 1.500 кв. саж. У воротъ забора съ одной стороны расположенъ сторожевой домъ, площадью 6 кв. саж., а съ другой стороны контрольная будка, площадью 5,5 кв. саж. Внутри ограды расположены: деревянный навѣсъ для склада лѣсныхъ матеріаловъ, площадью 33 кв. саж., каменный сарай для склада матеріаловъ, площадью 28 кв. саж., деревянное отхожее мѣсто на 3 очка и одинъ колесный паркъ. Въ мастерскихъ при депо Актюбинскъ производятся средній и текущій ремонтъ приписанныхъ къ участку паровозовъ и текущій ремонтъ классныхъ и товарныхъ вагоновъ. Для средняго и малаго ремонта паровозовъ отдѣляются 4 стойла отъ общаго числа стойлъ въ депо; товарные и классные вагоны ремон-

тируются на спеціальныхъ путяхъ. Отопленіе въ Актюбинскихъ мастерскихъ—центральное паровое съ помощью отработаннаго пара изъ машиннаго отдѣленія, съ установкой аппаратовъ для возможности пользованія также свѣжимъ паромъ отъ котла. Для освѣщенія служатъ галкинскіе калильные фонари.

Въ ночь съ 12-го на 13-е Подкомиссія прибыла въ Оренбургъ.

13-го октября въ 7 час. пополуночи Подкомиссія приступила къ осмотру станціи.

Ст. Оренбургъ. По порученію Предсѣдателя Подкомиссіи Н. А. Масловымъ былъ произведенъ осмотръ въ конторѣ 1 участка сл. п. на выдержку документовъ и книгъ, при чемъ оказалось нижеслѣдующее:

1) Книжки требованій на матеріалы имѣются у каждаго дорожнаго мастера и смотрителя зданій. Матеріалы отпускаются по разрѣшенію начальника участка, которымъ требованія и подписываются; на требованіяхъ имѣются указанія, на какой предметъ и кредитъ требуется матеріалъ; всѣ требованія на матеріалъ за сентябрь и октябрь удовлетворены изъ запасовъ кладовой участка, хотя имѣется невдалекѣ складъ мат. сл.

2) Требованія въ расходъ какъ за сентябрь, такъ и за октябрь текущаго года, не внесены ни въ книгу кредитовъ, ни въ сортовую книгу. По существующему порядку расходъ матеріаловъ за извѣстный мѣсяцъ заносится въ книгу кредитовъ общею суммою (стоимость матер.) по составленіи мѣсячнаго отчета 20-го числа слѣдующаго мѣсяца.

3) Дорожные мастера получаютъ матеріалы изъ кладовой участка въ запасъ (по желтымъ требованіямъ), а не на работы; матеріалъ расходуется ими по мѣрѣ надобности съ выдачей требованій въ расходъ (на бѣлой бумагѣ); требованія удостовѣряются начальникомъ участка; отчетность прихода и расхода матеріаловъ представляется дорожными мастерами въ контору участка разъ въ мѣсяцъ.

4) Изъ склада мат. сл. матеріалъ получается въ запасъ (по требованіямъ на желтой бумагѣ); замѣчено, что неудовлетворенныя требованія остаются въ конторѣ склада мат. сл. до ихъ исполненія; имѣются неисполненныя требованія съ 28-го сентября. Замѣчены также случаи исправленія требованій: по требованіямъ №№ 230 и 231 была затребована охра по одному пуду, значится же отпущеннымъ два пуда охры по одному требованію № 231, изъ требованія № 230 охра была вычеркнута и оговорокъ не сдѣлано.

5) Матеріалъ, полученный изъ склада мат. сл. въ октябрѣ мѣсяцѣ въ сортовую книгу еще не занесенъ.

6) Въ кладовой участка ярлыковъ не ведется.

7) Запасъ матеріаловъ въ кладовой участка по отчету за сентябрь мѣсяцъ выразился въ суммѣ около 175.000 рублей.

Осмотръ Подкомиссія начала съ товарной конторы большой скорости, которая помѣщается въ каменномъ соотвѣтственномъ домѣ.

Рядомъ съ конторой каменный пакгаузъ большой скорости.

При ст. Оренбургъ имѣется элеваторъ на 200.000 пуд. пшеницы, весь заполненный.

Подкомиссія осмотрѣла домъ для дежурныхъ машинистовъ и кондукторовъ.

Домъ двухъэтажный каменный. Въ первомъ этажѣ помѣщается дежурная кондукторовъ и кухня, во второмъ—дежурная машинистовъ и помощниковъ, смазчиковъ и др. У кондукторовъ 20 кроватей, у машинистовъ—24.

При этомъ домѣ имѣется еще комната для запасныхъ агентовъ.

Домъ этотъ очень большой и построенъ за кредитъ 1907 года.

Затѣмъ. Подкомиссія посѣтила двухъ этажный деревянный жилой домъ, въ которомъ живутъ дворники.

Пріемный покой занимаетъ одноэтажный деревянный домъ и вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію. При пріемномъ покоѣ имѣется кабинетъ для врача 1-го участка.

На товарномъ дворѣ имѣются пакгаузы.

Ст. Оренбургъ распорядительная 1-го отдѣленія сл. дв.

Изъ числа грузовъ, отправляемыхъ со ст. Оренбургъ, первое мѣсто занимаютъ—хлѣбъ, крупный рогатый скотъ, шерсть, мясо, кожи и сѣно прессованное; прибываютъ: галантерейные, мануфактурный, бакалейный и скобяной товары.

Отъ ст. Оренбургъ на разстояніи одной версты имѣется продовольственный воинскій пунктъ подъ наблюденіемъ коменданта станціи, тамъ же жительствующаго, на разстояніи 1½ вер. имѣется переселенческій пункъ подъ наблюденіемъ переселенческаго чиновника.

Грузооборотъ ст. Оренбургъ выражается въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г.	5.389.764	пуд.
„ 1908 „	6.412.494	„
„ 1909 „	11.087.560	„

Перегружено:

въ 1907 г.	137.278	пуд.
„ 1908 „	133.442	„
„ 1909 „	1.099.675	„

Выгружено:

въ 1907 г.	4.741.961	пуд.
„ 1908 „	5.370.286	„
„ 1909 „	4.434.335	„

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г.	130.201	шт.
„ 1908 „	137.444	„
„ 1909 „	160.237	„

Ст. Оренбургъ имѣетъ путей: десять сквозныхъ для пріема и отправленія поѣздовъ, вмѣстимостью на 545 вагоновъ, четыре сортировочныхъ для разборки вагоновъ и поѣздовъ по направленіямъ, прибывающихъ со склада и для составленія передаточныхъ поѣздовъ на складъ,вмѣстимостью на 200 вагоновъ, пять парковыхъ, три для постановки классныхъ и служебныхъ, вмѣстимостью на 70 вагоновъ, два для постановки въ запасъ товарныхъ вагоновъ,вмѣстимостью 15 вагоновъ, одинъ скотскій для погрузки и выгрузки скота,вмѣстимостью на 20 вагоновъ, тупиковые пути: два для погрузки и выгрузки въ элеваторъ, вмѣстимостью 49 вагоновъ, одинъ для погрузки и выгрузки грузовъ большой скорости вмѣстимостью на 7 вагоновъ, два для слива нефти и выгрузки дровъ м. сл., вмѣстимостью на 35 вагоновъ, два для погрузки хозяйственныхъ грузовъ и грузовъ обществъ „Мазутъ“ и „Нобель“, три для выгрузки цѣнныхъ грузовъ, тяжеловѣсныхъ предметовъ и погрузки шерсти, вмѣстимостью на 77 вагоновъ, одинъ вѣсовой, вмѣстимостью на 12 вагоновъ, одинъ для слива спирта на 10 вагоновъ, четыре пакгаузныхъ для погрузки хлѣба, вмѣстимостью на 109 вагоновъ, одинъ для погрузки средствами получателей навалочныхъ грузовъ, вмѣстимостью на 30 вагоновъ, одинъ для постановки вагоновъ, ожидающихъ выгрузки, вмѣстимостью на 33 вагона, одинъ для выгрузки мелкихъ грузовъ, вмѣстимостью на 33 вагона и одинъ тупикъ соляного промысла, для выгрузки соли на 15 вагоновъ и семнадцать тракціонныхъ путей.

Имѣется постоянныхъ складочныхъ помѣщеній: пакгаузовъ 2.163,33 кв. саж. (лабазъ 193,50 к. с.) на 858 вагоновъ, платформъ: крытыхъ 59,75 кв. саж. на 24 вагона, открытыхъ 327,07 кв. саж. на 130 вагоновъ, участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для склада грузовъ, площ. 780 кв. саж. на 312 вагоновъ. Кромѣ того, строится лабазъ, площ. 504 кв. саж.

Вѣсовъ на ст. Оренбургъ имѣется: 15/125, 2/200, 2/75, 1/60, 1/50, 1/25, 2/150, всего 24.

Брезентовъ имѣется 235 шт.

Нач. ст. Оренбургъ былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что работа станціи съ 1-го января по 10 октября 1910 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ 111.832 шт. на сумму 366.849 р. 33 коп.

Прибыло грузовъ:

Малой скорости:

Частныхъ	43.121	отправ.	6.225.991	пуд.
Казенныхъ	3.957	„	2.672.105	„

Большой скорости:

Частныхъ	6.834	отправ.	130.583	пуд.
Казенныхъ	165	„	9.424	„

Отправлено грузовъ:

Малой скорости:

Частныхъ	71.955	отправ.	8.227.254	пуд.
Казенныхъ	12.840	„	5.387.792	„

Большой скорости:

Частныхъ	3.630	отправ.	70.665	пуд.
Казенныхъ	1.145	„	16.489	„

Выдано багажныхъ квитанцій 19.030.

Имѣется на станціи вагоновъ къ 12 октября 1910 года:

	Вагон.	Платформъ.	Цистернъ.
Подъ нагрузкой	10	—	—
Подъ выгрузкой	45	2	—
Готовыхъ къ отправленію	270	43	—
Порожнихъ	41	49	17
Подъ сливомъ	—	—	9

Товарная контора занимаетъ очень тѣсное помѣщеніе и для грузохозяевъ, и для служащихъ, а поэтому кредитъ въ 20.000 руб., испрашиваемый на 1911 годъ, подлежитъ, по мнѣнію Подкомиссіи, отпуску.

При посѣщеніи товарной станціи Предсѣдателю Подкомиссіи была заявлена жалоба на неправильное функціонированіе товарной конторы. Подробно эта жалоба изложена въ протоколѣ совѣщанія Подкомиссіи съ биржевымъ комитетомъ.

На товарномъ дворѣ отмѣченъ непорядокъ и тѣснота, между прочимъ, сложены шпалы отъ бывшихъ настиловъ и подводамъ невозможно подъѣхать къ пакгаузамъ.

На ст. Оренбургъ въ день осмотра Подкомиссіи имѣлись залежи грузовъ, адресованныхъ на Виндаву.

Отсюда Подкомиссія отбыла по особой вѣткѣ въ мастерскія и матеріальный складъ.

Слѣдуетъ отмѣтить, что ст. Оренбургскія-Мастерскія не включена въ число станцій прямого сообщенія и въ виду этого вѣтка, служащая соединеніемъ главныхъ мастерскихъ со станціей Оренбургъ очень затрудняетъ доставку матеріаловъ для мастерскихъ. Грузы, адресованные въ мастерскія, должны перегружаться на ст. Оренбургъ и, по заявленію нач. сл. т., бываетъ удобнѣе грузъ такой отправлять на лошадяхъ со ст Оренбургъ.

По порученію Предсѣдателя Подкомиссіи Н. А. Масловымъ былъ произведенъ обзоръ главнаго матеріальнаго склада Ташкентской ж. д., при чемъ оказалось нижеслѣдующее:

По ярлыкамъ 1909 г. за №№ 2241/5861-[6], 5639 и 7414/5861-[6] на ремень приводный расходъ произведенъ сначала партіи второго поступленія, а затѣмъ уже первой.

Фонари сигнальные, числящіеся по ярлыкамъ за №№ 1106 и 8298 въ количествѣ 30 шт., съ 8-го ноября 1909 г. и съ 14-го декабря 1909 г. совершенно не расходуются.

Стали инструментальной разныхъ размѣровъ большое количество не расходуется.

Инструментъ сл. т. и телеграфа лежитъ на храненіи въ главномъ складѣ и сданъ по фактурамъ безъ цѣны.

Пилы продольныя, значащіяся по ярлыку № 1932 въ количествѣ 60 шт. съ 1908 г. не расходуются, а также не расходуется, и бассонъ мебельный, числящійся по ярлыку № 7882 въ количествѣ 51 арш. Замѣчены большіе перезаказы запасныхъ частей.

Замѣчено, что со стороны поселка „Нахаловка“ главный складъ не огражденъ заборомъ.

Въ 1909 году было заказано большое количество дымогарныхъ трубъ, которыя почему то оказались непригодными, а потому и не расходуются.

Полушубки бѣлой дубки въ количествѣ 54 шт. не расходуются потому только, что имѣются полушубки черной дубки (бѣлую дубку службы—потребительницы отказываются брать).

При провѣркѣ сортовыхъ книгъ отмѣчено, что свѣрка сортовыхъ книгъ съ ярлыками производится лишь одинъ разъ въ годъ—къ новому году.

При передачѣ матеріаловъ отъ раздатчиковъ артельщикамъ всѣ матеріалы, а также запасныя части были согласованы съ сортовыми книгами (передача окончилась въ концѣ ноября мѣсяца 1909 г.).

На все сортовое желѣзо, заклепки, болты и проч., желѣзные матеріалы не имѣется навѣса, вслѣдствіе чего желѣзо отъ дождя ржавѣетъ. При повѣркѣ нѣкоторыхъ матеріаловъ по сортовой

книгѣ 1910 года замѣчено, что ярлыки не отмѣчаются въ сортовыхъ книгахъ; въ самыхъ ярлыкахъ не имѣется остатковъ на каждое число; количество же матеріаловъ по ярлыкамъ согласовалось съ записями сортовыхъ книгъ.

Штатъ служащихъ склада слѣдующій:

администрація	3	чел.,
контора	19	„
сторожей при конторѣ	2	„
артельщиковъ	10	„
помощниковъ ихъ	12	„
поденныхъ сторожей отъ артели	16	„
рабочихъ поденныхъ	37	„
сторожей	14	„

Несмотря на то, что складъ имѣетъ 37 человѣкъ поденныхъ м. сл., заключенъ еще договоръ съ частнымъ подрядчикомъ Шаровымъ на подвозку, переноску, перекладку, раскупорку, нагрузку и выгрузку матеріаловъ, прибывающихъ на дорогу. Рядомъ съ существующей желѣзнодорожной вѣткой установилась гужевая дорога (со ст. Оренбургъ на лошадяхъ перевозится 50% всѣхъ прибывающихъ грузовъ).

Поставщикомъ лѣсныхъ матеріаловъ является почти одинъ мѣстный поставщикъ Пимоновъ. Пріемки происходятъ у него на складѣ и принятый лѣсъ остается у него на храненіи въ теченіе 3-хъ мѣсяцевъ.

Большинство матеріаловъ принятыхъ хранится вмѣстѣ съ не принятыми и даже забракованными. Отдѣльнаго помѣщенія на складѣ для забракованныхъ матеріаловъ не имѣется. Бракованные матеріалы службой отсылаются не во время: они иногда хранятся года по 2—3.

Если оставить на дорогѣ трехгодичную потребность матеріаловъ, то все таки ихъ излишне останется на сумму 415.049 руб. кромѣ запасныхъ частей—150.000 руб., а всего на сумму 565.000 руб.

Сортовыя книги въ 1909 году были сличены съ ярлыками, при чемъ оказалась огромная разница. Объ этой недостачѣ дѣло передано въ Петербургъ на разсмотрѣніе. Номенклатурныя цѣны до сихъ поръ еще не выяснены.

Лабораторія по испытанію матеріаловъ подчинена нач. мастерскихъ.

Въ общемъ, въ настоящее время слѣдуетъ признать храненіе матеріаловъ удовлетворительнымъ, какъ и веденіе отчетности по установленному порядку.

Подкомиссія при осмотрѣ матеріальнаго склада нашла, что въ матеріальномъ складѣ имѣется много матеріаловъ, лежащихъ безъ употребленія.

Помѣщенія для матеріаловъ очень большія, но для распаковки нѣтъ помѣщенія.

Матеріальный складъ не имѣетъ полнаго огражденія и на 1911 годъ испрашивается кредитъ на этотъ предметъ въ суммѣ 5.040 рублей.

Огражденіе заборомъ крайне необходимо для изолированія территоріи склада отъ посторонней публики. Въ настоящее время мастеровые главныхъ мастерскихъ и жители поселка „Нахаловка" ходятъ черезъ складъ, что представляется опаснымъ въ пожарномъ отношеніи и, кромѣ того, происходитъ систематическая кража матеріаловъ, такъ какъ сторожамъ, въ особенности въ ночное время, трудно услѣдить за каждымъ проходящимъ.

Изъ матеріальнаго склада Подкомиссія прослѣдовала въ Оренбургскія главныя мастерскія.

Оренбургскія главныя мастерскія.

Оренбургскія паровозныя и вагонныя мастерскія расположены въ 3-хъ верстахъ отъ ст. Оренбургъ и занимаютъ территорію, общею площадью 17,5 десятинъ, включая сюда и площадь около 7.000 кв. саж., отведенную подъ главный матеріальный складъ. Общая площадь крытыхъ помѣщеній какъ паровозныхъ, такъ и вагонныхъ мастерскихъ, равняется 3.765 кв. саж. Всѣ зданія, кромѣ сборной тендеровъ, построены изъ кирпича и перекрыты желѣзными крышами на металлическихъ стропилахъ, при чемъ зданія сборныхъ паровозныхъ и вагонныхъ цеховъ, механической, котельной, кузницы, литейной и деревообдѣлочной имѣютъ, кромѣ обыкновеннаго освѣщенія окнами, верхнее освѣщеніе отъ фонарей вдоль всего зданія.

Освѣщеніе помѣщеній и дворовъ мастерскихъ, а также главнаго склада—электрическое; отопленіе—паровое, при чемъ вспомогательные цехи отапливаются мятымъ паромъ машинъ электрической станціи, основные же цехи и деревообдѣлочныя—свѣжимъ паромъ котловъ, установленныхъ для сей цѣли въ этихъ цехахъ

Механическое оборудованіе всѣхъ цеховъ, кромѣ небольшого количества ручныхъ станковъ и подъемныхъ крановъ, приводится въ движеніе электромоторами, токъ для которыхъ доставляется центральной станціей, расположенной на территоріи мастерскихъ.

Электрическая станція.

Зданіе электрической станціи, общей площадью 125 кв. саж. заключаетъ въ себѣ котловое отдѣленіе, площ. 57,20 кв. саж., машинное—57 кв. саж., аккумуляторное—8 кв. саж., кладовую—2 кв. саж. и сѣни—0,80 кв. саж. Кромѣ того, подъ распредѣлительной доской въ машинномъ отдѣленіи устроено подвальное помѣщеніе, служащее для размѣщенія кабелей соединеній динамомашинъ съ главной распредѣлительной доской.

Въ машинномъ отдѣленіи установлены 3 динамомашины постояннаго тока съ шунтовой обмоткой, развивающихъ каждая при 220 вольтахъ и 200 оборотахъ въ минуту 110 кило-уаттъ.

Каждая изъ динамомашинъ непосредственно соединена на общемъ валу со своей вертикальной паровой машиной системы Компаундъ безъ холодильника.

Данныя для машинъ слѣдующія:

№№	ФИРМА.	Мощность лош. с.	Число обор.	Діаметр. цилиндровъ.	Ходъ поршня.
1	Черноморскій заводъ въ Николаевѣ.	150	200	340 | 550	400
2		150	200	340 | 550	400
3		150	200	340 | 550	400

Всѣ три генератора могутъ работать параллельно. Котловое помѣщеніе электрической станціи оборудовано 3-мя горизонтальными водотрубными котлами завода Бари системы Шухова, каждый по 170 кв. метр. поверхности нагрѣва, для рабочаго давленія въ 10 атмосферъ. Котлы приспособлены для нефтяного отопленія. Въ помѣщеніи паровыхъ котловъ установленъ паровой насосъ сист. Вортингтона, подающій 900 ведеръ въ часъ для питанія котловъ (помимо инжекторовъ), и два желѣзныхъ бака для питательной воды и нефти; здѣсь же находится небольшая мастерская для ремонта предметовъ электрическаго оборудованія и освѣщенія.

Въ аккумуляторномъ помѣщеніи находится аккумуляторная батарея, состоящая изъ 120 элементовъ, напряжен. 220 вольтъ-емкость 532 амперъ-часовъ, при 10 часовой разрядкѣ.

Основные цехи.

Сборная паровозовъ.

Сборка паровозовъ производится въ зданіи, площадью 852 кв. саж. на 25 стойлъ, изъ которыхъ одно находится въ боковой пристройкѣ и служитъ для заправки паровозовъ, и четыре въ малярной, отдѣленной отъ остальной части сборной арковымъ пролетомъ 5,85 саж. для прохода электрической телѣжки и закрываемой послѣ подачи паровоза въ малярную спускнымъ желѣзнымъ занавѣсомъ. Остальныя 20 стойлъ, расположенныя по обѣ стороны электрической телѣжки, служатъ для сборки паровозовъ.

Механическое оборудованіе сборной состоитъ изъ двухъ ручныхъ станковъ для разсверливанія паровозныхъ цилиндровъ на мѣстѣ, одного ручного станка для провѣрки пальцевъ криво-

шиповъ, одного ручного станка для расточки на мѣстѣ коробокъ поршневыхъ золотниковъ, одного переноснаго электрическаго сверла, вѣсовъ сист Эргардта, гадравлич. пресса для испытанія котловъ, поперечно-строгальнаго, токарнаго, ручного сверлильнаго и приводного свободно-стоящаго сверлильнаго станковъ, 4-хъ комплектовъ козелъ Беккера и соотвѣтствующаго количества слесарныхъ верстаковъ и разныхъ вспомогательныхъ приспособленій.

Въ 1911 году, предполагается окончить установку прогоновъ для 2-хъ ручныхъ мостовыхъ крановъ, подъемной силы 3½ тонны, установленыхъ надъ 20 ремон тными стойлами по обѣ стороны телѣжки.

Сборная тендеровъ.

Для ремонта тендеровъ служитъ деревянный сарай, площадью 192 кв. саж., вмѣстимостью 12 тендеровъ, оборудованный соотвѣтствующимъ количествомъ слесарныхъ верстаковъ и другихъ приспособленій.

Окраска тендеровъ производится въ малярномъ отдѣленіи паровозо-сборной.

Котельный цехъ.

Котельная, трубная, кузница и литейная помѣщены въ одномъ зданіи, площадью 676,5 кв. саж., раздѣленномъ поперечными стѣнами на 4 отдѣленія.

Площадь, отведенная подъ котельную, занимаетъ 150 кв. саж., вмѣстимостью 6 паравозныхъ котловъ. Зданіе котельной обслуживается по всей длинѣ мостовымъ электрическимъ краномъ подъемной силы въ 15 тоннъ.

Остальное оборудованіе котельной состоитъ изъ станковъ: радіально сверлильнаго, дыропробивочнаго съ ножницами, вальцовъ для загибанія котельныхъ листовъ, токарнаго станка, круглой пилы для рѣзки металла въ холодномъ состояніи, трехъ переносныхъ электрическихъ сверлъ, печей для нагрѣва котельныхъ листовъ и заклепокъ и гидравлическаго пресса для испытанія котловъ.

Въ настоящее время для увеличенія помѣщенія котельной заканчивается пристройка къ послѣдней, площадью 119,85 кв. саж.

Рядомъ съ котельной находится трубная, площадью 66 кв. саж., гдѣ размѣщены станки и горна для ремонта и испытанія дымогарныхъ трубъ, а также токарный станокъ болторѣзный и двойной горизонтально сверлильный для разсверливанія распорныхъ болтовъ и связей.

Въ котельной и трубной производятся всѣ работы, связанныя съ ремонтомъ котловъ, ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ, а также ремонтъ котловъ постоянныхъ машинъ и водокачекъ, поступающихъ съ линіи.

Сборная вагоновъ.

Ремонтъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ производится въ 2-хъ зданіяхъ по 390 кв. саж. каждое; для пассажирскихъ вагоновъ имѣется 10 стойлъ, для товарныхъ—24.

Окраска вагоновъ производится въ тѣхъ же зданіяхъ, такъ какъ спеціальной малярной не имѣется.

Здѣсь производится капитальный и средній ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ, а также работы по возобновленію и конвенціонному осмотру товарныхъ вагоновъ.

Вслѣдствіе недостатка помѣщеній, большая часть вагоновъ, особенно товарныхъ ремонтируется на путяхъ на открытомъ воздухѣ. Оборудованіе сборной пассажирскихъ вагоновъ состоитъ изъ станка для выправленія листового желѣза, изъ 2-хъ станковъ для нарѣзки и обрѣзки трубъ, козелъ Беккера, трехъ сверлильныхъ станковъ, изъ которыхъ одинъ ручной и два приводно-ручные, а также необходимаго количества слесарныхъ и столярныхъ верстаковъ. Оборудованіе сборной товарныхъ вагоновъ состоитъ изъ верстачнаго станка для нарѣзки и обрѣзки трубъ, двухъ приводно-ручныхъ сверлильныхъ станковъ и соотвѣтствующаго количества слесарныхъ и столярныхъ верстаковъ.

Вспомогательные цехи.

Механическій цехъ.

Вспомогательные цехи—общіе какъ для вагонныхъ, такъ и паровозныхъ мастерскихъ.

