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

В. XCIII. (93)

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Средне-Азіатская ж. д.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія т-ва „Общественная Польза", Б. Подъяческая, 39.
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 Европейской 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.
XII.	О хозяйственности управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Н. Петровъ	1 —
XIII.	Къ разсмотрѣнію смѣты желѣзныхъ дорогъ на 1909 г. Н. Петровъ	Исчерпанъ.
XIV.	Очеркъ счетоводства американскихъ желѣзныхъ дорогъ. Докладъ А. Н. Планта на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г. перевелъ Н. Петровъ.	3 —
XV.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1907 г.г.	Исчерпанъ.
XVI.	Краткое изложеніе заключеній съѣзда начальниковъ дорогъ по нѣкоторымъ вопросамъ, включеннымъ въ программу занятій сего съѣзда, состоявшагося 27 января—3 февраля 1909 г.	Исчерпанъ.
XVII.	Краткія соображенія по вопросу объ организаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Ю. А. Львовъ . . .	Исчерпанъ.
XVIII.	Къ вопросу о частныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи. С. Кульжинскій.	Исчерпанъ.
XIX.	Схематическая карта желѣзныхъ дорогъ съ указаніемъ тяговыхъ участковъ, коренныхъ и оборотныхъ депо для торговаго движенія и главныхъ паровозныхъ и вагонныхъ мастерскихъ	Исчерпанъ.
XX.	Описаніе существующаго порядка счетоводства и отчетности на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Приложеніе къ докладу И. И. фонъ-Рихтера, помощника начальника С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, о счетоводствѣ на международномъ желѣзнодорожномъ конгрессѣ въ Вашингтонѣ въ 1905 г.	Исчерпанъ.
XXI.	Должностныя лица въ Пруссіи. Г. Демарсіяль. Переводъ В. Ивановскаго	Исчерпанъ.
XXII.	Отчетность и хозяйство на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ. С. Кульжинскій	Исчерпанъ.
XXIII.	Главныя причины чрезвычайнаго роста расходовъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ 1903 по 1907 г.г. и мѣра вліянія этихъ причинъ. Н. Петровъ. . . .	4 —
XXIV.	I. Отчетъ по осмотру Тульскихъ паровозныхъ и Московскихъ вагонныхъ мастерскихъ Московско-Курской жел. дор. и главныхъ мастерскихъ Московско-Брестской жел. дор., произведенному въ августѣ мѣсяцѣ 1909 года, по порученію г. Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденной Особой Высшей Комиссіи для всесторонняго изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи II. Реорганизація главныхъ желѣзнодорожныхъ мастерскихъ по принципу для современнаго 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

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
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.
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 —

*

№№ выпусковъ		Цѣна Р. К.
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. Федорова.	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. Федорова.	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. Соловьева 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 —
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 ж. д.	3 —
LXIX.	Матеріалы по обслѣдованію Сибирской жел. дор.	3 —
LXX.	Свѣдѣнія и данныя объ англійскихъ желѣзнодо-	

№№ выпусковъ		Цѣна Р. К.
	рожныхъ 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 прусскихъ желѣзнодорожныхъ и государственныхъ финансовъ. Г. Кирхгоффъ. Переводъ съ нѣмецкаго Ю. Н. Кульжинскаго	1 —
LXXIV.	Матеріалы по вопросу о подъѣздныхъ путяхъ къ казеннымъ жел. дор. Часть I. Отвѣты пораіонныхъ комитетовъ на письмо г. 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 пассаж. поѣздовъ И. Я. Мірославскій.	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 —
LXXXV.	Матеріалы по обслѣдованію Закавказскихъ ж. д.	3 —
LXXXVI.	Таблицы результатовъ эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ за 1895—1911 г.г. (дополнен. 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, эксплоатирующихъ подъѣздные пути; условія сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и вѣтвей (дополненіе къ вып. XLVII)	5 —

№№ выпусковъ.		Цѣна. Р. К.
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. (печатается)	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
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.	- —

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

В. XCIII.

МАТЕРІАЛЫ

ПО

ОБСЛѢДОВАНІЮ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Средне-Азіатская ж. д.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія т-ва „Общественная Польза", Б. Подъяческая, 39.
1913.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Краткія свѣдѣнія о дорогѣ.

КРАТКІЯ СВѢДѢНІЯ О ДОРОГѢ.

Средне-Азіатская ж. д., имѣющая общее протяженіе въ 2361,72 вер. (безъ Бухарской линіи), состоитъ изъ слѣдующихъ основныхъ частей: **Составъ сѣти и ея протяженіе.**

Красноводскъ I—Ташкентъ	1.747,49 вер.
Красноводскъ I—Красноводскъ II . . .	7,32 „
Мервъ—Кушка	293,71 „
Черняево—Андижанъ	305,28 „
Горчаковъ—Скобелево.	7,92 „
Итого. . . .	2371,72 вер.

Отдѣльные участки были открыты для правильнаго движенія:

Красноводскъ I—Джебель 15 октября 1896 г.

Джебель-Кизылъ-Арватъ 20 сентября 1881 г.

Кизылъ-Арватъ-Чарджуй 2 декабря 1886 г.

Чарджуй-Самаркандъ 15 мая 1888 г.

Самаркандъ-Ташкентъ 1 мая 1899 г.

Черняево-Андижанъ съ отвѣтвленіемъ на Скобелево 1 мая 1899 г.

Мервъ-Кушка 1 іюля 1900 г.

Красноводскъ I-Красноводскъ II—15 октября 1886 г.

Бывшая Закаспійская военная желѣзная дорога, общимъ строительнымъ протяженіемъ въ 1421,94 вер., состояла, послѣ постройки участка Красноводскъ-Джебель, изъ линіи Красноводскъ-Самаркандъ, протяженіемъ въ 1415,88 вер. и линіи Красноводскъ I—Красноводскъ II, протяженіемъ въ 6,06 вер.

1899 году, послѣ принятія особой Комиссіей, по журн. постан. отъ 14 іюля 1899 г. за № 98, вся линія Красноводскъ-Самаркандъ, съ отвѣтвленіемъ Красноводскъ I—Красноводскъ II, общимъ протяженіемъ въ 1421,94 вер. (въ то время Закаспійская военная желѣзная дорога), перешли въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія.

Называвшаяся въ постройкѣ Самаркандъ-Андижанская ж. д., общимъ строительнымъ протяжнеіемъ въ 646,36 вер., состояла изъ линіи Самаркандъ - Ташкентъ, строительнымъ протяженіемъ

въ 332,70 вер., линія Черняево-Андижанъ, строительнымъ протяженіемъ въ 305,57 вер., и линія Горчаково - Скобелево строительнымъ протяженіемъ въ 8,09 вер. Означенная желѣзная ціей, какъ это указано выше, 1 мая 1899 г.

Мургабская линія, строительнымъ протяженіемъ въ 294,33 вер., идетъ отъ Мерва до Кушки. Эта линія построена въ періодъ времени съ 1896 по 1899 г., Военнымъ Министерствомъ, а съ 1 іюля 1900 г., послѣ принятія особой комиссіей, перешла въ распоряженіе Министерства Путей Сообщенія.

Подвижной составъ.

Подвижной составъ Средне-Азіатской ж. д. на 1 января 1911 г. состоялъ изъ 495 паровозовъ (къ 1 іюня 1911 г.—589 паровозовъ), 591 пассажирскаго и 8429 [1]) товарныхъ вагоновъ.

Для капитальнаго ремонта паровозовъ и вагоновъ Средне-Азіатской ж. д. имѣются главныя мастерскія въ Кизылъ-Арватѣ и Ташкентѣ.

Мастерскія.

Для средняго и текущаго ремонта паровозовъ, а также для срочнаго осмотра и ремонта пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ служатъ мастерскія при всѣхъ имѣющихся на дорогѣ 9 основныхъ депо. Далѣе, при оборотномъ депо Андижанъ имѣется мастерская для срочнаго осмотра и ревизіи буксъ пассажирсихъ и товарныхъ вагоновъ.

Тѣ же мастерскія при депо служатъ для ремонта водокачекъ, нефтекачекъ и опрѣснителей, гдѣ таковые имѣются.

зданія.

На дорогѣ по 1 января 1911 г. значилось 18 паровозныхъ зданій, съ общимъ количествомъ 137 стойлъ.

Площадь, занятая мастерскими подвижного состава и вагонными сараями, равняется 8768,00 кв. саж.

Водоснабженіе.

На протяженіи дороги изъ 99 станцій самостоятельное водоснабженіе имѣютъ только 65 станцій, остальныя же ни питьевой воды, ни для питанія паровозовъ не имѣютъ, а пользуются привозной водой, развозимой спеціальными поѣздами.

Водоемныхъ зданій имѣется 74, водоподъемныхъ 39.

Для слива питьевой воды у казармъ и будокъ имѣются чаны каменные цементированные, емкостью отъ 0,25 до 0, 75 куб. саж. и въ небольшомъ количествѣ деревянные.

Станціи и товарныя устройства.

Станцій всѣхъ типовъ и назначеній на Средне-Азіатской ж. д. въ 1910 году было 114.

Открытыхъ товарныхъ платформъ 55, общей площадью въ 8127,57 кв. саж.

---

[1]) Въ это число входятъ всѣ спеціальные вагоны, 2 снѣгоочистителя и приписанные къ дорогѣ вагоны частныхъ владѣльцевъ (470 шт.).

Крытыхъ товарныхъ платформъ 43, общей площадью въ 5757,70 кв. саж.

Пакгаузовъ 59, общею площадью въ 1559,60 кв. саж.

Рельсы.

Рельсы въ пути на Средне-Азіатской ж. д. лежатъ разнообразныхъ типовъ, при чемъ рельсы разныхъ типовъ лежатъ вперемежку. Такъ, на участкѣ Красноводскъ-Самаркандъ имѣются рельсы типа 22½ и 22²/₃ фун. въ пог. футѣ. На участкахъ Самаркандъ-Ташкентъ и Черняево-Андижанъ лежатъ рельсы въ 18 фунтовъ, изъ коихъ часть (около 190 верстъ изъ 340) замѣнена рельсами въ 22½ ф. Точно также на Мургабской линіи на 40 верстъ изъ 294 верстъ—18-ти фунтовые рельсы замѣнены 22½ и 21²/₃ фун.

Шпалы.

Шпалы на Средне-Азіатской ж. д. укладываются сосновыя установленныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія типовъ, длиною, въ 1,15 саж. Съ 1906 г. укладываются исключительно пропитанныя шпалы.

Телеграфъ и телефонъ.

На дорогѣ подвѣшено 6760 проводо-верстъ.

Телеграфная линія имѣетъ 3 провода на всемъ протяженіи кромѣ линіи Черняево-Андижанъ, гдѣ имѣется два провода и вѣтвей Красноводскъ I—Красноводскъ II, Каганъ-Бухара и Горчаково-Скобелево, имѣющихъ по одному проводу.

Телефонныхъ линій имѣется 384 проводо-версты.

Жилые дома.

Количество имѣющихся въ наличности жилыхъ помѣщеній—15091 кв. саж.

I.

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

1 и 2 октября 1910 года въ управленіи Средне-Азіатской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Подкомиссіи, обслѣдовавшей дорогу, Товарища Предсѣдателя Особой Высшей Комиссіи О. Р. Фонъ-Экеспарре, при участіи эксперта отъ Государственнаго Контроля Н. А. Маслова, представителей Средне-Азіатской ж. д. во главѣ съ начальникомъ ея И. Н. Борисовымъ, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ, состоялись засѣданія для обсужденія подлежащихъ обслѣдованію на мѣстахъ хозяйственныхъ и организаціонныхъ вопросовъ.

Открывая первое засѣданіе, Предсѣдатель высказываетъ, что Подкомиссія разсчитываетъ получить по всѣмъ вопросамъ предварительно препровожденныхъ на дорогу программъ полные и безпристрастные отвѣты, какъ того требуютъ общіе интересы и цѣли какъ Высшей Комиссіи, такъ и Министерства Путей Сообщенія, а, слѣдовательно, и каждой отдѣльной дороги.

Далѣе, Предсѣдатель указываетъ, что, не придавая исключительнаго значенія коэффиціентамъ эксплоатаціи въ вопросѣ опредѣленія хозяйственности веденія дѣла на дорогѣ, онъ считаетъ необходимымъ все же отмѣтить, что Средне-Азіатская ж. д. занимаетъ 17-е мѣсто въ ряду другихъ казенныхъ дорогъ.

Предлагая перейти къ обсужденію вопросовъ въ порядкѣ хозяйственной программы, Предсѣдатель проситъ представителей отъ Государственнаго Контроля и Министерства Финансовъ дѣлать свои заявленія и замѣчанія по вопросамъ, когда они найдутъ это необходимымъ.

I. ВОПРОСЫ ОБЩІЕ.

По вопросу 1

1. Всѣ ли новыя работы, производимыя на дорогѣ, вызываются дѣйствительною необходимостью? Имѣется ли обоснованный и планомѣрный проектъ развитія пропускной и провоз-

начальникъ сл. пути Б. Н. Окуневъ заявляетъ, что всѣ новыя работы, производимыя на дорогѣ, вызываются дѣйствительною необходимостью. На дорогѣ имѣется выработанный планъ, приложенный къ смѣтѣ новыхъ работъ на 1911 годъ, изъ котораго видно, что для укладки путей на станціяхъ, для постройки жилыхъ домовъ, для устройства дежурныхъ помѣщеній, для улучшенія складовъ и прочихъ необходимыхъ работъ требуется ассигнованіе около 18 милліоновъ рублей; такимъ образомъ, ежегодное ассигнованіе по новымъ работамъ—

ной способности дороги?

около 1 милл. рублей, очевидно, не позволяетъ производить излишнихъ работъ, а лишь даетъ возможность слѣдить за самымъ необходимымъ и постепенно исполнять помѣщенныя въ планѣ работы: въ счетъ 18 милл. рублей отпущено въ послѣдніе годы 3 милл., не считая ассигнованія 1911 года.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, на какое движеніе разсчитываетъ управленіе Средне-Азіатской ж. д., предполагая затратить на развитіе дороги 18 милл. рублей, начальникъ сл. пути докладываетъ, что при разработкѣ плана необходимыхъ работъ управленіе дороги предвидѣло лишь незначительный ростъ движенія, главное же имѣло въ виду приведеніе дороги въ соотвѣтствіе съ необходимымъ уже нынѣ состояніемъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, не было ли раньше произведено какихъ-либо работъ тогда, когда этого въ дѣйствительности не требовалось.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что, дѣйствительно, есть нѣкоторое излишнее развитіе, но оно произведено, какъ, напримѣръ, въ Красноводскѣ, съ военными цѣлями. Что же касается развитія съ коммерческими цѣлями, то нельзя указать ни малѣйшей роскоши, за исключеніемъ развѣ нѣкоторыхъ расходовъ за счетъ $^1/_5$ коп., которые были произведены на такихъ станціяхъ, гдѣ въ настоящее время нѣтъ такой потребности.

На просьбу Предсѣдателя Подкомиссіи указать тѣ случаи, когда военное вѣдомство требовало развитія или работы, на самомъ дѣлѣ излишнихъ, начальникъ сл. пути докладываетъ, что такія излишнія работы, если и были произведены, не могутъ быть поставлены никому въ особую вину потому, что раньше предполагалось все движеніе вести чрезъ Красноводскъ, почему, между прочимъ, при переходѣ дороги въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія потребовался особый восьмимилліонный фондъ для развитія дороги въ особыхъ цѣляхъ. Нынѣ же съ открытіемъ движенія черезъ Ташкентъ и по Ташкентской ж. д., нельзя точно учесть, излишне ли произведенное развитіе или оно окажется лишь достаточнымъ, въ зависимости отъ того, какая часть движенія будетъ повернута на Ташкентъ.

Начальникъ сл. движенія М. А. Карповъ докладываетъ, что дорога нуждается въ увеличеніи пропускной способности, которая въ періодъ усиленнаго движенія, т.-е. съ 1 сентября по 1 марта, не удовлетворяетъ существующей потребности на 41 перегонѣ; до настоящаго времени приходилось прибѣгать къ отправленію поѣздовъ вслѣдъ и къ другимъ подобнымъ мѣрамъ, въ сущности разстраивающимъ движеніе и вводящимъ въ него непорядокъ, не говоря уже о факультативѣ, который признается необходимымъ въ размѣрѣ 25% и котораго не было совершенно. Все это заставило управленіе дороги просить кредитъ на откры-

тіе 41 разъѣзда, что предполагается распредѣлить на 4 очереди по степени необходимости.

Начальникъ сл. тяги К. Н. Микульскій докладываетъ, что новыя работы по расширенію Ташкентскихъ главныхъ мастерскихъ, соотвѣтственно условіямъ требованія ремонта подвижного состава, производятся по плану работъ, одобренному техническимъ Совѣщаніемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 24 января 1905 г. за № 2, вновь пересмотрѣнному, по предложенію Управленія желѣзныхъ дорогъ, согласно съ измѣненіями, внесенными улучшенными способами работъ, и утвержденному въ измѣненномъ видѣ Техническимъ Совѣщаніемъ въ іюня мѣсяцѣ 1910 года.

Переходя къ вопросу о паровозахъ, начальникъ сл. тяги докладываетъ, что паровозный паркъ Средне-Азіатской ж. д. былъ очень великъ, но плохъ по качеству, такъ какъ паровозы были очень стары; въ настоящее же время предположено снабдить дорогу сильными паровозами 0—4—0, такъ что вопросъ будетъ урегулированъ.

Что касается вагоновъ, то слѣдуетъ обратить вниманіе на паркъ пассажирскихъ вагоновъ, очень ветхихъ и требующихъ замѣны.

Заявленіе начальника сл. движенія о чрезмѣрности перегоновъ, наибольшій изъ коихъ имѣетъ 31 версту, на главномъ пути вполнѣ раздѣляетъ и начальникъ сл. тяги, указывающій, кромѣ того, что время прохожденія перегоновъ настолько велико, что зачастую бригады не выдерживаютъ положенія объ отдыхѣ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какое количество паровозовъ числится въ паркѣ Средне-Азіатской ж. д., начальникъ сл. тяги докладываетъ, что всѣхъ паровозовъ числится 479, изъ коихъ около 200—четырехосные; типовъ паровозовъ на дорогѣ около 40, предположено же довести до 6, при чемъ съ уменьшеніемъ числа паровозовъ, качество ихъ слѣдуетъ улучшить. Въ настоящее время исключено изъ движенія 172 паровоза, которые желательно продать въ ломъ; кромѣ того, 135 паровозовъ требуютъ исключенія, хотя ихъ и можно еще кое-какъ поддерживать.

Начальникъ дороги присоединяется къ высказанному начальникомъ сл. тяги о необходимости исключить 135 паровозовъ и, кромѣ того, замѣчаетъ, что новые паровозы предполагалось прислать въ количествѣ 90 шт. съ Екатерининской ж. д., но вопросъ объ этомъ окончательно не рѣшенъ.

Представитель Министерства Финансовъ указываетъ, что иногда паровозы съ другихъ дорогъ присылаются совершенно негодные.

Начальникъ сл. тяги объясняетъ, что въ послѣднее время на Средне-Азіатскую ж. д. присылали съ другихъ дорогъ

исключительно трехосные паровозы. При этомъ назначенные съ Сибирской ж. д. 15 паровозовъ были переданы этой дорогой для ремонта на Воткинскій заводъ и послѣ ремонта доставлены на Средне-Азіатскую ж. д. въ такомъ видѣ, что 3 изъ нихъ пришлось ремонтировать снова, а 1 оказался, какъ выяснилось послѣ разборки, совершенно негоднымъ. Между прочимъ, заводъ, ремонтировавшій паровозъ, не замѣтилъ того, что часть котла совершенно непригодна.

На вопросъ Н. А. Маслова, кто принималъ на заводѣ отремонтированные паровозы, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что дорога, получивъ эти паровозы, составила актъ, такъ что на исправленіе паровозовъ были отпущены необходимыя средства.

Представитель Министерства Финансовъ добавляетъ, что негодный паровозъ, о коемъ идетъ рѣчь, служитъ болѣе30 лѣтъ; въ концѣ концовъ его прислали на Средне-Азіатскую ж. д., гдѣ имъ совершенно не пользовались, а теперь предполагаютъ къ исключенію.

Высказавъ, что, слѣдовательно, этотъ паровозъ былъ отданъ въ ремонтъ совершенно неправильно, Предсѣдатель предполагаетъ перейти къ обсужденію слѣдующаго вопроса.

По вопросу 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)?

начальникъ сл. пути докладываетъ, что управленіе дороги старается въ отношеніи производства работъ сообразоваться съ наиболѣе выгоднымъ временемъ. Въ зависимости отъ цѣнъ на рабочія руки работы выгоднѣе всего производить зимой и раннею весной, что, обыкновенно, и дѣлается сл. пути, если характеръ работы допускаетъ производство ея во время года, когда возможны заморозки и вообще пониженіе температуры ниже ноля. Лѣтомъ и осенью рабочихъ рукъ въ краѣ недостаточно и онѣ очень дороги, но несмотря на это какъ тѣ работы, которыя по своему характеру могутъ выполняться только въ теплую и сухую погоду, такъ и часть спѣшныхъ работъ приходится выполнять лѣтомъ и осенью тѣмъ болѣе, что кредиты по новымъ работамъ разрѣшаются только во второй половинѣ года.

Хозяйственныя перевозки для сл. пути почти всѣ производятся въ моменты затишья коммерческихъ перевозокъ, т.-е. съ середины весны до середины осени.

Для главной массы хозяйственныхъ грузовъ, каковы: шпалы, балластъ, отчасти рельсы—общій планъ перевозки имѣется, а именно: по мѣрѣ подачи изъ Астраханскаго завода въ Красноводскъ пропитанныхъ шпалъ, т. е. начиная съ конца мая, таковыя немедленно поступаютъ въ перевозку: тоже шпалы не пропитанныя, по мѣрѣ поставки ихъ въ Красноводскъ, начиная съ іюня. Перевозка шпалъ ведется усиленно до момента наиболѣе

усиленныхъ коммерческихъ перевозокъ, при чемъ при началѣ ихъ часть шпалъ развозится изъ Красноводска порожнякомъ, который долженъ возвращаться изъ-подъ коммерческихъ грузовъ. Ко времени особаго усиленія коммерческихъ перевозокъ, для ускоренія оборота вагоновъ, перевозка шпалъ почти прекращается, и если шпалы поступаютъ въ Красноводскъ, то задерживаются на складѣ съ тѣмъ, чтобы съ прекращеніемъ усиленныхъ коммерческихъ перевозокъ и до начала новаго поступленія шпалъ въ Красноводскъ, т. е. до мая, занять свободный составъ перевозкой шпалъ.

Вывозка балласта начинается съ ранней весны, т. е. съ освобожденіемъ подвижного состава отъ коммерческихъ перевозокъ, при чемъ вывозка балласта ведется настолько интенсивно, что заканчивается въ серединѣ осени, т. е. ко времени усиленія коммерческихъ перевозокъ; такъ, напримѣръ, въ 1910 году изъ 11 карьеровъ, бывшихъ въ работѣ, уже закончена вывозка балласта въ 6 карьерахъ.

На вопросъ Предсѣдателя, обращенный къ начальнику сл. движенія, не терпитъ ли эта служба неудобствъ изъ-за несвоевременности хозяйственныхъ перевозокъ, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что такія неудобства имѣли мѣсто лишь въ исключительныхъ случаяхъ, когда вопросъ и шелъ на разрѣшеніе къ начальнику дороги.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что ремонтъ подвижного состава какъ въ главныхъ мастерскихъ, такъ и въ мастерскихъ при депо, производится круглый годъ по заранѣе составленному плану.

На предложеніе Предсѣдателя Подкомиссіи высказаться

по вопросамъ 3, 4 и 5

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

4. Не имѣется ли излишнихъ задержекъ при расчетахъ и уплатахъ

начальникъ матеріальной сл. Р. К. Берингеръ докладываетъ, что предъявленія излишней требовательности при пріемкахъ, не вызываемой дѣйствительной надобностью, не наблюдалось; пріемка матеріаловъ и предметовъ производится установленной пріемочной комиссіею изъ представителей службъ при участіи представителя Государственнаго Контроля, при чемъ при освидѣтельствованіи принимаемое провѣряется съ данными заказа или договора, техническихъ условій, или же съ утвержденными образцами. Если же матеріалы или предметы, поставляемые поставщиками, окажутся въ чемъ-либо несогласными съ данными техническихъ условій или не вполнѣ соотвѣтствующими образцамъ, но будутъ признаны все же годными безъ ущерба для дѣла, то вопросъ о пріемкѣ ихъ съ заключеніемъ пріемочной комиссіи о размѣрѣ скидки съ первоначальной ихъ стоимости

поставщикамъ или подрядчикамъ? Сколько имѣется неоплаченныхъ счетовъ? какъ продолжительны задержки уплатъ? причины этихъ задержекъ.

5. При установленіи техническихъ условій и требованій на поставки и работы вообще, и въ особенности на поставки массовыя: топливо, шпалы, рельсы, скрѣпленія, подвижной составъ и его запасныя части, не примѣняется ли излишней строгости и односторонности? обращается ли вниманіе не только на соображенія спеціально техническія, но и на соображенія хозяйственныя?

разрѣшается въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ совѣтомъ управленія дороги.

Начальникъ сл. движенія дополняетъ, что скидки, однако, дѣлаются въ столь умѣренномъ размѣрѣ, что не вызываютъ въ дальнѣйшемъ удорожанія цѣнъ.

Начальникъ сл. пути отмѣчаетъ, что управленіе дороги всегда идетъ навстрѣчу поставщикамъ: такъ, напримѣръ, имѣя въ виду, что полномѣрный кирпичъ достать въ раіонѣ дороги невозможно, управленіе оговорило это въ техническихъ условіяхъ: вообще, качество матеріаловъ, пріобрѣтаемыхъ сл. пути для строительныхъ работъ на мѣстѣ, болѣе или менѣе постоянное и условія пріемки ихъ приспособлены къ этому качеству.

Работы по сл. пути въ большинствѣ случаевъ производятся либо хозяйственно, либо съ помощью мелкихъ подрядчиковъ и въ такихъ случаяхъ излишней требовательности при пріемкѣ матеріаловъ и работъ не можетъ быть предъявлено; поэтому и въ мѣрахъ къ устраненію излишней требовательности надобности не встрѣчается.

Начальникъ сл. тяги замѣчаетъ по поводу пріемки матеріаловъ, что сл. тяги придерживается сборника Кубасова; при заготовкѣ матеріаловъ, вообще, часто приходится входить къ начальнику дороги или въ совѣтъ по принадлежности съ ходатайствомъ о пониженіи условій, такъ какъ иначе можно остаться совершенно безъ матеріаловъ, такъ, напримѣръ, были доставлены дымогарныя трубы съ 3 заводовъ и пришлось ихъ принять съ согласія начальника дороги и контроля со скидкой, такъ какъ онѣ не соотвѣтствовали условіямъ, но безъ нихъ нельзя было обойтись.

Останавливаясь на вопросѣ 4, главный бухгалтеръ П. П. Бертгольдъ заявляетъ, что въ прежнее время, дѣйствительно, были случаи задержекъ платежей за поставленные матеріалы, при чемъ суммы задержекъ достигали нѣсколькихъ сотъ тысячъ рублей. Причина задержекъ заключалась въ недостаткѣ наличія оборотнаго капитала и въ необходимости покрыть перерасходы по эксплоатаціи дороги.

Въ настоящее время задержекъ въ платежахъ по этой причинѣ совершенно нѣтъ; но нельзя не признать, что все-таки нѣкоторыя задержки наблюдаются и теперь, но по причинамъ чисто формальнаго характера, заключающимся въ предварительной ревизіи контролемъ платежныхъ документовъ.

Останавливаясь болѣе подробно на вопросѣ о ревизіи документовъ, главный бухгалтеръ заявляетъ, что, не отрицая нѣкоторой пользы предварительнаго контроля расходовъ, управленіе дороги тѣмъ не менѣе не можетъ не высказать пожеланія объ организаціи этого контроля такимъ образомъ, чтобы онъ про-

исходилъ возможно быстрѣе. При настоящемъ же порядкѣ ревизіи платежныхъ документовъ въ теченіе многихъ дней, неутвержденіе платежей по причинамъ незначительнымъ и легко устранимымъ путемъ переписки и доставленія нѣкоторыхъ дополнительныхъ свѣдѣній, приходится констатировать, что излишняя задержка въ платежахъ часто вынуждаетъ солидныя фирмы или къ отказу имѣть дѣло съ казенными ж. д., или къ увеличенію стоимости предлагаемыхъ къ продажѣ матеріаловъ.

На вопросъ Предсѣдателя, не бываетъ ли задержекъ изъ-за службы, какъ, напримѣръ, сл. пути, Б. Н. Окуневъ докладываетъ, что счетоводство сл. пути передано съ 1-го января 1910 г. въ главную бухгалтерію, вслѣдствіе чего всѣ документы направляются непосредственно туда.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, все ли счетоводство всѣхъ службъ сосредоточено въ центрѣ, на что начальникъ дороги сообщаетъ, что до разрѣшенія общаго вопроса въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ передано лишь счетоводство сл. пути; дальнѣйшая же передача счетоводства другихъ службъ будетъ зависѣть отъ рѣшенія вопроса въ центральномъ Управленіи.

На вопросъ Н. А. Маслова, какіе платежи были задержаны изъ-за контроля, и почему въ такомъ случаѣ управленіе дороги не примѣнило платежъ по, такъ называемому, второму грифу, начальникъ дороги сообщаетъ, что во время его управленія дорогою задержекъ изъ-за контроля не было, почему и примѣнять второй грифъ не представлялось необходимымъ.

Главный контролеръ И. В. Мацкевичъ замѣчаетъ, что въ обычномъ порядкѣ задержекъ изъ-за контроля не бываетъ; когда же возбуждается переписка, вслѣдствіе несогласія контроля, то, конечно, вопросъ можетъ и затянуться, за что контроль отвѣтственнымъ считать нельзя.

Переходя къ вопросу о техническихъ условіяхъ, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что техническія условія на топливо, шпалы и вообще лѣсной матеріалъ выработаны примѣнительно къ требованіямъ службъ-потребительницъ; если таковыя на практикѣ оказываются слишкомъ односторонними или не выполнимыми безъ значительнаго повышенія стоимости матеріала, то естественно возбуждается вопросъ о соотвѣтствующихъ измѣненіяхъ ихъ; вопросы объ измѣненіи техническихъ условій обычно возбуждаются при заготовкѣ матеріаловъ въ годовую потребность, при чемъ матеріальная сл. обыкновенно запрашиваетъ отзывъ службы-потребительницы о томъ, представляется ли необходимымъ въ виду тѣхъ или иныхъ условій измѣнять существующія техническія условія.

Представитель Министерства Финансовъ замѣчаетъ, что по договорамъ на нефть могутъ оказаться недоразумѣнія и несогла-

сія при разсмотрѣніи вопроса въ совѣтѣ. Дѣло въ томъ, что Средне-Азіатская ж. д. получаетъ нефть на старыхъ условіяхъ, а въ послѣднее время Управленіе желѣзныхъ дорогъ внесло свои условія и имъ приходится подчиняться; между тѣмъ, существенную разницу въ этихъ условіяхъ составляетъ то, что температура вспышки опредѣлена условіями Средне-Азіатской ж. д.— въ 45°, а Управленія желѣзныхъ дорогъ—70°; это отражается на цѣнѣ приблизительно около 1 коп. на пудъ, что, въ общемъ, составляетъ для Средне-Азіатской ж. д. около 100.000 руб. Слѣдуетъ замѣтить, что пріемка нефти съ температурой вспышки въ 45° не привела къ какимъ-либо нежелательнымъ послѣдствіямъ и пользованіе ею, какъ показалъ опытъ, не сопряжено съ опасностью; между тѣмъ, повышенныя требованія, предъявленныя Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, обойдутся для всей сѣти свыше 1 милл. рублей.

На вопросъ Н. А. Маслова, не входило ли управленіе Средне-Азіатской ж. д. въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ представленіемъ объ отопленіи паровозовъ не нефтяными остатками, а простой нефтью, начальникъ дороги сообщаетъ, что пока вопросъ невозбуждался и управленіе Средне-Азіатской ж. д. рѣшило произвести опытъ съ чистою нефтью самостоятельно; главный вопросъ, при установленіи техническихъ условій на нефть, не въ температурѣ вспышки, а въ теплотворности и, быть можетъ, въ этомъ отношеніи нефть, загорающаяся при 70°, выше и, слѣдовательно, выгоднѣе, чѣмъ нефть, загорающаяся при 45°; этотъ вопросъ и предполагается изслѣдовать детально и уже послѣ этого обратиться къ Управленію желѣзныхъ дорогъ.

На замѣчаніе представителя Министерства Финансовъ,, что вѣдь и прежнія техническія условія были составлены на основаніи опыта, начальникъ сл. тяги высказываетъ, что, не возбуждая вопроса о томъ, какъ были составлены прежнія условія, можно, однако, утверждать, что многіе удовлетворялись такою нефтью и жгли ее потому, что существовали эти условія. Между тѣмъ, состояніе форсунокъ и дымогарныхъ трубъ на Средне-Азіатской ж. д., такое, какого не приходилось встрѣчать нигдѣ: ихъ загрязненіе таково, что въ каждомъ оборотномъ депо приходится производить чистку и держать для этого особыхъ людей. Что же касается вопроса о теплотворности нефти, то тепловая энергія, даваемая нефтью, зависитъ отъ многихъ причинъ, и предполагаемые опыты съ новой нефтью представляютъ большой интересъ, но результаты ихъ пока трудно предсказать.

Возвращаясь къ вопросу 5, начальникъ сл. тяги докладываетъ, что подвижной составъ заказывается непосредственно Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ гдѣ и вырабатываются техническія условія и договоры на поставку. Пріемка же подвижного

состава на дорогѣ производится точно на основаніи правилъ договора, безъ примѣненія излишней строгости или односторонности. Для поставки запасныхъ частей подвижного состава примѣняются исключительно техническія условія, утвержденныя Министромъ Путей Сообщенія, при чемъ отступленій отъ этихъ условій не допускается. Если поставленныя запасныя части не удовлетворяютъ какимъ-либо условіямъ, указаннымъ въ заказѣ, то, помимо спеціально техническихъ соображеній, обращается вниманіе также и на хозяйственныя.

Начальникъ сл. пути дополняетъ, что рельсы и скрѣпленія для надобностей сл. пути заготовляются Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ и принимаются на заводахъ инженерами отдѣла по испытанію матеріаловъ; при поступленіи на дорогу эти матеріалы принимаются лишь въ количественномъ отношеніи, если нѣтъ замѣтныхъ дефектовъ. Шпалы для удешевленія принимаются, обыкновенно, всѣхъ 4 утвержденныхъ типовъ, хотя съ введеніемъ на дорогѣ тяжелыхъ паровозовъ слѣдовало бы отказаться отъ заготовленія шпалъ 3-го и 4-го типовъ. При заготовленіи матеріаловъ для сл. пути всегда принимаются во вниманіе и хозяйственныя соображенія, что можно усмотрѣть и изъ изложеннаго.

По вопросу 6

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что для работъ по сл. пути имѣется утвержденная расцѣночная вѣдомость единичныхъ цѣнъ. Въ этой вѣдомости, утвержденной въ 1901 году, стоимость рабочей силы нѣсколько ниже своевременныхъ цѣнъ на рабочія руки въ краѣ, такъ что нѣкоторыя работы приходится вести только въ то время года, когда цѣна на рабочія руки нѣсколько понижается. Что касается стоимости матеріаловъ, то, для полученія единичныхъ цѣнъ по вѣдомости, берется ежегодно номенклатурная цѣна на данный годъ, чѣмъ и обезпечивается правильность расцѣнокъ.

Нормы на отопленіе комнатныхъ и кухонныхъ печей въ послѣдніе годы настолько понижены, что дальнѣйшее пониженіе уже не представляется возможнымъ.

Далѣе, начальникъ сл. пути заявляетъ, что ремонтныя работы по сл. пути не премируются, и высказываетъ мнѣніе, что по характеру ихъ едва ли представляется возможнымъ установленіе премій.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что расцѣнки на сдѣльныя работы въ мастерскихъ сл. тяги существуютъ и періодически подвергаются пересмотру въ зависимости отъ выясненія несоотвѣтствія тѣхъ или другихъ цѣнъ, при чемъ установленіе новыхъ расцѣнокъ производится въ порядкѣ, о коемъ

будетъ подробно изложено при разсмотрѣніи вопроса 96; расцѣнки пересматривались въ 1908, 1909 и 1910 г.г.

Преміи по сл. тяги установлены:

1) на отопленіе паровозовъ,

2) на освѣщеніе „

3) на смазку „

4) на смазку вагоновъ въ пути;

кромѣ того, разработаны преміи за сокращеніе ремонта и за большой и средній ремонтъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, понижаются ли, въ общемъ, расцѣнки, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ утвердительно и поясняетъ, что въ 1905 году расцѣнки были повышены %% на 40 и уже въ 1908 году онѣ были понижены на 15%; далѣе, стоимость большого ремонта опредѣлялась въ 15000 и средняго—4—5.000 руб., нынѣ же стоимость понизилась соотвѣтственно до 9000 и 2200 руб.

На вопросъ Н. А. Маслова о стоимости рабочихъ рукъ въ раіонѣ Средне-Азіатской ж. д., по отношенію къ средней Россіи, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что недавно средняя цѣна рабочаго выражалась 1 р. 50 к. въ день, нынѣ же она дошла до 1 р. 25 к., т.-е. %% на 25 выше, чѣмъ въ Россіи.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о нормахъ расхода топлива, начальникъ сл. тяги докладываетъ, что до настоящаго времени нормы давались по числу вагоновъ, предположено же перейти на зависимость отъ вѣса поѣзда.

На обращенное Предсѣдателемъ Подкомиссіи къ начальнику сл. движенія предложеніе высказаться, послѣдній докладываетъ, что правильное установленіе нормъ платы за нагрузку и выгрузку обезпечивается: на станціяхъ, гдѣ работы сдаются съ подряда, конкуренціями, созываемыми заблаговременно, при чемъ наименьшая заявленная конкурирующими лицами цѣна опредѣляетъ собою предѣльную норму; на станціяхъ, же, гдѣ работы производятся хозяйственнымъ способомъ, справочными цѣнами на рабочія руки, представляемыми ревизорами движенія и начальниками станцій. Норма премій за грузовыя работы установлена временнымъ нормальнымъ положеніемъ.

Кромѣ товаро-станціонныхъ работъ, сл. движенія имѣетъ работы по ремонту инвентаря; эти работы сдаются съ подряда, и хозяйственнымъ способомъ чинятся лишь щипцы.

Что касается премій, то кромѣ премій по товаро-станціоннымъ работамъ, по сл. движенія Средне-Азіатской ж. д. установлена премія за сборку задѣйствованныхъ пломбъ и находятся въ разработкѣ вопросы о выдачѣ премій:

1) за улучшеніе работъ товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ;

2) за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ;

3) за улучшеніе маневровой работы станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ, и .. ..

4) за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода.

На вопросъ Н. А. Маслова, въ чьемъ вѣдѣніи находятся вѣсы и имѣются ли мастерскія въ сл. движенія, начальникъ сл. движенія докладываетъ, что мастерскихъ нѣтъ, для провѣрки же вѣсовъ и починки есть 4 вѣсовыхъ вагона.

Начальникъ дороги дополняетъ, что починка инвентаря была поручена хозяйственнымъ способомъ начальникамъ отдѣленій, но ремонтъ оказался очень запущеннымъ и появилось предположеніе устроить мастерскую сл. движенія для починки и инвентаря, и вѣсовъ.

По вопросу 7

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 какіе-либо прямо непредусмотрѣнные расходы, для выполненія которыхъ имъ приходится обезпечивать себя нѣкоторымъ повышеніемъ договорныхъ цѣнъ?

Юрисконсультъ дороги И. І. Малиновскій докладываетъ, что управленіемъ дороги выработаны типовые договоры, которые постоянно пересматриваются въ цѣляхъ приноровленія ихъ къ тому или другому частному случаю; при этомъ неполнота и неясность изложенія текста въ договорахъ и заказахъ старательно избѣгаются, а потому врядъ ли можно опасаться, что со стороны поставщиковъ и контрагентовъ они могутъ вызывать какія-либо сомнѣнія, вслѣдствіе которыхъ они бы стали повышать договорныя цѣны.

Начальникъ сл. пути заявляетъ, что условія сл. пути, обыкновенно, вписываются въ типовые договоры и въ таковъ видѣ они посылаются на просмотръ къ юрисконсульту; при этомъ со стороны подрядчиковъ, работающихъ въ сл. пути, заявленій на неясность и неполноту договоровъ не поступало, такъ что существующій порядокъ слѣдуетъ признать вполнѣ удовлетворительнымъ.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что по сл. движенія договоры существуютъ только по товаро-станціоннымъ работамъ на нѣкоторыхъ станціяхъ; они прошли черезъ юридическую часть и скорѣе, какъ въ Красноводскѣ, могутъ имѣть толкованіе выгодное для дороги, къ чему, однако, запрещено прибѣгать.

Начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что по сл. тяги въ заказахъ точно указывается поставщику, что предстоитъ ему выполнить, и цѣна назначается за исполненіе всей работы въ полномъ объемѣ, перечисленіе же детальной стоимости всѣхъ мелочей избѣгается, такъ какъ часто при такомъ подробномъ указаніи за малѣйшія уклоненія, вызванныя мѣстными условіями,

фирмы представляютъ особые счета. Во избѣжаніе такихъ начетовъ фирмамъ предоставляется самимъ, не отступая отъ техническихъ условій, вырабатывать детали поставокъ, чѣмъ дорога избавляется отъ дополнительныхъ уплатъ.

По вопросу 8

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

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что противъ безплатной перевозки пассажировъ принимаются слѣдующія мѣры:

а) на станціяхъ большой посадки пассажировъ назначаются контрольныя посадочныя бригады;

б) за неимѣніемъ спеціальныхъ ревизоровъ поѣздовъ предоставлено право контроля поѣздовъ всѣмъ старшимъ агентамъ, имѣющимъ право проѣзда въ вагонахъ I класса;

в) имѣются запасные агенты, которымъ спеціально поручено производство ревизій поѣздовъ;

г) установленъ порядокъ ревизіи поѣздовъ начальниками станцій, ихъ помощниками и запасными агентами, по назначеніямъ изъ управленія (календарный способъ), и

д) самостоятельная ревизія поѣздовъ чинами Государственнаго Контроля.

Противъ безплатной перевозки товаровъ:

а) ревизія товарныхъ поѣздовъ агентами по розыску грузовъ, ревизорами станціоннаго счетоводства, коммерческими ревизорами, ревизорами движенія и начальниками отдѣленій;

б) ревизія багажныхъ вагоновъ кромѣ лицъ, выше перечисленныхъ, еще и всѣми агентами, производящими контроль поѣздовъ по назначеніямъ;

в) ревизія какъ товарныхъ поѣздовъ, такъ и багажныхъ вагоновъ чинами Государственнаго Контроля.

Противъ хищенія грузовъ:

а) учреждены стражники по охранѣ грузовъ;

б) усиливается освѣщеніе товарныхъ дворовъ керосино-калильными фонарями;

в) установлено сопровожденіе цѣнныхъ грузовъ особыми проводниками;

г) установленъ порядокъ немедленнаго прибытія на мѣсто хищенія старшихъ представителей сл. движенія, коммерческой и сборовъ для совмѣстнаго немедленнаго обслѣдованія случая на мѣстѣ; мѣра эта дала самые благопріятные результаты и большая часть похищеннаго отыскивается въ самомъ скоромъ времени;

д) установленъ порядокъ обязательнаго закручиванія ушковъ дверныхъ роликовъ вагона проволокою толщиною въ 5 мм.;

е) установлено закрѣпленіе вагонныхъ люковъ гвоздями и проволокою;

ж) постепенно ограждаются заборами товарные дворы, и

з) установлены правила храненія и выдачи для употребленія пломберныхъ щипцовъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, получаютъ ли начальники станцій особое вознагражденіе за производство ревизій, начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ, что пока при ревизіи поѣздовъ начальники станцій получаютъ только суточныя, однако, уже выработанъ и въ непродолжительномъ времени будетъ введенъ въ дѣйствіе приказъ о выдачѣ за ревизію задѣльной платы.

Въ дополненіе къ изложенному начальникомъ сл. движенія, начальникъ сл. сборовъ В. Н. Добычинъ докладываетъ, что въ цѣляхъ охраны отъ похищеній бланковъ дубликатовъ накладныхъ, воинскихъ билетовъ и извѣщеній о наложенныхъ платежахъ, съ похищеніемъ которыхъ возможны различныя злоупотребленія по перевозкѣ грузовъ и пассажировъ, а также злоупотребленій по операціямъ съ наложенными платежами, издано по дорогѣ распоряженіе о храненіи этихъ документовъ въ закрытыхъ помѣщеніяхъ подъ замками и за отвѣтственностью начальниковъ станцій или товарныхъ кассировъ, гдѣ послѣдніе имѣются; наблюденіе за исполненіемъ этого распоряженія лежитъ на ревизорахъ станціоннаго счетоводства.

Переходя по предложенію Предсѣдателя

къ вопросу 9,

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

начальникъ сл. сборовъ продолжаетъ, что упущенія при расчетахъ за храненіе и за другія услуги желѣзной дороги устраняются путемъ своевременной и полной провѣрки отчетныхъ документовъ, высылаемыхъ станціями въ сл. сборовъ, а также путемъ фактической ревизіи станцій ревизорами станціоннаго счетоводства; при выясненіи упущеній, если они не носятъ характера злоупотребленій, посылаются выправки на станціи, допустившія такія упущенія. При злоупотребленіяхъ, кромѣ выправокъ, производятся административныя разслѣдованія.

Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что правильность взвѣшиванія достигается исправнымъ содержаніемъ вѣсовыхъ приборовъ, которыхъ въ настоящее время имѣется на дорогѣ 263.

Для провѣрки вѣсовъ имѣется 4 вѣсовыхъ мастера и одинъ ревизоръ вѣсовъ. Каждый мастеръ снабженъ комплектомъ контрольныхъ гирь и каждые 2 мѣсяца обязанъ дѣлать провѣрку всѣхъ вѣсовыхъ приборовъ. Для контроля дѣятельности вѣсовыхъ мастеровъ имѣется на каждой станціи вѣсовой журналъ, куда мастеръ и записываетъ всѣ неисправности, которыя были имъ замѣчены и устранены.

Но всѣ эти мѣры, при плохомъ подборѣ вѣсовщиковъ, могутъ оказаться недостаточными; поэтому сл. движенія установила обязательный для вѣсовщиковъ образовательный цензъ,— именно: четыре класса гимназій, реальныхъ, коммерческихъ и техническихъ училищъ, духовныхъ семинарій и кадетскихъ корпусовъ, или полный курсъ городскихъ, ремесленныхъ и духовныхъ училищъ, учительскихъ семинарій и прогимназій. Но въ отношеніи привлеченія на службу лицъ съ болѣе высокимъ образовательнымъ цензомъ встрѣчается затрудненіе, вслѣдствіе незначительности максимальныхъ окладовъ, разрѣшенныхъ по службѣ для этой категоріи должностей; поэтому желательно провести увеличеніе окладовъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, на какой номеръ смѣты относятся расходы по пропажѣ грузовъ, начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что расходы, происходящіе по винѣ служащихъ относятся на № 193, пока его хватаетъ, остальная же часть, а также и то, что не произошло по винѣ служащихъ, падаетъ на № 37.

На замѣчаніе Н. А. Маслова, что, вѣроятно, это дѣлается временно и заимообразно, начальникъ коммерческой сл. П. І. Добросельскій, объясняетъ, что за недостаткомъ кредита по № 193, совѣтъ рѣшилъ отнести разсматриваемые расходы на № 37 безъ возврата.

Главный бухгалтеръ поясняетъ, что, когда было донесено въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ о неизбѣжности перерасхода, послѣднее указало, что необходимо найти другой источникъ его покрытія, почему совѣтъ и рѣшилъ обратиться къ № 37.

Главный контролеръ указываетъ, что совѣтъ долженъ былъ остановиться предъ дилеммой; относить расходы на № 37 или копить громадныя суммы расхода на № 193, по которому кредитъ уже исчерпанъ; совѣтъ предпочелъ первое.

На вопросъ Н. А. Маслова, достаточно ли количество вѣсовъ, имѣющихся на Средне-Азіатской ж. д., начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ отрицательно, но указываетъ, что деньги на вѣсы ассигнуются довольно свободно, и недостатокъ вѣсовъ постепенно пополняется, такъ какъ и совѣтъ сочувствуетъ упорядоченію вѣсового дѣла.

Вопросъ 10.

10. Въ какой мѣрѣ достаточна и цѣлесообразно организована охрана ин-

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ, что возрастаніе претензій, заявляемыхъ сл. сборовъ въ рекламаціонномъ порядкѣ о возвратѣ переборовъ и вознагражденіи за просрочку въ доставкѣ грузовъ, объясняется:

тересовъ дороги въ случаяхъ споровъ, разрѣшаемыхъ судами? Выяснить причины сильнаго возрастанія судебныхъ исковъ къ дорогѣ и претензій, заявляемыхъ въ рекламаціонномъ порядкѣ.

1) ростомъ на дорогѣ перевозокъ и особенно перевозокъ прямого сообщенія;

2) вступленіемъ Средне-Азіатской ж. д. съ апрѣля 1906 г. въ прямое сообщеніе съ дорогами сѣти черезъ станцію Ташкентъ, вслѣдствіе чего станція эта превратилась въ передаточный пунктъ, что при необорудованности ея необходимыми для того путями и сортировочными платформами не могло не вызвать въ первое время нѣкоторой задержки въ передачѣ грузовъ, а вслѣдствіе этого и не оказать вліянія на увеличеніе числа претензій за просрочку въ доставкѣ грузовъ;

3) увеличеніемъ въ раіонѣ дороги скупщиковъ накладныхъ, число коихъ въ 1908 г. въ сравненіи съ 1907 г. возросло на 138,5%; кромѣ того, имѣется много лицъ, являющихся въ дѣлѣ лишь посредниками, которые подаютъ заявленія отъ имени дѣйствительныхъ грузохозяевъ и, такимъ образомъ, способствуютъ развитію мелкихъ и часто неосновательныхъ претензій;

4) примѣненіемъ съ 1907 г. на практикѣ рѣшенія Сената по дѣлу Панкратова, рѣзко измѣнившемъ принятую до того времени систему разсмотрѣнія дѣлъ по сложенію отвѣтственности за несрочную доставку грузовъ.

Всѣ эти обстоятельства, несомнѣнно, повліяли какъ на ростъ претензій, такъ и на увеличеніе уплатъ по нимъ.

Начальникъ коммерческой сл. считаетъ, что возрастаніе претензій, заявляемыхъ въ рекламаціонномъ порядкѣ, наблюдавшееся на Средне-Азіатской ж. д. съ 1905 по 1907 г., должно быть разсматриваемо, какъ явленіе временное, имѣвшее общій характеръ со всѣми другими дорогами. Причины этого явленія вытекали, вообще, изъ бывшихъ въ 1905 и 1906 г.г. народныхъ волненій, а въ частности, на Средне-Азіатской ж. д., были вызваны еще имѣвшими мѣсто на станціяхъ дороги залежами грузовъ, образовавшимися отъ значительнаго наплыва и неимѣнія достаточно оборудованныхъ складочныхъ помѣщеній для храненія всего поступившаго груза. Напримѣръ, на 1 января 1907 г. остатокъ не вывезенныхъ грузовъ достигалъ 5878 вагоновъ, каковую залежь удалось устранить лишь къ 1 іюня 1907 г. Кромѣ того, факторомъ залежей грузовъ явилось и прекращеніе сообщеній въ Ташкентскомъ направленіи, вслѣдствіе бывшаго въ то время разлива рѣки Сыръ-Дарьи.

Недостатокъ въ хранилищахъ самъ собой послужилъ причиной подмочекъ значительнаго количества грузовъ, а подмочки повлекли предъявленіе такого же количества претензій.

Что ростъ претензій въ 1907 г. имѣлъ временный характеръ, усматривается изъ того, что, начиная съ 1908 г., несмотря на прогрессивно увеличивающееся число перевозокъ на дорогѣ, количество претензій значительно уменьшается, что видно изъ слѣдующей таблицы:

Годы.	Количество перевезенныхъ отправокъ груза и багажа.	Количество отправокъ, по которымъ заявлены претензіи.	Процентное отношеніе количества отправокъ, по которымъ заявлены претензіи, къ общему количеству перевезенныхъ отправокъ.
1907	476621	8613	1,81
1908	506974	7415	1,46
1909	552180	5713	1,04

Въ 1910 же году, за первые 8 мѣсяцевъ, поступило всего 1721 претензія, кромѣ судебныхъ исковъ, что, въ среднемъ, составляетъ 215 претензій въ мѣсяцъ, или, исходя изъ расчета по среднему поступленію, въ теченіе года должно было поступить 2580 претензій. Если къ этому прибавить 779 исковъ, предъявленныхъ за эти 8 мѣсяцевъ, то среднее мѣсячное поступленіе выразится въ 312 претензій, что за годъ составитъ 3744 претензіи, т. е. менѣе противъ 1909 года на (5335—3744)=1591 претензію.

Значительное пониженіе роста претензій за 1908 и 1909 г.г. должно быть отнесено всецѣло къ принятію дорогою цѣлаго ряда мѣръ по расширенію складочныхъ помѣщеній, увеличенію освѣщенія станцій и введенію на дорогѣ штата агентовъ по розыску грузовъ и коммерческихъ ревизоровъ, съ введеніемъ которыхъ дорогѣ представилась нѣкоторая возможность инструктировать агентовъ станцій и установить извѣстный надзоръ.

Юрисконсультъ дороги докладываетъ, что юридическая часть управленія Средне-Азіатской ж. д. состояла до ноября 1909 года изъ трехъ повѣренныхъ (юрисконсульта и двухъ помощниковъ юрисконсульта). Съ ноября учреждена четвертая должность повѣреннаго (помощника юрисконсульта), съ мѣстомъ пребыванія въ Ташкентѣ, для защиты дѣлъ желѣзной дороги въ судебныхъ установленіяхъ города Ташкента. Канцелярія юридической части до ноября 1909 года состояла изъ дѣлопроизводителя и четырехъ конторщиковъ, съ ноября же 1909 года увеличена на одну должность пятаго конторщика для Ташкентскаго отдѣленія юридической части.

Изъ сопоставленія представленныхъ Особой Высшей Комиссіей статистическихъ данныхъ о движеніи судебныхъ и претензіонныхъ дѣлъ съ указаннымъ числомъ повѣренныхъ и служащихъ канцеляріи имѣется возможность притти къ выводу, что количественно личный составъ юридической части въ настоящее время соотвѣтствуетъ наличной потребности охраны интересовъ дороги на судѣ. Что касается качественной стороны дѣятельности юридической части, то достиженіе въ этомъ отношеніи вполнѣ благопріятныхъ результатовъ находится въ зависимости отъ матеріальныхъ средствъ, коими располагаетъ юридическая часть

для привлеченія возможно болѣе опытныхъ и трудоспособныхъ повѣренныхъ. Притти въ настоящее время къ опредѣленному выводу въ данномъ вопросѣ представляется невозможнымъ, такъ какъ, на ряду съ нѣкоторымъ увеличеніемъ окладовъ и усиленіемъ штата на одну должность повѣреннаго, въ періодъ времени съ конца 1909 года по начало 1911 года, за тотъ же періодъ времени произошло полное обновленіе всего состава повѣренныхъ Средне-Азіатской ж. д.

Основаніями постановки дѣла приняты: 1) возможно равномѣрное распредѣленіе между повѣренными исполнительныхъ дѣйствій, заключающихся въ явкахъ въ суды, обжалованіи рѣшеній судовъ, изготовленіи докладовъ въ совѣтъ управленія о направленіи дѣлъ, участіи въ засѣданіяхъ коллегіальныхъ органовъ управленія, различныхъ совѣщаній и комиссій; 2) непремѣнное осуществленіе принципа постояннаго общенія повѣренныхъ въ стадіи обсужденія общихъ вопросовъ, выдвигаемыхъ практикою судовъ, въ выработкѣ заключеній, требующихся по очереднымъ юридическимъ вопросамъ администраціи и хозяйства управленія дороги и т. п., чѣмъ достигаются послѣдовательность и единообразіе въ истолкованіи и примѣненіи законодательныхъ нормъ, опредѣляющихъ правовую жизнь желѣзнодорожнаго предпріятія.

Въ частности, разсматривая собственно движеніе дѣлъ въ судахъ по группамъ дѣлъ увѣчныхъ и дѣлъ перевозочныхъ, надлежитъ отмѣтить по первой группѣ дѣлъ о вознагражденіи за личный вредъ постепенное болѣе или менѣе равномѣрное уменьшеніе количества этихъ дѣлъ за послѣдніе два года, каковое явленіе обусловливается, какъ постепеннымъ усовершенствованіемъ техники движенія на желѣзной дорогѣ, увеличеніемъ средствъ предотвращенія несчастныхъ случаевъ, съ одной стороны, такъ и постепеннымъ улучшеніемъ постановки претензіонныхъ дѣлъ объ увѣчьяхъ въ смыслѣ болѣе подробнаго и тщательнаго изслѣдованія каждаго случая, чѣмъ достигается соотвѣтствіе рѣшенія по претензіи истиннымъ обстоятельствамъ дѣла и дѣйствительно понесенному потерпѣвшимъ вреду, съ другой стороны.

Исключеніемъ въ этомъ отношеніи будетъ, повидимому, 1911 годъ, въ которомъ должна будетъ произойти ликвидація ущерба, причиненнаго крушеніемъ поѣзда № 41, имѣвшимъ мѣсто 26 іюня 1910 года.

Что касается перевозочныхъ дѣлъ, то сдѣлать какіе-либо выводы относительно успѣшности организаціи защиты въ настоящее время было бы преждевременно: въ Туркестанскомъ краѣ до послѣдняго времени не было замѣтно работы скупщиковъ накладныхъ, спеціалистовъ тарифныхъ и перевозочныхъ дѣлъ. Иски предъявлялись частью грузохозяевами, частью повѣ-

*

ренными по довѣренности, и по содержанію преслѣдовали, преимущественно, цѣль возмѣщенія ближайшаго явнаго и осязательнаго для грузохозяина убытка; поэтому иски эти, получая формулировку простыхъ обывательскихъ жалобъ на испытываемыя неудобства, частью не исчерпывали всѣхъ притязаній грузохозяевъ, могущихъ быть предъявленными по отправкамъ, служившимъ основаніемъ исковъ, частью же представляли собой требованія, не находящія основаній въ узаконеніяхъ, опредѣляющихъ отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ. Не исходя отъ спеціалистовъ, спекулирующихъ на неосвѣдомленности грузохозяевъ относительно принадлежащихъ имъ правъ, такіе иски не направлялись на использованіе дефектовъ редакціи тарифныхъ положеній и правилъ, или недочетовъ содержанія перевозочныхъ документовъ и вообще этимъ искамъ не была свойственна придирчивость къ мелочамъ и изощренность средствъ взысканія по суду, каковыми признаками характеризуется дѣятельность скупщиковъ накладныхъ, отстаивающихъ свою прибыль, состоящую изъ разницы покупной цѣны накладной и суммы присужденія по иску. Въ послѣднее время начался, однако, процессъ концентраціи исковъ по перевозкамъ въ рукахъ однихъ и тѣхъ же лицъ, преимущественно изъ числа бывшихъ желѣзнодорожныхъ агентовъ. Это явленіе, несомнѣнно, указываетъ на существованіе тенденціи къ образованію группы скупщиковъ и само по себѣ должно отразиться на самомъ содержаніи исковъ въ отношеніи большаго исчерпанія возможныхъ взысканій по каждой накладной, чѣмъ это наблюдается въ настоящее время. Другою стороною наблюдаемаго нынѣ положенія,—что иски пока, преимущественно, преслѣдуютъ возмѣщеніе только болѣе грубыхъ видовъ утраты, или порчи грузовъ, просрочекъ и переборовъ,—является то, что и суды, встрѣчаясь лишь съ элементарными положеніями Общаго Устава ж. д. и немногочисленными основными тарифными вопросами, не выработали постоянной опредѣленной практики разрѣшенія желѣзнодорожныхъ перевозочныхъ дѣлъ. Въ виду этого, особое значеніе для успѣшности защиты желѣзной дороги на судѣ имѣетъ общій взглядъ судей на дѣла желѣзныхъ дорогъ. Въ этомъ отношеніи нужно отмѣтить, что новый составъ юрисконсультской части въ настоящее время встрѣчается почти во всѣхъ судахъ съ общимъ довѣріемъ со стороны судебнаго персонала къ правильности выполненія желѣзною дорогою возлагаемыхъ на нее закономъ обязанностей; одною изъ основныхъ причинъ такого положительнаго отношенія со стороны судовъ къ защитѣ повѣренными дѣлъ желѣзной дороги, несомнѣнно, послужило усвоенное юрисконсультской частью непремѣнное осуществленіе требованія, чтобы судебныя дѣла никогда не оставались безъ явки повѣренныхъ въ засѣданіе судовъ. Но, отмѣчая выдающійся положительный результатъ, со-

провождающій каждую явку повѣреннаго дороги въ судъ, въ смыслѣ упроченія довѣрія судебныхъ установленій къ выдвигаемой дорогою судебной защитѣ, необходимо на ряду съ этимъ указать, что заведя и осуществляя указанную систему обязательныхъ личныхъ явокъ къ защитѣ, обновленный составъ юрисконсультской части въ этомъ направленіи встрѣчается съ серьезнымъ затрудненіемъ въ случаяхъ явокъ въ суды, находящіеся внѣ города Асхабада. Это затрудненіе заключается въ необходимости преодолѣвать громадныя разстоянія, совершая поѣздки въ самыхъ неблагопріятныхъ условіяхъ въ виду географическихъ особенностей мѣстности, по которой пролегаетъ Средне-Азіатская ж. д. Изъ числа такихъ условій достаточно указать на сильную жару въ продолженіе большей части года, на всюду проникающую пыль, на необходимость пользоваться по станціямъ далеко не всегда обезпеченнымъ довольствіемъ и т. п. При такихъ условіяхъ необходимо удѣлять лишнее время для отдыха повѣреннаго передъ явкою въ судъ, и поѣздка обходится повѣренному значительно дороже, чѣмъ на другихъ желѣзныхъ дорогахъ. Между тѣмъ, въ данномъ вопросѣ Средне-Азіатская ж. д. подведена въ отношеніи времени и денежныхъ средствъ, расходуемыхъ на поѣздки повѣренныхъ, подъ положеніе о служащихъ Харьково-Николаевской ж. д., распространенное на всѣ казенныя дороги. Въ виду изложеннаго, этотъ вопросъ придется въ ближайшее время поставить на очередь къ разрѣшенію Министерствомъ Путей Сообщенія.

На ряду съ изложеннымъ нельзя не указать, что Средне-Азіатская ж. д. по перевозкамъ грузовъ до послѣдняго времени была дорогою вывоза, а не ввоза, вслѣдствіе чего при обычномъ явленіи ликвидаціи по суду претензій, возникающихъ изъ перевозки по мѣсту назначенія грузовъ, при обсужденіи собранныхъ статистическихъ данныхъ въ цѣляхъ изслѣдованія причинъ того или иного количественнаго состоянія претензій къ дорогѣ, важное значеніе имѣетъ цифра, опредѣляющая число исковъ, бывшихъ въ защитѣ дорогъ назначенія при заинтересованности въ ихъ исходѣ Средне-Азіатской ж. д. Эти свѣдѣнія сообщаются дорогами назначенія по принадлежности.

На вопросъ о причинахъ сильнаго возрастанія претензій, заявляемыхъ въ рекламаціонномъ порядкѣ, въ виду наблюдаемаго обратнаго явленія значительнаго уменьшенія изъ года въ годъ, какъ числа дѣлъ, такъ и выплаченныхъ по претензіямъ суммъ, необходимо объяснить, что, независимо отъ возможныхъ въ прошломъ дефектовъ въ регистраціи дѣлъ, положеніе претензіоннаго дѣла, какъ и искового на Средне-Азіатской ж. д., по сравнительной его новизнѣ и малой организованности грузохозяевъ въ преслѣдованіи возмѣщенія вреда и убытковъ, не даетъ почвы для окончательныхъ выводовъ о движеніи дѣлъ, и указан-

ное постепенное паденіе ихъ цифры не можетъ быть признано окончательно опредѣлившимся и на будущее время.

Далѣе, юрисконсультъ высказываетъ, что для успѣшнаго веденія дѣла необходимо заинтересовать повѣреннаго въ исходѣ дѣлъ, т. е. такъ, чтобы часть отбитой суммы выдавалась повѣренному, какъ на частныхъ дорогахъ; вопросъ о такомъ вознагражденіи очень существененъ, а между тѣмъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ не идетъ въ немъ на встрѣчу, упуская изъ виду то, что веденіе судебныхъ дѣлъ стоитъ дорогѣ около ½% отъ суммы дѣлъ, тогда какъ частныя лица, обыкновенно, платятъ 10%.

По вопросу 11

11. 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.

главный бухгалтеръ докладываетъ, что на Средне-Азіатской ж. д. принятъ слѣдующій порядокъ предварительнаго учета кредитовъ, отпускаемыхъ какъ на эксплоатацію дороги, такъ и для работъ со спеціальною и коммерческою цѣлями: всѣ кредиты какъ на содержаніе личнаго состава, такъ и на текущій ремонтъ, вносятся въ особыя книги и въ суммѣ годового или на смѣтный періодъ ассигнованія.

Сообразуясь съ ассигнованіемъ, непосредственнымъ производителямъ работъ разрѣшаются къ расходу кредиты въ размѣрѣ потребности посредствомъ смѣтъ заказовъ или особыхъ предписаній.

Ниодинъ производитель работъ, подъ опасеніемъ денежной отвѣтственности, не можетъ израсходовать болѣе того, что ему ассигновано, безъ особаго на то разрѣшенія.

Изъ суммы смѣтнаго ассигнованія, разассигновывается только часть суммы, часть же остается въ распоряженіи начальника дороги на непредвидѣнныя надобности и для дальнѣйшаго ассигнованія производителямъ работъ въ случаѣ, если ассигнованной имъ суммы окажется недостаточно.

Свѣдѣнія о расходахъ получаются въ главной бухгалтеріи и докладываются начальнику дороги въ слѣдующіе сроки:

1) приблизительныя свѣдѣнія о результатахъ эксплоатаціи черезъ одинъ мѣсяцъ и пять дней послѣ отчетнаго;

2) точныя—черезъ одинъ мѣсяцъ 20 дней.

Краткій отчетъ о расходахъ по эксплоатаціи въ сравненіи со смѣтнымъ назначеніемъ составляется главной бухгалтеріей черезъ два мѣсяца и 5 дней послѣ отчетнаго; при этомъ свѣдѣнія по отношенію къ пробѣгу поѣздовъ, паровозовъ и вагоновъ и количеству перевезеннаго груза—приблизительныя, по отношенію же расходовъ—точныя.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, удовлетворяетъ ли такой порядокъ начальника дороги, послѣдній отвѣчаетъ утвердительно.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, весь ли матеріалъ, забранный за данный мѣсяцъ, попадаетъ въ отчетъ даннаго мѣсяца или остается и на слѣдующій.

Начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что службы настаиваютъ, чтобы матеріалъ немедленно списывался, но на практикѣ бываетъ и иначе, почему къ концу года идетъ усиленное списываніе матеріаловъ.

По вопросу 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.

главный бухгалтеръ докладываетъ, что управленіе дороги останавливается, прежде всего, на отсутствіи въ отчетѣ стоимости сооруженія и имущества дороги и невозможности для Средне-Азіатской ж. д., по состоянію ея счетовъ, выяснить эту стоимость.

Признавая необходимость оцѣнки стоимости дороги, управленіе дороги полагало бы возможнымъ произвести оцѣнку способомъ, предложеннымъ въ брошюрѣ инженера Кульжинскаго (Вып. XXII Трудовъ Высшей Комиссіи), что, по приблизительному подсчету, требуетъ до года времени и расхода не менѣе 22.600 руб.

Изъ общей стоимости дороги должна быть выдѣлена въ особый счетъ стоимость сооруженій за счетъ сбора въ $^1/_5$ коп., такъ какъ средства, доставляемыя этимъ сборомъ, не имѣютъ реальнаго владѣльца и по этому, казалось бы, не должны смѣшиваться съ средствами, отпущенными изъ Государственнаго Казначейства и полученными путемъ займовъ.

Для уменьшенія объема баланса и увеличенія его наглядности полезно было бы внести въ него слѣдующія измѣненія: показывать подробно лишь отпуски кредитовъ за эксплоатаціонный годъ, всѣ же предыдущіе отпуски помѣщать общей суммой, показывая подробности въ приложеніи къ балансу и въ вѣдомости за № 4.

Назначеніе баланса—дать точную характеристику предпріятія, свѣдѣнія о суммахъ, затраченныхъ на него, и всѣ его права и обязанности.

Въ виду этого не слѣдовало бы проводить по счетамъ работъ и расходовъ, не выполненныхъ, предположенныхъ къ производству по кредиторскимъ спискамъ, работы же за счетъ таковыхъ показывать отдѣльно по отчету за тотъ годъ, въ которомъ фактически произведены работы и расходы.

Самое лучшее было бы совершенно уничтожить именные кредиторскіе списки, кредиты же не израсходованные во время дѣйствія смѣты, въ случаѣ необходимости производства за ихъ счетъ расходовъ, въ суммахъ, по заявленію управленія дороги,

продолжать на срокъ, въ предѣлахъ современнаго дѣйствія кредиторскихъ списковъ.

Устанавливая порядокъ платежей по заключеннымъ смѣтамъ посредствомъ именныхъ списковъ кредиторовъ казны, законодатель имѣлъ въ виду дать распорядителямъ кредитовъ возможность производить уплаты по ассигновкамъ, составленнымъ во время дѣйствія кредитовъ, но ко дню закрытія ихъ не отосланныхъ въ платежныя кассы или же за такія работы, выдачи за которыя назначаются по обязательствамъ, хотя и не выполненнымъ за время дѣйствія смѣтъ, но начатымъ во время дѣйствія ихъ.

На практикѣ же въ кредиторскіе списки вносятся не только такіе расходы, но и работы, совершенно не начатыя, предполагающіяся къ производству, или уплаты за матеріалы, еще не пріобрѣтенные и, даже не заказанные.

Единственнымъ мотивомъ въ такихъ случаяхъ служитъ желаніе распорядителя кредитовъ закрѣпить за собою не израсходованныя суммы, подлежащія, въ противномъ случаѣ, сдачѣ въ рессурсы казны.

Внесеніе въ кредиторскій списокъ новыхъ работъ и заготовокъ часто неизбѣжно и находитъ оправданіе въ обстоятельствахъ, не зависящихъ отъ воли распорядителя кредитовъ, къ каковымъ нужно отнести ассигнованіе кредита въ размѣрѣ $^1/_{12}$ смѣтнаго ассигнованія ежемѣсячно и поздній, иногда передъ закрытіемъ смѣтъ, отпускъ кредитовъ.

Открытіе кредитовъ полностью въ самомъ началѣ смѣтнаго года дало бы возможность оканчивать работы въ смѣтный періодъ и до минимума сократило бы кредиторскіе списки.

Необходима отмѣна абзаца 3-го пункта 123 кассовыхъ правилъ въ виду того, что существованіе его имѣетъ послѣдствіемъ сдачу работъ подрядчикамъ, что, обыкновенно, обходится дороже работъ, производящихся хозяйственнымъ способомъ, крайняя же спѣшность при составленіи списка кредиторовъ приводитъ къ необходимости заносить кредиторами лицъ, часто фиктивныхъ, безъ конкуренцій, и, слѣдовательно, безъ скидокъ со смѣтныхъ цѣнъ.

Точно также необходимо предоставить управленію дороги права, въ виду помѣщенія въ активѣ баланса безнадежныхъ долговъ за разными лицами, списать со счета такіе долги, установивъ на будущее время, за денежною отвѣтственностью подлежащихъ лицъ, порядокъ непремѣннаго предварительнаго обезпеченія уплаты за подлежащіе къ отпуску матеріалы и работы.

Необходимо остановиться также на излишней деталировкѣ расходовъ, не представляющей собою никакихъ существенныхъ удобствъ, а только затемняющей и усложняющей отчетность и заставляющей иногда распорядителя кредита прибѣгать къ отне-

сенію расходовъ на не подлежащій источникъ, во избѣжаніе перерасхода по данному очередному номеру, вслѣдствіе измѣненій въ другомъ очередномъ номерѣ, тѣсно связанномъ съ первымъ.

Такъ напримѣръ, по мнѣнію управленія дороги, нѣтъ основаній подраздѣлять расходы на наемъ помѣщеній и квартирныя деньги служащимъ, отопленіе помѣщеній и освѣщеніе помѣщеній въ виду того, что предоставленіе служащему, взамѣнъ квартирныхъ денегъ—квартиры въ натурѣ, давая экономію по первому подраздѣленію смѣты, вызываетъ перерасходы по остальнымъ двумъ подраздѣленіямъ.

Точно также слѣдовало бы соединить очер. № 246 съ 247 и 249 съ 250 въ виду того, что расходъ по одному изъ этихъ №№ неизбѣжно отражается на расходахъ другихъ №№.

Съ другой стороны, нѣкоторые элементы желѣзнодорожнаго хозяйства не предусмотрѣны въ отчетности, какъ то борьба съ песчаными заносами, расходы по укрѣпленію песковъ посадкой растеній, ремонтъ паропроводовъ, ремонтъ будокъ вдоль водопроводовъ, сооруженія по нефтеснабженію.

Нельзя не остановиться на несоотвѣтствіи особаго измѣрителя—100 паровозо-верстъ—для очер. № 246 (отопленіе паровозовъ).

Количество топлива, расходуемаго паровозомъ, зависитъ не только отъ числа верстъ, исполненныхъ паровозомъ, но и отъ тяжести поѣзда, скорости, конструкціи паровоза, времени года и проч. Очевидно, что для одиночнаго паровоза топлива потребуется на версту пробѣга менѣе, чѣмъ для паровоза, ведущаго груженые вагоны.

Это несоотвѣтствіе для очер. № 246 приводитъ къ тому, что, при увеличеніи непроизводительнаго пробѣга и неполногрузности перевезенныхъ поѣздовъ, получится малый расходъ топлива на паровозо-версту, а также сила тяги паровоза будетъ не вполнѣ использована, получаются перерасходы, которые, благодаря несовершенству измѣрителя, являются не оправданными.

Поэтому, казалось бы, что для очер. № 246 необходимо установить не менѣе двухъ измѣрителей, а именно: паровозо-верстъ и пудо-верстъ. По каждому изъ этихъ измѣрителей должны быть ассигнуемы особыя суммы—собственно для паровоза и отдѣльно для тяжести поѣзда (пудо-верстъ), при чемъ исчисленіе для зимнихъ мѣсяцевъ должно быть произведено отдѣльно отъ лѣтнихъ.

По очер. №№ 178, 187, 193 и 195 имѣется въ настоящее время особый измѣритель на 1000 пуд. перевезеннаго груза.

Расходъ по этимъ очер. №№ слѣдовало бы нормировать по роду выполняемыхъ агентами, содержимыми за счетъ указанныхъ кредитовъ работъ, а именно:

1) смотрителей погрузныхъ дворовъ, ихъ помощниковъ, вѣсовщиковъ, пломбировщиковъ, маркировщиковъ и привратниковъ, сообразно числу обработанныхъ ими отправокъ по прибытію и отправленію и числу погруженныхъ и выгруженныхъ пудовъ въ этихъ отправкахъ;

2) кассировъ товарныхъ, артельщиковъ, коммерческихъ конторщиковъ и разсыльныхъ—на 1000 отобранныхъ и выданныхъ товарныхъ накладныхъ пассажирской, большой и малой скоростей, при чемъ извѣстное число накладныхъ пассажирской и большой скорости надо приравнять къ накладной малой скорости;

3) агентовъ передачи, а также вѣсовщиковъ и конторщиковъ при нихъ—на 1000 отправокъ, переданныхъ на сосѣднія дороги и принятыхъ съ нихъ;

4) багажныхъ кассировъ—на 1000 квитанцій, отобранныхъ и выданныхъ, приравнивая извѣстное число квитанцій къ одной товарной накладной;

5) билетныхъ кассировъ—по числу проданныхъ билетовъ, приравнивая работу по продажѣ извѣстнаго числа ихъ или къ одной товарной накладной, или по числу отправленныхъ пассажировъ, переводя ихъ на пуды.

Эти измѣрители, введенные въ отчетъ, освѣтятъ его должнымъ образомъ, такъ какъ они вытекаютъ изъ существа дѣла и сопоставленіе такихъ измѣрителей за рядъ лѣтъ дастъ возможность ясно видѣть результаты эксплоатаціи по этимъ №№.

Расходы по очер. № 179 (содержаніе составительскихъ бригадъ) находятся въ нѣкоторой зависимости отъ размѣровъ движенія и въ безусловной зависимости отъ числа переработанныхъ вагоновъ, въ связи съ условіями маневровой работы на каждой станціи и въ зависимости отъ достаточности и правильности путей. Такъ какъ степень достаточности и правильности путей каждой станціи въ отношеніи успѣшнаго производства маневровъ можетъ быть практически учтена, исключительно, числомъ часовъ работы маневровыхъ паровозовъ или числомъ верстъ, на которыя переводится время, то число служащихъ по очер. № 179 должно быть поставлено въ зависимости отъ числа переработанныхъ вагоновъ и числа верстъ работы маневровыхъ паровозовъ.

Измѣритель по очер. № 193 для Средне-Азіатской ж. д. не можетъ основываться на 1000 пуд. перевезеннаго груза, такъ какъ транзитнаго груза на ней совершенно нѣтъ. Между тѣмъ, этотъ грузъ на всѣхъ дорогахъ составляетъ тотъ резервъ, который, не вызывая для дороги почти никакого расхода, увеличиваетъ собою количество перевезеннаго груза, а слѣдовательно, и сумму ассигнованія. Поэтому необходимо установленіе особаго измѣрителя на 1000 пуд. дѣйствительно переработаннаго груза, т. е. нагруженнаго, выгруженнаго и перегруженнаго (гдѣ это

неизбѣжно) и сортированнаго для образованія полногрузныхъ сборныхъ вагоновъ со сборнымъ грузомъ различной дальности.

Этотъ измѣритель и дастъ возможность судить о дѣйствительной стоимости грузовыхъ работъ.

Для возможности однообразнаго отнесенія расходовъ на очер. № 193 необходимо опредѣлить тѣ принципы, которые должны быть положены въ основу этой задачи.

Кредитъ по очер. № 193 ассигнуется на «расходы по нагрузкѣ, выгрузкѣ багажа и товаровъ и по передвиженію вагоновъ на станціяхъ людьми и животными».

Слѣдовательно, содержаніе какихъ-либо служащихъ, кромѣ рабочихъ, выполняющихъ грузовыя работы, и связанную съ ними перекатку вагоновъ, а также расходовъ, непосредственно изъ этихъ работъ вытекающихъ, относить на этотъ очер. № нельзя.

Обращаясь къ, такъ называемому, нивелиру, издаваемому Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, можно найти подтвержденіе высказаннаго выше положенія, такъ какъ такіе агенты, какъ пріемщики поѣздовъ, по розыску грузовъ, вѣсовщики, маркировщики, пломбировщики и носильщики, содержаніе коихъ многими дорогами относится на очер. № 193, должны относиться на точно опредѣленные очер. №№ смѣты, а именно:

пріемщики поѣздовъ на очер. № 177,

агенты по розыску грузовъ на № 3 и всѣ остальные изъ перечисленныхъ выше агентовъ на очер. № 178.

Ни въ какомъ случаѣ нежелательно относить на очер. № 193 такіе расходы, которые являются слѣдствіемъ недостатка брезентовъ (подмочка), крушеній, пожаровъ и всѣхъ тѣхъ причинъ, кои отъ воли агентовъ, причастныхъ къ грузовымъ работамъ, не могутъ зависѣть и, вообще, во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда не установлена виновность агента.

При установленіи такого порядка, на очер. № 193 будутъ относиться слѣдующіе расходы:

1) по учету работъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ и распредѣленію премій отъ товарныхъ операцій;

2) содержаніе сторожей, охраняющихъ грузы на станціяхъ, и стражниковъ въ томъ случаѣ, если они замѣняютъ сторожей;

3) очистка вагоновъ и платформъ отъ мусора, очистка бунтовъ или штабелей отъ снѣга;

4) нагрузка щитовъ для перевозки хлѣба вссыпную и рѣшетокъ для перевозки скота;

5) снятіе брезентовъ на передаточныхъ пунктахъ съ открытаго подвижного состава, а также укрытіе грузовъ брезентами;

6) подкатка вагоновъ животными;

7) случайная переноска грузовъ съ платформъ на подстилы;

8) перекачка нефтяныхъ грузовъ изъ цистернъ, вслѣдствіе неисправностей послѣднихъ, происшедшихъ по винѣ дороги;

9) просрочки въ тѣхъ случаяхъ, когда виновность служащихъ несомнѣнна;

10) книги, бланки, канцелярскія принадлежности только для дѣлопроизводства по учету грузовыхъ работъ и распредѣленію между агентами премій отъ товарныхъ операцій.

Всѣ остальные расходы, какъ составляющіе принадлежность для перевозки грузовъ, слѣдуетъ относить на очер. № 195.

Для доставленія распорядителямъ кредитовъ возможности точнаго разъясненія расходовъ по подраздѣленіямъ смѣты необходимо предоставить начальнику дороги право перечисленія сбереженій по одному очередному № на покрытіе перерасходовъ по другому въ предѣлахъ отдѣла смѣты, а совѣту—въ предѣлахъ всей смѣты.

Что касается матеріальныхъ отчетовъ, то въ балансахъ многихъ дорогъ запасы матеріаловъ подраздѣляются на запасы въ складахъ матеріальной сл. и въ кладовыхъ другихъ службъ.

При точномъ соблюденій § 14 общихъ основаній для учета операцій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣняющаго въ обязанность службамъ-потребительницамъ отфактуровывать матеріальной сл. всѣ не израсходованные къ 31 декабря отчетнаго года матеріалы съ тѣмъ, чтобы въ началѣ отчетнаго года по новымъ требованіямъ получить эти же матеріалы по цѣнамъ, установленнымъ въ текущемъ году, запасовъ по службамъ не должно быть.

Замѣтивъ по первой части доклада главнаго бухгалтера, что въ настоящее время въ Министерствѣ Путей Сообщенія выясняется стоимость всѣхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, чѣмъ руководствуется, при неимѣніи положенія о служащихъ, управленіе дороги въ отношеніи служащихъ.

Послѣ отвѣта начальника дороги, что положеніе приходится замѣнять циркулярами, Предсѣдатель предлагаетъ перейти къ разсмотрѣнію вопросовъ сл. сборовъ.

II. ВОПРОСЫ ПО ОТДѢЛЬНЫМЪ СЛУЖБАМЪ.

А. По службѣ сборовъ.

По вопросу 13 и 14

13. Приспособлена ли организація службы сборовъ и способы ея дѣйствія къ тому, чтобы содѣйствовать упра-

начальникъ сл. сборовъ В. Н. Добычинъ докладываетъ, что сл. сборовъ при существующей организаціи, кромѣ предварительныхъ свѣдѣній о перевозкахъ и доходахъ къ 10 числу послѣ отчетнаго мѣсяца, имѣетъ на второй мѣсяцъ послѣ отчетнаго данныя о первозкахъ пассажировъ по классамъ и станціямъ

вленію дороги въ быстромъ раскрытіи паденія доходовъ? Въ какіе сроки доставляются свѣдѣнія о доходахъ, приблизительныя и точныя? Принятыя на дорогѣ основанія для приблизительнаго исчисленія доходовъ..

отправленія и сравнительныя данныя о перевозкѣ грузовъ по наименованіямъ и объ общемъ пробѣгѣ. Эти данныя достаточны для быстраго раскрытія и производства анализа паденія доходовъ. Во всякомъ случаѣ сл. сборовъ, имѣя въ своемъ распоряженіи отчетные документы станцій, по поставленному ей въ той или другой формѣ вопросу о паденіи доходовъ дороги, легко можетъ быть сорганизована для обработки необходимыхъ данныхъ въ этомъ направленіи.

Свѣдѣнія о доходахъ приблизительныхъ доставляются ежемѣсячно 10 числа послѣ отчетнаго, а точныхъ—по новымъ правиламъ—черезъ 4 мѣсяца.

Основаніемъ для приблизительнаго исчисленія доходовъ дороги служатъ общепринятыя правила (Общ. Уст. Брюля II ч. изд. 1909 г., стр. 169).

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

Начальникъ дороги дополняетъ, что, обращаясь часто въ сл. сборовъ за свѣдѣніями о пробѣгѣ грузовъ, напримѣръ, хозяйственныхъ, онъ получалъ ихъ своевременно и достаточно точно.

Что касается опредѣленія доходовъ, то оно дѣлается помѣсячно, а затѣмъ за каждый мѣсяцъ вносится поправка.

Далѣе, начальникъ дороги указываетъ, что за послѣднее время доходность Средне-Азіатской ж. д. значительно поднялась: за первые 8 мѣсяцевъ 1910 года перевыручка противъ 1909 г. выразилась въ 2.270.000 руб.

Переходя къ вопросу 14, начальникъ сл. сборовъ даетъ утвердительный отвѣтъ, но замѣчаетъ, что службѣ никогда изслѣдовать причинъ не приходилось тѣмъ болѣе, что никто о нихъ не спрашивалъ.

Начальникъ дороги указываетъ, что хотя сл. сборовъ и даетъ сравнительныя данныя, относящіяся какъ къ пассажирскому, такъ и къ воинскому движенію, къ перевозкамъ малой и большой скорости и хозяйственнымъ, но весь этотъ матеріалъ—чисто цифровой и обнаруживать причинъ паденія доходовъ сл. сборовъ не можетъ.

По вопросу 15

15. Взаимоотношеніе службы сборовъ и главной бухгалтеріи.

доложено, что сл. сборовъ, на основаніи §§ 107 и 109 наказа сл. сборовъ, утвержденнаго Министромъ Путей Сообщенія въ 1910 г., получаетъ отъ главной бухгалтеріи суточныя вѣдомости сборамъ дороги, сданнымъ ею въ государственный банкъ и провѣряетъ эту вѣдомость въ отношеніи полноты и своевременности сдачи сборовъ.

Въ свою очередь, сл. сборовъ доставляетъ главной бухгалтеріи, черезъ подлежащія службы, данныя о суммахъ, удер-

жанныхъ дорогами по расчетамъ такъ называемой III категоріи, на предметъ перечисленія этихъ суммъ сборамъ изъ подлежащихъ кредитовъ. Кромѣ того, сл. сборовъ доставляетъ главной бухгалтеріи для приложенія къ общему годовому отчету свой годовой отчетъ о доходахъ и сборахъ.

Другихъ взаимоотношеній нѣтъ, такъ какъ сл. сборовъ работаетъ по документамъ, не имѣющимъ ничего общаго съ документами главной бухгалтеріи, и свои денежныя поступленія, расчеты съ дорогами и грузохозяевами производитъ не черезъ казначейство, а черезъ государственный банкъ и станціонныя кассы.

По вопросу 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?

доложено, что для опредѣленія смѣтнаго назначенія сл. сборовъ руководствуется нормами, преподанными смѣтной комиссіей при Управленіи желѣзныхъ дорогъ въ 1906 г.

На основаніи же особаго предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ, штатъ служащихъ въ сл. сборовъ — минимальный по количеству совершенныхъ перевозокъ, а по претензіямъ соотвѣтствуетъ количеству сработанныхъ накладныхъ.

Въ мѣсяцы наибольшаго количества перевозокъ приглашаются временные служащіе, а часть излишка работъ отдается штатнымъ служащимъ сдѣльно, при чемъ послѣдній способъ, болѣе выгодный для дѣла въ количественномъ и качественномъ отношеніяхъ, даетъ возможность доводить производительность труда служащихъ до максимума и, вмѣстѣ съ тѣмъ, повышаетъ заработокъ служащихъ, устанавливаемый штатами въ минимальномъ размѣрѣ.

Главный контролеръ замѣчаетъ, что установленіе Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ общихъ нормъ для всѣхъ дорогъ не желательно, такъ какъ каждая дорога должна имѣть свои нормы, соотвѣтствующія мѣстнымъ условіямъ.

Начальникъ сл. сборовъ сообщаетъ, что штаты на Средне-Азіатской ж. д. повышены на 30%; но это есть общее повышеніе, а не по отдѣльнымъ нормамъ.

По вопросу 17

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

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что остатки отъ прежнихъ лѣтъ по балансу, принятому отъ Государственнаго Контроля, сл. сборовъ урегулированы.

Вопросъ о позаимствованіи изъ эксплоатаціонныхъ сборовъ послѣ изданія въ 1910 году мѣстнаго распоряженія о выкупѣ прибывающихъ грузовъ дороги наличными деньгами за счетъ подлежащихъ кредитовъ и о выпискѣ на будущее время для

надобностей дороги матеріаловъ съ обязательствомъ уплаты провозныхъ денегъ на станціяхъ отправленія, а также съ установленіемъ тѣмъ же распоряженіемъ сроковъ для акцептаціи службами счетовъ по суммамъ, удержаннымъ дорогами, слѣдуетъ считать вполнѣ урегулированнымъ; другихъ позаимствованій изъ сборовъ для нуждъ дороги не производится. Перерасходы противъ смѣтъ сл. сборовъ допускаются по числу отработанныхъ единицъ, такъ какъ кредиты ея подвижные.

На вопросъ Н. А. Маслова, за какой счетъ урегулированы остатки, главный бухгалтеръ сообщаетъ, что часть денегъ была съ этою цѣлью переведена Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, другую же часть было разрѣшено списать.

Главный контролеръ отмѣчаетъ, что вопросъ объ остаткахъ прежнихъ лѣтъ усложняется еще различіемъ системъ счета выручки, примѣняемыхъ Министерствомъ Финансовъ, Министерствомъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролемъ.

Указавъ, что вопросъ этотъ служитъ предметомъ особаго разсмотрѣнія какъ въ Законодательныхъ Учрежденіяхъ, такъ и въ Высшей Комиссіи, Предсѣдатель предлагаетъ перейти

къ вопросу 18.

18. Выяснить долги казенныхъ дорогъ и учрежденій сборамъ; недостатки существующаго на этотъ предметъ порядка; выяснить претензіи и судебные иски къ дорогѣ.

Начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что долга сборамъ за казенными дорогами не имѣется. За правительственными учрежденіями долгъ на 1 января 1910 г. выражается, какъ это видно изъ представляемой вѣдомости, въ суммѣ—1.019.613 руб. 16 коп.

Количество оставшихся въ сл. сборовъ на 1 января 1909 г. претензій и судебныхъ исковъ по переборамъ и просрочкѣ, поступившихъ въ 1909 г., разсмотрѣнныхъ въ этомъ году и перешедшихъ на 1 января 1910 г., указано въ представляемой вѣдомости.

Начальникъ дороги добавляетъ, что есть такіе долги, какъ напримѣръ, долгъ Аму-Дарьинской флотиліи, образовавшійся потому, что флотилія забрала у дороги натурою нефти на 21.000 руб.; на просьбу произвести уплату было заявлено, что денегъ для этого расхода не имѣется, но что онѣ внесены въ смѣту 1911 года и будутъ уплачены, когда ихъ отпустятъ.

Представитель Министерства Финансовъ, указывая, что интендантство, между прочимъ, требуетъ съ дороги 2000 руб. за сопровожденіе воинской стражей почтовыхъ поѣздовъ, высказываетъ предположеніе, что эта сумма можетъ быть засчитана за часть долга Аму-Дарьинской флотиліи.

Предсѣдатель Подкомиссіи полагаетъ, что это невозможно, такъ какъ, очевидно, входитъ въ совершенно различные №№ смѣты. Къ этому же мнѣнію присоединяется главный контролеръ.

По вопросу 19

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

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что расчеты по перевозкамъ грузовъ производятся въ порядкѣ существующихъ законоположеній и соглашеній о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дорогами и Кавказско-Закаспійскаго сообщенія, а по наложеннымъ платежамъ въ порядкѣ ст. 74, 75 и 76 Общаго Устава. Какихъ-либо недоразумѣній, вытекающихъ изъ примѣненія сказанныхъ правилъ, не наблюдалось, кромѣ недоразумѣній по выплатѣ отмѣненныхъ наложенныхъ платежей, когда квитанціи во взносѣ этихъ платежей утрачены; опредѣленныхъ на этотъ счетъ правилъ не установлено. Расчеты съ дорогами, выработанные долголѣтнею ихъ практикою, нельзя признать сложными.

Льготные билеты для учащихся и безплатные билеты для желѣзнодорожныхъ служащихъ и ихъ семействъ желательно сохранить, особенно на окраинахъ.

По вопросу 20

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

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что отмѣна оплаты гербовымъ сборомъ квитанцій къ извѣщеніямъ о наложенныхъ платежахъ, выдаваемыхъ грузополучателямъ въ удостовѣреніе принятія отъ нихъ наложенныхъ платежей, едва ли соотвѣтствуетъ требованіямъ закона о гербовомъ сборѣ, тѣмъ болѣе, что квитанціи эти въ рукахъ лицъ, уплатившихъ отмѣненные наложенные платежи, являются единственнымъ документомъ, на основаніи котораго возвращается уплаченный наложенный платежъ. По существу взиманіе этого сбора, оплачиваемаго путемъ наклейки гербовой марки, не вызываетъ какой-либо отчетности желѣзныхъ дорогъ, кромѣ надзора за оплатою квитанцій.

Главный контролеръ также считаетъ, что пока расписка имѣетъ значеніе документа, обнаруживающаго хозяина, отмѣнить гербовый сборъ нельзя.

Вопросъ 21.

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

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ, что указаніе въ свидѣтельствахъ о наложенныхъ платежахъ наименованія грузовъ, какъ показалъ опытъ, совершенно излишне.

Начальникъ коммерческой сл. полагаетъ, что, наименованіе груза имѣетъ значеніе въ случаѣ пропажи груза, такъ какъ получается возможность установить, за что же именно платить.

Юрисконсультъ высказываетъ, что, согласно 107 ст. Общаго

Устава, при утратѣ груза вопросъ о суммѣ наложеннаго платежа не принимается во вниманіе, а уплата производится по дѣйствительной стоимости товара.

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что кромѣ разсмотрѣнныхъ уже къ сл. сборовъ относятся и вопросы 24, 124, 125, 129 и 130, и предлагаетъ высказаться по этимъ вопросамъ.

По вопросу 24

24. Какъ организовано станціонное счетоводство и контроль станціонныхъ операцій?

начальникъ сл. сборовъ докладываетъ, что станціонное счетоводство ведется, согласно утвержденному общему для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ положенію.

Контроль станціонныхъ операцій сосредоточенъ въ службѣ сборовъ, порядокъ дѣйствія которой и отчетности предъ Государственнымъ Контролемъ изложенъ въ положеніи о службѣ сборовъ и особомъ наказѣ имъ. Кромѣ того, контроль станціонныхъ операцій производится путемъ фактической ревизіи ревизорами станціоннаго счетоводства, согласно имѣющейся инструкціи, а также черезъ особо командируемыхъ агентовъ службы сборовъ.

По вопросу 124

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

доложено, что надзоръ за правильнымъ составленіемъ грузовыхъ документовъ осуществляется просмотромъ документовъ въ пути у главныхъ кондукторовъ, сопровождающихъ товарные поѣзда, а также на станціяхъ отправленія и назначенія груза; просмотръ производятъ станціонные агенты, коммерческіе ревизоры станціоннаго счетоводства и особо командируемые агенты сл. сборовъ.

Что касается

вопроса 125

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

то, какъ сообщаетъ начальникъ сл. сборовъ, особаго надзора за сроками доставки грузовъ для указанной въ вопросѣ цѣли сл. сборовъ не установлено.

По вопросу 129

129. Что можетъ быть сдѣлано для упрощенія формаль-

начальникъ сл. движенія высказываетъ, что упрощеніе формальностей по пріему и выдачѣ грузовъ нежелательно, какъ мѣра, могущая облегчить возможность всякаго рода злоупотре-

ностей по пріему и выдачѣ грузовъ?

бленій. Наконецъ, установленныя формальности не такъ велики, чтобы останавливаться на вопросѣ объ ихъ упрощеніи, тѣмъ болѣе, что хищенія, имѣвшія мѣсто послѣ 1904 и 1905 г.г., ясно доказали, что только введеніе наиболѣе сложнаго порядка пріема и выдачи грузовъ, контролирующаго дѣйствія какъ каждаго изъ агентовъ станціи, такъ и самихъ отправителей и получателей, даетъ гарантію правильнаго хода дѣла и отсутствія злоупотребленій.

Начальникъ сл. сборовъ присоединяется къ высказанному и

по вопросу 130

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

докладываетъ, что соотвѣтствіе между числомъ грузовъ отправленныхъ и числомъ грузовъ полученныхъ контролируется сл. сборовъ, согласно положенію, т. е. путемъ погашенія каждой накладной на отправленные грузы съ выдачею ихъ, т. е. отмѣткою въ отчетахъ отправленія и въ передаточныхъ вѣдомостяхъ; для выдачи грузовъ на станціяхъ своей дороги и для расчета по отправкамъ на другія дороги. При невыдачѣ и нерасчетѣ отправокъ въ установленные сроки производится розыскъ ихъ.

Контроль поѣздовъ, какъ уже доложено, установленъ.

Б. По службѣ коммерческой.

Начальникъ коммерческой сл. представилъ Подкомиссіи подробную записку о постановкѣ коммерческой сл. вообще на дорогахъ и, въ частности, на Средне-Азіатской ж. д.; записка эта помѣщена въ приложеніи къ настоящему журналу, въ послѣдній же внесены лишь дополненія къ этой запискѣ въ порядкѣ вопросовъ программы, т. е. такъ, какъ они разсматривались и обсуждались на мѣстѣ, съ повтореніемъ, хотя и краткимъ, части изложеннаго въ запискѣ.

По вопросу 22

22. На основаніи обзора документовъ и опроса лицъ, соприкасающихся съ этою службою, особенно же изъ опроса пораіоннаго комитета выяснить, приспособлена ли

начальникъ коммерческой сл. указалъ, прежде всего, на недостатокъ средствъ, которымъ и объясняется, что только съ 1908 г. было разрѣшено пригласить двухъ коммерческихъ агентовъ для линіи; но и ихъ недостаточно, такъ что нынѣ возбуждено ходатайство о приглашеніи 3-го ревизора, что обѣщали удовлетворить; безъ агентовъ на линіи приходилось изслѣдованія вести только единично.

На вопросъ Предсѣдателя, слѣдуетъ ли объясненія началь-

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).

ника службы принимать какъ отрицательный отвѣтъ на вопросъ, начальникъ службы это подтверждаетъ.

На вопросъ Предсѣдателя, содѣйствуетъ ли служба колонизаціи края, начальникъ службы объясняетъ, что вопросъ колонизаціи не является столь важнымъ для данной дороги, какъ для другихъ окраинныхъ дорогъ, (напримѣръ, Сибирской), такъ какъ здѣсь онъ неразрывно связанъ съ орошеніемъ; пока же переселеніе—совершенно незначительно.

Начальникъ дороги считаетъ, что коммерческій отдѣлъ удовлетворяетъ только текущимъ потребностямъ, да и то не всегда, такъ какъ нѣкоторыя дѣла изъ-за недостаточности штата затягиваются; на дорогѣ, напримѣръ, имѣется всего одинъ коммерческій ревизоръ, который, конечно, не можетъ справиться со всѣмъ, что подлежитъ его вѣдѣнію; поэтому на линіи встрѣчаются старшіе агенты, напримѣръ, начальники станцій не знающіе Общаго Устава и не подготовленные къ коммерческой дѣятельности. Управленіе дороги ходатайствовало дать 3-го коммерческаго агента, а на 1911 годъ и 4-го; но ужъ и 3-й былъ вычеркнутъ при разсмотрѣніи смѣты, такъ что пришлось хлопотать за 3-го для 1911 года и его удалось выхлопотать. Что касается обслѣдованія края, то личныя свѣдѣнія у отдѣльныхъ лицъ имѣются по тому или другому вопросу, но они не запечатлѣны на бумагѣ.

Говоря же о коммерческой сл. въ широкомъ смыслѣ ея значенія, слѣдуетъ признать, что она ему совершенно не удовлетворяетъ.

Представитель Министерства Финансовъ указываетъ, что на институтъ, къ которому онъ принадлежитъ, возложена задача освѣщенія экономическаго положенія раіона, что сдѣлать нѣтъ возможности при существованіи большой сѣти, при засѣданіяхъ совѣта и т. д.

Начальникъ дороги считаетъ, что можно соединить службы сборовъ и коммерческой съ тѣмъ, чтобы, кромѣ того, часть вопросовъ коммерческой сл. передать въ сл. движенія и часть въ бухгалтерію, тогда получился бы очень сильный отдѣлъ главной бухгалтеріи и было бы правильное распредѣленіе.

По вопросу 23

23. Существуютъ ли какія-нибудь сношенія коммерческой службы съ промышленными и торговыми учрежде-

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что отдѣльныя единичныя сношенія съ общественными организаціями и различными учрежденіями существуютъ; но общественныхъ организацій въ краѣ немного: биржевой комитетъ есть только въ Кокандѣ, сельскохозяйственное общество—въ Ташкентѣ.

ніями: биржевыми комитетами, сельско-хозяйственными обществами, крупными заводами или фабриками и т. д.?

Переходя къ вопросу 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.

начальникъ коммерческой сл. продолжаетъ, что составъ коммерческой сл. очень не великъ, оклады же очень низки, что лишаетъ возможности привлечь на службу тотъ элементъ, который былъ бы желателенъ, между прочимъ, въ коммерческой сл. даже нѣтъ повышенія на 30% окладовъ, какъ въ другихъ службахъ.

По вопросу 26

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

начальникъ коммерческой сл. докладываетъ, что курсы есть при сл. движенія; съ недавняго же времени, послѣ перехода въ вѣдѣніе коммерческой сл. агентовъ по розыску грузовъ, послѣдніе инструктируютъ служащихъ на линіи.

По вопросу 27

27. Какія мѣры принимаются къ розыску грузовъ и какъ обезпечивается цѣлость и сохранность грузовъ? Имѣются ли на линіи спеціальные агенты для розыска грузовъ?

доложено, что розыскомъ грузовъ заняты, кромѣ 2 коммерческихъ ревизоровъ, 5 агентовъ по розыску грузовъ, при чемъ на каждаго приходится около 1000 дознаній въ годъ.

Начальникъ дороги отмѣчаетъ циркулирующее въ послѣднее время мнѣніе, что вмѣсто агентовъ отдѣльныхъ службъ и разныхъ наименованій, соотвѣтствующихъ ревизорамъ, можно имѣть вообще ревизоровъ, коихъ на Средне-Азіатской ж. д. можно было бы получить 21 чел., и между ними раздѣлить всю линію, что дало бы на одного объединеннаго ревизора около 100 вер. Этотъ взглядъ, одобряемый даже въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ, будучи проведенъ въ жизнь на Средне-Азіатской ж. д., не дастъ, однако, благопріятныхъ результатовъ, потому что ревизоры разныхъ службъ слишкомъ разныхъ воспитаній и не всѣ они могли бы объединить въ себѣ все, что требуется.

По вопросу 28

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

доложено, что и на составленіе обзоровъ не имѣется средствъ, между тѣмъ другія дороги эти средства получаютъ; матеріалъ для составленія обзоровъ имѣется.

Вопросъ 29.

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

Вспомогательныхъ предпріятій на дорогѣ нѣтъ.

Вопросы 30 и 31.

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 итовъ?

31. Если ссудныя операціи будутъ признаны полезными, 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 пользо-

Начальникъ коммерческой сл. считаетъ, что вспомогательныя операціи производить полезно и желательно, и при томъ за счетъ государственнаго банка.

Вслѣдствіе выраженнаго главнымъ контролеромъ сомнѣнія въ полезности такихъ операцій для Средне-Азіатской ж. д., начальникъ коммерческой сл. объясняетъ, что въ такомъ случаѣ явилась бы возможность вступить въ борьбу съ пароходствами, которыя въ настоящее время являются полными хозяевами положенія; устроивъ же всѣ необходимыя операціи, можно было бы отвлечь столь важный грузъ, какъ хлопокъ, на Ташкентскую ж. д.

Главный контролеръ возражаетъ, что грузъ все равно обойти Средне-Азіатскую ж. д. не можетъ, и чтобы онъ не шелъ черезъ Красноводскъ, быть можетъ, достаточно закрыть завозный складъ въ Красноводскѣ, а не развивать вспомогательныя операціи на Средне-Азіатской ж. д., гдѣ пробѣгъ хлопка уменьшится, если онъ пройдетъ по Ташкентской ж. д. Кромѣ того, если бы не было завознаго склада, то пароходство должно было бы выкупать грузъ и тогда не было существующей въ настоящее время задолженности у пароходства желѣзной дорогѣ.

Начальникъ коммерческой сл. замѣчаетъ, что разстояніе пробѣга хлопка на Средне-Азіатской ж. д. особаго значенія не имѣетъ, такъ какъ тарифъ на Красноводскъ ниже, чѣмъ на Ташкентъ, что сдѣлано съ цѣлью поддержать пароходство.

Начальникъ дороги высказывается противъ вспомогательныхъ

ваться станціонными сборами?

операцій на Средне-Азіатской ж. д., считая, что вообще складочныя операціи должны быть отдѣлены отъ перевозочныхъ, тѣмъ болѣе, что ссудо-складочныя операціи очень часто вызываютъ залежи; въ то же время, съ постройкой Ташкентской ж. д., опредѣлился прямой путь для хлопка и, несомнѣнно, что онъ перейдетъ именно на этотъ путь.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, кому собственно принадлежитъ завозный складъ, начальникъ коммерческой службы объясняетъ, что складъ принадлежитъ пароходству; послѣднее получаетъ грузъ отъ дороги, но не оплачиваетъ провоза, пока грузъ не выкупленъ, и дорога имѣетъ право лишь провѣрять склады, наличіе которыхъ не оплачено за провозъ.

Вопросъ 33

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

Начальникъ сл. движенія, ссылаясь на свой долголѣтній опытъ, между прочимъ, въ должности помощника начальника эксплоатаціи Владикавказской ж. д., высказываетъ, что коммерческую сл. необходимо присоединить къ сл. движенія; при соединеніи службъ обезпечивается солидарность ихъ и единство управленія, что улучшаетъ общее дѣло.

Начальникъ коммерческой сл. замѣчаетъ, что подробно по вопросу онъ высказался въ вышеупомянутой запискѣ; говоря же въ нѣсколькихъ словахъ, считаетъ, что въ настоящемъ видѣ обѣихъ службъ присоединеніе одной изъ нихъ къ другой не возможно; если бы, однако, была образована сл. эксплоатаціи, то вопросъ о присоединеніи былъ бы своевременнымъ.

Главный контролеръ придерживается мнѣнія, высказаннаго начальникомъ дороги, что сл. сборовъ и коммерческую надо объединить въ общую службу. Образованіе такой сильной службы было бы тѣмъ полезнѣе, что функціи ихъ переплетаются.

По вопросу 34

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

начальникъ дороги высказываетъ, что недостатокъ силы въ организаціи коммерческой сл. восполняется нораіонными комитетами, разсматривающими вопросы условій перевозки грузовъ; но Средне-Азіатская ж. д. относится къ Восточному комитету, который находится слишкомъ далеко, что и отзывается на дорогѣ.

Начальникъ коммерческой сл. добавляетъ, что единичные тарифные вопросы на дорогѣ разсматриваются, но не всѣ вопросы попадаютъ на мѣста.

Объясненія по

вопросамъ 35 и 36

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

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

изложены въ вышеуказанной запискѣ.

В. По службѣ матеріальной.

По вопросу 37

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

начальникъ дороги сообщаетъ, что въ настоящее время (сентябрь 1910 г.) оборотный капиталъ дороги составляетъ около 8.419.000 руб., при чемъ управленіе дороги прилагаетъ старанія къ уменьшенію этого капитала.

Н. А. Масловъ замѣчаетъ, что оборотный капиталъ долженъ состоять частью изъ денегъ, частью изъ матеріаловъ; если же сумма матеріаловъ превосходитъ опредѣленный для дороги капиталъ, то является вопросъ, какимъ образомъ и на какія средства пріобрѣтены лишніе матеріалы.

Главный бухгалтеръ поясняетъ, что собственно оборотный капиталъ Средне-Азіатской ж. д. равняется 4.700.000 руб., при запасѣ матеріаловъ на 1-е января 1910 г. на сумму 9.277.041 р., такимъ образомъ запасъ матеріаловъ на дорогѣ не соотвѣтствуетъ суммѣ оборотнаго капитала, превышая ее на 4.577.041 р. Что касается происхожденія указанной суммы, то точно установить его въ настоящее время не представляется возможнымъ, но съ большою долею вѣроятности можно предположить, что она образовалась вслѣдствіе безденежнаго поступленія матеріаловъ въ запасы эксплоатаціи, какъ, напримѣръ, отъ постройки 1 участка

дороги (отъ Михайловскаго залива до Кизылъ-Арвата) на 54.936 р. 78 к.; отъ постройки основного участка (отъ Кизылъ-Арвата до Аму-Дарьи съ вѣткой на Узунъ-Ада) на 405.497 р. 89 к.; отъ постройки Самаркандскаго участка (отъ Аму-Дарьи до Самарканда) на 76.385 руб. 75 коп.; отъ постройки Самаркандъ-Андижанскаго участка, въ виду недодѣлокъ этого участка,—до 280.000 руб.; отъ разборки Узунъ-Адинскаго участка (отъ Узунъ-Ада до Молла-Кара), вслѣдствіе перенесенія въ 1894 г. начальнаго пункта дороги изъ Узунъ-Ада въ Красноводскъ, — до 538.000 руб.; отъ постройки Мургабской вѣтви до 114.000 р.; отъ постройки Аму-Дарьинскаго моста до 52.000 руб. и отъ переоцѣнки матеріаловъ пріемочной комиссіей, при переходѣ дороги отъ военнаго вѣдомства въ Министерство Путей Сообщенія, до 106.000 руб. Затѣмъ, не малое вліяніе на увеличеніе запасовъ матеріаловъ должно было оказать въ прежніе годы поступленіе въ оборотный капиталъ стоимости старыхъ матеріаловъ (ломъ чугуна и мѣди), такъ какъ по ранѣе существовавшему порядку производившіяся въ мастерскихъ сл. тяги подѣлки, на которыя расходовались какъ новые, такъ и старые матеріалы, проводились черезъ матеріальную сл. въ полной суммѣ ихъ стоимости и въ полной же суммѣ выписывались въ расходъ. Такой способъ проведенія подѣлокъ черезъ матеріальную сл. приводитъ къ тому, что оборотный капиталъ получалъ стоимость и старыхъ матеріаловъ, за которые ничего не платилъ; такихъ матеріаловъ было израсходовано: въ 1904 г. на 122.368 р., въ 1905 г. на 57.181 р., въ 1907 г. на 168.761 р. и 1908 г. на 107.969 руб.

Также повліяла на увеличеніе запаса матеріаловъ заготовка изъ спеціальныхъ кредитовъ запасныхъ частей, которыя первоначально числились отдѣльно, а затѣмъ, по неизвѣстнымъ причинамъ, были смѣшаны съ оборотнымъ капиталовъ, почему стоимость запасныхъ частей, заготовленныхъ изъ спеціальныхъ кредитовъ, поступила въ оборотный капиталъ. На пріобрѣтеніе запасныхъ частей ассигновано: по § 31 ст. 1 смѣты 1904 года—10.000 руб., по § 31, ст. 4 см. 1904 г.—10.750 р., по § особопослѣднему смѣты 1904 г.—12.000 руб., по § 2, ст. 9 смѣты 1903 г.—16.400 руб. и 17.200 руб., по § 31, ст. 3 смѣты 1902 г.—3.998 р. и по § 32, ст. 1 смѣты 1906 г.—46.200 руб., долгъ доходамъ дороги за прибыль отъ примѣненія номенклатурныхъ цѣнъ въ суммѣ 453.415 р. 82 коп.

Начальникъ дороги предполагаетъ, что въ указанномъ количествѣ матеріаловъ числится на 765.000 руб. не расходуемыхъ, главнымъ образомъ, изъ-за дорогихъ цѣнъ, матеріаловъ; если цѣны понизить до настоящаго предѣла, на чемъ придется потерять около 180.000 руб., то всѣ эти матеріалы можно будетъ пустить въ дѣло и израсходовать; представленіе по этому поводу

сдѣлано въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, и подробно объ этомъ будетъ доложено далѣе. Во избѣжаніе же перезаготовокъ Управленіе совершенно не заготовляетъ тѣ предметы, которые заготовлены въ слишкомъ большомъ количествѣ, такъ напримѣръ, если устанавливается, что потребность стеколъ выражается въ 10.000 руб., а въ запасѣ имѣется на 15.000, то совѣтъ рѣшаетъ не производить заготовку стеколъ, пока въ запасѣ не останется менѣе 10.000 руб.

Указавъ, что изъ доложеннаго можно заключить о перезаготовкѣ на дорогѣ и ходовыхъ матеріаловъ, Н. А. Масловъ проситъ разъяснить, дѣйствительно ли стоимость получающихся отъ разборки негодныхъ частей паровозовъ, годныхъ для службы тяги, относится къ оборотному капиталу.

Начальникъ дороги объясняетъ, что самыя части приходуются безъ цѣнъ, но стоимость разборки дорога относитъ на оборотный капиталъ.

По вопросу 38

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

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что количество матеріаловъ, подлежащихъ пріобрѣтенію, въ отношеніи массовыхъ заготовокъ предметовъ и матеріаловъ постояннаго потребленія, опредѣляется частью на основаніи циркуляра Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ 20 іюля 1908 г. за № 30404/115, частью на основаніи данныхъ заготовительныхъ вѣдомостей службъ-потребительницъ. Согласно указанному циркуляру, принимаются во вниманіе нижеслѣдующія данныя и соображенія:

а) дѣйствительный расходъ по годамъ и средній за истекшее трехлѣтіе; б) ожидаемая, примѣнительно къ измѣненію расхода въ это трехлѣтіе и къ имѣющимся свѣдѣніямъ о проектированныхъ работахъ или размѣрахъ движенія, — потребность въ предстоящій годовой періодъ въ заготовкѣ даннаго матеріала или предмета; в) имѣющееся въ складахъ наличіе по ближайшимъ отчетнымъ даннымъ; г) количество того же матеріала или предмета, имѣющее поступить отъ поставщиковъ въ счетъ выданныхъ уже заказовъ или дѣйствующихъ договоровъ, и д) ожидаемый расходъ для удовлетворенія текущихъ надобностей до начала новой постановки.

По этимъ даннымъ расходъ опредѣляется суммированіемъ количествъ: предполагаемаго годового расхода, минимальнаго запаса, ожидаемой до новой поставки потребности, а затѣмъ вычитаніемъ изъ полученной суммы имѣющагося наличія и ожидаемаго поступленія (циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ № 30404/115 отъ 20 іюля 1908 г.); но нѣкоторые матеріалы и предметы, пріобрѣтаемые въ ближайшихъ пунктахъ отъ дороги

(Ферганскій каменный уголь, уголь древесный, нефтяное топливо, керосинъ, сало говяжье, масло смазочное минеральное и т. п.), заготовляются въ количествѣ, отвѣчающемъ 3-хъ и 4-хъ мѣсячной потребности. Если заготовка матеріаловъ производится на основаніи данныхъ заготовительныхъ вѣдомостей службъ-потребительницъ, то матеріальная сл. не входитъ въ критическую оцѣнку исчисленнаго службой количества и опредѣляетъ подлежащее заготовкѣ количество, исходя изъ данныхъ, указанныхъ службой, наличія въ складахъ и минимальныхъ установленныхъ запасовъ.

Наличныя и экстренныя покупки производятся въ количествѣ, отвѣчающемъ данной экстренной или случайной надобности и съ разрѣшенія начальника дороги въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ по представленіямъ службъ-потребительницъ.

Переходя

къ вопросу 39,

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

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что всѣ матеріалы и запасы, которые имѣютъ право заказывать мѣстныя управленія казенныхъ ж. д., пріобрѣтаются матеріальною сл. съ разрѣшенія начальника дороги или совѣта управленія дороги. Основаніемъ для опредѣленія порядка производства заготовки, съ разрѣшенія совѣта управленія дороги или съ разрѣшенія начальника дороги, должна служить стоимость годового расхода предметовъ и матеріаловъ, входящихъ въ каждую группу перечня, одобреннаго постановленіемъ Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ по журналамъ отъ 8 января 1905 г. за № 61.

Заготовки производятся на основаніи заготовительныхъ вѣдомостей службъ-потребительницъ. Совѣту управленія дороги или начальнику дороги по принадлежности представляется на утвержденіе количество матеріала, подлежащаго заготовкѣ.

Доклады о заготовкѣ матеріаловъ содержатъ свѣдѣнія: 1) о дѣйствительномъ расходѣ за каждые изъ послѣднихъ трехъ лѣтъ и о среднемъ расходѣ за этотъ періодъ времени; 2) о потребности въ этихъ матеріалахъ для того года, для котораго предполагается произвести заготовку; 3) о необходимомъ максимальномъ запасѣ; 4) объ имѣющемся запасѣ по ближайшимъ отчетнымъ даннымъ; 5) о количествѣ, подлежащемъ поступленію со времени означенныхъ отчетныхъ данныхъ до срока начала новой заготовки по выданнымъ заказамъ и заключеннымъ договорамъ; 6) о предполагаемомъ расходѣ со времени имѣющихся ближайшихъ мѣсячныхъ отчетныхъ данныхъ до новой поставки; 7) о положительныхъ пунктахъ поставки и срокахъ, по которымъ предполагается окончить поставку, и 8) о цѣнахъ послѣднихъ заготовокъ съ ука-

заніемъ пункта о предыдущей поставкѣ: у кого и по какой цѣнѣ матеріалъ пріобрѣтался.

Заказы выдаются по предварительно выясненнымъ отъ фирмы цѣнамъ и условіямъ путемъ вызова ихъ на конкуренцію, или отобранія отъ нихъ этихъ данныхъ путемъ разсылки запросовъ. Составленныя особыми комиссіями сравнительныя вѣдомости (торговые листы) передаются на разсмотрѣніе и заключеніе совѣта управленія дороги или начальника дороги, по принадлежности, послѣ чего выдается заказъ.

Порядокъ полученія, вскрытія и разсмотрѣнія пакетовъ и телеграммъ, поступающихъ на конкуренцію, подробно изложенъ въ представляемомъ Подкомиссіи постоянномъ приказѣ по дорогѣ отъ 16-го февраля 1909 года за № 15.

Хозяйственная заготовка на Средне-Азіатской ж. д., вслѣдствіе отдаленности дороги отъ торговыхъ и промышленныхъ центровъ, практикуется по изготовленію нѣкоторыхъ предметовъ и запасныхъ частей по заказамъ и спеціальнымъ подрядамъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, практикуется ли на дорогѣ заключеніе годовыхъ договоровъ съ условіемъ поставки того количества, которое дорога потребуетъ, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что такой порядокъ не практикуется, такъ какъ на мѣстѣ, какъ уже доложено, совершенно невозможно найти поставщиковъ въ лицѣ солидныхъ фирмъ и потому единственнымъ обезпечивающимъ дорогу способомъ слѣдуетъ признать заготовку годовой и въ крайнемъ случаѣ полугодовой потребности.

По вопросу 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?

доложено, что Средне-Азіатская ж. д., при опредѣленіи наименьшаго количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ, а также и для опредѣленія, по достиженію какихъ размѣровъ запасовъ необходимо производить новыя заготовки, руководствовалась журналомъ совѣта управленія дороги *отъ 26 марта 1905 года за № 15, которымъ* утверждены были выработанныя особой комиссіей изъ представителей службъ-потребительницъ и съ участіемъ представителей контроля нормы какъ минимальныхъ запасовъ, такъ и сроки вызова конкуренціи и поставокъ на всѣ матеріалы и предметы.

Заготовки матеріаловъ на Средне-Азіатской ж. д. производятся одинъ разъ въ годъ на каждый матеріалъ, за исключеніемъ предметовъ обмундированія и типографскихъ и переплетныхъ работъ, на которыя заключаются трехлѣтніе контракты.

Вопросы о закупкахъ разрѣшаются или совѣтомъ управленія дороги или начальникомъ ея, согласно циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 20 іюля 1908 г. за № 30404/115. За-

держекъ въ разрѣшеніи вопросовъ о заготовкѣ и закупкѣ не было.

Но такъ какъ при примѣненіи въ началѣ указаннаго порядка создавалось иногда такое положеніе, что не всегда имѣлся необходимый службамъ-потребительницамъ матеріалъ, запасныя части и инвентарь, или количество матеріаловъ оказывалось недостаточнымъ, то были разработаны новыя нормы запасовъ, утвержденныя журналомъ совѣта управленія дороги *отъ 23 іюля 1910 г. за № 37;* указанныя нормы будутъ служить основаніемъ при заготовкахъ матеріаловъ и предметовъ на Средне-Азіатской ж. д. и въ зависимости отъ нихъ будутъ регулированы запасы по складамъ.

Согласно этимъ новымъ правиламъ, для опредѣленія наименьшаго количества матеріаловъ, подлежащихъ храненію въ складахъ, приказомъ по дорогѣ отъ 18 ноября 1909 г. за № 144 были назначены комиссіи, которыя признали необходимымъ опредѣлить для каждаго склада Средне-Азіатской ж. д. минимальный запасъ матеріаловъ и инвентаря по всѣмъ подраздѣленіямъ номенклатуры.

Минимальный запасъ въ складахъ подраздѣленъ въ размѣрѣ двухмѣсячной потребности (16%), за исключеніемъ принадлежностей керосино-калильныхъ фонарей и электрическаго освѣщенія, рельсъ, шпалъ путевыхъ и переводныхъ брусьевъ, запасныхъ частей подвижного состава, въ виду отдаленности пунктовъ заготовокъ и значительнаго времени, потребнаго для полученія ихъ, а также и дровъ, считая воинскій запасъ—по 100%.

Кромѣ того, въ цѣляхъ устраненія перезаготовокъ и во избѣжаніе недостаточности нормъ запасовъ выработанъ и максимальный запасъ.

Максимальный запасъ во всѣхъ складахъ признанъ за норму четырехмѣсячной потребности и въ главныхъ питательныхъ складахъ, какъ-то: въ Красноводскомъ, Кизылъ-Арватскомъ и Ташкентскомъ складахъ, восьмимѣсячной потребности (журналъ совѣта управленія дороги отъ 23 іюля 1910 г. № 37).

На вопросъ Н. А. Маслова, одинъ ли разъ на цѣлый годъ заключается контрактъ на нефть, начальникъ матеріальной сл. отвѣчаетъ, что, въ зависимости отъ обстоятельствъ, того или другого момента, контракты заключаются иногда и два раза; при этомъ начальникъ матеріальной сл. дополняетъ, что нефть частью пріобрѣтается дорогой, частью же получается, какъ долевое отчисленіе.

По вопросу 41

41. Какое участіе принимаютъ служ-начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что службы-потреби-тельницы, согласно существующимъ положеніямъ, должны были

бы-потребительницы въ разрѣшеніи вопроса, слѣдуетъ ли пополнять исчерпываемый запасъ магазина, или, въ виду ненадобности даннаго матеріала, пріостановить возстановленіе запаса?

принимать участіе въ разрѣшеніи вопросовъ какъ въ отношеніи пополненія запасовъ матеріаловъ, такъ и въ пріостановкѣ заготовки матеріаловъ, если это вызывалось дѣйствительной надобностью. Съ установленіемъ же минимальныхъ и максимальныхъ запасовъ для каждаго склада на дорогѣ забота о пополненіи которая должна слѣдить, чтобы запасы отвѣчали установленнымъ запасовъ составляетъ всецѣло обязанность матеріальной сл. нормамъ, въ виду чего участіе службы въ рѣшеніи вопросовъ о пополненіи запасовъ отпала.

Начальникъ сл. тяги дополняетъ, что заготовка предметовъ, потребныхъ для сл. тяги, производится, обыкновенно, на основаніи особыхъ заготовительныхъ вѣдомостей, составляемыхъ службою относительно всего, что требуется на слѣдующій годъ за исключеніемъ потребнаго для новыхъ работъ, по которымъ къ этому времени еще не имѣется кредитовъ; при составленіи вѣдомостей сл. тяги не принимаетъ во вниманіе запасовъ и матеріальная сл. учитываетъ это при заказахъ сама.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что сл. пути дѣйствуетъ въ отношеніи указанія потребныхъ матеріаловъ подобно сл. тяги.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какъ удовлетворяется экстренная потребность въ матеріалахъ, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что въ такихъ случаяхъ службы-потребительницы, обращаются къ матеріальной сл., которая наводитъ справки, имѣется ли въ наличіи такой матеріалъ; если матеріала нѣтъ, то о пріобрѣтеніи его дѣлается докладъ совѣту, послѣ чего матеріалы пріобрѣтаются или срочной конкуренціей, или же наличной покупкой.

Начальникъ сл. тяги дополняетъ, что нѣкоторыя мелкія покупки, имѣющія срочный характеръ, дѣлаются съ разрѣшенія начальника дороги самой службой-потребительницей; такъ бываетъ, напримѣръ, при поступленіи на дорогу новыхъ паровозовъ; въ остальныхъ случаяхъ всѣ пріобрѣтенія дѣлаются чрезъ матеріальную сл.

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

доложено, что техническія условія на поставки матеріаловъ и предметовъ вырабатываются службами-потребительницами, а въ подлежащихъ случаяхъ при участіи лабораторіи, утверждаются общимъ присутствіемъ управленія дороги.

Примѣненіе же техническихъ условій и толкованіе ихъ на пріемкахъ входитъ въ обязанность соотвѣтственныхъ членовъ пріемочныхъ комиссій, въ которыя входятъ представители всѣхъ службъ-потребительницъ.

43. Какое участіе

Выборъ образцовъ для заказа предметовъ и матеріаловъ про-

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

изводится особыми комиссіями при участіи представителей подлежащихъ службъ, лабораторіи и контроля, а въ случаѣ необходимости техническаго испытанія образцы подвергаются ему, распоряженіемъ службъ-потребительницъ.

44. Какое участіе принимаютъ службы-потребительницы при пріемкахъ пріобрѣтаемыхъ запасовъ или предметовъ? Есть ли пріемныя комиссіи, какой ихъ составъ и порядокъ работы?

Для пріемки пріобрѣтаемыхъ матеріаловъ и предметовъ организованы (приказъ по дорогѣ № 70 отъ 15 іюня 1907 г. постоянный) пріемочныя комиссіи изъ представителей всѣхъ заинтересованныхъ службъ при участіи представителя контроля, причемъ матеріалы, поставленные на линіи не въ склады матеріальной сл., какъ хворостъ, фашинъ, камень, кормъ для лошадей, саманъ, гажа, камышъ и т. п., принимаются безъ участія представителей матеріальной сл.

Комиссій—3, по числу главныхъ складовъ на дорогѣ со включеніемъ и склада 1 кл.—Красноводскаго.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, имѣется ли на дорогѣ химическая лабораторія и, если имѣется, то въ чьемъ она находится вѣдѣніи, начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что лабораторія есть и находится въ вѣдѣніи сл. пути.

На вопросъ Предсѣдателя, почему лабораторіей вѣдаетъ сл. пути, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что въ вѣдѣніи сл. пути, кромѣ лабораторіи, находятся также опрѣснители и электрическая станція, относящіеся къ сл. тяги; объясняется же это исключительно случайностью.

На вопросъ Предсѣдателя, имѣется ли на дорогѣ механическая лабораторія, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ отрицательно, но добавляетъ, что при мастерскихъ все же испытаніе матеріаловъ производится.

По вопросу 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

доложено, что приказомъ по дорогѣ отъ 13 декабря 1906 года за № 31 была назначена провѣрка всѣхъ матеріаловъ и инвентарныхъ предметовъ, находящихся въ складахъ матеріальной сл.

Работы эти были возложены на тѣхъ пунктахъ, гдѣ есть склады матеріальной сл., на мѣстныя при этихъ складахъ пріемочныя комиссіи, а въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ складовъ нѣтъ, на особыя комиссіи подъ предсѣдательствомъ начальниковъ участковъ сл. пути. Работы значительно затянулись и провѣрка была закончена только въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1907 года.

Результатомъ всѣхъ этихъ работъ явилось:

1) переоцѣнка части запасовъ, не расходуемыхъ вслѣдствіе высокой ихъ стоимости, съ 249.184 руб. до 129.275 руб.;

2) перечисленіе части запасовъ въ ломъ металла и дерева, всего на сумму 37.510 руб.;

ликвидація ненужныхъ запасовъ и матеріаловъ?

3) назначеніе многихъ предметовъ къ продажѣ съ аукціона на 14.838 руб., и

4) признаніе запасовъ, подлежащихъ уничтоженію, на сумму 12.106 руб.

Приказомъ по дорогѣ отъ 15 октября 1908 года за № 40 была назначена особая ликвидаціонная комиссія, на которую была возложена задача освобожденія дороги отъ всѣхъ матеріаловъ и имущества, находящихся въ запасахъ складовъ, которыя или совсѣмъ не требуются дорогѣ, или не потребуются въ ближайшіе 2 года.

Всего матеріала и имущества, ненужныхъ для дороги, или неходовыхъ, вслѣдствіе высокой цѣны, найдено комиссіею на 765.434 рубля, которые и предложено ликвидировать слѣдующими способами:

1) переоцѣнить части запасовъ, не расходуемыхъ вслѣдствіе высокой ихъ стоимости и числящихся на 443.354 руб. 67 к., при чемъ убыль отъ переоцѣнки выразится въ суммѣ 181.946 руб.;

2) матеріалы и имущество, негодное къ употребленію, перечислить въ ломъ металла и дерева; убытка отъ этой переоцѣнки 147.410 руб.;

3) годные матеріалы, но ненужные для дороги, продать съ аукціона по пониженной цѣнѣ съ убыткомъ въ суммѣ 31.136 руб.;

4) предложить другимъ дорогамъ матеріалы и предметы, кои оказались ненужными для Средне-Азіатской ж. д., по пониженной цѣнѣ, отъ чего явится убытокъ въ 51.544 руб.;

5) матеріалы и имущество, годное для дороги, но съ исправленіями, исправить, на что потребуется расходъ 495 руб.;

6) матеріалы, совершенно никуда негодные, уничтожить,— получится убытокъ въ 3.453 руб.;

7) инвентарь и запасныя части, непригодные къ дѣлу, уничтожить. Убытка 3.018 руб.