Токарно-механическій и колесный цехи помѣщаются въ одномъ зданіи, площадью 480 кв. саж., изъ которыхъ подъ механическій цехъ отведено 300 кв. саж. и колесный—180 кв. саж. Токарно-механическая оборудована металло-обдѣлочными станками, изъ которыхъ наиболѣе тяжелые, какъ станокъ для расточки паровозныхъ цилиндровъ и продольно строгальный, оборудованы поворотными подъемными кранами. Въ настоящее время къ имѣющемуся помѣщенію заканчивается продольная пристройка, площадью 165,75 кв. саж. для размѣщенія вновь пріобрѣтаемыхъ станковъ, и боковая пристройка, площадью 55 кв. саж., для цеховой конторы, инструментальной и кладовой, каковыя въ настоящее время помѣщаются внутри зданія токарно-механической.

Оборудованіе механической слѣдующее:

токарно-винторѣзныхъ станковъ 30,
строгальныхъ 6,
сверлильныхъ 8,
долбежныхъ 2,
болторѣзныхъ. 3,
гайкорѣзныхъ 2,

револьверныхъ 2,
фрезерныхъ. 6,
наждачно-шлифовальныхъ 2,
размѣточныхъ плитъ 2
и необходимое количество слесарныхъ верстаковъ.

Кромѣ того, при инструментальной имѣется:

токарно-винторѣзныхъ станковъ 2,
шарошечный 1,
шлифовально и наждачно точильныхъ . . 3,
а также закалочная печь.

Оборудованіе колесно-токарной состоитъ изъ 16 станковъ, изъ которыхъ токарныхъ для вагон. и тендер. скатовъ 6,
токарныхъ для провозныхъ скатовъ . . . 5,
лоботокарныхъ 2,
токарныхъ для провѣрки шеекъ осей . . 2,
двойной для провѣрки пальцевъ кривошиповъ . . . . . 1.

Сверхъ того, имѣется прессъ для снятья и надѣванія паровозныхъ и вагонныхъ колесъ.

Для установки скатовъ надъ каждымъ изъ станковъ имѣется подъемное ручное приспособленіе.

Колесное отдѣленіе мастерскихъ исполняетъ колесныя работы для ремонтируемыхъ въ главныхъ мастерскихъ и на 2 уч. тяги паровозовъ и вагоновъ, а также отчасти и на остальныхъ участкахъ линіи.

Кузнечный цехъ.

Кузница занимаетъ помѣщеніе между котельной и литейной, площадью 346,5 кв. саж. Въ настоящее время заканчивается пристройка къ кузницѣ для конторы и кладовой, которыя пока помѣщены въ самомъ зданіи.

Оборудованіе кузницы состоитъ изъ 3 паровыхъ котловъ сист. Шухова, поверхн. нагрѣва каждый 210 кв. фут., 4-хъ паровыхъ молотовъ, изъ которыхъ 1 въ 2 тонны, 2 въ $^1/_2$ тонны и 1 въ $^1/_4$ тонны, 4-хъ молотовъ системы Оливеръ, двухъ поворотныхъ крановъ на 2 и $^1/_2$ тонны, нефтяныхъ кузнечныхъ горновъ въ количествѣ 36 огней, нефтяныхъ печей: рессорной, сварочной и для закалки напильниковъ, а также гидравлич. пресса для пробы рессоръ, винтового пресса для правки желѣза, и соотвѣтствующаго количества наковаленъ.

Въ зданіи кузницы находится пилонасѣкальная мастерская, гдѣ насѣчка напильниковъ производится вручную. Въ настоящее время оборудованіе кузницы пополнено 2-мя паровыми молотами на $^1/_2$ тонны и 2-мя пилонасѣкальными станками.

Кузнечнымъ цехомъ исполняются работы для ремонтируемыхъ въ мастерскихъ паровозовъ и вагоновъ, а также по заготовкѣ запасныхъ частей и различныхъ предметовъ въ запасъ склада.

Мѣдницкая.

Въ помѣщеніи кузницы находится и мѣдницкая, оборудованная 2-мя горнами, чугунной плитой и слесарнымъ верстакомъ.

Литейный цехъ.

Чугуно и мѣдно-литейныя находятся въ одномъ помѣщеніи, площадью 114 кв. саж. Оборудованіе ихъ составляетъ вагранка Кригара производительности 75 пуд. въ часъ, установленная въ пристройкѣ къ литейной. Для загрузки вагранки служитъ электрическая подъемная машина, силой 60 пуд., расположенная у стѣны литейнаго цеха и снабженная приспособленіемъ для движенія какъ отъ электромотора, такъ и отъ руки. Ручной мостовой кранъ въ 5 тоннъ обслуживаетъ всю площадь литейной, кромѣ того для 3-хъ мѣдно-плавильныхъ горновъ имѣется ручной поворотный кранъ на 20 пуд. Прочее оборудованіе литейныхъ составляетъ сушило, бѣгуны для формовочной земли, формовочный станокъ и сита для песку. Обрубка отливокъ производится въ томъ же помѣщеніи или во дворѣ.

Бандажная.

Насадка и сниманіе бандажей производится въ особомъ зданіи площадью 42 кв. саж. Оборудованіе ея составляетъ нефтяная печь для нагрѣва бандажей, нефтяной горнъ для снятія бандажей, чугунная плита и поворотный кранъ литейнаго типа на 4 тонны.

Жестяницкая.

Для жестяницкихъ работъ опредѣлена часть тендернаго сарая и оборудованіе ея составляетъ: 2 горна, размѣточная плита, зикъ-машина и необходимое количество верстаковъ и наковаленъ.

При осмотрѣ зданій мастерскихъ было обнаружено, что постройка зданій ведется не своевременно. Такъ одно изъ зданій строится за кредитъ 1909 года и, несмотря на сильные наступившіе морозы и снѣгъ, зданіе это стоитъ еще безъ крыши и безъ стропилъ.

Нач. сл. п. объяснилъ, что задержка постройки произошла изъ-за того, что стропила, заказанныя на заводѣ желѣзнаго синдиката, до сего времени не доставлены.

Изъ старыхъ помѣщеній—зданіе токарной имѣетъ слабыя стѣны, тѣсное и несоотвѣтственное.

Электрическая станція недостаточная.

Нѣкоторыя зданія мастерскихъ грозятъ паденіемъ и у нихъ

устроены подпорки контрфорсы Имѣются зданія постройки 1905 года, которыя теперь уже разваливаются.

Оренбургскія главныя мастерскія требуютъ развитія и переустройства, но вопросъ этотъ задерживается тѣмъ обстоятельствомъ, что въ М. П. С. въ настоящее время разрабатывается вопросъ о постройкѣ починочнаго завода въ Самарѣ.

При главныхъ мастерскихъ пристроена контора за счетъ сбереженій по сл. т. и этимъ способомъ освободили 4 стойла.

Въ вагонныхъ мастерскихъ окраска вагоновъ производится на дворѣ.

Въ настоящее время столярная и малярная помѣщаются вмѣстѣ и ощущается какъ тѣснота, такъ и неудобство.

Сушилки для лѣса нѣтъ.

При оборудованіи главн. мастерскихъ дороги не была выстроена тендерная и въ настоящее время тендерной служитъ балаганъ, построенный изъ шпалъ.

Всѣ помѣщенія тѣсны и работать въ нихъ затруднительно.

На усиленіе оборудованія Оренбургскихъ главныхъ мастерскихъ испрашивается на 1911 г. кредитъ:

на механическій коперъ для разбивки чугуна въ литейномъ цехѣ (для разбивки крупныхъ частей, какъ напримѣръ, негодные цилиндры и пр., получаемые изъ главнаго склада, какъ ломъ)	800 руб.
на вытяжной колпакъ для мѣдноплавильныхъ горновъ (при плавкѣ мѣди и цинка распространяются газы, вредно дѣйствующіе на здоровье мастеровыхъ) .	100 руб.
Итого . .	900 руб.

Н. А. Масловымъ представлены въ Высшую Комиссію свѣдѣнія о производительности работъ Оренбургскихъ главныхъ мастерскихъ за время съ 1-го января по 1-ое сентября 1910 года и за тотъ же періодъ 1909 г. (см. приложеніе).

Изъ мастерскихъ Подкомиссія направилась въ больницу.

Въ день посѣщенія Подкомиссіей больницы часть помѣщеній была въ ремонтѣ и женскія палаты были расположены противъ мужскихъ въ одномъ корридорѣ.

Амбулаторіи нѣтъ. Помѣщеніе больницы недостаточно и расположеніе неудобное, а также и лучшее содержаніе ея въ отношеніи ремонта необходимо.

Затѣмъ Подкомиссія по вѣткѣ возвратилась къ пассажирскому зданію и приступила къ осмотру пассажирскаго зданія и депо.

Пассажирское зданіе хорошее, занимаетъ каменный двухъ и частью трехъэтажный домъ. Помѣщенія всѣ соотвѣтственны.

На ст. Оренбургъ имѣется основное депо 2-го участка сл. т. Второй участокъ сл. т. между станціями Ново-Сергіевская

и Акъ-Булакъ включительно, протяженіемъ 229 верстъ съ оборотнымъ депо на ст. Акъ-Булакъ. Инвентарное количество паровозовъ 102; изъ нихъ пассажирскихъ 22, маневровыхъ 6-ти колесныхъ 12, товарныхъ 8-ми колесныхъ 56, и прикомандированныхъ на время усиленнаго движенія къ участку 12. Паровозы этого участка обслуживаютъ товарные, товаро-ускоренные и воинскіе поѣзда между станціями Ново-Сергіевская и Акъ-Булакъ; ускоренно-пассажирскіе №№ 5 и 6 и почтово-пассажирскіе №№ 3 и 4 поѣзда обслуживаются между станціями Оренбургъ-Бузулукъ (230 верстъ) и Оренбуръ-Актюбинскъ (255 в.). Для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ имѣются: одно прямоугольное паровозное зданіе на 6 стойлъ и одно вѣерное на 17 стойлъ. Послѣднее въ настоящее время расширяется еще на 4 стойла. Для промывки и текущаго ремонта въ вѣерномъ паровозномъ зданіи назначено пока 11 стойлъ; 4 стойла служатъ для средняго ремонта, а 2—заняты деревообдѣлочной мастерской. Паровозное зданіе на 6 стойлъ отапливается отработаннымъ паромъ изъ участковой мастерской и имѣетъ два промывательныхъ крана; вытяжныя трубы надъ всѣми стойлами постоянныя. Въ вѣерномъ зданіи имѣется 7 промывательныхъ крановъ; отапливается оно ярусными печами. Депо оборудовано подъемными приспособленіями, въ томъ числѣ двумя комплектами козелъ Беккера, подъемной силы 60 тоннъ. При депо имѣется поворотный кругъ діаметромъ 64 фут. По сосѣдству съ прямоугольнымъ паровознымъ зданіемъ расположена участковая мастерская, общей площадью 104 кв. саж.; состоитъ она изъ токарно-механическаго и кузнечно-мѣдницкаго отдѣленій, оборудованіе ея слѣдующее: 1 продольнострогательный, 3 токарно-винторѣзныхъ, 1 наждачный двойной для обдирки и точки, 1 свободно-стоящій сверлильный станокъ и 3 ручныхъ переносныхъ станка: для разсверливанія цилиндровъ, для расточки коробокъ поршневыхъ золотниковъ и для обточки шеекъ вагонныхъ осей, 2 горна мѣдницкихъ спеціальныхъ, 1 горнъ тигельный, 1 вентиляторъ воздуходувный. Въ число перечисленныхъ станковъ не внесены изношенные—перешедшіе къ Ташкентской ж. д. отъ Самаро-Златоустовской; къ нимъ относятся два токарно-винторѣзныхъ, 2 сверлильныхъ, 1 поперечно-строгальный, 1 каменное точило, 3 двойныхъ кузнечныхъ горна. Деревообдѣлочное отдѣленіе, расположенное, какъ выше уже сказано, въ вѣерномъ депо, оборудовано тремя столярными верстаками и соотвѣтствующимъ комплектомъ столярныхъ инструментовъ. Въ качествѣ двигательной силы для мастерской депо Оренбургъ использованъ старый паровой насосъ системы завода Галле, представляющій непосредственное соединеніе горизонтальной одноцилиндровой паровой машины съ насосомъ двойного дѣйствія. Мощность машины съ перегрузкой доходитъ до 10 л. с.

Паровой котелъ вертикальный системы Шухова, 8 атм. давленія; поверхностью нагрѣва 20 кв. метр. Отдѣльнаго помѣщенія для машины и котла не имѣется. Контора мастера и инструментальная помѣщаются въ томъ же зданіи. Отопленіе мастерской паровое мятымъ паромъ, освѣщеніе калильными фонарями „Галкина". По своему положенію депо Оренбургъ занимаетъ второе мѣсто по количеству ремонтныхъ работъ по паровозамъ, но, въ виду плохого оборудованія всѣ колесныя работы и часть работъ по изготовленію запасныхъ частей къ паровозамъ производятся главными мастерскими. Расширеніе существующихъ мастерскихъ до требуемаго размѣра (360 кв. саж.) намѣчено въ ближайшемъ будущемъ; планы уже разработаны и по мѣрѣ отпуска кредита будутъ приводиться въ исполненіе.

Старыя зданія депо настолько плохи, что грозятъ разрушиться; кромѣ того, эти зданія стѣсняютъ движеніе и, по мнѣнію Подкомиссіи, подлежатъ сносу.

Мастерскія для депо имѣютъ не лучшій видъ, все на подпорахъ.

При депо устроены и новыя зданія.

Водоснабженіе ст. Оренбургъ производится изъ р. Сакмара, мощность источника достаточная, жесткость воды—34,5° франц. Водоподъемныя устройства состоятъ изъ: 1 зданія водокачки, всасывающей сѣти съ 1 ниткой, діаметромъ въ 6 дюйм. и длиной нитки въ 20 саж.; для станціи: напорной сѣти съ одной отдѣльной ниткой, внутреннимъ, діаметромъ въ 5 дюйм., и длиной нитки 1003 саж., одного насоса Вортингтона, производительностью 4—6 куб. саж. воды въ часъ, съ силой двигателя 20 л. с., парового котла вертик. сист. Шухова, поверхностью нагрѣва 330 кв. фут.; водоемное зданіе съ 1 бак., емкостью 10 куб. саж.; для главныхъ мастерскихъ: напорной сѣти съ одной отдѣльной ниткой внутреннимъ діаметромъ въ 5 дюйм. и длиной нитки 1800 саж., насоса Вортингтона, производительностью 4—6 куб. саж. воды въ часъ и силой двигателя 16 л. с., парового котла сист. Шухова вертик., поверхностью нагрѣва 430 кв. ф.; водоемное зданіе 1 съ 1 бак., емкостью 12 куб. саж. Время работы водокачки 18 час. въ сутки; наибольшее количество воды, могущее быть доставлено на станцію въ теченіе указаннаго времени существующими устройствами: для станціи 95,40 куб. саж., для мастерскихъ—45,00 куб. саж.

При осмотрѣ конторы сл. т., нач. сл. т. знакомилъ Подкомиссію со способомъ веденія отчетности этой службы по депо. Всѣ бланки переданы въ Высшую Комиссію.

Затѣмъ, Подкомиссія осматривала нефтекачку, гдѣ учетъ нефти производится по вѣсу и по рейкѣ.

16-го октября въ 9 час. 45 мин. пополуночи Подкомиссія отбыла для осмотра участка Оренбургъ—Кинель.

При проѣздѣ по 3-му участку сл. п., имѣющему очень тяжелый профиль, Подкомиссіи было доложено, что при провѣркѣ профиля пути оказалось несовпаденіе полученныхъ данныхъ съ тѣми, которыя имѣлись ранѣе въ у. Ташкентской ж. д. Такъ, было извѣстно, что наибольшіе подъемы достигаютъ 10 тысячныхъ, а оказалось что эти подъемы болѣе 12 тысячныхъ.

Излишка балласта на этомъ участкѣ не отмѣчалось.

Этотъ участокъ одинъ изъ самыхъ заносимыхъ снѣгомъ.

Въ 12 час. 30 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Платовка.

Ст. Платовка. Въ старомъ деревянномъ помѣщеніи вокзала тѣсно и темно.

Ст. Платовка — промежуточная 1-го отдѣленія сл. дв. Ст. Платовка, окруженная многочисленными селами и казачьими поселками, жители которыхъ занимаются хлѣбопашествомъ и разведеніемъ крупнаго рогатаго скота, является образцомъ интенсивной работы промежуточныхъ станцій сѣвернаго участка.

Ст. Платовка отправляетъ отъ себя грузы исключительно: хлѣбъ и крупный рогатый скотъ; прибываютъ: мануфактурные, галантерейные и бакалейные товары.

Грузооборотъ этой станціи выраженъ въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г.	774.492	п.
„ 1908 г.	1.457.890	„
„ 1909 г.	3.131.458	„

Перегружено:

въ 1907 г.	3.040	п.
„ 1908 г.	5.054	„
„ 1909 г.	5.802	„

Выгружено:

въ 1907 г.	240.689	п.
„ 1908 г.	276.219	„
„ 1909 г.	299.547	„

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г.	15.960	шт.
„ 1908 г.	19.023	„
„ 1909 г.	21.777	„

Ст. Платовка имѣетъ путей: три сквозныхъ для пріема и пропуска поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 142 ваг. и четыре товарныхъ для нугрузки и выгрузки лѣса, нефти и другихъ грузовъ, общей вмѣстимостью на 4 вагона.

Складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 1.014,70 кв. саж. (лабазъ—315 кв. саж.), вмѣстимостью на 405 вагоновъ; открытыхъ платформъ 29, 92 кв. саж. на 12 ваг., участокъ земли, могущій быть отведеннымъ для склада грузовъ, 364 кв. саж. на 145 вагоновъ; 1 зернохранилище, вмѣстимостью 108.000 пуд. и приписной складъ 25 ваг. Кромѣ того, строится лабазъ, площ. 504 кв. саж.

Имѣется вѣсовъ на станціи: 3/125 и 1/25; брезентовъ—251 шт.

Нач. ст. Платовка былъ переданъ Предсѣдателю Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что работа станціи съ 1-го января по 1 октября 1910 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажир. билетовъ17.412 шт. на сумму 23.437 р. 96 к.

Прибыло грузовъ малой скорости:

частныхъ	4.758	отправокъ	522.725 пуд.
казенныхъ	248	„	133.647 „

Отправлено грузовъ малой скорости:

частныхъ	2.650	отправокъ	1.591.965 пуд.
казенныхъ	91	„	16.506 „

Имѣется на станціи подвижного состава:

	Вагоновъ.	Платформъ.	Цистернъ.
подъ нагрузкой	2	—	—
подъ выгрузкой	3	—	—
готовыхъ къ отправл. .	3	—	—
порожнихъ	15	—	1

Подъ жильемъ служащихъ и рабочихъ имѣется 2 теплушки и 1 вагонъ 4 класса.

Изъ того же рапорта видно, что для ст. Платовка необходимо:

увеличить станціонное помѣщеніе для товарной конторы и отправителей, для дежурнаго по станціи, для дамской и мужской уборныхъ; построить жилые дома для служащихъ: 2-хъ вѣсовщиковъ, 2-хъ конторщиковъ, 1 билетнаго кассира и 3 запасныхъ комнаты,

устроить: пожарный сарай, ограду для дровяного склада, ограду на всей станціонной территоріи, 6 пожарныхъ крановъ,

дополнительные пути къ новостроящимся лабазамъ и для выгрузки лѣса и слива нефти, и устроить вагонные вѣсы.

Освѣтить станцію керосино-калильными фонарами.

Увеличить штатъ на: 1 станціоннаго сторожа, 3 сторожей по охранѣ грузовъ и станціонныхъ помѣщеній, 1 вѣсовщика, 1 привратника и 1 помощника нач. станціи.

Всѣ складочныя помѣщенія заняты хлѣбомъ, идущимъ въ большинствѣ на Виндаву.

Относительно постройки лабаза, о которомъ было сказано выше, слѣдуетъ замѣтить, что на ст. Платовка весьма нераціонально произведена постройка этого лабаза, такъ какъ онъ расположенъ черезъ пути противъ старыхъ складочныхъ помѣщеній, и для проведенія къ нему новаго пути необходимо засыпать большую выемку. Строится лабазъ, а не пакгаузъ по той причинѣ, что, какъ сообщилъ нач. сл. п., кредитъ отпущенъ въ размѣрѣ 20 руб. на квадратную сажень и если дѣлать пакгаузъ, то денегъ этихъ не хватитъ.

Поэтому когда кредитъ пополнится, то лабазъ этотъ будетъ подниматься на фундаментъ.

По осмотрѣ станціи Платовка Подкомиссія отбыла на ст. Ново-Сергіевская.

Ст. Ново-Сергіевская.

По прибытіи на ст. Ново-Сергіевская, нач. станціи былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что съ 1-го января по 15 октября 1910 года работа станціи выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

нагружено	913.045	пуд.
выгружено	320.204	„
перегружено	61.304	„

Продано пассажирск. билетовъ 14.583 шт. на сумму 23.521 р. 71 к.

Имѣется вагоновъ на станціи въ отчетный день:

	Классн.	Крыт.	Платф.	Цистернъ.	Прочихъ вагон.
подъ нагрузкой . . .	—	3	—	—	—
подъ выгрузкой . . .	—	5	—	—	—
подъ перегрузкой . . .	—	1	—	—	—
въ ремонтѣ	—	5	—	1	—
къ отправленію	6	75	5	23	—
въ резервѣ	1	2	3	2	1

Ст. Ново-Сергіевская — распорядительная 1-го отдѣленія сл. дв. Къ числу грузовъ, отправляемыхъ со станціи, относятся: хлѣбъ, крупный рогатый скотъ; прибываютъ мануфактурные, галантерейные и бакалейные товары.

Грузооборотъ этой станціи выраженъ въ слѣдующихъ цифрахъ:

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г.	. . . . .	376.909 пуд.
„ 1908 „	. . . . .	695.816 „
„ 1909 „	. . . . .	1.086.146 „

Перегружено:

въ 1907 г.	. . . . .	30.910 пуд.
„ 1908 „	. . . . .	36.267 „
„ 1909 „	. . . . .	232.437 „

Выгружено:

въ 1907 г.	. . . . .	242.781 пуд.
„ 1908 „	. . . . .	309.550 „
„ 1909 „	. . . . .	260.606 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г.	. . . . .	12.792 шт.
„ 1908 „	. . . . .	17.368 „
„ 1909 „	. . . . .	16.500 „

Ст. Ново-Сергіевская имѣетъ путей: пять сквозныхъ для пріема и пропуска поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 320 вагоновъ, одинъ товарный для подачи вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку вмѣстимостью на 23 вагона, одинъ скотскій для нагрузки живности, вмѣстимостью на 15 вагоновъ, два вытяжныхъ для вспомогательнаго поѣзда и работы на товарныхъ путяхъ, вмѣстимостью на 32 вагона и пять путей тракціонныхъ.

Имѣется постоянныхъ помѣщеній: пакгаузовъ 377,50 кв. саж. на 126 ваг. и открытыхъ платформъ 100,50 кв. саж. на 34 ваг.

Вѣсовъ на станціи имѣется: 2/125, 1/40 и 1/100; брезентовъ—45 шт.

Пассажирское двухъэтажное старое зданіе, хотя по площади и достаточно для мѣстной работы, но тѣсно и темно, въ особенности въ помѣщеніи для телеграфа.

Наст. Ново-Сергіевская имѣется оборотное депо, приписанное къ основному на ст. Бузулукъ. Депо имѣетъ два паровозныхъ зданія: одно четырехугольное, а другое вѣернаго типа. Въ каждомъ зданіи имѣется 6 стойлъ и два промывательныхъ крана.

Имѣется поворотный кругъ, діаметромъ 64 фут.

При осмотрѣ депо, которое является очень дѣятельнымъ по работѣ, было отмѣчено, что выѣздъ изъ депо есть только въ одну сторону.

Кромѣ стараго депо, здѣсь выстроено новое паровозное зданіе на особой насыпи и въ далекомъ разстояніи отъ стараго. Постройка на стойло обошлась въ 8 тыс. руб., такъ какъ фундаментъ и насыпь очень удорожили постройку.

Затѣмъ Подкомиссія осматривала нефтекачку, водокачку и производящееся здѣсь путевое развитіе.

Зданіе водокачки 1; вода берется изъ р. Лебяжка. Водоподъемныя устройства состоятъ изъ: всасывающей сѣти съ одной отдѣльной ниткой, діаметромъ въ 5 дюйм. и длиной въ 35 саж.; напорной сѣти съ одной отдѣльной ниткой, внутреннимъ діаметромъ и длиной въ 15 саж.; двухъ насосовъ Вортингтона съ часовой производительностью по 3—5 куб. саж. воды и силой двигателя по 4 л. с. каждый; парового котла, поверхностью нагрѣва 210 кв. фут. Водоемныя устройства состоятъ изъ: одного водоемнаго зданія съ 1 бак., емкостью 12 куб. саж. Время работы водокачки въ сутки—18 час., производительность ея за это время—76 куб. саж. воды; наибольшій суточный расходъ воды въ настоящее время: для паровозовъ 40 куб. саж. и для прочихъ надобностей 5 куб. саж., ожидается въ будущемъ—для паровозовъ 65 куб. саж. и для прочихъ нуждъ 10 куб. саж.; жесткость воды — 36,8 гр. франц.

Второй котелъ былъ исключенъ, одного не хватаетъ.

О развитіи путей будетъ сказано ниже при вопросѣ о кредитахъ на ту же работу по ст. Бузулукъ.