Результаты этихъ работъ съ подробными объясненіями представлены на заключеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ при рапортѣ отъ 27 іюня 1910 г. за № 7879.

Н. А. Масловъ проситъ объяснить, почему вопросъ о переоцѣнкѣ матеріаловъ представленъ на разрѣшеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ, когда изъ счета прибылей и убытковъ видно, что дорога имѣетъ превышеніе прибылей надъ убытками по матеріаламъ.

Начальникъ дороги объясняетъ, что управленіе дороги считало этотъ вопросъ принципіальнымъ, почему и желало, чтобы онъ былъ разрѣшенъ въ Центральномъ Управленіи.

Начальникъ матеріальной сл. добавляетъ, что это представленіе сдѣлано, согласно запросу Министерства, которое всѣмъ дорогамъ предложило данный вопросъ урегулировать.

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 ненужныхъ предметовъ и запасовъ?

Указавъ, что

вопросъ 46

уже разсмотрѣнъ въ вопросѣ 45, Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ перейти къ

вопросъ 47.

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

Начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что матеріалы и предметы изъ одной категоріи въ другую переводятся (напримѣръ, старыя шпалы въ топливо, металлическіе предметы и другіе—въ ломъ и т. д.) слѣдующимъ порядкомъ: пришедшій въ негодность матеріалъ или предметъ по приглашенію мѣстнаго представителя службы-потребительницы свидѣтельствуется при участіи представителя контроля, разсортировывается, и если предметъ или матеріалъ потерялъ всякую стоимость или имѣетъ слишкомъ ничтожный вѣсъ, то уничтожается на мѣстѣ, о чемъ и составляется актъ, прочіе же предметы или матеріалы переотправляются въ матеріальные склады при фактурахъ безъ цѣны, съ приложеніемъ актовъ объ ихъ освидѣтельствованіи на мѣстѣ; матеріальные склады, получивъ такое имущество, предъявляютъ его пріемочной комиссіи для освидѣтельствованія, и пріемочная комиссія, осмотрѣвъ высланный матеріалъ или предметы, составляетъ актъ съ указаніемъ въ немъ, что подлежитъ продажѣ съ аукціона и съ какой цѣны, что перечисленію въ ломъ соотвѣтствующаго металла или дерева и что можетъ быть утилизировано для собственныхъ нуждъ дороги съ исправленіемъ.

Затѣмъ, по накопленіи въ матеріальныхъ складахъ ненужнаго для дороги имущества, числящагося по II отдѣлу, вносится докладъ въ совѣтъ управленія дороги, съ ходатайствомъ о разрѣшеніи продать его по конкуренціи или съ аукціона порядкомъ указаннымъ въ приказѣ Министра Путей Сообщенія отъ 14 марта 1906 года за № 32 и въ общихъ правилахъ о производствѣ торговъ.

Что же касается старыхъ шпалъ, то таковыя свидѣтель-

ствуются и сортируются распоряженіемъ начальниковъ участковъ сл. пути при участіи представителя контроля, при чемъ негодныя для укладки въ путь перечисляются въ топливо и расходуются на нужды сл. пути.

Переходя къ

вопросу 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.

начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что на Средне-Азіатской ж. д. матеріальные склады организованы такимъ образомъ, что въ нихъ содержатся матеріалы и предметы постояннаго потребленія расположенными въ раіонѣ каждаго склада участками пути, тяги и другими отдѣлами службы. Соотвѣтственно двумъ главнымъ мастерскимъ, имѣются два главныхъ склада въ Кизылъ-Арватѣ и Ташкентѣ. Запасы и предметы раздѣлены въ главныхъ складахъ по категоріямъ; такъ, напримѣръ, инструментъ находится на учетѣ одного артельщика; запасныя части, литье и мѣдь, у другого; масла и краски у третьяго и т. д., въ остальныхъ же участковыхъ складахъ, въ виду малаго потребленія матеріаловъ, такого распредѣленія матеріаловъ нѣтъ. Нефтяные остатки, керосинъ, лѣсные матеріалы и матеріалы верхняго строенія сосредоточены въ Красноводскомъ складѣ, а обмундированіе сосредоточено въ Кизылъ-Арватскомъ складѣ. Бланки и книги заготовляются самими службами-потребительницами черезъ посредство матеріальной сл. и въ склады не поступаютъ, почему и складовъ для этого матеріала не существуетъ. Во всѣхъ складахъ матеріалы и предметы находятся на учетѣ артельщиковъ отъ отвѣтственной артели. На Средне-Азіатской ж. д. матеріальные склады подраздѣлены на 4 категоріи: два главныхъ, одинъ участковый 1-го класса, семь 2-го класса и четыре склада 3-го класса. Личный составъ складовъ состоитъ: въ главныхъ—изъ завѣдывающихъ складами, старшихъ счетоводовъ (они же замѣстители), счетоводовъ и конторщиковъ; въ складѣ 1-го класса—изъ завѣдывающаго складомъ, его помощника, счетовода и конторщиковъ; въ складахъ 2-го класса—изъ завѣдывающихъ складами и конторщиковъ, и въ складахъ 3-го класса изъ однихъ завѣдывающихъ складами.

По вопросу 49

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

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что для охраны и правильнаго расходованія запасовъ матеріаловъ и предметовъ на Средне-Азіатской ж. д. существуетъ двоякая организація. Храненіе и правильность расходованія имущества въ складахъ дороги возложено на отвѣтственую, по особому договору, артель, которая доставляетъ дорогѣ контингентъ артельщиковъ—раздатчи-

ковъ, несущихъ обязанности содержателей различныхъ частей имущества складовъ, и артельщиковъ сторожей для охраны, и отвѣчаетъ за цѣлость соотвѣтствующимъ залогомъ.

Охрана и правильность расходованія дровъ и каменнаго угля возложены на штатныхъ служащихъ дороги—десятниковъ и сторожей.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какъ часто ревизоры матеріальной сл. производятъ провѣрку складовъ, начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что провѣрки производятся не часто, такъ какъ ревизоровъ всего 2, и только въ будущемъ, когда будутъ даны еще 2 ревизора, внесенные въ смѣту на 1911 г., можно будетъ ревизовать склады часто. Пока же большіе склады ревизуются на выдержку, а малые одинъ разъ въ годъ полностью. Главные склады ревизуются очень рѣдко и начальникъ матеріальной сл., недавно назначенный на дорогу, не можетъ точно указать, когда была произведена послѣдняя полная ревизія.

Переходя къ

вопросу 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 самовозгаранію.

начальникъ метеріальной сл. продолжаетъ, что провѣрка цѣлости и сохранности магазиннаго имущества лежитъ на обязанности завѣдывающихъ складами и ревизоровъ матеріальной сл., а также выполняется чинами государственнаго контроля. Тѣмъ же порядкомъ, какъ и запасы матеріаловъ и предметовъ въ магазинахъ, провѣряется наличіе запасовъ каменнаго угля и дровъ въ складахъ топлива.

Уголь Донецкаго бассейна хотя и подвергается самовозгаранію, но въ очень рѣдкихъ случаяхъ, такъ какъ дорога проходитъ по мѣстности, по климатическимъ условіямъ, весьма жаркой, вѣтренной и, главное, весьма скудной осадками; для избѣжанія же самовозгаранія угля, онъ укладывается въ небольшіе штабеля высотою до 1½ арш., что и гарантируетъ его отъ самовозгаранія.

По вопросу 51

51. Какія принимаются мѣры для возможнаго удешевленія покупаемыхъ предметовъ и, въ случаѣ доставки таковыхъ на своей дорогѣ, принимает-

доложено, что для возможнаго удешевленія покупаемыхъ и пріобрѣтаемыхъ предметовъ установлена конкуренція.

На Средне-Азіатской ж. д. матеріалы и предметы пріобрѣтаются отъ поставщиковъ съ доставкой за ихъ счетъ до станціи дороги (Франко станція Средне-Азіатской ж. д.).

Провозъ матеріаловъ по своей дорогѣ на мѣсто его потребленія или назначенія совершается по служебнымъ нарядамъ и

ся ли въ расчетъ стоимость перевозки, причисляется ли къ стоимости заготовленій или покупокъ стоимость перевозки по чужимъ и по своей дорогамъ и фактурується ли эта стоимость службамъ - потребительницамъ съ тѣмъ, чтобы эти послѣднія уплачивали расходъ по доставкѣ службѣ сборовъ изъ кредитовъ, ассигнуемыхъ службамъ на соотвѣтствующія надобности? Какой примѣняется на дорогѣ служебный тарифъ?

таксируется по служебному тарифу, и, слѣдовательно, такой провозъ относится на IX отдѣлъ смѣты, не требующій денежнаго ассигнованія. При этомъ примѣняется тарифъ 1/150 съ пуда и версты.

По предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи,

вопросы 52 и 53.

52. Какими способами удовлетворяются требованія службъ-потребительницъ въ случаяхъ экстренной надобности въ предметахъ, не находящихся въ складахъ, въ особенности въ тѣхъ случаяхъ, 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?

53. Какіе матеріалы и запасы пріобрѣтаются службами - потребительницами помимо матеріальной службы?

разсматриваются совмѣстно, при чемъ начальникъ матеріальной сл., сообщаетъ, что какъ уже доложено, въ случаяхъ экстренной надобности матеріаловъ, находящихся на складахъ, приходится прибѣгать къ наличной покупкѣ; при этомъ цѣны по сравненію съ договорными бываютъ иногда повышенными.

Что касается заготовки матеріаловъ самими службами-потребительницами, то онѣ заготовляютъ слѣдующіе матеріалы и предметы: известь, кирпичъ, саманъ (мелкая солома), камень бутовый, и штучный, сѣно, станки, машины, электромоторы и другіе предметы механическаго оборудованія. Способъ пріобрѣтенія этихъ матеріаловъ обычный, т.-е. посредствомъ вызова конкуренцій или назначенія торговъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, имѣетъ ли дорога свой кирпичный заводъ, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что на дорогѣ были попытки выдѣлывать свой кирпичъ, но нельзя было выдержать конкуренціи, такъ какъ слишкомъ дорого обходился сборъ колючекъ, потребныхъ, какъ топливо, для обжига, пробы обжига нефтью оказались неудачными; между тѣмъ, цѣна кирпича въ раіонѣ дороги не высока: 15—16 руб. за тысячу около Асхабада и нѣсколько дороже на восточной части дороги.

По предложенному Предсѣдателемъ вопросу о карьерахъ и ихъ эксплоатаціи начальникъ сл. пути объяснилъ, что имѣющіеся на дорогѣ карьеры находятся въ вѣдѣніи сл. пути;

Способы этого пріобрѣтенія.

разработка ихъ частью сдана съ подряда, частью же производится черезъ мелкихъ рядчиковъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, записывается ли на оборотный капиталъ камень до того, какъ онъ идетъ въ работу, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ утвердительно, но поясняетъ, что только для рѣчныхъ работъ по Аму-Дарьѣ приходится заготовлять много камня въ запасъ, отражающійся на оборотномъ капиталѣ; вообще же, для желѣзнодорожныхъ работъ камня заготовляется немного.

Начальникъ сл. тяги продолжаетъ, что нѣкоторые предметы заготовляются непосредственно сл. тяги; въ такихъ случаяхъ все вплоть до уплаты проходитъ черезъ начальника сл. тяги, самая же уплата производится черезъ матеріальную сл. При покупкѣ станковъ иногда приходится заказывать опредѣленнымъ фирмамъ и безъ конкуренціи; при этомъ наиболѣе важные станки принимаются на мѣстахъ командируемыми агентами, менѣе же важные сначала ставятся въ мастерскія, а затѣмъ уже испытываются въ присутствіи контроля.

Н. А. Масловъ, полагая, что такая пріемка должна занимать много времени, интересуется, ждутъ ли поставщики все это время полученія денегъ или часть имъ уплачивается; начальникъ сл. тяги объясняетъ, что часть денегъ уплачивается при заказѣ, часть послѣ доставки, и уже остальныя послѣ испытанія.

Начальникъ телеграфа замѣчаетъ, что подчиненная ему служба пріобрѣтаетъ телефонные и телеграфные аппараты, при чемъ указываетъ на основаніи личнаго опыта, *что за тѣ же аппараты дороги платятъ разныя цѣны;* между тѣмъ почтово-телеграфное вѣдомство имѣетъ договоры на поставку аппаратовъ для всего вѣдомства и это даетъ большую экономію; поэтому начальникъ телеграфа полагаетъ, что Управленіе желѣзныхъ дорогъ могло бы заключить подобный же договоръ и тѣмъ удешевить пріобрѣтеніе для сѣти телефонныхъ и телеграфныхъ аппаратовъ.

На замѣчаніе Предсѣдателя, что, быть можетъ, удешевленіе цѣны обуславливается ухудшеніемъ качества, начальникъ телеграфа отрицаетъ послѣднее обстоятельство и сообщаетъ, что почтово-телеграфное вѣдомство даетъ заказы лучшимъ фирмамъ,

По вопросамъ 54 и 55

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

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что на Средне-Азіатской ж. д., номенклатура имѣетъ 7106 основныхъ номеровъ наименованія матеріаловъ и предметовъ, не считая дополнительныхъ. Объемъ номенклатуры находится въ зависимости отъ слишкомъ обширныхъ ассортиментовъ такихъ матеріаловъ какъ желѣзо сортовое, мѣдь, запасныя части; упрощеніе и сокращеніе

предметовъ заготовленія?

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

этихъ ассортиментовъ, примѣнительно къ ходовымъ въ общей торговлѣ размѣрамъ и сортамъ, является весьма желательнымъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, разработана номенклатура не совсѣмъ точно, такъ что ближайшей задачей въ этомъ направленіи является болѣе подробная разработка. Кромѣ того, необходимо номенклатуру по группамъ 25—31 на запасныя части паровозовъ и вагоновъ дополнить поясненіемъ ихъ соотвѣтствующими чертежами для нагляднаго опредѣленія извѣстной запасной части.

Номенклатурныя цѣны на Средне-Азіатской ж. д. примѣнены съ 1904 г. и ежегодно устанавливаются порядкомъ, изложеннымъ въ утвержденныхъ 30 октября 1901 года, по соглашенію Министерства Путей Сообщенія съ Государственнымъ Контролемъ, общихъ основаніяхъ для однообразнаго учета расходовъ казенныхъ ж. д., и утверждаются совѣтомъ управленія.

Существующія номенклатурныя цѣны составлены на всѣ болѣе ходовые матеріалы и инвентарные предметы, кромѣ запасныхъ частей подвижного состава, а также и случайно требуемыхъ матеріаловъ и предметовъ. Выгоды номенклатурной цѣны заключаются въ томъ, что упрощаютъ расчеты между матеріальною сл. и службами-потребительницами за отпущенные матеріалы и способствуютъ къ скорѣйшему заключенію матеріальной отчетности, а также облегчаютъ составленіе смѣтъ на производство разныхъ работъ. Невыгодъ же отъ примѣненія номенклатурныхъ цѣнъ не замѣчалось.

Номенклатура составлена, согласно системѣ Глушинскаго, почему подраздѣленій номенклатуръ по каждой службѣ и отдѣлу нѣтъ.

Главный бухгалтеръ объясняетъ, что главнымъ основаніемъ для опредѣленія по смѣтамъ суммъ расхода на матеріалы служатъ свѣдѣнія о стоимости матеріаловъ, даваемыя матеріальною службою. Измѣненіе ихъ въ теченіе дѣйствія смѣты въ томъ или иномъ направленіи неизбѣжно отразится на исполненіи смѣты или перерасходомъ или сбереженіемъ, ставя, вмѣстѣ съ тѣмъ, производителя работъ въ зависимость отъ матеріальной сл. и невозможность, въ случаѣ повышенія цѣнъ, выполнить намѣченныя по смѣтѣ работы, иногда крайне необходимыя.

Въ прежнее время, когда съ перерасходами по смѣтѣ мало считались, измѣненіе въ стоимости матеріаловъ не имѣло такого значенія какъ теперь, когда перерасходы не допускаются ни въ какомъ случаѣ.

Въ виду этого, для доставленія распорядителю кредита возможности выполнить смѣту въ полномъ объемѣ безъ допущенія перерасхода или случайнаго сбереженія, обыкновенно отражающагося на ассигнованіи по смѣтамъ послѣдующихъ лѣтъ, необходимо, чтобы цѣны, принятыя къ исчисленію при составленіи смѣты, были постоянными для времени дѣйствія смѣты.

Съ получаемыми, вслѣдствіе такой мѣры, прибылями или убытками отъ примѣненія номенклатурныхъ цѣнъ, считаться не слѣдуетъ, такъ какъ таковые, будучи отнесены или къ расходамъ или къ доходамъ по эксплоатаціонной смѣтѣ, мало измѣнятъ коэффиціентъ эксплоатаціи, т. е. измѣнятъ только на ту сумму, которая изъ общей стоимости израсходованныхъ матеріаловъ приходится на долю разныхъ, кромѣ эксплоатаціонныхъ, кредитовъ.

Переходя къ

вопросу 56,

56. Личный составъ службы, его комплектованіе и вознагражденіе.

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что управленіе службы сосредоточено въ рукахъ начальника службы, его помощника, конторы службы и счетоводства.

Контора службы состоитъ изъ двухъ дѣлопроизводствъ, журнальной части и архива. Дѣлопроизводства вѣдаютъ заготовками массовыхъ матеріаловъ. Одно дѣлопроизводство вѣдаетъ заготовками каменнаго угля, дровъ и нефтяныхъ продуктовъ, а другое вѣдаетъ заготовкой всѣхъ остальныхъ матеріаловъ, необходимыхъ для дороги, а также вѣдаетъ учетомъ заготовокъ книгъ и бланокъ.

На обязанности этихъ двухъ дѣлопроизводствъ лежитъ: а) опредѣленіе потребности въ заготовкѣ каждаго рода матеріаловъ; б) составленіе докладовъ совѣту о способахъ заготовки и всѣ дѣйствія по исполненію рѣшеній совѣта; в) составленіе договоровъ, подписокъ, техническихъ условій на поставку и т. п.; г) провѣрка поступающихъ съ линіи требованій на доставку матеріаловъ и выдача заказовъ контрагентамъ, соотвѣтственно провѣреннымъ требованіямъ; д) контроль исполненія заказовъ по срокамъ и всѣ дѣйствія по надзору за исполненіемъ заключенныхъ договоровъ и обязательствъ; е) переписка съ контрагентами, съ линіей, управленіями другихъ службъ, Государственнымъ Контролемъ и центральными учрежденіями Министерства Путей Сообщенія по всѣмъ вопросамъ, относящимся къ области вѣдѣнія сего дѣлопроизводства.

При конторѣ службы состоитъ общая ея журнальная часть, въ которой ведутся реестры входящихъ и исходящихъ бумагъ, а также контроль исполненія текущихъ дѣлъ и общій архивъ, заключающій въ себѣ какъ дѣла прежнихъ лѣтъ, такъ и переписку по текущимъ вопросамъ.

Въ составѣ счетоводства имѣются:

1. Столъ личнаго состава, который вѣдаетъ всѣмъ дѣлопроизводствомъ по опредѣленію, перемѣщенію и увольненію агентовъ этой службы, по испрошенію денежныхъ пособій и по наложенію

взысканій; по учету нижнихъ чиновъ запаса; по составленію требовательныхъ вѣдомостей на уплату жалованья служащимъ; по учету всѣхъ кредитовъ службы; по составленію общихъ (мѣсячныхъ) отчетовъ по приходу и расходу матеріаловъ и бюджетнаго мѣсячнаго и годового отчетовъ; по снабженію службы инвентаремъ и учету его; по составленію смѣтныхъ предположеній и по выдачѣ суммъ на соотвѣтствующія надобности изъ операціоннаго аванса матеріальной сл. и по веденію счетовъ сего аванса со всею относящеюся къ нему отчетностью и перепискою.

2. Приходный отдѣлъ, который исполняетъ всѣ работы, сопряженныя съ поступленіемъ отъ контрагентовъ матеріаловъ или предметовъ, составляетъ расчеты платежамъ, причитающимся контрагентамъ за доставленный матеріалъ, производитъ удержаніе переплатъ и штрафовъ съ неисправныхъ поставщиковъ и освобожденіе залоговъ по исполненнымъ поставкамъ, а также исполняетъ и всѣ работы, связанныя со сдачею въ матеріальные склады матеріаловъ и предметовъ по I-му и II-му отдѣламъ номенклатуры службами-потребительницами.

3. Расходный отдѣлъ, который исполняетъ работы: а) по учету и веденію книгъ оборота складовъ и по выработкѣ номенклатурныхъ цѣнъ для отпуска матеріаловъ; б) по составленію періодическихъ (мѣсячныхъ) отчетовъ по расходу матеріаловъ и общаго годового отчета; в) по учету поступленія на Средне-Азіатскую ж. д. предметовъ и матеріаловъ, заказываемыхъ непосредственно Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ (рельсы, скрѣпленія, бандажи и пр.); г) по учету и продажѣ стараго имущества (лома) и пришедшихъ въ негодность или вышедшихъ изъ употребленія матеріаловъ.

По всѣмъ вышеозначеннымъ вопросамъ, входящимъ въ кругъ вѣдѣнія расходнаго отдѣла, послѣдній, подобно дѣлопроизводствамъ конторы, исполняетъ всю работу по веденію переписки съ подлежащими лицами и учрежденіями.

Руководство и наблюденія за всѣми отдѣлами возложены на бухгалтера службы.

Вопросъ 57.

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

Начальникъ матеріальной сл. полагаетъ, что въ вопросѣ о необходимости содержать особую матеріальную сл. на Средне-Азіатской ж. д. наиболѣе существеннымъ является размѣръ годового оборота по пріобрѣтенію и расходованію матеріаловъ и предметовъ распоряженіемъ этой службы. Размѣръ оборота за 1909 годъ составилъ по приходу и расходу новыхъ матеріаловъ и топлива 17.402.422 р. 99 к., а при такомъ объемѣ операцій доводами въ пользу объединенія въ рукахъ спеціально для того организованной службы является то соображеніе, что

разбивка заготовки однихъ и тѣхъ же матеріаловъ и предметовъ, потребляемыхъ нѣсколькими службами, на соотвѣтствующія части и заготовка ихъ непосредственно распоряженіемъ службъ-потребительницъ, неизбѣжно повели бы къ повышенію цѣнъ. Независимо отъ сего, централизація заготовокъ даетъ возможность сосредоточенія въ одной службѣ всѣхъ полезныхъ свѣдѣній и данныхъ о производствѣ и источникахъ полученія требуемыхъ для дороги матеріаловъ и предметовъ, а также выработки и примѣненія болѣе раціональныхъ, ведущихъ къ удешевленію, способовъ заготовки.

Начальникъ сл. пути считаетъ, что часть заказовъ сл. пути могла бы исполнять, заготовлять же всѣ матеріалы и, особенно, хранить ихъ—для службы было бы затруднительно.

Начальникъ сл. тяги полагаетъ, что, наоборотъ, сл. матеріальная является органомъ, затрудняющимъ удовлетвореніе потребностей службъ въ матеріалахъ и предметахъ; выясненіе потребностей дѣлаютъ сами службы-потребительницы, и только вызовъ конкуренціи и учетъ ведетъ матеріальная сл. Между тѣмъ, матеріалы сл. тяги слишкомъ спеціальны и потому для службы было бы менѣе затруднительно, если бы она же сама пріобрѣтала и даже хранила свои матеріалы. Было бы удобнѣе, чтобы каждая служба заказывала для себя требующіеся только ей матеріалы; матеріалы же, требующіеся всѣмъ службамъ, могъ бы заказывать главный складъ.

Начальникъ дороги сообщаетъ, что Управленіе желѣзныхъ дорогъ запрашивало у начальниковъ дорогъ ихъ мнѣніе. Большинство высказалось за необходимость оставить матеріальную сл., разгрузивъ ее тѣмъ, чтобы заготовку матеріаловъ, потребныхъ для одной какой-либо службы, предоставить этой службѣ, особенно, когда матеріалъ требуется срочно; служба пріобрѣтаетъ его и быстрѣе и лучше и дешевле; остальное предоставить службѣ матеріальной.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не поведетъ ли это къ удорожанію и къ сложности въ отчетахъ, начальникъ дороги отвѣчаетъ, что, на основаніи личной практики по сл. пути и по сл. движенія, онъ можетъ утверждать, что службы сами всегда заготовляютъ дешевле, между прочимъ, потому, что по линіи у нихъ есть масса агентовъ, которые могутъ все найти дешевле, такъ какъ, кромѣ того, и уплаты поставщикамъ въ этихъ случаяхъ производятся быстрѣе, то поставщики дѣлаютъ отдѣльнымъ службамъ большія уступки.

Начальникъ сл. тяги указываетъ, что изложенный имъ способъ пріобрѣтенія матеріаловъ существуетъ на Владикавказской ж. д., благодаря чему на этой дорогѣ выпускъ изъ ремонта паровозовъ происходитъ гораздо быстрѣе, чѣмъ на любой изъ казенныхъ дорогъ.

Н. А. Масловъ подтверждаетъ, что большой ремонтъ паровозовъ производится Владикавказской ж. д. очень быстро, и именно, въ среднемъ, онъ продолжается 83 дня; но тамъ, кромѣ порядка пріобрѣтенія матеріаловъ, указаннаго начальникомъ сл. тяги, существуетъ еще и такой порядокъ, что масса запасныхъ частей не заготовляется и не хранится въ главныхъ мастерскихъ; онѣ дѣлаются въ тѣхъ же мастерскихъ по мѣрѣ надобности, а въ случаѣ необходимости снимаются съ другихъ поступающихъ въ ремонтъ паровозовъ; между тѣмъ, на многихъ казенныхъ дорогахъ и въ томъ числѣ на Средне-Азіатской всѣ части заказываются на сторонѣ и въ большомъ количествѣ.

Начальникъ сл. тяги объясняетъ, что до 1907 года, вслѣдствіе очень высокихъ расцѣнокъ, приготовленіе запасныхъ частей въ своихъ мастерскихъ обходилось слишкомъ дорого и потому выгоднѣе было заказывать ихъ на сторонѣ; такъ, вагонныя стяжки обходились 12—13 руб. и потому предполагали сдавать вагоны безъ стяжекъ и платить за недостачу ихъ, по соглашенію—6 руб. 50 коп.; во избѣжаніе же этого многія части заказывались на сторонѣ.

На вопросъ Н. А. Маслова, сами ли мастерскія льютъ цилиндры, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ отрицательно и объясняетъ, что при литьѣ можетъ получиться бракъ, что опять-таки будетъ для дороги невыгодно.

Предсѣдатель Подкомиссіи указываетъ, что по существу вопросы 63, 88 и 98 относятся къ матеріальной службѣ, и проситъ перейти къ обсужденію этихъ вопросовъ.

По вопросу 63

63. Пріобрѣтеніе шпалъ. начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что шпалы пріобрѣтаются путемъ конкуренціи въ количествѣ, указываемомъ сл. пути; пріобрѣтаются шпалы у волжскихъ промышленниковъ, доставляющихъ въ Астрахань, гдѣ находится и шпалопропиточный заводъ, часть же шпалъ съ доставкой въ Красноводскъ; шпалы покупаются сосновыя и обходятся сравнительно недорого.

Начальникъ сл. пути заявляетъ, что дорогѣ приходится принимать шпалы и типа менѣе сильнаго профиля, ибо другого полностью все равно не поставятъ.

Начальникъ дороги поясняетъ, что для Средне-Азіатской ж. д. допущена длина шпалъ не 1,25 саж., а 1,15, соотвѣтственно облегченному профилю, что позволяетъ тесать шпалы изъ шестивершковаго лѣса. Что касается стоимости шпалъ, то среднія цѣны заготовки шпалъ за послѣдніе 3 года были слѣдующія:

1) съ доставкой въ Астрахань на шпалопропиточный заводъ;

въ 1907 г.	. . . . .	0,94 руб.
„ 1908 „	. . . . .	1,00 „
„ 1909 „	. . . . .	0,95 „

2) съ доставкой въ Красноводскъ:

въ 1907 г.	. . . . .	1,31 руб.
„ 1908 „	. . . . .	1,26 „
„ 1909 „	. . . . .	1,26 „

По вопросамъ 88 и 89

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

89. Условія и правила очистки воды.

начальникъ матеріальной сл. докладываетъ, что для паровозовъ на дорогѣ примѣняется исключительно нефтяное топливо, хранящееся въ цистернахъ при депо. Топливо получается въ Красноводскѣ и оттуда развозится по линіи.

Для отопленія зданій употребляются дрова и уголь—Донецкій, который получается дорогой также въ Красноводскѣ; раньше уголь ставился франко-копи и принимался инспекціей съ перевозкой за счетъ дороги; это было невыгодно и управленіе дороги вошло въ соглашеніе съ Екатерининской ж. д., которая за своей отвѣтственностью и пріобрѣтаетъ уголь для Средне-Азіатской дороги.

На вопросъ Н. А. Маслова, о какой именно инспекціи докладывалъ начальникъ службы, послѣдній объясняетъ, что существованіе особой инспекціи, упраздненной 1-го января 1910 г., обусловливалось особыми условіями мѣстоположенія дороги, такъ какъ никто не согласился бы за свой страхъ и рискъ привозить уголь для сдачи на дорогу; поэтому Средне-Азіатская ж. д. сама вызывала конкуренцію, указывала въ договорахъ, что пріемка будетъ производиться чрезъ инспектора на мѣстѣ копей; такимъ образомъ, дорога получала, напримѣръ, уголь Щербиновскаго о-ва принимавшійся инспекторомъ въ Щегловкѣ; послѣ пріемки уголь перевозился на дорогу.

На справку Н. А. Маслова о стоимости угля, начальникъ матеріальной сл. сообщаетъ, что за Донецкій уголь дорога платитъ на мѣстѣ 7 коп. за пудъ, перевозка же обходится: по сушѣ 10 коп. и по морю—11 коп.; мѣстный уголь можно пріобрѣсти по 22—23 коп., но онъ значительно худшаго качества.

Г. По службѣ пути.

По вопросу 58

58. Соотвѣтствуютъ ли скорости движенія: вѣсъ

начальникъ сл. пути Б. Н. Окуневъ докладываетъ, что на дорогѣ уложены слѣдующіе типы рельсъ:

рельсъ, размѣръ шпалъ, свойство и количество балласта? Распредѣленіе типовъ верхняго строенія по участкамъ дороги.

1) Отъ ст. Красноводскъ до ст. Самаркандъ типъ 22½ фунта въ пог. футѣ вперемежку иногда на одной и той же верстѣ съ типомъ 21 $^2/_3$ фунта въ пог. футѣ.

2) На участкѣ Самаркандъ—Ташкентъ и Черняево—Андижанъ съ постройки уложены рельсы типа 18 фунтовъ въ пог. футѣ (при 13 шпалахъ подъ четырехсаженнымъ звеномъ рельсъ), но часть изъ нихъ уже замѣнена рельсами типа 22½ фунта, а именно: отъ Самарканда до 1558 вер. (перегонъ Ломакино-Обручево) и отъ ст. Вревская до ст. Ташкентъ, всего около 190 вер. изъ 646 вер. (считая округло съ вѣтвью на Скобелево).

3) На Кушкинской вѣтви изъ общаго протяженія 294 вер. уложено рельсами типа 22½ фун. около 32 верстъ, рельсами типа 21$^2/_3$ около 7 верстъ, а остальныя рельсами типа 18 фунтовъ, при 12-ти шпалахъ подъ четырехсаженнымъ звеномъ рельсъ.

Поэтому на участкахъ, гдѣ уложены рельсы типа 22½ фун. вперемежку съ рельсами типа 21$^2/_3$, максимальная скорость для паровозовъ съ давленіемъ на ось до 12,29 тонны допущена 55 вер. въ часъ, а для паровозовъ съ нагрузкой на ось до 13,05 тоннъ скорость—50 вер.; на участкѣ съ рельсами исключительно типа 22½ фун. для паровозовъ до 12,29 тоннъ на ось допущена скорость 60 вер. въ часъ, а для паровозовъ съ давленіемъ до 13,05 тоннъ на ось скорость до 50 вер.; на участкахъ съ рельсами типа 18 фунт., но съ 13-ю шпалами подъ четырехсаженнымъ звеномъ для паровозовъ до 12,29 тоннъ на ось скорость 44 вер., а для паровозовъ до 13,05 тоннъ на ось скорость до 39 вер. въ часъ, и, наконецъ, на участкахъ съ рельсами типа 18 фунт., при 12 шпалахъ подъ четырехсаж. звеномъ рельсъ, скорости допущены въ 40 и 33 версты въ часъ.

Въ послѣдніе годы Управленіе желѣзныхъ дорогъ даетъ ежегодно кредиты для смѣны 57 вер., при чемъ сл. пути смѣняетъ преимущественно 18-тифунт. рельсы; черезъ два года смѣна дойдетъ до Ташкента, что дастъ возможность пускать 14,5-тонные паровозы до Ташкента, а не до Джизака, какъ въ настоящее время.

Что касается до полотна дороги, то оно на Средне-Азіатской ж. д. имѣетъ ширину 2,20 саж. вмѣсто 2,60 саж. и толщину балластнаго слоя, въ среднемъ, 0,12 саж., при чемъ на протяженіи многихъ верстъ балласта совершенно нѣтъ, какъ осталось съ постройки; постепенно, однако, въ отношеніи балласта дорога приходитъ къ нормѣ, хотя балластъ нижній и верхній не раздѣляются, качество его далеко не всегда хорошее и онъ въ большомъ количествѣ выпыливается.

Предсѣдатель Подкомиссіи замѣчаетъ, что при испрашиваніи кредита по балласту слѣдуетъ указывать на недостатокъ его съ постройки, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, требуемое ко-

личество можетъ быть признано преувеличеннымъ и испрашиваемый кредитъ сокращенъ до обычныхъ нормъ.

Начальникъ сл. пути объясняетъ, что дорога получаетъ испрашиваемый кредитъ и вывозитъ весь отпускаемый балластъ, хотя при отпускѣ кредита высказывались опасенія, что дорога не успѣваетъ вывезти все данное количество.

Останавливаясь, далѣе, на

вопросѣ 59

59. Выясненіе способовъ пріобрѣтенія нижняго балласта и покрывающаго его верхняго. Распредѣленіе карьеровъ по линіи. Способъ производства работъ по балластировкѣ. Включается ли стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта?

начальникъ сл. пути сообщаетъ, что въ настоящее время карьеры для балласта распредѣлены такъ:

1) Изъ карьера на ст. Кара-Тенгиръ (47-я верста) вывозка отъ 1-й версты до 118 вер. включительно.

2) Изъ карьера на ст. Джебель (126 вер.) вывозка отъ 119 версты до 364 вер. включительно.

3) Изъ карьера на ст. Безменнъ (500 верста) вывозка отъ 365 вер. до 600 вер. включительно.

4) Изъ карьера 673 вер. вывозка отъ 601 вер. до 839 версты включительно.

5) Изъ карьера на ст. Калла-и-Моръ (245-я верста Мургабской вѣтви) вывозка на все протяженіе (294 вер.) Мургабской вѣтви и по главной линіи отъ 840 вер. до 964 вер. включительно.

6) Изъ карьера на ст. Кизылъ-Тепе (1223 вер.) вывозка отъ 965 вер. до 1300 вер. включительно, (карьеръ этотъ въ 1910 г. выработался и предстоитъ изыскать новый).

7) Изъ карьера 1403-й версты вывозка отъ 1301 вер. до 1524 вер. включительно.

8) Изъ карьера 43-й версты Андижанской линіи вывозка отъ 1525 вер. главной линіи до ст. Ташкентъ (1748 вер.) и по Андижанской линіи отъ 1-й версты до 220 включительно,

и 9) изъ карьера 242 версты Андижанской линіи вывозка отъ 221 версты до конца Андижанской линіи (306-я верста).

Изъ послѣдняго карьера вывозка распредѣлена нѣсколько неравномѣрно въ отношеніи карьера 43-й версты въ виду затруднительности въ этомъ карьерѣ добыть большее количество балласта въ теченіе года, чѣмъ то потребно для 18-го участка сл. пути (отъ 221 вер. до конца Андижанской линіи). Щебень для прикрытія балласта до сего времени не заготовлялся, но по проекту смѣты на 1911 годъ для опыта испрашивается небольшая сумма для заготовки щебня изъ обломковъ камня, образовавшихся при заготовкѣ камня въ карьерѣ близъ станціи Зіадинъ.

Обычно балластъ вывозится для пополненія таковаго на

верстахъ, гдѣ въ данный годъ производится смѣна шпалъ, въ такомъ случаѣ послѣ смѣны шпалъ производится подъемка пути на балластъ.

Хотя заготовка балласта въ нѣкоторыхъ карьерахъ въ цѣляхъ успѣшности и сдается подрядчикамъ, но вывозка производится дорогой и стоимость пользованія подвижнымъ составомъ въ цѣну балласта, назначаемую по эксплоатаціонной смѣтѣ, не вводится.

При опредѣленіи и назначеніи максимальныхъ скоростей для паровозовъ балластъ особо по участкамъ не учитывался и былъ принятъ для всей линіи—средняго качества; что же касается вѣса рельсъ, размѣра и количества шпалъ, то, какъ это видно изъ доложеннаго, они были приняты во вниманіе.

По вопросу 60

60. Скрѣпленіе рельсъ между собою и со шпалами.

доложено, что способъ скрѣпленія рельсъ между собою и со шпалами обычный: накладки въ большинствѣ фасонныя, костыли. Со времени постройки Военной Закаспійской ж. д. часть плоскихъ накладокъ осталась въ пути, и онѣ, обыкновенно, поставлены такъ: наружная накладка—фасонная, внутренняя—плоская.

До настоящаго времени плоскія накладки мѣнялись только текущимъ ремонтомъ, т. е. по мѣрѣ порчи, но по проекту смѣты на 1911 годъ испрашивается кредитъ для смѣны $^1/_{10}$ плоскихъ накладокъ.

На стыковыхъ шпалахъ имѣются подкладки и каждый рельсъ прикрѣпляется тремя или двумя костылями въ зависимости отъ рода подкладокъ. На кривыхъ радіусомъ свыше 500 саж. рельсъ укрѣпляется на трехдырныхъ подкладкахъ, при чемъ при радіусѣ до 250 такія подкладки расположены на каждой шпалѣ, а при радіусѣ отъ 250 до 500—черезъ шпалу. На пропитанныхъ шпалахъ подкладки укладываются и на всѣхъ промежуточныхъ шпалахъ.

По вопросу 61

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

начальникъ сл. пути высказываетъ, что опытныхъ данныхъ стоимости содержанія пути при рельсахъ легкихъ и болѣе тяжелыхъ на дорогѣ не имѣется и финансовую выгодность введенія болѣе тяжелыхъ рельсъ на дорогѣ учесть не представляется возможнымъ; однако, слѣдуетъ предполагать, что состояніе пути при тяжелыхъ рельсахъ болѣе прочное, почему ремонтъ, вѣроятно, сокращается безъ ущерба для безопасности движенія.

По вопросу 62

62. Система смѣны шпалъ.

доложено, что до 1903 года срокъ службы шпалъ въ главномъ пути былъ шестилѣтній, но такой срокъ для безопасности движенія не могъ быть допущенъ въ дальнѣйшемъ, съ появленіемъ на дорогу паровозовъ, «Компаундъ» правительственнаго типа, и замѣненъ пятилѣтнимъ, но и этотъ срокъ для сплошной смѣны шпалъ значителенъ и поэтому досрочно ежегодно приходится мѣнять нѣсколько верстъ.

Съ 1906 года дорога постепенно переходитъ на пропитанныя шпалы, для коихъ заводъ гарантируетъ восьмилѣтній срокъ службы. Пропитанныя шпалы, согласно циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 12/18 апрѣля 1909 г. за № 9965/76 будутъ смѣняться только одиночно. Къ 1917 году на дорогѣ шпалъ не пропитанныхъ въ пути не останется и, такимъ образомъ, вся смѣна шпалъ съ этого времени будетъ вестись одиночно.

По вопросу, предложенному Н. А. Масловымъ о количествѣ годныхъ шпалъ, остающихся при сплошной смѣнѣ, начальникъ сл. пути опредѣляетъ его въ 10% отъ числа смѣняемыхъ шпалъ.

На вопросъ же Н. А. Маслова о томъ, не предполагалось ли пропитывать шпалы солью, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что такія предположенія были, но соотвѣтствующихъ опытовъ не производилось; можно, однако, указать, что въ солончаковыхъ мѣстахъ шпалы сохраняются хорошо.

Вопросъ 63 разсмотрѣнъ при обсужденіи программы матеріальной сл., почему Предсѣдатель предлагаетъ перейти

къ вопросу 64.

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

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что, хотя дорогой и заготовляются четыре типа шпалъ, но въ цѣляхъ удешевленія шпалы не подраздѣляются по типамъ при пріемкѣ и лежатъ въ пути смѣшанно, почему опытовъ съ выясненіемъ вліянія размѣровъ и формы шпалъ на стоимость содержанія пути не могло быть сдѣлано.

Что касается пропитки шпалъ—

вопросъ 65—

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

го она производится на Астраханскомъ заводѣ акціонернаго общества лѣсопропиточныхъ заводовъ системы Ю. Рюттерса по способу этого общества хлористымъ цинкомъ по цѣнѣ 27 коп. за шпалу. Долговѣчность пропитанныхъ шпалъ еще не могла быть выяснена на дорогѣ, такъ какъ пропитанныя шпалы укла-

дываются съ 1906 года. Заводъ гарантируетъ восьмилѣтній срокъ службы пропитанныхъ шпалъ, тогда какъ срокъ службы не пропитанныхъ шпалъ можно считать въ послѣднее время около 4½ лѣтъ. Слѣдуетъ отмѣтить, что послѣ пяти лѣтъ службы уже встрѣчаются негодныя шпалы, за которыя стоимость пропитки возвращается заводомъ дорогѣ за исключеніемъ случаевъ механическаго износа шпалъ, явившагося слѣдствіемъ того, что шпалы укладки 1906 г. уложены безъ подкладокъ по неимѣнію ихъ.

По вопросу 66

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

доложено, что одно изъ условій, вызывающихъ болѣе частый ремонтъ пути, а, слѣдовательно, и большіе расходы,—это почти полное отсутствіе балласта на 175 верстахъ дороги и вообще незначительность слоя балласта на всемъ протяженіи дороги (какъ уже доложено, около 0,12 саж. въ среднемъ), такъ что усиленіе ежегодныхъ ассигнованій по оч. № 120/121 на пополненіе балласта дало бы возможность рѣже ремонтировать путь. Скорѣйшій переходъ отъ не пропитанныхъ шпалъ къ пропитаннымъ съ одиночной замѣной ихъ вмѣсто сплошной также будетъ однимъ изъ условій, которое позволитъ ремонтировать путь рѣже, такъ какъ обычно, при сплошной смѣнѣ шпалъ, путь на вновь уложенныхъ шпалахъ, пока онъ не установится, требуетъ болѣе частаго ремонта.

Кромѣ того, одной изъ причинъ, вызывающихъ необходимость частаго ремонта пути, являются ежегодныя поврежденія значительнаго числа верстъ пути ливенными водами. Наскоро исправленное полотно и путь послѣ размывовъ требуютъ потомъ въ теченіе многихъ мѣсяцевъ усиленнаго ремонта пути на такихъ верстахъ. Для устраненія явленія размывовъ на дорогѣ по программѣ, одобренной управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, производится увеличеніе числа и размѣровъ отверстій искусственныхъ сооруженій, которыхъ при постройкѣ бывшей Закаспійской ж. д. было сдѣлано слишкомъ мало.

По вопросу 67

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

доложено, что пучины вообще рѣдки на дорогѣ, съ одной стороны, вслѣдствіе отсутствія воды, а съ другой—благодаря незначительности морозовъ. Въ нѣкоторые годы явленія небольшихъ пучинъ наблюдаются на верстахъ отъ 126 до 180 Андижанской линіи, всего на протяженіи около 3200 саж., и почти ежегодно на верстахъ отъ 221 до 301 той же Андижанской линіи и на верстахъ отъ 4-й до 8-й Скобелевской вѣтви, всего на протяженіи 980 пог. саж. Рѣшительныхъ мѣръ борьбы съ пучинами по ихъ

незначительности до настоящаго времени не принималось, но въ текущемъ году на 4-й и 5-й вер. Скобелевской вѣтви, гдѣ пучины болѣе значительны, уширяется выемка для отведенія воды отъ полотна.

По вопросу 68

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что снѣжные заносы на дорогѣ, вслѣдствіе незначительности выпадающаго снѣга, довольно рѣдки. Въ зиму 1899/1900 годовъ наблюдались значительные снѣжные заносы на перегонахъ Ахча-Куйма-Казанджикъ; Кизылъ - Тепе - Маликъ; Кермене-Зіадинъ; Катты-Курганъ-Нагорная-Джума; Джизакъ-Ломакино-Обручево; Драгомирово-Ходжентъ-Веревкино; Милютинская-Джизакъ. На перегонахъ: Ростовцево-Куропаткино, Черняево-Голодная-Степь, Черняево-Хилково-значительные заносы наблюдались въ зимы 1899—1900, 1902—1903, 1906—1907 г.г.

На перегонѣ Голодная-Степь—Сырь-Дарьинская въ зиму 1902/1903 года.

Незначительные заносы наблюдаются чаще на участкѣ дороги отъ ст. Самаркандъ до ст. Черняево. Въ виду этого на дорогѣ имѣются два снѣгоочистителя системы Бурковскаго, кои имѣютъ постоянную стоянку на станціяхъ Самаркандъ и Черняево.

Параллельныхъ опытовъ съ снѣгоочистителями другихъ системъ на дорогѣ не было. Поэтому не имѣется опытныхъ данныхъ выгодности или невыгодности снѣгоочистителей по сравненію съ ручной очисткой пути отъ снѣга.

На участкѣ отъ ст. Катты-Курганъ до ст. Голодная Степь и отъ ст. Черняева до ст. Веревкина въ мѣстахъ заносимыхъ примѣняются переносные щиты.

По вопросу 69

69. Способъ производства ремонтныхъ работъ и заготовки инструментовъ и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруже- каго рода сооруже- или подряднымъ способомъ, имѣя въ виду не только крупныя, но и мелкія работы: каменныя, плотничныя, столяр-

доложено, что мелкій текущій ремонтъ сооруженій, инструмента и орудій ремонта производится исключительно хозяйственнымъ способомъ, частью съ помощью штатныхъ мастеровыхъ (слесарь, кузнецъ, печникъ, онъ же штукатуръ, маляръ, плотникъ, онъ же столяръ), частью съ помощью поденныхъ мастеровыхъ и мастеровыхъ сдѣльщиковъ.

Что же касается капитальнаго ремонта, то таковой производится почти исключительно хозяйственнымъ способомъ во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда онъ можетъ быть законченъ въ теченіе смѣтнаго года (за исключеніемъ части заготовки балласта, которая, для успѣшности въ нѣкоторыхъ наиболѣе серьезныхъ по количеству заготовляемаго балласта карьерахъ производится

ныя, 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.

подрядно). Заготовка инструмента и орудій ремонта зданій и всякаго рода сооруженій производится вообще матеріальной сл. по заказамъ, выдаваемымъ на основаніи конкуренціи, но въ 1909 году распоряженіемъ сл. пути былъ сдѣланъ опытъ заготовки нѣкоторыхъ путевыхъ инструментовъ (ломы простые и костыльные, молотки костыльные, кирки) въ главныхъ мастерскихъ Средне-Азіатской ж. д. Результаты опытовъ благопріятны въ смыслѣ качества инструмента, но стоимость нѣсколько дороже заготовленныхъ матеріаловъ сл.; кромѣ того, заготовка при настоящихъ условіяхъ работъ въ мастерскихъ возможна только для части необходимыхъ путевыхъ инструментовъ.

На замѣчаніе Предсѣдателя Подкомиссіи, что хозяйственныя работы должны обходиться дешевле и быть лучшаго качества, начальникъ дороги высказываетъ, что моментъ прекращенія кредита въ связи съ невозможностью продолженія его для хозяйственныхъ работъ по кредиторскимъ спискамъ заставляетъ прибѣгать къ подрядчикамъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, производится ли хозяйственная работа поденно или съ единицы, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что съ единицы.

На вопросъ же Н. А. Маслова, составляются ли расцѣночныя вѣдомости по Урочному Положенію или вносятся какія-либо поправки, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что исправленія вносятся, но никогда не къ повышенію нормъ Урочнаго Положенія; однако, въ расцѣночныхъ вѣдомостяхъ очень дешево оцѣнены рабочія руки, почему цѣны на нихъ приходится повышать.

Вопросъ 70

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

отчасти разсмотрѣнъ, но, останавливаясь на немъ болѣе подробно, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что непосредственнымъ распоряженіемъ сл. пути заготовляются ежегодно нижеслѣдующіе строительные матеріалы: камень бутовый въ количествѣ около 3000 куб. саж., въ среднемъ, камень штучный въ количествѣ около 250 куб. саж., камень булыжный около 200 куб. саж., кирпичъ жженый около — 2 милліоновъ штукъ, известь около 1 милл. пудовъ, гравій и песокъ около 650 куб. саж., гажъ около 7500 пуд., алебастръ около 3000 пуд., фашина около 2000 куб. саж., кирпичъ сырцовый около 1.300.000 штукъ, саманъ около 11.000 пуд., сѣно около 3.000 пуд., ячмень около 4.000 пуд., клеверъ около 6.000 пуд., камышъ около 50 куб. саж.

Изъ означенныхъ матеріаловъ камень бутовый и частью штучный, известь, фашина и кирпичъ жженый заготовляются пораіонно путемъ сдачи поставки по договорамъ на основаніи результатовъ конкуренціи; такъ въ 1910 году кирпичъ жженый поставляется:

1) на ст. Казанджикъ для надобностей отъ ст. Красноводскъ до 344-й вер. (конецъ 3-го участка сл. пути);

2) на ст. Асхабадъ для надобностей отъ 345 вер. до 722 вер. (конецъ 6-го участка сл. пути);

3) на ст. Мервъ для надобностей отъ 723 вер. до 845 вер. главной линіи и для всей Мургабской вѣтви;

4) на ст. Байрамъ-Али для надобностей отъ 846 вер. до 1301 вер. (конецъ 11 участка сл. пути);

5) на ст. Самаркандъ для надобностей отъ 1302 вер. до 1524 вер. (конецъ 13-го участка сл. пути);

6) на ст. Черняево для надобностей отъ 1525 вер. до 1640 вер. (конецъ 14 участка сл. пути) и для всей Андижанской линіи;

7) на ст. Ташкентъ для 15 участка сл. пути (отъ 1640 вер. до ст. Ташкентъ).

Известь заготовляется въ 1910 г. по договору для надобностей первыхъ 10-ти участковъ сл. пути (отъ ст. Красноводскъ до 1180 вер.), а также для Мургабской вѣтви на ст. Красноводскъ; для надобностей 11, 12 и 13 уч. (отъ 1181 вер. до 1524 вер.) на ст. Кермине (путемъ наличной покупки); для надобностей же остальной части дороги известь заготовляется на ст. Драгомирово.

Камень бутовый и штучный заготовляются на ст. Кизылъ-Арватъ и близъ этой станціи (на 333 вер.), на ст. Зіадинъ и отчасти въ карьерѣ 1503 вер.

Слѣдующіе строительные матеріалы заготовляются непосредственнымъ распоряженіемъ сл. пути наличной покупкой: камень булыжный, песокъ, камышъ, гажь, алебастръ, кирпичъ сырцовый и саманъ.

Переходя далѣе къ

вопросу 71,

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что по общему правилу, согласно журнальному постановленію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 8/1 1905 г. № 61 на заготовку (путемъ вызова конкуренціи) крупныхъ количествъ матеріаловъ, относящихся къ номенклатурной группѣ, по которой средній расходъ за предшествующее трехлѣтіе выразился въ суммѣ свыше 10.000 руб., испрашивается согласіе совѣта управленія дороги, съ указаніемъ потребнаго на данный расходный годъ количества. Результаты конкуренціи разсматриваются совѣтомъ же и по постановленіямъ его производится сдача поставки по договору. Если конкуренція не состоялась за неявкою ли желающихъ принять поставку, или вслѣдствіе невыгодности заявленныхъ на конкуренціи условій, то совѣтомъ разрѣшается пріобрѣтеніе

такихъ матеріаловъ наличной покупкой по рыночнымъ цѣнамъ; кромѣ того, совѣтомъ также разрѣшается пріобрѣтеніе наличной покупкой и такихъ матеріаловъ, которые хотя и входятъ въ номенклатурную группу съ среднимъ за трехлѣтіе расходомъ матеріаловъ на сумму болѣе 10.000 руб., но количество коихъ само по себѣ незначительно, таковы: булыжный камень, гажь, алебастръ и саманъ.

Строительные матеріалы, относящіеся къ такой номенклатурной группѣ, по которой средній расходъ за послѣднее трехлѣтіе былъ менѣе 10.000 руб., разрѣшаются къ заготовкѣ начальникомъ дороги и пріобрѣтаются въ большинствѣ наличной покупкой каждый разъ съ особаго разрѣшенія на покупку начальника дороги, для чего установлена особая форма рапортовъ.

По вопросу 72

72. Правила пріемки матеріаловъ непосредственно службою пути отъ поставщиковъ.

доложено, что матеріалы отъ поставщиковъ, заготовляемые непосредственнымъ распоряженіемъ сл. пути, принимаются, обыкновенно начальниками тѣхъ участковъ, въ раіонѣ коихъ матеріалы заготовляются, съ извѣщеніемъ о днѣ пріемки мѣстнаго представителя Государственнаго Контроля и главнаго контролера, во всемъ согласно договору и техническимъ условіямъ, если поставка производится по договору, если же матеріалъ пріобрѣтается наличной покупкой, то для заготовокъ свыше 30 руб. также извѣщается мѣстный представитель Контроля и главный контролеръ.

Что касается пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной сл.

— вопросъ 73—

73. Правила пріемки матеріаловъ изъ магазиновъ матеріальной службы.

то матеріалы, кромѣ шпалъ, рельсъ со скрѣпленіями, стрѣлокъ, мостовыхъ и переводныхъ брусьевъ, заготовляемые распоряженіемъ матеріальной сл. для надобности сл. пути, требуются обыкновенно изъ складовъ начальниками участковъ пути по особымъ на каждый номенклатурный номеръ требованіямъ, посылаемымъ въ мѣстные склады и при наличіи требуемаго матеріала таковой получается немедленно съ отфактуровкой его складомъ начальнику участка. Полученіе изъ склада матеріала въ этомъ случаѣ поручается, смотря по надобности, либо смотрителямъ зданій, либо дорожнымъ мастерамъ, а иногда при незначительныхъ получкахъ и непосредственно штатнымъ мастеровымъ подъ расписку на требованіи лица, получившаго матеріалъ. Расписки на требованіяхъ служатъ конторѣ начальника участка пути оправдательными документами къ фактурамъ склада и

*

для записи матеріала подъ отчетъ того лица, которое получило матеріалъ.

Такимъ образомъ, матеріалъ принимается отъ матеріальной сл. собственно только количественно, если же замѣчаются дефекты, то составляются акты.

По вопросу 74

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

начальникъ сл. пути докладываетъ, что, согласно приказу по дорогѣ отъ 18 апрѣля 1907 года за № 15, на участкахъ сл. пути могутъ быть въ запасѣ матеріалы только въ томъ количествѣ, какое можетъ быть израсходовано въ теченіе не болѣе 4-хъ мѣсяцевъ, поэтому количество матеріаловъ свыше указанной нормы подлежитъ вообще сдачѣ въ участковые склады матеріальной сл. Складъ при сдачѣ такихъ матеріаловъ осматриваетъ ихъ и, если находитъ, что матеріалъ въ употребленіи не былъ, принимаетъ, согласно фактурамъ, въ той стоимости, по которой онъ числился на участкѣ, если же матеріалъ былъ, хотя и временно, въ употребленіи и не можетъ быть названъ новымъ, то складъ даетъ новую оцѣнку такому матеріалу и фактуру принимаетъ по этой новой стоимости.

На участкахъ сл. пути, въ раіонѣ коихъ нѣтъ складовъ матеріальной сл., запасъ въ кладовой участка допускается больше 4-хмѣсячной потребности.

По вопросу 75

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

начальникъ сл. пути сообщаетъ, что для отопленія изъ старыхъ матеріаловъ расходуются почти исключительно только старыя шпалы и только сл. пути, такъ какъ старыхъ шпалъ не хватаетъ даже для надобностей отопленія по сл. пути. Количество старыхъ шпалъ, кои могутъ быть израсходованы даннымъ участкомъ на отопленіе, опредѣляется, согласно нормѣ, Управленіемъ сл. пути и на расходованіе ихъ дается соотвѣтственному начальнику участка разрѣшеніе; начальникъ участка пользуется для этой цѣли имѣющимся у него запасомъ, если же этотъ запасъ на данномъ участкѣ недостаточенъ, то въ нужномъ количествѣ шпалы распоряженіемъ управленія сл. пути пересылаются съ тѣхъ участковъ, гдѣ есть избытокъ. Ежемѣсячный расходъ старыхъ шпалъ на отопленіе показывается начальниками участковъ по техническимъ отчетамъ, при чемъ старыя шпалы приходуются какъ топливо и 100 шт. шпалъ считаются за 1 куб. саж. дровъ; цѣнятся шпалы по 7 коп. за штуку, но отпускаются безденежно.

Въ большинствѣ же случаевъ для участковъ, не имѣющихъ запаса старыхъ шпалъ, дается кредитъ на платное топливо.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, отпускается ли топливо служащимъ, начальникъ матеріальной сл. даетъ утвердительный отвѣтъ и добавляетъ, что топливо отпускается, по нормамъ, соотвѣтствующимъ получаемому содержанію, и по цѣнѣ, составляющейся изъ себѣстоимости, стоимости провоза и накладныхъ расходовъ; все это вмѣстѣ составляетъ въ настоящее время 18 коп. за пудъ, тогда какъ дорога получаетъ топливо за 14 коп. пудъ.

Вопросъ 76.

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

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что протяженіе участковъ сл. пути колеблется отъ 85 до 156 вер., составляя, въ среднемъ, около 120 вер.; участки менѣе 100 вер. имѣются на Андижанской линіи, а участки въ 143 и въ 156 вер. на Мургабской вѣтви. Какъ протяженіе участковъ Андижанской линіи, такъ и протяженіе участковъ Мургабской вѣтви обусловлены общимъ протяженіемъ этихъ боковыхъ линій, иное дробленіе коихъ затруднительно. На основаніи опыта съ имѣющимся протяженіемъ участковъ можно сказать, что предѣльнымъ размѣромъ протяженія участковъ сл. пути слѣдуетъ считать 120 вер.

Протяженіе околотковъ колеблется отъ 8 до 16 верстъ въ нормальныхъ условіяхъ (т.-е. не считая околотковъ, въ составъ коихъ входятъ станціи съ большимъ количествомъ путей). Предѣльнымъ протяженіемъ на основаніи также опыта можно считать 16 вер. для околотка. Такимъ образомъ, предѣльный размѣръ рабочаго участка, находящагося въ вѣдѣніи одного старшаго рабочаго, опредѣлится въ 8 верстъ.

Что же касается протяженія сторожевыхъ обходовъ, то таковое можетъ считаться предѣльнымъ въ 4 версты изъ того расчета, что при обходѣ дважды сторожъ, согласно правиламъ технической эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, не долженъ дѣлать болѣе 16 вер. въ сутки.

На дорогѣ за недостаточностью путевыхъ зданій имѣются и восьмиверстовые сторожевые обходы, но въ такомъ случаѣ они обслуживаются двумя путевыми сторожами, изъ коихъ каждый дѣлаетъ въ теченіе сутокъ только одинъ осмотръ пути.

Вопросъ 77.

77. Необходимый личный составъ участковъ пути (старшіе дорожные мастера или помощники начальника дистанціи).

Замѣтивъ, что на дорогѣ имѣются помощники начальниковъ участковъ сл. пути, Б. Н. Окуневъ высказываетъ, что, по мнѣнію службы, необходимы помощники начальниковъ участковъ, а не старшіе дорожные мастера, съ одной стороны, потому, что кругъ вѣдѣнія, который можетъ быть порученъ начальникомъ участка помощнику, можетъ быть значительно шире,

чѣмъ кругъ вѣдѣнія старшаго дорожнаго мастера, а съ другой стороны, потому, что штатъ помощниковъ по мѣрѣ убыли въ штатѣ начальниковъ участковъ, даетъ возможность замѣщенія вакантныхъ мѣстъ кандидатами изъ помощниковъ, вполнѣ освоившихся съ мѣстными условіями дороги.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, не имѣются ли при дорожныхъ мастерахъ на Средне-Азіатской ж. д. конторщики подъ видомъ ремонтныхъ рабочихъ.

Начальникъ сл. пути полагаетъ, что въ дѣйствительности у старыхъ дорожныхъ мастеровъ такіе конторщики могутъ и найтись; но новые дорожные мастера за это преслѣдуются и въ послѣднее время, когда контингентъ дорожныхъ мастеровъ становится болѣе интеллигентнымъ, такъ какъ они подвергаются особымъ экзаменамъ, явленіе это выводится.

На вопросъ Н. А. Маслова, имѣются ли при казармахъ дворники и не замѣчается ли на дорогѣ, что начальники участковъ пользуются ремонтными рабочими, какъ домашней прислугой, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что, дѣйствительно, по мѣстнымъ условіямъ приходится изъ числа штатныхъ рабочихъ оставлять при казармахъ дневальныхъ; что же касается второго вопроса, то по закону такое пользованіе не полагается и преслѣдуется; однако, сторожа при конторахъ начальниковъ участковъ существуютъ.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя, къ

вопросу 78,

78. Выяснить полезность или невыгодность спеціальныхъ мастерскихъ службы пути.

начальникъ сл. пути докладываетъ, что на дорогѣ въ вѣдѣніи сл. пути особыхъ мастерскихъ не имѣется, а, такъ называемыя, участковыя мастерскія (кузница, слесарная, столярная) обслуживаются однимъ на участокъ штатнымъ кузнецомъ, слесаремъ и плотникомъ, онъ же столяръ. Въ виду этого, при отсутствіи опытныхъ данныхъ въ отношеніи спеціальныхъ мастерскихъ сл. пути, судить о выгодности или невыгодности таковыхъ мастерскихъ затруднительно, но принимая во вниманіе отдаленность дороги отъ торговыхъ и промышленныхъ центровъ, мастерскія, въ коихъ можно было бы изготовить необходимые для сл. пути инструменты, части стрѣлокъ и прочее, были бы желательны, тѣмъ болѣе, что въ мастерскихъ сл. тяги, куда приходится обращаться, начисляютъ 60% на рабочую силу, что для службы-заказчицы невыгодно.

По вопросу 79

79. Выяснить дѣятельность и необхо-

начальникъ сл. пути докладываетъ, что въ службѣ имѣется 3 техническихъ отдѣленія, а именно: два отдѣленія по надзору

димое развитіе технических отдѣловъ службы пути.

за путемъ и сооруженіями и собственно техническое отдѣленіе при управленіи службой. Первое отдѣленіе по надзору за путемъ и сооруженіями, отъ ст. Красноводксъ до 865 вер. и по Мургабской вѣтви, находится въ вѣдѣніи второго помощника начальника сл. пути; второе отдѣленіе, на всемъ остальномъ протяженіи дороги, находится въ вѣдѣніи начальника 2-го отдѣленія, при коемъ для веденія текущей переписки имѣется штатный конторщикъ. На обязанности начальника отдѣленія лежитъ:

1) возможно частый объѣздъ линій въ смыслѣ высшаго надзора за исправнымъ состояніемъ пути и сооруженій;

2) выясненіе на мѣстѣ нѣкоторыхъ техническихъ вопросовъ, по порученію начальника сл. пути и по собственному почину, какъ, напримѣръ, причинъ особо усиленной порчи въ нѣкоторыхъ пунктахъ дороги шпалъ, рельсъ, скрѣпленій, стрѣлокъ и прочаго;

3) разслѣдованіе нѣкоторыхъ серьезныхъ происшествій, въ коихъ причастной стороной можетъ быть начальникъ участка сл. пути;

4) разборъ на мѣстѣ сложныхъ претензій подрядчиковъ;

5) осмотръ и заключеніе по составляемымъ начальниками участковъ перечнямъ работъ, подлежащихъ внесенію въ проектъ эксплоатаціонныхъ смѣтъ и вѣдомости новыхъ работъ;

6) разныя порученія, даваемыя начальникомъ сл. пути.

Дальнѣйшее развитіе отдѣленій по надзору за путемъ и сооруженіями могли бы итти, принимая во вниманіе общую централизаціонную систему управленія желѣзными дорогами, только въ отношеніи увеличенія числа отдѣленій, такъ какъ протяженіе отдѣленія свыше тысячи верстъ не можетъ быть обслужено однимъ начальникомъ отдѣленія съ требуемой детальностью.