При осмотрѣ стараго деревяннаго дома, въ которомъ помѣщается дежурная машинистовъ, было отмѣчено недостаточно опрятное содержаніе этого помѣщенія и недостаточность свѣта. При дежурной имѣется кухня.

Затѣмъ, Подкомиссія отбыла со ст. Ново-Сергіевская и прибыла въ 2 час. 30 мин. на ст. Сорочинская.

Ст. Сорочинская. Начальникомъ ст. Сорочинская былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго слѣдуетъ, что работа станціи съ 1-го января по 15 октября 1910 г. выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Продано пассажирскихъ билетовъ 37.967 шт. на сумму 57.942 р.

Прибыло грузовъ малой скорости:

частныхъ: 14.818, отправокъ—2.679.792 пуд.,
казенныхъ: 321 „ 15.129 „

Отправлено грузовъ малой скорости:

частныхъ: 11.227, отправокъ—6.865.796 пуд.
казенныхъ: 118 „ 42.295 „

Имѣется подвижного состава на станціи:

	Вагоновъ.	Платфор.	Цистернъ.
подъ нагрузкой	17	—	—
подъ выгрузкой	15	—	—
готовыхъ къ отправленію . .	12	—	—
порожнихъ	—	12	8
подъ сливомъ	—	—	7

Ст. Сорочинская — промежуточная 1-го отдѣленія сл. дв.

Ст. Сорочинская, кромѣ окрестныхъ селъ, имѣетъ вблизи большое торгово-ярмарочное село, которое является центромъ скупки хлѣба и крупнаго рогатаго скота.

Ст. Сорочинская отправляетъ отъ себя грузы исключительно хлѣбные и крупный рогатый скотъ; прибываютъ: мануфактурные, галантерейные и бакалейные товары, нефть и керосинъ.

Грузооборотъ станціи выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г.	2.155.392 пуд.
„ 1908 „	3.405.189 „
„ 1909 „	7.999.769 „

Перегружено:

въ 1907 г.	1.305 пуд.
„ 1908 „	не было.
„ 1909 „	14.537 пуд.

Выгружено:

въ 1907 г.	2.054.694 пуд.
„ 1908 „	1.459.187 „
„ 1909 „	1.243.960 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г.	33.092 шт.
„ 1908 „	45.285 „
„ 1909 „	42.628 „

Ст. Сорочинская имѣетъ путей: четыре сквозныхъ для пріема и пропуска поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 264 ваг., семь товарныхъ для нагрузки и выгрузки хлѣба, лѣса и др. грузовъ, общей вмѣстимостью на 154 ваг., одинъ скотскій для нагрузки живности, вмѣстимостью на 25 ваг., одинъ нефтяной для выгрузки

нефти, вмѣстимостью на 14 ваг., одинъ вѣсовой для вѣсовъ и постановки резервныхъ вагоновъ; два элеваторскихъ для погрузки и выгрузки, хлѣба вмѣстимостью на 30 вагоновъ, два запасныхъ для постановки запасныхъ вагоновъ, вмѣстимостью на 95 вагоновъ и три пути тракціонныхъ.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Сорочинская имѣется: пакгаузовъ 1.495,50 кв. саж. (лабазъ—459 кв. саж.) на 499 ваг., открытыхъ платформъ 147 кв. саж. на 49 вагоновъ, 1 зернохранилище, вмѣстимостью 120.000 пуд., приписныхъ складовъ—15 владѣльцевъ, вмѣстимостью 1.166 вагоновъ. Кромѣ того, строится лабазъ, площ. 504 кв. саж.

Вѣсовъ на станціи имѣется: 5/125, 1/100 и 1/25; брезентовъ—383 шт.

Также какъ и на предшествующихъ отъ Оренбурга станціяхъ, пакгаузы ст. Сорочинская всѣ заполнены и въ день проѣзда Подкомиссіи имѣлись залежи до 320 вагоновъ, изъ нихъ на Виндаву до 135 ваг.

Помѣщеніе товарной конторы соотвѣтственное; контора занимаетъ деревянный домъ.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія, очень плохого и стараго, Подкомиссія въ экипажахъ отправилась для осмотра водокачки, расположенной среди села на берегу рѣки.

Осмотръ водокачки Подкомиссія произвела, вслѣдствіе заявленія нач. сл. т. о совершенно неудовлетворительномъ здѣсь состояніи водоснабженія.

Видъ зданія водокачки какъ наружный, такъ и внутренній, говоритъ за то, что зданіе это дѣйствительно не удовлетворяетъ своему назначенію. Домъ деревянный покосился, полуразвалился, съ заваливающейся трубой.

Домъ при водокачкѣ, въ которомъ живетъ машинистъ, холодный, очень старый и плохой.

Вода берется изъ протекающей рѣки, вода загрязненная селомъ.

Перенесеніе водокачки предположено уже давно управленіемъ Ташкентской ж. д., но кредитъ все время исключался. Подкомиссія пришла къ убѣжденію, что дальше оставаться здѣсь водокачка не можетъ, и кредитъ на это необходимо отпустить.

Затѣмъ, Подкомиссія возвратилась на ст. Сорочинская и отбыла на ст. Бузулукъ.

На 2-омъ участкѣ сл. п. было отмѣчено плохое состояніе пути.

17-го октября въ 7 час. 30 мин. пополуночи Подкомиссія прибыла на ст. Бузулукъ и приступила къ ея осмотру.

Ст. Бузулукъ. Начальникомъ ст. Бузулукъ былъ переданъ рапортъ, изъ котораго видно, что работа станціи съ 1-го января по 1 октября выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Продано пассажирскихъ билетовъ 70.078. шт.

Прибыло грузовъ малой скорости:

частныхъ 18.170, отправокъ . 2.095.445 пуд.,
казенныхъ 4.746 „ . 2.920.223 „

Отправлено грузовъ малой скорости:

частныхъ 12.420, отправокъ . 6.944.656 пуд.,
казенныхъ 3.824 „ . 1.052.513 „
перегружено вагоновъ . . . 408.
разсортировано „ . . . 2.066.
общая станціонная выручка 1.214.144 руб.

Имѣется вагоновъ на станціи:

	Подъ выгрузкой.	Подъ нагрузкой.	Въ поѣздахъ.	Въ резервѣ.
крытыхъ	18	14	124	
платформъ	1	1	44	—
цистернъ	9	—	25	—
ваг. I кл.	—	—	—	1
„ IV „	—	—	—	2
санитарныхъ	—	—	—	2
служебный	—	—	—	1

и, кромѣ того, въ резервѣ находится составъ вспомогательнаго поѣзда.

Ст. Бузулукъ—распорядительная 1-го отдѣленія сл. дв., расположена близъ уѣзднаго города. На этой станціи производится пересоставленіе и подборка вагоновъ поѣздовъ нечетнаго направленія.

Къ числу грузовъ, отправляемыхъ ст. Бузулукъ, относятся: хлѣбъ, крупный рогатый скотъ; прибываютъ: мануфактурные, галантерейные и бакалейные товары.

Грузооборотъ этой станціи выраженъ въ слѣдующихъ цифрахъ:

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г. . . 2.554.758 пуд.
„ 1908 „ . . 3.478.683 „
„ 1909 „ . . 7.575.503 „

Перегружено:

въ 1907 г. . . . 549.968 пуд.
„ 1908 „ . . . 215.743 „
„ 1909 „ . . . 410.442 „

Выгружено:

въ 1907 г. . . 1.416.013 пуд.
„ 1908 „ . . 1.096.593 „
„ 1909 „ . . 1.117.831 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г. . . . . 75.151 шт.
„ 1908 „ . . . . . 76.787 „
„ 1909 „ . . . . . 82.117 „

Ст. Бузулукъ имѣетъ путей: пять сквозныхъ для пріема и пропуска поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 390 ваг., восемь товарныхъ для нагрузки и выгрузки хлѣбныхъ и другихъ грузовъ, стоянки классныхъ и товарныхъ вагоновъ, общ. вмѣстимостью на 191 ваг., одинъ скотскій для погрузки и выгрузки скота, вмѣстимостью на 60 вагоновъ, одинъ нефтяной для слива нефти, вмѣстимостью на 12 цистернъ, одинъ разъѣздной для пропуска изъ депо паровозовъ вмѣстимостью на 18 вагоновъ, одинъ круговой для поворота вагоновъ, вмѣстимостью на 8 вагоновъ, два элеваторскихъ для погрузки хлѣба съ элеватора и лабазовъ, вмѣстимостью на 60 вагоновъ, два сортировочныхъ для сортировки грузовъ, вмѣстимостью на 40 вагоновъ, одинъ лѣсной для погрузки и выгрузки лѣса, вмѣстимостью на 45 вагоновъ, четыре вытяжныхъ для выѣзда и въѣзда на товарный дворъ и къ частнымъ складочнымъ помѣщеніямъ, общей вмѣстимостью на 140 вагоновъ, четыре запасныхъ для стоянки поѣздовъ и вагоновъ, вмѣстимостью на 120 вагоновъ и девять путей тракціонныхъ.

Управленіе Ташкентской ж. д. сообщило, что станціи Бузулукъ и Ново-Сергіевская, о которой было упомянуто выше, являясь распорядительными станціями участка Кинель-Оренбургъ по характеру падающей на нихъ работы, имѣютъ серьезное значеніе, между тѣмъ, путевое устройство названныхъ станцій не удовлетворяетъ потребностямъ движенія. Полезная длина путей, которыми оборудована ст. Бузулукъ, достигаетъ всего лишь около 7 верстъ, а ст. Ново-Сергіевская $2^1/_2$ вер., при чемъ длина отдѣльныхъ пріемо-отправочныхъ путей на обѣихъ станціяхъ не соотвѣтствуетъ длинѣ товарныхъ поѣздовъ 40 вагоннаго состава. Кромѣ необходимаго удлиненія путей на обѣихъ станціяхъ, предполагается въ виду значительнаго грузооборота ст. Бузулукъ, достигающаго, въ среднемъ, 104 вагоновъ въ сутки, изъ нихъ 56 вагоновъ погрузки, устроить на этой станціи перегрузочную платформу, площ. 200 кв. саж., два пакгауза, длиной по 25 п. с. и платформу для навалочныхъ грузовъ длиной 49 пог. саж. На приступъ къ развитію названныхъ станцій ассигновано по смѣ-

тамъ предшествовавшихъ лѣтъ 92.000 руб. и испрашивается на продолженіе работъ 50.000 рублей.

Подкомиссія пришла къ заключенію, что въ виду невозможности устроить пріемные пути безъ сноса стоящаго здѣсь зданія депо, а управленіе Ташкентской ж. д. сносить депо не предполагаетъ, кредитъ на пріемные пути не подлежитъ пока отпуску; что же касается развитія сортировочныхъ путей, то оно необходимо и кредитъ подлежитъ отпуску.

Слѣдуетъ отмѣтить, что вопросъ о кредитахъ 1909 и 1910 г.г. на этотъ же предметъ остался не выясненнымъ.

Затѣмъ Подкомиссія осматривала переѣздъ, весьма неудобно расположенный, въ виду чего управленіе Ташкентской ж. д. предполагаетъ устроить путепроводъ.

Вѣсовъ на станціи имѣется: 6/125, 1/75, 1/40 и 1/30; брезентовъ—150 шт.

Складовъ и складочныхъ помѣщеній имѣется: пакгаузовъ 1562,73 кв.саж. (лабазъ—211,50 кв. саж.) на 521 ваг., открытыхъ платформъ 150,40 кв. саж. на 50 вагоновъ, зернохранилище, вмѣстимостью 90.000 пуд., приписныхъ складовъ имѣется на 983 вагона 17 частныхъ владѣльцевъ.

Кромѣ того, строится лабазъ за счетъ сбора $^1/_5$ коп., но такъ нераціонально избрано для него мѣсто, что приходится сносить и передвигать существующую сортировочную платформу.

Начальникъ станціи доложилъ, что ему приходится часто ощущать недостатокъ въ вагонахъ.

Всѣ складочныя помѣщенія переполнены.

При осмотрѣ пакгаузовъ представителями грузохозяевъ была передана жалоба Подкомиссіи на недостатокъ вѣсовъ.

На дорогѣ имѣется вѣсовъ всего 237 шт. Всѣ станціи съ весьма значительной работой снабжены недостаточнымъ количествомъ вѣсовъ, на станціяхъ же участка Оренбургъ-Ташкентъ имѣется по одному комплекту вѣсовъ, подъемной силы отъ 25—40 пуд. Въ виду затруднительности вести коммерческія операціи при такихъ условіяхъ, управленіемъ Ташкентской ж. д. испрашивается кредитъ на 1911 годъ въ суммѣ 11.250 руб. на пріобрѣтеніе 50 комплектовъ вѣсовъ подъемной силы въ 125 пуд. по 225 руб. за штуку.

Подкомиссія признала отпускъ означеннаго кредита необходимымъ.

Товарная контора занимаетъ деревянный домъ настолько тѣсный, что, вслѣдствіе тѣсноты и духоты, заниматься въ конторѣ затруднительно, для публики же неудобно и стѣснительно.

Полоса отчужденія недостаточная.

Затѣмъ Подкомиссія посѣтила депо.

Основное депо ст. Бузулукъ находится въ вѣдѣніи 1-го участка сл. т., къ нему приписано оборотное депо на ст.

Сортировочная и Ново-Сергіевская. Первый участокъ тяги между станціями Кинель-Сорочинская и Ново-Сергіевская, протяженіемъ 244 вер. Инвентарное количество паровозовъ 108, изъ нихъ 12 пассажирскихъ, 18 маневровыхъ 6-ти колесныхъ, 78 товарныхъ 8-ми колесныхъ; изъ нихъ 20 паровозовъ, прикомандированныхъ къ участку на время усиленнаго движенія. Паровозы 1-го участка обслуживаютъ товарные, товаро-ускоренные и воинскіе поѣзда между станціями Бузулукъ-Сортировочная (118 вер.) и Бузулукъ-Ново-Сергіевская (120 вер.). Ускоренно-пассажирскіе и почтово-пассажирскіе поѣзда обслуживаются паровозами между станціями Бузулукъ-Самара (164 вер.).

Для промывки, стоянки и текущаго ремонта паровозовъ имѣется одно четырехугольное зданіе на 9 стойлъ и другое зданіе вѣернаго типа тоже на 9 стойлъ. Промывательныхъ крановъ, какъ въ томъ такъ и въ другомъ по 4. Промывка паровозныхъ котловъ производится главнымъ образомъ при помощи парового насоса. Отопленіе четырехугольнаго паровознаго зданія—паровое; освѣщается оно Галкинскими калильными фонарями. Для заправки паровозовъ въ зданіи имѣется паропроводная сѣть. Отопленіе же вѣернаго зданія пока производится обыкновенными печами. Въ настоящее время вѣерное зданіе расширено еще на 9 стойлъ; постройка не совсѣмъ окончена. При вѣерномъ зданіи имѣется поворотный кругъ діаметромъ 64 фут.

Участковыя мастерскія расположены въ пристройкѣ къ паровозному зданію на 12 стойлъ (нынѣ сгорѣвшему) и въ трехъ отдѣльныхъ небольшихъ зданіяхъ, расположенныхъ вблизи указанной пристройки. Въ пристройкѣ, площадью 45,5 кв. саж., помѣщаются токарно-механическая, котельное и машинное отдѣленія, въ остальныхъ зданіяхъ помѣщаются столярная и жестяницкая—24 кв. саж., кузница 24 кв. саж. и вагонная мастерская и кладовая—18,40 кв. саж.

Оборудованіе мастерскихъ и депо слѣдующее: 1 колесно-токарный станокъ в. ц. 760 м/м., 8 токарно-винторѣзныхъ, 3 сверлильныхъ, 1 продольно-строгальный, 1 поперечно-строгальный, 1 болто-рѣзный, 1 двойной наждачный, 1 каменное точило изъ нихъ два сверлильныхъ и наждачный сильно изношены, какъ перешедшіе отъ Самаро-Златоустовской ж. д. Точно также оборудованіе кузницы и столярной совершенно изношено и не соотвѣтствуетъ потребностямъ участка. Оно состоитъ изъ двухъ двойныхъ кузнечныхъ горновъ, двухъ одиночныхъ кузнечныхъ горновъ, одного мѣдницкаго, одного тигельнаго горна, одного вентилятора и семи столярныхъ верстаковъ. Остальное оборудованіе составляетъ: 1 ручной сверлильный станокъ для расточки паровозныхъ цилиндровъ, 3 комплекта козелъ Беккера—2 на 60 тоннъ и 1 на 70 тоннъ и 3 ручныхъ переносныхъ станка для

обточки шеекъ вагонныхъ осей. Станки приводятся въ движеніе отъ двухъ паровыхъ горизонтальныхъ машинъ на 10 и на 5 л. с. Паровой котелъ системы Лешапеля вертикальный на 5 атм., поверхностью нагрѣва 8 кв. метр. Зданія мастерскихъ, какъ совершенно ветхія и мѣшающія развитію станціи, подлежатъ къ сносу, и въ нынѣшнемъ 1911 году предположено приступить къ постройкѣ новыхъ мастерскихъ, примыкающихъ къ вѣерному депо, общ. площ. 360 кв. саж. Соотвѣтственно съ этимъ предполагается пополнить и оборудованіе мастерскихъ. Въ мастерскихъ производятся работы по текущему и среднему ремонту приписанныхъ къ участку паровозовъ, а также и по текущему ремонту классныхъ и товарныхъ вагоновъ.

На постройку дополнительныхъ зданій участковыхъ мастерскихъ—площ. 229 к. с. на 1911 годъ испрашивается кредитъ въ суммѣ 67.275 руб. и на постройку зданія конторы 27 кв. саж.—4.725 руб.

Подкомиссія находитъ отпускъ кредита настоятельно необходимымъ.

Къ дѣйствующимъ зданіямъ депо пристроены стѣны новаго зданія, но крыши нѣтъ и ямы не готовы.

Кредитъ на эти работы былъ отпущенъ Законодательными Учрежденіями по расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ на 1911 годъ въ суммѣ 56.000 руб.

Задержку работъ Начальникъ сл. п. объяснилъ задержкой высылки цемента.

Все депо расположено въ трехъ мѣстахъ.

Начальникъ сл. т. доложилъ, что существующій прист. Бузулукъ матеріальный складъ совершенно не удовлетворяетъ службѣ тяги, такъ какъ здѣсь не имѣется самыхъ ходкихъ предметовъ, когда въ нихъ бываетъ необходимость. Напримѣръ, нѣтъ резиновыхъ рукавовъ; ихъ не было даже въ главномъ Оренбургскомъ складѣ въ то время, когда они были необходимы службѣ тяги.

По возвращеніи къ пассажирскому зданію Подкомиссія приступила къ осмотру его.

Пассажирское зданіе старое, но достаточное.

При осмотрѣ жалобной книги оказалось, что на жалобу, написанную 1-го сентября, резолюціи еще не имѣется.

Отсюда Подкомиссія направилась на водокачку. Водокачка расположена далеко отъ станціи и находится въ положеніи, подобномъ водокачкѣ при ст. Сорочинская.

Водоснабженіе ст. Бузулукъ производится изъ р. Бузулукъ; источникъ малъ; водоподъемныя устройства состоятъ изъ: 1 зданія водокачки; всасывающей сѣти съ одной отдѣльной ниткой, діаметромъ въ 6 дюйм. и длиной нитки въ 12 саж.; напорной сѣти съ одной отдѣльной ниткой, діаметромъ въ 5 дюймовъ и длиной

нитки въ 552 саж.; насосовъ: вертикальнаго штанговаго съ часовой производительностью въ 5,30 куб. саж. воды и силой двигателя въ 8 л. с. и Вортингтона съ часовой производительностью въ 5,30 куб. саж. и силой двигателя въ 10 л. с.; котловъ: вертикальнаго Шухова, поверхностью нагрѣва 210 кв. фут. и Шухова поверхностью нагрѣва 194 кв. фут.; 1 водоемное зданіе съ 2 баками, общей емкостью 16 куб. саж. воды. Время работы водокачки 18 часовъ въ сутки; наибольшее количество воды, могущее быть доставлено существующими устройствами за указанное время: 127,20 куб. саж. и 132 куб. саж. Наибольшій суточный расходъ воды въ настоящее время для паровозовъ—25 куб. саж. и для прочихъ нуждъ 10 куб. саж.; ожидается въ будущемъ: для паровозовъ 65 куб. саж. и для прочихъ нуждъ 30 куб. саж.

Жесткость воды—30,42 гр. франц.

По возвращеніи на ст. Бузулукъ Подкомиссія осмотрѣла пріемный покой, просторный и не лишенный роскоши.

На ст. Бузулукъ имѣется двуклассное училище, занимающее три классныя комнаты, общей площ. 270 кв. арш. Въ школѣ обучаются 106 чел. Зданіе школы приспособлено изъ жилого дома. Стѣны деревянныя, крыша желѣзная. Имѣется дворъ и огородъ. При школѣ имѣется общежитіе на 27 чел.; спальныхъ комнатъ три, общей площ. 127 кв. арш., столовая и кухня 55 кв. арш. Зданіе, въ которомъ помѣщается общежитіе, изъ смѣшаннаго матеріала, крыто желѣзомъ—наемное; имѣется дворъ.

По отбытіи со ст. Бузулукъ Подкомиссія имѣла остановку на ст. Калтубанка для осмотра водокачки, очень старой, оборудованія 1870 г. Вода, получаемая изъ колодца очень плохая, между тѣмъ какъ въ протекающей здѣсь же рѣкѣ вода, по сообщенію нач. сл. т., хорошаго качества.

Оборудованіе водокачки состоитъ изъ: штанговаго вертикальнаго насоса сист. Сахо, съ часовой производительностью въ 0,90 куб. саж. воды и силой двигателя въ 4 л. с., парового котла вертикальнаго Лашапеля, поверхностью нагрѣва 35 кв. фут., имѣется водоемное зданіе съ 1 бак. въ 4 куб. саж. воды.

На 72 вер. былъ сдѣланъ осмотръ будки. Въ будкѣ живутъ въ двухъ комнатахъ сторожъ съ семьей въ 6 человѣкъ и ремонтный рабочій, что весьма неудобно.

Въ казармѣ 66 версты въ одной комнатѣ живутъ ремонтный рабочій и постоянный поденный, старшій рабочій занимаетъ двѣ комнаты. Всѣ рабочіе околотка размѣщены по будкамъ за недостаткомъ помѣщенія.

Большой недостатокъ линейныхъ построекъ затрудняетъ урегулированіе вопроса о правильномъ отдыхѣ служащихъ при организаціи обходовъ путевыми сторожами и неимѣніи помѣщеній для дорожныхъ мастеровъ и артелей.

Нѣкоторые изъ путевыхъ сторожей помѣщаются въ казармахъ, расположенныхъ внѣ границъ ихъ обходовъ.

Необходимо построить на 125 вер. помѣщеніе со службами для артели сл. п. вновь организованнаго рабочаго отдѣленія (5.000 руб.), на 138 вер. полуказарму со службами (7.200 р.), на 2072 вер. у аквадука на Захъ-Арыкѣ будку со службами для водолива (1.800 р.) и на верстахъ 1156, 1278, 1759, 1818, 1925; 1934, 1940, 1949, 1962 и 1969 десять будокъ (18.000 р.), всего на сумму 32.000 руб., въ счетъ которой испрашивается на одну полуказарму (5.000 р.) и на 5 будокъ (9.000 р.).

Въ 11 час. 55 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Богатое.

Ст. Богатое. Нач. ст. Богагое былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что работа станціи съ 1-го января по 1-е октября 1910 года выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ.

Продано пассажирскихъ билетовъ 20.477 шт.

Отправлено грузовъ малой скорости 4.322 отправокъ — 2.885.479 пуд.

Прибыло грузовъ малой скорости 5.439 отправокъ — 1.502.654 пуд.

Имѣется вагоновъ на станціи подъ выгрузкой: 14 кр. груженыхъ, 3 платформы гр., 4 цистерны груж., подъ нагрузкой: 5 крыт. порожнихъ, 2 теплушки; изъ нихъ одна подъ жильемъ грузчиковъ и одна подъ жильемъ помощника нач. станціи.

Ст. Богатое — промежуточная 1-го отдѣленія сл. дв., имѣетъ вблизи станціи сахарный заводъ, куда проведенъ подъѣздной путь, длиною въ двѣ версты 15 саж. Къ числу грузовъ, отправляемыхъ со ст. Богатое, относятся: хлѣбъ, сахаръ; прибываютъ: мануфактурные, галантерейные и бакалейные товары. Грузооборотъ этой станціи выраженъ въ слѣдующихъ цифрахъ.

Нагружено средствами станціи:

въ 1907 г.— 973.185 пуд.
„ 1908 г.— 988.835 „
„ 1909 г.—2.638.783 „

Перегружено:

въ 1907 г. — 7.830 пуд.
„ 1908 г. — не было
„ 1909 г. — 8.250 пуд.

Выгружено:

въ 1907 г.—910.295 пуд.
„ 1908 г.—729.484 „
„ 1909 г.—895.430 „

Продано пассажирскихъ билетовъ:

въ 1907 г. — 16.915 шт.
„ 1908 г. — 18.615 „
„ 1909 г. — 21.684 „

На ст. Богатое имѣется путей: четыре сквозныхъ для пріема и пропуска поѣздовъ, общей вмѣстимостью на 240 вагоновъ, одинъ товарный для подачи вагоновъ подъ нагрузку и выгрузку, вмѣстимостью на 20 вагоновъ, одинъ лѣсной для погрузки и выгрузки лѣса, и подачи вагоновъ подъ нагрузку хлѣба изъ амбара, вмѣстимостью на 21 ваг., одинъ проходной для производства маневровъ и постановки больныхъ вагоновъ, вмѣстимостью на 9 вагоновъ, одинъ вытяжной тупикъ для производства маневровъ на товарныхъ, пакгаузныхъ и нефтяныхъ путяхъ, вмѣстимостью на 40 вагоновъ, и Богатовскій подъѣздной путь для подачи подъ нагрузку и выгрузку вагоновъ Богатовскому сахарному заводу.