Техническое отдѣленіе при управленіи сл. пути вѣдаетъ:

1) составленіемъ и провѣркой проектовъ и смѣтъ всѣхъ работъ, производимыхъ сл. пути какъ по эксплоатаціонной смѣтѣ, такъ и новымъ работамъ и работамъ со спеціальной цѣлью;

2) составленіемъ проектовъ эксплоатаціонной смѣты по III отдѣлу и вѣдомостей работъ съ коммерческой и спеціальной цѣлью со всѣми къ нимъ поясненіями и приложеніями;

3) разрѣшеніемъ кредитовъ, какъ по текущему ремонту, такъ и по капитальному и по всѣмъ новымъ работамъ и работамъ со спеціальною цѣлью;

4) вызовомъ конкуренцій на болѣе крупныя работы и поставку матеріаловъ, заготовляемыхъ непосредственнымъ распоряженіемъ сл. пути съ оформленіемъ договоровъ какъ на

упомянутыя работы и поставки, такъ и всѣхъ вообще договоровъ, заключаемыхъ сл. пути;

5) оформленіемъ разрѣшеній на заготовку матеріаловъ наличной покупкой;

6) вопросами по отчужденію какъ вновь возникающими, такъ и тѣми, кои не были рѣшены ранѣе, отчасти въ смыслѣ неясности границъ отчужденія и отсутствія соотвѣтственныхъ плановъ и купчихъ документовъ, отчасти по неуплатамъ за давно отчужденныя земли, но неоплаченныя по разнымъ причинамъ;

7) разборомъ претензій подрядчиковъ и поставщиковъ;

8) вопросами по устройствамъ за счетъ частныхъ лицъ и учрежденій разныхъ сооруженій въ предѣлахъ полосы отчужденія;

9) назначеніемъ разсылки укладочныхъ матеріаловъ, стрѣлочныхъ переводовъ и брусьевъ къ нимъ, а также старыхъ шпалъ для отопленія, и отчасти регулировки разсылки другихъ матеріаловъ;

10) оформленіемъ договоровъ по найму частныхъ домовъ какъ для служебныхъ помѣщеній, такъ и для квартиръ служащихъ, пользующихся квартирнымъ довольствіемъ отъ дороги въ натурѣ, а также провѣркой актовъ квартирныхъ комиссій.

Кругъ вѣдѣнія техническаго отдѣленія при управленіи сл. пути на Средне-Азіатской ж. д. нѣсколько шире обычнаго, такъ какъ счетоводство сл. пути присоединено къ главной бухгалтеріи при дорогѣ.

Составъ техническаго отдѣленія по штату эксплоатаціонной смѣты слѣдующій:

начальникъ техническаго отдѣленія, 3 инженера для техническихъ занятій, техникъ, завѣдывающій чертежной, 6 чертежниковъ и счетоводъ технической отчетности.

Недостаточность означеннаго состава для вышеуказаннаго круга дѣлъ, находящихся въ вѣдѣніи техническаго отдѣленія, восполняется сверхштатными техниками, конторщиками и чертежниками, содержимыми за счетъ сбереженій на личномъ составѣ, предусмотрѣнномъ другими очередными номерами III-го отдѣла.

Для разработки проектовъ и смѣтъ по новымъ работамъ обычно содержатся техническія силы за счетъ 3% отчисленій по смѣтамъ на десятниковъ и табельщиковъ.

Часть техническихъ и хозяйственныхъ вопросовъ, входящихъ въ вѣдѣніе техническаго отдѣленія при управленіи службы находится въ вѣдѣніи инженера для особыхъ порученій по сл. пути (ранѣе инженера по водоснабженію); таковы вопросы по водоснабженію и нефтеснабженію, а также по постройкѣ новыхъ искусственныхъ сооруженій, согласно особой про-

граммѣ, утвержденной къ выполненію на дорогѣ въ 1907 г., по предупрежденію полотна дороги отъ размывовъ.

Вопросы по ремонту искусственныхъ сооруженій находятся также въ вѣдѣніи означеннаго инженера.

Въ распоряженіи инженера для особыхъ порученій по сл. пути имѣются также техники и конторщики, содержимые, главнымъ образомъ, за счетъ 3% отчисленій по смѣтамъ производимыхъ работъ.

За недостаточностью въ техническомъ отдѣленіи, какъ предусмотрѣнныхъ штатомъ, такъ и сверхштатныхъ служащихъ, а также за недостаточностью окладного содержанія, не позволяющаго создать въ техническомъ отдѣленіи постоянный кадръ служащихъ, не представляется возможнымъ, главнымъ образомъ, по техническимъ вопросамъ, имѣть лицъ со спеціализаціей по опредѣленнымъ отраслямъ, тогда какъ естественно было въ техническомъ отдѣленіи имѣть хотя бы нижеслѣдующіе подотдѣлы:

1) земляное полотно и искусственныя сооруженія,
2) верхнее строеніе пути,
3) гражданскія сооруженія,
4) станціонныя устройства,
5) водопроводъ и нефтепроводъ.

По вопросу 80

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

начальникъ сл. пути заявляетъ, что, вслѣдствіе присоединенія счетоводства сл. пути къ главной бухгалтеріи, отвѣтъ по данному вопросу можетъ быть данъ главнымъ бухгалтеромъ.

Главный бухгалтеръ считаетъ, что, съ введеніемъ суточныхъ рапортовъ старшихъ рабочихъ о наймѣ въ артели, отчетность усложняется, такъ какъ раньше дорожные мастера представляли сами эти свѣдѣнія, теперь же эти свѣдѣнія представляются вмѣстѣ съ записками артельныхъ старостъ. . .

На вопросъ Н. А. Маслова, составляются ли на дорогѣ журналы производства работъ, начальникъ сл. пути даетъ утвердительный отвѣтъ.

На вопросъ же Н. А. Маслова, много ли матеріаловъ находится на рукахъ у дорожныхъ мастеровъ и смотрителей зданій, начальникъ сл. пути отвѣчаетъ, что на руки имъ выдается лишь самое необходимое.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, когда именно принято на дорогѣ сносить матеріалы на работы: тотчасъ по полученіи матеріаловъ или послѣ израсходованія.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что разнесеніе матеріаловъ обыкновенно запаздываетъ.

На вопросъ Н. А. Маслова о моментѣ фактурованія матеріа-

ловъ матеріальной сл., начальникъ послѣдней сообщаетъ, что матеріалы акцептируются службами не позже 3-го дня; весь же матеріалъ, израсходованный службой въ данный мѣсяцъ, сносится на тотъ же мѣсяцъ.

Начальникъ сл. пути дополняетъ, что всѣ матеріалы получаются по требованіямъ и незамедлительно относятся на соотвѣтствующій кредитъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, составляются ли исполнительныя смѣты по новымъ и крупнымъ работамъ, начальникъ сл. пути объясняетъ, что составляются такія смѣты тогда, если онѣ расходятся съ предварительной смѣтой.

Начальникъ дороги добавляетъ, что составляются и дополнительныя смѣты, согласованныя съ контролемъ.

По вопросу 81

81. Организація техническаго надзора по новымъ работамъ: въ какихъ предѣлахъ возможно порученіе линейнымъ агентамъ сл. пути производства новыхъ работъ? Соотношеніе производителей новыхъ работъ и агентовъ сл. пути.

начальникъ сл. пути докладываетъ, что при исполненіи сл. пути новыхъ работъ ежегодно на сумму около одного милліона, надзоръ за работами на линіи поручается исключительно линейнымъ агентамъ, не считая десятниковъ и табельщиковъ, содержимыхъ за счетъ 3% отчисленій по техническимъ смѣтамъ, въ управленіи же службой содержится за счетъ кредитовъ на администрацію по новымъ работамъ два инженера въ помощь эксплоатаціонному составу, вѣдающему и вопросами по новымъ работамъ.

Въ началѣ текущаго десятилѣтія, когда новыхъ работъ выполнялось ежегодно на сумму свыше двухъ милліоновъ, организатія была такой же, т. е. работы вѣдались эксплоатаціоннымъ штатомъ, подкрѣпляемымъ десятниками и техниками, содержимыми за счетъ кредитовъ по новымъ работамъ.

Указать болѣе или менѣе опредѣленно предѣлы, до коихъ возможно порученіе производства новыхъ работъ линейнымъ агентамъ, нѣсколько затруднительно, такъ какъ это зависитъ не столько отъ размѣра работъ, сколько отъ той интенсивности, съ которой такія работы должны быть произведены, а также отъ характера работъ.

На вопросъ, предложенный Предсѣдателемъ Подкомиссіи, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что начальники участковъ дополнительное вознагражденіе за новыя работы иногда получаютъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, какъ организованъ на дорогѣ квартирный вопросъ.

Начальникъ сл. пути докладываетъ, что имѣется спеціальное по этому вопросу Положеніе, представленное въ Комиссію.

На вопросъ же Предсѣдателя Подкомиссіи, не занимаютъ

ли служащіе квартиръ большихъ, чѣмъ полагается, начальникъ сл. пути докладываетъ, что дорога стремится предоставлять квартиры по нормамъ, согласно Положенію; исключенія есть или потому, что квартиры заняты и при томъ давно старыми служащими или же въ особыхъ случаяхъ, когда домъ иначе не дѣлится. Кромѣ того, есть служащіе, занимающіе квартиры, но не имѣющіе на нихъ совершенно права; это объясняется невозможностью найти въ данномъ раіонѣ квартиры, и въ этихъ случаяхъ, хотя со служащихъ и ничего не вычитается, но ни отопленіе, ни освѣщеніе имъ не выдаются.

На вопросъ Н. А. Маслова, какъ разрѣшается квартирный вопросъ для чиновъ жандармской желѣзнодорожной полиціи, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что нижнимъ чинамъ или даются квартиры натурой, или дорога платитъ квартирныя деньги; что же касается офицеровъ, то въ тѣхъ случаяхъ, когда имъ предоставляются квартиры, съ нихъ въ настоящее время высчитываются квартирныя деньги.

Д. По службѣ тяги.

Объясненія по вопросамъ программы, касающимся сл. тяги, давалъ ея начальникъ К. Н. Микульскій, при чемъ

по вопросу 82

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

доложилъ, что на основаніи положенія о преміи за сбереженіе топлива для паровозовъ, объявленнаго приказомъ по дорогѣ отъ 3 мая 1910 г. за № 60, расчетъ преміи производится въ зависимости а) отъ времени года, б) конструкціи паровоза и в) состава поѣзда и его вѣса. Вѣсъ поѣздовъ до послѣдняго времени опредѣляется по числу груженыхъ вагоновъ, съ переводомъ порожнихъ вагоновъ на груженные порядкомъ, указаннымъ въ положеніи; но такъ какъ такое опредѣленіе вѣса не можетъ быть признано достаточно точнымъ, то въ настоящее время разрабатывается вопросъ о точномъ учетѣ вѣса каждаго въ отдѣльности поѣзда по грузовымъ документамъ.

Въ зависимости отъ вышеназванныхъ обстоятельствъ устанавливаются и объявляются приказами по дорогѣ и нормы топлива; при этомъ по смѣтѣ на 1909 г. кредитъ на отопленіе паровозовъ былъ ассигнованъ изъ расчета 0,619 пуда на паровозо-версту; на 1910 г., вслѣдствіе предполагавшагося уменьшенія тоннажа поѣздовъ, назначено 0,615 пуд., но на 1911 годъ, вслѣдствіе увеличенія числа четырехосныхъ паровозовъ, уменьшенія трехос-

ныхъ, а потому и уменьшенія пробѣга двойной тягой, смѣтный измѣритель повышенъ до 0,6226 пуд.

На вопросъ Н. А. Маслова, участвуютъ ли начальники депо въ полученіи премій за сбереженіе топлива, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ отрицательно и сообщаетъ, что начальники депо получаютъ преміи лишь за экономію въ ремонтѣ подвижного состава.

На вопросъ Н. А. Маслова, уплачиваются ли преміи только изъ ассигнованій по № 247 смѣты или также и изъ № 246, начальникъ сл. тяги отвѣчаетъ, что до послѣдняго года преміи уплачивались только изъ № 247; въ 1909 году сбереженіе оказалось больше предположеннаго по смѣтѣ и пришлось взять изъ № 246, что было разрѣшено совѣтомъ.

Послѣ замѣчанія начальника дороги о томъ, что съ 1910 года введено новое положеніе о преміи, оказавшее очень благотворное вліяніе на сокращеніе расхода топлива, начальникъ сл. тяги продолжаетъ, что, вмѣсто смѣтной нормы 61,5 пуд. на 100 паровозо-верстъ, дана была норма—62 пуд., фактическій же расходъ выразился въ 54 пуд.

Н. А. Масловъ интересуется, принято ли будетъ во вниманіе такое пониженіе расхода противъ нормы при установленіи нормъ на слѣдующій годъ.

Начальникъ сл. тяги объясняетъ, что при установленіи нормъ принимаются во вниманіе многія обстоятельства, а не только одинъ расходъ предшествовавшаго года. Во всякомъ случаѣ, если будетъ возможно, то нормы будутъ понижены, хотя лично К. Н. Микульскій считаетъ, что нельзя урѣзывать нормы, какъ только получился результатъ, указывающій на возможность ихъ пониженія, хотя бы уже потому, что слѣдуетъ принимать во вниманіе такія обстоятельства, какъ продолжительность работы даннаго паровоза, изнашиваемость парка и т. п.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что уменьшеніе расхода топлива, конечно, отразится на нормахъ, но придется это сдѣлать съ нѣкоторымъ обожданіемъ, такъ какъ иначе привлекательность преміи исчезнетъ.

Далѣе, начальникъ дороги объясняетъ, что средняя цифра расхода топлива въ смѣтахъ не фигурируетъ, ибо по разнымъ паровозамъ устанавливаются разныя нормы, такъ что средняя норма получается чисто ариѳметически.

Начальникъ сл. тяги полагаетъ, что все же принятый расчетъ премій нельзя признать правильнымъ и слѣдуетъ ввести въ качествѣ измѣрителя количество перевезенныхъ пудовъ, что можетъ повести и къ установленію правильнаго метода расчета преміи.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, имѣется ли въ депо или въ управленіи службой постоянный контроль за расходомъ то-

плива; онъ необходимъ потому, что на другихъ дорогахъ были случаи, когда на одномъ и томъ же участкѣ одни и тѣ же паровозы сжигали топливо съ разницей на 100%.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что сл. тяги постоянно слѣдитъ за расходомъ и были случаи пережега въ одномъ участкѣ, при отсутствіи его въ другомъ; тогда служба сейчасъ же обращала на это вниманіе и принимала необходимыя мѣры.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя, къ

вопросу 83,

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

и, сообщивъ, что преміи за пробѣгъ паровозовъ между капитальными ремонтами на дорогѣ не существуетъ, начальникъ сл. тяги по

вопросу 84

84. Нормы износа бандажей паровозовъ и вагоновъ.

докладываетъ, что на Средне-Азіатской ж. д. установлены слѣдующія нормы износа бандажей паровозовъ: для пассажирскихъ паровозовъ—7м.м. и для товарныхъ паровозовъ—10 м.м., время же износа бандажей на дорогѣ зависитъ отъ состоянія участковъ; такъ, напримѣръ, на песчаныхъ участкахъ износъ бандажей до указанныхъ нормъ происходитъ послѣ пробѣга 20—25 тысячъ верстъ, а на остальныхъ участкахъ 35—45 тысячъ верстъ.

Вагонные бандажи допускаются въ движеніе при слѣдующей предѣльной наименьшей толщинѣ: подъ пассажирскими вагонами не менѣе 30 м.м.; подъ товарными вагонами—не менѣе 22 м.м. за вычетомъ выбоинъ по кругу катанія.

По вопросамъ 85 и 86

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

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

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что на дорогѣ существуютъ преміи по сл. тяги за сбереженіе смазочныхъ матеріаловъ, за освѣщеніе паровозовъ, за текущій ремонтъ и, кромѣ того, временная премія за скорость выпуска паровозовъ изъ большого ремонта.

Положенія объ этихъ преміяхъ представляются Подкомиссіи.

По вопросу 87

87. Распредѣленіе водоснабженія по

доложено, что распредѣленіе водоснабженія по линіи, мощность источниковъ и машинъ показаны въ представляемой вѣдомости

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?

о состояніи водоснабженія на Средне-Азіатской ж. д. въ 1910 г., изъ коей можно усмотрѣть, что распредѣленіе водоснабженій на большей части линій, особенно западной, крайне неблагопріятно: источники пригодной для питанія котловъ воды чрезвычайно рѣдки и значительно удалены отъ станцій, и дѣйствіе многихъ изъ нихъ ненадежно, завися отъ времени года и атмосферическихъ вліяній.

Такъ, на станціяхъ Казанджикъ (основное депо) и Кизылъ-Арватъ (оборотное депо),—единственныхъ источникахъ годной для котловъ воды на всемъ западномъ участкѣ дороги длиною въ 365 верстъ (до ст. Бами), ежегодно лѣтомъ воды не хватаетъ и приходится подвозить воду съ другихъ станцій, въ томъ числѣ и негодную для котловъ не очищенную Джебельскую воду. Кромѣ двухъ упомянутыхъ станцій съ депо, не имѣютъ вовсе мѣстной годной для котловъ воды ст. Красноводскъ съ основнымъ депо, гдѣ имѣющійся новый опрѣснитель даетъ около 15 куб. саж. воды въ сутки, преимущественно для питья и пищи служащимъ, ст. Учъ-Аджи и Джебель съ оборотными депо, на послѣдней изъ которыхъ получается годной для котловъ воды около 25 куб. саж. въ сутки при помощи химической очистки. Кромѣ того, имѣется 10 проходныхъ станцій съ водоснабженіями, питающимися исключительно привозимой въ поѣздахъ водой. Въ 1909 году для перевозки въ безводныя станціи налито въ особые вагоны-чаны и цистерны не менѣе 55000 куб. саж. воды или, въ среднемъ, въ сутки 150 куб. саж.

Изъ той же вѣдомости видно, что на многихъ станціяхъ время наполненія тендера водою изъ-подъ путевыхъ крановъ весьма значительно; особенно желательно для устраненія этого поднять водоемныя зданія на станціяхъ Учъ-Аджи, Каганъ и Асхабадъ, перестроить сѣть на ст. Казанджикъ, увеличить діаметръ разводящихъ и нагнетательныхъ трубъ на станціяхъ Казанджикъ, Чарджуй и Кизылъ-Тепе.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, не имѣется ли въ управленіи дороги какихъ-либо соображеній объ измѣненіи положенія дороги въ отношеніи водоснабженія; нѣтъ ли, напримѣръ, предположеній о большихъ сборныхъ прудахъ или о полученіи воды при помощи буренія.

Начальникъ сл. пути сообщаетъ, что вопросъ о водоснабженіи сосредоточенъ, главнымъ образомъ, въ сл. пути, съ точки зрѣнія которой наиболѣе тяжелыми по водоснабженію признаются два участка: отъ Красноводска до Бахардена—426 вер. и отъ Мерва до Чарджуя—228 вер. На этихъ участкахъ депо снабжаются подвозной водой и хотя имѣются и опрѣснители, но ихъ эксплоатація обходится такъ дорого, что дорога рѣшила отказаться отъ нихъ въ мирное время. Вообще опыты полученія опрѣсненной воды оказались мало удачными, такъ же,

какъ и попытки собиранія воды. Такъ, у Красноводска и Бахардена предполагалось имѣть большое количество конденсированной воды, но ея оказалось мало и жесткость ея была около 60° французскихъ; затѣмъ предполагалось преградить плотиной кягризныя воды въ Кизылъ-Арватѣ и тамъ ихъ такимъ образомъ собирать; когда же стали рыть котлованы, то они сами дали воду подземную и, слѣдовательно, сохраненіе дождей въ этомъ мѣстѣ оказалось не нужно, особенно если принять во вниманіе дороговизну необходимыхъ для этого сооруженій. Третій опытъ былъ сдѣланъ на ст. Учъ-Аджи, гдѣ былъ поставленъ опрѣснитель; вода получилась худшаго качества, чѣмъ предполагалось, кромѣ того, опрѣснители обходились очень дорого, такъ что приходится воду привозить туда, такъ же какъ и до постройки опрѣснителя.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, много ли затрачено на постройку опрѣснителя, начальникъ сл. пути докладываетъ, что затрачено до 200.000 руб.; въ военное время опрѣснители могутъ пригодиться. Слѣдуетъ отмѣтить, что почти всѣ источники при вскрытіи ихъ даютъ много воды, такъ что если бы количество ея оставалось постояннымъ, дорога въ водѣ такъ не нуждалась бы; но источники истощаются, какъ, напримѣръ, на ст. Джизакъ, гдѣ источникъ при постройкѣ водоснабженія давалъ кягризной воды около 120 куб. саж., а въ настоящее время даетъ 5 куб. саж.

Между Мервомъ и Чарджуемъ можно устроить продольный водопроводъ вдоль рѣки, но это обойдется очень дорого.

По вопросу 88

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

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что всѣ требуемыя свѣдѣнія показаны въ представляемой вѣдомости. Главный родъ топлива—нефть, которой отапливаются всѣ паровозные постоянные котлы, принимается отъ поставщиковъ почти исключительно на Красноводскомъ складѣ; онъ же является единственнымъ пріемочнымъ складомъ для каменнаго угля. Дрова же принимаются въ Красноводскѣ, Учъ-Аджѣ и Ташкентѣ (изъ нихъ въ Учъ-Аджѣ производится исключительно пріемка). Размѣры запасовъ угля и дровъ образовываются отъ нѣсколькихъ тысячъ пудовъ до нѣсколькихъ десятковъ тысячъ пудовъ, приблизительно соотвѣтствуя указанному размѣру мобилизаціонныхъ запасовъ; послѣдніе исчисляются и показаны не по каждому складу отдѣльно, а по участкамъ сл. тяги.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя, къ

вопросу 89

89. Условія и правила для очистки воды.

начальникъ сл. тяги продолжаетъ, что химическая очистка воды производится пока на одной ст. Джебель въ аппаратѣ системы инженера Гинзбурга. Подробныя правила очистки представляются. Вода имѣющая жесткость въ 22—23 нѣмецкихъ градуса очищается въ среднемъ до 7°, при чемъ строго наблюдается, чтобы она не имѣла ни ѣдкихъ гидратовъ, ни избытка соды, и стремятся, чтобы общая щелочность была около 5°, и въ томъ числѣ бикарбонатовъ бываетъ около 1°.

Въ дополненіе къ доложенному ранѣе по

вопросу 90

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

начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что годовая потребность матеріаловъ по каждому участку и главнымъ мастерскимъ дороги опредѣляется въ отдѣльности на основаніи расхода за предшествующіе годы и въ зависимости отъ предполагаемаго плана ремонта подвижного состава. Сгруппированныя въ общую вѣдомость данныя о потребности матеріаловъ по участкамъ и мастерскимъ на будущій годъ представляются въ матеріальную сл. не позднѣе сентября мѣсяца текущаго года; на основаніи этихъ данныхъ матеріальная сл. заготовляетъ матеріалъ въ употребномъ количествѣ, считаясь съ имѣющимися запасами и распредѣляетъ его, согласно указаніямъ въ заготовительной вѣдомости по участковымъ складамъ.

По вопросу 91

91. Минимальная норма и распредѣленіе по линіи запасныхъ частей, какъ ходовыхъ, такъ и требующихся не столь часто; въ частности:

а) разныхъ запасныхъ частей паровоза,

б) вагоновъ пассажирскихъ и товарныхъ,

в) колесныхъ скатовъ,

г) бандажей,

д) осей,

е) инструментовъ,

ж) рессоръ,

доложено, что минимальная норма на ходовыя запасныя части установлена въ зависимости отъ потребности съ такимъ расчетомъ, чтобы части могли поступить изъ главнаго склада ко времени израсходованія ихъ въ участковомъ; части не ходовыя сосредоточены по преимуществу въ главныхъ складахъ дороги, откуда при надобности и требуются.

а) Разныя запасныя части паровозовъ распредѣляются по участковымъ складамъ въ зависимости отъ рода (серій) паровозовъ, приписанныхъ къ участку; при перемѣщеніи цѣлой серіи паровозовъ изъ одного въ другой участокъ пересылаются и запасныя части этой серіи въ соотвѣтствующій складъ.

б) Вагонныя части распредѣлены по линіи въ зависимости отъ размѣра ремонта. Такъ въ оконечныхъ и узловыхъ пунктахъ дороги, какъ то: Красноводскѣ, Андижанѣ и Черняевѣ сосредоточены въ большомъ количествѣ, такъ какъ ремонтъ вагоновъ въ этихъ пунктахъ производится въ значительно большихъ размѣрахъ, чѣмъ въ другихъ промежуточныхъ.

з) пружинъ,
и) паровозной арматуры,
і) буферовъ,
к) стяжныхъ цѣпей,
л) стяжекъ,
м) нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ.

в) Въ такой же зависимости распредѣлены и колесныя пары.

г и д) Бандажи и оси сосредоточены исключительно при главныхъ складахъ въ Ташкентѣ и Кизылъ-Арватѣ, такъ какъ потребителями этихъ частей являются только главныя мастерскія.

е) Ходовой инструментъ распредѣляется по участковымъ складамъ, согласно указаніямъ въ заготовительныхъ вѣдомостяхъ, составляемыхъ на основаніи требованій участковъ сл. тяги въ зависимости отъ кредитовъ, имѣющихся въ распоряженіи сл. тяги на этотъ предметъ. Менѣе ходовой сосредоточенъ въ главныхъ складахъ, откуда выписывается участками по разрѣшеніи имъ соотвѣтствующаго кредита.

ж. з, и, і, к и л). Всѣ эти части распредѣлены, согласно указаніямъ въ пунктахъ *а* и *б*.

м) Нормы запасовъ разныхъ матеріаловъ въ участковыхъ складахъ установлены такія же, какъ и для запасныхъ частей.

Что касается правилъ пріемки матеріаловъ—

вопросъ 92

92. Условія и правила пріемки матеріаловъ для ремонта.

то матеріалы, доставляемые на дорогу, адресуются въ матеріальный складъ, обыкновенно въ главный. Завѣдывающій складомъ, по прибытіи матеріаловъ, созываетъ комиссію для пріемки подъ предсѣдательствомъ начальника мастерскихъ или начальника участка (если матеріалъ прибылъ не въ главный складъ).

Комиссія принимаетъ матеріалъ на основаніи условій заказа и техническихъ условій, обыкновенно прилагаемыхъ къ заказу. Техническія условія примѣняются либо нормальныя, помѣщенныя въ сборникѣ Кубасова, либо, при неимѣніи таковыхъ, выработанныя управленіемъ дороги.

По вопросу 93

93. Существуетъ ли пріемка отремонтированныхъ мастерскихъ подвижного состава агентами тѣхъ депо, куда поступаетъ отремонтированный составъ.

доложено, что пріемка отремонтированныхъ паровозовъ производится паровозными бригадами по возможности при участіи старшихъ агентовъ тѣхъ депо (начальниковъ депо или ихъ помощниковъ), куда поступаетъ отремонтированный паровозъ.

По вопросу 94,

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

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что средняя продолжительность пребыванія паровозовъ въ мастерскихъ для большого ремонта—12 мѣсяцевъ, и для средняго ремонта 2 мѣсяца. Средняя продолжительность пребыванія вагоновъ въ мастерскихъ для большого ремонта 189 дней и для средняго ремонта 150 дней.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не представляется ли возможнымъ сократить этотъ срокъ, начальникъ дороги, замѣтивъ, что еще недавно ремонтъ паровозовъ продолжался по 800 дней, высказываетъ предположеніе, что при развитіи Ташкентскихъ мастерскихъ можно будетъ сократить продолжительность большого ремонта паровозовъ до 4½ мѣсяцевъ.

На вопросъ Предсѣдателя, чѣмъ объясняется столь большой простой въ ремонтѣ, начальникъ сл. тяги докладываетъ, что, прежде всего, вслѣдствіе недостаточности мастерскихъ, паровозы простаиваютъ много времени въ ожиданіи ремонта; затѣмъ самый ремонтъ обыкновенно связанъ съ большими котельными работами изъ-за плохого качества воды; между тѣмъ, вслѣдствіе разнообразія типовъ паровозовъ часто отсутствуютъ готовыя части и ихъ приходится изготовлять, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, бываютъ и задержки изъ-за ожиданія матеріаловъ, которые трудно своевременно получить изъ-за отдаленности дороги отъ промышленныхъ центровъ; далѣе, задержка происходитъ и изъ-за недостаточности оборудованія, такъ, напримѣръ, не имѣется необходимыхъ подъемныхъ механизмовъ; кромѣ того, рабочій персоналъ много хуже, чѣмъ въ Россіи, администрація же вслѣдствіе плохихъ условій жизни часто мѣняется, такъ какъ служащіе при первой возможности стараются уйти съ дороги.

На вопросъ Н. А. Маслова, составляются ли предварительныя смѣты по ремонту паровозовъ, начальникъ сл. тяги даетъ утвердительный отвѣтъ; на вопросъ же о томъ, сколько времени уходитъ на составленіе смѣты и разборку паровоза, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что раньше на дорогѣ смѣты по ремонту паровозовъ составлялись очень шаблонно; въ послѣднее же время перешли къ большой индивидуализаціи ремонта, при чемъ въ Кизылъ-Арватѣ, гдѣ дѣло уже налажено, осмотръ паровоза и составленіе смѣты занимаютъ около 2 недѣль, въ Ташкентѣ же 3 и болѣе недѣли.

Н. А. Масловъ проситъ сообщить, организованъ ли надзоръ за согласіемъ въ производствѣ работъ, выражающимся въ томъ, чтобы одна работа не задерживала другой.

Начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что такой спеціальной организаціи не установлено, такъ какъ при небольшомъ ко-

личествѣ ремонтируемыхъ паровозовъ не трудно за этимъ услѣдить.

Принимая во вниманіе замѣчаніе К. Н. Микульскаго о плохомъ контингентѣ рабочихъ, Н. А. Масловъ проситъ объяснить, какъ устроенъ въ мастерскихъ надзоръ за продуктивностью работъ.

Начальникъ сл. тяги объясняетъ, что продуктивность работы достигается, прежде всего, тѣмъ, что она носитъ сдѣльный характеръ; кромѣ того, въ мастерскихъ имѣются бригадиры и помощники мастера, которые получаютъ преміи, если они выпустятъ лишніе паровозы; большимъ недостаткомъ въ мастерскихъ было отсутствіе котельнаго мастера, крайне необходимаго; при испрошеніи кредита для приглашенія такого мастера, онъ лишь въ 1910 году не вычеркнутъ.

По вопросу 95,

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

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что раньше мастерскія комплектовались изъ обслуживавшихъ дорогу желѣзнодорожныхъ баталіоновъ. Въ настоящее же время, въ случаѣ потребности въ увеличеніи рабочей силы, вывѣшиваются въ мастерскихъ или депо объявленія и являющіеся мастеровые, по испытаніи ихъ въ знаніи ремесла, принимаются на общемъ основаніи по правиламъ рабочей книжки.

Переходя къ

вопросу 96,

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

К. Н. Микульскій докладываетъ, что въ мастерскихъ главныхъ и при депо установлены расцѣнки только за сдѣльныя работы, независимо отъ того производятся ли онѣ въ будничные, праздничные или сверхурочные часы. При производствѣ работъ поденно, рабочіе получаютъ только назначенную имъ поденную плату, при чемъ въ праздничные и сверхурочные часы плата эта увеличивается, согласно правиламъ расчетной книжки. Расцѣнки на сдѣльныя работы устанавливаются на основаніи данныхъ за предшествовавшіе годы о стоимости работъ, и по сравненію этой стоимости въ мастерскихъ другихъ дорогъ, при чемъ, предварительно утвержденія расцѣнокъ начальникомъ дороги, передается на разсмотрѣніе экспертовъ отъ мастеровыхъ для согласованія. При введеніи въ мастерскихъ лучшаго оборудованія или какихъ-либо усовершенствованій въ техникѣ производства работъ, расцѣнки подлежатъ измѣненію сообразно сдѣланному усовершенствованію.

Замѣчаніе Предсѣдателя, что въ 1905 и 1906 г.г. вездѣ были сильно подняты расцѣнки, начальникъ сл. тяги до-

полняетъ, сообщая, что расцѣнки были дважды огульно повышены: сначала на 20%, а затѣмъ еще на 10%; точно также и поденная плата была много повышена; въ послѣдніе же годы, наоборотъ, всѣ вознагражденія понижены: въ 1909 г. на 15%, и въ 1910 году % около 20.

На вопросъ Н. А. Маслова, каковъ же въ настоящее время на Средне-Азіатской ж. д. % заработка мастеровыхъ и рабочихъ, начальникъ сл. тяги заявляетъ, что въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ уже расцѣнки реформированы и приняты новые мастеровые, на настоящіе оклады вырабатывается большой %; тамъ же, гдѣ дѣйствуютъ нормы большихъ окладовъ—заработокъ выражается %% въ 40. Въ рубляхъ мастеровые вырабатываютъ въ Кизылъ-Арватѣ до 70 руб., что слѣдуетъ считать для даннаго мѣста заработкомъ среднимъ.

По вопросу 97

97. Способы использованія труда рабочихъ при уменьшеніи работъ.

доложено, что, при уменьшеніи работъ въ какомъ-либо цехѣ, принимаются мѣры къ размѣщенію излишнихъ рабочихъ въ другихъ цехахъ, гдѣ имѣется надобность, въ зависимости отъ знанія или соотвѣтствующаго ремесла; при возможности переводятся въ линейныя мастерскія или въ депо на должности смазчиковъ, кочегаровъ и т. п.; по использованіи этихъ средствъ остальные рабочіе увольняются за штатъ съ выдачей пособія по правиламъ расчетной книжки; такъ, сравнительно, недавно штатъ былъ избыточенъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, производились и ночныя работы, и работали въ 2 смѣны, но на избытокъ людей не обращалось вниманія, такъ какъ администраціи почти не было. Въ 1908 году сл. тяги сократила штаты мастерскихъ приблизительно на 600 человѣкъ, выдавъ послѣднимъ, какъ уже сказано, заштатное пособіе.

По вопросу 98

98. Условія и правила для выбора и пріемки топлива.

доложено, что условія и правила пріемки основного рода топлива—нефтяныхъ остатковъ, нормальныя, изданныя Министерствомъ Путей Сообщенія. Для пріемки Ферганской (Чиміонской) нефти примѣняются болѣе льготныя для поставщиковъ техническія условія; эти условія, а также техническія условія на поставку каменнаго угля и дровъ и условія къ конкуренціи на поставку дровъ и нефтяныхъ остатковъ представляются въ числѣ другихъ матеріаловъ Подкомиссіи Высшей Комиссіи.

По вопросу 99

99. Условія и правила выбора и

доложено, что смазочные матеріалы, издавна установленные, какъ, минеральное масло и сало, принимаются на основаніи

пріемки смазочныхъ матеріаловъ.

техническихъ условій, выработанныхъ управленіемъ дороги, а новые—ранѣе не примѣнившіеся, предварительно заказа ихъ, химически изслѣдуются и испытываются на паровозахъ и вагонахъ.

Останавливаясь болѣе подробно на

вопросѣ 100

100. Какіе матеріалы пріобрѣтаются непосредственно службой тяги?

уже ранѣе въ общихъ чертахъ разсмотрѣнномъ, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что заготовка матеріаловъ сл. тяги вовсе не производится; въ экстренныхъ же случаяхъ пріобрѣтаются на мѣстномъ или ближайшемъ рынкѣ въ незначительномъ количествѣ для потребности даннаго момента въ устраненіе задержки ремонта или др. причинъ такіе матеріалы, которые отсутствуютъ въ складахъ дороги. Изъ запасныхъ частей сл. тяги пріобрѣтаются непосредственно крупныя паровозныя части, напримѣръ, части топокъ, котла, движущаго и парораспредѣлительнаго механизма, цилиндры, дымогарныя трубы, арматура, также пріобрѣтаются предметы механическаго оборудованія и спеціальные инструменты.

По вопросу 101

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

доложено, что всѣ негодныя или вышедшія изъ употребленія запасныя части, снятыя съ подвижного состава, сдаются въ матеріальные склады, при чемъ негодныя части фактуруются какъ ломъ металла, а годныя, хотя и вышедшія изъ употребленія, по оцѣнкѣ комиссіи, безденежно въ томъ и другомъ случаѣ. Ломъ металловъ, какъ то: мѣди, чугуна, желѣза, бандажей, осей и т. п. обращаются въ переработку въ мастерскихъ дороги, а излишекъ, въ случаѣ значительнаго накопленія его, пускается въ продажу. Годныя же запасныя части, какъ бывшія въ употребленіи и сданныя сл. тяги въ склады, такъ не бывшія и имѣвшіяся въ запасахъ складовъ дороги, но вышедшія изъ употребленія по тѣмъ или инымъ причинамъ (наприм. вслѣдствіе конструктивныхъ измѣненій, исключенія изъ инвентаря даннаго рода подвижного состава), по мѣрѣ накопленія подвергаются осмотру особой ликвидаціонной комиссіи, которая рѣшаетъ вопросъ о возможной утилизаціи ихъ. Постановленіе комиссіи утверждается совѣтомъ дороги.

Переходя къ

вопросу 102,

102. Чѣмъ занимаются техническія

начальникъ сл. тяги докладываетъ, что при управленіи сл. тяги Средне-Азіатской ж. д. имѣется три отдѣла, вѣдаю-

конторы службы тяги?

щіе технической частью, а именно, паровозный, вагонный и техническій.

Въ паровозномъ отдѣлѣ сосредоточены работы по обслуживанію поѣздовъ паровозами, по ремонту паровозовъ и тендеровъ, веденіе формуляровъ паровозовъ, переписка по происшествіямъ съ подвижнымъ составомъ и людьми, акты техническихъ резслѣдованій, статистика случаевъ порчи паровозовъ, производство испытаній на званіе машинистовъ и ихъ помощниковъ и веденіе учета колеснаго парка паровозовъ и тендеровъ.

Вагонный отдѣлъ вѣдаетъ инвентаремъ вагоновъ и ихъ ремонтомъ, технической и хозяйственной частью по отношенію вагоновъ, веденіемъ формуляровъ вагоновъ, учетомъ колеснаго парка вагоновъ, производствомъ конвенціонныхъ расчетовъ съ другими дорогами, учетомъ воинскихъ приспособленій мирнаго и военнаго времени и работами, относящимися къ мобилизаціи.

Въ техническомъ отдѣлѣ сосредоточены работы по техническимъ вопросамъ въ отношеніи конструктивныхъ измѣненій въ подвижномъ составѣ (паровозовъ и вагоновъ), проектированіе и изготовленіе чертежей для всѣхъ отдѣловъ службы, разработка общихъ техническихъ вопросовъ, возбуждаемыхъ съѣздами инженеровъ подвижного состава и международномъ бюро совѣщательныхъ съѣздовъ, разработка вопросовъ по оборудованію мастерскихъ главныхъ и участковыхъ, пріобрѣтеніе и установка станковъ, машинъ, котловъ, двигателей и пр. и по освѣщенію мастерскихъ главныхъ и участковыхъ—электрическому, керосино и газо-калильному и ацетиленовому; общее наблюденіе за исправнымъ состояніемъ паровыхъ котловъ и машинъ: водокачекъ, нефтекачекъ, котловъ постоянныхъ машинъ мастерскихъ и веденіе формуляровъ этихъ котловъ.

Кромѣ того, при управленіи службы находится старшій ревизоръ, на котораго возложено веденіе дѣлъ, касающихся ремонта подвижного состава и въ связи съ этимъ выясненіемъ вопросовъ о заготовкѣ матеріаловъ и запасныхъ частей, потребныхъ для ремонта.

По вопросу 103

103. Распредѣленіе и спеціализація ремонтныхъ мастерскихъ.

доложено, что на Средне-Азіатской ж. д. существуютъ главныя мастерскія въ Кизылъ-Арватѣ и Ташкентѣ и малыя при каждомъ изъ 9 участковъ тяги. Въ главныхъ мастерскихъ производятся по преимуществу капитальный ремонтъ какъ паровозовъ, такъ и вагоновъ разныхъ типовъ, а также и заготовка нѣкоторыхъ запасныхъ частей для надобностей своихъ и линіи. Въ главныхъ мастерскихъ сосредоточенъ и капитальный ремонтъ всѣхъ постоянныхъ котловъ машинъ и станковъ. Линейныя мастерскія

производятъ исключительно средній и текущій ремонтъ паровозовъ, приписанныхъ къ участку, также текущій ремонтъ вагоновъ всѣхъ типовъ и предметовъ оборудованія мастерскихъ и водокачекъ участка.

Что касается оборудованія мастерскихъ новыми станками и орудіями—

вопросъ 104

104. Оборудованіе мастерскихъ новыми станками и орудіями.

то ежегодно, какъ въ участковыхъ, такъ и главныхъ мастерскихъ производится замѣна части старыхъ станковъ новыми, но примѣнить быстроходныхъ станковъ новѣйшей конструкціи, работающихъ самозакаливающейся сталью, не приходится, такъ какъ за невозможностью замѣнить всѣ старые станки новыми нельзя передѣлать трансмиссію.

Исключеніе представляютъ лишь расширяемыя въ настоящее время Ташкентскія мастерскія, которыя представляется возможность частью оборудовать новѣйшими быстроходными станками.

Главныя Кизылъ-Арватскія мастерскія въ послѣдніе годы снабжены пневматическими орудіями для котельныхъ работъ. Таковыми же будутъ снабжены и Ташкентскія мастерскія.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о подъемныхъ устройствахъ, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что Ташкентскія сборныя мастерскія оборудованы 2 подъемными кранами. Кромѣ того, есть кранъ для подъемки самыхъ котловъ, въ литейной есть поворотный кранъ и устроены краны для нагрузки колесъ на платформы.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какія еще средства требуются для развитія Ташкентскихъ главныхъ мастерскихъ, начальникъ дороги объясняетъ, что полная стоимость расширенія исчислена въ суммѣ 3.222.463 руб.; всѣ работы дѣлятся на двѣ очереди: первая—расширеніе паровознаго отдѣла, стоимостью 1,8 милл. руб., и вторая—расширеніе вагоннаго отдѣла; по работамъ первой очереди додано 400.000 руб., а по второй—еще ничего не ассигновано.

Предлагая перейти къ обсужденію

вопроса 105

105. Въ какой мѣрѣ правильно и съ хозяйственной точки зрѣнія выгодно существующее расположеніе депо,

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ, кромѣ начальника сл. тяги, высказать свои соображенія и начальника сл. движенія.

Первый считаетъ, что существующее расположеніе депо не подлежитъ измѣненію; но, принимая во вниманіе Положеніе о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосред-

и не имѣется ли въ виду болѣе выгоднаго ихъ расположенія?

ственно причастныхъ къ безопасности движенія, основанное на постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 1 іюня 1907 г. за № 14471, вслѣдствіе значительнаго протяженія участковъ Кизылъ-Арватъ-Асхабадъ (205 вер.) и Кизылъ-Тепе-Самаркандъ (192 вер.) и коммерческаго характера всѣхъ станцій участка Черняево-Кокандъ-Андижанъ, предполагается открыть проходныя депо на станціяхъ Бахарденъ, Зіадинъ, Ходжентъ и Горчаково.

Начальникъ сл. движенія присоединяется къ высказанному начальникомъ сл. тяги.

По вопросу 106,

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

начальникъ сл. тяги высказываетъ, что хотя въ настоящее время смазчики и входятъ въ составъ кондукторскихъ бригадъ, но исполняютъ только обязанности тормозильщиковъ, возлагать же на нихъ другія обязанности кондукторовъ особенно изъ-за ихъ малой интеллигентности не слѣдуетъ, такъ какъ одно изъ дѣлъ у нихъ всегда будетъ упущено.

Что касается смазыванія поѣздовъ

вопросъ 107

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

то смазываніе поѣздовъ станціонными смазчиками на Средне-Азіатской ж. д. не практиковалось,—смазка производится поѣздными смазчиками(они же и осмотрщики въ пути), что считается цѣлесообразнымъ, такъ какъ иначе пришлось бы имѣть на каждой станціи смазчика, что было бы невыгодно. Кромѣ того, это лишало бы возможности пользоваться измѣрителемъ, такъ какъ станціонныхъ смазчиковъ пришлось бы содержать постоянно при всякомъ движеніи.

Переходя къ

вопросу 108

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

начальникъ сл. тяги высказываетъ слѣдующія соображенія:

1) Подчиняясь непосредственно начальнику сл. тяги, мастерскія имѣютъ въ лицѣ его руководителя наиболѣе освѣдомленнаго о всѣхъ сложныхъ и разнообразныхъ требованіяхъ, предъявляемыхъ службѣ тяги по ремонту подвижного состава въ зависимости какъ отъ мѣстныхъ условій, такъ и отъ условій перевозокъ пассажировъ и грузовъ.

2) Являясь отвѣтственнымъ распорядителемъ всего слож-

наго и разнообразнаго линейнаго хозяйства сл. тяги, находящагося въ неразрывной зависимости отъ мастерскихъ, начальникъ сл. тяги имѣетъ возможность регулировать исполненіе мастерскими тѣхъ или другихъ нуждъ и требованій участковъ линіи, чѣмъ вноситъ въ это исполненіе извѣстную планомѣрность, каковая могла бы легко нарушаться при отсутствіи подчиненія мастерскихъ начальнику тяги.

3) Начальникъ сл. тяги, какъ лицо, обладающее достаточнымъ опытомъ въ веденіи дѣлъ сл. тяги, въ большинствѣ, прошедшее службу въ мастерскихъ, а потому хорошо знающее всѣ условія работы въ нихъ, является, несомнѣнно, наиболѣе компетентнымъ среди членовъ совѣта управленія дороги въ рѣшеніи всѣхъ техническихъ вопросовъ по отношенію къ ремонту подвижного состава, почему подчиненіе ему мастерскихъ вполнѣ естественно и безусловно выгодно для мастерскихъ.

4) Подчиненіе мастерскихъ начальнику тяги освобождаетъ мастерскія при пріемкѣ въ ремонтъ больного подвижного состава и сдачѣ отремонтированнаго отъ всѣхъ безполезныхъ, многочисленныхъ и сложныхъ вопросовъ, какіе обыкновенно могли бы возникать при условіи неподчиненія мастерскихъ начальнику тяги. Такъ, опытъ сдачи паровозовъ въ ремонтъ въ мастерскія чужихъ дорогъ и на частные заводы (по особымъ кредитамъ на ремонтъ подвижного состава, ассигнованнымъ за счетъ русско-японской войны) показалъ, что, несмотря на всю строгость пріемокъ больныхъ и отремонтированныхъ паровозовъ, возникла такая масса вопросовъ, что для разрѣшенія ихъ потребовалась громадная переписка, затянувшаяся на нѣсколько лѣтъ, и санкція Управленія желѣзныхъ дорогъ. При этомъ требовались неоднократныя командировки агентовъ съ той и другой стороны, сроки ремонта затянулись и стоимость его возросла.

5) Изъ неудобствъ подчиненія мастерскихъ начальнику тяги важнымъ является то обстоятельство, что начальникъ сл. тяги не обладаетъ достаточной полнотой власти въ рѣшеніи многихъ вопросовъ, напримѣръ, по пріобрѣтенію матеріаловъ и предметовъ оборудованія, кредитамъ, расцѣнкамъ.

Начальникъ дороги высказываетъ, что есть много сторонниковъ очень сильныхъ мастерскихъ, раскинутыхъ по желѣзнодорожной сѣти; предполагается, что въ такомъ случаѣ понизятся расходы, но, дѣйствительно, если будетъ устроенъ такой типъ мастерскихъ для нѣсколькихъ дорогъ, то ихъ необходимо выдѣлить изъ подчиненія сл. тяги; если же оставить существующій способъ ремонта при сравнительно малыхъ мастерскихъ, то ихъ слѣдуетъ оставить на прежнемъ положеніи, такъ какъ выдѣленіе отвѣтственности за ремонтъ паровозовъ и ихъ эксплоатацію на другихъ линіяхъ на дѣлѣ вредно, ибо, съ одной сто-

роны, паровозы будутъ плохо ремонтироваться, съ другой же стороны—паровозы при работѣ будутъ изнуряться.

Начальникъ сл. тяги замѣчаетъ, что по дорогамъ была разослана особая записка, о мастерскихъ; въ ней предположено 3 рода мастерскихъ: центральныя, вспомогательныя и участковыя; первыя находились бы внѣ подчиненія сл. тяги, а остальныя въ подчиненіи. Такъ какъ по запискѣ требовалось представить отзывъ, то К. Н. Микульскій въ представленномъ отзывѣ высказался въ томъ смыслѣ, что Ташкентскія мастерскія могутъ обслуживать и Ташкентскую ж. д., поскольку послѣдняя не можетъ справиться въ своихъ мастерскихъ; подчиненіе тогда Ташкентскихъ мастерскихъ сл. тяги Средне-Азіатской ж. д. не вызвало бы особыхъ треній, такъ какъ здѣсь сходились бы интересы только двухъ дорогъ; а если бы вопросъ шелъ о ремонтѣ паровозовъ для нѣсколькихъ дорогъ въ однѣхъ мастерскихъ, то слѣдуетъ думать, что этотъ ремонтъ производился бы и плохо, и долго, и дорого.

По вопросу 109

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

Доложено, что нормы вознагражденія агентовъ сл. тяги опредѣляются: штатнымъ—сообразно штатному расписанію, а поденнымъ—въ зависимости отъ сданной пробы; плата поденнымъ слѣдующая:

а) чернорабочимъ—70 коп. въ день,

б) ученикамъ до 60 коп. въ день,

в) подручнымъ отъ 70 до 90 коп.,

г) мастеровымъ отъ 1 р. до 2 р. 50 коп. и въ исключительныхъ случаяхъ до 3 руб. 33 коп.

На вопросъ Н. А. Маслова, бываетъ ли недостатокъ кредита по штатному содержанію для штатныхъ служащихъ, начальникъ сл. тяги сообщаетъ, что такіе случаи бываютъ, но на короткіе сроки; въ этихъ случаяхъ средства берутся отчасти изъ № 81 смѣты, такъ какъ имѣются сверхурочныя работы, отчасти же изъ другихъ источниковъ: наградныхъ, полагающихся для мелкихъ служащихъ въ размѣрѣ до 600 руб., и начисленія 60 и 70% на рабочую силу по частнымъ заказамъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какіе чужіе заказы исполняются въ мастерскихъ сл. тяги, начальникъ сл. тяги докладываетъ, что частные заказы принимаются отъ цистерновладѣльцевъ, почтоваго вѣдомства, иногда же, съ разрѣшенія начальника дороги, и отъ хлопкоочистительныхъ заводовъ.

На замѣчаніе Н. А. Маслова, что всѣ 60%, начисляемые на рабочую силу, не могутъ быть использованы въ порядкѣ, указываемомъ начальникомъ сл. тяги, послѣдній подтверждаетъ,

что, дѣйствительно, на покрытіе недостатка поступаетъ только часть отчисленія.

Е. По службѣ движенія.

Начальникъ сл. движенія М. А. Карповъ, сообщивъ, что Подкомиссіи будутъ переданы какъ всѣ подробные отвѣты по вопросамъ сл. движенія, такъ и всѣ относящіеся къ этимъ вопросамъ матеріалы, переходитъ, по предложенію Предсѣдателя Подкомиссіи, къ обсужденію

вопроса 110

110. Какія мѣры принимаются для наилучшаго использованія подвижного состава, въ частности:

и докладываетъ, что для наилучшаго использованія подвижного состава приняты слѣдующія общія мѣры:

1) установленъ срокъ обязательной нагрузки и выгрузки вагоновъ;

2) установленъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, порядокъ производства вывозки камня и балласта не спеціальными составами, а путемъ выдѣленія подвижного состава изъ проходящихъ поѣздовъ, чѣмъ устраняются случаи скрещенія однороднаго порожняго подвижного состава въ поѣздахъ коммерческаго и рабочаго движенія и достигается возможность использованія порожняка коммерческаго движенія для перевозки на немъ балласта и камня въ направленіи теченія порожнихъ вагоновъ (телеграмма отъ 25/III—1909 г. за № 5/133);

3) установленъ учетъ простоя вагоновъ на всѣхъ большихъ станціяхъ, имѣющихъ депо (цирк. отъ 12/IV—1909 г. за № 33);

4) установленъ номерной учетъ оборота подвижного состава (цирк. 12/V—09 г. № 46),

и 5) установленъ порядокъ ежедневнаго подсчета средняго оборота вагоновъ на каждомъ изъ 4 отдѣленій и по всей дорогѣ.

Переходя къ отдѣльнымъ пунктамъ вопроса, начальникъ сл. движенія докладываетъ

по пункту а,

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

что для освѣдомленности о положеніи инвентаря на каждомъ изъ имѣющихся 4 отдѣленій сл. движенія установленъ порядокъ подачи свѣдѣній о ежедневномъ фактическомъ обмѣнѣ вагоновъ съ сосѣднею дорогою и отдѣленій между собою. Эти свѣдѣнія, при наличіи свѣдѣній о разверсткѣ всего вагоннаго парка между отдѣленіями, даютъ возможность точно усчитывать наличіе вагоновъ на каждомъ отдѣленіи и своевременно принимать мѣры къ регулировкѣ баланса вагоновъ, въ случаяхъ

его нарушенія на какомъ-либо изъ отдѣленій по причинѣ односторонности движенія.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не задерживаетъ ли обмѣнъ между отдѣленіями движеніе грузовъ, начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ отрицательно, поясняя, что производится только учетъ обмѣна, а не самый обмѣнъ.

Переходя, далѣе, къ

пункту б,

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

М. А. Карповъ продолжаетъ, что получаемыя ежедневно свѣдѣнія о ввозимомъ и прибывающемъ на станціи грузѣ, въ связи съ данными о наличіи вагоннаго инвентаря и среднимъ оборотомъ товарнаго вагона, даютъ основаніе безошибочно судить, соотвѣтствуетъ ли вагонный паркъ той работѣ, которая наблюдается въ данный моментъ. Въ случаяхъ излишка подвижного состава, вагоны сейчасъ же выдѣляются въ «неприкосновенный запасъ» и разставляются подъ замками на болѣе свободныя станціи на стоянку; такъ, напримѣръ, къ 16 августа 1910 года было выдѣлено въ такой запасъ 2000 вагоновъ. При этомъ необходимо замѣтить, что одновременно съ образованіемъ неприкосновеннаго запаса обыкновенно дается телеграмма въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ о разрѣшеніи сдать излишекъ вагоновъ въ аренду на дороги, въ нихъ нуждающіяся.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, достаточное ли количество вагоновъ имѣетъ дорога для періода интенсивнаго движенія, начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ отрицательно и продолжаетъ по

пункту в,

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

что установлены особыя правила какъ въ отношеніи спеціализаціи поѣздовъ, такъ и въ отношеніи перевозки мелочныхъ грузовъ, изложенныя въ положеніи, представляемомъ Подкомиссіи.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не бываетъ ли на дорогѣ, чтобы въ одинъ вагонъ сборнаго поѣзда были нагружены грузы и до Ташкента, и до Оренбурга, и до Самары, начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что если вагоновъ, предназначенныхъ для сборнаго груза, болѣе чѣмъ одинъ, то станція Черняево обязана сортировать грузъ по назначенію, для чего тамъ устроена особая единственная на дорогѣ платформа.

По пункту г

г) къ возможному повышенію средней нагрузки вагоновъ и поѣздовъ?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что повышеніе средней нагрузки вагоновъ обусловлено положеніемъ о сборныхъ поѣздахъ; этимъ положеніемъ предоставлено право формированія особыхъ вагоновъ на одну станцію своей дороги въ особый ва-

гонъ съ обязательнымъ вѣсомъ не менѣе 200 пудовъ. Грузы менѣе этого количества перевозятся исключительно въ сборныхъ вагонахъ за замками раздатчика. Съ введеніемъ этого положенія, устранены совершенно случаи нахожденія въ поѣздахъ нѣсколькихъ малогрузныхъ вагоновъ.

Особыхъ правилъ и мѣръ для повышенія нагрузки поѣздовъ не установлено, и повышеніе это обусловливается правилами технической эксплоатаціи о составѣ поѣздовъ по вѣсу; при этомъ на Средне-Азіатской ж. д. начальникъ сл. тяги больше жалуется на перегрузку поѣздовъ.

На вопросъ Предсѣдателя о способѣ контролированія этого обстоятельства, начальникъ сл. движенія объясняетъ, что контроль получается естественный, такъ какъ машинисты, заинтересованные въ нагрузкѣ поѣздовъ, замѣчаютъ, если допущенъ перегрузъ.

Начальникъ дороги дополняетъ, что въ настоящее время вырабатывается приказъ въ отношеніи взаимнаго контролированія службъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ сообщить, одинаковый ли вѣсъ поѣздовъ допускается для разныхъ отдѣленій дороги.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что профиль на всей линіи одинаковый; но паровозы разныхъ типовъ и разной силы; поэтому есть станціи, на которыхъ приходится пересоставлять поѣзда.

Начальникъ дороги дополняетъ, что есть два пункта на дорогѣ съ уклонами, достигающими 0,01; слѣдовало бы смягчить въ этихъ мѣстахъ уклоны или же измѣнять составы, но вмѣсто этого рѣшено ставить въ этихъ мѣстахъ подталкивающій паровозъ.

Переходя къ

пункту д,

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.

начальникъ сл. движенія объясняетъ, что всѣ поѣзда на Средне-Азіатской ж. д. идутъ по заранѣе выработанному расписанію, при составленіи котораго принимаются къ учету трудныя условія пути, тяговая сила имѣющихся паровозовъ, время прохожденія поѣздами тягового участка и возможная средняя нагрузка поѣзда. При этомъ, чѣмъ тяжелѣе условія пути, тѣмъ меньшій устанавливается вѣсъ поѣзда или уменьшается скорость движенія, но, во всякомъ случаѣ, въ тѣхъ предѣлахъ, чтобы уменьшеніе скорости не вызвало нахожденія поѣзда на участкѣ сверхъ нормъ работъ поѣздныхъ и паровозныхъ бригадъ.

На опредѣленіе числа тормозовъ въ поѣздахъ оказываютъ вліяніе тѣ же факторы, т. е. профиль пути, скорость и составъ поѣзда, при чемъ составъ поѣзда принимается не по вѣсу, а по

числу находящихся въ немъ груженыхъ осей, согласно правиламъ технической эксплоатаціи.

По предложенію Предсѣдателя высказаться по вопросу, начальникъ сл. тяги заявляетъ, что, если бы на дорогѣ были получены обѣщанные четырехосные сильные паровозы, то ихъ можно было бы размѣстить такъ, чтобы не пересоставлять поѣздовъ; малые паровозы остались бы въ такомъ случаѣ для хозяйственныхъ перевозокъ. Что касается составовъ, то начальникъ сл. тяги считаетъ ихъ очень тяжелыми, что вредно для паровозовъ, ибо котлы быстро изнашиваются.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не отражаются ли большіе составы вредно на скорости слѣдованія, начальникъ сл. движенія отвѣчаетъ отрицательно, начальникъ же сл. тяги указываетъ, что во время усиленнаго движенія очень важно своевременное слѣдованіе поѣздовъ, что трудно допустимо при тяжелыхъ составахъ; кромѣ того, при большихъ составахъ и большихъ перегонахъ нельзя достигнуть правильности отдыха бригадъ.

На вопросъ Н. А. Маслова, съ какого времени на дорогѣ обращено вниманіе на правильность утилизаціи подвижного состава и введены правила, о которыхъ было доложено начальникомъ сл. движенія, послѣдній сообщаетъ, что правила введены лишь съ 1910 года, при этомъ за нѣсколько лѣтъ достигнуты значительные результаты, что можно видѣть изъ представляемаго комиссіи особаго альбома діограммъ сравнительной работы дороги за рядъ лѣтъ.

Переходя, по предложенію Предсѣдателя, къ

вопросу 111,

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

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что въ обыкновенные праздники, когда происходитъ частичное сокращеніе рабочаго дня, нагрузка и выгрузка производится на общемъ основаніи; поэтому, въ случаѣ невыгрузки вагона въ срокъ, установленный ст. 77 Общаго Устава, взыскивается плата за простой на общемъ основаніи. Въ тѣ же праздничные дни, когда работа совершенно не производится, плата за простой вагоновъ совершенно не взыскивается.

Въ дополненіе къ доложенному при обсужденіи вопроса 110 начальникъ сл. движенія

по вопросу 112

112. Какія мѣры принимаются къ наилучшему исполь-

сообщаетъ, что съ цѣлью сокращенія числа станцій пересоставленія поѣздовъ, въ зависимости отъ разной мощности паровозовъ и для достиженія этимъ же путемъ сокращенія простоя

зованію паровозовъ разной мощности и достиженію возможно меньшаго пересоставленія поѣздовъ?

вагоновъ, сосредоточиваются на каждомъ участкѣ однотипные паровозы, при чемъ на участкахъ съ болѣе слабою пропускною способностью сосредоточиваются болѣе сильные паровозы. Исключеніе изъ этог правила составляютъ только паровозы для обслуживанія водяныхъ и рабочихъ поѣздовъ, для чего оставляются малосильные паровозы и на тѣхъ участкахъ, гдѣ для коммерческаго движенія сосредоточены болѣе сильные паровозы.

Въ настоящее время малосильные паровозы сосредоточены на участкахъ Красноводскъ-Кизыль-Арватъ, Учъ-Аджи—Кизыль-Тепе, какъ обладающихъ большею пропускною способностью. На всѣхъ остальныхъ участкахъ сосредоточены паровозы «Компаундъ».

По вопросу 113

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

доложено, что въ цѣляхъ уменьшенія одиночнаго пробѣга паровозовъ, начальники отдѣленій ведутъ учетъ оборота паровозовъ по номерамъ и лично наблюдаютъ, чтобы пробѣгъ паровозовъ безъ поѣздовъ происходилъ только въ крайнихъ случаяхъ, когда нѣтъ возможности использовать паровозъ для поѣзда.

Тѣмъ не менѣе пробѣгъ одиночныхъ паровозовъ на Средне-Азіатской ж. д. является значительнымъ, именно:

въ 1908 году	187.392	паровозо-вер.
„ 1909 „	195.952,	„ „

потому что преобладаемость нечетнаго направленія (къ Ташкенту) выражается очень рѣзко, а именно:

количество поѣздовъ въ направленіяхъ:

	четныхъ	нечетныхъ
въ 1908 году	13.241	12.694
„ 1908 „	18.362	17.395,

что составляетъ въ 1908 году разницу въ 4,3% и въ 1909 году—5,6%. Кромѣ того, одиночный пробѣгъ даютъ подталкивающіе паровозы.

На вопросъ Н. А. Маслова, гдѣ примѣняются подталкивающіе паровозы, начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что главнымъ образомъ приходится примѣнять подталкивающіе паровозы на 4 перегонахъ у ст. Черняево, гдѣ часто бываютъ бури; кромѣ того, сдѣлано распоряженіе о подталкиваніи поѣздовъ на 2 участкахъ съ сотенными уклонами, о чемъ уже говорилось;

участки эти находятся у станцій Красноводскъ и Кайлю.

Н. А. Масловъ, полагая, что на Средне-Азіатской ж. д. для каждой станціи опредѣлено нормальное число маневровыхъ паровозовъ, проситъ сообщить, кто въ случаѣ надобности разрѣшаетъ дополнительные паровозы для маневровъ.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что до послѣдняго времени разрѣшеніе это могло исходить отъ начальниковъ сл. движенія и тяги; въ послѣднее же время установлено, что такое разрѣшеніе можетъ дать только начальникъ дороги.

По вопросу 114

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

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что никакихъ мѣръ къ заинтересованію служащихъ въ наивыгоднѣйшемъ пользованіи парками товарныхъ вагоновъ и паровозовъ не принималось; но въ настоящее время вырабатывается проектъ положенія о выдачѣ премій:

1) за улучшеніе работы товарныхъ, воинскихъ и хозяйственныхъ поѣздовъ;

2) за успѣшный оборотъ товарныхъ вагоновъ;

3) за улучшеніе маневровой работы станціонныхъ маневровыхъ паровозовъ, и

4) за составленіе товарныхъ поѣздовъ дальняго хода.

Съ цѣлью изученія примѣненія на практикѣ положеній о преміяхъ такого рода, въ управленіе Юго-Западныхъ ж. д. былъ командированъ представитель Средне-Азіатской ж. д., ознакомившійся съ установленными тамъ способами премировки и занимающійся нынѣ разработкой упомянутаго проекта.

По вопросу 115

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

доложено, что по сл. движенія установлены пока двѣ преміи:

а) за производство товаро-станціонныхъ работъ и

б) за сборку старыхъ пломбъ.

По послѣдней, введенной съ 1 мая 1908 года, выдано въ 1908 и 1909 г.г. 569 руб. 25 коп.

Что касается преміи за товаро-станціонныя работы, то результатъ ея можно усмотрѣть изъ представляемой въ комиссію вѣдомости. Въ 1910 году можно было разсчитывать выдать около 30.000 руб. премій, но случился пожаръ ст. Асхабадъ, часть убытковъ по которому отнесена на счетъ премій.

Главный бухгалтеръ замѣчаетъ, что убытки отъ пожара отнесены на № 37 смѣты; затрудненіе же въ томъ, что кредитъ по № 193, изъ котораго должны выдаваться преміи, въ значительной мѣрѣ израсходованъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, индивидуализиро-

ваны ли станціи по учету премій по товаро-станціоннымъ работамъ, начальникъ сл. движенія даетъ отвѣтъ отрицательный и замѣчаетъ, что преміи выдаются, согласно общему положенію.

Н. А. Масловъ проситъ объяснить, какой контроль установленъ за сравнительною дѣятельностью работы станцій.

Начальникъ сл. движенія объясняетъ, что ревизоры движенія собираютъ свѣдѣнія о цѣнахъ на рабочія руки, и цѣны для работъ отдѣльныхъ станцій объявляются 3 раза. Иногда цѣны зависятъ отъ заявляемыхъ частными лицами, желающими взять на себя производство работъ, въ такихъ случаяхъ начальники станцій должны производить хозяйственнымъ способомъ работы не дороже.

По вопросу 116

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

доложено, что число пассажирскихъ поѣздовъ опредѣляется въ зависимости отъ количества перевозимыхъ пассажировъ и отъ того числа вагоновъ, которое можетъ быть поставлено въ поѣздъ при качествахъ наличныхъ паровозовъ и условіяхъ профиля пути.

Учетъ перенаселенности по классамъ вагоновъ въ связи съ учетомъ прицѣпляемыхъ къ поѣздамъ, сверхъ нормальнаго состава, дополнительныхъ классныхъ вагоновъ, даетъ основаніе къ твердому выводу, насколько увеличенная перевозка пассажировъ оправдаетъ назначеніе особаго поѣзда, и въ утвердительномъ случаѣ возбуждается ходатайство объ установленіи въ обращеніе пассажирскаго поѣзда.

Если же увеличеніе перевозки пассажировъ вызываетъ постоянное увеличеніе обращающихся составовъ поѣздовъ дополнительною прицѣпкою классныхъ вагоновъ, но размѣръ перевозокъ не оправдываетъ назначенія особаго поѣзда, то возбуждается ходатайство о назначеніи въ обращеніе товаро-пассажирскаго поѣзда, въ которомъ составъ до нормы пополняется товарными вагонами.

До 1908 года было только два поѣзда для перевозки пассажировъ: почтово-пассажирскій и смѣшанный; затѣмъ, были введены одинъ ускоренный и одинъ смѣшанный съ IV классомъ на всемъ протяженіи дороги; слѣдуетъ отмѣтить, что большинство пассажировъ низшихъ классовъ предпочитаетъ четвертый классъ третьему, а мѣстные жители—даже не классные вагоны, а теплушки.

Начальникъ дороги дополняетъ, что, какъ оказывается на практикѣ, поѣзда IV класса отъ Чарджуя до Красноводска ходятъ перегруженными, III же классъ пустуетъ; поэтому впредь въ почтовые поѣзда будутъ ставиться вагоны IV класса за счетъ

вагоновъ другихъ классовъ и тогда одинъ поѣздъ можно будетъ уничтожить.

По вопросу 117

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

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что правильная выработка графиковъ и расписаній гарантируется точнымъ опредѣленіемъ скоростей для каждаго перегона, въ зависимости отъ профиля пути, тяговой силы паровозовъ и коэффиціентовъ сопротивленія, а также точнымъ расчетомъ потребности въ стоянкахъ поѣздовъ на станціяхъ для набора воды, топлива, смѣны паровозовъ и кондукторскихъ бригадъ, обмѣна почтою и багажемъ и для посадки и высадки пассажировъ. При этомъ мѣстныя потребности пассажировъ удовлетворяются только въ тѣхъ случаяхъ, когда явится возможность или достигнуть соотвѣтственнаго потребностямъ пассажировъ согласованія поѣздовъ въ Ташкентѣ, или же—въ предѣлахъ возможнаго обезпечить болѣе удобный для пассажировъ приходъ и отходъ поѣздовъ въ большихъ торговыхъ центрахъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, гдѣ на дорогѣ, главнымъ образомъ, развито пассажирское движеніе, начальникъ сл. движенія даетъ отвѣтъ, что главнымъ образомъ по пассажирскому движенію работаетъ линія отъ Ташкента до Чарджуя и Андижана и періодически—наКрасноводскъ.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что, вслѣдствіе періодичности густоты пассажирскаго движенія, соотвѣтственно измѣняются и составы поѣздовъ.

Доложивъ по

вопросу 118,

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

что на дорогѣ принятъ способъ движенія товарныхъ поѣздовъ по графику, начальникъ сл. движенія, переходя къ

вопросу 119,

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

продолжаетъ, что регистрація движенія и работы производится на основаніи ежедневно подаваемыхъ начальниками станцій телеграфныхъ свѣдѣній о количествѣ отправленныхъ поѣздовъ и вагоновъ, о ввозѣ груза и погрузкѣ его, а также объ обмѣнѣ съ сосѣднею Ташкентскою ж. д. и между отдѣленіями сл. движенія. На основаніи этихъ данныхъ ежедневно составляется

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

суточный рапортъ № 2 и высчитывается средній оборотъ товарнаго вагона по каждому изъ 4 отдѣленій сл. движенія, и въ случаѣ скопленія гдѣ-либо излишняго подвижного состава, оказывающаго отрицательное вліяніе на принятую въ 5½ сутокъ норму оборота вагона по всей дорогѣ, тотчасъ же принимаются мѣры къ устраненію нарушеннаго порядка.

По получаемымъ же путевымъ журналамъ, составляемымъ на каждый отправленный поѣздъ, опредѣляется количество прослѣдовавшихъ поѣздовъ, выполненное ими количество поѣздо-верстъ, вагоно и осе-верстъ, при этомъ вагоно и осе-версты подраздѣляются по родамъ вагоновъ.

Усчитывается также количество поѣздо-верстъ, сдѣланныхъ двойною и одиночною тягою, и опредѣляется время опозданія поѣздовъ въ пути.

Эти свѣдѣнія входятъ въ отчетъ № 3, представляемый ежемѣсячно въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, разрабатываются данныя о среднихъ составахъ и вѣсѣ поѣздовъ, о средней нагрузкѣ вагона и среднемъ оборотѣ вагона по всей дорогѣ.

Для возможности же опредѣленія дѣятельности каждой изъ распорядительныхъ станцій по отрасли недопущенія излишняго непроизводительнаго простоя вагоновъ, установленъ порядокъ представленія ежедневныхъ свѣдѣній о среднемъ въ теченіе сутокъ простоѣ всѣхъ вагоновъ, какъ оставшихся отъ предшествующихъ сутокъ, такъ и прибывшихъ за отчетныя сутки.

Такимъ образомъ, весь учетъ о движеніи и работѣ дороги сосредоточенъ исключительно въ управленіи службою, отъ которой и исходятъ всѣ распоряженія объ устраненіи всякаго рода колебаній и нарушеній въ правильномъ ходѣ дѣла.

Средній годовой пробѣгъ инвентарнаго и рабочаго вагона за послѣдніе три года усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Годы.	Пробѣгъ вагоновъ.	
	Инвентарнаго.	Рабочаго.
1907	20.610	26.316
1908	20.951	24.449
1909	20.412	24.382

Пониженіе пробѣга рабочаго вагона начальникъ сл. движенія объясняетъ увеличеніемъ количества подвижного состава на дорогѣ.

По вопросу 120

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

доложено, что обмѣнъ вагонами Средне-Азіатской съ Ташкентской ж. д. производится на объединенной станціи Ташкентъ, по особому соглашенію, утвержденному Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, при нормѣ 100—150 вагоновъ въ сутки въ одну сторону.

Всѣ предъявляемыя партіи вагоновъ одной и другой стороной записываются въ техническія вѣдомости по номерамъ и по окончаніи обмѣнныхъ сутокъ подсчитываются итоги вагоновъ по тормозамъ, родамъ съ подраздѣленіемъ на груженые и порожніе и записываются въ актъ обмѣна съ выводомъ родовыхъ и количественныхъ долговъ.

Въ отдѣлѣ статистики сл. движенія для контролированія правильности учета вагоновъ и обнаруженія перехода вагоновъ безъ записей ведутся книги пріема и сдачи вагоновъ по номерамъ, а также ведется оборотъ каждаго вагона на участкѣ Черняево-Ташкентъ. Кромѣ того, учитывается наличіе вагоновъ, находящихся въ Ташкентскихъ главныхъ мастерскихъ по рапортамъ сл. тяги и по представляемому передаточнымъ агентомъ наличію вагоновъ на каждое 1-е число.

Въ 1909 году случаевъ перехода вагоновъ безъ записей было только 88.

Всѣ такіе вагоны возмѣщены сосѣднею Ташкентскою дорогою. Порядокъ возмѣщенія опредѣленъ § 40 соглашенія.

Начальникъ дороги отмѣчаетъ, что, вслѣдствіе пристрастнаго отношенія агентовъ Ташкентской ж. д. къ обмѣну на объединенной станціи, Средне-Азіатская ж. д. постоянно несла нѣкоторый уронъ, пока управленіе послѣдней не настояло на правѣ имѣть въ Ташкентѣ передаточныхъ агентовъ, послѣ чего дѣло и наладилось.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи о максимальномъ обмѣнѣ на ст. Ташкентъ, начальникъ сл. движенія опредѣляетъ его въ 230 вагоновъ.

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 неудо-

доложено, что всѣ вопросы, касающіеся усиленія пропускной способности дороги, сл. движенія разрабатываетъ непосредственно, пользуясь только помощью сл. пути по вопросамъ стоимости проектируемыхъ сл. движенія мѣропріятій.

По вопросамъ, касающимся усиленія провозной способности, принимаетъ также участіе, путемъ согласованія, сл. тяги при опредѣленіи потребности въ паровозахъ и подвижномъ составѣ.

Начальникъ сл. движенія, далѣе, заявляетъ, что отвѣтить на остальную часть предложеннаго вопроса для сл. движенія является затруднительнымъ, такъ какъ потребность во всякихъ

влетворенными въ то время, когда производятся работы для излишняго развитія дороги, ненужнаго для потребностей движенія?

работахъ опредѣляется каждою службою самостоятельно и разбираться въ томъ, на сколько производимыя другою службою работы излишни, не представляется возможнымъ. Но надо думать, что ненужныхъ работъ на дорогѣ не производится, такъ какъ Средне-Азіатская ж. д., построенная военнымъ вѣдомствомъ, совершенно не была приспособлена для правильнаго коммерческаго движенія, а потому имѣетъ такую массу недостатковъ, что говорить о работахъ для излишняго развитія дороги не приходится.

По вопросу 122

122. Обезпечивается ли въ необходимой мѣрѣ надзоръ за перевозимыми грузами и какія мѣры принимаются къ розыску засланныхъ грузовъ?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что надзоръ за перевозимыми грузами обезпечивается входящею въ кругъ прямыхъ обязанностей ревизоровъ: движенія, коммерческихъ и станціоннаго счетоводства, обязанностью фактической провѣрки дѣятельности въ этомъ направленіи всѣхъ станцій. Для обслѣдованія же случаевъ отклоненій отъ нормальнаго порядка въ дѣлѣ перевозки грузовъ, а равно для непосредственнаго розыска засланныхъ грузовъ имѣется 1 старшій и 4 младшихъ агента по розыску грузовъ.

Переходя къ

вопросу 123,

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

начальникъ сл. движенія продолжаетъ, что безплатная перевозка товаровъ устраняется надзоромъ за выгрузкою вагоновъ на станціи назначенія и на тѣхъ промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ происходитъ сортировка сборныхъ грузовъ, или случайная перегрузка въ пути по какимъ-либо причинамъ вагоновъ полногрузныхъ. Эти станціи, при бездокументныхъ грузахъ, производятъ розыскъ документовъ къ нимъ и если таковыхъ не будетъ найдено, то поступаютъ съ такимъ грузомъ порядкомъ, преподаннымъ соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи.

Вопросы 124 и 125.

Вопросы 124 и 125 относятся преимущественно къ сл. сборовъ и разсмотрѣны при обсужденіи вопросовъ этой службы; по послѣднему изъ нихъ начальникъ сл. движенія дополнительно замѣчаетъ, что учета груза, при отправленіи вагона и прибытіи его, не ведется, но, тѣмъ не менѣе, результаты дѣятельности соотвѣтствующихъ агентовъ видны изъ того, что число претензій по просрочкамъ уменьшается.

По вопросу 126

126. Исключительная продолжительность пребыванія грузовъ въ пути въ зависимости отъ пересортировки ..и перегрузки сборныхъ грузовъ.

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что продолжительность пребыванія сборныхъ грузовъ въ пути обусловливается 4-мя факторами:

а) временемъ слѣдованія со станціи погрузки груза до первой участковой станціи, б) временемъ, потребнымъ участковой станціи для сортировки сборнаго вагона и сформированіемъ прямого сборнаго вагона до участковой станціи, прилегающей къ тому участку дороги, на которомъ расположена станція назначенія, в) временемъ прохода поѣзда между этими станціями и г) временемъ слѣдованія отъ этой послѣдней станціи до станціи назначенія въ сборномъ поѣздѣ.

Время слѣдованія мелочныхъ отправокъ въ сборныхъ вагонахъ съ раздатчиками со станціи отправленія до ближайшей участковой станціи (п. «а») и отъ участковой станціи назначенія (п. «г») возможно опредѣлить приблизительно по среднему ходу товарныхъ поѣздовъ на Средне-Азіатской ж. д., именно 20 верстъ въ часъ.

Сортировка первой участковой станціи мелочного груза и помѣщеніе данной отправки въ прямой сборный вагонъ до послѣдней, прилегающей къ участку расположенія станціи назначенія, а равно и на отправленіе этого вагона съ поѣздомъ дальняго слѣдованія производится въ теченіе сутокъ съ момента прибытія данной отправки на участковую станцію, и, наконецъ, время нахожденія такого груза между вышеуказанными двумя участковыми станціями можетъ быть усчитано совершенно точно.

Такимъ образомъ, при благопріятныхъ условіяхъ, когда первая распорядительная станція можетъ сформировать вагонъ дальняго слѣдованія, задержка груза подъ сортировкою производится одинъ разъ. При другихъ условіяхъ, когда прямой сборный вагонъ сформированъ быть не можетъ, данная отправка будетъ помѣщена въ участковый сборный вагонъ и на слѣдующей участковой станціи грузъ снова будетъ задержанъ, самое большее, на сутки.

Такое явленіе уже будетъ исключительнымъ.

По вопросу 127

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

доложено, что въ настоящее время на станціяхъ дороги имѣется складочныхъ помѣщеній:

пакгаузовъ	1563,74	кв.	саж.
крытыхъ платформъ	6107,83	„	„
открытыхъ	8327,20	„	„
Итого . . .	15998,77	кв.	саж.

Имѣется кредитъ на устройство:

пакгаузовъ	294	кв.	саж.
крытыхъ платформъ	892	„	„
открытыхъ	1090	„	„
Итого . .	2276	кв.	саж.

Имѣющагося количества складочныхъ помѣщеній недостаточно, и въ сезонное время перевозки хлопка недостатокъ этотъ пополняется устройствомъ временныхъ настиловъ.

Въ виду того, что товарные дворы на большинствѣ станцій не огорожены заборами, преобладаемость открытыхъ складочныхъ помѣщеній отражается отрицательно на надлежащей охранѣ грузовъ, такъ какъ имѣющіеся на дорогѣ стражники и сторожа не въ состояніи услѣдить за всѣми грузами, сложенными на совершенно открытыхъ площадяхъ, доступныхъ каждому прохожему.

Поэтому надлежащая охрана и исправное храненіе грузовъ требуетъ увеличенія площади закрытыхъ помѣщеній, огражденія товарныхъ дворовъ заборами и устройства хорошаго освѣщенія.

Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ представить дополнительно вѣдомость съ указаніемъ станцій, гдѣ не достаетъ складочныхъ помѣщеній, и количество недостающаго, и предлагаетъ перейти къ

вопросу 128

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

Начальникъ сл. движенія, представляя Подкомиссіи положеніе о товаро-станціонныхъ работахъ и приказъ отъ 27 марта 1910 г. за № 23, изъ котораго можно усмотрѣть стоимость работы низшихъ служащихъ за производство грузовыхъ работъ, сообщаетъ, что, по мнѣнію сл. движенія, положеніе было бы желательно измѣнить въ томъ смыслѣ, чтобы уничтожить круговую поруку всѣхъ станцій за совершеніе неправильностей по перевозкамъ, вызывающимъ отвѣтственность по претензіямъ.

Въ § 11 Общаго Положенія говорится объ отвѣтственности всѣхъ агентовъ дороги, между тѣмъ по смыслу § 14 слѣдуетъ

заключить, что каждая отдѣльная станція усчитывается какъ самостоятельная единица. Эта неясность дала основаніе къ установленію, такъ сказать, общаго котла, вслѣдствіе чего часто служащіе, заслужившіе своей умѣлой и добросовѣстной работой вознагражденіе, лишаются таковаго, чѣмъ, несомнѣнно, нарушаются принципы, положенные въ основу временнаго нормальнаго положенія, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, подрывается даже у исправныхъ агентовъ желаніе проявлять все стараніе къ правильному ходу коммерческой отрасли дѣла.

Далѣе, начальникъ сл. движенія замѣчаетъ, что кредитъ, отпускаемый по № 193 изъ расчета тысячъ пудовъ перевезеннаго груза, для Средне-Азіатской ж. д. очень не выгоденъ, такъ какъ дорога не имѣетъ совершенно транзита и потому приравнивать ее къ дорогамъ транзитнымъ невозможно; правильнѣе было бы кредитъ основать на числѣ документовъ или числѣ переработаннаго груза.

Вопросы 129 и 130

разсмотрѣны въ числѣ вопросовъ сл. сборовъ.

По вопросу 131

131. Какъ организованъ контроль за расходами по переработкѣ грузовъ и распоряженіями низшихъ агентовъ, подразумѣвая всѣ операціи при погрузкѣ, и выгрузкѣ, всѣ удостовѣренія о сдачѣ, недостачахъ, порчѣ, пропажѣ, а равно о продажѣ не принятаго по тѣмъ или инымъ причинамъ получателемъ груза?

доложено, что контроль за расходами по переработкѣ грузовъ установленъ путемъ введенія контрольныхъ вѣдомостей, представляющихъ собою перечень грузовъ прибывшихъ, отправленныхъ и перегруженныхъ по каждой отдѣльной отправкѣ. Эти вѣдомости лишаютъ станціи возможности произвольнаго показанія количества пудовъ переработаннаго груза. Случаи же перегрузки вагоновъ оформливаются составленіемъ особыхъ актовъ, что также устраняетъ возможность какихъ-либо произвольныхъ дѣйствій. Кромѣ того, фактическая уплата денегъ производится съ вызовомъ фактическаго контролера и жандармскаго унтеръ-офицера.

Произведенною провѣркою отчетности станціи по производству грузовыхъ работъ, съ имѣющимися въ сл. сборовъ данными, существенной разницы не оказалось, что даетъ основаніе сдѣлать выводъ о цѣлесоотвѣтственности введенной системы.

Единственными, не поддающимися никакому учету, являются случаи проведенія станціями по отчету, какъ переработанныхъ, такихъ грузовъ, кои подлежали выгрузкѣ, или нагрузкѣ

средствами станцій, но фактически переработаны средствами отправителя или получателя.

Но наблюденіе и за такими случаями, какъ и вообще за правильнымъ ходомъ дѣла на станціи возложено на начальниковъ отдѣленій, ревизоровъ движенія, ревизоровъ коммерческихъ, ревизоровъ станціоннаго счетоводства и агентовъ по розыску грузовъ. Фактически и часто производимая ими всесторонняя ревизія всѣхъ станцій даетъ возможность своевременнаго обнаруженія случаевъ отклоненія отъ нормальнаго порядка и принятія мѣръ къ немедленному ихъ устраненію.

Независимо отъ указаній ревизующаго лица на замѣченную неправильность, допущенную кѣмъ-либо изъ агентовъ станціи, назначается спеціальная комиссія, которая, обслѣдуя всесторонне ходъ дѣла на данной станціи, открываетъ всѣ допускаемыя неправильности, благодаря чему быстрое оздоровленіе станціи является обезпеченнымъ.

Продажа съ аукціона производится станціями только грузовъ скоропортящихся, но при непремѣнномъ условіи увѣдомленія ревизора станціоннаго счетоводства и фактическаго контролера, въ кругъ обязанностей коихъ входитъ присутствованіе на аукціонѣ.

Остальные же грузы продаются только распоряженіемъ коммерческаго отдѣла и по большей части въ центральномъ складѣ не востребованныхъ грузовъ, находящемся въ Асхабадѣ.

По вопросу 132

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

начальникъ сл. движенія высказываетъ, что для устраненія случаевъ провоза товаровъ подъ видомъ багажа ст. 35 Общаго Устава предоставлено право подвергать принимаемый багажъ осмотру въ присутствіи жандарма и лица, сдающаго багажъ. Этимъ правомъ станціи и пользуются во всѣхъ случаяхъ, когда имѣются основанія къ какимъ-либо подозрѣніямъ.

Что же касается сдачи багажа по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ въ дѣйствительности багажа,—то на основаніи циркуляра бывшаго департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 30 марта 1898 г. за № 5926, помѣщеннаго подъ ст. 33 Общаго Устава, предоставлено право льготнаго вѣса по предъявляемымъ однимъ пассажиромъ нѣсколькимъ билетамъ, хотя бы и до разныхъ станцій, но по одному направленію. Этимъ самымъ устраняется возможность считать злоупотребленіемъ случаи отправленія багажа по билетамъ пассажировъ, не имѣющихъ таковаго, такъ какъ ясно, что одинъ пассажиръ не можетъ взять для себя одновременно билеты до разныхъ станцій и разныхъ классовъ.

Вопросъ 133

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

разсмотрѣнъ въ числѣ общихъ вопросовъ (8).

По вопросу 134

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 число необходимыхъ для огражденія безопасности движенія служащихъ опредѣляется слѣдующимъ образомъ:

непрерывное нахожденіе на службѣ непосредственно причастныхъ къ движенію станціонныхъ служащихъ (начальники станцій и ихъ помощники, несущіе очередное дежурство, составители поѣздовъ, сцѣпщики, старшіе и рядовые стрѣлочники и проводники паровозовъ) устанавливается въ зависимости отъ рода и условій ихъ службы, при чемъ съ такимъ расчетомъ, чтобы, въ среднемъ, за двухнедѣльный періодъ времени, служащіе находились на службѣ не болѣе 12 часовъ въ сутки, (т. е. чтобы въ 14 сутокъ они имѣли 168 часовъ службы и столько же отдыха). Во всякомъ случаѣ, непрерывное нахожденіе означенныхъ служащихъ на службѣ не должно превышать 16 часовъ.

Для кондукторскихъ бригадъ средняя продолжительность службы не должна превосходить, за каждый двухнедѣльный періодъ времени, 12 часовъ въ сутки (въ 14 сутокъ 168 часовъ службы и столько же отдыха), засчитывая при этомъ въ службу сопровожденіе бригадою поѣзда, пріемку и подготовку поѣзда при его отправленіи, всѣ остановки на станціяхъ и сдачу поѣзда другой бригадѣ.

Вотъ тѣ главныя основанія, кои положены въ основу опредѣленія необходимаго числа такихъ служащихъ.

Опредѣленіе штата для веденія отчетности производится на основаніи данныхъ о фактической работѣ станцій.

Составъ низшихъ агентовъ въ большей части своей надо признать удовлетворительнымъ.

По вопросу 135

135. Какъ опредѣляются нормы вознагражденія агентовъ службы движенія?

доложено, что нормы вознагражденія агентовъ сл. движенія опредѣляются въ зависимости отъ тѣхъ окладовъ, кои обусловлены смѣтными заданіями. Но при этомъ необходимо имѣть въ виду, что дѣйствительное число служащихъ, имѣющихся на

дорогѣ, болѣе, чѣмъ разрѣшается по смѣтѣ; поэтому, чтобы не выйти изъ предѣловъ смѣтныхъ назначеній, приходится фактически уменьшать не только максимальные, но и минимальные оклады, присвоенные опредѣленнымъ должностямъ, и расходовать образующуюся такимъ образомъ экономію на наемъ дополнительнаго штата. При этомъ вновь опредѣляемые агенты назначаются на оклады не свыше 30 руб.; дальнѣйшее же увеличеніе имъ оклада находится въ зависимости отъ качествъ даннаго агента, времени его службы и другихъ обстоятельствъ, дающихъ основаніе къ поощренію его дѣятельности.

По вопросу 136

136. Какъ достигается правильное распредѣленіе труда служащихъ?

начальникъ сл. движенія докладываетъ, что въ основу распредѣленія труда служащихъ на Средне-Азіатской ж. д. взято «Положеніе о продолжительности службы и отдыха служащихъ, непосредственно причастныхъ къ безопасности движенія поѣздовъ», утвержденное Министромъ Путей Сообщенія 1-го іюня 1907 г. Самое же распредѣленіе объявлено приказами по дорогѣ отъ 17 декабря 1907 г. и 3 іюня 1908 г. за №№ 66 и 24, гдѣ приведены графики дежурствъ начальниковъ станцій, помощниковъ ихъ, составителей, сцѣпщиковъ и стрѣлочниковъ.

Работа и отдыхъ кондукторскихъ бригадъ распредѣляется также графиками оборота бригадъ, приложенными къ книжкѣ дѣйствующаго расписанія. Эти графики измѣняются одновременно съ измѣненіемъ расписаній хода поѣздовъ.

Работа же коммерческаго штата происходитъ опредѣленное количество часовъ ежедневно и штатъ опредѣляется по нормѣ 20 отправокъ на одного человѣка какъ по товарной конторѣ, такъ и по товарному двору.

На вопросъ Н. А. Маслова, сократилось ли за послѣднее время число запасныхъ агентовъ, начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что число ихъ увеличилось, но и при этомъ недостаточно, такъ какъ при заболѣваемости служащихъ, выражающейся 20%, запасныхъ агентовъ имѣется лишь 9%.

На вопросъ же Н. А. Маслова, не ассигнуется ли спеціальнаго кредита на замѣщеніе больныхъ и регистрируется ли дѣятельность запасныхъ агентовъ, начальникъ сл. движенія по первому изъ этихъ вопросовъ отвѣчаетъ, что кредитъ на замѣщеніе больныхъ отпускается въ размѣрѣ 2000 руб. Что же касается регистраціи дѣятельности запасныхъ агентовъ, то у начальниковъ отдѣленій ведутся журналы для каждаго изъ нихъ, такъ какъ и запасные агенты распредѣлены по отдѣленіямъ и находятся въ вѣдѣніи начальниковъ ихъ.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, не имѣетъ ли начальникъ сл. движенія какихъ-либо пожеланій, кромѣ

высказанныхъ при обсужденіи программы по сл. движенія, начальникъ сл. движенія указываетъ на неимѣніе на дорогѣ билетныхъ ревизоровъ, тогда какъ другія дороги имѣютъ ихъ и въ большомъ числѣ; такъ, напримѣръ, на Ташкентской дорогѣ ихъ—13 человѣкъ; произведенный на Средне-Азіатской ж. д. опытъ указалъ на крайнюю необходимость введенія института билетныхъ ревизоровъ: выручка сразу замѣтно повысилась; поэтому было бы желательно учредить на дорогѣ хоть 4 такихъ должности съ окладомъ въ 1500 рублей каждому.

Ж. По службѣ телеграфа.

По вопросу 137

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

начальникъ отдѣла телеграфа И. И. фонъ-Зигернъ-Корнъ докладываетъ, что въ видахъ сокращенія телеграфной переписки, во избѣжаніе поименованія иногда большого количества адресовъ, въ 1903 году приказомъ по дорогѣ за № 32, были установлены условные адреса; въ 1907 г., въ цѣляхъ облегченія загруженности телеграфныхъ проводовъ, было предложено приказомъ за № 17 телеграммы не экстреннаго и не срочнаго характера пересылать съ поѣздами подъ наименованіемъ «Почто-телеграммъ»; въ данное же время уже рѣшено выработать и ввести литерныя телеграммы условнаго содержанія, т. е. замѣнить условными знаками и сокращенными выраженіями содержаніе телеграммъ, иногда многословныхъ.

Послѣдняя мѣра, несомнѣнно, значительно сократитъ служебную телеграфную корреспонденцію, и это тѣмъ болѣе необходимо, что нѣкоторые провода загружены выше нормы.

Существующіе коды, какъ выработанные примѣнительно къ промышленнымъ цѣлямъ и домашнему обиходу и не имѣющіе отдѣльныхъ группъ словъ, наиболѣе употребительныхъ при служебныхъ сношеніяхъ и объединенныхъ условными выраженіями или обозначеніями для желѣзнодорожныхъ цѣлей, малопримѣнимы и практически врядъ ли возможно будетъ ими пользоваться.

Переходя къ

вопросу 138,

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

начальникъ телеграфа продолжаетъ, что въ теченіе года на каждаго телеграфиста, несущаго дежурство на станціяхъ, имѣющихъ по два и болѣе аппаратовъ, приходилось:

въ 1907 году . . .	21.858	единичныхъ	телеграммъ
„ 1908 „ . . .	19.624	„	„
„ 1909 „	17.716	„	„

Хотя размѣръ всей корреспонденціи, считая станціи съ однимъ аппаратомъ, и увеличился, такъ, напримѣръ:

въ 1907 году	8.275.596	телеграммъ
„ 1908 „	8.448.437	„
„ 1909 „	8.921.781	„

однако въ 1908 и 1909 годахъ количество обмѣненныхъ по аппаратамъ телеграммъ на приведенныхъ станціяхъ значительно уменьшилось, вслѣдствіе введенія, «Почтъ-телеграммъ», пересылаемыхъ съ поѣздами, но такъ какъ въ 1908 году работа на экспедиціи по снятію копій съ почто-телеграммъ, отправленію и полученію ихъ увеличилась, а отдѣльнаго штата экспедиторовъ по смѣтѣ не положено, то въ 1909 году приказомъ по дорогѣ за № 162 вмѣнено въ обязанность подателямъ снимать копіи съ почто-телеграммъ своими средствами и сдавать ихъ въ телеграфъ для отсылки уже въ запечатанномъ видѣ.

По вопросу 139

139. Какое вліяніе на сокращеніе расходовъ по телеграфу можетъ имѣть установка электрожезловыхъ аппаратовъ и электроблокировки пути?

начальникъ телеграфа докладываетъ, что съ установкою электрожезловой системы является возможность на нѣкоторыхъ разъѣздахъ и станціяхъ со слабымъ и незначительнымъ обмѣномъ корреспонденціи или совсѣмъ сократить телеграфистовъ, или уменьшить количество ихъ.

Такъ, съ введеніемъ электрожезловой системы на Средне-Азіатской ж. д. штатъ телеграфистовъ можетъ быть уменьшенъ на 45 человѣкъ, примѣрно на сумму 22.365 руб. въ годъ, и это можетъ быть достигнуто не путемъ увольненія служащихъ за штатъ, а тѣмъ, что, вслѣдствіе большой смѣняемости телеграфистовъ, нѣкоторое время освободившіяся вакансіи не будутъ замѣщаться.

По вопросу 140

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

начальникъ телеграфа сообщаетъ, что:

1) количество аппаратовъ опредѣляется:

а) наличіемъ корреспонденціи свыше 350 единичныхъ въ сутки, и

б) необходимостью раздѣленія телеграфнаго круга на данной станціи;

2) количество агентовъ находится въ зависимости:

а) отъ количества обмѣниваемой корреспонденціи и

б) отъ коммерческой или технической дѣятельности станціи, при которой агенты движенія не имѣютъ возможности обслуживать телеграфные аппараты.

Обычно отдѣльные телеграфисты назначаются для дежурства при аппаратѣ, когда количество корреспонденціи достигаетъ 350 единичныхъ депешъ въ сутки;

3) въ настоящее время въ кругахъ поѣздного провода имѣется отъ 3 до 6 аппаратовъ; при чемъ 6 аппаратовъ допускается какъ исключеніе и по необходимости: нормальнымъ кругомъ безъ жезловой системы слѣдуетъ считать 4 телеграфныхъ аппарата, при электрожезловой системѣ 6—8 аппаратовъ.

III. ВОПРОСЫ ОРГАНИЗАЦІОННЫЕ.

2-го октября въ дневномъ засѣданіи въ управленіи Средне-Азіатской ж. д. была разсмотрѣна слѣдующая программа вопросовъ, которые Особая Высшая Комиссія постановила предложить на мѣстахъ при обслѣдованіи организаціи желѣзныхъ дорогъ (приложеніе къ журналу 5 засѣданія Организаціонной Подкомиссіи), а именно:

По 1 вопросу программы Организаціонной Подкомиссіи:

1) Каково протяженіе участковъ и отдѣленій разныхъ службъ?

2) Каковы предѣлы полномочій ихъ начальниковъ по личному составу, бюджетнымъ вопросамъ и спеціальнымъ ихъ обязанностямъ?

3) Каковы размѣры движенія поѣздовъ и грузовъ по разнаго рода участкамъ за послѣдній годъ? Характеръ, направленіе и обмѣнъ.

4) Какое вліяніе можетъ имѣть перемѣщеніе границъ данной дороги на усиленіе движенія грузовъ и сокращеніе общаго обмѣна на дорогѣ?

5) Получить графикъ размѣщенія мастерскихъ и депо съ указаніемъ ихъ спеціальнаго назначенія и наивыгоднѣйшаго расположенія; опредѣлить стоимость новаго устройства и доставляемыя имъ выгоды.

По вопросу 2 программы:

1) Что можетъ быть предоставлено компетенціи управленія дороги:

а) по исполненію смѣты,

б) по договорамъ,

в) по заказамъ,

г) по техническимъ вопросамъ?

2) Нужна ли заводская инспекція и не слѣдуетъ ли замѣнить ее чѣмъ-либо инымъ? Описаніе случаевъ неправильной пріемки заводской инспекціей.

3) Какой желателенъ порядокъ заказа и поставки подвижного состава?

4) Какія измѣненія и упрощенія желательны въ правилахъ технической эксплоатаціи М. П. С.? Затребовать всѣ безъ исключенія дѣйствующіе на дорогѣ на 1 іюня 1909 г. правила, приказы и циркуляры.

5) Подробное описаніе дѣйствующаго на дорогѣ способа пріобрѣтенія: топлива, лѣсныхъ матеріаловъ, камня, кирпича, балласта, рельсъ, шпалъ, крестовинъ, стрѣлокъ и др. частей верхняго строенія, мостовъ и фермъ, сортового и листового желѣза и проч.

6) Наличіе на складахъ на 1 іюня (по каждому складу отдѣльно) съ обозначеніемъ инвентарной стоимости:

а) годнаго матеріала съ показаніемъ времени пріобрѣтенія долго лежащаго имущества,

б) негоднаго — съ показаніемъ предположеній о способѣ возможно выгодной и скорой его ликвидаціи.

7) Способы храненія на складахъ, ихъ учетъ; порядокъ требованія. Какіе предметы пріобрѣтаются не матеріальной сл.? Сколько? На какихъ условіяхъ производятся поставки и пріемки?

8) Какъ усчитываются служебныя перевозки при оцѣнкѣ инвентарной стоимости имущества?

9) Желательно ли сохраненіе матеріальной сл. и не слѣдуетъ ли предоставить пріобрѣтеніе службамъ-потребительницамъ?

По вопросу 3 программы:

1) Можетъ ли быть предоставлено приглашеніе, перемѣщеніе и увольненіе агентовъ:

а) начальнику дороги—всѣхъ, кромѣ начальниковъ службъ и отдѣловъ;

б) начальникамъ службъ—кромѣ начальниковъ участковъ, дистанцій, отдѣленій и отдѣловъ управленія службой;

в) начальникамъ участковъ (дистанцій) и отдѣленій:

a) пути — кромѣ дорожныхъ мастеровъ, смотрителей зданій и счетоводовъ участковъ,

b) тяги—кромѣ поѣздныхъ машинистовъ,

c) движенія—кромѣ ревизоровъ, начальниковъ станцій, передаточныхъ агентовъ и кассировъ,

съ оставленіемъ за Министерствомъ права veto по этимъ назначеніямъ.

2) Затребовать всѣ дѣйствующія на 1 іюня на дорогѣ положенія о служащихъ.

По вопросу 5 программы:

1) Желательная организація и предѣлы власти начальниковъ отдѣловъ движенія, телеграфа, коммерческаго состава и т. п.

2) Не слѣдуетъ ли присоединить сл. телеграфа къ сл. движенія, уничтоживъ вовсе сл. телеграфа, какъ таковую, или же слѣдуетъ оставить лишь контролеръ-механиковъ и техническій надзоръ за линіей телеграфа въ сл. телеграфа?

3) Отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфныхъ округовъ къ телеграфу ж. д. Требованія, которыя предъявляются округами.

По вопросу 6 программы:

1) Подробное описаніе способа вагоннаго и паровознаго хозяйства; назначеніе и отмѣна поѣздовъ и паровозовъ, учетъ подвижного состава.

2) Регистрація движенія и работы дороги (организація статистики); затребовать всѣ дѣйствующіе на дорогахъ на 1 іюня положенія и приказы о паровозномъ и вагонномъ хозяйствѣ.

3) Не слѣдуетъ ли часть статистики, для лучшаго и быстрѣйшаго освѣдомленія отдѣленій о качествѣ его работъ, передать въ отдѣленія по типу Привислинской ж. д.?

4) Организація смазки подвижного состава.

По вопросу 7 программы:

1) Кодификація всѣхъ правилъ, дѣйствующихъ на дорогѣ.

2) Какой существуетъ порядокъ ознакомленія агентовъ дороги съ дѣйствующими, объявляемыми и отмѣняемыми распоряженіями?

3) Упрощеніе отчетности (затребовать полный сводъ бланковъ отчетности по всѣмъ службамъ).

4) Въ какихъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла желательна замѣна ручного труда механическимъ?

5) Квартирныя деньги и жилые дома; полоса отчужденія и лавочки.

По вопросу 8 программы:

1) Смѣняемость служащихъ.
2) Допущеніе на службу женщинъ.
3) Упрощеніе регистраціи и учета военнообязанныхъ.

По вопросу 11 программы:

1) Затребовать за 1908 годъ списокъ предоставленныхъ отдѣльныхъ вагоновъ съ указаніемъ времени пользованія и лица, которому вагонъ предоставленъ.

2) Затребовать списокъ за 1908 годъ числа экстренныхъ служебныхъ поѣздовъ съ указаніемъ лицъ, ими пользовавшихся, и числа сдѣланныхъ поѣздо-верстъ.

3) Количество подрядческихъ: нарядовъ и безплатныхъ билетовъ.

Прежде чѣмъ приступить къ разсмотрѣнію программы Предсѣдатель Подкомиссіи предлагаетъ высказаться по вопросу о томъ, должно ли быть управленіе дорогой единоличнымъ или коллегіальнымъ.

Предсѣдатель отмѣчаетъ, что, въ виду предстоящаго разсмотрѣнія реорганизаціи центральнаго и мѣстныхъ управленій Министерства Путей Сообщенія въ Законодательныхъ Учрежденіяхъ, въ Государственной Думѣ обнаруживаются три главныхъ теченія: за единоличное управленіе, за совѣщательное и, наконецъ, за совѣтъ подобный существующему. Во второмъ случаѣ предполагается, что собраніе совѣта будетъ возложено на начальника дороги, при чемъ онъ будетъ не только въ правѣ, но и обязанъ собрать совѣщаніе, когда это требуется дѣломъ. Далѣе, Предсѣдатель проситъ попутно высказать пожеланія объ измѣненіи кредитныхъ правъ.

Начальникъ сл. пути высказываетъ, что слѣдовало бы установить совѣтъ изъ начальниковъ службъ, которые имѣли бы совѣщательные голоса, право же окончательнаго рѣшенія слѣдуетъ предоставить начальнику дороги.

Начальники сл. тяги и движенія присоединяются къ высказанному начальникомъ сл. пути.

Предсѣдатель Подкомиссіи полагаетъ, что совѣщаніе всегда должно приходить къ какому-либо опредѣленному рѣшенію, а это рѣшеніе, при возможности разномыслія начальниковъ службъ, можетъ быть выведено изъ большинства голосовъ, когда они являются рѣшающими; въ виду этого желательно во всякомъ случаѣ, чтобы хоть въ этомъ совѣщаніи голоса начальниковъ

службъ были рѣшающими; начальника же дороги слѣдуетъ обязать созывать такія совѣщанія въ необходимыхъ случаяхъ.

Начальникъ дороги высказываетъ, что ограничиться единоличнымъ рѣшеніемъ во многихъ вопросахъ едва ли возможно; въ этихъ случаяхъ начальникъ дороги долженъ имѣть помощь, но эта помощь должна обладать извѣстнымъ удѣльнымъ вѣсомъ, т. е. принимать на себя извѣстную долю отвѣтственности. Но во всякомъ случаѣ необходимо, чтобы начальникъ дороги, на которомъ всегда останется наибольшая отвѣтственность, могъ всегда остаться при своемъ рѣшеніи и провести его въ жизнь. Далѣе, если остановиться на вопросѣ, нужны ли при управленіи дорогой представители постороннихъ вѣдомствъ, то въ этомъ наиболѣе важенъ не самый фактъ, есть они или нѣтъ, а степень зависимости отъ нихъ управленія; необходимо, разумѣется, измѣнить ихъ положеніе такъ, чтобы отдѣльное мнѣніе представителя Министерства Финансовъ или Государственнаго Контроля не мѣняло всего дѣла; другими словами, если отнять ихъ право «veto», то участіе ихъ въ совѣтахъ можно считать даже желательнымъ.

На предложеніе Предсѣдателя высказаться, главный контролеръ заявляетъ, что наиболѣе желательное такое положеніе представителя Государственнаго Контроля въ сенатѣ, когда онъ имѣетъ лишь совѣщательный голосъ, такъ какъ рѣшающій голосъ является весьма стѣснительнымъ; если бы даже во главѣ управленія дорогъ были поставлены коллегіи съ рѣшающимъ голосомъ, то все же голосъ представителя Государственнаго Контроля долженъ быть совѣщательнымъ, т. е. особымъ отъ голосовъ начальниковъ службъ.

На замѣчаніе Предсѣдателя, что нѣкоторыми членами Государственной Думы высказывается, что если ужъ и участвовать представителю Государственнаго Контроля, то обязательно съ рѣшающимъ голосомъ, главный контролеръ возражаетъ, что, по его мнѣнію, при выборѣ изъ двухъ положеній: рѣшающій голосъ или никакого, слѣдуетъ предпочесть послѣднее.

Представитель Министерства Финансовъ высказываетъ, что ему незнакома въ данномъ вопросѣ точка зрѣнія Министерства Финансовъ; личный же взглядъ таковъ, что участіе ближайшихъ сотрудниковъ начальника дороги въ рѣшеніи многихъ вопросовъ управленія желательно. Что же касается участія представителей постороннихъ вѣдомствъ, то и при немъ «veto» должно быть по всей справедливости уничтожено. Представитель Министерства Финансовъ при этомъ оговаривается, что и при существующемъ положеніи начальникъ дороги, взявъ на свою отвѣтственность, можетъ въ любомъ вопросѣ поступить вполнѣ самостоятельно.

Послѣ замѣчанія Предсѣдателя, что Министерство Финансовъ основываетъ свое желаніе сохранить своего представи-

теля на необходимости быть въ курсѣ положенія каждой дороги. Предсѣдатель отмѣтивъ, что первые три пункта вопроса1 отчасти разсмотрѣны, отчасти представлены въ письменномъ видѣ управленіемъ дорги, проситъ перейти къ обсужденію

пункта 4 вопроса 1.

При этомъ Предсѣдатель указываетъ, что въ примѣненіи къ Средне-Азіатской ж. д. вопросъ упрощается, а именно: предстоитъ лишь выяснить, слѣдуетъ ли, быть можетъ, раздѣлить Средне-Азіатскую ж. д. на два управленія, исходя изъ соображеній предѣльной длины дороги, сосредоточенной въ одномъ управленіи.

Начальникъ дороги считаетъ, что вопросъ о желательности сосредоточенія въ одномъ управленіи большихъ или малыхъ протяженій сѣти нельзя считать окончательно выясненнымъ и разрѣшеннымъ. Сторонники перваго считаютъ, что при большихъ сѣтяхъ уничтожаются внутреннія заставы, отчего оборотъ вагоновъ улучшается; далѣе, при большихъ сѣтяхъ можно имѣть лучшія мастерскія, можно болѣе выгодно и удобно производить закупку матеріаловъ, удобнѣе распредѣлять кредиты, которыхъ больше, наконецъ, организація службъ можетъ быть болѣе широкая и полная, какъ напримѣръ, техническаго отдѣла сл. пути; но, вмѣстѣ съ тѣмъ, большія протяженія уменьшаютъ возможность для руководителя хозяйства быть знакомымъ съ линіей и увеличиваетъ канцелярскую работу; съ другой стороны, и малыя дороги имѣютъ свои неудобства, видныя изъ вышеизложеннаго, такъ что слѣдуетъ ввести нѣкоторый предѣлъ протяженія сѣти, которыя не должны превышать 1500—1800 верстъ.

Въ частности, относительно Средне-Азіатской ж. д. И. Н. Борисовъ высказываетъ, что дѣлить ее не слѣдуетъ, такъ какъ, съ одной стороны, она не имѣетъ особенно густого движенія, съ другой же стороны, части ея не носятъ столь обособленнаго характера. Часть восточная дороги—грузовая, часть западная—транзитная, такъ что онѣ одна другую дополняютъ; такимъ образомъ, считая даже полезнымъ доводить протяженіе сѣтей лишь до извѣстнаго предѣла, начальникъ дороги не можетъ высказаться за желательность раздѣленія или измѣненія сѣти Средне-Азіатской ж. д. Что касается возможности перераспредѣленія частей, прилегающихъ къ Ташкентской ж. д. съ присоединіемъ къ послѣдней, то такое перераспредѣленіе не желательно, если же говорить о самой станціи Ташкентъ, то ее слѣдуетъ оставить у Ташкентской ж. д., такъ какъ распорядительницей узла должна быть дорога, принимающая грузъ; желательно при этомъ полное объединеніе станціи въ рукахъ Ташкентской ж. д. съ той, однако, оговоркой, что мастерскія Средне-Азіатской ж. д. должны быть оставлены у послѣдней.

На вопросъ Предсѣдателя объ измѣненіи границъ, обращен-

ный къ начальникамъ службъ, начальники службъ пути, движенія и тяги высказались, что перемѣщеніе границъ не требуется.

По пункту 1 вопроса 2

главный бухгалтеръ, по порученію начальника дороги докладываетъ, что по исполненію смѣты компетенціи управленія дороги желательно предоставить:

Въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ Азіатской Россіи опредѣленіе въ зависимости отъ дѣйствительной потребности сверхштатныхъ служащихъ на оклады до 1800 руб. въ предѣлахъ, однако, общей суммы ассигнованія на содержаніе служащихъ; въ тѣхъ же случаяхъ, когда кредиты на содержаніе служащихъ исчисляются въ зависимости отъ размѣровъ движенія, въ предѣлахъ измѣрителя.

Въ отношеніи расходованія ассигнованныхъ къ эксплоатаціоннымъ смѣтамъ кредитовъ, покрытіе властью начальника дороги перерасходовъ сбереженіями въ предѣлахъ отдѣла смѣты съ условіемъ, чтобы сбереженіе по кредитамъ, не поддающимся точному предварительному исчисленію и производство которыхъ можетъ быть отложено (какъ напримѣръ, на очистку путей и дворовъ отъ снѣга, исправленіе пучинъ, предохраненіе искусственныхъ сооруженій отъ размывовъ, на вознагражденіе за личный вредъ и убытки и т. п.), не обращались на покрытіе перерасходовъ по другимъ подраздѣленіямъ смѣты.

Такое же право желательно предоставить совѣту въ предѣлахъ всей смѣты, равно какъ и по расцѣночнымъ вѣдомостямъ, въ отношеніи которыхъ важна возможность сбереженіями по однимъ подраздѣленіямъ покрывать перерасходы по всей вѣдомости.

Далѣе, главный бухгалтеръ высказываетъ, что хотя при составленіи эксплоатаціонной смѣты принимаются во вниманіе и вносятся въ нее работы, подлежащія неотложному исполненію, но въ виду того, что испрашиваемыя по смѣтѣ ассигнованія, во-первыхъ, обыкновенно уменьшаются, а во-вторыхъ, при составленіи смѣты за годъ до эксплоатаціоннаго года, въ этотъ періодъ могутъ явиться работы, которыя предусмотрѣть было невозможно, и которыя, тѣмъ не менѣе, необходимо выполнить, желательно, чтобы управленію дороги было предоставлено право замѣны однѣхъ работъ, предусмотрѣнныхъ эксплоатаціонной смѣтой, другими, смѣтою не предусмотрѣнными, но подлежащими немедленному исполненію. Хотя суммы на непредвидѣнные смѣтою расходы и ассигнуются по отдѣлу VII, гл. 2 эксплоатаціонной смѣты, однако онѣ при громадномъ и разнообразномъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ при возникновеніи, уже послѣ составленія смѣты, множества потребностей, являются обыкновенно далеко недостаточными.

Начальникъ матеріальной сл. полагаетъ, что полномо-

чія, предоставленныя управленію дороги по вопросамъ, касающимся договоровъ, заказовъ и техническихъ условій, слѣдуетъ считать достаточными.

Начальникъ сл. тяги считаетъ, что для достиженія большей хозяйственности въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, желательно было бы предоставить начальнику службы право въ предѣлахъ одной и той же статьи могущіе быть перерасходы по одному очередному номеру покрывать экономіею по другому. Начальникъ дороги долженъ имѣть право распоряжаться кредитами въ предѣлахъ одной и той же главы, а передвиженіе кредитовъ изъ главы въ главу должно быть предоставлено совѣту дороги; наконецъ, перенесенія кредитовъ изъ отдѣла въ отдѣлъ должно подлежать компетенціи Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Заказъ подвижного состава слѣдуетъ оставить у Центральнаго Управленія желѣзныхъ дорогъ; однако, при выдачѣ заказовъ должны приниматься во вниманіе мѣстныя условія—климатическія, качество балласта, типъ рельсъ и т. п.

Что касается новыхъ работъ, то въ отношеніи выполненія расцѣночной вѣдомости дополнительныхъ работъ и поставокъ съ коммерческою цѣлью, желательно расширить имѣющіяся права мѣстныхъ управленій, предоставивъ имъ временное передвиженіе кредитовъ съ одной работы на другую въ зависимости отъ денежнаго ассигнованія и нуждъ дороги. Кредитъ, назначенный на новыя работы, не можетъ, однако, быть взятъ на другія нужды дороги.

По пункту 2 вопроса 2

начальникъ сл. пути высказываетъ, что, при отдаленности дороги отъ промышленныхъ центровъ, трудно было бы обойтись безъ заводской инспекціи и посылать на пріемки своихъ агентовъ. По поводу предметовъ, принятыхъ заводской инспекціей и относящихся къ сл. пути, недоразумѣній не было: замѣчались, правда, мягкіе сердечники, о чемъ своевременно возбуждалась переписка, но рельсы сохраняются хорошо и снимаются съ пути только для перехода къ болѣе тяжелому типу.

Начальникъ сл. тяги полагаетъ, что хотя и были случаи браковки принятыхъ заводскою инспекціей предметовъ, однако слѣдуетъ сохранить этотъ институтъ по слѣдующимъ соображеніямъ:

1) значительное число заводовъ, поставляющахъ на дорогу запасныя части и матеріалы по заказамъ службы, ставятъ непремѣннымъ условіемъ выполненіе заказа—пріемку поставляемыхъ издѣлій на заводѣ, изготовляющемъ ихъ, а не на складахъ дороги, по прибытіи ихъ;

2) дорога отдалена отъ промышленныхъ центровъ Россіи;

3) главные заводы, обслуживающіе нужды дороги, очень разбросаны, что, въ связи съ одновременностью выдаваемыхъ за-

казовъ и сроковъ ихъ истеченія, создаетъ невозможность для дороги при ограниченномъ штатѣ пріемщиковъ вести повсюду пріемку; если бы обставить казенную дорогу значительнымъ штатомъ, то это нежелательно отразилось бы на бюджетѣ дороги, вызывая значительный расходъ.

Было бы, однако, желательнымъ для пользы дѣла, оставляя заводскую инспекцію неприкосновенной, приблизить лишь ее къ мѣстнымъ управленіямъ дорогъ заказчицъ; для этого необходимо разрѣшить непосредственныя сношенія по вопросамъ пріемки между заводской инспекціей и мѣстными управленіями, а не черезъ Центральное Управленіе, какъ это, за рѣдкими исключеніями, практикуется нынѣ.

Изложенныя мѣропріятія значительно ускорили бы, по мнѣнію начальника сл. тяги, время поступленія на дорогу запасныхъ частей и матеріаловъ по заказамъ дороги, подлежащимъ пріемкѣ инспекціей, что очень важно для успѣшнаго ремонта подвижного состава, если принять во вниманіе отдаленность края. Идя далѣе, начальникъ сл. тяги высказываетъ, что для дорогъ окраинныхъ было бы весьма желательно расширить функціи заводской инспекціи, въ смыслѣ порученія ей пріемокъ не только запасныхъ частей, издѣлій и металловъ въ необработанномъ видѣ, отъ качествъ коихъ зависитъ правильность и безопасность движенія, но и болѣе мелкихъ, но въ то же время весьма необходимыхъ и относительно важныхъ предметовъ хозяйства дороги, какъ, напримѣръ, нѣкоторыхъ инструментовъ и т. п.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, начальникъ сл. тяги указываетъ слѣдующіе случаи поступленія въ 1905—1907 г.г. принятыхъ инспекціей и заклейменныхъ матеріаловъ, оказавшихся неудовлетворительными:

1) По Указу Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 5 сентября 1905 г. за № 35168/12171 Люберецкимъ тормознымъ заводомъ были поставлены на дорогу принятые представителемъ заводской инспекціи 32 тормозныхъ цилиндра для ведущихъ колесъ паровоза, 16 штуцеровъ, и 16 простыхъ тройныхъ клапановъ, которые актомъ Кизылъ-Арватскаго склада дороги были забракованы, какъ несоотвѣтствующіе расцѣнкамъ и иллюстрированной вѣдомости запасныхъ частей тормоза «Вестингауза». Взамѣнъ ихъ заводомъ изготовлены новые предметы.

2) По Указу сл. тяги за № 1733/13898 отъ 4 іюля 1907 г. Сормовскимъ заводомъ были поставлены принятые заводской инспекціей поршни со штоками, оказавшіеся при пріемкѣ не отвѣчающими чертежамъ; были забракованы, но потомъ приняты со скидкою.

3) Закавказскій мѣдно-прокатный заводъ въ Тифлисѣ по заказу сл. тяги за № 1612 отъ 19 іюня 1907 г. поставилъ мѣдные топочные листы паровозовъ разныхъ серій, также при-

нятые на заводѣ инспекціей, но забракованные на дорогѣ при пріемкѣ, какъ имѣвшіе сквозныя трещины и трещины на фланцахъ и загибахъ фланцевъ. Забракованные листы впослѣдствіи были частью приняты, какъ мѣдь листовая или по цѣнѣ мѣди чушковой, а частью были возвращены заводу и имъ замѣнены новыми.

За необходимость сохраненія заводской инспекціи высказываются и начальникъ матеріальной сл., который, подтверждая доложенные случаи неисправности принятыхъ заводской инспекціей предметовъ, все же полагаетъ, что слѣдуетъ предоставить заводской инспекціи пріемку не только тѣхъ частей и матеріаловъ, отъ качества которыхъ зависитъ безопасность движенія, но и другихъ, какъ, напримѣръ: сталь, желѣзо, проволока, винты всѣхъ сортовъ, заклепки и т. п.

Начальникъ дороги замѣчаетъ, что ему извѣстно много случаевъ, когда пріемки заводской инспекціи оказывались очень невыгодными; въ этомъ отношеніи было бы раціональнѣе, если бы дороги посылали на пріемки своихъ агентовъ, но это стоило бы очень дорого, особенно для такихъ дорогъ, какъ Средне-Азіатская ж. д.; кромѣ того, заводская инспекція можетъ быть обставлена лучшими силами, чѣмъ если бы каждая дорога имѣла свой штатъ.

Предсѣдатель Подкомиссіи высказываетъ, что, при нѣкоторыхъ неудобствахъ существующаго порядка, заводская инспекція имѣетъ за собой то, что въ нее входятъ, или во всякомъ случаѣ, должны входить лица, спеціально подготовленныя; кромѣ того, эти лица должны не только производить пріемку, но и наблюдать за самымъ производствомъ на заводахъ предметовъ, предназначенныхъ для желѣзныхъ дорогъ. Важно было измѣнить существующее положеніе въ томъ, чтобы гарантировать дороги отъ возможности плохой пріемки.

По пункту 3 вопроса 2

начальникъ сл. тяги высказываетъ, что въ общемъ противъ существующаго порядка заказа подвижного состава ничего нельзя возразить, разъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ будетъ руководствоваться соображеніями, связанными съ мѣстными потребностями; такъ, напримѣръ, для Средне-Азіатской ж. д. слѣдовало бы иначе строить вагоны, принимая во вниманіе лѣтнія жары вмѣсто особыхъ холодовъ, что, въ свою очередь, необходимо имѣть въ виду при постройкѣ вагоновъ, эксплоатируемыхъ на сѣверѣ Россіи. Даже при общемъ типѣ вагоновъ можно было вносить тѣ или другія измѣненія въ зависимости отъ того, куда поступитъ вагонъ.

Начальникъ дороги, присоединяясь къ высказанному, отмѣчаетъ неаккуратность въ срокахъ исполненія заказовъ, почему нѣкоторыя поставки запаздываютъ на 1—1½ года.

По пункту 4 вопорса 2
пожеланій представителями дороги не высказано.

По пункту 5, 6 и 7
представлены подробныя описанія.

По пункту 8
доложено, что стоимость служебныхъ перевозокъ, не увеличивая стоимости перевезеннаго матеріала, относится на № 323 расходной смѣты безденежно. Учитываются хозяйственныя перевозки по 1/135 к. съ пудо-версты.

По пункту 9 вопроса 2
начальникъ сл. тяги высказалъ слѣдующія соображенія:

сл. матеріальная, по отношенію къ сл. тяги, службѣ-потребительницѣ матеріаловъ, запасныхъ частей, инструмента и инвентарныхъ предметовъ, является лишь исполнительницей ея директивъ въ вопросахъ заготовокъ, лишенная совершенно какихъ бы то ни было самостоятельныхъ функцій въ этомъ дѣлѣ. Она является какъ бы посредницей между потребительницей матеріаловъ сл. тяги и поставщиками, отправляя въ то же время функціи «службы магазина», службы хранительницы запасовъ матеріаловъ, и только.

При этомъ исполненіе ею означенныхъ функцій сильно страдаетъ отъ ея полной некомпетентности въ вопросахъ техническихъ, связанныхъ съ заготовкою матеріаловъ. Ея функціи, какъ посредницы, тоже не обходятся безъ указаній и разъясненій службы-потребительницы, каковой подчасъ приходится вмѣшиваться и давать указанія ей въ дѣлѣ храненія матеріаловъ и запасныхъ частей.

Останавливаясь на каждой отдѣльной изъ вышеперечисленныхъ исполняемыхъ ею функцій по отношенію къ сл. тяги и нѣсколько подробнѣе разбирая ея непосредственную работу въ нихъ, работу самостоятельную, безъ участія ея заказчицы-потребительницы, видно, что

1) матеріальная сл., какъ исполнительница директивъ сл. тяги въ вопросахъ заготовокъ, связанная такими же функціями съ другими службами дороги, въ силу своей некомпетентности въ техникѣ невольно является, прежде всего, недостаточно скорою, а подчасъ и неаккуратною исполнительницею. Получивъ заготовительную вѣдомость сл. тяги, какъ сказано въ отвѣтѣ на 1-й вопросъ, не тотчасъ же приступаетъ къ работѣ исчисленія запасовъ, выясненія наличія матеріаловъ и проч., а должна выжидать поступленія такихъ же вѣдомостей отъ другихъ службъ, которыя не торопятся представлять данныя о желѣзѣ, напримѣръ, матеріалѣ сравнительно мало требующемся имъ и второстепенномъ и, наоборотъ, наиболѣе важномъ для сл. тяги. Но какъ бы онъ мало ни требовался другимъ службамъ, цифры,

количествъ ихъ необходимо учесть ей при выясненіи количества, подлежащаго заказу въ связи съ наличіемъ.

Подчасъ при заготовкахъ имѣютъ мѣсто и погрѣшности въ размѣрахъ и количествѣ матеріаловъ, что объясняется всецѣло некомпетентностью агентовъ сл. матеріальной въ вопросахъ техники.

Этимъ же объясняется и та масса всевозможныхъ указаній и дополнительныхъ данныхъ, которыя приходится службѣ-заказчицѣ давать ей въ поясненіе заготовительной вѣдомости. На все это идетъ время и невольно отдаляется моментъ поступленія на дорогу матеріаловъ.

2) Несмотря на заблаговременную передачу матеріальной сл. заготовительной вѣдомости (за четыре мѣсяца до начала новаго эксплоатаціоннаго года) все же ей не удается заготовить матеріалы къ 1-му января. Они поступаютъ въ теченіе всего года и нерѣдко бываютъ случаи полнаго отсутствія на дорогѣ матеріаловъ весьма ходовыхъ и необходимыхъ, какъ, напримѣръ, рессорная сталь, желѣзо обшивочное и пр., отсутствіе каковыхъ вызываетъ сильную задержку въ ремонтѣ подвижного состава.

Являясь посредницей между сл. тяги и поставщиками, матеріальная сл. и здѣсь не можетъ быть вполнѣ самостоятельною, отчасти въ силу существующихъ законоположеній, а отчасти опять-таки въ силу некомпетентности. Такъ, напримѣръ, всѣ конкуренціи и заявленія, поступающія отъ фирмъ по ея запросамъ, разсматриваются при участіи агента тяги. Выборъ представленныхъ образцовъ, согласованіе всевозможныхъ вопросовъ, возбуждаемыхъ поставщиками въ смыслѣ измѣненія условій поставокъ и сроковъ, отступленіе отъ техническихъ условій, выработанныхъ дорогою на поставку того или другого матеріала, замѣна одного сорта или размѣра матеріала другимъ и пр., все это вопросы, въ которыхъ самостоятельно, безъ участія агента сл. тяги, она выступить и разобраться не можетъ. Все это вопросы, которые она только передаетъ службѣ-потребительницѣ, являясь лишь какъ бы лишней инстанціей, поглощающей время на переписку и сношенія по выясненію ихъ обѣими сторонами.

3) Наконецъ, и въ третьемъ случаѣ въ дѣлѣ храненія запасовъ, ежемѣсячнаго учета наличія ихъ по складамъ она также страдаетъ незнаніемъ технической стороны дѣла и спеціальныхъ терминовъ.

Особенно трудно приходится ей въ дѣлѣ учета запасныхъ частей подвижного состава при ихъ разнообразіи вообще, а на Средне-Азіатской ж. д., гдѣ имѣется около 50 разныхъ серій паровозовъ, въ частности. Получить отъ нея, безъ участія агента сл. тяги, болѣе или менѣе точную и обстоятельную справку

о наличіи въ данный моментъ въ такомъ то складѣ, такихъ то запасныхъ частей не представляется возможнымъ.

То же самое наблюдается и при исполненіи ею требованій участка тяги на высылку матеріала, отсутствующаго въ данный моментъ въ мѣстномъ складѣ и необходимаго ему для работъ.

Рѣшеніе же вопросовъ о замѣнѣ требующагося матеріала, но отсутствующаго въ складахъ дороги въ данный моментъ, матеріаломъ имѣющимся, но размѣрами или качествомъ отличающимся отъ нужнаго, рѣшеніе такихъ вопросовъ всегда приходится дѣлать сл. тяги.

При запросахъ ея конторою сл. тяги о наличіи на дорогѣ въ данный моментъ того или иного матеріала, предположеннаго тягою къ непосредственной заготовкѣ (запасныя части и предметы, перечисленные въ отвѣтѣ на 1-й вопросъ) очень часто сл. матеріальною даются неточныя данныя, она часто не указываетъ наличіе матеріаловъ, аналогичныхъ запрашиваемому, но незначительно отличающихся отъ него, напримѣръ, размѣрами и пр.

Приведенныхъ мотивовъ и примѣровъ вполнѣ достаточно, чтобы сдѣлать общее заключеніе, что сл. матеріальная въ вопросахъ заготовки матеріаловъ для сл. тяги самостоятельной быть не можетъ. Въ рѣшеніи почти всѣхъ вопросовъ, связанныхъ съ заготовкою матеріаловъ, приходится участвовать агентамъ сл. тяги.

Какъ выходъ изъ этого положенія матеріальной сл. былъ бы, если бы ея функціи по отношенію къ сл. тяги сводились бы только къ вопросамъ:

а) пріемки матеріаловъ въ количественномъ отношеніи при участіи представителя контроля и тяги. На представителѣ послѣдней службы должна лежать обязанность пріемки матеріаловъ въ качественномъ отношеніи (если эти матеріалы не приняты инженеромъ отдѣла);

б) разсылка матеріаловъ съ мѣста пріемки въ склады дороги по указаніямъ сл. тяги;

в) храненіе этихъ матеріаловъ;

г) расчетъ съ заводами и поставщиками по заказамъ сл. тяги и отчетность въ приходѣ и расходѣ матеріаловъ и запасныхъ частей, поступившихъ на дорогу, при этомъ на отчетность въ запасныхъ частяхъ подвижного состава должно быть обращено особое вниманіе;

д) вообще матеріальная сл. должна заготовлять матеріалъ однообразнаго качества, требующійся для всѣхъ службъ, какъ топливо, свѣчи, керосинъ и т. п., но не желѣзо, напримѣръ, которое требуется разныхъ сортовъ для службъ тяги и пути.