Складочныхъ помѣщеній на ст. Богатое имѣется: пакгаузовъ 279,36 к. с. (лабазъ—85,50 кв. саж.) на 93 вагона, открытыхъ платформъ 88,70 кв. саж. на 30 вагоновъ, приписныхъ складовъ на 697 вагоновъ 8 частныхъ владѣльцевъ. Кромѣ того, строится лабазъ, площ. 378 кв. саж. и пакгаузъ, площ. 66 кв. саж.

Вѣсовъ имѣется: 4/125, 1/30 и 1/25; брезентовъ—186 шт.

Вокзалъ деревянный старый; товарная контора занимаетъ помѣщеніе при вокзалѣ и очень тѣсна.

Затѣмъ Подкомиссія отбыла на ст. Сортировочная, куда и прибыла въ 1 час. 10 мин.

Ст. Сортировочная. Нач. ст. Сортировочная былъ переданъ Подкомиссіи рапортъ, изъ котораго видно, что съ 1-го января по 1-е октября станціей перегружено грузовъ 942 вагона—327.474 пуд.

На станціи имѣются вѣсы подъемной силы 125 п.; брезентовъ имѣется—35 шт.

Въ настоящее время здѣсь всѣ агенты живутъ въ вагонахъ, снятыхъ съ колесъ.

Такихъ вагоновъ приблизительно до 50.

Управленіемъ дороги составленъ проектъ развитія ст. Сортировочная.

Проектъ развитія ст. Сортировочная пока не получилъ утвержденія въ виду того, что есть предположеніе развить, ст. Кинель и тогда развитіе ст. Сортировочная будетъ излишне.

Въ 1 час. 35 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Кинель, которая принадлежитъ Самаро-Златоустовской ж. д., и Ташкентская ж. д. имѣетъ здѣсь только нефтяные баки.

При осмотрѣ баковъ было обнаружено, что сданная Ташкентской ж. д. Самаро-Златоустовской постройка двухъ баковъ до сего времени не исполнена; сдѣланъ лишь фундаментъ, Ташкентская ж. д. потеряла изъ за этого, по заявленію нач. сл. т., 12.000 руб., въ виду измѣненія цѣнъ на нефть.

Отсюда Подкомиссія отбыла въ 3 час. 15 мин. пополудни 7-го октября 1910 г. въ Самару, закончивши обслѣдованіе Ташкентской ж. д.

Предсѣдатель Подкомиссіи *О. Р. фонъ-Экеспарре.*

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Лаврентьевъ.* *Сер. Воищевъ.*

V.

Приложенія.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

№№

1. Схема административнаго дѣленія.
2. Таблица результатовъ эксплоатаціи.
3. Списокъ работъ по усиленію и улучшенію Ташкентской ж. д. (къ вопр. 1).
4. Свѣдѣнія по судебнымъ дѣламъ юридическаго отдѣла (къ вопр. 10).
5. То-же.
6. Свѣдѣнія о претензіяхъ по переборамъ и за просрочку съ 1 января 1905 по 1 іюля 1910 г.
7. Организація службы тяги (со схемой).
8. Данныя, представленныя управленіемъ Ташкентской ж. д. по вопросу объ урегулированіи теченія рѣки Сыръ-Дарья.
9. Свѣдѣнія о производительности работъ Оренбургскихъ главныхъ мастерскихъ за 1909 и часть (съ 1 янв. по 1 сент.) 1910 г.
10. Свѣдѣнія о средней нагрузкѣ поѣздовъ (къ в. 110).

Схема дѣленія линіи Ташкентской жел. дор. въ административномъ отношеніи.

Матеріальная Служба

РЕВИЗОРСКІЕ УЧАСТКИ.	Мѣста жительства.	Участки складовъ.
1 уч. отъ ст. Кинель до ст. Оренбургъ	Оренбургъ.	Бузулукъ. Оренбургъ.
2 уч. отъ ст. Оренбургъ до ст. Казалинскъ вкл.	Оренбургъ.	Актюбинск.
3 уч. отъ ст. Казалинскъ до ст. Ташкентъ вкл.	Ташкентъ.	Перовскъ. Туркестанъ

Главный складъ находится на территоріи глав. мастерскихъ Оренбургъ.

Коменданты.

ТУРКЕСТАНСКІЙ РАІОНЪ ПЕРЕДВИЖЕНІЯ ВОЙСКЪ.	
Коменданты станцій.	Ихъ участки.
Оренбургъ.	отъ ст. Кинель до ст. Актюбинскъ включ.
Казалинскъ	отъ ст. Актюбинскъ до ст. Перовскъ включ.
Ташкентъ.	отъ ст. Перовскъ до ст. Ташкентъ.

Служба Тяги.

НАЧАЛЬНИКИ УЧАСТКОВЪ.	Мѣста жительства.	МАШИНИСТЫ НАСТАВНИКИ.	Мѣста жительства.
Бузулукскій 1 уч. отъ ст. Кинель до Н. Сергіевская включ.	Бузулукъ.	1 уч. отъ ст. Кинель до ст. Н. Сергіевская исключ.	Бузулукъ.
Оренбургскій 2 уч. отъ ст. Н. Сергіевская до ст. Акъ-Булакъ исключ.	Оренбургъ.	2 уч. отъ ст. Н. Сергіевская до ст. Актюбинс. исключ.	Оренбургъ.
Актюбинскій 3 уч. отъ ст. Акъ-Булакъ до ст. Эмба включ.	Актюбинск.	3 уч. отъ ст. Актюбинскъ до ст. Эмба искл.	Актюбинск.
Челкарскій 4 уч. отъ ст. Эмба до ст. Саксаульская искл.	Челкаръ.	4 уч. отъ ст. Эмба до ст. Казалинскъ искл.	Челкаръ.
Казалинскій 5 уч. отъ ст. Саксаульская до ст. Джусалы искл.	Казалинск.	5 уч. отъ ст. Казалинскъ до ст. Чили искл.	Перовскъ.
Перовскій 6 уч. отъ ст. Джусалы до ст. Чили исключ.	Перовскъ.	6 уч. отъ ст. Чили до ст. Ташкентъ	Ташкентъ.
Туркестанскій 7 уч. отъ ст. Чили до ст. Арысь исключ.	Туркестанъ.		
Ташкентскій 8 уч. отъ ст. Арысь до ст. Ташкентъ вкл.	Ташкентъ.		

Служба Сборовъ. Участки по станціон. счетоводству.

№№ участ.	РАІОНЫ УЧАСТКОВЪ	Мѣста жительства.
1	Тростянка, Грачевка, Богатое, Марычевка, Неприкъ, Колтубанка, Бузулукъ, Погромное, Тоцкое, Сорочинская, Гамалѣевка, Н. Сергіевская, Платовка, Переволоцкъ, Сыртъ, Каргала.	Бузулукъ.
2	Платовка, Переволоцкъ, Сыртъ, Каргала, Оренбургъ, Мѣновой дворъ, Донгузская, Маячная, Илецкъ, Чашканъ, Акъ-Булакъ, Сагарчинъ, Яйсанъ, Мартукъ, Кара-Тугай, Курайли.	Оренбургъ.
3	Актюбинскъ, Бишъ-Тамакъ, Тамды, Аккемиръ, Кандагачъ, Джурунъ, Изембетъ, Кубукъ, Эмба, Киргизская, Мугоджарская, Беръ-Чогуръ, Караганды, Кауылджуръ, Соленая, Улпанъ, Челкаръ, Копъ-Мула, Джиланъ, Тугузъ, Кара-Чокатъ, Чокусу, Саксаульская, Конту.	Актюбинск.
4	Аральское-море, Сапакъ, Чумышъ, Камышлы-Башъ, Бикъ-Баули, Казалинскъ, Кубекъ, Майлибашъ Бай-Хожа, Тюра-Тамъ, Дюрмень-Тюбе, Хорхутъ, Джусалы, Кизилъ-Тамъ, Кара-Кеткенъ, Джалагашъ, Теренъ-Узякъ, Кара-Узякъ, Перовскъ, Берказанъ, Соло-Тюбе, Тартугай, Байгакумъ.	
5	Чили, Тюмень-Арыкъ, Яны-Курганъ, Аккумъ, Бешъ-Арыкъ, Сауранъ, Туркестанъ, Утрабатъ, Тимуръ, Кара-Кунгуръ, Арысь, Кабулъ-Сай, Мантай-Ташъ, Чанакъ, Сары Агачъ, Джилга, Дарваза, Келесъ, Ташкентъ.	Джусалы. Ташкентъ.

Ветеринарные врачи.

УЧАСТКИ.	Мѣста жительства.
1 отъ ст. Кинель до ст. Бузулукъ вкл.	Бузулукъ.
2 „ „ Погромное до ст. Н. Серг. вкл.	Н. Сергіевк.
3 „ „ Платовка	с. Покровка.
4 „ „ Переволоцкая до ст. Мѣновой.	Оренбургъ.
5 „ „ Донгузская до ст. Чашк. вкл.	Илецкъ.
6 „ „ Акъ-Булакъ до ст. Яйсанъ	Илецкъ.
7 „ „ Мартукъ до ст. Джурунъ вкл.	Актюбинск.
8 „ „ Изембъ. до ст. Саксаул. вкл.	н. Челкаръ.
9 „ „ Конту до ст. Кара-Уз. вкл.	Казалинск.
10 „ „ Перовскъ до ст. Сауранъ вкл.	Перовскъ.
11 „ „ Туркестанъ до ст. Келесъ вкл.	Туркестанъ.
12 „ „ Ташкентъ	Ташкентъ.

Служба Пути и Зданій.

Мѣста жительства Начальниковъ участковъ.

1 уч. Бузулукъ.	10 уч. Арал. море.
2 „ Новосерг.	11 „ Казалинск.
3 „ Оренбургъ.	12 „ Джусалы.
4 „ Гл. Мастер.	13 „ Джусалы.
5 „ Актюбинск.	14 „ Перовскъ.
6 „ Актюбинск.	15 „ Чили.
7 „ Эмба . . .	16 „ Туркестан.
8 „ Челкаръ .	17 „ Арысь.
9 „ Челкаръ .	18 „ Ташкентъ.

Начальникъ отдѣленія живетъ на ст. Ташкентъ.

Сл. Движенія.			Телеграфъ.	
Мѣста жител. Начальн. отд. по движ.	Мѣста жительства Ревизор. движ.	Мѣста жител. Контрол. пасс. поѣздовъ.	Мѣста жител. Контр. отдѣл. Телеграфа.	Мѣста жител. Механ. Телегр.
1 уч. ст. Оренб.	1 уч. ст. Бузулукъ.	1 уч. ст. Оренб.	1 уч. ст. Бузулукъ.	1 уч. ст. Оренб.
2 „ „ Казал.	2 „ „ Оренбургъ.	2 „ „ Оренб.	2 „ „ Оренбургъ.	2 „ „ Оренб.
3 „ „ Ташкентъ.	3 „ „ Актюбин.	3 „ „ Перовск.	3 „ „ Оренбургъ.	3 „ „ Оренб.
	4 „ „ Челкаръ.	4 „ „ Ташкен.	4 „ „ Казалинск.	4 „ „ Челкар.
	5 „ „ Казалинс.		5 „ „ Оренбургъ	5 „ „ Ташк.
	6 „ „ Перовскъ.		6 „ „ Ташкентъ.	
	7 „ „ Туркестан.			
	8 „ „ Ташкентъ.			

Платежные участки.

1 раз. Спиридоновка — Бузулукъ.
2 „ Умяовскій — Оренбургъ.
3 „ Оренбургъ — глав. мастерскія.
4 „ Мѣновой дворъ — Акъ-Булакъ.
5 „ Акъ-Булакъ — Курайли.
6 „ Актюбинскъ.
7 „ Тамды — Беръ-Чогуръ.
8 „ Караганды — Улпанъ.
9 „ Челкаръ.
10 „ Копъ Мула — Чокусу.
11 „ Саксаульская — Бикъ-Баули.
12 „ Казалинскъ — Бай-Хожа.
13 „ Тюра-Тамъ — Теренъ-Узякъ.
14 „ Кара-Узякъ — Тартугай.
15 „ Байгакумъ — Яны-Курганъ.
16 „ Аккумъ — Туркестанъ.
17 „ Утрабатъ — Арысь.
18 „ Кабулъ - Сай — Ташкентъ.

Артельщики живутъ въ г. Оренбургѣ и выѣзжаютъ на линію въ извѣстныя числа мѣсяца.

Удаляя штатного содержанія лишнихъ, состоящихъ всѣхъ служащихъ, также подвижного и рабочихъ.

Жандармско - полицейское Управленіе въ г. Оренбургѣ.

НАИМЕНОВАНІЕ ОТДѢЛЕНІЙ.	Мѣста жительства.
Оренбургское.	
1 отд. отъ ст. Кинель до ст. Оренбургъ включ.	Оренбургъ.
Илецкое.	
2 отд. отъ ст. Оренбургъ маст. до ст. Актюбинскъ.	Оренбургъ.
Актюбинское.	
3 отд. отъ ст. Актюбинскъ до ст. Улпанъ искл.	Актюбинскъ
Аральское.	
4 отд. отъ ст. Улпанъ до ст. Казалинскъ включ.	Казалинскъ.
Перовское.	
5 отд. отъ ст. Казалинскъ до ст. Перовскъ.	Перовскъ.
Туркестанское.	
6 отд. отъ ст. Перовскъ до ст. Туркестанъ вкл.	Туркестанъ.
Ташкентское.	
7 отд. отъ ст. Туркестанъ до ст. Ташкентъ вкл.	Ташкентъ.

Коммерческій Отдѣлъ.

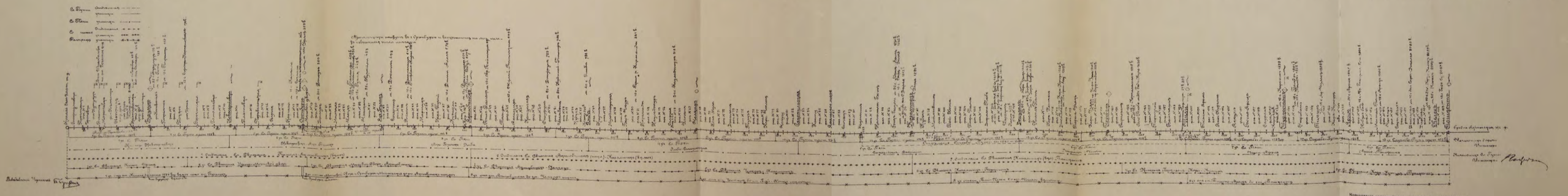
№№ участковъ.	РАІОНЫ УЧАСТКОВЪ.	Мѣста жительства коммерческихъ агентовъ.
1	Самара, Кинель, Тростянка, Грачевка, Богатое, Марычевка, Неприкъ, Колтубанка, Бузулукъ, Погромное, Тоцкое, Сорочинская, Гамалѣевка, Н. Сергіевская, Платовка, Переволоцкъ, Сыртъ, Каргала.	Бузулукъ.
2	Оренбургъ, Мѣновый дворъ, Донгузская, Маячная, Илецкъ, Чашканъ, Акъ-Булакъ, Сагарчинъ, Яйсанъ, Мартукъ, Кара-Тугай, Курайли.	Оренбургъ.
3	Актюбинскъ, Бишъ-Тамакъ, Тамды, Аккемиръ, Кандагачъ, Джурунъ, Изембетъ, Кудукъ, Эмба, Киргизская, Мугоджарская, Беръ-Чогуръ, Караганды, Кауылджуръ, Соленая, Улпанъ, Челкаръ, Копъ-Мула, Джиланъ, Тугузъ, Кара-Чокатъ, Чокусу, Саксаульская, Конту, Аральское море, Сапакъ, Чумышъ, Камышлы-Башъ, Бикъ-Баули.	Актюбинскъ.
4	Казалинскъ, Кубекъ, Майлибашъ, Бай-Хожа, Тюра-Тамъ, Дюрмень-Тюбе, Хорхутъ, Джусалы, Кизилъ-Тамъ, Кара-Кеткенъ, Джалагашъ, Теренъ-Узякъ, Кара-Узякъ, Перовскъ, Берказанъ, Соло-Тюбе, Тартугай, Байгакумъ, Чили, Тюмень-Арыкъ, Яны-Курганъ, Аккумъ, Бешъ-Арыкъ, Сауранъ.	Джусалы.
5	Туркестанъ, Утрабатъ, Тимуръ, Кара-Кунгуръ, Арысь, Кабулъ-Сай, Монтай - Ташъ, Чанакъ, Сары-Агачъ, Джилга, Дарваза, Келесъ, Ташкентъ.	Ташкентъ.

ВРАЧЕБНАЯ СЛУЖБА.

№№ участковъ.	ВРАЧЕБНЫЕ УЧАСТКИ. Границы врачебныхъ участковъ.	РАІОНЪ ВРАЧЕБНЫХЪ УЧАСТКОВЪ.	Мѣста жительства врачей и акушерокъ.	ФЕЛЬДШЕРСКІЕ. Границы фельдшерскихъ участковъ.	РАІОНЪ ФЕЛЬДШЕРСКИХЪ ОКОЛОДКОВЪ.	Мѣста жительства фельдшеровъ.
1	отъ 1 до 180 вер.	отъ ст. Кинель до раз. Уранъ исключ.	ст. Бузулукъ.	отъ 1 до 85 вер. отъ 85 до 180 вер.	отъ ст. Кинель до раз. Лѣсъ отъ раз. Лѣсъ до раз. Уранъ исключ.	ст. Марычевск. ст. Бузулукъ.
2	отъ 180 до 353 вер.	отъ раз. Уранъ до ст. Оренбургъ.	ст. Оренбургъ.	отъ 180 до 265 вер. отъ 265 до 353 вер.	отъ раз. Уранъ до ст. Платовка вкл. отъ ст. Платовка до ст. Оренбур.	ст. Ново-Сергіевск. ст. Оренбургъ.
3	отъ 353 до 473 вер.	отъ ст. Оренбургъ вкл. до ст. Акъ-Булакъ вкл.	ст. Оренбургъ.	отъ 353 до 426 вер. отъ 426 до 538 вер.	отъ ст. Оренбургъ до ст. Илецкъ отъ ст. Илецкъ до ст. Мартукъ включ.	ст. Оренбургъ. ст. Акъ-Булакъ.
4	отъ 473 до 608 вер.	отъ ст. Акъ-Булакъ до ст. Актюбинскъ включит.	ст. Актюбинскъ.	отъ 538 до 608 вер.	отъ ст. Мартукъ до ст. Актюбинскъ.	ст. Актюбинскъ.
5	отъ 608 до 771 вер.	отъ ст. Актюбинскъ до ст. Кудукъ.	ст. Актюбинскъ.	отъ 608 до 676 вер. отъ 676 до 771 вер.	отъ ст. Актюбинскъ до ст. Аккемиръ отъ ст. Аккемиръ до ст. Кудукъ.	ст. Актюбинскъ. ст. Аккемиръ.
6	отъ 771 до 952 вер.	отъ ст. Кудукъ до ст. Челкаръ.	ст. Эмба.	отъ 771 до 846 вер. отъ 846 до 952 вер.	отъ ст. Кудукъ вкл. до ст. Беръ - Чогуръ отъ ст. Беръ-Чогуръ до ст. Челкаръ.	ст. Беръ-Чогуръ. ст. Улпанъ.
7	отъ 952 до 1107 вер.	отъ ст. Челкаръ вкл. до ст. Саксаульская.	ст. Челкаръ.	отъ 952 до 1032 вер. отъ 1032 до 1107 вер.	отъ ст. Челкаръ вкл. до ст. Тугузъ отъ ст. Тугузъ до ст. Саксаульская.	ст. Тугузъ. ст. Челкаръ.
8	отъ 1107 до 1276 вер.	отъ ст. Саксаульская до ст. Казалинскъ включит.	ст. Казалинскъ.	отъ 1107 до 1178 вер. отъ 1178 до 1276 вер. отъ 1276 до 1365 вер.	отъ ст. Саксаульск. до ст. Сапакъ вкл. отъ ст. Сапакъ до ст. Казалинскъ отъ ст. Казалинскъ до ст. Тюра-Тамъ.	ст. Аральское м. ст. Казалинскъ.
9	отъ 1276 до 1438 вер.	отъ ст. Казалинскъ до ст. Джусалы вкл.	ст. Джусалы.	отъ 1365 до 1484 вер.	отъ ст. Тюра-Тамъ до ст. Кара-Кеткенъ.	ст. Джусалы.
10	отъ 1438 до 1576 вер.	отъ ст. Джусалы до ст. Перовскъ включ.	ст. Перовскъ	отъ 1484 до 1576 вер.	отъ ст. Кара-Кеткенъ до ст. Перовскъ включ.	ст. Перовскъ.
11	отъ 1576 до 1696 вер.	отъ ст. Перовскъ до ст. Чили включит.	ст. Чили.	отъ 1576 до 1649 вер. отъ 1649 до 1768 вер.	отъ ст. Перовскъ до ст. Тартугай отъ ст. Тартугай до ст. Аккумъ.	ст. Тартугай. ст. Чили.
12	отъ 1696 до 1842 вер.	отъ ст. Чили до ст. Туркестанъ включ.	ст. Туркестанъ.	отъ 1768 до 1894 вер.	отъ ст. Аккумъ до ст. Тимуръ.	ст. Туркестанъ.
13	отъ 1842 до 2002 вер.	отъ ст. Туркестанъ до ст. Чанакъ.	ст. Арысь.	отъ 1894 до 2002 вер.	отъ ст. Тимуръ до ст. Чанакъ.	ст. Арысь.
14	отъ 2002 до 2090 вер.	отъ ст. Чанакъ до ст. Ташкентъ вкл.	ст. Ташкентъ.	отъ 2002 до 2090 вер.	отъ ст. Чанакъ до ст. Ташкентъ.	ст. Ташкентъ.
15	служащіе при управленіи.	г. Оренбургъ.	гор. Оренбургъ.		г. Оренбургъ.	г. Оренбургъ.
16	Оренбургъ.	Территорія главныхъ мастерскихъ.	ст. Оренбургъ мастерскія.		Раіонъ главныхъ мастерскихъ.	Главныя мастерскія.

Вѣдомость станцій по алфавиту.