Что же касается вопросовъ заготовки всѣхъ прочихъ матеріаловъ для сл. тяги, то эту работу для пользы дѣла и по

справедливости необходимо вести самой сл. тяги, отвѣтственной за результаты.

Всѣ заказы, производимые сл. тяги, должны быть санкціонированы: 1) совѣтомъ управленія дороги (сотвѣтственно правленію частныхъ обществъ) на сумму свыше 10.000 р.; 2) на суммы отъ 1.000 до 10.000 р. начальникомъ дороги, а ниже 1.000 р. начальникомъ сл. тяги, при чемъ означенныя цифры обозначаютъ стоимость годовой потребности даннаго матеріала, инструмента или запасныхъ частей.

Конечно, для успѣшнаго выполненія работы заготовки матеріаловъ въ полномъ смыслѣ слова долженъ быть увеличенъ штатъ служащихъ сл. тяги.

По пункту 1 вопроса 3
начальникъ дороги высказывается въ томъ смыслѣ, что права начальниковъ службъ, являющихся главными отвѣтственными лицами, желательно расширить въ отношеніи приглашенія агентовъ; что же касается увольненія агентовъ, то иногда представленія по этому поводу оказываются не столь обоснованными; въ виду этого желательно сдѣлать процедуру увольненія болѣе сложной, чтобы оказать противовѣсъ вліянію минуты.

Выяснивъ, что

по пункту 1 вопроса 5
пожеланій не имѣется, Предсѣдатель Подкомиссіи проситъ начальника сл. движенія высказаться

по пункту 2.
Начальникъ сл. движенія докладываетъ, что на Средне-Азіатской ж. д., согласно утвержденной въ 1899 г. начальникомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ нормальной инструкціи начальникамъ сл. движенія, сл. телеграфа присоединена въ видѣ отдѣла къ сл. движенія; такимъ образомъ, сл. телеграфа находится подъ «непосредственнымъ, отвѣтственнымъ завѣдываніемъ и распоряженіемъ» начальника сл. движенія, въ помощь которому назначается особый помощникъ по телеграфной части; въ отдѣлѣ телеграфа сосредоточенъ техническій надзоръ за линіей телеграфа и, кромѣ того, на начальника телеграфа возложена еще обязанность по обезпеченію линіи личнымъ составомъ—телеграфистами; остальныя части этой службы, какъ, напримѣръ, хозяйственная и общераспорядительная, сосредоточены въ соотвѣтствующихъ отдѣлахъ сл. движенія.

Такая организація, какъ показалъ опытъ, вполнѣ отвѣчаетъ предъявляемымъ требованіямъ и не вызываетъ никакихъ недоразумѣній, такъ какъ сліяніе отдѣла телеграфа со сл. движенія вытекло изъ самаго существа дѣла, именно: на многія станціи съ малою работою неразсчетливо назначать отдѣльныхъ телеграфистовъ, почему обслуживаніе телеграфа возлагается на

помощниковъ начальниковъ станцій, которые съ успѣхомъ и справляются съ этимъ дѣломъ. При существованіи же самостоятельной службы телеграфа, такое совмѣстительство не могло быть допускаемо, такъ какъ это ставило агентовъ въ исключительно неудобное положеніе въ смыслѣ одновременнаго подчиненія двумъ начальникамъ службъ, изъ которыхъ каждый требовалъ соблюденія только интересовъ своей службы.

Кромѣ того, такъ какъ штатъ каждой станціи состоитъ изъ представителей сл. движенія и телеграфа, то общность дѣла всегда требовала введенія объединяющаго начала, каковымъ могъ являться только старшій агентъ на станціи, именно начальникъ станціи представитель сл. движенія), а потому подчиненность агентовъ телеграфа начальнику станціи является неизбѣжной.

Тѣмъ не менѣе, только послѣ многолѣтнихъ обсужденій вопросъ этотъ былъ разрѣшенъ въ желательномъ для дѣла смыслѣ, именно: сл. телеграфа переименована въ отдѣлъ телеграфа съ присоединеніемъ его къ сл. движенія и во главѣ объединенныхъ службъ былъ поставленъ начальникъ сл. движенія и телеграфа.

Такимъ образомъ, предложенный вопросъ о присоединеніи сл. телеграфа къ сл. движенія отпадаетъ самъ собою, такъ какъ если на какихъ-либо дорогахъ и существуетъ еще въ настоящее время «сл. телеграфа», то это можно объяснить только пережиткомъ стараго времени, идущимъ въ разрѣзъ съ распоряженіемъ Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Новая же организація какъ разъ соотвѣтствуетъ послѣдней части предложеннаго вопроса, ибо въ отдѣлѣ телеграфа, руководимомъ помощникомъ начальника сл. движенія по телеграфной части, сосредоточенъ исключительно техническій надзоръ за линіей телеграфа.

Начальникъ телеграфа дополняетъ, что на Средне-Азіатской ж. д. сл. телеграфа офиціально подчинена начальнику сл. движенія, при чемъ, согласно указанію, начальника дороги, взаимоотношенія сл. движенія и телеграфа опредѣляются слѣдующимъ образомъ:

1) Самостоятельной сл. телеграфа не существуетъ, таковая входитъ какъ отдѣлъ въ составъ сл. движенія. Начальникъ телеграфа пользуется правами помощника начальника движенія по телеграфу, подчиняясь первой административно.

2) Въ техническомъ отношеніи отдѣлъ телеграфа ведетъ дѣло самостоятельно.

3) Телеграфисты на линіи имѣютъ двоякую форму подчиненности—технически и административно подчиняются механикамъ телеграфа и въ то же время подчиняются административно надзору мѣстныхъ старшихъ агентовъ движенія.

4) Агенты движенія, исполняющіе телеграфныя функціи, подчиняясь административно своему непосредственному начальству, въ техническомъ отношеніи обязаны выполнять всѣ указанія мѣстныхъ механиковъ телеграфа.

Этотъ порядокъ установленъ на дорогѣ съ тѣмъ, чтобы всѣ представленія и приказы по телеграфу должны имѣть обязательно двойную подпись начальника движенія и начальника телеграфа.

Въ періоды отлучки начальника движенія замѣстительство по движенію передается помощнику начальника движенія по движенію и по телеграфу начальнику телеграфа.

Начальникъ телеграфа считаетъ желательнымъ выдѣленіе телеграфа въ отдѣльную самостоятельную службу или отдѣлъ по слѣдующимъ причинамъ:

1) Начальникъ сл. движенія настолько обремененъ своими обязанностями по сл. движенія, что совершенно не имѣетъ времени заниматься вопросами телеграфа, которые уже, по самому характеру службы, требуютъ немедленнаго разрѣшенія.

2) Начальники сл. движенія, не имѣя спеціальной подготовки, обычно мало знакомы съ техническою стороною телеграфа, почему многіе вопросы, существенно необходимые для телеграфа, или ускользаютъ отъ ихъ вниманія, или же недостаточно оцѣниваются ими.

3) При сліяніи телеграфа со сл. движенія, начальникъ телеграфа лишается возможности контролировать правильность пользованія телеграфомъ агентами сл. движенія, вслѣдствіе чего нарушаются интересы другихъ службъ и вѣдомствъ, такъ какъ сл. движенія даетъ болѣе половины всей корреспонденціи.

4) По причинамъ, изложеннымъ въ первыхъ двухъ пунктахъ, управленіе телеграфомъ, казалось, должно было быть возложено цѣликомъ на начальника телеграфа, который и долженъ нести за него отвѣтственность; при сліяніи же службы роль начальника телеграфа очень неопредѣленна: въ дѣйствительности, ему необходимо самостоятельно вѣдать дѣломъ телеграфа, нести за него отвѣтственность, почему долженъ бы участвовать въ засѣданіяхъ совѣта управленія дороги, офиціально же онъ право на это не имѣетъ и самостоятеленъ только постольку, поскольку начальнику сл. движенія нежелательно вмѣшиваться въ дѣла телеграфа. Такая ненормальность создаетъ почву для нежелательныхъ конфликтовъ, вредно отражающихся на службѣ.

5) Соединеніе телеграфа со сл. движенія не даетъ никакой экономіи въ расходахъ, такъ какъ въ томъ и другомъ случаяхъ всѣ штаты телеграфа сохраняются полностью и даже, наоборотъ, соединенное счетоводство требуетъ лишняго штата, такъ какъ начальнику телеграфа, чтобы быть въ курсѣ расходо-

ванія кредитовъ, приходится, независимо отъ счетоводства сл. движенія, вести въ конторѣ телеграфа учетъ кредитовъ особо, вслѣдствіе чего одна и та же работа дѣлается два раза.

6) Примѣненіе электричества на дорогѣ, выражавшееся ранѣе только въ передачѣ депешъ по аппаратамъ Морзе, за послѣдніе годы настолько расширилось, что сл. телеграфа не можетъ быть второстепеннымъ придаткомъ какой-либо другой службы, а должна быть самостоятельной; во главѣ ея должно стоять лицо съ спеціальнымъ электротехническимъ образованіемъ и къ тому же всецѣло посвятившее себя этой дѣятельности. Организація сл. телеграфа должна быть построена примѣнительно къ правиламъ, выработаннымъ XI Совѣщательнымъ Съѣздомъ представителей сл. телеграфа.

7) Вслѣдствіе значительнаго и разнообразнаго примѣненія электричества въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, функціи телеграфа съ каждымъ годомъ расширяются, такъ что, помимо надзора за телеграфной линіей и за своевременной передачей по проводамъ служебной, частной корреспонденціи и министерскихъ телеграммъ, ему приходится вѣдать также телефонными линіями, блокировкой, централизаціей и прочими электротехническими приборами и сооруженіями, вводимыми на дорогахъ. Ко всему этому надо добавить, что съ проведеніемъ желѣзной дороги правительственный телеграфъ уничтожаетъ свои телеграфныя линіи, проходившія по почтовымъ трактамъ, а провода переноситъ на столбы желѣзнодорожнаго телеграфа, въ виду чего вся отвѣтственность за исправное состояніе правительственныхъ проводовъ падаетъ всецѣло на начальника телеграфа желѣзной дороги, который при стихійныхъ разрушеніяхъ обязанъ принимать всѣ мѣры къ приведенію этихъ проводовъ въ нормальное состояніе.

Поэтому, начальнику телеграфа необходимо быть всегда насторожѣ и принимать немедленно мѣры къ возстановленію прерваннаго дѣйствія, свободно пользуясь предоставленными въ его распоряженіе кредитами, а это возможно лишь при полнотѣ предоставленной ему власти и самостоятельности службы и только при такихъ условіяхъ желѣзнодорожный телеграфъ будетъ оправдывать свое важное значеніе.

По пункту 3 вопроса 5

начальникъ телеграфа сообщаетъ, что отношеніе правительственной инспекціи почтово-телеграфнаго округа къ желѣзнодорожному телеграфу, опредѣленное особой инструкціей, чаще всего выражается въ контролѣ телеграфной корреспонденціи и участіи представителей почтово-телеграфнаго вѣдомства въ пріемкѣ матеріаловъ, употребляемыхъ для ремонта телеграфныхъ линій.

По пунктамъ 1 и 2 вопроса 6

представлены подробныя описанія.

По пункту 3
начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что, не будучи знакомъ съ типомъ организаціи статистки на Привислинскихъ ж. д., онъ все же полагаетъ, что обстоятельства дѣла и требованія позднѣйшаго времени о своевременномъ учетѣ результатовъ технической и коммерческой работы, а также и желательность скорѣйшаго освѣдомленія начальниковъ отдѣленій, непосредственно руководящихъ дѣломъ, о качествѣ работы ихъ отдѣленій, приводятъ къ заключенію, что въ конторахъ отдѣленій дѣйствительно слѣдуетъ сосредоточить учетъ пробѣга поѣздовъ и вагоновъ, составовъ поѣздовъ по осямъ и вѣсу, а также и оборота вагоновъ по отдѣленію, какъ инвентарныхъ, такъ и находящихся въ работѣ, въ конторахъ отдѣленій. Въ виду важности этой мѣры вопросъ о принятіи ея будетъ обсуждаться на предстоящемъ съѣздѣ начальниковъ отдѣленій сл. движенія, послѣ чего и представится возможность провести въ жизнь самое осуществленіе этой мѣры.

По пункту 1 вопроса 7
начальникъ сл. движенія докладываетъ, что на дорогѣ имѣется составленный сл. движенія систематическій сборникъ всѣхъ распоряженій, дѣйствующихъ на дорогѣ и объявленныхъ за время съ 1-го января 1881 года по 1 іюня 1908 г.

По пункту 2 вопроса
начальникъ сл. тяги докладываетъ, что всѣ распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ, имѣющія руководящее значеніе для агентовъ дороги, а также руководящія распоряженія начальника дороги объявляются приказами по дорогѣ за подписью начальника дороги и начальниковъ заинтересованныхъ службъ. Руководящія распоряженія начальника службы объявляются по службѣ циркулярами за его подписью; если же распоряженіе касается и агентовъ другой службы, то такой циркуляръ издается за подписью начальниковъ обѣихъ заинтересованныхъ службъ. Отмѣна приказовъ и циркуляровъ производится такимъ же порядкомъ. Какъ приказы, такъ и циркуляры раздѣляются на временные и постоянные и имѣютъ свою особую номерацію. Въ зависимости отъ содержанія принято таковые объявлять паровознымъ бригадамъ, мастеровымъ и прочимъ младшимъ служащимъ— выдачей на руки экземпляровъ подъ расписку объявленіями, вывѣшиваемыми въ депо, дежурныхъ комнатахъ, мастерскихъ и пр.

Начальникъ сл. пути замѣчаетъ, что такой же порядокъ ознакомленія существуетъ въ сл. пути.

Начальникъ сл. движенія сообщаетъ, что всѣ руководящія распоряженія, касающіяся сл. движенія, разсылаются начальникамъ станціи по числу подчиненныхъ агентовъ. Распоряженія эти объявляются подъ расписки только старшимъ слу-

жащимъ: помощникамъ начальниковъ станцій, кассирамъ и т. п. Всѣ распоряженія, объявляемыя по телеграфу, подтверждаются ежемѣсячно. Самое основательное освѣдомленіе агентовъ идетъ въ школахъ, гдѣ проходится курсъ движенія; повѣрка знаній проходящихъ школу агентовъ производится ревизорами сл. движенія, коммерческими и станціоннаго счетоводства.

На вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какъ часто производится провѣрка знаній агентовъ, начальникъ сл. движенія даетъ отвѣтъ, что сроки эти неопредѣленны. Что же касается испытанія поступающихъ агентовъ, то экзаменаціонная комиссія подъ предсѣдательствомъ начальника сл. движенія бываетъ ежемѣсячно.

Начальникъ сл. тяги добавляетъ, что въ сл. тяги также существуютъ экзамены, напримѣръ, на переходы помощниковъ машинистовъ изъ класса въ классъ на право управленія паровозомъ и т. п.

Начальникъ сл. пути заявляетъ, что на званіе дорожныхъ мастеровъ экзамены производятся особыми комиссіями, экзамены на старшаго рабочаго производятъ начальники участковъ.

Отвѣтъ по пункту 3 вопроса 7
представленъ въ письменной формѣ и пріобщенъ къ имѣющимся по этому вопросу «подлежащимъ общему разрѣшенію въ Высшей Комиссіи матеріаламъ».

По пункту 4 вопроса
начальникъ сл. движенія заявляетъ, что, прежде всего, желательно устроить централизацію стрѣлокъ, которой нигдѣ на дорогѣ не имѣется, если не считать станцію Асхабадъ, гдѣ стрѣлки и сигналы приведены въ связь.

Начальникъ сл. тяги считаетъ желательнымъ ввести автоматическую сцѣпку, если бы былъ изобрѣтенъ болѣе дешевый способъ, чѣмъ уже изобрѣтенные нынѣ; далѣе, желательно снабдить поворотные круги механической энергіей, устроить въ мастерскихъ удаленіе стружекъ путемъ вентиляторовъ и т. п.

На относящійся къ пункту 5
вопросъ Предсѣдателя Подкомиссіи, какъ распредѣляется между служащими полоса отчужденія, начальникъ сл. пути сообщаетъ, что въ предѣлахъ Средне-Азіатской ж. д. полоса эта мало культурна, почему до послѣдняго времени и не существовало правила для ея распредѣленія; лишь недавно правила эти установлены начальникомъ дороги въ видѣ опыта на восточномъ участкѣ.

По пункту 2 вопроса 8
начальникъ сл. пути сообщаетъ, что женщинъ принимается

только въ конторѣ этой службы въ количествѣ 10%; въ дѣйствительности этотъ процентъ нѣсколько превзойденъ—около 16%—почему пріемъ женщинъ временно прекращенъ.

Начальникъ сл. тяги докладываетъ, что хотя въ конторѣ службы служащія женщины и имѣются, однако, принимать ихъ слѣдуетъ лишь на такія должности, которыя могутъ быть передаваемы въ любой день и часъ другому лицу.

Начальникъ сл. движенія полагаетъ, что женскій трудъ можно утилизировать по сл. движенія, принимая женщинъ, напримѣръ, на должности кассиршъ, билетныхъ, а иногда и товарныхъ, при условіи окончаніи средняго учебнаго заведенія. Въ управленіе службы принимать не слѣдуетъ, такъ какъ есть вечернія занятія, посѣщеніе которыхъ связано съ позднимъ возвращеніемъ со службы, что далеко не безопасно. За 3 послѣдніе года женщины въ сл. движенія не принимались.

Начальникъ отдѣла телеграфа докладываетъ, что въ отдѣлѣ женщины занимаютъ мѣста телеграфистокъ и телефонистокъ; послѣднія—всѣ, а первыхъ 12%. На службу въ телеграфъ принимаются безъ средняго образованія лишь близкія родственницы служащихъ, остальныя же со среднимъ образованіемъ; установленный процентъ—10.

Начальникъ сл. сборовъ считаетъ женскій трудъ желательнымъ; въ сл. сборовъ разрѣшено принимать 15% женщинъ, что и есть въ дѣйствительности.

Начальникъ коммерческой службы и главный бухгалтеръ похвалой отзываются о женскомъ трудѣ; допускаемый процентъ женщинъ въ той и другой службахъ—около 10.

Начальникъ дороги указываетъ, что женскій трудъ выгоднѣе, такъ какъ, при тѣхъ же условіяхъ вознагражденія, образовательный цензъ у женщинъ можно требовать выше.

По пункту 3

начальникъ дороги замѣчаетъ, что, не представляя какихъ-либо затрудненій вообще, вопросъ нуждается въ разрѣшеніи въ томъ смыслѣ, вести ли учетъ на линіи или централизовать его, какъ это имѣетъ мѣсто на Средне-Азіатской ж. д.

Завѣдующій передвиженіемъ войскъ склоненъ передать его на линію, завѣдующій же учетомъ на дорогѣ боится выпускать его изъ рукъ; къ его мнѣнію присоединяется и начальникъ дороги.

По разсмотрѣніи организаціонныхъ вопросовъ программы представитель Министерства Финансовъ высказывался по вопросу объ отношеніяхъ съ Персіей, при чемъ заявилъ, что если бы нѣсколько измѣнить таможенные пункты и улучшить между ними сообщеніе, то можно было бы привлечь на дорогу много грузовъ. Представителемъ Министерства Финансовъ по этому вопросу составлена особая записка, представленная въ Петербургъ.

IV. ПО ПАССАЖИРСКОМУ ДВИЖЕНІЮ:

А. Дальняго слѣдованія.

Въ распоряженіе Подкомиссіи были переданы слѣдующіе отвѣты управленія дороги по вышеприведеннымъ вопросамъ:

Вопросъ 1.

Имѣющагося количества пассажирскихъ поѣздовъ (1 пара пассажирскихъ, 1 пара почтовопассажирскихъ и 1 пара смѣшанныхъ) въ періодъ времени съ ноября по 15 сентября совершенно достаточно.

Въ періодъ же съ 15 сентября по ноябрь мѣсяцъ, когда начинается слѣдованіе хаджіевъ (мусульманскихъ паломниковъ) въ Мекку и Медину, наблюдаются случаи не только полной перенаселенности пассажирскихъ поѣздовъ на Андижанской вѣтви и на участкѣ Черняево-Ташкентъ, но и невозможности отправить всѣхъ пассажировъ въ желательный для нихъ день.

Это явленіе происходитъ исключительно потому, что до сихъ поръ не имѣлось какого-либо регулирующаго центра равномѣрности отправки паломниковъ, между тѣмъ, общее количество такихъ пассажировъ не превышаетъ 4.500 человѣкъ и, при равномѣрности ихъ распредѣленія по поѣздамъ, вся перевозка могла бы быть совершаема безъ всякихъ затрудненій. Поэтому управленіе дороги обратилось къ содѣйствію Кокандскаго биржевого комитета о планомѣрности распредѣленія партій паломниковъ по поѣздамъ.

Въ виду того, что биржевой комитетъ всегда шелъ навстрѣчу всѣмъ пожеланіямъ управленія дороги, клонящимся къ улучшенію и успѣшности всякаго рода перевозокъ, есть основаніе полагать, что въ текущемъ году чрезмѣрный наплывъ паломниковъ въ нѣкоторые дни будетъ устраненъ.

Вопросъ 2.

Нормальные составы пассажирскихъ поѣздовъ №№ 5 и 6 на участкѣ Красноводскъ—Черняево установлены:

багажный 1
вагон. III кл. 3
„ II „ 1
„ I „ 1
„ ресторанъ 1

на участкѣ Черняево—Ташкентъ:

багажный 1
вагон. III кл. 3
„ II „ 1
„ I „ 1
микстъ I/II-Анд. Москва 1
ресторанъ 1

Составы почтово-пассажирскихъ поѣздовъ №№ 3 и 4 на участкѣ Красноводскъ—Самаркандъ:

багажный 1
почтовый 1
вагон. III кл. 3
„ II „ 2
„ I „ 1

На участкѣ Самаркандъ—Черняево добавляется въ безпересадочномъ сообщеніи Самаркандъ—Андижанъ:

вагонъ II кл. 1
„ III „ 1

На участкѣ Черняево I—Ташкентъ:

багажный 1
почтовый 1
вагоновъ III кл. 3
„ II „ 2
„ I „ 1

Въ безпересадочномъ сообщеніи Андижанъ—Ташкентъ:
микстъ I/II кл. 1
вагонъ III кл. 1

По Андижанской вѣтви:
почтово-пассажирскіе поѣзда №№ 3-а и 4-а.

багажный 1
почтовый 1
микстъ I/II кл. . . . . 1 } Въ безпересадочномъ сообщеніи Андижанъ--Ташкентъ
вагонъ III „ 1
„ II „ . . . . . 1 } Въ безпересадочномъсообщеніи Андижанъ—Самаркандъ
„ III „ 1
„ III „ 3
„ II „ 1

Товаро-пассажирскіе №№ 5-а и 6-а:

вагонъ-артельщика. 1
багажный 1
вагоновъ III кл. 4
„ II „ 1
„ I/II „ . . . . . .

По Скобелевской вѣтви:

Почтово-пассажирскіе поѣзда №№ 3-с и 4-с:

вагонъ артельщика 1
почтово-багажный 1
вагоновъ III кл. 2
„ II „ 1

Товаро-пассажирскіе №№ 5-с и 6-с:

багажный 1
вагоновъ III кл. 2
„ II „ 1
„ IV „ 3

По Мургабской вѣтви:

почтово-товаро-пассажирскіе поѣзда №№ 3-м и 4 м:

вагонъ-артельщика 1
вагонъ съ охраной 1
почтово-багажный 1
вагонъ III кл. 1
„ II „ 2
„ I „ 1
столовая 1
кухня 1

Смѣшанные поѣзда:

На участкѣ Чарджуй—Ташкентъ №№ 7 и 8

багажный 1
вагонъ артельщика 1

Вагоновъ IV кл.:

на уч. Чарджуй—Черняево . . . 8
„ „ Черняево—Ташкентъ . . 10

На участкѣ Андижанъ—Черняево №№ 7-а и 8-а

багажный 1
вагоновъ IV класса 10

На участкѣ Горчаково—Скобелево №№ 7-с. и 8-с:

багажный 1
вагоновъ IV класса 3

На участкѣ Мервъ—Кушка №№ 7-м и 8-м:

вагонъ артельщика	1
вагонъ съ охраной	1
багажный	1
вагоновъ III кл.	2
„ IV „	5

Ускоренные товарные поѣзда №№ 41 и 42 на участкѣ Красноводскъ—Чарджуй:

багажный	1
вагонъ артельщика	1
вагоновъ IV класса	6

Нормальное число мѣстъ:

въ пассажирскихъ поѣздахъ №№ 5 и 6 главной линіи.

На участкѣ Красноводскъ—Черняево:

въ вагонахъ I кл.	. . 14	мѣстъ.
„ „ II „	. . . 40	„
„ „ III „	. . . 136	„
Итого	190	мѣстъ.

На участкѣ Черняево—Ташкентъ добавляется мѣстъ:

въ вагонахъ микстъ безпересадочнаго сообщенія Андижанъ—Москва:

I класса	8
II „	12
	20
Всего	210 мѣстъ.

Въ почтово-пассажирскихъ поѣздахъ №№ 3 и 4 главной линіи:

На участкѣ Красноводскъ—Самаркандъ:

въ вагонахъ I класса	14	мѣстъ
„ „ II „	48	„
„ „ III „	110	„
	162	

На участкѣ Самаркандъ—Черняево: добавляется въ безпересадочномъ сообщеніи Самаркандъ—Андижанъ:

въ вагонахъ	II класса	20 мѣстъ
„ „	III „	34 „
		54
	Итого	216

На участкѣ Черняево—Ташкентъ число мѣстъ уменьшается

въ вагонахъ	II класса	20
„ „	III „	34
		54

и добавляется въ безпересадочномъ сообщеніи Андижанъ—Ташкентъ:

въ вагонахъ	I класса	8 мѣстъ
„ „	II „	16 „
„ „	III „	34 „
		58 мѣстъ

Всего 216—54+58=220 мѣстъ.

Въ почтово-пассажирскихъ Андижанской вѣтви №№ 3-а и 4-а:

въ вагонахъ	I класса	8 мѣстъ
„ „	II „	56 „
„ „	III „	170 „
		234

Въ почтово-пассажирскихъ поѣздахъ №№ 3-с и 4-с на участкѣ Скобелево—Горчаково:

въ вагонахъ	II кл. . . .	36 мѣстъ
„ „	III „ . . .	86 „
	Итого.	122 мѣста

Въ почтово-пассажирскихъ поѣздахъ №№ 3-м и 4-м на участкѣ Мервъ—Кушка:

въ вагонахъ	I кл.	. . . 14	мѣстъ
„ „	II „	 40	„
„ „	III „	. . . 136	„
Итого.		190	мѣстъ

Въ товаро-пассажирскихъ поѣздахъ №№ 5-а и 6-а на участкѣ Андижанъ—Черняево:

въ вагонахъ	I кл.	. . . 8	мѣстъ
„ „	II „	. . . 32	„
„ „	III „	. . 136	„
Итого.		176	мѣстъ

Въ товаро-пассажирскихъ-поѣздахъ №№ 5-с и 6-с на участкѣ:

въ вагонахъ	II кл.	. . . 36	мѣстъ
„ „	III „	. . . 86	„
„ „	IV „	. . 120	„
Итого.		242	мѣста

Въ смѣшанныхъ поѣздахъ №№ 7 и 8 на участкѣ Чарджуй—Черняево:

въ вагонахъ IV класса	256 мѣстъ.
На участкѣ Черняево--Ташкентъ добавляется въ безпересадочномъ сообщеніи Андижанъ—Ташкентъ	64 мѣста
Итого	320мѣстъ

Въ смѣшанныхъ поѣздахъ №№ 7-а и 8-а на участкѣ Андижанъ—Черняево:

въ вагонахъ IV класса . . . . . 320 мѣстъ.

Въ смѣшанныхъ поѣздахъ №№ 7-м и 8-м на участкѣ Мервъ—Кушка:

въ вагонахъ III кл.	34
„ „ IV „	160
Итого . .	194

Въ смѣшанныхъ поѣздахъ №№ 7-с и 8-с на участкѣ Скобелево—Горчаково:

въ вагонахъ IV класса 120 мѣстъ.

Въ товарныхъ ускоренныхъ поѣздахъ №№ 41 и 42 на участкѣ Красноводскъ—Чарджуй:

въ вагонахъ IV кл. 192 мѣста.

Такимъ образомъ, въ пассажирскихъ поѣздахъ №№ 5 и 6 главной линіи количество предоставленныхъ мѣстъ по классамъ—къ общему числу мѣстъ въ поѣздахъ составляетъ:

	На участкахъ.	
	Краснов.—Черняево.	Черняево—Ташкентъ.
Въ вагонахъ I кл.	7%	11%
„ „ II „	21%	25%
„ „ III „	72%	64%

Въ почтово-пассажирскихъ поѣздахъ №№ 3 и 4 главной линіи:

	На участкахъ.		
	Краснов.—Самаркандъ.	Самаркандъ—Черняево.	Черняево—Ташкентъ.
Въ вагонахъ I кл. . .	8%	6%	10%
„ „ II „ . .	30%	32%	29%
„ „ III „ . .	62%	72%	61%

Въ почтово-пассажирскихъ поѣздахъ:

	№№ 3-а и 4-а Андижанской вѣтви.	№№ 3-с и 4-с Скобелевской вѣтви.
Въ вагонахъ I кл. . .	3%	—
„ „ II „ . .	24%	29%
„ „ III „ . .	73%	71%

Въ почтово-товаро-пассажирскихъ поѣздахъ №№ 3-м и 4-м Мургабской вѣтви:

Въ вагонахъ I кл. 7%
„ „ II „ 21%
„ „ III „ 72%

Въ почтово-пасажирскихъ поѣздахъ:

	№№ 5-а и 6-а Анджижанской вѣтви.	№№ 5-с и 6-с Скоболевской вѣтви.
Въ вагонахъ I кл. . .	4%	
„ „ II „ . .	19%	14%
„ „ III „ . .	77%	36%
„ „ IV „ . .	—	50%

Въ смѣшанныхъ поѣздахъ №№ 7-м и 8-м Мургабской вѣтви:

въ вагонахъ Ш кл. 17%
„ „ IV „ 83%

Вопросъ 3.

Населенность въ 1909 году опредѣлилась:

Въ вагонахъ I класса . . . . . 6 человѣкъ
„ „ II „ . . . . 16 „
„ „ III „ . . . . 30 „

Слѣдовательно, надо признать, что только вагоны III класса являются вполнѣ населенными, вагоны же первыхъ двухъ классовъ недонаселены. Недонаселенность этихъ вагоновъ наблюдается и въ текущемъ году и объясняется исключительно тѣмъ, что дорога не располагаетъ достаточнымъ количествомъ вагоновъ микстъ I/II класса для возможности замѣны однимъ микстомъ двухъ обращающихся въ поѣздахъ №№ 5 и 6 вагоновъ перваго и второго класса.

Возбужденныя же управленіемъ дороги рапортами отъ 8-го іюля 1909 г. и 19 марта 1910 г. за №№ 20038 и 9036 ходатайства объ увеличеніи инвентаря классныхъ вагоновъ 10-ю вагонами микстъ до сихъ поръ остались неудовлетворенными.

Вопросъ 4.

Скорость поѣздовъ возможно будетъ увеличить лишь послѣ поступленія на дорогу всѣхъ пассажирскихъ паровозовъ типа 1—3—0 Николаевской ж. д. системы Компаундъ, которыхъ въ настоящее время имѣется для обслуживанія только двухъ участковъ сл. тяги.

Вопросъ 5.

Согласованіе поѣздовъ съ сосѣдними дорогами удобно. Безпересадочные вагоны обращаются: микстъ I/II класса два раза въ недѣлю между Андижаномъ и Москвою. Ежедневно 1 вагонъ II класса и 1 вагонъ III класса между Самаркандомъ и Андижаномъ. 1 вагонъ микстъ I/II класса и 1 вагонъ III класса между Андижаномъ и Ташкентомъ.

Установленіе новыхъ безпересадочныхъ вагоновъ или поѣздовъ не требуется.

Вопросъ 6.

Стоянки по станціямъ для пассажирскихъ поѣздовъ уменьшить не представляется возможнымъ для нуждъ сл. тяги; при обслуживаніи же пассажирскихъ поѣздовъ паровозами 1—3—0, напротивъ, придется ихъ увеличить, такъ какъ паровозы эти имѣютъ четерехосные тендера, для наполненія водою которыхъ, вслѣдствіе ихъ большой емкости, потребуется больше времени, но зато, по всей вѣроятности, явится возможность на нѣкоторыхъ станціяхъ для набора воды стоянки уничтожить, чего въ настоящее время пока съ увѣренностью сказать нельзя. И съ точки зрѣнія сл. движенія, по чисто мѣстнымъ условіямъ, надобности въ сокращеніи стоянокъ не встрѣчается. Дѣло въ томъ, что сокращеніе стоянокъ въ четномъ направленіи (къ Красноводску) и сокращеніе такимъ путемъ времени нахожденія поѣздовъ въ пути вызоветъ безполезное ожиданіе пассажирами въ теченіе большаго числа часовъ отхода пароходовъ, съ рейсами которыхъ согласованы поѣзда. Если бы пароходства измѣняли свое расписаніе въ зависимости отъ измѣненія расписанія поѣздовъ, тогда сокращеніе стоянокъ могло оказать вліяніе на скорѣйшее передвиженіе пассажировъ. А такъ какъ этого на самомъ дѣлѣ нѣтъ и время отхода пароходовъ изъ Красноводска не мѣняется, то сокращеніе стоянокъ поѣздовъ не будетъ имѣть практическаго значенія.

Вопросъ 7.

На дорогѣ имѣются 3-хъ и четырехосные вагоны всѣхъ трехъ классовъ.

Необходимо признать, что вагоны трехосные для дальнихъ поѣздовъ непригодны, такъ какъ тѣсны и тряски. Наблюдается постоянный переходъ пассажировъ изъ трехосныхъ вагоновъ 1 класса въ пульмановскіе вагоны II класса.

Что же касается пульмановскихъ вагоновъ, то таковые по своему устройству отвѣчаютъ самымъ строгимъ требованіямъ, почему какихъ-либо измѣненій и улучшеній не требуютъ.

Вопросъ 8.

До настоящаго времени освѣщеніе вагоновъ производится свѣчами.

Введеніе усовершенствованныхъ способовъ освѣщенія крайне

желательно и въ смѣту 1912 года будетъ внесенъ кредитъ на переходъ къ газокалильному освѣщенію нефтянымъ газомъ.

Вопросъ 9.

Составъ кондукторскихъ бригадъ на пассажирскихъ поѣздахъ на Средне-Азіатской ж. д. установленъ:

1 главный кондукторъ
1 старшій „
2 младшихъ „

Это число кондукторовъ на участкахъ Чарджуй-Ташкентъ и Андижанъ-Черняево, гдѣ составы пассажирскихъ поѣздовъ доходятъ до 8—10 классныхъ вагоновъ, надо признать недостаточнымъ, такъ какъ для возможности всесторонняго обслуживанія нельзя давать одному кондуктору болѣе двухъ классныхъ вагоновъ. Поэтому добавленіе въ каждый составъ по 1 (третьему) младшему кондуктору было бы крайне желательно.

Отъ сл. тяги для отопленія вагоновъ и поддержанія чистоты въ почтовыхъ и пассажирскихъ поѣздахъ назначается: зимой по 3, а лѣтомъ по 2 истопника-чистильщика на поѣздъ, для товаро-пассажирскихъ и воинскихъ поѣздовъ назначается зимою по одному истопнику. Очистка товаро-пассажирскихъ и воинскихъ поѣздовъ производится въ конечныхъ пунктахъ дороги.

Прислуги недостаточно, но для увеличенія ея средствъ не имѣется. Вслѣдствіе этого, а также некультурности туземнаго населенія, составляющаго главный контингентъ пассажировъ Средне-Азіатской ж. д., соблюдать въ вагонахъ должную чистоту затруднительно, ибо туземцы-пассажиры отличаются крайней нечистоплотностью, не умѣютъ пользоваться уборными, поэтому окна въ вагонахъ приходится держать всегда открытыми, благодаря чему при слѣдованіи поѣзда по пути, не прикрытому щебнемъ, въ вагоны наноситъ массу пыли.

Б. Дачнаго пригороднаго движенія.

Этотъ родъ движенія имѣется только между Асхабадомъ и Безмеиномъ и между Ташкентомъ и Кауфманской. Графикъ движенія для поѣздовъ между Асхабадомъ и Безмеиномъ выработанъ примѣнительно къ требованію, предъявленному начальникомъ области и городскимъ управленіемъ, для поѣздовъ же между Ташкентомъ и Кауфманской, примѣнительно къ открытію и закрытію работъ въ Ташкентскихъ мастерскихъ, такъ какъ главный элементъ пассажировъ этихъ поѣздовъ составляютъ мастеровые.

Въ общемъ, такое движеніе до крайности слабо и не требуетъ спеціальныхъ поѣздовъ, а совершается съ попутными товарными

поѣздами, для чего на участкѣ Асхабадъ-Безменнъ прицѣпляется одинъ вагонъ II класса и одинъ вагонъ III класса къ товарнымъ поѣздамъ, №№ 121 и 122, на участкѣ Ташкентъ-Кауфманская, двѣ теплушки.

В. Вопросы общіе.

Вопросъ 1.

Число пассажирскихъ поѣздо-верстъ, ассигнованныхъ по смѣтамъ 1907—1909 г.г., и фактическое исполненіе усматривается изъ нижеслѣдующей таблицы:

Годы.	Ассигновано по смѣтѣ.	Фактически исполнено.	Противъ смѣты.	
			Болѣе	Менѣе.
1907	3.200.000	3.194.335	—	5.665
1908	3.276.000	3.311.026	35.026	—
1909	3.345.000	4.532.777	1.187.777	—

Вопросъ 2.

Составы пассажирскихъ поѣздовъ регулируются по количеству перевозимыхъ пассажировъ. При постоянномъ ежедневномъ учетѣ населенности поѣздовъ такая регулировка не представляетъ какихъ-либо затрудненій и Средне-Азіатская ж. д. въ текущемъ году уже три раза регулировала составы поѣздовъ по участкамъ.

Въ настоящее время составы пассажирскихъ поѣздовъ таковы:

	Количество вагоновъ.				
	I	I/II	II	III	Итого.
Поѣзда № 3 и 4.					
На уч. Красноводскъ—Чарджуй	—	1	—	3	4
На уч. Чарджуй — Самаркандъ	—	1	1	3	5
На уч. Самаркандъ—Черняево	—	1	1	5	7
На уч. Черняево—Ташкентъ .	1	1	—	4	6

Тогда какъ нормальные составы этихъ поѣздовъ (по книжкѣ расписанія) установлены:

	Количество вагоновъ.				
	I	I/II	II	III	Итого.
На уч. Красноводскъ—Самаркандъ	1	—	2	3	6
На уч. Самаркандъ—Черняево	1	—	3	4	8
На уч. Черняево—Ташкентъ .	1	1	2	4	8

Точно также фактически уменьшены и составы поѣздовъ №№ 5 и 6:

На участкѣ Красноводскъ-Мервъ на два вагона III класса; на участкѣ Мервъ-Черняево на 1 вагонъ III класса.

Вопросъ 3.

Потребности пассажировъ при разработкѣ графика по возможности принимаются въ соображеніе—и при согласованіи поѣздовъ въ узловомъ пунктѣ учитываются всѣ потребности большихъ торговыхъ центровъ, и если онѣ не нарушаютъ остальныхъ условій, необходимыхъ для правильной разработки графика, то всегда испрашивается согласіе сосѣдней дороги на соотвѣтственное измѣненіе времени прибытія и отправленія согласованныхъ поѣздовъ на узловую станцію, примѣнительно къ нуждамъ дороги въ этомъ отношеніи.

Пассажирскіе поѣзда, обращающіеся на вѣтвяхъ, также согласуются въ узловыхъ станціяхъ Средне-Азіатской ж. д. (Черняево, Горчаково, Каганъ и Мервъ) съ поѣздами главной линіи.

Статистика пассажирскаго движенія принимается въ соображеніе при опредѣленіи нормальныхъ составовъ поѣздовъ.

Вопросъ 4.

На Средне-Азіатской ж. д., въ настоящее время существуетъ два типа паровозовъ, которыми обслуживаются пассажирскіе поѣзда. 1-й типъ—это товаро-пассажирскій 2/3 простого дѣйствія и 2-й типъ пассажирскій 3/4 системы Компаундъ. Дать отзывъ вообще о наилучшемъ типѣ паровозовъ не представляется возможности, но во всякомъ случаѣ типъ 3/4.Николаевской дороги представляетъ несравнимыя преимущества передъ типомъ 2/3 простого дѣйствія, вслѣдствіе ихъ слабосильности и устарѣлой конструкціи, каковыя качества дѣлаютъ ихъ совершенно непригодными для пассажирскихъ поѣздовъ при современныхъ условіяхъ движенія.

Вопросъ 5.

Въ виду того, что перевозки багажа по Средне-Азіатской ж. д. сравнительно невелики, весь багажъ, въ томъ числѣ и нолевой, слѣдуетъ въ тѣхъ же поѣздахъ, на которые предъявляется.

Грузы пассажирской и большой скорости перевозятся со всѣми поѣздами, перевозящими пассажировъ.

Грузы малой скорости въ пассажирскихъ поѣздахъ, вообще, не перевозятся, но особо цѣнные грузы (каракуль и персидскіе ковры), въ виду частыхъ покушеній на ихъ кражу, перевозятся во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ, какъ представляющихъ большую гарантію затруднительности хищенія.

Вопросъ 6.

При неравномѣрности распредѣленія на дорогѣ перевозокъ груза по мѣсяцамъ—введеніе товарныхъ поѣздовъ пассажирской скорости будетъ слишкомъ убыточно, такъ какъ бываютъ періоды совершенно малой работы и будутъ являться затрудненія въ обезпеченіи такихъ поѣздовъ составами.

Вопросъ 7.

Въ виду развивающейся съ каждымъ годомъ перевозки фруктовъ въ центръ Россіи, желательно было бы обезпечить дорогу спеціальными фруктовыми вагонами по расчету ежедневной отправки двухъ вагоновъ въ Ташкентскомъ направленіи и одного вагона въ Красноводскомъ.

Вопросъ 8.

Перевозка молочныхъ продуктовъ крайне незначительна и производится только съ пригородныхъ къ Ташкенту станцій (Вревская и Кауфманская).

Перевозка совершается съ смѣшанными поѣздами и никакихъ улучшеній пока не требуется.

Вопросъ 9.

Улучшеніе и расширеніе пассажирскихъ станцій и платформъ желательно почти вездѣ, такъ какъ дорога была построена военнымъ вѣдомствомъ и всѣ помѣщенія разсчитаны на обслуживаніе дороги военнымъ элементомъ, довольствовавшимся самыми примитивными устройствами. Кромѣ того, дорога была чисто стратегическаго значенія и самыя элементарныя требованія, предъявляемыя обычно пассажирами къ дорогѣ, какъ къ коммерческому предпріятію, также не были приняты въ соображеніе при постройкѣ станцій.

Между тѣмъ, перевозка пассажировъ прогрессивно увеличивается изъ года въ годъ, такъ какъ раіонъ Средне-Азіатской ж. д.—это край будущаго, и постепенно развивающаяся промышленность будетъ, несомнѣнно, увеличивать оборотъ пассажировъ по дорогѣ, поэтому затраты по улучшенію и расширенію станцій будутъ оправданы.

Вопросъ 10.

Къ установленнымъ сигналамъ при отправленіи пассажирскихъ поѣздовъ привыкли всѣ, а въ особенности мѣстное населеніе, которое плохо къ тому же владѣетъ русскимъ языкомъ и абсолютно неграмотно.

При такихъ условіяхъ въ столь некультурной окраинѣ введеніе порядка отправленія со станцій поѣздовъ безъ предупреждающихъ сигналовъ надо признать не только нежелательнымъ, но даже до нѣкоторой степени опаснымъ.

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

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

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

II.

Журналъ засѣданія съ представителями биржевого комитета города Коканда.

ЖУРНАЛЪ

совѣщанія съ представителями биржевого комитета города Коканда.

7-го октября 1910 г. въ 4 часа дня на станціи Кокандъ Средне-Азіатской ж. д. подъ предсѣдательствомъ Товарища Предсѣдателя Высшей Комиссіи О. Р. фонъ-Экеспарре, при участіи члена эксперта Подкомиссіи, обслѣдовавшей Средне-Азіатскую ж. д., Н. А. Маслова, начальника Средне-Азіатской ж. д. И. Н. Борисова, предсѣдателя биржевого комитета А. И. Зигель, секретаря того же комитета Г. В. Ливенсонъ, предсѣдателя общества „Кавказъ и Меркурій" К. В. Гензель, директора Андреевскаго торговаго т-ва Л. Ѳ. Костяковскаго, представителя Кокандъ-Намаганской ж. д. инженера Кригера, при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ состоялось совѣщаніе о нуждахъ мѣстной торговли и промышленности въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ.

Открывъ засѣданіе, Предсѣдатель указалъ на большое значеніе Коканда въ торговой и промышленной жизни Закаспійскаго края и просилъ собравшихся представителей высказать ихъ пожеланія.

Г. В. Ливенсонъ доложилъ, что Закаспійскій край чрезвычайно нуждается въ проведеніи ряда подъѣздныхъ путей, отсутствіе которыхъ тормозитъ развитіе промышленности и торговли въ краѣ.

Изъ подъѣздныхъ путей, по мнѣнію докладчика, въ первую очередь слѣдуетъ поставить:

1) путь отъ станціи Черняево до Ура-Тюбе, протяженіемъ въ 35 верстъ,

2) путь отъ станціи Мельниково до станціи Исфара и

3) путь отъ остановочнаго пункта Ассаке до города Ошъ.

Густо населенный богатый хлѣбный раіонъ, который долженъ захватить путь Черняево-Ура-Тюбе, нуждается въ удобномъ дешевомъ сообщеніи. Проведеніе этого подъѣздного пути должно дать толчекъ развитію каменноугольной промышленности въ этомъ раіонѣ. Слѣдуетъ разсчитывать и на пассажирское движеніе, которое нынѣ совершается въ фаэтонахъ, на почтовыхъ и въ автобусѣ.

Путь Мельниково-Исфара и до станціи Канибадамъ будетъ имѣть протяженіе около 45 верстъ и захватитъ населенный и

богатый раіонъ произрастанія хлопка, фруктовъ, хлѣба и риса, а также добычи нефти и угля. Этотъ путь долженъ имѣть крупный грузооборотъ съ самаго начала своей работы; пассажирское движеніе также можетъ быть здѣсь значительное.

Наконецъ, третій путь отъ Ассаке до города Ошъ, протяженіемъ въ 50 верстъ, долженъ прорѣзать густо населенныя селенія Ассаке и Араванъ, представляющія собой центральный раіонъ посѣвовъ хлопка и хлѣбовъ Андижанскаго и Ошскаго уѣздовъ, въ которомъ имѣются нѣсколько хлопкоочистительныхъ заводовъ.

Съ постройкой этого пути приблизился бы къ границѣ съ Китаемъ со стороны Кашгара конечный пунктъ Средне-Азіатской ж. д.

Кашгаръ тѣсно связанъ по своимъ естественнымъ условіямъ съ Ферганой. Кашгаръ лишь съ сѣвера и запада снабженъ дорогами къ центрамъ желѣзнодорожныхъ линій, но на сѣверѣ эти линіи отстоятъ такъ далеко, что единственнымъ путемъ является караванный путь отъ Андижана до Оша, но въ дѣйствительности съ открытіемъ желѣзнодорожнаго остановочнаго пункта Ассаке, большая часть грузовъ, прибывающихъ по Средне-Азіатской ж. д., слѣдуетъ до Ассаке. Причиною этого, а также и проектированіе исходнаго пункта подъѣздного пути до города Ошъ не отъ Андижана, а отъ Ассаке являются чисто техническія соображенія.

На вопросъ Предсѣдателя, куда направляются мѣстные грузы, К. В. Гензель и А. О. Костяковскій сообщаютъ, что хлопокъ идетъ въ Москву, Петербургъ и Лодзь, при чемъ большая часть хлопка идетъ черезъ Оренбургъ, меньшая же, черезъ Красноводскъ. Когда хлопокъ долженъ итти срочно въ Лодзь, то онъ обязательно идетъ черезъ Оренбургъ. Изъ 23 милліоновъ пудовъ хлопка, потребляемаго Россіей, 10 милліоновъ доставляетъ Закаспійскій край. Далѣе, Л. Ѳ. Костяковскій замѣчаетъ, что Учъ-Курганская степь чрезвычайно интересна въ смыслѣ плодородности, но на нее обращается недостаточно вниманія и, вообще, въ отношеніи орошенія въ Закаспійскомъ краѣ сдѣлано слишкомъ мало.

Г. В. Ливенсонъ сообщилъ, затѣмъ, что къ нему обращались мѣстные жители—сарты и просили оказать возможное содѣйствіе въ томъ отношеніи, чтобы общество Кокандъ-Намаганской ж. д. строило линію по первоначально выработанному проекту, а не по измѣненному въ послѣднее время, такъ какъ отъ новаго направленія сильно могутъ пострадать ихъ интересы.

Въ виду такого сообщенія, Подкомиссія проситъ присутствующаго представителя Намаганской ж. д. сообщить, дѣйствительно ли общество Кокандъ-Намаганской ж. д. предполагаетъ

измѣнить первоначально выработанное и утвержденное направленіе линіи.

Инженеръ Кригеръ доложилъ, что, дѣйствительно, имѣется предположеніе измѣнить прежнее направленіе линіи съ проведеніемъ ея по лѣвому берегу рѣки, болѣе выгодному для постройки въ силу техническихъ условій.

Начальникъ Средне-Азіатской ж. д. И. Н. Борисовъ замѣчаетъ, что новое направленіе врядъ ли будетъ осуществлено, такъ какъ линія при этихъ условіяхъ должна пройти по пустынной мѣстности и не принесетъ мѣстному населенію никакой пользы.

На это замѣчаніе инженеръ Кригеръ возражаетъ, что по новому варіанту линія отклоняется лишь на 15 верстъ отъ первоначальнаго, и вопросъ объ измѣненіи первоначальнаго проекта былъ возбужденъ правительственнымъ инспекторомъ, находящимъ необходимымъ уменьшить количество искусственныхъ сооруженій, которыхъ придется много устраивать, если слѣдовать первоначальному проекту, такъ какъ тогда придется вести линію по множеству овраговъ, заполняемыхъ часто водой.

Л. Ѳ. Костяковскій замѣчаетъ, что главнымъ капиталомъ дороги является гарантированный правительствомъ облигаціонный капиталъ, сарты же и другіе мѣстные жители, акціонеры предпріятія, пріобрѣтая акціи, были увѣрены, что дорога пройдетъ по тѣмъ мѣстамъ, гдѣ она имъ нужна, какъ это было намѣчено въ первоначальномъ проектѣ. Теперь дорога пройдетъ по пескамъ, гдѣ нѣтъ орошенія, дорога не сможетъ окупить правительственную гарантію, такъ какъ перевозка мѣстныхъ грузовъ останется попрежнему гужевой и ж. д. не будетъ работать.

На вопросъ Предсѣдателя, были ли точно оговорены при полученіи концессіи мѣста, по которымъ должна проходить линія, инженеръ Кригеръ доложилъ, что были указаны лишь начальный и конечный пункты: Кокандъ-Наманганъ.

На вопросъ Предсѣдателя, кто со стороны правительства будетъ слѣдить за постройкой дороги, И. Н. Борисовъ сообщилъ, что высшій надзоръ осуществляется Средне-Азіатской ж. д., инспекторомъ же постройки является мѣстный начальникъ отдѣленія Средне-Азіатской ж. д.

Предсѣдатель проситъ представителя Кокандъ-Наманганской ж. д. сообщить, когда будетъ представляться на утвержденіе новый проектъ.

Инженеръ Кригеръ докладываетъ, что всѣ данныя и матеріалы готовы и въ ближайшее время эти данныя будутъ представлены.

Считая вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ и Кокандъ-Наманганской ж. д. достаточно выясненнымъ, Предсѣдатель проситъ

сообщить, не имѣется ли заявленія со стороны грузохозяевъ на неудовлетворительность обслуживанія Средне-Азіатской ж. д. тѣхъ раіоновъ, по которымъ она проходитъ. Быть-можетъ, имѣются какія-либо недоразумѣнія, которыя, благодаря присутствію представителей обѣихъ заинтересованныхъ сторонъ, могли бы быть сразу разрѣшены въ настоящемъ совѣщаніи.

Л. Ѳ. Костяковскій замѣчаетъ, что Средне-Азіатская ж. д. нуждается въ улучшеніи пути, въ смѣнѣ рельсъ и замѣнѣ 18-фунтовыхъ рельсъ болѣе тяжелыми, такъ какъ съ увеличеніемъ посѣвныхъ площадей хлопка, вывозъ и ввозъ товара сильно и быстро растетъ, и Средне-Азіатская ж. д. должна быть готова къ быстрой перевозкѣ, что въ настоящее время невозможно.

На просьбу Предсѣдателя выяснить болѣе точно, имѣются ли въ настоящее время затрудненія на Средне-Азіатской ж. д. къ перевозкѣ предъявляемыхъ грузовъ, или дорога вполнѣ справляется со своей работой, И. Н. Борисовъ дѣлаетъ сообщеніе, въ видѣ справки къ заявленному Л. Ѳ. Костяковскимъ, что для болѣе скораго движенія товарныхъ поѣздовъ типъ 18-ти-фунтовыхъ рельсъ затрудненія не можетъ вызвать, но станціи Средне-Азіатской ж. д., дѣйствительно, недостаточно развиты и могутъ сильно затормозить работу дороги въ томъ случаѣ, если количество грузовъ будетъ расти. Наиболѣе неудовлетворительной станціей въ этомъ отношеніи является станція Кокандъ.

Далѣе, Г. В. Ливенсонъ проситъ отмѣтить, что пассажирскія помѣщенія Средне-Азіатской ж. д. чрезвычайно тѣсны въ особенности въ части линіи, проходящей по Ферганской области, гдѣ въ очень небольшихъ помѣщеніяхъ проходитъ до 1500 пассажировъ въ день. Необходимо, по мнѣнію Г. В. Ливенсонъ, обратить вниманіе и на недостаточность выгрузныхъ платформъ по всей Ферганѣ.

Л. Ѳ. Костяковскій проситъ выяснить вопросъ, нельзя ли приписывать цистерны въ Ферганѣ на тѣхъ станціяхъ, гдѣ находятся владѣльцы этихъ цистернъ.

И. Н. Борисовъ сообщаетъ, что въ послѣднее время приписано уже около 400 цистернъ, кромѣ того возбужденъ вопросъ цистерновладѣльцами о припискѣ еще 780 цистернъ, но за неимѣніемъ мѣстъ на станціяхъ удовлетворить это ходатайство полностью управленіе Средне-Азіатской ж. д. не могло, а приняло лишь 360 цистернъ, которыя и пришлось разверстать по разнымъ станціямъ, при чемъ оказалось, что цистерны нѣкоторыхъ владѣльцевъ приписаны не къ ихъ станціямъ. Слѣдуетъ признать, что для владѣльцевъ приписка цистернъ не у себя на станціи чрезвычайно неудобна; управленіе Средне-Азіатской ж. д. предвидитъ на 1911 г. необходимое развитіе путей нѣкоторыхъ станцій, что вполнѣ разрѣшитъ и настоящій вопросъ. Слѣ-

дуетъ также отмѣтить, что среди заявленій о желаніи приписать цистерны имѣется довольно много лишнихъ заявленій, такъ сказать, въ запасѣ; въ виду этого пришлось прибѣгнуть къ установленію шестимѣсячнаго срока для доставки цистернъ къ мѣсту ихъ приписки, если же въ этотъ срокъ владѣльцы ихъ не доставятъ, то цистерны приписаны не будутъ.

Л. Ѳ. Костяковскій указываетъ, что въ Закаспійскомъ краѣ въ настоящее время оживаетъ горное дѣло, нефть, каменный уголь, предполагается устройство нефтепроводовъ въ Андижанъ, вслѣдствіе чего потребуется устройство тупиковъ и вѣсовыхъ помостовъ.

На вопросъ Предсѣдателя, гдѣ имѣется по близости уголь, Л. Ѳ. Костяковскій докладываетъ, что уголь есть въ Наманганскомъ уѣздѣ и уголь этотъ очень хорошаго качества, выработка его вполнѣ удовлетворительна, но подвозка очень дорога: доходитъ до 25 коп., такъ что пудъ угля обходится до 40 коп.

Г. В. Ливенсонъ, указавъ далѣе на желательность проведенія Семирѣченской дороги, заявилъ, что другихъ пожеланій со стороны представителей биржевого комитета не имѣется, послѣ чего Предсѣдатель, поблагодаривъ членовъ совѣщанія за сообщенныя свѣдѣнія, въ 4 ч. 50 м. закрылъ совѣщаніе.

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

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

Дѣлопроизводители { *Ар. Ливрентьевъ.* *Сер. Воищевъ.*

III.

Описаніе объѣзда дороги.

30-го сентября въ 3 час. дня Подкомиссія въ составѣ Предсѣдателя О. Р. фонъ-Экеспарре, члена-эксперта Н. А. Маслова при дѣлопроизводителяхъ А. Д. Лаврентьевѣ и С. М. Воищевѣ прибыла на пароходѣ въ Красноводскъ и была встрѣчена на пристани общества Кавказъ и Меркурій начальникомъ дороги, начальниками службъ и другими представителями Средне-Азіатской ж. д.

Въ 3 ч. 30 м. Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Красноводскъ.

Ст. Красноводскъ. Станція Красноводскъ является конечною станціей Средне-Азіатской ж. д. и въ то же время примыкающей къ Закавказскимъ и остальной сѣти Россійскихъ дорогъ при посредствѣ пароходствъ „Кавказъ и Меркурій" и „Восточное Общество", совершающихъ правильные пароходные пассажирскіе и товарные рейсы между Красноводскомъ и станціями Баку Закавказскихъ и Петровскъ-Портъ Владикавказскихъ ж. д.

Такимъ образомъ, на ст. Красноводскъ, какъ перевальномъ пунктѣ, совершается вся работа по перегрузкѣ изъ вагоновъ на пароходы и обратно всѣхъ товаровъ, слѣдующихъ въ вывозномъ Закаспійскомъ сообщеніи со станцій Средне-Азіатской дороги, а также и всѣхъ грузовъ, ввозимыхъ въ этомъ же сообщеніи въ предѣлы Закаспійской области, Бухарскихъ владѣній и Туркестана.

Кромѣ того, ст. Красноводскъ является начальнымъ пунктомъ отправленія въ прилегающіе къ Средне-Азіатской ж. д. раіоны нефти и продуктовъ ея перегонки, а также и лѣсныхъ матеріаловъ, прибывающихъ на пароходахъ изъ Баку и прочихъ мѣстъ, расположенныхъ на Кавказѣ.

Въ 1908 и 1909 г.г. ст. Красноводскъ принимала и отправляла слѣдующее количество паръ поѣздовъ:

Въ среднемъ за годъ:

	Пасс.	Товар.	Всего.	Пасс.	Товар.	Всего.
въ 1908 г. . .	2,25	4	6,25	2,25	7	9,25
„ 1909 „ . .	3	3	6	3	7	10

Число путей на станціи—36, общимъ протяженіемъ—10,553 версты.

Вагонооборотъ станціи выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Вагоновъ.	
	1908 г.	1909 г.
отправлено со станціи . . .	67.723	72.913
прибыло на станцію	67.585	72.136

Движеніе поѣздовъ опредѣлилось:

	1908 г.	1909 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	2.379	2.813
поѣздовъ малой скорости	3.822	3.373

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1908 — 1909 г.г. на участкѣ дороги Джебелъ — Красноводскъ предусмотрѣно 14 товарныхъ поѣздовъ съ 332 вагонами въ оба направленія.

Грузооборотъ станціи выразился:

	1908 г	1909 г.
нагружено	17.961.143	15.847.581
перегружено	—	173.204
выгружено	8.830.549	10.417.346
Итото .	26.791.692	26.438.131

Со включеніемъ Средне-Азіатской ж. д. съ 1907 г. въ общую сѣть Россійскихъ дорогъ при посредствѣ Ташкентской работа ст. Красноводскъ значительно понизилась, такъ какъ до 75% хлопка, составляющаго весьма значительную вывозную статью дороги, направилось по непрерывному рельсовому пути (черезъ Ташкентъ) въ крупные торговые центры Россіи; въ настоящее время теченіе хлопка на Красноводскъ вновь убавилось, однако надо полагать, что даже, при наблюдающемся изъ года въ годъ значительномъ ростѣ работы дороги, какого-либо дополнительнаго развитія этой станціи въ ближайшемъ будущемъ не потребуется.

Подкомиссія начала осмотръ ст. Красноводскъ съ товарнаго двора и складочныхъ помѣщеній.

Среднее количество вагоновъ груза, находившихся въ складочныхъ помѣщеніяхъ, въ сутки, въ періодъ усиленнаго движенія, выражается:

въ 1905 г.	1436	ваг.
„ 1906 „	749	„
„ 1907 „	392	„

Въ 1908 г.	259 ваг.
„ 1909 „	261 „.

Въ среднемъ за трехлѣтіе	304 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе	912 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	131 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	393 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-е января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній	2972 „ „
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія	753 „ „
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію	10 „ „

По мнѣнію Подкомиссіи складочныхъ помѣщеній вполнѣ достаточно и въ развитіи станціонныхъ путей надобности не представляется.

Находящаяся на товарномъ дворѣ воинская платформа утилизируется для нуждъ дороги.

Съ товарнаго двора Подкомиссія перешла въ пассажирское зданіе.

Зданіе вокзала—каменное, очень хорошее, выстроенное въ мавританскомъ стилѣ. Помѣщенія для пассажировъ I и II кл. вполнѣ достаточны.

Служебныя помѣщенія—хороши и вполнѣ соотвѣтствуютъ своему назначенію.

Почти рядомъ съ этимъ зданіемъ въ очень близкомъ разстояніи имѣется деревянный баракъ, довольно просторный, служащій помѣщеніемъ для пассажировъ III и IV классовъ.

По полученнымъ отъ начальника станціи свѣдѣніямъ, всего билетовъ, въ среднемъ, въ день за $1\frac{1}{2}$ мѣсяца интенсивнаго движенія продается до 700 шт.

По осмотрѣ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала къ помѣщенію, занимаемому конторой 1 уч. сл. пути; помѣщеніе найдено вполнѣ соотвѣтствующимъ своему назначенію.

Жилые дома расположены по улицѣ, прилегающей къ вокзалу, на городской территоріи, но въ близкомъ отъ станціи разстояніи.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла пріемный покой и больницу, занимающіе вполнѣ достаточныя помѣщенія.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ школу для дѣвочекъ на 120 человѣкъ и училище для мальчиковъ; зданія того и другого училища вполнѣ соотвѣтствуютъ своему назначенію. При школѣ для мальчиковъ имѣется общежитіе, при чемъ спальныя помѣщенія расположены въ отдѣльномъ домѣ.

Подкомиссія осмотрѣла, далѣе, жилые дома съ квартирами вѣсовщика и сторожа.

Дома всѣ одноэтажные, построенные по особому типу, соотвѣтственно мѣстнымъ условіямъ, кухни устроены въ особыхъ помѣщеніяхъ, на дворѣ. Освѣщаются помѣщенія электричествомъ, получаемымъ отъ электрической желѣзнодорожной станціи, находящейся въ распоряженіи сл. пути.

Подкомиссія посѣтила электрическую станцію и перешла въ депо.

На ст. Красноводскъ имѣется основное депо 1 участка. Къ нему приписано 42 паровоза, изъ которыхъ 7 пассажирскихъ—1—3—0 и 35 товарныхъ—трехосныхъ. Паровозами перваго участка обслуживаются пассажирскіе поѣзда до ст. Казанджикъ (245 вер) и товарные до станціи Джебелъ (125 верстъ).

Паровозное зданіе въ Красноводскѣ вѣернаго типа съ 10 стойлами, служащими для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ. Длина стойлъ 7,5 саж., такъ что четырехосные паровозы съ четырехосными тендерами не помѣщаются въ нихъ. Надъ каждымъ стойломъ устроено по двѣ трубы съ постоянными колпаками. Высота стѣнъ зданія—2,5 саж. Наименьшая ширина стойлъ—2,38 саж. Стропила—желѣзныя.

Каждыя два стойла отдѣляются отъ прочихъ стѣнками и покрыты двускатной крышей съ свѣтовымъ фонаремъ. Естественное освѣщеніе зданія получается только черезъ этотъ фонарь и небольшія окна въ фронтонныхъ стѣнкахъ надъ воротами. Въ заднихъ стѣнахъ оконъ нѣтъ.

Не вмѣщающіеся въ зданіи паровозы стоятъ вблизи на открытыхъ путяхъ.

Для заправки паровозовъ уложена паропроводная сѣть какъ въ паровозномъ зданіи, такъ и у открытыхъ паровозныхъ путей.

Холодная промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти съ достаточнымъ напоромъ. Промывательные краны расположены между каждыми двумя стойлами. Всѣхъ промывательныхъ крановъ 7.

Для горячей промывки, которая производится поочередно съ холодной, пользуются инжекторомъ другого паровоза.

Паровозы въ зданіи подаются черезъ поворотный кругъ системы Селлерса, діаметромъ въ 55 футъ 10 дюймъ. Для поворачи-

ванія болѣе длинныхъ паровозовъ устроенъ отдѣльный поворотный кругъ, діаметромъ въ 63 фута, къ которому ведетъ тупиковый путь.

Средній ремонтъ паровозовъ производится на открытыхъ тупиковыхъ путяхъ.

Непосредственно къ паровозному зданію примыкаетъ мастерская, общей площадью въ 181 кв. саж., въ составъ которой входятъ:

механическая, площадью въ	89,79	кв.	саж.
кочегарка и машинная „	18	„	„
кладовая „ „	8,25	„	„
инструментальная „ „	8,70	„	„
кузница „ „	27,84	„	„
слесарная „ „	28,50	„	„

Оборудованіе механической мастерской составляютъ:
3 колесно-токарныхъ станка, изъ нихъ одинъ для обточки паровозныхъ колесъ и два вагонныхъ и тендерныхъ,
8 токарныхъ,
3 сверлильныхъ, изъ которыхъ одинъ двойной,
3 строгальныхъ,
1 болторѣзный,
2 точильныхъ,
1 токарный для дерева,
1 размѣточная плита для котельныхъ работъ.

Возлѣ мастерской установлены: станокъ для очистки дымогарныхъ трубъ, прессъ для испытанія ихъ, станокъ для испытанія тяговыхъ приборовъ и круглая пила для дерева.

Станки механической приводятся въ движеніе 10-тисильной паровой машиной и керосиновымъ двигателемъ въ столько же силъ; паръ доставляется двумя Корнвалійскими котлами въ 18,92 и 14,53 кв. метр. поверхностью нагрѣва. Отъ этихъ же котловъ производится заправка паровозовъ и работаетъ паровой молотъ.

Въ непродолжительномъ времени паровая машина и керосиновый двигатель будутъ замѣнены однимъ двигателемъ Дизеля, уже заказаннымъ.

Въ кузницѣ, кромѣ парового молота въ $^1/_{10}$ тн., установлено 4 кузнечныхъ горна на 5 огней и два мѣдницкихъ горна.

За неимѣніемъ мѣста въ кузницѣ, близъ нея, подъ навѣсомъ, установлены 2 трубоварныхъ горна, 1 горнъ для котельщиковъ, одинъ мѣдницкій и 1 плавильный.

Горны раздуваются двумя вентиляторами.

Во всемъ депо имѣется 66 слесарныхъ тисковъ, изъ которыхъ

часть установлена въ паровозномъ сараѣ, а остальные—въ слесарномъ отдѣленіи.

Участковыя мастерскія исполняютъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ, нефтекачекъ и опрѣснителя.

Для подъемки паровозовъ служатъ 2 комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ въ депо имѣются: одинъ станокъ для растопки цилиндровъ, одинъ для обточки пальцевъ кривошиповъ и одинъ для обточки шеекъ вагонныхъ осей, дыропробивной прессъ, повѣрочная плита, 3 переносныхъ горна, 3 краскотерки, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для пробы котловъ.

Для очистки пассажирскихъ вагоновъ отъ пыли имѣется ручной переносный пылевсасыватель. Въ настоящее время проектируется *) для этой цѣли устройство пневматической станціи, которая будетъ доставлять помощью компрессора сжатый воздухъ къ соотвѣтствующимъ мѣстамъ пути, гдѣ производится очистка вагоновъ. Отъ этого же компрессора будутъ работать пневматическіе инструменты при котельныхъ работахъ.

Вблизи механической мастерской устроенъ сарай для ремонта вагоновъ, площадью въ 160 кв. саж. съ двумя путями, длиной каждый въ 26,66 саж. Здѣсь установлены 8 столярныхъ верстаковъ.

Протяженіе путей, обслуживающихъ депо, составляетъ 850 пог. саж.

Паровозный сарай, мастерскія и территоріи освѣщаются частью электричествомъ, частью керосиновыми лампами.

Отопленія въ паровозномъ сараѣ и въ мастерскихъ нѣтъ.

Производительность Красноводскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за три послѣдніе года выразилась слѣдующими цифрами:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено изъ средняго ремонта	20	16	21

*) Кредитъ разрѣшенъ по смѣтѣ на 1910 годъ.

Пассажирскихъ вагоновъ выпущено въ годъ:

	1907 г.	1908 г.	1909 г.
Изъ средняго ремонта	1	—	1
Изъ срочнаго осмотра	87	104	173
Изъ текущаго ремонта и ревизіи	3.528	3.534	3.959

Товарныхъ вагоновъ выпущено въ годъ:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Изъ срочнаго осмотра	493	358	446
Изъ текущаго ремонта и ревизіи .	6.002	7.484	7.903

Въ вѣдѣніи начальника 1-го участка находится нефтекачка, оборудованная паровымъ насосомъ, перекачивающимъ нефть изъ сливныхъ резервуаровъ въ запасные резервуары. Насосъ питается паромъ изъ котловъ мастерскихъ.

Къ 1 участку относится *оборотное депо Джебелъ*, состоящее изъ прямоугольнаго деревяннаго сарая на два паровоза и вѣернаго зданія на 6 паровозовъ.

При вѣерномъ зданіи имѣется 6 тупиковъ для стоянки паровозовъ. Зданіе и тупики обслуживаются поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 55 футъ 10 дюймовъ.

Оборудованіе депо составляютъ: паровой котелъ для заправки паровозовъ, поверхностью нагрѣва въ 9,3 кв. м.; ножной токарный станокъ; ручной сверлильный и одинъ переносный горнъ. При депо имѣется нефтекачка, оборудованная паровымъ насосомъ и котломъ въ 6,5 кв. м. поверхностью нагрѣва.

Въ вѣдѣніи начальника 1 участка находятся два Красноводскихъ опрѣснителя и Джебельскій водоочиститель, переданные сл. тяги изъ сл. пути въ 1909 г.

Въ Красноводскѣ одинъ опрѣснитель, старой системы Ягна, установленъ болѣе 20 лѣтъ назадъ и работалъ до 1908 года, когда былъ окончательно закрытъ для постоянной работы, вслѣдствіе

невыгодности его эксплоатаціи: подвозка прѣсной воды обходилась дешевле, чѣмъ опрѣсненіе морской; опрѣснитель этотъ поддерживается въ порядкѣ на случай мобилизаціи.

Другой опрѣснитель, системы Роберта Круга, установленный въ 1905 году и въ 1907 году перешедшій въ вѣдѣніе сл. тяги, даетъ хорошіе результаты.

Наибольшая суточная производительность за 1909 годъ была 18 куб. саж.

На 1 куб. саж. опрѣсненной воды расходуется, въ среднемъ, 12,6 пудовъ нефтяныхъ остатковъ.

Стоимость 1 куб. саж. опрѣсненной воды за первую половину 1910 г. составляетъ 7 р. 50 к. Жесткость до опрѣсненія—279 нѣмецкихъ градусовъ, а послѣ опрѣсненія—около 1°.

При питаніи паровозныхъ котловъ исключительно опрѣсненной водой пробѣгъ между промывками увеличивается съ 600 до 4000 верстъ, течи дымогарныхъ трубъ не бываетъ, количество котельныхъ работъ сильно уменьшается.

Опрѣснитель состоитъ изъ: 1) трехъ Корнвалійскихъ паровыхъ котловъ, поверхностью нагрѣва въ 640 кв. фут. каждый, 2) семи испарителей, общей поверхностью испаренія въ 256000 кв. фут. 3) восьми подогрѣвателей и 4) одного трубчатаго и четырехъ пластинчатыхъ холодильниковъ, общей поверхностью конденсаціи въ 1100 кв. фут.

Для питанія паровыхъ котловъ служитъ калифорнскій приводной насосъ, а для полученія разрѣженія въ холодильникѣ—центробѣжный насосъ. Оба насоса приводятся въ движеніе нефтянымъ двигателемъ Дизеля въ 10 силъ.

Въ Джебелѣ установленъ водоочиститель системы Гинзбурга, въ которомъ вода очищается известью и содой. Максимальная производительность его—27 куб. саж. въ сутки, а средняя суточная—16 куб. саж.

Вода, подлежащая очисткѣ, имѣетъ жесткость до 23 нѣмецкихъ градусовъ; послѣ очистки жесткость понижается до 5—8°.

Стоимость очищенія 1 куб. саж. воды обходится, въ среднемъ, отъ 75 коп. до 1 р. 20 к.

На ст. Красноводскъ имѣется паровая водокачка, находящаяся въ вѣдѣніи 1-го участка сл. тяги.

На 1911 г. управленіемъ Средне-Азіатской ж. д. испрашивается кредитъ въ 20.100 руб. на продолженіе работъ по устройству двойного оборудованія водонефтекачки на ст. Красноводскъ.

Водонефтекачка работаетъ круглыя сутки, перекачивая нынѣ въ годъ не менѣе 9 милл. пудовъ нефти, и подаетъ морскую воду въ водонапорный бакъ для опрѣсненія ея. Существующіе котлы и насосы, работающіе съ давленіемъ до 2 атмосферъ, не отвѣчаютъ настоящей потребности и требуютъ очень большихъ

расходовъ на топливо и ремонтъ. Полная стоимость работъ по оборудованію водонефтекачки исчислена въ 54.000 руб., составляющихся изъ стоимости установки двухъ нефтяныхъ двигателей по 35 силъ (22.000 руб.), двухъ насосовъ для подачи 9.000 ведеръ воды въ часъ противъ давленія 10 атмосферъ (12.000 руб.), двухъ насосовъ для подачи въ часъ 4.500 ведеръ нефтяныхъ остатковъ, съ принадлежностями (8.000 руб.), трубопровода (5.000 руб.), устройства фундаментовъ, установки бака для нефти, холодильниковъ, трансмиссіи, подъемной телѣжки (7.000 руб.). Въ счетъ потребной суммы по смѣтамъ предшествовавшихъ лѣтъ имѣется 33.500 руб. и испрашивается 20.100 рублей.

Управленіемъ Средне-Азіатской ж. д. было сообщено, что въ настоящее время на ст. Красноводскъ имѣется путепроводъ, который, по проекту, предполагалось сдѣлать съ двумя въѣздами на него со стороны пристаней и съ грузовой территоріи станціи, во избѣжаніе слишкомъ длинныхъ объѣздовъ при наличіи одного только въѣзда. При устройствѣ путепровода одинъ въѣздъ былъ осуществленъ за счетъ ассигнованій на развитіе ст. Красноводскъ (§ 31, ст. 1 смѣт. 1905 г.), другой же въѣздъ за недостаточностью ассигнованія былъ только начатъ, но не конченъ; такимъ образомъ, чтобы попасть въ настоящее время съ разныхъ частей станціи къ одному только въѣзду на путепроводъ, приходится пересѣкать нѣсколько путей переѣздами въ одномъ уровнѣ съ рельсами, другими словами, путепроводъ заставляетъ дѣлать какъ разъ то, во избѣжаніе чего онъ устроенъ.

Устройство второго въѣзда исчисляется въ суммѣ 21.700 р.

На 1911 годъ управленіемъ Средне-Азіатской ж. д. испрашивается кредитъ въ 35.000 руб. на приступъ къ работамъ подъ приспособленіе подъ жилыя помѣщенія зданій бывшей Туркестанской желѣзнодорожной бригады на ст. Красноводскъ и Самаркандъ.

Въ настоящее время служащимъ на ст. Красноводскъ уплачивается квартирныхъ денегъ по размѣру недостающихъ квартиръ, общею площадью въ 727 кв. саж.

Всего освободилось помѣщеній, которыя можно приспособить подъ квартиры и службы на ст. Красноводскъ: подъ квартиры—340 кв. саж., подъ службы—114 кв. саж.

Необходимость отпуска настоящаго кредита признана Подкомиссіей по отношенію ст. Красноводскъ, о станціи же Самаркандъ будетъ сказано ниже.

По осмотрѣ ст. Красноводскъ, Подкомиссія служебнымъ поѣздомъ отбыла въ Асхабадъ, при чемъ участокъ Красноводскъ—Асхабадъ, вслѣдствіе поздняго времени, былъ пройденъ безъ осмотра.

*

Ст. Асхабадъ.

1-го октября въ 8 час. 17 мин. утра, Подкомиссія прибыла на ст. Асхабадъ и приступила къ ея осмотру.

Пассажирское зданіе—довольно тѣсное, и не соотвѣтствуетъ размѣрамъ пассажирскаго движенія, въ особенности залъ I и II кл.

Пристраивается «парадная» комната.

Съ вокзала Подкомиссія прослѣдовала въ контору дежурнаго по станціи, расположенную отдѣльно отъ вокзала.

Затѣмъ, былъ осмотрѣнъ товарный дворъ и пакгаузы.

Ст. Асхабадъ пропускала слѣдующее количество паръ поѣздовъ (въ среднемъ за годъ):

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пасс.	Товарн.	Всего.	Пасс.	Товарн.	Всего.
Въ 1908 г.	2,25	4	6,25	2,25	7	9,25
„ 1909 „	3	3	6	3	7	10

Путей на станціи имѣется 14, протяженіемъ 4,923 версты.

Вагонооборотъ ст. Асхабадъ выразился:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г
отправлено со станціи.	28.005	39.948
прибыло на станцію	28.006	40.435

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣлилось:

	Въ 1908 г.	Въ1 909 г.
поѣздами большой скорости и воинскими . . .	1.634	2.392
поѣздами малой скорости	3.515	3.081

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1908—1909 г. на участкѣ дороги Кизылъ-Арватъ-Асхабадъ предусмотрѣно 10 товарныхъ поѣздовъ съ 340 вагонами и на участкѣ Асхабадъ-Душакъ 12 товарныхъ поѣздовъ съ 392 вагонами.

Грузовый оборотъ ст. Асхабадъ выразился:

	Пудовъ:	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	2.126.663	2.318.387
перегружено	464	464
выгружено	5.345.177	5.304.335
Итого . . .	7.472.304	7.623.186

Ростъ перевозки по всей дорогѣ въ 1908 г. (65.853.809 пуд.), по сравненію съ 1907 годомъ (62.911.755 пуд.), опредѣлился въ 4,7%, а въ 1909 г. (70.645.537 пуд.) по сравненію съ 1908 г. на 7,3% и съ 1907 г. на 11,7%, что даетъ, въ среднемъ, на годъ 6,0%. Слѣдовательно, исходя изъ этого расчета, можно предполагать, что размѣръ работы дороги въ періодъ 1910 г. и 1911 г. увеличится на 12%, что соотвѣтственно увеличитъ и число поѣздовъ малой скорости.

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Асхабадъ, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

Въ 1905 году	78	вагоновъ
„ 1906 „	121	„
„ 1907 „	116	„
„ 1908 „	55	„
„ 1909 „	48	„

Въ среднемъ, за трехлѣтіе 73 вагона.

Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе. . . .	219 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	30 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	90 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1 января 1910 года постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	657,80 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	84 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	573,80 кв. с.

При пакгаузѣ для грузовъ большой скорости и багажа устроено помѣщеніе архива ж. д.; у пакгауза строится крытая платформа.

Товарная контора занимаетъ помѣщеніе бывшаго воинскаго зданія; помѣщеніе—хорошее и вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала въ квартиру смотрителя погрузного двора, которая занимаетъ вполнѣ достаточное помѣщеніе, и черезъ станціонные пути перешла въ депо.

На ст. Асхабадъ имѣется основное депо третьяго участка; къ нему приписано 72 паровоза, изъ которыхъ 14—пассажирскихъ (1—3—0), 3 товаро-пассажирскихъ (1—2—0), 13 товарныхъ трехосныхъ и 42 товарныхъ четырехосныхъ.

Паровозами 3 участка обслуживаются пассажирскіе поѣзда до ст. Казанджикъ (274 вер.) и до ст. Душакъ (160 вер.), а товарные—до ст. Кизылъ-Арватъ (205 вер.) и до ст. Душакъ.

Паровозное зданіе въ Асхабадѣ вѣернаго типа съ 13 стойлами, служащими для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ. Боковыя и заднія стѣны зданія—кирпичныя, передняя же состоитъ изъ желѣзныхъ круглыхъ съ ребрами колоннъ, соединенныхъ по верху желѣзной фермой. Къ колоннамъ непосредственно прикрѣплены навѣсы для воротъ.

Колонны опираются чугунными башмаками на чугунныя же пяты съ сферической поверхностью тренія. Ворота состоятъ изъ желѣзной рамы, обшитой волнистымъ желѣзомъ. Стропила—желѣзныя, лежатъ однимъ концомъ на кирпичной стѣнѣ, а другимъ на колоннахъ; крыша—двускатная, желѣзная и подшита деревомъ; окна имѣются въ задней стѣнѣ противъ стойлъ и надъ воротами; послѣднія образуются застекленной желѣзной фермой, соединяющей колонны. Окна—узки, закопчены, и слабо выполняютъ свое прямое назначеніе. Надъ каждымъ стойломъ по одной вытяжной трубѣ съ постояннымъ воронкообразнымъ колпакомъ.

Длина стойлъ—9,5 саж.; наименьшеее разстояніе между ними—2 саж.; высота стѣнъ зданія—3 саж.

Зданіе обслуживается поворотнымъ кругомъ системы Селлерса, діаметромъ въ 55 фут. 10 дюймовъ, такъ что четырехосные паровозы съ такими же тендерами нельзя на немъ поворачивать.

Въ непродолжительномъ времени этотъ кругъ будетъ замѣненъ другимъ—въ 63 фута, установленнымъ теперь среди станціонныхъ путей.

Большинство паровозовъ не помѣщается въ зданіи и они установлены на открытыхъ путяхъ, гдѣ и производится текущій ремонтъ и промывка. Какъ въ зданіи, такъ и вдоль этихъ путей уложены водопроводная сѣть для промывки и паропроводная для заправки. Въ зданіи промывочные и заправочные краны установлены между каждыми двумя стойлами. Всѣхъ промывательныхъ крановъ 20. Промывка паровозовъ, за недостаточностью напора въ водопроводной сѣти, производится при помощи насоса Вортингтона. Насосъ установленъ въ особомъ зданіи близъ депо; здѣсь же стоитъ старый паровозный котелъ, который доставляетъ паръ для насоса и для заправки паровозовъ.

Къ парвозному зданію примыкаетъ пристройка, въ которой

помѣщается инструментальная и комната для дежурныхъ при депо и нарядчика бригады.

У зданія, подъ деревяннымъ навѣсомъ, установлены кузнечный и мѣдницкій горны, раздуваемые ручнымъ вентиляторомъ.

Вблизи зданія расположенъ колесный паркъ, обслуживаемый трехтоннымъ поворотнымъ краномъ на постоянномъ фундаментѣ.

Для средняго и большого текущаго ремонта паровозовъ имѣется особая мастерская, расположенная въ разстояніи около 170 саженей отъ паровознаго зданія. Мастерская представляетъ одинъ большой корпусъ, площадью въ 303,33 кв. саж., изъ которыхъ:

сборная занимаетъ	131,75	кв. саж.
механическая	131,75	„ „
инструментальная	10,62	„ „
кузница и мѣдницкая . . .	34,80	„ „

Сборная—прямоугольная, длиною въ 15,5 саж. и шириною въ 8,5 саж., съ тремя продольными путями, перекрыта кирпичными сводами, освѣщается только боковыми окнами. При стоящихъ на всѣхъ трехъ путяхъ паровозахъ работать темно и тѣсно, вслѣдствіе чего всѣхъ путей, обыкновенно, не занимаютъ, и часть паровозовъ ремонтируется на дворѣ.

Оборудованіе механической составляютъ слѣдующіе станки:
1 колесно-токарный для колесъ, діаметромъ въ 1700 м/м.,
12 токарныхъ,
4 сверлильныхъ, изъ которыхъ одинъ двойной,
3 строгальныхъ,
1 болторѣзный,
1 наждачный для заточки американскихъ сверлъ,
2 точильныхъ.

Станки приводятся въ движеніе нефтянымъ двигателемъ Дизеля въ 35 силъ, установленнымъ въ отдѣленіи механической.

Въ кузницѣ установлены 3 кузнечныхъ одноогневыхъ горна, 5 мѣдницкихъ и паровой молотъ въ $^1/_{10}$ тон.

Паровой молотъ будетъ замѣненъ фрикціоннымъ пневматическимъ молотомъ, уже заказаннымъ.

У кузницы, подъ навѣсомъ, расположены 1 мѣдноплавильный горнъ, 1 котельный и 2 трубоварныхъ.

Нѣсколько подальше, у механической, стоитъ станокъ для очистки дымогарныхъ трубъ отъ накипи и прессъ для испытанія трубъ.

Горны получаютъ дутье отъ вентилятора Шиле, установленнаго въ механической.

Подъ навѣсомъ у механической, по другую сторону отъ горновъ, стоящихъ на дворѣ, установлена круглая пила для дерева.

Къ инструментальной примыкаетъ короткой стороной вагонная мастерская съ двумя путями, длиною въ 10,83 саж. для ремонта вагоновъ и отдѣленіемъ въ 30 кв. саж. для столярныхъ и обойныхъ работъ. Общая площадь вагонной мастерской—92 кв. саж.

Участковыя мастерскія исполняютъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ, по ремонту водокачекъ, нефтекачекъ и ледодѣлки. Для подъемки паровозовъ служатъ 3 комплекта подъемныхъ козелъ Беккера; другихъ подъемныхъ механизмовъ для облегченія ремонта не имѣется.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются: одинъ станокъ для фрезированія золотниковыхъ лицъ, станокъ для обточки шеекъ вагонныхъ осей, дыропробивной прессъ, 2 провѣрочныя плиты, 4 переносныхъ горна, 3 вентилятора, 17 труборѣзовъ, приборъ для пробы манометровъ, прессъ для испытанія котловъ, 2 краскотерки.

Тисковъ слесарныхъ съ верстаками—113, столярныхъ верстаковъ—10.

Для очистки пассажирскихъ вагоновъ имѣется переносный ручной пылевысасывающій аппаратъ «Атомъ».

Зданія и территорія депо освѣщаются керосино-калильными фонарями; зданія отапливаются печами.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо,—1200 пог. саж.

Производительность Асхабадскаго депо въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе 3 года была слѣдующая:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено:			
Изъ средняго ремонта	26	29	24
Пассажирскихъ вагоновъ:			
Изъ средняго и большого ремонта.	3	3	3
Изъ срочнаго осмотра	41	2	34
Изъ текущаго ремонта, ревизіи и проч.	301	449	333
Товарныхъ вагоновъ:			
Изъ средняго и большого ремонта.	15	7	—
Изъ срочнаго осмотра	112	1	50
Изъ текущаго ремонта, ревизіи и и проч.	370	1000	1447

При депо имѣется нефтекачка, оборудованная паровымъ котломъ, поверхностью нагрѣва въ 7,53 кв. метр., и паровымъ насосомъ, подающимъ нефть изъ сливныхъ чановъ въ запасные резервуары.

Въ вѣдѣніи начальника III-го участка находятся *ледодѣлка* и *станція ацетиленоваго освѣщенія,* находящіяся на ст. Асхабадъ. Онѣ помѣщаются въ одномъ зданіи и обслуживаются керосиновымъ двигателемъ въ 16 силъ.

Приборы станціи ацетиленоваго освѣщенія по способу «Acetylene dissous» составляютъ: 1) генераторъ, въ которомъ изъ карбида-кальція получается ацетиленъ, 2) газгольдеръ, въ которомъ собирается полученный въ генераторѣ ацетиленъ, 3) два осушителя и очиститель, черезъ которые проходитъ газъ изъ газгольдера до поступленія въ компрессоръ, и 4) компрессоръ, нагнетающій ацетиленъ въ балоны, наполненные пористой массой, пропитанной ацетономъ, который растворяетъ ацетиленъ, благодаря чему балоны обладаютъ большой газоемкостью.

Ацетиленомъ освѣщается нѣсколько служебныхъ вагоновъ и пассажирскіе паровозы депо Асхабадъ.

Оборудованіе ледодѣлки, работающей по способу Пикте, состоитъ, помимо вышеуказаннаго керосиноваго двигателя, изъ: 1) приводной машины (всасывающаго и нагнетательнаго насоса), которая заставляетъ циркулировать сѣрнистый ангидритъ въ системѣ трубъ (рефригерѣ) ледодѣлательной ванны, 2) водяного конденсатора, черезъ который проходитъ сѣрнистый ангидритъ до поступленія въ ванну, 3) ванны съ 90 гнѣздами для формъ и 4) приводной турбины, заставляющей циркулировать воду въ ваннѣ.

Производительность ледодѣлки—90 пудовъ льда въ день. Пудъ льда обходился въ 1910 году, въ среднемъ, около 24 коп.

Къ третьему участку причислено оборотное депо Душакъ, представляющее кирпичное четырехугольное зданіе, длиною въ 27 саж., съ двумя путями, могущими вмѣстить 6 паровозовъ.

Депо обслуживается поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 55 футъ 10 дюймовъ. Кромѣ того, для поворачиванія паровозовъ имѣется треугольникъ.

Изъ станковъ въ депо имѣются—одинъ ножной токарный и одинъ ручной сверлильный.

Для заправки паровозовъ служитъ паровой котелъ, поверхностью нагрѣва въ 10,32 кв. м.; отъ этого же котла работаетъ насосъ нефтекачки.

При ст. Асхабадъ имѣется паровая водокачка.

При осмотрѣ мастерскихъ было выяснено, что мастерскія развитія не требуютъ.

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила контору начальника отдѣле-

нія сл. движенія, расположенную недалеко отъ пассажирскаго зданія.

Здѣсь Подкомиссія знакомилась съ работой отдѣленія и просматривала книгу наряда и нѣкоторые журналы.

Недалеко отъ конторы сл. движенія находится домъ, въ которомъ расположены дежурныя кондукторовъ на 16 кроватей для младшихъ кондукторовъ и 6 для главныхъ; зданіе вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію.

Изъ дежурной Подкомиссія прослѣдовала въ пріемный покой, занимающій хорошее, цѣлесообразно устроенное помѣщеніе.

Въ цѣляхъ сокращенія расходовъ по найму помѣщеній для управленія дороги, на 1911 годъ, управленіемъ Средне-Азіатской ж. д. испрашивается на начало работъ по приспособленію освобожденныхъ Туркестанской ж. д. бригадой въ Асхабадѣ помѣщеній подъ управленія службъ и отдѣловъ дороги, помѣщающихся въ наемныхъ зданіяхъ—25.000 рублей.

Въ настоящее время за наемныя помѣщенія уплачивается 16.530 руб. въ годъ, между тѣмъ, какъ приспособленіе 744 кв. с. освобожденныхъ помѣщеній будетъ стоить 45.000 рублей.

Подкомиссія признала отпускъ кредита необходимымъ.

1 и 2 октября въ помѣщеніи управленія дороги происходили засѣданія Подкомиссіи и представителей дороги; журналы этихъ засѣданій приведены отдѣльно.

2-го октября, въ 6 час. 40 мин. вечера, Подкомиссія отбыла со ст. Асхабадъ для обслѣдованія Средне-Азіатской ж. д. при чемъ участокъ до ст. Мервъ за позднимъ временемъ былъ пройденъ безъ осмотра.

Къ ст. Мервъ примыкаетъ Кушкинская вѣтвь, и Подкомиссія отбыла по этой вѣтви въ Кушку, имѣя первую остановку на ст. Султанъ-Бентъ, куда прибыла 3-го октября въ 4 ч. 40 мин. утра.

Ст. Султанъ-Бентъ—совершенно незначительная по своей работѣ, и осмотра ея Подкомиссія не производила, остановка же на этой станціи была сдѣлана вслѣдствіе того, что отсюда Подкомиссія въ экипажахъ прослѣдовала въ Царское Мургабское имѣніе съ цѣлью ознакомиться съ производимыми здѣсь въ большомъ масштабѣ работами по орошенію почвы, для каковой цѣли устроена извѣстная плотина съ турбиной для отвода воды на поля и т. д.

Стоимость произведенныхъ работъ и механическаго оборудованія по свѣдѣніямъ, полученнымъ на мѣстѣ, достигаетъ 3½ милліоновъ руб.

Затѣмъ, Подкомиссія возвратилась на ст. Султанъ-Бентъ и въ 7 час. 5 мин. отбыла по направленію къ ст. Кушка.

Въ 8 час. 3 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Имамъ-Баба.

Ст. Имамъ-Баба.

Грузовой оборотъ ст. Имамъ-Баба:

	Пудовъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	148.582	97.967
перегружено	2.250	729
выгружено	122.888	93.815
Итого . .	273.720	192.511

Ст. Имамъ-Баба имѣетъ три пути, протяженіемъ 1,322 версты.

Вагонооборотъ станціи:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
прибыло	288 вагон.	204 вагона
отправлено	285 „	193 „

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣляется:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздами большой скорости и воинскими . .	402	720
поѣздами малой скорости	870	966

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ помѣщеніяхъ ст. Имамъ-Баба, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 годъ	31 ваг.
1906 „	14 „
1907 „	15 „
1908 „	6 „
1909 „	9 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе—10 ваг.

Занятая грузами площадь станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	30 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	8 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	24 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-е января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	6 „ „

Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	12 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	6 „ „
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ	24 „ „

Потребность въ дополнительныхъ переносныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ въ періоды наибольшаго ввоза 6 кв. саж.

На ст. Имамъ-Баба производится удлиненіе станціонныхъ путей для воинскихъ цѣлей.

Пассажирское зданіе—каменное, небольшое, но вполнѣ достаточное.

При просмотрѣ жалобной книги оказалось, что послѣдняя жалоба относится къ 1906 году; резолюція на нее имѣется.

На станціонныхъ путяхъ находятся порожніе товарные вагоны, стоящіе давно.

Слѣдуя со ст. Имамъ-Баба на ст. Кушка, Подкомиссія установила весьма неудовлетворительное устройство пути.

Балласта почти нѣтъ, мѣстами—полотно недостаточной ширины (2,20).

Начальникъ сл. пути объяснилъ, что балласта не имѣлось и при постройкѣ.

Особенное вниманіе въ этомъ отношеніи обращалъ на себя путь на 2-мъ участкѣ сл. пути.

Въ 9 час. 2 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Сары-Язы.

Ст. Сары-Язы. Грузовой оборотъ ст. Сары-Язы таковъ:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи . . .	13.157 пуд.	61.264 пуд.
перегружено	—	3.261 „
выгружено	301.990 „	290.710 „
Итого . .	315.147 пуд.	355.235 пуд.

Станція имѣетъ 6 путей, протяженіемъ 2,771 вер.

Вагонооборотъ станціи:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
прибыло на станцію . .	862 ваг.	2.708 ваг.
отправлено со станціи .	860 „	2.957 „

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣляется:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздами большой скорости и воинскими . .	402	720
поѣздами малой скорости	870	966

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Сары-Язы, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	2 ваг.
1906 „	1 „
1907 „	1 „
1908 „	2 „
1909 „	2 „

Пасажирское зданіе—каменное, небольшихъ размѣровъ, но достаточное.

Отъ пассажирскаго зданія Подкомиссія прослѣдовала въ оборотное депо.

Оборотное депо Сары-Язы находится въ вѣдѣніи 90-го участка тяги и приписано къ коренному депо Кушка.

Въ составъ обортнаго депо Сары-Язы входятъ: 1) прямоугольное паровозное зданіе, площадью въ 85 кв. саж. съ двумя путями на 4 стойла, 2) мастерская, площадью въ 20 кв. саж., оборудованная сверлильнымъ станкомъ ручнымъ и горнымъ и 3) нефтекачка съ паровымъ котломъ Ляшапеля, поверхностью нагрѣва въ 4 кв. м., и насосомъ.

Для поворачиванія паровозовъ служитъ поворотный кругъ, діаметромъ въ 55 фут. 10 дюйм.

При ст. Сары-Язы имѣется паровая водокачка.

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила домъ, отведенный подъ пріемный покой, но пріемному покою удѣлена, собственно, одна небольшая комната, остальное же помѣщеніе въ 2 комнаты и кухня заняты квартирой фельдшера.

Помѣщеніе пріемнаго покоя — совершенно неудовлетворительно.

Отсюда Подкомиссія направилась къ жилому дому для телеграфистовъ: квартира каждаго состоитъ изъ комнаты и кухни; квартира начальника станціи занимаетъ двѣ комнаты и кухню.

Помѣщенія эти при постройкѣ предназначались для желѣзнодорожнаго баталіона, но за его переводомъ отсюда были утилизированы подъ квартиры служащихъ. Жилые дома, приличные снаружи, совершенно не соотвѣтствуютъ своему назначенію внутри.

Всѣхъ жилыхъ помѣщеній на ст. Сары-Язы имѣется 126,08 кв. саж.; число служащихъ—34 челов., для которыхъ, по положенію, необходимо имѣть 174,70 кв. саж.; такимъ образомъ, не хватаетъ 48,62 кв. саж.

По осмотрѣ жилыхъ помѣщеній, Подкомиссія отбыла со ст. Сары-Язы.

При прослѣдованіи Подкомиссіи черезъ ст. Ташъ-Кепри, начальникъ дороги отмѣтилъ необходимость проведенія вѣтви отъ ст. Ташъ - Кепри къ мѣстечку Тахта-Базаръ, крупному торговому пункту.

По возникшему вопросу о водоснабженіи Кушкинской вѣтки, а также и вообще Средне-Азіатской ж. д., начальникъ дороги высказалъ пожеланіе сдѣлать опыты полученія артезіанской воды буреніемъ скважинъ, на что требуется кредитъ 100—150 тыс. руб., каковой кредитъ, по мнѣнію Предсѣдателя Подкомиссіи, необходимо отпустить.

Въ 1 час. 30 мин. дня, Подкомиссія прибыла на ст. Кушка, гдѣ была встрѣчена комендантомъ крѣпости и другими начальствующими лицами.

Ст. Кушка. Ст. Кушка, являясь конечнымъ пунктомъ Мургабской вѣтви, принимаетъ и отправляетъ, въ среднемъ, за годъ слѣдующее количество исключительно товаро-пассажирскихъ поѣздовъ: въ 1908 году—2 пары и въ 1909 году—1,14 пары; имѣетъ 11 путей, протяженіемъ 4,860 вер.

Грузооборотъ ея выражается:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи .	492.702 пуд.	344.330 пуд.
выгружено „ „ .	937.881 „	636.537 „
Итого.	1.430.583 пуд.	980.867 пуд.

Вагонооборотъ:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи . .	7.206	9.763
прибыло на станцію . . .	7.201	9.845

Движеніе поѣздовъ выражается:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздами большой скорости и воинскихъ .	402	720
поѣздами малой скорости	870	966

Количество вагоновъ груза, находившагося на станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Кушка, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	75 ваг.
1906 „	104 „
1907 „	74 „
1908 „	13 „
1909 „	14 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	34 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	102 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ среднемъ въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	4 ваг.
Площадь, необходимая для складовъ наибольшаго ввоза	12 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1 января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	255,4 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	33 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	222,40 кв. саж.

Отсюда Подкомиссія прослѣдовала къ ряду жилыхъ домовъ и осмотрѣла нѣсколько квартиръ.

Квартира начальника станціи, состоитъ изъ 3 комнатъ, передней и кухни; особыхъ замѣчаній Подкомиссіи она не вызвала.

Пріемный покой занимаетъ одноэтажный каменный домъ.

Система расположенія комнатъ пріемнаго покоя—корридорная. При пріемномъ покоѣ имѣются двѣ не дѣйствующія ванны. При осмотрѣ пріемнаго покоя всѣ палаты были пусты, и Подкомиссія пришла къ заключенію, что помѣщеніе пріемнаго покоя слѣдовало бы утилизировать подъ жилье.

Квартира доктора занимаетъ отдѣльный, довольно большой

и очень хорошій, домъ въ 5 комнатъ, съ отдѣльной каменной кухней и др. службами во дворѣ.

Отсюда Подкомиссія направилась въ контору участка сл. тяги.

Помѣщеніе конторы—вполнѣ достаточное, и никакихъ замѣчаній не вызывало.

Далѣе, Подкомиссія посѣтила глинобитные бараки для ремонтныхъ рабочихъ. Бараки эти тѣсны, душны и темны.

При баракахъ имѣется домъ для дорожнаго мастера, состоящій изъ 4 комнатъ съ кухней;—помѣщеніе очень хорошее. Въ этомъ же домѣ отведена одна комната старшему рабочему.

Площадь всѣхъ жилыхъ помѣщеній на станціи Кушка—473,26 кв. саж.; служащихъ на станціи 137 чел., для коихъ, по положенію, необходимо имѣть 552,12 кв. саж., слѣдовательно, не достаетъ—78,86 кв. саж. жилыхъ помѣщеній. Въ числѣ 137 чел. служащихъ—51 человѣкъ не имѣютъ права на казенную квартиру, но занимаютъ 195,64 кв. саж. за невозможностью найти частныя квартиры.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ депо.

На ст. Кушка имѣется основное депо 9 уч. Къ нему приписано 8 паровозовъ, изъ которыхъ 7 товарныхъ трехосныхъ и 1 танковый.

Паровозами 9 участка обслуживаются пассажирскіе и товарные поѣзда до ст. Сары-Язы (135 верстъ).

Паровозное зданіе въ Кушкѣ вѣернаго типа съ 6 стойлами, изъ которыхъ 4—для стоянки и промывки паровозовъ, а 2—для средняго ремонта. Длина стойлъ—7,05 саж., разстояніе между стѣнами—9,5 саж., высота стѣнъ—3,3 саж. Каждое стойло перекрыто двускатной крышей, опирающейся на стѣны и колонны. Наименьшая ширина стойла—2,34 саж. Надъ каждымъ стойломъ вытяжная труба съ постояннымъ воронкообразнымъ колпакомъ.

Каждыя три стойла отдѣлены стѣной съ арками.

Зданіе обслуживается поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 55 фут. и 10 дюйм.

Непосредственно къ вѣерному зданію примыкаетъ мастерская, площадью въ 105,79 кв. саж., состоящая изъ:

механической	въ	43,65	кв.	саж.,
кузницы	„	5,5	„	„
мѣдницкой	„	5,6	„	„
столярной	„	9,6	„	„
инструментальной	„	3,6	„	„
электрической мастерской.	„	3,7	„	„
машиннаго отдѣленія . .	„	11,2	„	„
котельнаго отдѣленія . .	„	11,1	„	„

Механическая оборудована слѣдующими станками:
5 токарными,
1 строгальнымъ,
3 сверлильными, изъ которыхъ 2 ручныхъ,
1 болтообрѣзнымъ и
1 точильнымъ.

Здѣсь же установленъ и вентиляторъ для кузницы въ 6 огней.

Станки, за исключеніемъ ручного болторѣзнаго, и вентиляторъ приводятся въ дѣйствіе отдѣльными для каждаго станка электромоторами, токъ для которыхъ доставляется динамо-машиной, мощностью въ 22 килоуатта. Динамо-машина работаетъ отъ 40-сильный паровой машины компаундъ.

Паръ машина получаетъ отъ двухъ котловъ системы Шухова, поверхностью нагрѣва въ 26 кв. метр. каждый, работающихъ поочередно.

Котлы питаются насосомъ Камерона.

Въ кузницѣ установленъ одинъ одноогневой горнъ, въ мѣдницкой—1 двухогневой и возлѣ кузницы 1 горнъ для котельщиковъ.

Для заправки паровозовъ служитъ паровой котелъ Ляшапеля, поверхностью нагрѣва въ 4,06 кв. метр.

Мастерскія исполняютъ работы по срочному и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту машинъ водокачекъ и нефтекачекъ.

Для подъемки паровозовъ имѣется одинъ комплектъ домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются слѣдующіе: электрическая сверлильная машина, размѣточная плита, краскотерка, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для пробы котловъ.

Слесарныхъ верстаковъ съ тисками 29, столярныхъ—25.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо,—300 пог. саж.

Зданія, территорія депо и станція освѣщаются электричествомъ, получаемымъ отъ машины участковыхъ мастерскихъ.

Производительность депо Кушка въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе три года выражается слѣдующими цифрами:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено:			
Изъ средняго ремонта . . .	7	7	13
Пассажирскихъ вагоновъ:			
Изъ срочнаго осмотра . . .	2	2	3

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Ревизія буксъ, текущаго ремонта и проч.	2	7	81
Товарныхъ вагоновъ:			
Изъ срочнаго осмотра . . .	13	9	50
Ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	81	226	707

Въ вѣдѣніи начальника участка находится нефтекачка, оборудованная насосомъ, работающимъ отъ электромотора.

При осмотрѣ депо и мастерскихъ Подкомиссіей было отмѣчено, что рядомъ со старымъ зданіемъ депо стоитъ недоконченное зданіе новаго депо. Стѣны выведены, крыши нѣтъ и кочегарныя ямы заросли травой и завалены мусоромъ.

Начальникъ сл. пути объяснилъ, что зданіе это стоитъ съ 1906 г. недоконченнымъ по той причинѣ, что необходимыя на постройку стойлъ средства перечислили на покрытіе эксплоатаціонныхъ расходовъ.

То же имѣетъ мѣсто и въ мастерскихъ. Зданія новыхъ мастерскихъ также безъ крышъ, съ накатникомъ вмѣсто пола, стоятъ безъ дѣйствія. По указанной ранѣе причинѣ, по заявленію начальника дороги, возбужденъ вопросъ объ исходатайствованіи кредита.

Холерный баракъ использованъ подъ квартиры служащихъ, главнымъ образомъ, слесарей, при чемъ при осмотрѣ помѣщеній было установлено, что въ комнатѣ, отведенной женатому слесарю, живущему вдвоемъ съ женой, помѣщается еще и третій человѣкъ,—холостой сторожъ. Начальникъ дороги заявилъ, что производится общее перераспредѣленіе квартиръ по дорогѣ и подобныя ненормальности будутъ устранены.

Такое распредѣленіе квартиръ нельзя признать нормальнымъ.

Затѣмъ, Подкомиссія возвратилась къ пассажирскому зданію и осмотрѣла его.

Помѣщенія для пассажировъ и служебныя помѣщенія вполнѣ достаточны.

Зданіе вокзала одноэтажное каменное высокое и свѣтлое съ хорошимъ перрономъ.

Въ ночь съ 3 на 4 октября Подкомиссія отбыла со ст. Кушка и по прибытіи на ст. Мервъ въ 5 час. утра приступила къ осмотру этой станціи.

Ст. Мервъ. Ст. Мервъ является узловою станціею по примыканію Мургабской вѣтви Средне-Азіатской ж. д. и пропускаетъ, въ среднемъ, за годъ слѣдующее число паръ поѣздовъ въ сутки.

	Пассаж. и тов.-пассаж.		Товарн.		Всего.		Въ періодъ усиленнаго движенія. Пассаж. и тов.-пассаж.		Товарн.		Всего.	
	1908	1909 г.	1908	1909 г.	1908	1909 г.	1908	1909 г.	1908	1909 г.	1908	1909 г.
По направл. на Кушку.	2	1	—	—	2	1	3	2	—	—	3	2
По главной линіи . .	2,25	3	4	3	6,25	6	2,25	3	7	7	12,25	12
Итого паръ.	4,25	4	4	3	8,25	7	5,25	5	7	7	15,25	14

Размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ обоихъ направленіяхъ Мургабской вѣтви былъ, въ среднемъ, за день:

въ 1908 г. 87
въ 1909 г. 34

Паденіе въ 1909 году размѣра передачи вагоновъ на Мургабскую вѣтвь объясняется окончаніемъ перевозки строительныхъ матеріаловъ на ст. Султанъ-Бентъ въ Государево Имѣніе для постройки плотины.

На ст. Мервъ имѣется 15 путей, протяженіемъ въ 5,503 верстъ.

Вагоно-оборотъ станціи выражается такими цифрами:

	Вагоновъ: Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи .	59.176	62.750
прибыло на станцію . .	59.164	62.932

Движеніе поѣздовъ опредѣляется:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздами большой скорости и воинскими .	2.460	3.724
поѣздами малой скорости	4.802	4.358

По максимальной пропускной способности на зимній періодъ 1908—1909 г.г. предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ со слѣдующимъ количествомъ вагоновъ:

	Товарыхъ поѣзд.	Съ числомъ вагоновъ.
отъ Мерва до Кушки	2	50
по главной линіи отъ Душака до Мерва	6	392
отъ Мерва до Учъ-Аджи	6	340

Грузооборотъ этой станціи выразился:

	Пудовъ: Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	2.262.894	2.823.170
перегружено	9.135	20.317
выгружено	4.624.811	5.258.196
Итого . .	6.896.840	8.101.683

При опредѣленномъ выше ростѣ грузовыхъ перевозокъ, движеніе къ 1912 году можетъ дойти до 10 товарныхъ паръ поѣздовъ въ сутки.

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Мервъ, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	394 ваг.
1906 „	377 „
1907 „	360 „
1908 „	80 „
1909 „	57 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	166 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	498 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	46 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	138 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1 января 1910 года постоянныхъ складочныхъ помѣщеній	829,35 „ „
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	153 „ „
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	676 „ „

Полы на крытыхъ платформахъ вымощены весьма крупными остроконечными камнями, благодаря чему мостовая не только не удобна для ходьбы, но можетъ вызывать и порчу груза.

Пассажирское зданіе построено по тому же типу, какъ и въ

Асхабадѣ, только размѣрами меньше, хотя для ст. Мервъ оно является соотвѣтственнымъ.

Дежурная осмотрщиковъ вагоновъ помѣщается въ товарномъ вагонѣ.

Помѣщеніе товарной конторы—соотвѣтственно.

Рядомъ съ товарной конторой устроена квартира стражниковъ.

Далѣе, Подкомиссія осмотрѣла депо.

На ст. Мервъ имѣется основное депо IV уч. Къ нему приписано 63 паровоза, изъ которыхъ 9 товаро-пассажирскихъ (1—2—0), 21 товарныхъ трехосныхъ и 42 товарныхъ четырехосныхъ. Паровозами этого участка обслуживаются пассажирскіе поѣзда отъ ст. Мервъ до ст. Душакъ (162 версты), товарные до ст. Душакъ и до ст. Учъ-Аджи (103 версты) и пассажирскіе и товарные поѣзда до ст. Сары-Язы (158 верстъ).

Паровозное зданіе въ Мервѣ—вѣерное на 13 стойлъ, такого же типа, какъ въ Асхабадѣ; обслуживается поворотнымъ кругомъ системы Селлерса, діаметромъ въ 63 фута.

Часть паровозовъ не вмѣщается въ зданіи и устанавливается на 8 тупиковыхъ путяхъ, расположенныхъ у зданія и сходящихся къ кругу.

Промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти безъ усиленія напора помощью насоса, для чего имѣется 9 промывательныхъ крановъ (7 въ вѣерномъ зданіи, 1—въ прямоугольномъ и 1—на дворѣ).

Для средняго и крупнаго текущаго ремонта служитъ прямоугольное зданіе, площадью въ 80,6 кв. саж. съ двумя тупиковыми путями на 4 паровоза.

Непосредственное продолженіе этого зданія составляютъ: кузница, площадью въ 53 кв. с., и столярная, площадью въ 21,10 кв. саж.

Рядомъ расположено зданіе механической, инструментальной и котловой, находящееся отъ паровознаго зданія на разстояніи 60 саж.

Механическая занимаетъ площадь въ 69,2 кв. саж., инструментальная въ 8 кв. саж. и котельная въ 22,68 саж.

Оборудованіе механической составляютъ:

1 колесно-токарный станокъ,

10 токарныхъ,

4 сверлильныхъ станка, изъ которыхъ 2 двойныхъ.

3 строгальныхъ,

1 болторѣзный,

1 точильный и

2 вентилятора для кузницы.

Возлѣ механической установленъ станокъ для чистки дымогарныхъ трубъ.

Станки работаютъ отъ двухъ паровыхъ машинъ въ 15 и 5 силъ, которыя предполагается замѣнить однимъ нефтянымъ двигателемъ, освобождающимся въ Кизылъ-Арватскихъ мастерскихъ.

Паръ для паровыхъ машинъ и заправки паровозовъ доставляется 3-мя установленными въ котловой корнвалійскими котлами, поверхностью нагрѣва въ 18,5, 13,5 и 13,5 кв. метр.

Въ кузницѣ установлены:

4 кузнечныхъ горна на 6 огней,
3 мѣдницкихъ горна на 5 огней и
паровой молотъ въ $1/2$ тн.

Возлѣ кузницы подъ навѣсомъ стоятъ 2 горна для наварки дымогарныхъ трубъ.

Между двумя зданіями мастерскихъ установленъ поворотный подъемный кранъ на 3 тн. для погрузки и выгрузки скатовъ.

Участковыя мастерскія исполняютъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту водокачекъ и нефтекачекъ.

Для подъемки паровозовъ служатъ 5 комплектовъ домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются: одинъ для расточки цилиндровъ и одинъ для обточки пальцевъ кривошиповъ, приборъ для провѣрки буксовыхъ лицъ, 2 провѣрочныхъ плиты, 8 горновъ, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для пробы котловъ и 2 краскотерки.

Слесарныхъ тисковъ—79, столярныхъ верстаковъ—5.

Кромѣ этого, въ депо имѣется прессъ для пробы дымогарныхъ трубъ и гидравлическій станокъ для испытанія тяговыхъ аппаратовъ.

Паровозныя зданія отапливаются угольными печами, а мастерская—мятымъ паромъ.

Зданія и территорія депо освѣщаются керосино-калильными фонарями.

Общая длина тракціонныхъ путей—700 пог. саж.

Производительность депо Мервъ въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе 3 года выражается слѣдующими цифрами:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено:			
изъ средняго ремонта. . . .	38	21	20
Пасажирскихъ вагоновъ:			
изъ большого и средняго ремонта.	3	—	—
изъ срочнаго ремонта. . . .	21	21	42
изъ текущаго ремонта, ревизіи и проч.	252	328	303
Товарныхъ вагоновъ:			
изъ большого и средняго ремонта.	11	2	—
изъ срочнаго осмотра. . . .	109	57	80
изъ текущаго ремонта, ревизіи и проч.	1011	883	1030

При депо имѣется нефтекачка съ паровымъ котломъ въ 6,6 метр. поверхностью нагрѣва и наносомъ, а также и паровая водокачка.

Изъ депо Подкомиссія прослѣдовала въ дежурную паровозныхъ бригадъ, разсчитанную на 16 кроватей, и въ контору участка сл. тяги; рядомъ съ конторой находится и квартира начальника участка сл. тяги.

Квартира начальника участка имѣетъ 6 комнатъ; контора—достаточная.

Отсюда Подкомиссія перешла въ школу, вмѣщающую 143 человѣка—мальчиковъ и дѣвочекъ.

Затѣмъ, осмотрѣвши дежурную кондукторовъ на 12 кроватей,—просторную и свѣтлую, Подкомиссія перешла въ пріемный покой и больницу.

Домъ, въ которомъ находится больница,—старый, полы въ неудовлетворительномъ состояніи и воздухъ тяжелый.

Въ общемъ, видно, что больница не соотвѣтствуетъ назначенію; по заявленію начальника дороги, предположено произвести приспособленіе подъ больницу одного изъ жилыхъ домовъ.

На ст. Мервъ былъ провѣренъ находившійся тамъ товарный поѣздъ № 32—сборный, слѣдующій отъ ст. Мервъ на ст. Душакъ; въ поѣздѣ оказалось 37 груженныхъ и 12 порожнихъ вагоновъ, общимъ вѣсомъ 38.235 пудовъ, при чистомъ вѣсѣ груза 17.555 пуд. ваг.

Подкомиссіей было отмѣчено, что поѣздъ составленъ не по назначенію вагоновъ, имѣетъ слишкомъ много тормозовъ и вагоны не вездѣ правильно сцѣплены; кромѣ того, была замѣчена въ поѣздѣ платформа, имѣвшая грузъ 37 пуд., поставленная между двумя вагонами, нагруженными 900 и 708 п.п.

Въ 7 час. Подкомиссія отбыла со ст. Мервъ на ст. Байрамъ-Али.

Слѣдуя по 8 участку сл. пути, Подкомиссія отмѣтила, что лежащіе здѣсь рельсы неоднообразны, а именно, 22 и 21½ фунт. въ пог. футѣ.

Устройство пути—неудовлетворительно; ящики безъ балласта, толщина его—незначительная. По объясненію начальника сл. пути, въ такомъ состояніи путь полученъ отъ постройки, а на улучшеніе его кредитовъ не дано.

Въ 8 час. 40 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Байрамъ-Али.

т. Байрамъ-Али.

Грузовой оборотъ ст. Байрамъ-Али выражается:

	Пудовъ.	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	635.753	867.043
перегружено	2.265	2.883
выгружено	1.202.680	1.130.495
Итого . .	1.840.698	2.000.423

Станція имѣетъ 3 пути, протяженіемъ въ 1,317 верстъ. Вагонооборотъ станціи:

	Вагоновъ:	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
прибыло на станцію	3968	2428
отправлено со станц.	3966	2476

Движеніе поѣздовъ опредѣляется:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздами большой скорости и воинскими	1621	2284
поѣздами малой скорости . . .	3062	2834

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Байрамъ-Али, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г. , ...	229 ваг.
1906 „	156 „
1907 „	235 „
1908 „	27 „
1909 „	26 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе . . . . . 96 ваг.

Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . . 288 кв. саж.

Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	20 ваг.
Площадь необходимая для склада наибольшаго ввоза	60 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній	257 „ „
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія .	60 „ „
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	197 „ „
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ	31 „ „

Подробнаго осмотра ст. Байрамъ-Али не было, Подкомиссія имѣла здѣсь остановку для осмотра хлопкоочистительнаго и маслобойнаго заводовъ имѣнія ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, расположенныхъ у этой станціи.

Въ 10 час. 5 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Учъ-Аджи.

Ст. Учъ-Аджи пропускаетъ, въ среднемъ, за годъ слѣдующее количество паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пассаж.	Товарн.	Всего.	Пассаж.	Товарн.	Всего
Въ 1908 г.	2,25	4	6,25	2,25	7	9,25
„ 1909 „	3	3	6	3	7	10

Путей на станціи имѣется 6, протяженіемъ въ 2,594 версты.

Вагонооборотъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Вагоновъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи	3536	1110
прибыло на станціи	3539	460

По максимальной пропускной способности на зимній періодъ 1908—1909 годовъ предусмотрѣно на уч. Мервъ—Учъ-Аджи 10 товарныхъ поѣздовъ съ 340 вагонами и на уч. Учъ-Аджи—Чарджуй тоже 10 поѣздовъ съ 340 вагонами.

Грузооборотъ выразился:

	Пудовъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909. г.
нагружено на станціи . . .	1.047.889	801.827
перегружено	463	4.099
выгружено	393.001	135.936
Итого . .	1.441.353	941.862

Движеніе поѣздовъ на этой станціи выражается:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Поѣздами большой скорости и воинскими	1.621	2.202
поѣздами малой скорости	3.062	2.899

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Учъ-Аджи, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	15 ваг.
1906 г.	3 „
1907 г.	4 „
1908 г.	6 „
1909 г.	5 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	5 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	15 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	5 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза.	15 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія .	12 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IУ и У категорій, ввозимыхъ на станцію	12 кв. саж.
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ въ сутки за пятилѣтіе	15 кв. саж.

Потребность въ дополнительныхъ, переносныхъ, складочныхъ помѣщеніяхъ для удовлетворенія потребностей наибольшаго ввоза . . . . . 12 кв. саж.

На ст. Учъ-Аджи имѣется оборотное депо, приписанное къ коренному депо Чарджуй и находящееся въ вѣдѣніи 5 участка тяги.

Оборотное депо Учъ-Аджи представляетъ вѣерное зданіе съ 6 тупиками близъ него, обслуживаемыми поворотнымъ кругомъ въ 63 фута діаметромъ. Депо оборудовано ручнымъ сверлильнымъ станкомъ, точиломъ, 2 горнами, изъ которыхъ 1 переносный, и 4 слесарными тисками.

На нефтекачкѣ паровой насосъ и котелъ, поверхностью нагрѣва въ 7,5 кв. метр.

На 5 участкѣ на ст. Учъ-Аджи въ 1904—1905 году построено два опрѣснителя: одинъ системы Ягна, а другой Чернова. Первый опрѣснитель, вслѣдствіе ошибки, происшедшей въ заданіи, былъ спроектированъ для воды жесткостью въ 96 французскихъ градусовъ, а въ дѣйствительности жесткость, измѣняясь въ различныхъ колодцахъ и увеличиваясь по мѣрѣ откачиванія, доходитъ до 300—400°. Вслѣдствіе этого, приборы опрѣснителя быстро заполняются накипью и работу приходится прекращать для очистки ихъ.

Второй опрѣснитель оказался неудовлетворительнымъ въ конструктивномъ отношеніи.

Опрѣсненіе воды въ обоихъ опрѣснителяхъ обходилось гораздо дороже, чѣмъ стоила подвозка прѣсной воды изъ Чарджуя и Мерва, поэтому опрѣснители закрыты и оставлены только на случай исключительныхъ обстоятельствъ.

Пассажирское зданіе—небольшое и очень плохое. Здѣсь же устроена въ особомъ кирпичномъ помѣщеніи большая, хорошая баня.

По осмотрѣ ст. Учъ-Аджи, Подкомиссія отбыла на ст. Чарджуй, куда и прибыла въ 1 часъ 20 мин.

Осмотръ ст. Чарджуй былъ произведенъ по возвращеніи съ пристани, куда Подкомиссія выѣзжала для осмотра мѣстъ подмывовъ р. Аму-Дарьей и способовъ борьбы съ этимъ.

Теченіе рѣки Аму-Дарьи должно быть урегулировано.

По возвращеніи Подкомиссіи съ р. Аму-Дарьи была осмотрѣна ст. Чарджуй.

Ст. Чарджуй. Ст. Чарджуй пропускаетъ, въ среднемъ, за годъ слѣдующее число паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усилен. движенія		
	Пассаж.	Товарн.	Всего	Пассаж.	Товарн.	Всего.
Въ 1908 г.	2,25	4	6,25	2,25	7	9,25
Въ 1909 г.	3	3	—	3	7	10

Путей на станціи—13 протяженіемъ въ 5,964 вер. Вагонооборотъ выразился въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Вагоновъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи . . .	33.481	35.036
прибыло на станцію	33.489	34.855

Движеніе поѣздовъ черезъ станцію опредѣлилось:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Поѣздовъ большой скорости и воинскихъ	1.649	2.299
поѣздовъ малой скорости . .	3.546	2.896

По максимальной пропускной способности на зимній періодъ 1908—1909 годовъ предусмотрѣно на участкахъ Учъ-Аджи—Чарджуй 10 товарныхъ поѣздовъ съ 340 вагонами и на участкѣ Чарджуй—Кизылъ-Тепе—10 поѣздовъ съ 220 вагонами.

Грузооборотъ станціи выразился:

	Пудовъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	2.444.928	2.606.839
перегружено	23.754	20.695
выгружено	3.636.912	3.669.753
Итого: . . .	6.105.594	6 297.287

При неуклонномъ изъ года въ годъ ростѣ грузовыхъ перевозокъ движеніе въ 1912 году можетъ довести число паръ поѣздовъ въ сутки на ст. Чарджуй, въ среднемъ, за весь годъ до 6,72. а въ періодъ усиленнаго движенія до 11,2.

Количество вагоновъ груза, находившееся въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Чарджуй, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	549	ваг.
1906 г.	388	„
1907 г.	324	„
1908 г.	87	„
1909 г.	56	„

Въ среднемъ за трехлѣтіе . . . . . 156 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . . 468 кв. с.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе . . . . . 50 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза . . . . . , ... 150 кв. с.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . . 78 кв. с.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій ввозимыхъ на станцію . . . . 184,39 кв. с.
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ . . . . . 205,71 кв. с.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній . 262,39 кв. с.

Зданіе вокзала—старое, тѣсное и темное.

Помѣщеніе пріемнаго покоя—неудовлетворительное: темное, низкое, не имѣющее вентиляціи и совершенно не приспособленное для своего назначенія.

Аптека—тоже темная.

Содержаніе больного обходится въ 38 коп.

На ст. Чарджуй имѣется основное депо V участка. Къ нему приписано 55 паровозовъ, изъ которыхъ — 4 пассажирскихъ (1—3—0), 3—товаро-пассажирскихъ (1—2—0), 44 товарныхъ трехосныхъ и 4 — танковыхъ. Паровозами этого участка обслуживаются пассажирскіе поѣзда до Мерва (228 вер.) и до Кизылъ-Тепе (153 вер.) и поѣзда Бухарской вѣтви отъ ст. Каганъ до ст. Бухара (12 вер.).

Территорія депо находится въ сторонѣ отъ станціонныхъ путей.

Паровозное зданіе въ Чарджуѣ—вѣерное на 9 стойлъ, такого же типа, какъ въ Асхабадѣ. Возлѣ зданія 6 тупиковыхъ путей для стоянки паровозовъ. Зданіе и тупики обслуживаются поворотнымъ кругомъ, діаметромъ въ 63 фута.

Промывка паровозовъ производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, для чего имѣется 8 промывательныхъ крановъ.

Мастерская расположена въ разстояніи 65 саж. отъ паро-

вознаго зданія. Она помѣщается въ одномъ П-образномъ зданіи, площадью въ 192,18 кв. саж., и состоитъ изъ:

мастерской для средняго ремонта (сборной), площадью въ	48,33	кв. саж.
кузницы, площадью въ	30,51	„ „
мѣдницкой „ „	11,34	„ „
механической „	62,4	„ „
инструментальной „	18	„ „
и машинной „	21,6	„ „

Сборная съ двумя тупиковыми путями, длиною по 8 саж., на которыхъ можетъ помѣститься 4 трехосныхъ паровоза.

Оборудованіе механической составляютъ:

1 колесно-токарный станокъ,
9 токарныхъ,
2 сверлильныхъ, изъ которыхъ 1 двойной,
2 строгальныхъ,
1 болторѣзный,
1 точильный,
1 повѣрочная плита.

Одинъ токарный станокъ, одинъ сверлильный стѣнной и точило установлены въ инструментальной. Въ ней же стоитъ и верстакъ съ приборомъ для провѣрки манометровъ.

Кузница оборудована 2-мя кузнечными нефтяными горнами на 3 огня и паровымъ молотомъ въ $^1/_{10}$ тн., а мѣдницкая 2-мя горнами на четыре огня, изъ которыхъ 3 угольныхъ и 1 нефтяной.

Подъ навѣсомъ у кузницы стоитъ 2-хъ огневой котельный горнъ, горнъ для наварки дымогарныхъ трубъ со станкомъ и котельная плита. Нѣсколько дальше расположенъ мѣдноплавильный горнъ.

Горны получаютъ дутье отъ вентилятора Шиле, установленнаго въ машинномъ отдѣленіи.

У механической безъ навѣса установленъ станокъ для чистки дымогарныхъ трубъ.

Станки и вентиляторъ приводятся въ дѣйствіе паровой машиной въ 16 силъ. Паръ для машины, молота и заправки паровозовъ доставляется 3-мя корнвалійскими паровыми котлами, поверхностью нагрѣва въ 13,5 кв. метр., установленными въ одномъ отдѣленіи съ машиною.

Мастерскія выполняютъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ, по ремонту водокачекъ и нефтекачекъ.

Для подъемки паровозовъ и тендеровъ служатъ 5 комплектовъ домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ и приборовъ имѣются одинъ станокъ для расточки цилиндровъ, станокъ для фрезированія золотниковыхъ лицъ, станокъ для обточки пальцевъ кривошиповъ, 2 повѣрочныхъ плиты, приборъ для провѣрки оси цилиндровъ, 2 горна, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для пробы котловъ, 2 краскотерки.

Слесарныхъ тисковъ—60, столярныхъ верстаковъ 5.

Общая длина тракціонныхъ путей—790 пог. саж.

Территорія депо освѣщается керосино-калильными фонарями.

Производительность депо Чарджуй въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе три года показана въ слѣдующей таблицѣ:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено: изъ средняго ремонта . . .	18	14	22
Пассажирскихъ вагоновъ:			
изъ срочнаго осмотра .	22	32	12
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	155	260	179
Товарныхъ вагоновъ:			
изъ большого и средняго ремонта	38	6	—
изъ срочнаго осмотра .	156	101	39
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч . .	1.819	1.819	1.503

Въ депо имѣется нефтекачка съ паровымъ котломъ, поверхностью нагрѣва въ 4,71 кв. метр., и насосомъ.

Къ этому участку причислено оборотное депо Учъ-Аджи, Кизылъ-Тепе и депо Каганъ, обслуживающее Бухарскую вѣтвь.

По порученію Предсѣдателя Подкомиссіи членъ-экспертъ Н. А. Масловъ 5-го октября 1910 г. въ конторѣ XI-го участка сл. пути Средне-Азіатской ж. д. въ присутствіи исполн. обязан. начальника участка и фактическаго контролера просмотрѣлъ нѣкоторые документы и книги, при чемъ оказалось слѣдующее:

Требованія за №№ 1497/803, 1498/804 и 1499/805 были выписаны 2 окт. 1910 года, а послѣдующія требованія за №№ 1500/806 — 1509/814 включительно выписаны 30 ноября 1910 г.; требованія № 1510/815 отъ 2 окт. 1910 года, требованія № 1511/816—30 ноября, 1512/817—2 октября на требованіяхъ, и на

корешкахъ требованій нѣтъ отмѣтокъ, для какихъ именно работъ взятъ матеріалъ и на какіе кредиты относится расходъ.