Наименованіе.	Участки сл. Тяги.	Участки сл. Пути.	Наименованіе.	Участки сл. Тяги.	Участки сл. Пути.	Наименованіе.	Участки сл. Тяги.	Участки сл. Пути.	Наименованіе.	Участки сл. Тяги.	Участки сл. Пути.	Наименованіе.	Участки сл. Тяги.	Участки сл. Пути.
Аккемиръ . . .	3	6	Мугоджарская .	4	7	№ 6 . . .	1	2	№ 58/40 .	4	7	№ 111/53 .	6	13
Аккумъ	7	16	Мѣновой дворъ .	2	4	№ 7 . . .	1	2	№ 59/41 .	4	7	№ 112/52 .	6	13
Актюбинскъ . .	3	5	Неприкъ	1	1	№ 8 . . .	1	2	№ 60/42 .	4	8	№ 113/51 .	6	13
Акъ-Булакъ . .	3	4	Новосергіевка .	2	2	№ 9 . . .	1	2	№ 61/43 .	4	8	№ 114/50 .	6	13
Аральское море .	5	10	Оренбургъ . . .	2	3	№ 10 . . .	1	2	№ 62/44 .	4	8	№ 115/49 .	6	13
Арысь	8	17	Переволоцкъ . .	2	3	№ 11 . . .	2	3	№ 63/45 .	4	8	№ 116/48 .	6	13
Байгакумъ . . .	6	15	Перовскъ . . .	6	14	№ 12 . . .	2	3	№ 64/46 .	4	8	№ 117/47 .	6	14
Бай-Хожа . . .	5	12	Платовка . . .	2	3	№ 13 . . .	2	3	№ 65/47 .	4	8	№ 118/46 .	6	14
Берказанъ . . .	6	14	Погромное . . .	1	2	№ 14 . . .	2	3	№ 66/48 .	4	8	№ 119/45 .	6	14
Бешъ-Арыкъ . .	7	16	Саксаульская .	5	10	№ 15 . . .	2	3	№ 67/49 .	4	8	№ 120/44 .	6	14
Беръ-Чогуръ . .	4	7	Сагарчинъ . . .	3	5	№ 16 . . .	2	3	№ 68/50 .	4	9	№ 121/43 .	6	14
Бикъ-Баули . .	5	11	Сапакъ	5	10	№ 17 . . .	2	3	№ 69/51 .	4	9	№ 122/42 .	6	14
Бишъ-Тамакъ .	3	6	Сары-Агачъ . .	8	18	№ 18 . . .	2	3	№ 70/52 .	4	9	№ 123/41 .	6	14
Богатое	1	1	Сауранъ	7	16	№ 19/ 1 .	2	4	№ 71/53 .	4	9	№ 124/40 .	6	14
Бузулукъ . . .	1	1	Соленая	4	8	№ 20/ 2 .	2	4	№ 72/54 .	4	9	№ 125/39 .	6	14
Гамалѣевка . . .	1	2	Соло-Тюбе . . .	6	14	№ 21/ 3 .	2	4	№ 73/55 .	4	9	№ 126/38 .	6	15
Грачевка	1	1	Сорочинская . .	1	2	№ 22/ 4 .	2	4	№ 74/56 .	4	9	№ 127/37 .	6	15
Дарбаза	8	18	Сыртъ	2	3	№ 23/ 5 .	2	4	№ 75/57 .	4	9	№ 128/36 .	6	15
Джалагашъ . . .	6	13	Тамды	3	6	№ 24/ 6 .	2	4	№ 76/58 .	4	9	№ 129/35 .	6	15
Джиланъ	4	9	Тартугай	6	14	№ 25/ 7 .	2	4	№ 77/59 .	4	9	№ 130/34 .	7	15
Джилга	8	18	Ташкентъ . . .	8	18	№ 26/ 8 .	2	4	№ 78/60 .	4	9	№ 131/33 .	7	15
Джурунъ	3	6	Теренъ-Узякъ .	6	13	№ 27/ 9 .	2	4	№ 79/61 .	4	9	№ 132/32 .	7	15
Джусалы	6	13	Тимуръ	7	17	№ 28/10 .	2	4	№ 80/62 .	4	10	№ 133/31 .	7	15
Донгузская . . .	2	4	Тоцкое	1	2	№ 29/11 .	3	5	№ 81/63 .	4	10	№ 134/30 .	7	15
Дюрмень-Тюбе .	5	12	Тростянка . . .	1	1	№ 30/12 .	3	5	№ 82/64 .	4	10	№ 135/29 .	7	15
Изембетъ . . .	3	7	Тугузъ	4	9	№ 31/13 .	3	5	№ 83/65 .	5	10	№ 136/28 .	7	16
Илецкъ	2	4	Туркестанъ . .	7	16	№ 32/14 .	3	5	№ 84/66 .	5	10	№ 137/27 .	7	16
Кабулъ-Сай . .	8	17	Тюмень-Арыкъ .	7	15	№ 33/15 .	3	5	№ 85/67 .	5	10	№ 138/26 .	7	16
Казалинскъ . .	5	11	Тюра-Тамъ . . .	5	12	№ 34/16 .	3	5	№ 86/68 .	5	10	№ 139/25 .	7	16
Камышлы-Башъ .	5	11	Улпанъ	4	8	№ 35/17 .	3	5	№ 87/69 .	5	10	№ 140/24 .	7	16
Кандагачъ . . .	3	6	Утрабатъ . . .	7	17	№ 36/18 .	3	5	№ 88/70 .	5	10	№ 141/23 .	7	16
Караганды . . .	4	8	Хорхутъ	5	12	№ 37/19 .	3	5	№ 89/71 .	5	10	№ 142/22 .	7	16
Кара-Кеткенъ .	6	13	Чапакъ	8	18	№ 38/20 .	3	5	№ 90/72 .	5	10	№ 143/21 .	7	17
Кара-Кунгуръ .	7	17	Чашканъ	2	4	№ 39/21 .	3	5	№ 91/73 .	5	11	№ 144/20 .	7	17
Кара-Тугай . .	3	5	Челкаръ	4	8	№ 40/22 .	3	5	№ 92/74 .	5	11	№ 145/19 .	7	17
Кара-Узякъ . .	6	14	Чили	7	15	№ 41/23 .	3	6	№ 93/75 .	5	11	№ 146/18 .	7	17
Кара-Чокатъ . .	4	9	Чокусу	4	10	№ 42/24 .	3	6	№ 94/76 .	5	11	№ 147/17 .	7	17
Каргала	2	3	Чумышъ	5	11	№ 43/25 .	3	6	№ 95/77 .	5	11	№ 148/16 .	7	17
Кауылджуръ . .	4	8	Эмба	4	7	№ 44/26 .	3	6	№ 96/78 .	5	11	№ 149/15 .	8	17
Келесъ	8	18	Яйсанъ	3	5	№ 45/27 .	3	6	№ 97/79 .	5	11	№ 150/14 .	8	17
Кизилъ-Тамъ . .	6	13	Яны-Курганъ . .	7	15	№ 46/28 .	3	6	№ 98/66 .	5	11	№ 151/13 .	8	17
Киргизская . .	4	7				№ 47/29 .	3	6	№ 99/65 .	5	12	№ 152/12 .	8	17
Колтубанка . .	1	1	**Разъѣзды.**			№ 48/30 .	3	6	№ 100/64 .	5	12	№ 153/11 .	8	17
Конту	5	10	Спиридоновка .	1	1	№ 49/31 .	3	6	№ 101/63 .	5	12	№ 154/10 .	8	17
Копъ-Мула . . .	4	9	№ 1	1	1	№ 50/32 .	3	6	№ 102/62 .	5	12	№ 155/9 .	8	18
Кубекъ	5	11	Кугулукъ . . .	1	1	№ 51/33 .	3	6	№ 103/61 .	5	12	№ 156/8 .	8	18
Кудукъ	3	7	Нѣмчанка . . .	1	1	№ 52/34 .	3	6	№ 104/60 .	5	12	№ 157/7 .	8	18
Курайли	3	5	Лѣсъ	1	1	№ 53/35 .	3	7	№ 105/59 .	5	12	№ 158/6 .	8	18
Майли-Башъ . .	5	11	№ 2	1	1	№ 54/36 .	3	7	№ 106/58 .	5	12	№ 159/5 .	8	18
Мартукъ	3	5	№ 3	1	1	№ 55/37 .	3	7	№ 107/57 .	5	12	№ 160/4 .	8	18
Марычевка . . .	1	1	Елшанка . . .	1	1	№ 56/38 .	4	7	№ 108/56 .	5	12	№ 161/3 .	8	18
Маячная	2	4	Умяовскій № 4 .	1	2	№ 57/39 .	4	7	№ 109/55 .	6	13	№ 162/2 .	8	18
Монтай-Ташъ . .	8	17	№ 5	1	2				№ 110/54 .	6	13	№ 163/1 .	8	18



Новороссійск чертежей карт и планов по способу Рисса. Пет. Ст. Большая Зелинка, д. 19-а. Тел. 459 -85.

Приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплоатаціи Ташкентской желѣзной дороги.

№№ графъ.	Названіе графъ. / ГОДЫ.	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
	Расходъ по отдѣламъ и главамъ въ %% отъ валового дохода.																	
1	**Отдѣлъ I.** Центральное Управленіе, коммерческая служба, служба сборовъ и общіе расходы											4,25	3,90	3,01	4,05	3,27	3,42	3,34
2	Глава I. Управленіе желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба											1,34	0,98	0,63	0,71	0,51	0,42	0,35
3	Глава II. Служба сборовъ											1,63	1,05	0,59	0,61	0,57	0,50	0,50
4	Глава III. Общіе расходы											1,28	1,87	1,79	2,73	2,19	2,50	2,49
5	**Отдѣлъ II.** Управленіе дорогой, врачебная и матеріальная части											6,76	5,58	4,14	3,82	3,86	3,19	2,97
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія											3,58	2,31	1,56	1,54	1,57	1,26	1,13
7	Глава II. Содержаніе врачебной части											1,17	1,47	1,22	1,14	1,03	0,84	0,78
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части											1,08	1,06	0,80	0,66	0,81	0,69	0,66
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія											0,93	0,74	0,56	0,48	0,45	0,40	0,40
10	**Отдѣлъ III.** Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ											23,22	27,33	24,28	22,77	15,73	9,64	10,23
11	Глава I. Содержаніе управленія службою											1,76	2,02	1,43	1,26	1,18	0,91	0,81
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ											18,56	22,05	20,50	19,16	12,55	7,13	7,71
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ											2,90	3,26	2,35	2,35	2,00	1,60	1,71
14	**Отдѣлъ IV.** Движеніе, телеграфъ и телефоны											16,64	17,80	16,22	15,81	13,60	12,50	12,38
15	Глава I. Содержаніе управленія службою											1,28	1,16	0,86	0,84	1,01	0,77	0,69
16	Глава II. Станціонная служба											8,96	8,75	9,51	9,22	7,12	6,82	6,90
17	Глава III. Служба поѣздовъ											4,09	4,97	3,94	4,01	3,80	3,53	3,54
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны											2,31	2,92	1,91	1,75	1,67	1,38	1,25
19	**Отдѣлъ V.** Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава											28,13	44,43	45,47	40,70	44,46	37,87	32,80
20	Глава I. Содержаніе управленія службою											1,37	1,39	0,93	0,88	0,92	0,75	0,71
21	Глава II. Тяга поѣздовъ											18,25	27,54	29,16	25,57	24,35	21,16	18,18
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ											1,79	2,23	1,79	1,83	1,79	1,60	1,44
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава											1,65	2,58	2,29	2,24	1,86	1,71	1,38
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ											2,82	5,43	5,22	5,10	6,00	6,13	4,57
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ											2,25	5,26	6,08	3,89	4,28	3,66	3,12
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава											—	—	—	1,19	5,26	2,86	3,40
27	**Отдѣлъ VI.** Особые обязательные расходы											0,51	0,72	0,49	0,47	0,28	0,21	0,19
28	**Отдѣлъ VII.** Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами											3,20	2,41	1,45	3,47	2,03	0,82	1,11
29	**Отдѣлъ VIII.** Расходы по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ											—	—	1,55	0,07	—	0,09	0,08
30	**Отдѣлъ IX.** Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ											4,42	6,31	11,72	12,39	6,18	5,21	5,45
31	**Эксплоатаціонный коэффиціентъ**											87,13	108,48	108,33	103,56	89,41	72,95	68,55
32	**Валовой доходъ** (въ тысячахъ рублей)											4.307	10.474	16.509	18.155	19.521	25.506	28.774
33	**Расходъ** (въ тысячахъ рублей)											3.753	11.362	17.884	18.801	17.454	19.606	19.725
34	**Расходы, не зависящіе отъ движенія, на 1 экспл. вер. дороги**											3.073,03	3 061,13	4.762,98	5.314,59	4.401,78	4.188,19	5.363,78
35	**Расходы, зависящіе отъ движенія, на 1 поѣздо-версту**											0,65	0,75	0,98	0,84	0,80	0,83	0,73
36	**Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи** (въ тысячахъ рублей)											—	—	—	—	—	—	—
37	**Эксплоатаціонная длина дороги** (средняя за годъ, вер.).											764	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090	2.090
38	**Количество паровозо-верстъ на версту дороги**											4.404	4.252	5.423	6.046	6.606	7.738	8.253
39	**Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу**											21,27	19,65	19,54	21,25	20,83	21,66	20,10
40	**Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги** (тысячъ осе-верстъ)											133,00	160,00	226,00	260,00	283,00	347,00	384,00
41	**Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей**											67,74	71,57	71,72	68,94	69,04	69,07	66,92
42	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги**											2.814	3.153	3.881	4.358	4.967	5.666	6.141
43	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги**											107	192	158	174	180	183	237
44	**Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ**											58,00	58,80	65,51	69,71	69,23	71,71	72,80
45	**Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ**											34,40	37,60	36,05	34,76	33,45	35,37	34,56
46	**Пробѣгъ валового груза на версту дороги** (тысячи пудо-верстъ)											54.299	83.636	118105	133119	146395	184620	195637
47	**Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось**											2.776	3.308	4.984	5.145	5 641	8.098	7.167
48	**Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги**											16.791	20.528	33.159	35.961	39.928	58.753	57.250
49	**Средній пробѣгъ одного пуда груза** (верстъ)											243,36	479,28	634,55	637,44	589,49 [1]	784,20	795,39
50	**Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона**											185,30	176,64	191,40	185,16	182,29	210,34	180,34
51	**Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги**											101919	108830	144834	196042	219655 [2]	228119	253507
52	**Средній пробѣгъ одного пассажира** (верстъ)											166,30	314,00	342,98	369,51	342,59	325,79	354,11
53	**Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона**											3,17	3,31	3,73	4,04	4,53	4,30	4,76
54	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги** (рублей)											3.679	3.676	6.286	7.180	7.659	10.210	11.747
55	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза** (копѣекъ)											0,022	0,018	0,019	0,020	0,019	0,017	0,021
56	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги** (рублей)											688	541	718	948	1.075	1.155	1.260
57	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту** (копѣекъ)											0,68	0,50	0,50	0,48	0,49	0,51	0,50
58	**Инвентарное число паровозовъ**											180 [3]	208	401	472	479	533	578
59	**Движущихъ осей въ нихъ**											656	777	1.475	1.738	1.764	1.979	2.152
60	**Инвентарное число осей товарнаго парка**											4.622	12.968	13.905	14.608	14.793	15.163	16.695
61	**Инвентарное число осей пассажирскаго парка**											705	1.258	1.312	1.313	1.443	1.474	1.864

Ташкентская желѣзная дорога открыта для правильнаго движенія 26 іюля 1905 года.

[1]) При дѣленіи пудо-верстъ грузовъ на количество осе-верстъ товарныхъ вагоновъ, количество осе-верстъ товарныхъ вагоновъ, занятыхъ людьми, въ расчетъ не принималось. [2]) При дѣленіи пассажиро-верстъ на количество пассажировъ, изъ нихъ 307.186 чел., какъ не дѣлавшихъ пробѣга по Ташкентской дорогѣ, въ расчетъ не принимались. [3]) Въ виду невыясненности инвентарнаго количества паровозовъ за 1905 годъ, это число относится къ общему наличію паровозовъ дороги за 1905 годъ.

СПИСОКЪ РАБОТЪ

по усиленію и улучшенію Ташкентской жел. дор. для приведенія ея въ состояніе, отвѣчающее современнымъ требованіямъ.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ РАБОТЪ.	Полная стоимость работъ.	Ассигн. по смѣтѣ прежнихъ лѣтъ.	Испраш. по смѣтѣ 1911 г.	Подлежитъ ассигн. въ послѣдніе годы.	
					I очередь.	II очередь.
1	Вторые пути на уч. Кинель-Оренбургъ	3.100.000	—	—	—	3.100.000
2	Устройство промежуточн. разъѣзд.	2.036.150	266.150	195.000 [1]) 97.500	150.000	1.425.000
3	Развитіе ст. ст. Бузулукъ (804000) Ново-Сер.(354000) и промежуточныхъ (475000 руб.)	1.633.000	172.000	210.000 [1]) 150.000	200.000	1.901.000
4	Постройка новой ст. Кинель-Сортировочная и Ташкентъ	1.394.300	—	200.000 [1]) 20.300	[2])1.091.000	—
5	Водоснабженіе	1.011.580	200.000	194.225 [1]) 47.505	200.000	452.320
6	Телеграфъ и телефоны	373.285	3.500	168.600 [1]) 2.500	150.000	51.185
7	Смягченіе уклоновъ	200.000	—	50.000 [1]) 75.000	150.000	—
8	Улучшеніе полотна.	1.230.500	500.000	168.500 [1]) 141.500	100.000	462.000
9	Рельсы и скрѣпленія	1.462.832	124.320	302.385 [1]) 232.000	300.000	736.127
10	Балластировка и щебень.	1.525.000	35.270	35.270 [1]) 15.000	85.270	1.369.190
11	Мосты и путепроводы	52.000	—	47.000 [1]) —	5.000	—
12	Паровозныя зданія	1.179.950	163.500	37.500 [1]) 35.000	160.000	818.950
13	Мастерскія.	7.239.000	719.560	906.475 72.260	867.425	4.745.440

[1]) Суммы, согласованныя къ отпуску въ Петербургѣ.
[2]) Сумма не содержитъ въ себѣ 103.300 р., ассигнованіе коихъ ожидается въ настоящее время.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ РАБОТЪ.	Полная стоимость работъ.	Ассигн. по смѣтѣ прежнихъ лѣтъ.	Испраш. по смѣтѣ 1911 г.	Подлежитъ ассигн. въ послѣдніе годы.	
					I очередь.	II очередь.
14	Поворотные круги	228.000	24.000	15.000 [1]) —	84.000	105.000
15	Улучшеніе подвижного состава . .	1.506.714	159.279	225.360 92.360	218.700	903.375
16	Улучшеніе перевозки пассажировъ	160.000	—	90.000 [1]) 2.188	35.000	35.000
17	Улучшеніе перевозки грузовъ . .	215.000	—	110.000 [1]) 43.112	75.000	30.000
18	Расширеніе служебн. помѣщенія.	269.100	97.000	47.000 [1]) 48.077	47.000	78.100
19	Постройка жилыхъ домовъ. . . .	1.171.850	200.000	100.000 [1]) 50.000	100.000	771.850 Эта сумма значительно сократится въ виду постройки жил. домовъ на ст. Ташкентъ за счетъ ассигнов. на разв. ст. и за счетъ недодѣлокъ Южной части, но пока площадь строящихся домовъ во вниманіе не принята.
20	Больницы и школы.	715.250	32.000	194.600 [1]) 82.875	300.000	188.650
21	Развитіе складочныхъ помѣщеній нефтехранилищъ (380.940 р.). — Расширеніе Главнаго скл. (200.000 р.).— Участковые склады (205.000 р.) и улучшеніе вопроса снабженія нефтью водокачекъ 25.000+13.000	824.440	78.000	112.000 [1]) 28.500	100.000	534.440
22	Освѣщеніе станцій	14.000	4.800	9.200 —	—	—
23	Отчужденіе земли на уч. Кинель-Оренбургъ.	48.936	—	16.312 [1]) 10.000	16.312	16.312

[1]) Суммы, согласованныя къ отпуску въ Петербургѣ.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ РАБОТЪ.	Полная стоимость работъ.	Ассигн. по смѣтѣ прежнихъ лѣтъ.	Испраш. по смѣтѣ 1911 г.	Подлежитъ ассигн. въ послѣдніе годы.	
					I очередь.	II очередь.
24	Укрѣпленіе песковъ	9.742	—	5.000 [1]) 5.000	4.742	—
25	Постройка дома для управленія .	700.000	—	200.000 [1]) —	300.000	200.000
26	Пріобрѣтеніе пожарныхъ приспособленій	52.000	—	30.000 [1]) 15.000	22.000	—
27	Мастерскія сл. движенія и телеграфа	25.000	—	13.230 [1]) —	21.770	—
28	Уплата за укладочный матеріалъ .	318.799	—	32.000 [1]) 20.000	32.000	254.799
29	Разныя работы по удовлетворенію прочихъ потребностей	439.335	—	469.335 [1]) 269.496	—	—
		29.145.763	2.709.379	4.304.092 1 555.173 [1])	4.815.219	[2]) 17.143.773

Начальникъ сл. пути и зданій,

инженеръ (*подпись*).

---

[1]) Суммы, согласованныя къ отпуску въ Петербургѣ.

[2]) Сумма 17.393.773 р. не заключаетъ въ себѣ 103.300 р., ассигнованіе коихъ для частью уже произведенныхъ работъ по постройкѣ станціи Кинель--Сортировочная ожидается въ настоящее время.

Приложеніе № 4.

Свѣдѣнія по судебнымъ дѣламъ.

№№ по порядку.	НАИМЕНОВАНІЕ ДѢЛЪ.	Движеніе дѣлъ, бывшихъ въ производствѣ у повѣреннаго по судебнымъ дѣламъ управленія Ташкентской жел. дор. въ 1909 году.													
		Осталось къ 1 января 1909 г.		Предъявлено въ 1909 г.		Всего въ производствѣ.		Окончено.				Осталось къ 1 января 1910 г.		% оконченныхъ дѣлъ.	% выигрыша.
		Количество.	На сумму (рубли).	Количество.	На сумму (рубли).	Количество.	На сумму (рубли).	Количество.	На сумму (рубли).	Въ томъ числѣ: Присуждено.	Въ томъ числѣ: Сбережено.	Количество.	На сумму (рубли).		
	Иски къ казнѣ.														
1	Иски, за смерть и разстройство здоровья, — предъявленные:														
	а) къ Управл. ж. д. (СПБ.) .	239	1.544.945	109	789.190	348	2.334.135	46	297.610	86.179	211.431	302	2.036.525	13	74
	б) къ управл. Ташкентской ж. д.	80	578.020	50	325.349	130	903.969	43	270.895	47.421	223.474	—	633.074	33	83
2	Иски, вытекающіе изъ договора перевозки грузовъ,— предъявленные къ управл. Ташкент. ж. д.	95	64.256	110	81.180	205	145.436	82	32.872	10.486	22.386	123	112.564	50	68
3	Прочіе иски за убытки вообще	27	25.503	8	235.728	35	261.231	9	2.915	—	2.915	26	258.316	26	100
	Иски казны къ другимъ лицамъ.									Отказано.	Сбережено.				
4	Иски о недоборѣ	18	3.364	14	1.147	32	4.511	18	1.099	34	1.065	14	3.412	51	97
5	Прочіе иски за убытки вообще	28	11.232	66	21.250	94	32.482	14	2.729	—	2.729	80	29.752	15	100
6	Иски за безбилетный проѣздъ	479	937	334	565	813	1.502	335	566	85	481	478	936	41	85
	Всего	966	2.228.857	691	1.454.409	1.657	3.683.266	547	608.686	144.205	464.481	1.110	3.074.580	33	78
	Въ 1908-мъ году	908	591.987	467	2.776.116	1.375	3.207.582	409	979.636	268.673	710.963	966	2.232.946	—	—
	Въ 1907-мъ году	1.001	78.084	412	1.892.101	1.323	1.970.185	415	315.321	118.703	196.617	908	1.654.864	—	—

Юрисконсультъ (*подпись*).

Приложеніе № 5.

1909 годъ.

№№ порядка.	НАИМЕНОВАНІЕ ДѢЛЪ.	Дѣла по претензіямъ потерпѣвшихъ вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ: Перешло отъ предыдущаго года. Количество.	На сумму. Руб.	К.	Заявлено. Количество.	На сумму. Руб.	К.	Всего въ производствѣ. Количество.	На сумму. Руб.	К.	Окончено. Количество.	На сумму. Руб.	К.	въ томъ числѣ: удовлетворено. Количество.	На сумму. Руб.	К.	въ томъ числѣ: Назначено совѣтомъ. Руб.	К.	Сбережено. Руб.	К.	отклонено. Количество.	На сумму. Руб.	К.	Перешло въ судъ до удовлетворенія. Количество.	На сумму. Руб.	К.	Осталось въ производствѣ на 1910 годъ. Количество.	На сумму. Руб.	К.	Общій итогъ %% оконченныхъ дѣлъ.	Въ томъ числѣ: % удовлетворенныхъ. % количества.	% сбереженія.	% отклоненныхъ.	% перешедшихъ въ судъ до удовлетворенія.
1	Претензіи, предъявленныя къ Управленію желѣзныхъ дорогъ (СПБ).	5	35.300	—	51	625.101	80	56	660.401	80	49	598.201	80	1	2.400	—	1.566	—	834	—	26	425.181	80	22	170.620	—	7	62.200	—	87,5	2,04	34,75	53,06	44,89
2	Претензіи, предъявленныя къ управл. Ташкентской желѣзной дороги . . .	50	287.087	76	131	616.678	41	181	903.766	17	155	793.261	58	46	150.122	98	38.982	46	111.140	52	93	506.968	60	16	136.170	—	26	110.504	59	85,63	29,67	74,30	60	10,32
	Итого . .	55	322.387	76	182	1.241.780	21	237	1.564.167	97	204	1.391.463	38	47	152.522	98	40.548	46	111.974	52	119	932.150	40	38	306.790	—	33	172.704	59	86,06	23,03	73,41	58,33	18,62
	Въ 1908 г. .	31	71.869	30	186	824.601	71	214	896.471	01	162	649.951	17	41	87.045	01	58.141	19	28.903	82	75	279.166	16	46	283.741	—	55	246.519	84	—	—	—	—	—

Юрисконсультъ *(Подпись)*

Свѣдѣнія о претензіяхъ по переборамъ за періодъ съ I января 1905 г. по сентябрь мѣсяцъ 1910 г. вкл.

Годы.	Родъ претензій.	Оставалось отъ предыдущаго года. По претензіямъ. Дѣлъ.	Накл.	Сумма. Руб.	К.	По суд. искамъ. Дѣлъ.	Накл.	Поступило въ отчетномъ году. По претензіямъ. Дѣлъ.	Накл.	Сумма. Руб.	К.	По судебн. искамъ. Дѣлъ.	Накл.	Разсмотрѣно въ отчетномъ году. По претензіямъ. Дѣлъ.	Накл.	Сумма. Руб.	Коп.	Удовлетвор. на сумму. Руб.	Коп.	По судебн. искамъ. Дѣлъ.	Накл.	Остается на слѣдующій годъ. По претензіямъ. Дѣлъ.	Накл.	Сумма. Руб.	Коп.	По судебн. искамъ. Дѣлъ.	Накл.
1905 годъ.	Переборъ . . .	—	—	—	—	—	—	400	2.102	10.219	73	2	4	309	1.597	7.688	64	1.941	20	2	4	91	505	2.531	9	—	—
	Просрочка . .	—	—	—	—	—	—	166	1.025	14.447	18	1	3	138	909	13.250	08	—	—	—	—	28	116	1.197	10	1	3
	Итого . .	—	—	—	—	—	—	566	3.127	24.663	91	3	7	447	2.506	20.938	72	1.941	20	2	4	119	621	3.728	19	1	3
1906 годъ.	Переборъ . . .	91	505	2.531	09	—	—	1.163	5.544	42.599	73	30	105	1.143	5.464	40.141	95	10.735	69	29	101	111	585	4.988	89	1	4
	Просрочка . .	28	116	1.197	10	1	3	935	6.230	174.493	85	140	453	848	5.426	150.294	69	3.502	81	134	448	115	920	25.396	26	7	8
	Итого . .	119	621	3.728	19	1	3	2.098	11.774	217.093	58	170	558	1.991	10.890	190.436	64	14.238	50	163	549	226	1.505	30.385	15	8	12
1907 годъ.	Переборъ . . .	111	585	4.988	89	1	4	2.873	14.231	111.869	88	62	250	2.349	11.548	88.989	20	29.017	71	53	213	635	3.268	27.869	55	10	41
	Просрочка . .	115	920	25.396	26	7	8	3.803	21.112	651.693	99	298	884	3.304	18.771	564.375	21	46.392	48	249	765	614	3.261	112.715	04	56	127
	Итого . .	226	1.505	30.385	15	8	12	6.676	35.345	763.563	87	360	1.134	5.654	30.319	653.364	41	75.410	19	302	978	1.249	6.529	140.584	59	66	168
1908 годъ.	Переборъ . . .	635	3.268	27.869	55	10	41	3.383	17.329	119.849	15	75	309	3.590	18.385	132.592	04	50.189	15	72	294	428	2.212	15.126	66	13	56
	Просрочка . .	614	3.261	112.715	04	56	127	3.623	18.170	374.485	29	473	2.141	3.84	19.480	446.857	88	53.262	21	452	2.040	395	1.951	40.342	45	77	228
	Итого . .	1.249	6.529	140.584	59	66	168	7.006	35.499	494.334	44	548	2.450	7.432	37.865	579.449	92	103.451	36	524	2.334	823	4.163	55.469	11	90	284
1909 годъ.	Переборъ . . .	428	2.212	15.126	66	13	56	3.330	18.788	109.690	45	145	803	3.139	18.027	105.027	73	49.547	84	137	804	619	2.973	19.789	38	21	55
	Просрочка . .	395	1.951	40.342	45	77	228	3.479	19.425	333.843	70	611	2.814	3.257	17.862	331.468	04	88.410	02	569	2.740	617	3.514	42.718	11	119	302
	Итого . .	823	4.163	55.469	11	90	284	6.809	38.213	443.534	15	756	3.617	6.396	35.889	436.495	77	137.957	86	706	3.544	1.236	6.487	62.507	49	140	357
																						На 1-ое іюля 1910 года.					
I половина 1910 г.	Переборъ . . .	619	2.973	19.789	38	21	55	1.979	9.665	55.021	—	98	298	1.844	9.498	54.255	18	24.744	28	110	338	754	3.140	20.555	20	9	15
	Просрочка . .	617	3.514	42.718	11	119	302	2.167	14.833	137.401	73	390	1.291	1.984	13.631	132.780	07	57.882	62	424	1.413	800	4.716	47.339	77	85	180
	Итого . .	1.236	6.487	62.507	49	140	357	4.146	24.498	192.422	73	488	1.589	3.828	23.119	187.035	25	82.626	90	534	1.751	1.554	7.856	67.894	97	94	195
За VII, VIII и IX 1910 г.	Переборъ . . .	754	3.140	20.555	20	9	15	916	4.756	33.541	64	59	323	1.128	5.444	39.643	06	19.815	16	52	311	642	2.452	14.453	78	16	27
	Просрочка . .	800	4.716	47.339	77	85	180	793	4.596	58.498	62	188	520	1.184	7.313	80.851	48	25.170	36	185	511	409	1.999	24.986	91	88	189
	Итого . .	1.554	7.856	67.894	97	94	195	1.709	9.352	92.040	26	247	843	2.312	12.757	120.494	54	44.985	52	237	822	1.051	4.451	39.440	69	104	216

Организація службы тяги.

Организація сл. т. представлена схематически на прилагаемомъ при семъ „изображеніи структуры сл· т.“. Въ ней кружками обозначены „лица“, а прямоугольниками—учрежденія: отдѣлы, столы, дѣлопроизводства, депо и т. д. Стрѣлками указаны направленія распорядительной власти.

По своему характеру сл. т. дѣлится на двѣ части:

1) У. сл. и 2) сл. т. на линіи. Первая, въ свою очередь, дѣлится на отдѣлы и столы, а вторая на участки.

Въ у. сл. имѣются отдѣлы: паровозный, вагонный, заказовъ, техническій, счетоводство и канцелярія. Во главѣ этихъ отдѣловъ стоятъ: начальники: паровознаго отдѣла, вагоннаго отдѣла и отдѣла заказовъ (3 старшихъ ревизора), нач. техническаго отдѣла, бухгалтеръ сл. т. и секретарь службы, которые непосредственно подчинены нач. сл. Кромѣ того, при 4 отдѣлахъ имѣются 7 инженеровъ, распредѣленные слѣдующимъ образомъ: ревизоръ сл. т. и техникъ паровознаго отдѣла при паровозномъ отдѣлѣ, по ревизору въ вагонномъ отдѣлѣ и отдѣлѣ заказовъ и 3 инженера въ техническомъ отдѣлѣ.

На линіи имѣется 8 тяговыхъ участковъ, во главѣ каждаго нач. уч. т., которые непосредственно подчинены нач. сл. Ниже приводятся: административное дѣленіе линіи и описаніе структуры участка тяги, какъ цѣлаго.

Кромѣ того, нач. сл. непосредственно подчинены помощникъ нач. сл. т. и нач. главныхъ Оренбургскихъ мастерскихъ. Первый изъ нихъ является его замѣстителемъ въ его отсутствіи. Вообще же, онъ вѣдаетъ опредѣленной частью службы въ представленныхъ ему нач. сл. границахъ.

Нач. мастерскихъ стоитъ во главѣ главныхъ мастерскихъ дороги. Ниже приводится описаніе организаціи мастерскихъ.

Административное дѣленіе линіи въ тяговомъ отношеніи.

Вся линія раздѣлена на 8 тяговыхъ участковъ, между которыми 8 основныхъ и 8 оборотныхъ депо распредѣлены слѣдующимъ образомъ:

оборотное депо	Сортировочная	I Бузулукскій уч.
основное „	Бузулукъ	
оборотное „	Ново-Сергіевская	

основное	„	Оренбургъ	II Оренбургскій уч.
оборотное	„	Акъ-Булакъ	
основное	„	Актюбинскъ	III Актюбинскій уч.
оборотное	„	Эмба	
основное	„	Челкаръ	IV Челкарскій уч.
оборотное	„	Саксаульская	
основное	„	Казалинскъ	V Казалинскій уч.
оборотное	„	Джусалы	VI Перовскій уч.
основное	„	Перовскъ	
оборотное	„	Чіили	VII Туркестанскій уч.
основное	„	Туркестанъ	
оборотное	„	Арысь	VIII Ташкентскій уч.
основное	„	Ташкентъ	

Кромѣ оборотныхъ депо Ташкентской дороги, служащихъ для оборота главнымъ образомъ товарныхъ паровозовъ, роль оборотнаго депо для пассажирскихъ паровозовъ въ Самарѣ выполняетъ депо Самара Самаро-Златоустовской жел. дороги. Это вызываетъ, въ связи съ оборотомъ пассажирскихъ паровозовъ и нефтянымъ хозяйствомъ въ Самарѣ, необходимость имѣть 2 начальниковъ депо: депо Кинель съ мѣстомъ жительства въ Самарѣ и депо Сортировочная на 6-й верстѣ.

Протяженіе участковъ идетъ отъ одного до другого оборотнаго депо, при чемъ само депо, его инвентарное имущество, водокачка станціи оборотнаго депо, маневровые паровозы на станціи, принадлежатъ тому участку, къ которому оборотное депо приписано по вышеприведенному распредѣленію. Всѣ водокачки, находящіяся на станціяхъ въ раіонѣ участка подчинены непосредственно нач. уч. со всѣмъ своимъ штатомъ и инвентаремъ.

Организація участка показана схематически на прилагаемомъ при семъ изображеніи структуры участка. Самой важной составной частью участка слѣдуетъ считать основное депо. Оно состоитъ, обыкновенно, изъ трехъ главныхъ частей: 1) стойлъ для отдыха и промывки паровозовъ, 2) стойлъ для текущаго ремонта паровозовъ и 3) стойлъ для подъемки (малаго ремонта) паровозовъ. Наблюденіе надъ первыми возлагается на старшаго кочегара, который принимаетъ паровозы по ихъ прибытіи въ депо и слѣдитъ за ними во все время ихъ пребыванія въ стойлахъ. Наблюденіе надъ текущимъ и малымъ ремонтомъ ввѣряется 2 поденнымъ бригадирамъ отдѣльно по каждому ремонту, которые подчинены помимо нач. участка еще и мастеру депо.

Другой составной частью участка является контора участка, которая ведетъ всю переписку съ у. сл. и оборотнымъ депо, а также ведетъ учетъ всѣмъ потребляемымъ депо матеріаламъ и рабочей силѣ. По послѣднему завѣдывающимъ является счетоводъ участка, который часто является и дѣлопроизводителемъ конторы.

Для выполненія всей работы по надзору за депо и конторой нач. участка дается помощникъ, иногда и два въ депо, гдѣ паровозовъ много (таковы Бузулукъ и Оренбургъ). Чаще всего обязанности между ними распредѣляются такимъ образомъ, что нач. участка непосредственно завѣдываетъ конторой, а помощникъ является какъ бы нач. основного депо. Если помощниковъ два, то одинъ завѣдываетъ оборотомъ паровозовъ, а другой ремонтомъ. Надо, однако, замѣтить что не можетъ быть строгаго распредѣленія обязанностей въ такомъ дѣлѣ, гдѣ бдительный надзоръ необходимъ каждую минуту въ теченіе круглыхъ сутокъ, а потому и нач. участковъ слѣдятъ за ремонтомъ, и помощники нач. занимаются дѣлопроизводствомъ. Исключеніе въ этомъ отношеніи представляетъ депо Ташкентъ, въ которомъ одинъ изъ помощниковъ вѣдаетъ исключительно ремонтомъ вагоновъ, а другой оборотомъ и ремонтомъ паровозовъ. Это вслѣдствіе того, что въ Ташкентѣ сосредоточенъ ремонтъ вагоновъ, какъ ни въ одномъ изъ остальныхъ депо.

Въ оборотномъ депо главнымъ лицомъ является нач. оборотнаго депо, который находится въ прямомъ подчиненіи у нач. участка. Тотъ небольшой учетъ матеріаловъ и рабочей силы, который тамъ имѣется, а также вся переписка поступаетъ въ управленіе службы черезъ контору участка.

Въ распоряженіи нач. участковъ имѣется еще по одному машинисту—наставнику, который является инструкторомъ машинистомъ въ смыслѣ обученія болѣе правильной и экономной ѣздѣ, внимательному уходу за паровозомъ путемъ совмѣстныхъ поѣздокъ на паровозѣ и въ то же время выполняетъ разныя порученія на линіи по указанію нач. участка.

Организація главныхъ мастерскихъ.

Главныя мастерскія состоятъ изъ конторы и слѣдующихъ цеховъ: паровозо-сборнаго, котельнаго, токарнаго, кузнечно-литейнаго, класснаго вагоннаго, товарнаго вагоннаго и электротехническаго. Во главѣ этихъ цеховъ стоятъ: мастеръ паровозосборнаго цеха, у котораго имѣется 1 помощникъ, мастеръ котельнаго цеха, мастеръ токарнаго цеха съ двумя помощниками—одинъ изъ нихъ завѣдываетъ колесно-токарной, а другой—собственно токарной, мастеръ кузнечнаго цеха, мастеръ класснаго вагоннаго съ двумя помощниками, изъ которыхъ одинъ завѣдываетъ деревообдѣлочной, мастеръ товарнаго вагоннаго съ однимъ помощникомъ и мастеръ электротехническаго—онъ же мастеръ электрической станціи. Кромѣ того, при токарномъ цехѣ имѣется инструментальная съ отдѣльнымъ мастеромъ. Всѣ мастера непосредственно подчинены нач. главныхъ мастерскихъ. Во главѣ конторы стоитъ дѣлопроизводитель и бухгалтеръ мастерскихъ

При нач. мастерскихъ имѣется еще небольшой техническій отдѣлъ съ однимъ инженеромъ и двумя техниками для производства небольшихъ проектовъ и исполнительныхъ чертежей для цеховъ, а также ревизоръ осей, слѣдящій за правильнымъ клейменіемъ и выпускомъ осей, бандажей, колесныхъ паръ въ колесно-токарномъ цехѣ. Вся переписка и учетъ матеріаловъ работъ изъ мастерскихъ идетъ черезъ нач. мастерскихъ и у. сл. т. по соотвѣтственнымъ отдѣламъ, въ зависимости отъ рода переписки, такъ какъ на Ташкентской дорогѣ установленъ порядокъ, что всѣ лица, непосредственно подчиненные нач. тяги, сносятся между собою непосредственно, напр. нач. мастерскихъ и нач. участковъ между собою и съ нач. отдѣловъ, секретаремъ службы, личнымъ столомъ, бухгалтеріей и т. п. Сношенія же съ разными лицами другихъ службъ происходитъ лишь черезъ нач. службъ; исключеніе въ этомъ случаѣ составляютъ лишь случаи сношенія между начальствующими лицами одного участка на линіи, напр. нач. участковъ тяги, пути, нач. станцій, ревизоровъ движенія, между собою и въ управленіи между паровознымъ отдѣломъ и техническимъ отдѣломъ сл. дв. и между отдѣломъ заказовъ сл. т. и матеріальной службою. Дѣлается это для ускоренія дѣла и упрощенія дѣлопроизводства.

Предѣлы полномочій начальника сл. т. (п. 2).

Предѣлы полномочій нач. т.

По исполненію смѣты (б)—въ предѣлахъ, предоставленныхъ эксплуатаціонной смѣтой и г. нач. дороги.

По спеціальнымъ обязанностямъ (в)—въ предѣлахъ указанныхъ правилами технической эксплоатаціи (§ 7, п. 2) т. е. въ управленіи всей службой, мастерскими и всей линіей, въ руководительствѣ всѣми отдѣлами при постоянномъ сотрудничествѣ нач. участковъ, мастерскихъ и отдѣловъ и въ разрѣшеніи принципіальныхъ вопросовъ, поскольку они выходятъ изъ рамокъ инструкцій подвѣдомственнымъ ему агентамъ.

Что же касается обязанностей агентовъ и учрежденій сл. т., то они таковы:

участковъ тяги. Нач. участковъ должны наблюдать за оборотомъ паровозовъ, за своевременнымъ снабженіемъ поѣздовъ паровозами какъ въ основномъ, такъ и въ оборотномъ депо по своевременнымъ же требованіямъ агентовъ сл. дв., за исправнымъ состояніемъ паровозовъ, обезпечивающимъ правильное и безопасное обслуживаніе поѣздовъ, производя своевременно надлежащій малый и текущій ремонтъ паровозовъ, за производствомъ періодическаго осмотра и ремонта вагоновъ, за приспособленіемъ подвижного состава (товарныхъ вагоновъ) подъ погрузку, соотвѣтственно

роду погрузки и за правильностью дѣйствія водоснаженія въ предѣлахъ ихъ участка. Нач. участка является нач. всѣхъ агентовъ сл. т., служащихъ на линіи въ предѣлахъ его участка.

Начальника мастерскихъ. Онъ слѣдитъ за правильностью и цѣлесообразностью работъ по ремонту паровозовъ и вагоновъ въ мастерскихъ въ хозяйственномъ и техническомъ отношеніяхъ, за своевременнымъ выпускомъ подвижного состава изъ ремонта и т. п.

Отдѣловъ. Нач. паровознаго отдѣла къ которому присоединенъ и столъ пробѣга, слѣдитъ за правильнымъ веденіемъ паровознаго хозяйства по линіи и мастерскихъ, направляетъ въ ремонтъ паровозы, сообразуясь съ ихъ состояніемъ и пробѣгомъ, наблюдаетъ за правильнымъ распредѣленіемъ паровозовъ по участкамъ въ зависимости отъ измѣняющагося движенія, ведетъ статистику паровозовъ по пробѣгу и по работѣ (учетъ паровозоверстъ и паровозочасовъ), т. е. ежедневный учетъ наличія разнаго рода дѣйствующихъ и больныхъ паровозовъ на дорогѣ, составляетъ суточные рапорты, ежемѣсячныя, четвертныя, полугодичныя и годичныя вѣдомости наличія паровозовъ и пробѣга, слѣдитъ за установленными сроками испытанія и освидѣтельствованія паровозныхъ котловъ, за техническимъ и конструктивнымъ состояніемъ паровозовъ, измѣняетъ ихъ по мѣрѣ надобности, вырабатываетъ проекты передѣлокъ и т. п.

Начальникъ вагоннаго отдѣла вѣдаетъ то же самое по отношенію къ вагонамъ и, кромѣ того, слѣдитъ за правильностью конвенціонныхъ расчетовъ къ Ташкентской дорогѣ и Ташкентской дороги по отношенію къ чужимъ дорогамъ.

Начальникъ отдѣла заказовъ, исходя изъ потребности для сл. т., заказываетъ черезъ м. сл. матеріалы, запасныя части и инструменты для нуждъ сл. т., принимаетъ матеріалы и запасныя части при поступленіи ихъ въ складъ, слѣдитъ за тѣмъ, какія части въ главномъ складѣ расходуются для того, чтобы своевременно пополнить запасы и, вообще, побуждаетъ м. сл. къ заказу предметовъ, необходимыхъ для обезпеченія во всякій моментъ потребности сл. т. Кромѣ того, въ отдѣлѣ заказовъ сосредоточено веденіе всего нефтяного хозяйства послѣ перехода нефти изъ м. сл. въ сл. т.

Начальникъ техническаго отдѣла слѣдитъ за оборудованіемъ мастерскихъ и депо соотвѣтственно потребности ремонта, за оборудованіемъ водокачекъ для правильнаго водоснабженія и за всѣми новыми работами по сл. т., вырабатываетъ соотвѣтственные проекты и ведетъ всю переписку съ фирмами, связанную съ этими работами.

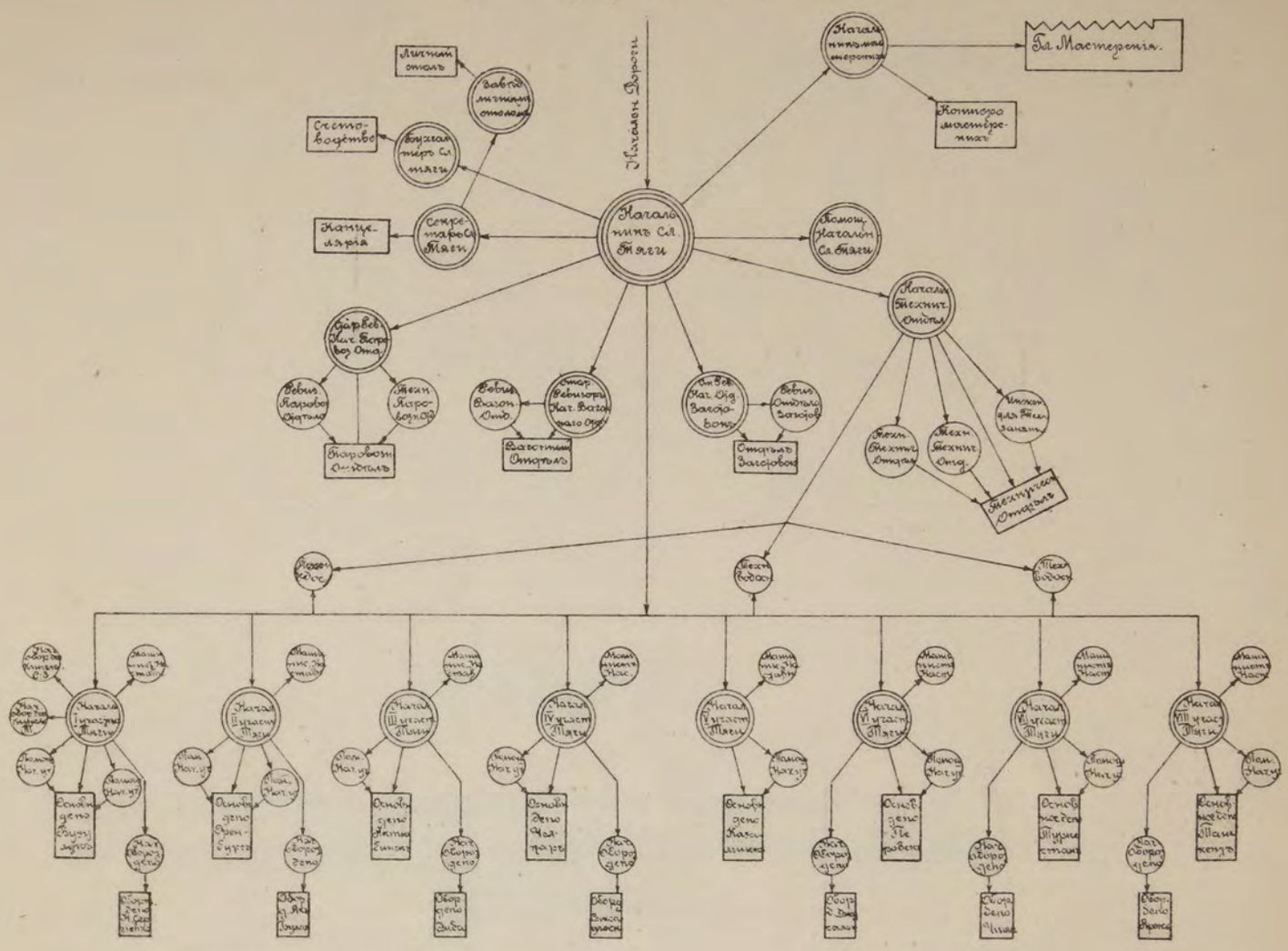
Счетоводство ведетъ весь учетъ матеріаламъ и рабочей силѣ, расходуемымъ на линіи и въ мастерскихъ, всѣмъ расходамъ по

личному составу сл. т., учетъ премій, поверстныхъ машинистамъ и другимъ агентамъ сл. т., составляетъ платежные списки, вѣдомости и отчеты для главной бухгалтеріи и слѣдитъ за расходами по разнымъ номерамъ эксплоатаціонной смѣты, а также составляетъ при участіи нач. отдѣловъ эксплоатаціонную смѣту расходовъ на слѣдующій годъ.

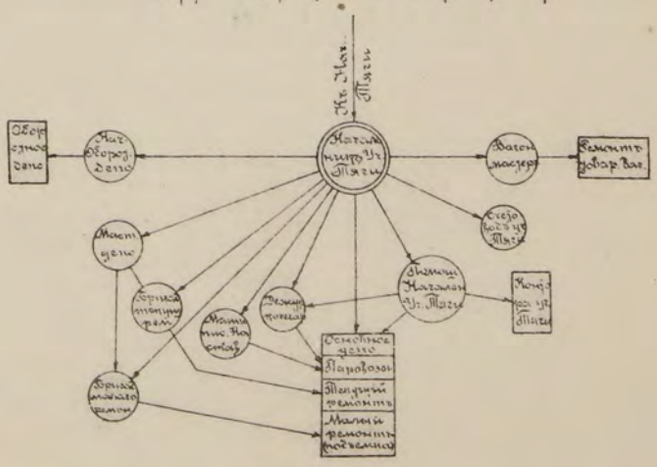
Канцелярія ведетъ регистрацію переписки по всѣмъ отдѣламъ (за исключеніемъ отдѣловъ паровознаго, техническаго и заказовъ, которые помѣщаются въ отдѣльномъ зданіи и потому имѣютъ собственную регистратуру), хранитъ всѣ дѣла и ведетъ всю собственную переписку нач. сл., а также всѣ дѣла по личному составу служащихъ сл. т.

За начальника тяги (подпись).

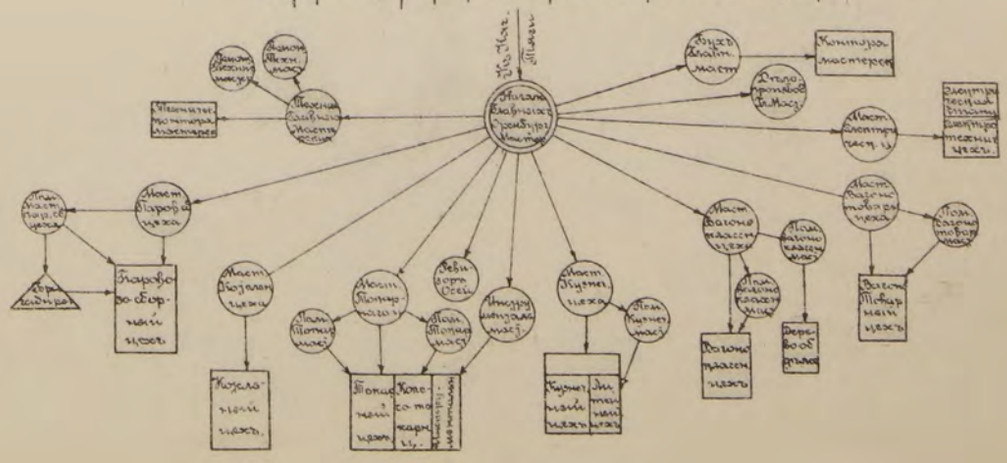
Структура Сл. Тяги.



Структура уч. Тяги.



Структура Гл. Оренбургск. Маст.



ДАННЫЯ,

представленныя управленіемъ Ташкентской ж. д. по вопросу объ урегулированіи теченія рѣки Сыръ-Дарьи.

ВЫПИСКА

изъ заключенія Комиссіи по переустройству искусственныхъ сооруженій.

Изъ расчета расходъ водъ черезъ промоину 1698 вер. опредѣлился въ количествѣ около 12,7 куб. саж. въ секунду и, оцѣнивая въ три съ половиной—четыре куб. саж. въ сек. расходъ черезъ прочія отверстія въ полотнѣ въ предѣлахъ затопленія полотна отъ Байсоринскаго арыка до 1708 вер., общій расходъ разлива въ указанныхъ предѣлахъ черезъ отверстія въ полотнѣ опредѣляется въ 16—17 куб. саж. въ сек. Произведенными же съемками двухъ поперечныхъ профилей протока Чіили ниже водокачки, выяснилось, что расходъ Чіили въ этомъ мѣстѣ не превышаетъ 14 куб. саж. въ сек. Принимая во вниманіе, что вблизи моста черезъ Чіили на разстояніи около 800 саж. отъ головы Чіили высокія воды не переливались черезъ берега, что ширина Чіили въ этомъ мѣстѣ не превышала 12—15 саж. и живое сѣченіе значительно стѣснено существующимъ мостомъ, можно полагать, что расходъ Чіили въ данномъ мѣстѣ если и превосходилъ 14 куб. саж., то не на много.

Сдѣланными нивеллировками на протяженіе 4.600 саж. въ предѣлахъ затопленія берега Чіили отъ вышеуказаннаго моста до бугровъ Кассансіинъ, явившихся, какъ было уже сказано, въ нѣкоторомъ родѣ водораздѣломъ для водъ разлива Сыръ-Дарьи, средняя глубина затопленія берега Чіили на протяженіи сихъ 4.600 саж. опредѣлилась въ 0,14 саж. Опредѣленная по формулѣ Рюльмана длина распространенія подпора разливной воды, принимая для расчета наибольшую глубину затопленія грунта у полотна 0,55 саж., составляетъ лишь двѣ съ половиной версты; посему глубину затопленія берега Чіили, отстоящаго отъ промоины на разстояніи 7.800 саж., можно принять за среднюю глубину не стѣсненнаго полотномъ жел. дороги потока разливной воды въ равномѣрномъ движеніи.

Принимая, засимъ, коэффиціентъ шереховатости мѣстности $n=0,035$, при уклонѣ мѣстности отъ головы арыка Соръ-Кудука до промоины—0,000.385, при указанной глубинѣ потока 0,14 саж., скорость потока опредѣляется въ 0,09—0,10 саж. въ сек., что даетъ общій расходъ водоразлива въ 60 куб. саж., каковой слѣдуетъ признать значительно преувеличеннымъ на основаніи слѣ-

дующихъ соображеній. Уклонъ высокихъ водъ вдоль Чіили, согласно нивеллировкамъ, опредѣленъ отъ головы Чіили до арыка Соръ-Кудукъ (3.600 саж.)—0,000267 на протяженіи 2500 саж. внизъ отъ Соръ-Кудука—0,000164. Для слѣдующаго промежуточнаго между двумя нивеллировками участка Чіили (4250 саж.)—0,000.405, далѣе уже вновь по нивеллировкѣ на протяженіи 1350 саж. передъ Актуганской плотиной—0,000.148 и на 3750 саж. внизъ отъ этой плотины—0,000.075. Полученный на 3-мъ участкѣ рѣки уклонъ 0,000.405—недостовѣренъ въ силу того, что на указанномъ участкѣ воды разлива наименѣе стѣснены: съ одной стороны расположена низина Джинтиль-Чекъ-Куль, съ другой—низины Шахтакуль, и объясняется затруднительностью опредѣленія отмѣтокъ высокихъ водъ по слѣдамъ въ особенности въ разсматриваемомъ, сильно размытомъ мѣстѣ Чіили отъ брода у бугровъ Кассансіинъ до головы Соръ-Кудука. Если принять для этой части рѣки нѣсколько уменьшенный противъ найденнаго уклонъ, уменьшивъ соотвѣтственно отмѣтку высокой воды у бугровъ Кассансіинъ и увеличивъ таковую въ началѣ слѣдующей за перерывомъ нивеллировки. При такомъ измѣненіи величина затопленія берега Чіили нѣсколько уменьшается, при чемъ величина расхода разлива понизится примѣрно до 30 куб. саж. въ сек., каковое количество, очевидно, могло быть сообщено разливу лишь р. Сыръ-Дарьей, а никакъ не р. Чіили, имѣвшей расходъ около 14 куб. саж. При стремленіи разливной воды по уклону 0,000.385 къ полотну часть ея въ размѣрѣ около 14—13 куб. саж. направлялась по низинѣ Джингиль-Чекъ-Куль мимо бугровъ Кассансіинъ обратно въ Чіили. Предположеніе объ обратномъ ходѣ воды въ Чіили подтверждается еще существующимъ нынѣ направленіемъ нижней части арыка Карабала вдоль бугровъ Кассансіинъ, такимъ же направленіемъ новаго потока изъ арыка Соръ-Кудукъ и въ томъ, что мѣстность между буграми Кассансіинъ и берегомъ Чіили до сего времени еще затоплена. На основаніи всего вышеизложеннаго можетъ быть установлено: что причиной усиленнаго подхода водъ лѣтомъ 1908 г. къ полотну на 1697—1708 верстахъ жел. дороги является не разливъ водъ протока Чіили, обильно притекающихъ въ него изъ Сыръ-Дарьи, вслѣдствіе разработки головы Чіили, усиленный въ отношеніи дѣйствія на желѣзнодорожное полотно прорывами Киргизскихъ бугутовъ, а непосредственный разливъ особо высокихъ водъ рѣки Сыръ-Дарьи текущаго года (какъ это усматривается изъ наблюденій водомѣрныхъ постовъ на рѣкѣ), происходившій и у мѣстности Ассары и прилегающей къ ней противъ 1712—1718 вер. желѣзной дороги, при чемъ разливы высокихъ водъ прошлыхъ лѣтъ не проявлялись у полотна, вслѣдствіе задержки ихъ брошенными нынѣ и разрушившимися ограждающими дамбами бывшей почтовой дороги. Причиной же

промыва полотна 26-го іюня сего года на 1698 вер. является отсутствіе въ полотнѣ достаточнаго отверстія для пропуска водъ разлива на низовую сторону полотна, скоплявшихся вслѣдствіе сего между полотномъ и Байсоринскимъ арыкомъ.

Въ виду сего, при невозможности для дороги устранить непосредственную причину разлива водъ у полотна слѣдуетъ признать необходимымъ для пропуска разливныхъ водъ Сыръ-Дарьи въ случаѣ подхода ихъ къ полотну желѣзной дороги устроить мостъ достаточнаго отверстія. Болѣе выгоднымъ въ отношеніи спуска воды (требуется сдѣлать прокопъ въ 600 куб. саж. съ 1698 вер. для отвода воды необходимо пересѣчь Аргинскій арыкъ) по отношенію слоя пропускаемой воды является устройство моста на 1700 вер. пик. 1440 (отмѣтка грунта 76,42). Разсчитывая мостъ на пропускъ воды, равной установившемуся расходу черезъ промоину 1698 вер. въ іюлѣ 1908 г. — 12,7 куб. саж. въ сек., при горизонтѣ воды съ верховой стороны полотна 77,00 (на 0,15 саж. ниже наблюдавшагося въ данномъ мѣстѣ въ 1908 году), и отверстіе его слѣдуетъ назначить въ 15 саж., при чемъ скорость по дну въ руслѣ моста не превзойдетъ 1 саж. въ секунду и величина пониженія горизонта воды къ выходу у моста будетъ около 0,14 саж.

При вышеуказанномъ горизонтѣ 77,00 ходъ водъ къ ст. Чіили съ верховой стороны полотна будетъ сдерживаться гребнями арыковъ Аргинскаго и Байсаринскаго, кои имѣютъ, какъ видно изъ профилей, отмѣтку верха не менѣе 77,00 и должны быть лишь отчасти усилены.

Мостъ при отв. 15 саж. выгоднѣе устроить въ 3 пролета по 5 саж., русло, углубленное на 0,30 с. ниже грунта, и конуса укрѣпить двойной каменной мостовой, съ верховой и низовой стороны устроить струенаправляющія дамбы, съ укрѣпленіемъ откосовъ ихъ камнемъ. Для отвода водъ безъ вреда для мѣстнаго населенія и избѣгая обратнаго подхода ея къ полотну, необходимо сдѣлать прокопъ до низинъ, какъ сказано выше, для чего слѣдуетъ произвести изысканія (по первоначальнымъ свѣдѣніямъ, объемъ прокопа около 600 куб. саж.). Полотно на мѣстѣ устройства моста (77,35) въ зависимости отъ высоты фермы моста, необходимо поднять до отмѣтки 78,05.

Подъемку полотна полагалось бы начать отъ горизонтальной площадки пикета 1445 уклономъ въ 0,003 на протяженіи 200 саж. до пикета 1441, далѣе поднять полотно горизонтально до совпаденія съ существующей горизонтальной площадкой 78,05, отъ пикета 1418 до пикета 1398, образовавъ такимъ образомъ площадку, длиною 2150 саж. Въ предѣлахъ затопленія полотно слѣдуетъ усилить бермами съ обѣихъ сторонъ насыпи на протяженіи 1698—1704 вер. пик. 1466—25 до 1399, при отмѣткѣ верха ихъ на 0,25 саж. надъ горизонтомъ самыхъ высокихъ водъ,

шириной по верху съ верховой стороны 1,50 саж и съ низовой 1,00 саж.

Въ связи съ устройствомъ коренного отвода водъ разлива съ 1698—1708 вер. путемъ постройки 15 саж. моста, переустройство прочихъ искусственныхъ сооруженій сихъ верстъ по сравненію съ проектомъ администраціи дороги представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Мосты на 1689, 1691 и 1693 верстахъ, черезъ каковые наблюдался обратный ходъ съ низовой стороны полотна на верховую водъ разлива, прошедшихъ черезъ промоину 1698 вер. при подпорѣ, доходившемъ до 0,25 саж. (горизонтъ высокой воды въ іюлѣ 1908 г.—76,00, 76,20 и 76,35, при отмѣткахъ лотковъ 75,45, 75,53 и 75,62 и полотна 76,50, 76,50 и 76,60), но русла коихъ цѣлы, перестраивать съ увеличеніемъ отверстій пока не слѣдуетъ, въ особенности при измѣнившихся условіяхъ прохода водъ черезъ полотно на 1698—1703 вер. и отвода его съ низовой стороны, ограничившись укрѣпленіемъ руселъ и конусовъ ихъ соотвѣтственно наблюдавшейся въ нихъ скорости теченія водъ.

Вопросъ объ увеличеніи отверстія моста черезъ Базарный арыкъ на 1695 вер. оставить пока открытымъ, впредь до опредѣленія точнаго количества воды, какое онъ долженъ пропускать для потребностей орошенія.

Мосты, отв. 0,50 саж., черезъ арыки Байсаринскій и Аргинскій не перестраивать, а ограничиться тщательнымъ укрѣпленіемъ руселъ и конусовъ и усиленіемъ гребней ихъ для защиты станціи Чіили.

Мостъ, отв. 1 саж., на 1698 вер. пик. 1465, расположенный возлѣ мѣста прорыва, работавшій лѣтомъ 1908 г. весьма сильно (въ руслѣ съ низовой стороны имѣется глубокая и значительныхъ размѣровъ яма), при подпорѣ до прорыва насыпи въ 0,25 саж. (при горизонтѣ воды въ іюлѣ 1908 г.—76,85), въ виду предполагаемаго преграждения доступа къ нему высокихъ водъ гребнями Аргинскаго арыка, надлежитъ лишь укрѣпить и исправить у него русло и конуса.

Мостъ, отв. 0,50 саж., черезъ арыкъ Нейманскій на пик. 1430—13, въ виду подъемки полотна на 0,60 саж. надлежитъ перестройкѣ на мостъ отв. 2 саж.

Замѣны мостами трубъ, пропускающихъ арыки: Бекташъ на 1703 вер. (діам. 0,70 саж.), Карабала на 1705 вер. (діам. 0,70 саж.) и Соръ-Кудукъ на 1708 вер. (діам. 0,56 саж.) производить не слѣдуетъ, ограничившись устройствомъ у таковыхъ шлюзовъ съ верховой стороны для предупрежденія работы трубъ полнымъ сѣченіемъ.

Оканчивая перечень переустройства полотна и искусственныхъ сооруженій въ раіонѣ разлива водъ р. Сыръ-Дарьи 1908 г.

въ цѣляхъ обезпеченія линіи желѣзной дороги отъ таковыхъ разливовъ, необходимо отмѣтить, что полотно ст. Чіили остается на низкой 76,60 сравнительно съ бывшимъ въ разстояніи версты съ небольшимъ отъ него горизонтомъ высокихъ водъ 76,85.

Территорія же станціи расположена еще ниже, а потому необходимо слѣдить за цѣлостью гребней арыковъ Аргинскаго и Байсаринскаго.

Помимо всего вышеизложеннаго, считается необходимымъ отмѣтить нѣкоторую слабость конструкціи деревяннаго временнаго моста на промоинѣ 1698 вер. Подкосныя сваи имѣются лишь въ количествѣ 4-хъ съ верховой стороны полотна, при 9 рядахъ пролетныхъ свай, съ низовой же стороны подкосныя сваи отсутствуютъ. Между тѣмъ, пролетныя сваи нарощены приблизительно на разстояніи 1,40 с. отъ подошвы рельса и требуютъ надежнаго бокового укрѣпленія.

Сравнительная слабость конструкціи заставляетъ производить движеніе черезъ мостъ со скоростью не свыше 4 верстъ въ часъ и съ пилотомъ. Усиленіе конструкціи моста необходимо признать безусловно желательнымъ.

Въ раіонѣ размыва, происшедшаго 3-го іюля с. г. на 1717 вер. и у станціи Тюменъ-Арыкъ—у. д намѣчена постройка новыхъ мостовъ—на 1715 верстѣ пик. 1291—отв. 3 саж.; 1717 вер. пик. 1275—25 саж.; на 1720 вер. пик. 1241 и 1723 вер. пик. 1214—по 15 саж.

Нач. отдѣленія сл. п. отверстіе новаго моста на 1717 вер. намѣчено въ 12 саж., и помимо прочихъ указанныхъ мостовъ, постройка еще моста, отв. 15 саженъ, на 1725 вер. пик. 1190. Постройка четырехъ послѣднихъ мостовъ большихъ отверстій вызывается, по объясненію нач. отдѣленія п., необходимостью пропуска на низовую сторону полотна зажорныхъ водъ р. Сыръ-Дарьи, подходящей вблизи станціи Тюменъ-Арыкъ крутымъ изгибомъ къ полотну на разстояніи до 1 вер. Разливъ высокихъ водъ р. Сыръ-Дарьи лѣтомъ с. г. вблизи станціи Тюменъ-Арыкъ, по показанію нач. участка п., можно подраздѣлить на два независимые раіона: подходъ воды къ промыву 1717 вер. и подходъ къ ст. Тюменъ-Арыкъ.

Къ мѣсту промывовъ на 1717 вер. (числомъ три, длиной 7,85 и 7,00 с., при чемъ первые два промыва почти сливаются) вода подошла непосредственно изъ рѣки Сыръ-Дарьи, перелившись надъ берегами и черезъ прорывы въ прибрежныхъ бугутахъ въ предѣлахъ отъ водокачки ст. Тюменъ-Арыкъ до головы протока Чіили. Къ полотну вода подошла сперва въ низинѣ на 1720 вер. (гдѣ вода стояла еще съ зимы) и, наполнивъ ее, перелилась черезъ гребни низины и пошла по уклону мѣстности параллельно полотну къ 1717 верстѣ, гдѣ скоплялась въ наиболѣе понижен-

ной точкѣ, промыла полотно, при отмѣткахъ грунта 79,15 и 78,61, полотна 80,40 и горизонта высокой воды 79,30; подпоръ въ промоинахъ достигалъ 0,10 саж.

На 1728—27 и 1726—25 верстахъ вверхъ по теченію р. Сыръ-Дарьи отъ ст. Тюменъ-Арыкъ зажорная вода стояла у полотна также съ зимы. Выступившая изъ береговъ высокая лѣтняя вода, заливъ мѣстность до 1730 вер., прорвала въ 5 мѣстахъ дамбу или бугутъ, ограждающую территорію станціи, идущую отъ полотна на 1724 вер. почти до самой рѣки и примыкающую тамъ къ гребню новаго Тюменъ-Арыка. Для спасенія станціи съ верховой стороны полотна въ гребнѣ новаго Тюменъ-Арыка былъ сдѣланъ прокопъ для спуска воды въ арыкъ; въ виду же переполненія послѣдняго водой съ низовой стороны полотна, киргизами былъ сдѣланъ прокопъ другого гребня арыка, и водѣ была предоставлена возможность разливаться по мѣстности, что отчасти облегчило положеніе полотна на 1720 вер., въ виду уменьшенія благодаря подошедшей съ низовой стороны водѣ разности горизонтовъ воды у полотна.

Произведенными осмотрами мѣстности, а также съемками и нивеллировками выяснилось, что высокія воды р. Сыръ-Дарьи, переливавшіяся черезъ низменные берега ея и прорывы въ прибрежныхъ бугутахъ въ различныхъ мѣстахъ на протяженіи отъ водокачки до головы Чіили, подраздѣлялись на два бассейна— отъ водокачки до головы древняго Тюменъ-Арыка и отъ указанной головы внизъ по теченію, при чемъ воды разлива второго бассейна направлялись къ протоку Каттакисекъ (мимо бугра того же наименованія) обратно въ Чіили, имѣя болѣе короткій путь по сравненію съ путемъ воды на рѣкѣ. Воды же разлива первымъ изъ названныхъ двухъ бассейновъ, направляясь къ полотну, скоплялись въ пространствѣ между ж. д. и гребнемъ древняго Тюменъ-Арыка, и, прорвавъ послѣдній, подошли къ наиболѣе пониженной точкѣ мѣстности на 1717 вер., гдѣ и произвели промывъ полотна.

Что касается раіона затопленія самой станціи, то выяснилось, что воды разлива подошли къ полотну на 1724—30 вер. непосредственно черезъ берега Сыръ-Дарьи и прорывы въ бугутахъ по нимъ, при чемъ наполнили озера Караскулъ и Джетыкулъ, появляющіяся время отъ времени въ зависимости отъ наполненія ихъ водами р. Сыръ-Дарьи и служащія для цѣлей орошенія по пропуску ихъ на другую сторону полотна арыками тѣхъ же названій. По прорывѣ же вышеописаннаго желѣзнодорожнаго бугута—затопили территорію станціи.

Переходя къ вопросу о переустройствѣ искусственныхъ сооруженій разсматриваемаго участка, слѣдуетъ указать, что взамѣнъ устройства новыхъ мостовъ на 1717 вер. отв. 25 саж., 1720 и 1723 в.в., отв. по 15 саж., воду разливовъ р. Сыръ-Дарьи

возможно не допустить къ полотну и станціи Тюменъ-Арыкъ. Для сего необходимо построить бугутъ въ разстояніи 200—250 саж. отъ берега р. Сыръ-Дарьи на протяженіи между гребнями древняго и стараго Тюменъ-Арыка около 1500 саж., длиною и высотою сообразно съ высотою самыхъ высокихъ водъ съ добавленіемъ 0,50 саж. въ запасъ. Въ поперечной профили бугуту слѣдуетъ придать ширину по верху 2 саж., десятерной откосъ въ сторону рѣки, тройной откосъ съ незаливаемой стороны. Подъ основаніемъ проектируемой дамбы слѣдуетъ устроить, въ виду легкой водопроницаемости мѣстнаго грунта, шпунтъ изъ лучшаго грунта, размѣромъ 0,60 × 0,60 саж. Общее количество земляныхъ работъ по устройству бугута (со шпунтомъ) опредѣляется примѣрно въ 6400 куб. саж. Такимъ образомъ предохраняется отъ намоканія водой, что неустранимо при мостахъ. Устроенный же при постройкѣ ж. д. для огражденія территоріи станціи Тюменъ-Арыкъ—бугутъ отъ гребня стараго Тюменъ-Арыка до желѣзнодорожнаго полотна на 1724 вер. слѣдуетъ усилить, придавъ ему размѣръ по верху и уклонъ откосовъ одинаковый, съ вновь проектируемымъ по берегу Сыръ-Дарьи и поднявъ его до отмѣтки на 0,50 саж. выше горизонта самыхъ высокихъ водъ. При описанномъ устройствѣ указанныхъ бугутовъ, гребни Тюменъ-Арыковъ стараго и древняго должны будутъ также служить огражденіемъ полотна ж. д. отъ затопленія высокими водами Сыръ-Дарьи. Оба арыка устроены солидно, долгое время они бездѣйствуютъ.

Для осуществленія настоящаго проекта желательно передать указанные арыки въ вѣдѣніе у. Ташкентской ж. д. при полномъ обезпеченіи мѣстныхъ жителей въ пользованіи арыками для орошенія мѣстности. Для спуска на низовую сторону полотна случайныхъ водъ огражденнаго пространства—водосбросовъ отъ орошенія, водъ отъ случайнаго прорытія бугутовъ, дождевыхъ водъ,—между гребнями древняго и новаго Тюменъ-Арыковъ на 1720 вер. въ наиболѣе пониженной точкѣ (пик. 1247) слѣдуетъ устроить мостъ, назначивъ отверстіе его безъ расчета въ 5 саж. Съ низовой стороны полотна слѣдуетъ насыпать бермы, бермамъ же верховой стороны придать пологій откосъ (меньше 1 : 1½) до 1 : 10.

Въ случаѣ же если ж. д. не удалось получить въ свое вѣдѣніе бугуты древняго и стараго Тюменъ-Арыковъ, то слѣдуетъ предвидѣть устройство моста на 1717 вер., назначивъ отверстіе его по расчету на пропускъ воды въ количествѣ, равномъ расходу черезъ промоины 1717 вер. 11,65 куб. саж. въ секунду.

Устройство проектированнаго на 1715 вер. пик. 1291 моста, отверстіемъ три саж., не представляется пока необходимымъ, какъ за высокимъ расположеніемъ моста, такъ и потому, что воды въ мостѣ можетъ и не быть за прегражденіемъ доступа

ей и верховой сторонѣ полотна отъ 1724 до 1704 вер. при устройствѣ вышеописанныхъ дамбъ у берега Сыръ-Дарьи и пр. Вопросъ же, будетъ ли существовать подходъ воды къ полотну съ низовой стороны и гдѣ именно, необходимо изслѣдовать.

Наконецъ, на 1725 верстѣ пик. 1190, гдѣ предположено нач. отдѣленія сл. п. устройство моста, отв. 15 саж., для пропуска зажорныхъ водъ слѣдуетъ признать цѣлесообразнымъ устройство моста малаго отверстія, главнымъ образомъ для пропуска водъ, протекающихъ непосредственно изъ Сыръ-Дарьи или черезъ озера Джетыкулъ и Караскулъ. Отверстіе моста возможно назначить въ 2 саж. въ видахъ удобства прогона скота и малой разницы въ стоимости фермъ 2 и 1 саж.

Предварительно постройки настоящаго моста, необходимо сдѣлать изысканія для опредѣленія хода воды съ низовой стороны полотна.

Независимо обсужденія вопроса объ искусственныхъ сооруженіяхъ въ раіонѣ вблизи ст. Тюменъ-Арыкъ, вышеуказанная комиссія считаетъ долгомъ обратить вниманіе на необходимость регулировки берега рѣки Сыръ-Дарьи, въ крутомъ изгибѣ ея противъ станціи Тюменъ-Арыкъ въ виду размыванія его и разстоянія полотна ж. д. отъ рѣки около одной версты. Въ цѣляхъ регулировки является желательнымъ укрѣпленіе его съ устройствомъ полузапрудъ.

Копія журнала техническаго совѣщанія Управленія желѣзныхъ дорогъ по техническому отдѣлу отъ 13 апрѣля 1909 г. № 80.

СЛУШАЛИ:	ПОСТАНОВИЛИ:
Рапортъ Начальника Ташкентской ж. д. отъ 26 марта с. г. № 3490 по вопросамъ, связаннымъ съ расцѣнкою работъ по огражденію полотна дороги отъ размывовъ водами р. Сыръ-Дарьи. На основаніи всего вышеизложеннаго Техническій отдѣлъ полагалъ бы: 1) Оставить открытымъ вопросъ о постройкѣ новаго моста на 1219 вер. впредь до указанія опыта, такъ какъ представленныя данныя не подтверждаютъ неотложной необходимости въ устройствѣ моста, а также въ виду какъ невозможности понизить устройствомъ моста горизонтъ водъ озера Камышлы-Башъ у полотна, такъ и въ виду проектируемаго уже усиленія полотна противъ намоканія и фильтраціи устройствомъ пологихъ откосовъ въ 1/10, при наличіи уложенныхъ подъ верхнимъ строеніемъ пути двухъ трубъ, діаметромъ 0,30 саж. выравнивающихъ при большихъ напорахъ горизонтъ воды съ обѣихъ сторонъ полотна. 2) Принять къ свѣдѣнію заявленіе о необходимости подъема полотна на 1444-45 вер., въ зависимости отъ вновь наблюдавшагося горизонта высокихъ водъ.	Имѣя въ виду: 1) что, по наблюденіямъ при зажорѣ въ мартѣ с. г. у ст. Тюмень-Арыкъ повышенію на 0,10 саж. горизонта высокихъ водъ у водокачки на р. Сыръ-Дарьѣ, противъ горизонта бывшаго въ іюнѣ п. г. соотвѣтствуетъ (при существующемъ временномъ мостѣ) повышеніе въ 0,40 саж. горизонта водъ разлива у полотна дороги на 1717 верстѣ противъ горизонта тѣхъ же водъ въ іюнѣ п. г. и нельзя отрицать возможности появленія въ будущемъ большихъ, чѣмъ на означенныя 0,10 саж. повышеній горизонта высокихъ водъ на р. Сыръ-Дарьѣ, при соотвѣтственно большихъ повышеніяхъ горизонта воды у полотна дороги, — устройство огрождающей прибрежной плотины у ст. Тюмень-Арыкъ, между древнимъ и старымъ руслами Арыка, независимо отъ мотивовъ, изложенныхъ въ докладѣ Техническаго Отдѣла, выгодно еще и въ томъ отношеніи, что, имѣя запасъ по высотѣ противъ горизонта самыхъ высокихъ изъ наблюденныхъ до сихъ поръ водъ въ 0,50 саж., плотина эта легко можетъ выдержать нѣкоторое повышеніе горизонта означенныхъ водъ рѣки (даже на 0,20 саж.), и легко допу-

СЛУШАЛИ:	ПОСТАНОВИЛИ:
3) Признать не подлежащимъ новому обсужденію вопросъ объ увеличеніи отверстія 1 саж. моста на 1698 вер. вблизи ст. Чіили, за разрѣшеніемъ его по журналу Техническаго Совѣщанія отъ 6 февраля с. г. № 34 и отсутствіемъ новыхъ данныхъ со стороны Управленія Ташкентской дороги.	скаетъ усиленіе подсыпкой; тогда какъ постоянный мостъ опредѣленнаго отверстія, въ данномъ случаѣ, не будетъ въ состояніи безъ сильныхъ поврежденій пропустить подошедшія къ полотну желѣзной дороги воды разлива рѣки, при повышеніи уровня ихъ противъ принятаго при расчетѣ отверстія на 0,40 саж. увеличеніе же отверстія его потребуетъ значительныхъ затратъ;
4) Имѣя въ виду, что одобренное тѣмъ же журналомъ Техническаго Совѣщанія огражденіе полотна дороги отъ размывовъ въ раіонѣ ст. Тюмень — Арыкъ устройствомъ прибрежной плотины является съ технической стороны болѣе предпочтительнымъ, въ силу чрезвычайной водопроницаемости мѣстнаго грунта, и что лишь въ случаѣ отказа администраціи края въ передачѣ желѣзной дорогѣ заброшенныхъ руселъ Тюменъ-Арыка явится необходимость въ устройствѣ на 1717 верстѣ надлежащаго отверстія моста, а также что съ финансовой стороны варіантъ Управленія дороги является равноцѣннымъ по стоимости работамъ по заключеніямъ Комиссіи инж. Домбровскаго, — признать, что не усматривается достаточныхъ основаній къ измѣненію одобреннаго плана работъ по огражденію полотна отъ размывовъ въ раіонѣ ст. Тюменъ-Арыкъ.	2) что не представляется настоятельной необходимости въ постройкѣ моста на 1219 вер. впредь до указанія опыта, въ виду проектируемаго значительнаго усиленія полотна и при наличіи уложенныхъ подъ верхнимъ строеніемъ трубъ отв. 0,30 саж., выравнивающихъ при большихъ напорахъ горизонтъ воды по обѣ стороны полотна на высоту 0,02—0,03 въ сутки;
5) Предложить Начальнику дор. озаботиться установленіемъ постояннаго наблюденія	3) что къ измѣненію предположеній Комиссіи 1908 г. относительно моста отв. 1 с. на 1698 в. вблизи мѣста размыва и проектированнаго моста отв. 2 с. на 1725 вер. не представляется основаній.
	Техническое Совѣщаніе постановило: одобрить заключеніе настоящаго доклада Техническаго Отдѣла, признавъ при этомъ, въ виду соображеній, изложенныхъ выше въ пунктѣ 1, цѣлесообразнымъ не строить пока постоянный мостъ на 1700 вер., а также и мостъ

СЛУШАЛИ:	ПОСТАНОВИЛИ:
за колебаніемъ уровня водъ Аральскаго моря, въ цѣляхъ выясненія вопроса о наибольшемъ возможномъ поднятіи уровня водъ его, и обезпеченія отъ затопленія участка дороги у ст. Аральское—Море, и доставленіемъ документальныхъ, по возможности, и провѣренныхъ данныхъ относительно наивысшаго уровня моря, указаннаго въ докладѣ Совѣту Управленія дороги отъ 24 марта с. г. № 459, 6) Предложить Начальнику дороги ускорить представленіемъ запрошенныхъ соображеній объ организаціи постояннаго, наравнѣ съ искусственными сооруженіями полотна дороги, надзора за водоограждающими сооруженіями его, расположенными въ сторонѣ отъ дороги. Подписали: За Управляющаго Техническимъ Отдѣломъ, Инженеръ *Н. Бугуславскій.* Дѣлопроизводитель Инженеръ *Вознесенскій*, Инж. *Ив. Егоровъ.*	на 1717 вер., проектированный на случай несогласія администраціи края на передачу старыхъ руселъ Тюмень-Арыка Ташкентской дорогѣ, укрѣпивъ надлежащимъ образомъ конструкцію существующихъ временныхъ деревянныхъ мостовъ на 1698 и 1717 в.в. и, очистивъ, въ цѣляхъ предупрежденія подмыва, русла подъ сими мостами до уровня грунта отъ сдѣланныхъ, для увеличенія устойчивости мостовъ осенью 1908 г., земляныхъ засыпокъ и укрѣпивъ русла надлежащимъ образомъ. Подписали: *А. Домбровскій, К. Губеръ, Ф. Галицинскій, С. Щепотьевъ.* На подлинномъ резолюція г. Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ: „Согласенъ“. 22/IV. Подписалъ: *Козыревъ.*

Копія особаго мнѣнія къ заключеніямъ комиссіи по 14 участку сл. п.

Управленіе Ташкентской дороги проектировало постройку 5 с. моста на 1.611 верстѣ въ виду значительнаго количества воды, подходившей къ полотну дороги въ 1907 и 1908 годахъ и производившей напоръ на насыпь до 0,42 с. Такъ какъ комиссія признаетъ необходимымъ поставить дополнительный мостъ на 1.609 вер., находящейся въ тѣхъ же условіяхъ, что и 1.611 вер., то управленіе Ташкентской дороги поддерживаетъ необходимость постройки новаго мостового отверстія. Не возражая противъ теоретическаго способа предохраненія дороги отъ подхода къ ней воды посредствомъ ограждающихъ плотинъ, управленіе считаетъ необходимымъ обезпечить полотно соотвѣтственными искусственными сооруженіями такъ, чтобы полотно не подвергалось разрушенію безъ устройства предохранительныхъ дамбъ вдали отъ линіи, такъ какъ надзоръ за ними затруднителенъ, а въ случаѣ поврежденія ихъ или киргизами или водами, подходъ воды къ полотну возобновится. Примѣняя тѣ же разсужденія, необходимость возведенія моста на 1.614 вер. поддерживается.

Постройку моста на 1.643 вер. управленіе дороги признаетъ необходимымъ, а потому полагаетъ оставить этотъ вопросъ открытымъ впредь до полученія болѣе подробныхъ данныхъ.

Управленіе дороги проектировало первоначально устройство двухъ мостовъ одного на 1.699 вер. и другого на 1.698 вер., чтобы мосты эти могли перехватывать всю воду въ то время, когда она начинаетъ подходить къ полотну во время разлива р. Сыръ-Дарьи. Впослѣдствіи было предположено устройство одного мостового отверстія на 1.698 вер. ради экономіи въ расходахъ и хотя отверстію моста можно было придать величину 15 с., но предположено было сдѣлать 18 с. для запаса на случай болѣе высокаго горизонта р. Сыръ-Дарьи не уловленнаго до сего времени. Комиссія находитъ возможнымъ устройство одного моста на 1.700 вер. отв. 15 с. въ болѣе повышенной точкѣ грунта, чѣмъ на 1.698 вер. на мѣстѣ прорыва насыпи, находя, что до 1.698 вер. воды разлива р. Сыръ-Дарьи не достигнутъ, такъ какъ онѣ будутъ отведены мостами 1.700 вер., а частью излишекъ будетъ поддержанъ берегами Аргинскаго Арыка, весьма важнаго для мѣстныхъ жителей, а потому подвергающемуся внимательному надзору за его цѣлостью со стороны мѣстныхъ жителей. Противъ этого слѣдуетъ указать на то, что подходъ воды къ 1.698 вер., задержанный отъ прорыва на низину ст. Чіили гребнями Байсаринскаго арыка, на которомъ работало нѣсколько десятковъ подводъ землекоповъ, произошелъ именно отъ того, что вода пошла поперекъ Аргинскаго арыка, испортивъ его во многихъ мѣстахъ и мѣстные жители не могли этому воспрепятствовать. Ежели устроить мостъ на 1.700 вер., то онъ приметъ въ себя часть воды, идущей изъ

Сыръ-Дарьи по мѣстности, лежащей выше моста, но зато вся вода, находящаяся между 1.700 вер. и 1.698 вер. неминуемо направится къ мостику въ 1 с. возлѣ прорыва этого года и можетъ разрушить его, такъ какъ нынче когда въ 50 с. отъ него работалъ прорывъ, пропуская ежедневно около 1.000.000 куб. саж. воды въ сутки, мостъ этотъ, какъ констатировала комиссія, работалъ чрезмѣрно и подферм. площ. его залита была на 0,15 с. Края бугутовъ Аргинскаго арыка были залиты сплошь. Наблюдая теченіе воды во время разлива ея, видно было, что она шла не только вдоль насыпи, какъ указываетъ комиссія, поперекъ Аргинскаго арыка, но и между Аргинскимъ и Байсаринскимъ арыками наклонно къ полотну. Поэтому управленіе Ташкентской дороги настаиваетъ на необходимости постройки дополнительнаго моста на 1.698 вер. взамѣнъ прорыва отверстіемъ отъ 3 до 5 саж. въ дополненіе къ существующему 1 с. или перестроить этотъ послѣдній въ мостъ отверстіемъ отъ 3 до 6 с. съ 3 саж. пролетами, дабы излишне не повышать полотна. Устройство этого моста дастъ возможность уничтожить скопленіе воды у Байсаринскаго арыка и опасность прорыва его съ затопленіемъ. Мѣсто болѣе удобнаго возведенія моста указано самой природой. Къ этому слѣдуетъ еще добавить то, что вся эта мѣстность культурная и расположеніе оросительныхъ канавъ и гребней береговъ ихъ постоянно мѣняется, что, въ свою очередь, измѣняетъ направленіе прибылыхъ водъ.

Что касается до слабости конструкціи деревяннаго временнаго моста, возведеннаго на мѣстѣ прорыва 1698 вер., то управленіе дороги считало его совершенно прочнымъ на то время, пока онъ будетъ дѣйствовать до постройки постояннаго моста, и такъ какъ нынѣ выясняется болѣе продолжительная служба этого моста до постройки новаго, то управленіемъ дороги приступлено къ усиленію его конструкціи, послѣ чего онъ будетъ вполнѣ солиднымъ сооруженіемъ.

Относительно устройства мостового отверстія на 1.717 вер., по расчету количества попадавшей въ промоину воды, управленіе Ташкентской дороги считаетъ его неотложнымъ, признавая какъ сложность владѣнія цѣлой системой арыковъ, разрываемыхъ и возобновляемыхъ мѣстными кочевниками, такъ и тѣмъ, что устройство защитной плотины, съ уплотненіемъ ея водою при возведеніи длиною 1.500 с. и постояннымъ надзоромъ за нею, обойдется вѣроятно въ ту же сумму, что и постройка моста съ тою лишь разницей, что мостъ обезпечитъ во всякое время движеніе поѣздовъ по дорогѣ, не обращая вниманія на разливъ Сыръ-Дарьи а плотина этого не обезпечитъ, ибо будетъ находиться во власти доброй воли киргизовъ. Кромѣ того, ремонтъ плотины изъ слабаго солонцеватаго грунта, расположенной частью вдоль вогнутаго берега Сыръ-Дарьи при разлитіи ея и скорости

теченія до 6 футъ въ 1″, будетъ представлять собою значительный ежегодный расходъ, не окупающій собою единственной затраты на мостъ. Сама комиссія признаетъ необходимымъ постройку моста, если не удастся испытать дорого стоющую плотину. Съ увѣренностью можно сказать, что вопросъ о мостѣ возникнетъ опять скоро, такъ какъ старый Тюменъ-Арыкъ опять будетъ гдѣ-нибудь прорванъ, а вслѣдъ затѣмъ вода появится у полотна на 1.717 в. Точно такимъ же образомъ является необходимость въ устройствѣ мостовъ на 1.720 и 1.723 вер. Регулировка рѣки Сыръ-Дарьи необходима не только въ лукѣ близъ станціи Тюменъ-Арыкъ, но во всѣхъ тѣхъ ея излучинахъ, гдѣ можетъ явиться возможность сильнаго размыва береговъ и приближенія къ старорѣчьямъ. Для этого слѣдуетъ произвести соотвѣтственныя изысканія.

Подлинное за надлежащими подписями.

СВѢДѢНІЯ

о производительности работъ Оренбургскихъ главныхъ мастерскихъ за 1909 и 1910 гг. (съ 1 января по 1 сентября).

	1909 г.	1910 г.	
1. а) Число выпущенныхъ изъ капитальнаго ремонта:			
паровозовъ	33	57	
тендеровъ	32	54	
б) Средняя стоимость капитальнаго ремонта:			
паровоза	5.928,11	6.071,50	
тендера	1.236,89	1.327,51	
в) Стоимость капитальнаго ремонта паровоза и тендера по классамъ:			
А. (ставка 9500 руб).	—	—	
Б. „ 7500 „	—	8.278,13	Составлено актовъ на дополнительныя работы на 10.214 р. 08 к., но кредитъ по нимъ еще не разрѣшенъ, по разрѣшеніи же перерасхода не будетъ.
В. „ 6500 „	—	6.589,26	
безъ опредѣленія класса.	—	8.014,02	
За 8 мѣсяцевъ перерасходовано противъ разрѣшеннаго кредита	—	4.513,07	
г) Средній простой въ капитальномъ ремонтѣ паровоза съ тендеромъ . .	5 м. 11 д.	3 м. 21 д.	
2. а) Число выпущеныхъ изъ случайнаго ремонта:			
паровозовъ	—	2	
тендеровъ	—	1	
б) Средняя стоимость случайнаго ремонта:			
паровоза	—	2.472,57	
тендера	—	101,74	

	1909 г.	1910 г.	
3. а) Число выпущенныхъ изъ капитальнаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ:	49	33	
Изъ нихъ: служебныхъ	11	13	
I класса	—	1	
II „	2	—	
IV „	27	3	
I/II „	—	1	
Санитарныхъ	3	2	
Причтовыхъ	—	1	
Почтовыхъ	—	2	
Арестантскихъ	—	5	Кредитъ на капитальный ремонтъ:
Багажныхъ	6	6	
б) Средняя стоимость капитальнаго ремонта пассажирскаго вагона . . .	1.650,84	1.403,39	I, II, I/II кл. и служебные четырехосные 4200 р. четырехосн.;
Изъ нихъ: служебнаго	2.403,00	2.963,40	III кл. арест. и санитарн. . . . . 2600 „
I класса	—	3.719,18	Багажные . . 2000 „ Почтовые . . . 3500 „
I/II „	—	3.677,74	Ваг.-церковь . 3000 „ трехосные:
III „	1.968,32	—	I, II, I/II и служебные . . . . 3000 р.
IV „	815,36	889,48	III кл. арест. и санит. . . . . 2000 „
Санитарнаго	—	4.037,40	Багажные . . 1500 „ IV класса двухосные . . . . . 900 „
Причтоваго	—	4.179,18	
Почтоваго	—	2.872,87	
Арестантскаго	—	1.211,99	
Багажнаго	561,30	1.022,19	
II класса	3.156,41	—	
Сдѣлано сбереженій за 8 мѣсяцевъ	—	8.443,96	
4. а) Число выпущенныхъ изъ средняго ремонта пассажирскихъ вагоновъ:	73	46	
Изъ нихъ: Служебныхъ	1	1	
Столовая	—	1	
I класса	7	1	

	1909 г.	1910 г.
I/I класса	7	6
II „	17	2
III „	40	24
IV „	1	4
Багажныхъ	—	5
Почтовыхъ	—	2
б) Средняя стоимость средняго ремонта пассажирскаго вагона	663,98	842,21
Изъ нихъ: Служебнаго	439,07	861,13
Столовой	—	994,37
I класса	591,86	1.126,02
I/II „	782,03	1.077,66
II „	650,14	997,21
III „	684,15	859,77
IV „	178,25	210,62
Багажнаго	—	744,46
Почтоваго	—	1.050,13
Сдѣлано сбереженій за 8 мѣсяцевъ	—	2.068,97
5. а) Число выпущенныхъ изъ случайнаго ремонта пассажирскихъ вагоновъ .	—	6
Изъ нихъ: II класса	—	3
III „	—	3
б) Средняя стоимость случайнаго ремонта пасажирскаго вагона	—	442,18
Изъ нихъ: II класса	—	625,11
III „	—	229,24
Перерасходъ	—	137,11
6. а) Число возобновленныхъ товарныхъ вагоновъ.	62	83
Изъ нихъ: крытыхъ	53	80

	1909 г.	1910 г.	
платформъ	7	3	
цистернъ	2	—	
б) Исправленіе разбитыхъ и случайный ремонтъ товарныхъ вагоновъ. . . .	52	94	
Изъ нихъ: крытыхъ	26	54	
платформъ	21	18	
цистернъ	4	22	
полувагоновъ	1	—	
в) Средній расходъ на ремонтъ возобновленныхъ товарныхъ вагоновъ .	519,09	618,35	
Изъ нихъ: крытыхъ	542,28	626,53	
платформы	400,28	400,14	
цистерны	293,65	—	
г) Средній расходъ на ремонтъ разбитыхъ и случ. рем. товарнаго вагона .	192,66	158,27	
Изъ нихъ: крытаго	163,33	166,08	
платформы	204,98	126,27	
цистерны	147,70	155,82	
Противъ разрѣшенной смѣты сдѣлано сбереженій	—	652,27	
д) Число выпущенныхъ изъ періодическаго ремонта товарныхъ вагоновъ	1.015	2.048	
е) Смѣнено крышъ крытыхъ вагоновъ .	252	748	Ставка на періодическій осмотръ: крытый, фруктов., ледникъ, теплушка, бригадный и лавка по 80 рублей; платф. цистер., полувагон. по 70 рублей. Возобновленіе крыши 30 рублей.
ж) Средній расходъ на періодическій осмотръ товарныхъ вагоновъ . . .	—	73,61	
Противъ ставки сдѣлано за 8 мѣсяцевъ сбереженій	—	29.697,34	
7. Число отремонтованныхъ колесныхъ паръ:			
паровозныхъ	439	484	
тендерныхъ	268	243	
вагонныхъ	2.261	2.329	

	1909 г.	1910 г.	
Средняя стоимость ремонта одной пары:			
паровозной	74,04	27,10	
тендерной	25,92	9,41	
вагонной	15,31	5,70	
8. Среднее число мастеровыхъ и рабочихъ .	1.170	1.466	
Изъ нихъ: мастеровыхъ	142	162	
учениковъ	51	50	
рабочихъ	158	212	
Средній мѣсячный заработокъ ихъ (съ выгодой): мастерового	44,75	50,33	Поден. плата въ 1910 г.
помощника мастерового .	26,85	32,27	Слесаря отъ 72 к. до 1 р. 98 к.
ученика	13,45	18,60	Рессорщика отъ 1 р. 23 к. до 2 р. 25 к.
рабочаго	26,50	28,68	Чернорабочаго отъ 63 к. до 72 к.
Средній % заработка по сдѣльнымъ работамъ:			Столяра отъ 72 к. до 1 р. 53 к.
Мастерового	98,59	127,59	Плотника отъ 81 к. до 1 р. 26 к.
Помощника мастерового . . .	113,25	137,55	Литейщика отъ 72 к. до 1 р. 71 к.
Ученика	97,03	136,42	Кузнеца отъ 72 к. до 1 р. 53 к.
Рабочаго	73,96	96,43	Мѣдника отъ 70 к. до 1 р. 98 к.
9. Количество изготовленныхъ издѣлій (въ пудахъ):			
Чугунныхъ	17.866	6.387	
Мѣдныхъ	2.847	4.290	
Желѣзныхъ	14 533	12.000	
10. Штатъ конторскихъ служащихъ главныхъ Оренбургскихъ мастерскихъ:			
Бухгалтерія:			
Бухгалтеръ	—	1	
Старшій счетоводъ	—	1	

	1909 г.	1910 г.	
Счетоводы	—	8	
Конторщики	—	5	
Канцелярія:			
Письмоводитель	—	1	
Конторщики	—	4	
Переписчики	—	2	
Цеховыя конторы:			
Табельщики	—	12	
Конторщики	—	11	
Кладовщики	—	7	
Поденные конторщики-кладовщики	—	6	Разрѣшено Совѣтомъ Управленія.

ВѢДОМОСТЬ

паровозовъ и вагоновъ, выпущенныхъ изъ ремонта главныхъ Оренбургскихъ мастерскихъ Ташкентской жел. дороги (съ года перехода мастерскихъ въ эксплоатацію).

РОДЪ РЕМОНТА.	1905 г.			1906 г.			1907 г.			1908 г.			1909 г.			Съ 1 января по 10 октяб. 1910 г.		
	Паровозы.	Вагоны.		Паровозы.	Вагоны.		Паровозы.	Вагоны.		Паровозы.	Вагоны.		Паровозы.	Вагоны.		Паровозы.	Вагоны.	
		Пас.	Тов.		Пас.	Тов.		Пас.	Тов.		Пас.	Тов.		Пас.	Тов.		Пас.	Тов.
Большой	—	—	—	1	4	13	19	7	88	32	25	77	53	76	85	64	40	50
Среній	—	—	—	21	2	—	7	3	—	16	11	—	1	115	26	—	55	131
Малый	—	63	431	—	—	2002	1	30	999	8	50	1103	7	5	189	—	—	255
Періодическій	—	—	135	—	108	536	—	144	838	—	125	1198	—	9	1990	—	—	2359
Случайный	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	6	—
ИТОГО	—	63	566	22	114	2551	27	184	1925	56	211	2378	61	205	2290	67	101	2795

СРАВНИТЕЛЬНАЯ ВѢДОМОСТЬ

стоимости текущаго ремонта паровозовъ, расхода топлива, пробѣга паровозовъ, сдѣльныхъ и сверхурочныхъ работъ, заработка при сдѣльныхъ работахъ, преміи за сбереженіе топлива и цѣны топлива по 7 уч. сл. тяги Ташкентской жел. дороги за январь—сентябрь включительно 1908, 1909 и 1910 г.г.

ГОДЫ.	Пробѣгъ паровозовъ.	Текущій ремонтъ паровозовъ.			Топливо въ пуд. (нефть).	На 100 пар.-верстъ.		Премія.	Номенклатур. цѣна нефти.	% отношеніе.		Средній % заработ. (прибл.) при сдѣльныхъ работахъ.	ПРИМѢЧАНІЯ.
		Деньгами.	Матеріаломъ.	Итого.		Ремонтъ.	Топливо.			Сдѣльныхъ работъ.	Сверхуроч. работъ.		
1908 г. . .	845.684	31.693,28	15.850,98	47.544,26	583.482,00	5,62	69 п.	—	45½ к.	—	—	—	[1]) Оказалось возможнымъ сличить лишь за мартъ — іюнь включительно 1909 и 1910 г.г.
1909 г. . .	1.027.396	25.235,66	11.266,40	36.502,06	645.059,00	3,55	62,78	[1])2.558,26	36½	[2]) 40	12	44	[2]) Данныя послѣднихъ 3-хъ графъ взяты только за первые 7 мѣсяц. 1909 и 1910 гг.
1910 г. . .	1.274.124	29.722,95	8.899,64	38.622,59	665.954,00	3,03	52,26	10.022,71	34½	39	12	46	

Свѣдѣнія о средней нагрузкѣ поѣздовъ.

	1907 г.	1908 г.	1909 г.	За 8 мѣсяц. 1910 года.
I. Поѣздо-верстъ:				
1) Пассажирскихъ и служебныхъ	1.871.797	2.462.233	3.392.918	2.133.439
2) Воинскихъ	111.139	154.815	148.988	65.740
3) Товарныхъ	5.830.180	6.157.174	6.504.836	4.935.566
Итого товарн. и воинск. (2+3) .	5.941.319	6.311.989	6.653.824	5.001.306
4) Хозяйственныхъ	298.619	334.537	335.205	237.352
Итого товарн., воинск. и хоз. (2+3+4) .	6.239.938	6.646.526	6.989.029	5.238.658
Итого поѣздовъ	8.111.735	9.108.759	10.381.947	7.372.097
II. Пудо-верстъ (тысячи):				
5) Въ поѣздахъ коммерческаго движенія (считая воинскій багажъ и грузы пассажирской, большой и малой скорости и хозяйственные)	67.693.850	71.995.489	83.255.334	—
6) Въ хозяйственныхъ поѣздахъ (считая хозяйственные грузы, перевезенные въ этихъ поѣздахъ)	4.214.015	6.019.097	3.006.559	—
Итого тысячъ пудо-верстъ всѣхъ грузовъ (не считая пассажирскаго багажа)	71.907.865	78.014.586	86.261.893	—
III. Средняя нагрузка поѣзда (пудо-верстъ на 1-ну поѣздо-версту):				
7) Товарнаго поѣзда $\left(\frac{5}{3}\right)$	11.610,9	11.692,9	12.799,0	—
8) Товарнаго и воинскаго вмѣстѣ $\left(\frac{5}{2+3}\right)$.	11.393,7	11.406,1	12.512,3	—
9) Хозяйственнаго поѣзда $\left(\frac{6}{4}\right)$	14.112,0	17.992,3	8.969,3	—
10) Товарнаго, воинскаго и хозяйственнаго поѣзда вмѣстѣ $\left(\frac{5+6}{2+3+4}\right)$ . . .	11.523,8	11.737,6	12.342,5	—
11) Всѣхъ поѣздовъ $\left(\frac{5+6}{1+2+3+4}\right)$	8.864,7	8.564,7	8.308,8	—
12) Средній составъ осей товарныхъ вагоновъ въ товарныхъ поѣздахъ . . .	60,75	64,66	67,46	68,01