Каганскій матеріальный складъ фактуруетъ требованія одинъ разъ въ мѣсяцъ въ концѣ его,—такимъ образомъ, фактуръ за октябрь нѣтъ и расходъ по книгѣ кредитовъ не списанъ. По фактурамъ, полученнымъ изъ другихъ складовъ за сентябрь мѣсяцъ, нельзя прослѣдить своевременности фактурованія.

Отнесеніе расхода по книгамъ кредитовъ дѣлается одинъ разъ въ мѣсяцъ послѣ составленія техническаго отчета и за сентябрь расходъ еще не разнесенъ. Свѣдѣнія объ остаткахъ матеріаловъ на участкѣ у смотрителя зданій въ теченіе мѣсяца можно получить лишь по составленіи отчета по документамъ съ перваго числа отчетнаго мѣсяца по данный день. По отчету за августъ показано 147 пудовъ проволочнаго оцинкованнаго желѣза на сумму 597 руб. 21 коп., въ дѣйствительности, по объясненію начальника участка, уже выданнаго для работы.

При осмотрѣ книги кредитовъ замѣчено, что она ведется съ массой помарокъ и исправленій. Исправленія хотя и сдѣланы красными чернилами, но оговорокъ нѣтъ.

Работы мелкими подрядчиками производятся по цѣнамъ расцѣночной вѣдомости, т. е. максимальнымъ.

Въ 3 час. 25 мин. Подкомиссія отбыла на ст. Каганъ и имѣла остановку около музея, устроеннаго для демонстрированія способовъ борьбы съ песками.

5-го октября въ 6 ч. 20 м. утра, Подкомиссія прибыла на ст. Бухару, прослѣдовавъ черезъ ст. Каганъ.

Ст. Бухара. Ст. Бухара, являясь конечнымъ пунктомъ Бухарской вѣтви, принимала и отправляла, въ среднемъ, за годъ слѣдующее количество поѣздовъ.

Въ 1908 г.—1 пара пассаж. и 5 паръ тов.-пассаж. Въ 1909 г.—1 пара пассаж. и 5 паръ тов.-пассаж. Имѣетъ 10 путей, протяженіемъ въ 2,535 версты, грузооборотъ ея выражается:

	Пудовъ.	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено со станціи	322.227	425.008
выгружено	1.283.157	1.476.988
Итого	1.605.384	1.901.996

Вагонооборотъ:

	Вагоновъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи	15.963	15.980
прибыло на станцію	15.963	15.972

Движеніе поѣздовъ на этой станціи выражается:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Поѣздами большой скорости	4399	4387
Поѣздами малой скорости	—	2

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Бухара, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	27 ваг.
1906 г.	22 „
1907 г.	18 „
1908 г.	20 „
1909 г.	25 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	21 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	63 кв. саж.
Наибольшей ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	12 кв. саж.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	36 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	252,00 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ	183 кв. саж.

Пакгаузовъ достаточно, полы и платформы вымощены крупнымъ камнемъ и неудобны.

Помѣщеніе для пассажировъ достаточное, но требуетъ ремонта. Особенно полы въ дамской уборной, которая, къ тому же, имѣетъ входъ съ перрона.

Служебныя помѣщенія—недостаточны.

Въ 8 час. 55 мин., Подкомиссія отбыла изъ Бухары и, по возвращеніи на ст. Каганъ, въ 9 час. 12 мин. приступила къ осмотру этой станціи.

Ст. Каганъ. Пассажирское зданіе—вполнѣ соотвѣтственно.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія было отмѣчено, что отхо-

жее мѣсто на перронѣ строилось 4 года и только къ проѣзду Подкомиссіи было закончено.

Ст. Каганъ является узловою станціей по примыканію Бухарской вѣтви, содержащейся на средства, отпускаемыя Эмиромъ Бухарскимъ. Эта станція пропускаетъ, въ среднемъ, за годъ слѣдующее число паръ поѣздовъ:

					Въ періодъ усилен. движенія		
		Пассаж. и тов. пас.	Товарн.	Итого.	Пассаж. и тов. пас.	Товарн.	Итого
По напр. къ Бухарѣ	Въ 1908 г.	6	—	6	6	—	6
	Въ 1909 г.	6	—	6	6	—	6
По главной линіи.	Въ 1908 г.	2,25	4	6,25	2,23	7	9,25
	Въ 1909 г.	3	3	6	3	7	10
Итого..	Въ 1908 г.	8,25	4	12,25	8,25	7	15,25
	Въ 1909 г.	9	3	12	9	7	16

Размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ обоихъ направленіяхъ Бухарской вѣтви былъ, въ среднемъ, въ сутки:

Въ 1908 г. . . . . 88 вагоновъ.
Въ 1909 г. . . . . 89 „

На ст. Каганъ имѣется 13 путей, протяженіемъ 5,261 вер.

Вагоно-оборотъ этой станціи опредѣлился:

	Вагоновъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи	20.693	18.998
прибыло на станцію	20.696	18.818

Движеніе поѣздовъ опредѣляется:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Поѣздами большой скорости и воинскими .	6048	6.632
Поѣздами малой скорости	3546	2866

По максимальной пропускной способности на зимній періодъ 1908/1909 г. предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ вагоновъ:

	Товарн. поѣзд.	съ числомъ вагон.
Отъ Кагана до Бухары . .	12	146
По главной линіи	20	290
Итого.	32	436

Грузооборотъ этой станціи выразился:

	Пудовъ Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	1.877.729	2.003.443
перегружено	47.883	55.116
выгружено	1.798.632	1.931.820
Итого:	3.724.244	3.990.379

При неуклонномъ изъ года въ годъ ростѣ перевозокъ, движеніе къ 1912 г. можетъ довести число паръ поѣздовъ въ сутки на ст. Каганъ, въ среднемъ, въ годъ до 13,44 и въ періодъ усиленнаго движенія до 17,92.

Количество вагоновъ груза, находившагося въ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Каганъ, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	203 ваг.
1906 г.	166 „
1907 г.	216 „
1908 г.	78 „
1909 г.	56 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	117 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	351 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	50 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	150 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	96 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	412 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій ввозимыхъ на станцію . . .	316 кв. саж.

Площади пакгауза вымощены крупнымъ камнемъ и крайне не удобны.

Помѣщеніе товарной конторы въ части ея, предназначенной для грузохозяевъ, очень тѣсно.

Больница и пріемный покой, вмѣщающіе 20 кроватей, рас-

положены въ одноэтажномъ кирпичномъ домѣ. Помѣщеніе—хорошее, свѣтлое, комнаты—высокія. Содержаніе больного обходится въ 36 коп.

Отсюда, мимо военной казармы, Подкомиссія прослѣдовала къ школѣ и общежитію. Школу, запертую по случаю воскресенья, Подкомиссія не осматривала и прошла въ общежитіе. Въ общежитіи живутъ 12 человѣкъ; помѣщеніе безъ роскоши и вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію. Въ школѣ обучаются дѣти обоего пола.

Затѣмъ, Подкомиссія осмотрѣла квартиры служащихъ.

Въ одномъ изъ домовъ помѣщаются квартиры артельщика въ 2 ком., конторщицы и фельдшера. Кухня—общая.

Квартира начальника участка сл. пути занимаетъ отдѣльный, очень большой, одноэтажный домъ. Квартира состоитъ изъ 11 комнатъ, кухня во дворѣ. Въ отдѣльномъ зданіи на дворѣ устроена прачечная. Квартира слишкомъ велика даже для семейнаго начальника участка.

Всѣхъ жилыхъ помѣщеній на ст. Каганъ имѣется: постоянныхъ—497,52 кв. саж., временныхъ, непригодныхъ для жилья, бараковъ—151,06 кв. саж.; служащихъ на станціи 112 челов., для нихъ, по положенію, необходимо имѣть 660 кв. саж. жилыхъ помѣщеній, недостающая площадь, слѣдовательно, 11,42 кв. саж. (часть служащихъ живетъ въ нанимаемыхъ дорогой домахъ).

По осмотрѣ ст. Каганъ, Подкомиссія отбыла на ст. Катты-Курганъ.

Въ 3 час. 20 мин. Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Катты-Курганъ.

Ст. Катты Курганъ.

Грузооборотъ ст. Катты-Курганъ выражается:

	Пудовъ Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	1.588.173	2.163.373
выгружено	802.193	1.091.095
перегружено	1.500	1.690
Итого:	2.391.866	3.256.158

Станція имѣетъ 6 путей, протяженіемъ 2,614 вер.

Вагонооборотъ станціи выразился:

	Вагоновъ Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
прибыло на станцію	5304	7684
отправлено на станц.	5301	7808

Движеніе поѣздовъ опредѣляется:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ .	1649	2268
поѣздовъ малой скорости	3546	2896

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Катты-Курганъ, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	161 ваг.
1906 г.	124 „
1907 г.	159 „
1908 г.	68 „
1909 г.	53 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе.	93 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ въ сутки за пятилѣтіе	279 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	45 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	135 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-е января 1910 года постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	375 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія .	78 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	297 кв. саж.

На станціи артелью рабочихъ строится пакгаузъ за счетъ $^1/_5$ коп. со скидкой 10% противъ утвержденной смѣты.

При осмотрѣ пассажирскаго зданія выяснилось, что помѣщенія для пассажировъ—недостаточны, нѣтъ оконъ съ восточной стороны.

Въ 3 час. 30 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Катты-Курганъ и въ 7 час. вечера прибыла на ст. Самаркандъ, однако, въ виду наступившей темноты осмотръ станціи былъ отложенъ до 5-ти час. утра слѣдующаго дня (6 окт.).

Ст. Самаркандъ. Ст. Самаркандъ пропускала слѣдующее количество паръ поѣздовъ въ сутки:

				Въ періодъ усиленнаго движенія:		
	Пассаж.	Товарн.	Всего	Пассаж.	Товарн.	Всего
въ 1908 г.	2,25	3	5,25	2,25	6	8,25
въ 1909 г.	3	2	5	3	6	9

Путей на станціи—15, протяженіемъ 5,555 вер.

Вагоно-оборотъ выразился:

	Вагоновъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи	29.860	81.024
прибыло на станцію.	29.865	73.475

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣлилось:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ .	1653	2352
поѣздовъ малой скорости	3745	3167

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1908/1909 г.г. на участкѣ дороги Кизылъ-Тепе-Самаркандъ предусмотрѣно 9 товарныхъ поѣздовъ съ 290 вагонами и на участкѣ Самаркандъ-Черняево 6 поѣздовъ съ 196 вагонами.

Грузооборотъ ст. Самаркандъ выразился:

	Пудовъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	4.153.512	4.299.856
перегружено	34.897	45.399
выгружено	5.211.899	4.521.985
Итого:	9.400.308	8.867.240

При увеличеніи роста перевозокъ на 12%, движеніе къ 1912 году можетъ довести число паръ поѣздовъ въ сутки на ст. Самаркандъ, въ среднемъ, за весь годъ до 5,6, а въ періодъ усиленнаго движенія до 10,8.

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	564	ваг.
1906 „	518	„
1907 „	642	„
1908 „	110	„
1909 „ . . . . . , .	83	„

Въ среднемъ за трехлѣтіе . . . . . 278 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . . 834 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе 66 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза . . . , , ... 198 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній 1527 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—Ш категорій и грузовъ прибытія. . . 132 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IУ и У категорій, ввозимыхъ на станцію . . . 1395 кв. саж.

Вся станція ограждена глиняной оградой.

Слѣдуя по станціоннымъ путямъ, Подкомиссія отмѣтила необходимость уничтоженія переѣзда, по своему положенію и размѣру движенія очень опаснаго; Подкомиссіей было высказано мнѣніе о желательности устройства здѣсь путепровода.

Дежурная кондукторовъ, вмѣщающая 5 кроватей, оказалась вполнѣ отвѣчающей требованіямъ.

Далѣе, мимо другихъ квартиръ, бани и конторы начальника участка сл. тяги, Подкомиссія перешла въ дежурную для машинистовъ и въ депо.

Дежурная занимаетъ небольшой каменный домъ. Здѣсь же живутъ и табельщики.

При осмотрѣ нефтекачки было установлено, что она не удовлетворяетъ своему назначенію.

На ст. Самаркандъ имѣется основное депо VI участка. Къ нему приписано 57 паровозовъ, изъ которыхъ 9 пассажирскихъ (1—3—0), 15—товарныхъ трехосныхъ и 33 товарныхъ четырехосныхъ. Паровозами IV участка обслуживаются пассажирскіе и товарные поѣзда до Кизылъ-Тепе (193 версты) и до Джизака (106 верстъ).

Паровозное зданіе въ Самаркандѣ—вѣерное съ 6 стойлами, такого же типа, какъ въ Асхабадѣ. Возлѣ зданія—6 тупиковыхъ путей, сходящихся къ поворотному кругу, служащихъ для стоянки паровозовъ и ремонта тендеровъ.

Для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ служитъ старое прямоугольное зданіе, площадью въ 150 кв. саж. съ 2 продольными сквозными путями, длиною въ 25 саж. каждый.

Холодная промывка производится посредствомъ насоса, а го-

рячая—посредствомъ постояннаго инжектора. Промывательныхъ крановъ—8 шт.

Средній и крупный текущій ремонтъ производится въ деревянномъ сараѣ, площадью въ 130 кв. саж. съ двумя продольными сквозными путями, длиною каждый въ 18 саж. Въ этомъ сараѣ вмѣщается 6 паровозовъ безъ тендеровъ.

Въ центрѣ между паровозными зданіями и сараемъ для ремонта расположена мастерская, занимающая, въ общемъ, площадь въ 146,83 кв. саж. и состоящая изъ:

механической, площадью въ	. . . . .	60	кв. саж.
инструментальной „	. . . . .	8,54	„ „
кузницы, „	„	25,85	„ „
мѣдницкой „	„	8,54	„ „
машинной „	„	7,90	„ „
котловой „	„	16	„ „
столярной „	„	20	„ „

Оборудованіе механической составляютъ:
2 колесно-токарныхъ станка,
8 токарныхъ,
3 сверлильныхъ, изъ которыхъ два двойныхъ и одинъ ручной,
2 строгальныхъ,
1 болторѣзный,
2 точильныхъ и
1 размѣточная плита.

Возлѣ механической установлены станки для чистки дымогарныхъ трубъ и круглая пила для дерева.

Въ кузницѣ установлены 4 кузнечныхъ горна, изъ которыхъ одинъ двухогневой и паровой молотъ въ $^1/_{10}$ тн., въ мѣдницкой—1 двухогневой горнъ, подъ однимъ навѣсомъ возлѣ кузницы—2 котельныхъ горна и подъ другимъ навѣсомъ—горнъ для наварки трубъ.

Дутье горны получаютъ отъ вентилятора Шиле, установленнаго въ мѣдницкой.

Станки и вентиляторъ приводятся въ движеніе паровой машиной въ 15 силъ.

Паръ для машины и молота доставляется Корнвалійскимъ котломъ поверхностью нагрѣва въ 25 кв. метр. и Ланкаширскимъ—поверхностью нагрѣва въ 25,76 кв. метр.; эти же котлы служатъ и для заправки паровозовъ. Мастерскія выполняютъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту машинъ водокачекъ и нефтекачекъ.

Для подъемки паровозовъ служатъ 3 комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ для ремонта паровозовъ имѣются:

1 для фрезированія золотниковыхъ лицъ,
1 для обточки пальцевъ кривошиповъ,
2 для расточки цилиндровъ,
1 сверлильный и
6 горновъ.

Изъ приборовъ для испытанія и провѣрки есть приборъ для провѣрки центровъ осей, прессъ для пробы дымогарныхъ трубъ, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для пробы котловъ и 8 провѣрочныхъ плитъ различныхъ размѣровъ.
Слесарныхъ тисковъ—90, столярныхъ верстаковъ—7.
Общая длина тракціонныхъ путей—1250 пог. саж.
Отопленіе паровозныхъ сараевъ и мастерскихъ—печами.

Территорія депо освѣщается керосино-калильными фонарями.

Производительность депо Самаркандъ въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе три года выражается слѣдующими цифрами:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено:			
изъ средняго ремонта	21	28	24
Пассажирскихъ вагоновъ:			
изъ срочнаго осмотра	10	6	12
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	70	42	39
Товарныхъ вагоновъ:			
изъ срочнаго осмотра	52	36	87
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	874	1556	1510

На нефтекачкѣ при депо установленъ насосъ и паровой котелъ, поверхностью нагрѣва въ 6,82 кв. метр.

Къ VI участку причислено оборотное депо Джизакъ.

Помѣщеніе для сборки паровозовъ очень холодное, и рабочіе часто простуживаются.

Путей у депо недостаточно и поэтому приходится дѣлать непрерывные маневры.

Станціонныхъ путей—также недостаточно, сортировка—неудобна и только, благодаря имѣющимся воинскимъ путямъ, возможно производить необходимые маневры.

Полоса отчужденія—небольшая и при расширеніи станціи должно получиться неудобство въ виду затруднительности уширить полосу отчужденія.

Помѣщенія въ пассажирскомъ зданіи какъ для пассажировъ, такъ и для служащихъ и въ особенности для технической конторы, очень тѣсны; мужской уборной для пассажировъ I и II классовъ не имѣется; полы вездѣ очень плохи. Перронъ настолько плохо вымощенъ, что неудобенъ для ходьбы. Переданъ таковымъ отъ постройки.

Въ 3 час. 40 мин. дня, Подкомиссія прибыла на ст. Черняево и приступила къ осмотру станціи.

Ст. Черняево. Ст. Черняево является узловою станціею по примыканію Андижанской вѣтви Средне-Азіатской ж. д. и пропускаетъ, въ среднемъ, за годъ слѣдующее число паръ поѣздовъ въ сутки:

					Въ періодъ усиленнаго движенія.		
		Пассаж.	Товарн.	Итого	Пассаж.	Товарн.	Итого
По напр. къ Коканду	Въ 1908 г.	2,25	3	5,25	2,25	6	8,25
	„ 1909 г.	3	5	6	3	6	9
По главной линіи.	„ 1908 г.	2,25	3	5,25	2,25	6	8,25
	„ 1909 г.	3	3	6	3	6	9
Итого . . .	„ 1908 г.	4,50	6	10,50	4,50	12	16,50
	„ 1909 г.	6	6	12	6	12	18

При этомъ размѣръ дѣйствительной передачи товарныхъ вагоновъ въ обоихъ направленіяхъ Андижанской вѣтви былъ, въ среднемъ, въ сутки:

въ 1908 г.. . . . . 285 вагоновъ
„ 1909 г.. . . . . 333 „

На ст. Черняево имѣется 15 путей, протяженіемъ 6,841 вер.

Вагоно-оборотъ этой станціи опредѣлился:

	Вагоновъ	
	въ 1908 г.	въ 1909 г.
отправлено со станціи	31.897	126.054
прибыло на станцію	31.889	125.942

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣляется:

	въ 1908 г.	въ 1909 г.
поѣздами большой скорости и воинскими .	3294	4589
поѣздами малой скорости	5208	6387

По максимальной пропускной способности за зимній періодъ 1908—1909 г.г. предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ вагоновъ:

	Товарныхъ п. п.	Съ числомъ вагоновъ
Отъ Самарканда до Черняева . .	6	196
Отъ Черняева до Ташкента . . .	10	326
Отъ Черняева до Коканда . . .	10	3087
Итого:	26	830

Грузо-оборотъ этой станціи выразился:

	Пудовъ въ 1908 г.	Пудовъ въ 1909 г.
нагружено на станціи	1.303.993	1.210.561
перегружено	31.629	645.171
выгружено	1.800.742	1.522.041
Итого:	3.636.364	3.377.773

Въ 1912 году движеніе можетъ довести число паръ поѣздовъ на этой станціи, въ среднемъ, за годъ въ сутки до 13,44 и въ періодъ усиленнаго движенія до 20,16 паръ.

Въ виду значительной работы ст. Черняево является, необходимость въ укладкѣ 125 пог. саж. дополнительныхъ путей: по смѣтѣ на 1911 годъ испрошенъ соотвѣтствующій кредитъ въ суммѣ 1630 рублей.

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Черняево, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	105 ваг.
1906 г.	142 „
1907 г.	70 „
1908 г.	80 „
1909 г.	11 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	54 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	162 кв. саж.

Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	17 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	51 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	24 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	160,50 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	136,50 кв. саж.
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ	1,50 кв. саж

Помѣщенія для пассажировъ всѣхъ трехъ классовъ совершенно недостаточны и въ настоящее время за счетъ отпущеннаго на эту работу въ 1910 г. кредита въ 6000 руб. расширяется помѣщеніе III класса.

Подкомиссіей была установлена необходимость дальнѣйшаго расширенія станціонныхъ помѣщеній.

Служебныя помѣщенія, кромѣ помѣщенія для телеграфа, также недостаточны. При осмотрѣ конторки, въ которой находится жалобная книга, оказалось, что крышка конторки сорвана съ петель и книга не заперта. По заявленію начальника станціи, поломка конторки только что произведена и ее не успѣли исправить.

Жилыхъ помѣщеній на ст. Черняево имѣется 881,11 кв. с., служащихъ на станціи 144 челов., для коихъ необходимо имѣть жилыхъ помѣщеній 927,50 кв. с., недостаетъ, слѣдовательно,— 46,39 кв. саж. (изъ числа служащихъ 45 человѣкамъ не полагается казенной квартиры, но имъ пришлось отвести 299 кв. саж., вслѣдствіе отсутствія частныхъ квартиръ).

На ст. Черняево имѣется основное депо VII участка. Къ нему приписанъ 51 паровозъ, изъ которыхъ 8—товаро-пассажирскихъ (1—2—0), 12—товарныхъ трехосныхъ и 31—товарныхъ четырехосныхъ. Паровозами VII участка обслуживаются пассажирскіе и товарные поѣзда до ст. Джизакъ (84 версты) и до ст. Ташкентъ (142 вер.).

Паровозное зданіе въ Черняевѣ—прямоугольное, площадью въ 187 кв. саж. съ тремя продольными путями, изъ которыхъ одинъ— сквозной, а два—тупиковые. Длина каждаго пути—17 саж.,

такъ что въ зданіи можетъ быть установлено не болѣе 6 паровозовъ. Это зданіе, служащее для стоянки, промывки и текущаго ремонта паровозовъ, недостаточно по размѣрамъ, и поэтому большинство паровозовъ стоитъ на дворѣ на открытыхъ путяхъ передъ зданіемъ. Какъ въ зданіи, такъ и возлѣ этихъ путей проложена паропроводная заправочная сѣть и водопроводная.

Холодная промывка производится непосредственно изъ водопроводной сѣти, а горячая—помощью пароструйнаго аппарата системы Кертинга. Промывательныхъ крановъ—4.

Поворотный кругъ расположенъ вдали отъ паровознаго зданія и имѣетъ діаметръ въ 55 футъ 10 дюймовъ.

Для средняго и крупнаго текущаго ремонта имѣется деревянный сарай, площадью въ 130 кв. саж. съ 3-мя путями, на которыхъ могутъ помѣститься до 6-ти паровозовъ безъ тендеровъ.

Общая площадь мастерскихъ—128,8 кв. саж., изъ которыхъ:

механическая занимаетъ . .	49	кв. саж.
машинное отдѣленіе	15,6	„ „
инструментальная	9	„ „
слесарная	9	„ „
кузница	28	„ „
мѣдницкая	9	„ „
котловое отдѣленіе	9,2	„ „

Механическая мастерская примыкаетъ къ паровозному зданію и оборудована слѣдующими станками:

1 колесно-токарнымъ,
6 токарными,
4 сверлильными, изъ которыхъ 1 двойной и 1 ручной,
3 строгальными,
1 болторѣзнымъ,
2 точильными,
1 дыропробивнымъ съ ножницами.

Кромѣ того, имѣются 2 размѣточныя плиты.

Возлѣ механической установленъ станокъ для очистки дымогарныхъ трубъ и круглая пила для дерева.

Станки приводятся въ движеніе нефтянымъ двигателемъ Дизеля въ 20 силъ.

Кузница и мѣдницкая помѣщаются въ отдѣльномъ зданіи, расположенномъ перпендикулярно къ механической. Въ кузницѣ установлены 1 двухогневой кузнечный горнъ, 1 котельный, 1 для наварки трубъ и паровой молотъ въ $^1/_{10}$ тн., а въ мѣдницкой 1 двухогневой горнъ.

Дутье горны получаютъ отъ вентилятора Шиле, установленнаго въ машинномъ отдѣленіи.

Въ одномъ зданіи съ кузницей находятся раздѣленные стѣнами инструментальная, слесарная и паровой котелъ.

Паровой котелъ, корнвалійской системы, поверхностью нагрѣва въ 13,5 кв. метр., служитъ для заправки паровозовъ и питаетъ паровой молотъ.

Мастерскія исполняютъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту машинъ водокачекъ и нефтекачекъ.

Для подъемки паровозовъ служатъ 4 комплекта домкратовъ Беккера, а для подъемки тендеровъ 1 комплектъ.

Изъ переносныхъ станковъ для ремонта паровозовъ имѣются для расточки цилиндровъ—1, для обточки пальцевъ кривошиповъ—1 и для фрезированія золотниковыхъ лицъ—1.

Изъ прочихъ приборовъ есть прессъ для пробы котловъ, прессъ для пробы дымогарныхъ трубъ, приборъ для провѣрки манометровъ, 9 провѣрочныхъ плитъ и 2 котельныхъ рехтовальныхъ, 4 горна и 2 краскотерки.

Слесарныхъ тисковъ—54, столярныхъ верстаковъ—6.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 870 пог. саж.

Паровозный сарай, мастерскія и территорія депо освѣщаются керосино-калильными фонарями.

Отопленіе паровознаго сарая и мастерскихъ—печное.

Производительность депо Черняево въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ представлена въ слѣдующей таблицѣ:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено:			
изъ средняго ремонта	10	16	16
Пассажирскихъ вагоновъ:			
изъ срочнаго осмотра	19	20	16
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	458	102	73
Товарныхъ вагоновъ:			
изъ срочнаго осмотра	50	52	46
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	1.622	3.146	3.569

Нефтекачка при депо Черняево оборудована насосомъ и паровымъ котломъ, поверхностью нагрѣва въ 5,1 кв. метр.

Въ вѣдѣніи начальника VII участка находится передаточный пунктъ на ст. Ташкентъ.

Оборотнаго депо Средне-Азіатской ж. д. на этой станціи

нѣтъ, таковымъ служитъ депо Ташкентской дороги по особому соглашенію между дорогами.

Текущій ремонтъ пассажирскихъ вагоновъ поѣздовъ Средне-Азіатской ж. д. также производится Ташкентской ж. д.

Во время обхода депо были осмотрѣны книги, ведущіяся въ конторѣ депо; книги оказались въ порядкѣ.

На складахъ топлива имѣется резервуаръ для нефти, емкостью въ 276.000 пуд.

Въ 4 час. 20 мин., Подкомиссія отбыла со ст. Черняево на ст. Андижанъ.

7-го октября въ 5 час. 30 мин. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Андижанъ.

Ст. Андижанъ.

Ст. Андижанъ, являясь конечнымъ пунктомъ Андижанской вѣтви, принимаетъ и отправляетъ, въ среднемъ, въ годъ слѣдующее количество паръ поѣздовъ:

				Въ періодъ усиленнаго движенія.		
	Пассаж.	Товарн.	Итого.	Пассаж.	Товарн.	Итого.
Въ 1908 г. . .	2,25	3	5,25	2,25	6	8,25
„ 1909 „ . .	3	2	5	3	6	9

На станціи имѣется 8 путей, протяженіемъ—3,918 вер.

Грузо-оборотъ ея выразился:

	Пудовъ.	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	3.987.596	4.579.445
выгружено	6.037.807	7.160.451
Итого .	10.025.403	12.005.678

Вагоно-оборотъ:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Отправлено со станціи . .	16.060	37.137
прибыло со станціи . . .	16.068	37.275

Движеніе поѣздовъ на этой станціи выражается:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Поѣздами большой скорости и воинскими . .	1.628	2.316
поѣздами малой скорости	2.425	3.016

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1908—1909 г.г. на участкѣ дороги Андижанъ-Кокандъ предусмотрѣно 8 товарныхъ поѣздовъ съ 262 вагонами.

Ростъ перевозокъ на ст. Андижанъ въ 1909 г. по сравненію съ 1908 г. опредѣлился въ 19%, слѣдовательно, къ 1912 году можно ожидать количества перевозокъ до 13.985.953 пуд.

Въ виду значительности работы ст. Андижанъ, явилась необходимость въ увеличеніи путевого ея развитія, для каковой цѣли по смѣтѣ 1911 года испрашивается кредитъ въ суммѣ 3460 руб. на укладку 275 пог. саж. дополнительныхъ путей.

Количество вагоновъ грузовъ находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Андижанъ, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г. . . .	1.090 ваг.
1906 „ . . .	1.160 „
1907 „ . . .	866 „
1908 „ . . .	165 „
1909 „ . . .	200 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	410 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	1.230 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	97 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	291 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	584 „ „
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	105 „ „
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	479 „ „
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ	646 „ „

Часть недостающихъ помѣщеній выстроена за счетъ $^1/_5$ коп., однако построеннаго мало, тѣмъ болѣе что работа станціи постоянно растетъ. Помѣщенія всѣ заполнены, и много хлопка лежитъ на настилахъ.

Зданіе вокзала построено въ 1903 году послѣ бывшаго здѣсь землетрясенія.

Помѣщеніе—вполнѣ достаточное.

Товарная контора занимаетъ каменный одноэтажный домъ и въ части своей, предназначенной для публики, недостаточна.

На ст. Андижанъ имѣется оборотное депо, приписанное къ коренному депо ст. Кокандъ и находящееся въ вѣдѣніи 8 участка тяги.

Въ составъ оборотнаго депо Андижанъ входитъ паровозное зданіе, площ. въ 116 кв. саж., съ двумя путями, на 4 паровоза и мастерской площадью въ 40 кв. саж.

Мастерская оборудована:

1 ножнымъ токарнымъ станкомъ,

3 ручными сверлильными,

2 ручными точильными,

кузнечнымъ и мѣдницкимъ горнами,

размѣточной и провѣрочной плитами,

13 слесарными тисками и

2 стоярными верстаками.

Кромѣ того, имѣются переносный горнъ, краскотерка и приборъ для провѣрки манометровъ.

Для заправки паровозовъ служитъ вертикальный паровой котелъ, поверхностью нагрѣва въ 5,1 кв. м.

Отъ этого же котла получаетъ паръ и насосъ нефтекачки.

Діаметръ поворотнаго круга—55 фут. 10 дюйм.

Вслѣдствіе того, что ст. Андижанъ представляетъ конечный пунктъ дороги, въ депо производится ремонтъ и пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ.

Производительность депо въ этомъ отношеніи за послѣдніе три года слѣдующая:

	1907 г.	1908 г.	1909 г.
Пассажирскихъ вагоновъ выпущено:			
изъ срочнаго осмотра	42	32	54
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	1.684	1.588	653
Товарныхъ вагоновъ:			
изъ срочнаго осмотра	193	76	4
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	555	645	1.049

Баки для воды устроены на особыхъ желѣзныхъ стойкахъ: эта система примѣнена послѣ землетрясенія.

На складѣ топлива имѣется резервуаръ для нефти, емкостью въ 66.000 пуд.

По возникшему вопросу о сравнительной выгодности топлива представителями Средне-Азіатской ж. д. было доложено

Подкомиссіи, что наивыгоднѣйшимъ для дороги минеральнымъ топливомъ является нефтяное по слѣдующимъ соображеніямъ.

Средняя заготовительная стоимость пуда нефтяного топлива, за истекшее трехлѣтіе, при нормально повышенныхъ биржевыхъ цѣнахъ (какъ послѣдствіе 1905—1906 г.г.) выразилась въ 28,91 коп. (ср. цѣна 1907 г.—32 коп.; 1908 г.—31 к. и 1909 г.—23,75 коп.) франко ст. Красноводскъ, съ перекачкою топлива съ пароходовъ въ резервуары дороги средствами поставщика. Прибавляя къ средней цѣнѣ въ 28,91 коп. стоимость храненія, раздачи и учета на пудъ топлива по 0,33 коп. (стоимость содержанія артели, кругло—30.000 руб. въ годъ, средній годовой расходъ нефти,—кругло 9.000.000 пуд.), получимъ стоимость нефтяного топлива съ накладными расходами въ 29,24 коп. за пудъ.

Средняя биржевая цѣна нефтяного топлива, за текущій годъ, опредѣлилась въ $15^1/_4$—$15^1/_3$ коп. на мѣстѣ въ Баку, а съ доставкою на ст. Красноводскъ приблизительно $17^3/_4$—18 коп. за пудъ.

Средняя заготовочная стоимость пуда Донецкаго каменнаго угля, за истекшее трехлѣтіе, выразилась округленно—въ 26,2 к. франко Красноводскъ, съ выгрузкою его изъ шхунъ средствами лоставщика. (Ср. заготовительная цѣна пуда угля франко копи—7,92 коп., провозъ по желѣзной дорогѣ до порта Петровска на Каспійскомъ морѣ—10,4 коп. и провозъ по морю до ст. Красноводскъ—7,87 коп.).

Расходъ по храненію, раздачѣ и учету угля выразится, приблизительно,—въ 0,6 коп. на пудъ (при среднемъ годовомъ расходѣ въ 12.000.000 пуд.); прибавляя этотъ накладной расходъ къ средней заготовительной цѣнѣ, получимъ стоимость угля въ 26,8 коп.

Эквивалентъ содержанія теплоты между нефтью и каменнымъ углемъ, по опредѣленію горнаго инженера Горлова, равняется 35% въ пользу нефти (100 пуд. Донецкаго каменнаго угля равны 65 пуд. нефти, т. е. округленно $^2/_3$ пуда нефтяного топлива равносильны 1 пуду каменнаго угля, слѣдовательно $^2/_3$ стоимости пуда нефти могутъ быть равны стоимости одного пуда угля; на самомъ дѣлѣ—стоимость 1 пуда угля=26,8 коп., а $^2/_3$ пуда нефти=19,49 коп.; разница въ пользу нефти 7,31 коп. за пудъ).

Затѣмъ, Подкомиссія посѣтила баню; баня—каменная, хорошая.

Слѣдуетъ отмѣтить относительно всѣхъ осмотрѣнныхъ станцій до ст. Андижанъ включительно, что почти всѣ постройки по своему состоянію оставляютъ желать очень многаго, и на это слѣдуетъ обратить особое вниманіе. Будучи выстроены въ расчетѣ на слабое движеніе и малый штатъ, въ настоящее время

своимъ примитивнымъ характеромъ далеко не соотвѣтствуютъ требованіямъ развившейся дѣятельности дороги.

Жилыя помѣщенія на ст. Андижанъ въ большинствѣ случаевъ устроены или изъ шпалъ или изъ вагонныхъ частей, и условія жизни въ этихъ помѣщеніяхъ, само собой разумѣется, не могутъ быть очень хорошими.

Для дежурной машинистовъ выстроенъ 2 года тому назадъ каменный особнякъ на 18 кроватей. Контора депо занимаетъ баракъ изъ шпалъ очень небольшихъ размѣровъ.

Квартира начальника депо состоитъ изъ 5 комнатъ съ террасой въ хорошемъ каменномъ домѣ; при домѣ садъ.

Пріемный покой находится въ баракѣ изъ шпалъ, низокъ, и, вообще помѣщеніе совершенно не соотвѣтствуетъ своему назначенію. Содержаніе больного обходится до 40 коп.; если же отправлять больныхъ въ городскую больницу, то тамъ пришлось бы платить 70 коп.

Для холерныхъ больныхъ отведены 7 теплушекъ.

Всѣхъ жилыхъ помѣщеній на ст. Андижанъ имѣется:

постоянныхъ	253,13 кв. саж.
временныхъ, не приспособленныхъ для жилья бараковъ	163,37 „ „
Итого	416,50 кв. саж.

Необходимо имѣть по положенію для 77 челов. служащихъ на станціи . . . . . 431,60 кв. саж.
не достаетъ. . . . . 15,10 „ „

Квартира завѣдывающаго матеріальнымъ складомъ занимаетъ три комнаты въ каменномъ домѣ.

Училище на 36 человѣкъ обоего пола помѣщается въ свободномъ, свѣтломъ, хорошемъ домѣ.

Дежурная кондукторовъ на 14 кроватей помѣщается въ отдѣльномъ хорошемъ домѣ.

Въ 6 час. 50 мин. Подкомиссія отбыла изъ Андижана на ст. Ташкентъ.

Ст. Ассаке.

Въ 7 час. 15 мин. на ст. Ассаке была сдѣлана остановка.

Грузо-оборотъ ст. Ассаке выразился:

	Пудовъ Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	1.518.683	1.671.454
перегружено	743	—
выгружено	817.473	1.309.074
Итого	2.336.899	2.980.528

Станція имѣетъ 3 пути протяженіемъ въ 1,298 вер.
Вагоно-оборотъ выразился:

	Вагоновъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
прибыло на станцію	2.096	2.993
отправлено со станціи	2.096	2.974

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣлялось:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ .	1.628	2.993
поѣздовъ малой скорости	2.425	2.974

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Ассаке, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	324 ваг.
1906 „	323 „
1907 „	241 „
1908 „	102 „
1909 „	109 „

въ среднемъ, за трехлѣтіе	151 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	453 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе.	49 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	147 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	84 „ „
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	30 „ „
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	54 „ „
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью постоянныхъ и временныхъ складовъ	369 „ „

Эта станція требуетъ развитія въ виду сильно возрастающаго движенія.

Пассажирское зданіе устроено въ баракѣ. Перронъ сдѣланъ изъ шпалъ.

Ст. Ассаке, служащая по своей работѣ какъ бы продолженіемъ ст. Андижанъ, очень дѣятельная, но устройствъ не имѣетъ никакихъ.

Въ 7 час. 22 мин. Подкомиссія отбыла далѣе.

У одной изъ полуказармъ на 286 вер. была сдѣлана остановка для осмотра этой полуказармы.

Въ полуказармѣ живутъ: старшій рабочій и рабочая артель изъ 4-хъ человѣкъ.

Домъ—каменный, требуетъ серьезнаго ремонта; при немъ кухня.

Къ дому пристроена кирпичная, непокрытая крышей, площадка, видимо, предполагавшаяся терраса, безобразящая общій видъ постройки.

Къ постройкѣ будокъ на этомъ участкѣ на отпущенный на этотъ предметъ кредитъ въ 1910 г. еще не приступали.

Путь на этомъ участкѣ содержится очень неряшливо.

Въ 7 час. 50 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Федченко.

Ст. Фадченко.

Грузо-оборотъ ст. Федченко выразился:

	1908 г.	1909 г.
нагружено на станціи	1.439.991 пуд.	2.167.156 пуд.
перегружено	460 „	750 „
выгружено	2.435.128 „	2.497.886 „
Итого.	3.875.579 „	4.665.792 „

Станція имѣетъ пять путей, протяженіемъ въ 1,934 вер.

Вагонооборотъ выразился:

	1908 г.	1909 г.
прибыло на станцію	5.698 ваг.	5.553 ваг.
отправлено со станціи	5.696 „	6.816 „

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣлилось:

	1908 г.	1909 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ .	1.628	2.228
поѣздовъ малой скорости	2.425	2.988

Въ виду значительности работы ст. Федченко явилась необходимость въ увеличеніи путевого ея развитія, для каковой цѣли по смѣтѣ на 1911 годъ испрошенъ кредитъ въ суммѣ 3.460 руб. на укладку 275 саж. дополнительныхъ путей.

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	257 ваг,
1906 „	243 „
1807 „	200 „
1908 „	102 „
1909 „	104 „

Въ среднемъ за трехлѣтіе	135 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	405 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	45 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	135 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1 января 1910 года постоянныхъ складочныхъ помѣщеній	176 кв. саж.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ грузовъ I—III категорій грузовъ прибытія	33 „ „
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV-V категорій, ввозимыхъ на станцію	143 „ „
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ	229 „ „

Пассажирское зданіе—тѣсное, содержится плохо.

Отъ ст. Федченко строится узкоколейная линія для перевозки хлопка; длина вѣтви—18 верстъ.

На ст. Федченко былъ провѣренъ товарный поѣздъ № 35, шедшій отъ ст. Кокандъ съ отцѣпкой по станціямъ; со ст. Кокандъ поѣздъ вышелъ въ составѣ 25 груж. и 16 порожн. ваг., общимъ вѣсомъ въ 36.372 пуда, прибылъ въ Федченко въ составѣ 22 груж. и 9 порож., общимъ вѣсомъ въ 29.486 пуд.; чистый вѣсъ груза составлялъ около 16.000 пуд.

Въ 8 час. 12 мин. Подкомиссія отбыла со ст. Федченко

и около выходного семафора останавливалась для осмотра казармы сл. пути.

Въ каменной казармѣ имѣется квартира дорожнаго мастера въ 4 комнаты.

Въ другой половинѣ дома, имѣющей отдѣльный входъ, въ одной комнатѣ живутъ 10 ремонтныхъ рабочихъ, въ другой—старшій рабочій.

Домъ содержится неряшливо; здѣсь такъ же, какъ и у полуказармы, имѣется полуразрушенная терраса.

Квартира дорожнаго мастера—хорошая.

При казармѣ—два барака для рабочихъ.

Въ 9 час. 10 мин. утра Подкомиссія прибыла на ст. Горчаково.

Пассажирское зданіе ст. Горчаково—старое, низкое, требуетъ серьезнаго ремонта.

Товарная контора занимаетъ небольшую, весьма тѣсную комнату на вокзалѣ; по сообщенію начальника дороги, предполагается постройка отдѣльной товарной конторы.

Ст. Горчаково является узловою станціею по примыканію къ ней Скобелевской вѣтви Средне-Азіатской ж. д. и пропускаетъ, въ среднемъ, за годъ слѣдующее число паръ поѣздовъ въ сутки:

					Въ періодъ усилен. движенія.		
		Пассаж.	Товарн.	Итого	Пассаж.	Товарн.	Итого
Къ напр. къ Скобелеву .	1908 г.	2,25	3	5,25	2,25	6	8,25
	1909 г.	3	2	5	3	6	9
по главной линіи	1908 г.	2,25	3	5,25	2,25	6	8,25
	1909 г.	3	2	5	3	6	9
Итого . .	1908 г.	4,50	6	10,50	4,50	12	16,50
	1909 г.	6	4	10	6,	12	18

На ст. Горчаково имѣется 7 путей, протяженіемъ 2,975 вер.

Вагоно-оборотъ этой станціи:

	Вагоновъ	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи . . .	7.858	4.996
прибыло на станцію	7.859	4.998

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣляется:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздами большой скорости и воинской	1.628	4.575
поѣздами малой скорости . .	2.425	4.825

По максимальной пропускной способности за зимній періодъ 1908—1909 г.г. предусмотрѣно товарныхъ поѣздовъ съ слѣдующимъ количествомъ вагоновъ:

	Товарныхъ поѣздовъ	съ числомъ вагоновъ.
Отъ Коканда до Горчакова	8	262
отъ Горчакова до Андижана	8	262

Грузо-оборотъ этой станціи выразился:

	Пудовъ:	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи. .	1.539.097	1.629.125
перегружено	„	22.098
выгружено	2.771.219	3.126.858
Итого .	4.310.316	4.778.081

Къ 1912 году движеніе можетъ довести число паръ поѣздовъ на этой станціи до 11.

Въ виду значительности работы ст. Горчаково является необходимость въ укладкѣ 125 пог. саж. дополнительныхъ путей, для каковой цѣли по смѣтѣ на 1911 г. испрошенъ дополнительный кредитъ въ суммѣ 1630 руб.

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ ст. Горчаково, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г.	547	ваг.
1906 „	562	„
1907 „	431	„
1908 „	45	„
1909 „	151	„

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	209 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ, постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	627 кв. саж
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки въ мѣсяцъ наибольшей работы за пятилѣтіе	45 ваг.
Площадъ постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	90 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній	284 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складоч-	

ныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . . 194 кв. саж.

Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ площадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ . . . . . 241 „ „

При осмотрѣ ст. Горчаково, былъ провѣренъ находившійся здѣсь товарный поѣздъ № 37; поѣздъ этотъ отправился со ст. Кокандъ въ составѣ 36 груж. и 5 порож. вагоновъ, общимъ вѣсомъ въ 42,431 пуд.; прибылъ въ Горчаково въ составѣ 23 груж. и 8 порожн., общимъ вѣсомъ въ 28,194 пуда.

Ст. Горчаково является ближайшей станціей къ Намангаму, центру торговли хлопкомъ, раіону хлопкоочистительныхъ заводовъ. Наманганъ отстоитъ на 75 верстъ отъ желѣзной дороги. Переправа черезъ Сыръ-Дарью по дорогѣ отъ Намангана къ ст. Горчаково производится при помощи парома.

Слѣдуя со ст. Горчаково въ Кокандъ, Подкомиссія отмѣтила, что состояніе пути 17-го участка лучше, чѣмъ 18-го участка.

Въ 12 час. 10 мин. Подкомиссія прибыла на ст. Кокандъ, гдѣ, кромѣ осмотра станціи, имѣла еще совѣщаніе съ представителями грузохозяевъ.

Протоколъ совѣщанія прилагается особо.

Ст. Кокандъ пропускала слѣдующее количество поѣздовъ въ сутки:

				Въ періодъ усилен. движенія:		
	Пассаж.	Товарн.	Итого.	Пассаж.	Товарн.	Итого.
Въ 1908 г.	2,25	3	5,25	2,25	6	8,25
„ 1909 „	3	3	6	3	6	9

Путей на станціи имѣется—15, протяженіемъ 5,389 вер.

Вагоно-оборотъ выразился:

	Вагоновъ:	
	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
отправлено со станціи	17.450	60.540
прибыло на станцію	17.468	60.353

Движеніе поѣздовъ черезъ эту станцію опредѣлилось:

	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
поѣздовъ большой скорости и воинскихъ .	1.628	2.425
поѣздовъ малой скорости	2.348	3.216

По максимальной пропускной способности въ зимній періодъ 1908—1909 г.г. на участкѣ дороги Черняево—Кокандъ предусмотрѣно 10 товарныхъ поѣздовъ съ 308 вагонами и на участкѣ Кокандъ—Андижанъ 8 товарныхъ поѣздовъ съ 262 вагонами.

Грузовой оборотъ ст. Кокандъ выразился:

	Пудовъ: Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
нагружено на станціи	2.965.384	4.074.173
перегружено	58.657	80.218
выгружено	8.067.233	7.851.287
Итого	11.091.274	12.005.678

Къ 1912 году движеніе можетъ довести число паръ поѣздовъ на этой станціи, въ среднемъ, за годъ въ сутки до 6,72 и въ періодъ усиленнаго движенія до 10,8.

Количество вагоновъ груза, находившагося въ станціонныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, въ среднемъ, въ сутки въ періодъ усиленнаго движенія за годы:

1905 г. . . .	1.137 ваг.
1906 „ . . .	1.192 „
1907 „ . . .	894 „
1908 „ . . .	181 „
1909 „ . . .	421 „

Въ среднемъ, за трехлѣтіе	499 ваг.
Занятая грузами площадь станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе . . .	1.497 кв. саж.
Наибольшій ввозъ, въ среднемъ, въ сутки за пятилѣтіе	96 ваг.
Площадь, необходимая для склада наибольшаго ввоза	288 кв. саж.
Площадь имѣющихся на 1-ое января 1910 г. постоянныхъ складочныхъ помѣщеній .	618,60 кв. с.
Площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній, необходимая для складовъ груза I—III категорій и грузовъ прибытія . .	210 кв. саж.
Остающаяся площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній для грузовъ IV и V категорій, ввозимыхъ на станцію . . .	408,60 кв. с.
Недостающая площадь постоянныхъ складочныхъ помѣщеній по сравненію съ пло-	

щадью станціонныхъ постоянныхъ и временныхъ складовъ . . . . . 878,40 кв. с.

Пакгаузъ прибытія—тѣсенъ, и мѣста для грузовъ мало: все завалено; товарная контора подлежитъ возможно скорѣйшему расширенію, потому, что въ ней недостаетъ мѣста и для служащихъ и для публики.

Затѣмъ, Подкомиссія перешла въ депо.

На ст. Кокандъ имѣется основное депо 8-го участка. Къ нему приписано 72 паровоза, изъ которыхъ 9 товаро-пассажирскихъ (1—2—0), 20—товарныхъ трехосныхъ и 43 товарныхъ четырехосныхъ.

Паровозами 8 участка обслуживаются пассажирскіе и товарные поѣзда до Черняево (178 вер.), и Андижана (127 верстъ).

Паровозное зданіе въ Кокандѣ—прямоугольное, площадью въ 260 кв. саж. съ тремя продольными путями, на которыхъ можетъ помѣститься до 9 паровозовъ.

Въ паровозномъ зданіи установленъ паровой котелъ Ляшапеля, поверхностью нагрѣва въ 6,15 кв. метр., служащій для заправки паровозовъ.

Холодная промывка производится изъ водопроводной сѣти, а для горячей имѣется пароструйный приборъ системы Кертинга.

Промывательныхъ крановъ—6.

Поворотный кругъ, діаметромъ въ 55 фут. 10 дюймовъ, расположенъ вдали отъ паровознаго зданія, отъ котораго къ нему ведетъ тупиковый путь.

Для средняго и крупнаго текущаго ремонта особаго зданія нѣтъ; паровозы ремонтируются на дворѣ.

Мастерскія занимаютъ площадь въ 186,14 кв. саж. и состоятъ изъ:

механической въ	78,5	кв. саж.,
кузницы „	31,5	„ „
столярной „	42,92	„ „
инструментальной „	8,81	„ „
машиннаго отдѣленія „	7,2	„ „
котельнаго „	8,4	„ „
кладовой „	8,81	„ „

Оборудованіе механической составляютъ:

1 колесно-токарный станокъ,

6 токарныхъ,

3 сверлильныхъ, изъ которыхъ 1 двойной,

3 строгальныхъ,

1 размѣточная плита.

Столярная оборудована:

1 токарнымъ станкомъ для дерева,

1 долбежно-сверлильнымъ,

1 круглой пилой и точиломъ.

Въ кузницѣ установлены:

3 кузнечныхъ двухогневыхъ горна,

2 мѣдницкихъ, изъ которыхъ 1 двухогневой.

Паровой молотъ въ ¼ тн. и вентиляторъ Рута на 7 огней.

Другой вентиляторъ—системы Шиле, на такое же число огней, установленъ въ механической.

Возлѣ кузницы стоятъ два горна для наварки дымогарныхъ трубъ.

Станки и вентиляторы приводятся въ движеніе паровой машиной въ 20 силъ.

Паръ для машины и молота доставляется паровымъ котломъ системы Шухова въ 19,06 кв. метр. поверхностью нагрѣва.

Мастерскія исполняютъ работы по среднему и текущему ремонту паровозовъ, по срочному осмотру и текущему ремонту вагоновъ и по ремонту машинъ, водокачекъ и нефтекачекъ.

Для подъемки паровозовъ служатъ 2 комплекта домкратовъ Беккера.

Изъ переносныхъ станковъ, употребляемыхъ при ремонтѣ паровозовъ, имѣются два для расточки цилиндровъ; изъ прочихъ станковъ и приборовъ есть 1 дыропробивной прессъ; 2 переносныхъ горна, 2 краскотерки, приборъ для провѣрки манометровъ, прессъ для пробы котловъ, прессъ для пробы дымогарныхъ трубъ.

Слесарныхъ тисковъ имѣется 60, столярныхъ верстаковъ—5.

Для погрузки и выгрузки скатовъ возлѣ мастерской установленъ поворотный кранъ въ 3 тн.

Протяженіе путей, принадлежащихъ депо, составляетъ 990 пог. саж.

Зданія и территоріи депо освѣщаются керосино-калильными фонарями.

Паровозное зданіе и мастерскія отапливаются печами.

Производительноть депо Кокандъ въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе три года слѣдующая:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено:			
изъ средняго ремонта . . .	24	28	21
Пассажирскихъ вагоновъ:			
изъ срочнаго осмотра . . .	10	38	21
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	34	51	63

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Товарныхъ вагоновъ:			
изъ срочнаго осмотра . . .	244	192	147
изъ ревизіи буксъ, текущаго ремонта и проч.	2.606	3.032	3.971

Нефтекачка при депо Кокандъ оборудована насосомъ и паровымъ котломъ, поверхностью нагрѣва въ 6 кв. метр.

Къ 8 участку приписано оборотное депо Андижанъ.

Здѣсь стоятъ исключенные изъ инвентаря старые паровозы.

Въ вѣдѣніи 8 уч. на ст. Кокандъ находится паровая водокачка.

На складѣ топлива имѣется резервуаръ для нефти, вмѣстимостью въ 170.000 пуд.

Больница и пріемный покой находятся въ наемномъ домѣ и требуютъ лучшаго содержанія и ремонта.

Въ пассажирскомъ зданіи залъ I-го кл. недостаточно просторенъ, III кл. очень тѣсенъ; для пассажировъ III и IV кл. пристраивается помѣщеніе.

Служебныя помѣщенія—достаточны.

Въ 4 ч. дня Подкомиссія отбыла на ст. Ташкентъ и за позднимъ временемъ осмотра пути отъ ст. Кокандъ до ст. Ташкентъ не было.

8-го октября, въ 6 ч. 45 м. утра Подкомиссія приступила къ осмотру ст. Ташкентъ въ той ея части, которая принадлежитъ Средне-Азіатской ж. д.; Средне-Азіатская ж. д. имѣетъ при ст. Ташкентъ главныя мастерскія.

Начальникомъ сл. тяги было сообщено, что на Средне-Азіатской ж. д. существуютъ главныя мастерскія смѣшан. типа въ двухъ пунктахъ: въ Кизылъ-Арватѣ и Ташкентѣ. Такъ какъ Средне-Азіатская ж. д. принадлежитъ къ числу окраинныхъ дорогъ и примыкаетъ къ общей сѣти только съ одной стороны, именно въ Ташкентѣ, то существующее расположеніе мастерскихъ надо признать выгоднымъ, ибо при сосредоточеніи ремонта какого-либо подвижного состава, т. е. паровозовъ или вагоновъ классныхъ и товарныхъ, въ одномъ пунктѣ, напримѣръ, въ Ташкентѣ, получился бы значительный непроизводительный пробѣгъ больного подвижного состава отъ оконечныхъ пунктовъ дороги (отъ 1000 до 1750 вер.), стоимость каковаго, несомнѣнно, будетъ на много превышать всѣ тѣ выгоды, какія бы можно было ожидать отъ удешевленія стоимости ремонта сосредоточеніемъ его въ однѣхъ мастерскихъ съ усовершенствованнымъ оборудованіемъ. Ташкентскія мастерскія при расширеніи могутъ ремонтировать подвижной составъ Таш-

кентской дороги, которая имѣетъ въ настоящее время только однѣ главныя мастерскія въ Оренбургѣ, и принуждена затрачивать большія деньги на пересылку больного подвижного состава съ южныхъ участковъ.

Кизылъ-Арватскія мастерскія Подкомиссія не осматривала, описаніе ихъ, полученное отъ начальника сл. тяги, прилагается особо.

Ташкентскія главныя мастерскія.

Мастерскія выстроены въ 1898 году, но вскорѣ оказались недостаточными по своимъ размѣрамъ, такъ что въ 1905 году было приступлено къ расширенію ихъ, при чемъ это расширеніе было разсчитано не только на ремонтъ своихъ паровозовъ, но и на ремонтъ паровозовъ южной части Ташкентской дороги.

Такъ какъ работа по расширенію мастерскихъ затянулась, а обстоятельства производства ремонта измѣнились, то въ текущемъ году, согласно предписанію Управленія желѣзныхъ дорогъ, расцѣночная вѣдомость расширенія Ташкентскихъ мастерскихъ была пересоставлена, при чемъ рѣшеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ по этому вопросу управленію Средне-Азіатской ж. д. еще не извѣстно.

Расширеніе Ташкентскихъ мастерскихъ предполагается закончить въ 1915 году, современное же состояніе ихъ представляется въ слѣдующемъ видѣ.

Территорія, занимаемая мастерскими, составляетъ 40,560 кв. саж.

Общая площадь крытыхъ помѣщеній мастерскихъ, въ которыхъ въ настояще время производится работа,—2484 кв. саж. По окончаніи расширенія общая площадь крытыхъ помѣщеній составитъ 7432 кв. саж.

Протяженіе путей мастерскихъ—1950 кв. саж.

Станки мастерскихъ приводятся въ дѣйствіе электрической энергіей, доставляемой центральной станціей.

Центральная электрическая станція.

Центральная станція, обслуживающая въ настоящее время мастерскія, занимаетъ площадь въ 95,81 кв. саж. Площадь же новаго зданія центральной станціи, уже выстроеннаго, составляетъ 295,56 кв. саж.

Оборудованіе старой станціи составляетъ 4 паровыхъ машины и 4 динамомашины постояннаго тока для трехпроводной системы; двѣ динамо по 5 килоуаттъ, двѣ другія—по 35 килоуаттъ; напряженіе тока—220 вольтъ.

Паровыя машины, доставленныя заводомъ Рихардъ Поле, въ 135 силъ каждая, компаундъ, вертикальныя, дѣлающія 200 оборотовъ въ минуту, діаметры цилиндровъ ихъ—310 и 430 м.м., ходъ поршня—400 м., діаметръ маховика 2 м. Паровые котлы системы Фицнеръ и Гамперъ, каждый по 50 кв. метр. поверхностью нагрѣва, нефтяного отопленія.

Мятый паръ утилизируется для отопленія зданій. На случай недостаточности обогрѣванія однимъ мятымъ паромъ, есть приспособленіе для впуска въ трубы отопленія свѣжаго пара.

Оборудованіе центральной станціи послѣ расширенія будетъ состоять изъ паровой машины компаундъ (поставлена заводомъ б. Вейхельтъ, дѣлаетъ 150 оборотовъ въ минуту, имѣетъ цилиндры діаметромъ въ 400 и 600 м.м. при ходѣ поршня въ 500 м.м., и маховикъ діаметромъ въ 3 метр.) въ 275 силъ съ динамо постояннаго тока, мощностью въ 185 килоуаттъ, на 220 вольтъ при трехпроводной системѣ, уже установленныхъ, одного двигателя Дизеля въ 75 л. с., также уже установленнаго, съ динамо въ 55 кил. для ночного освѣщенія и двухъ двигателей Дизеля по 250 силъ съ двумя динамомашинами на 170 килоуаттъ каждая. Паровая машина будетъ питаться паромъ отъ двухъ уже установленныхъ котловъ системы Бютнера, поверхностью нагрѣва въ 205 кв. метр. каждый. Послѣ пуска въ ходъ установленныхъ пародинамо въ 275 и двигателя въ 75 л. с. имѣющіяся старыя машины, динамо и паровые котлы будутъ перенесены въ Кизылъ-Арватскія мастерскія, какъ было указано выше. Въ машинномъ помѣщеніи установленъ мостовой кранъ въ 3 тн.

При центральной станціи предположено устроить мастерскую для мелкихъ работъ по ремонту предметовъ электрическаго оборудованія и освѣщенія.

Паровозосборная.

Ремонтъ паровозовъ и окраска ихъ производится временно въ зданіи, площадью въ 532 кв. саж. съ 14 стойлами, изъ которыхъ одно служитъ для подъемки паровозовъ и одно — для окраски. Стойла расположены въ одинъ рядъ и обслуживаются наружной электрической телѣжкой, длиною въ 5,5 саж.; длина ихъ—11 саж. Зданіе паровозосборной—свѣтлое, съ фонарной крышей, подъемныхъ приспособленій, кромѣ 7 комплектовъ домкратовъ Беккера и блоковъ Людерса, нѣтъ.

Изъ переносныхъ станковъ, служащихъ при ремонтѣ паровозовъ, имѣется станокъ для расточки цилиндровъ, 2 электрическія сверлилки и приборъ для расточки осевыхъ подшипниковъ на мѣстѣ. Слесарныхъ тисковъ—116.

Тендерная.

Тендерная помѣщается во временной деревянной пристройкѣ, возлѣ сборной, въ три пути, длиной по 15 саж. каждый. Кромѣ того, тендера ремонтируются на свободныхъ стойлахъ сборной.

Котельная.

Котельная временно находится позади сборной и сообщается съ ней рельсовымъ путемъ, составляющимъ продолженіе пути одного изъ стойлъ сборной. Площадь помѣщенія, въ которомъ ремонтируются собственно котлы,—121,36 кв. саж.; въ немъ помѣщается до 10 котловъ. Оборудовано оно электрическимъ мостовымъ краномъ подъемной силы въ 15 тн., 2 радіально-сверлильными и 1 свободно стоящимъ сверлильнымъ станкомъ. Котлы устанавливаются на деревянныхъ козлахъ съ роликами, на которыхъ могутъ поворачиваться около горизонтальной оси. Непосредственное продолженіе этого помѣщенія составляютъ горяче-котельная, трубная и мѣдницкая, занимающая площадь въ 133,2 кв. саж. и оборудованныя:

1 печью для нагрѣва котельныхъ листовъ,
1 печью для нагрѣва котельныхъ листовъ,
1 вальцами для загибанія листовъ съ электродвигателемъ,
1 ножницами и дыропробивнымъ прессомъ съ электродвигателемъ,
4 плавильными плитами для котельныхъ работъ,
2 круглыми пилами съ электродвигателемъ,
1 станкомъ для обрѣзки дымогарныхъ трубъ съ электродвигателемъ,
1 станкомъ для чистки дымогарныхъ трубъ съ электродвигателемъ,
1 горномъ для напайки мѣдныхъ наконечниковъ,
1 прессомъ для пробы дымогарныхъ трубъ,
2 мѣдницкими горнами.

Возлѣ котельной находится деревянное зданіе, площадью въ 90 кв. саж., въ части котораго (30 кв. саж.) производится ремонтъ паровозныхъ топокъ, а остальное помѣщеніе занято кладовой для паровозныхъ частей и инструментальной.

Котельныя работы тѣ же, что и въ Кизылъ-Арватскихъ мастерскихъ.

Ремонтъ паровозовъ, котловъ и тендеровъ и окраска ихъ, по расширенію мастерскихъ, будутъ производиться въ новыхъ зданіяхъ. Нынѣшнее же зданіе паровозосборной будетъ служить для

ремонта вагоновъ, а за счетъ помѣщенія котельной расширится кузница.

Новое зданіе паровозосборной уже выстроено. Оно американскаго типа, состоитъ изъ ряда трехшарнирныхъ арокъ, обнесенныхъ кирпичными стѣнами, съ 3 сквозными путями, разсчитано на одновременное помѣщеніе 23 паровозовъ, занимаетъ площадь въ 633,5 кв. саж. и оборудовано 2 мостовыми кранами по 35 тн. подъемной силы каждый.

Верхніе скаты арокъ служатъ стропилами, а къ вертикальнымъ ихъ частямъ прикрѣплены консоли, на которыхъ покоятся ведущія балки для крановъ.

Механическая.

Механическая въ настоящее время переходитъ въ новое зданіе, площадью въ 426 кв. саж.

Новое зданіе—длинное (51 с.), высокое, съ продольнымъ свѣтовымъ фонаремъ. Средняя часть, въ которой расположены большіе станки обслуживается ручнымъ катучимъ краномъ, подъемной силой въ 5 тоннъ.

Оборудованіе механической составляетъ слѣдующіе станки:

59 токарныхъ,
6 револьверныхъ,
4 болторѣзныхъ,
1 гайкорѣзный,
2 для нарѣзки связей,
2 для высверливанія связей,
12 сверлильныхъ, изъ которыхъ 6 двойныхъ,
1 радіальный, 3 горизонтальныхъ,
11 фрезерныхъ,
2 долбежныхъ,
7 поперечно-строгальныхъ, изъ которыхъ 2 двойныхъ,
5 продольно-строгальныхъ,
4 точильныхъ.

Крупные станки приводятся въ дѣйствіе отдѣльными электромоторами, а болѣе мелкіе соединены въ 6 группъ, каждая изъ которыхъ работаетъ отъ трансмиссіи, приводимой въ движеніе электромоторомъ.

Вдоль всей механической проходятъ широкій и декавилевскій пути, поперекъ ея также уложено два декавилевскихъ пути.

Освобождающееся помѣщеніе старой механической, площадью въ 200 кв. саж., будетъ занято инструментальной, никкелировочной, лабораторіей и главной конторой.

Колеснотокарная.

Колеснотокарная, помѣщающаяся въ одномъ зданіи со старой механической, останется тамъ же и по расширеніи мастерскихъ, и площадь ея (234 кв. саж.) не измѣнится; производительность увеличится благодаря замѣнѣ старыхъ станковъ новыми, быстроходными. Современное ея оборудованіе слѣдующее:

2 станка для обточки паровозныхъ бандажей,
„ „ „ вагонныхъ „
2 станка для обточки пальцевъ кривошиповъ,
„ „ „ шеекъ осей,
1 „ „ „ осей,
2 „ „ расточки бандажей,
2 наждачныхъ точила и
прессъ для насадки колесъ.

Всѣ станки работаютъ отъ отдѣльныхъ моторовъ.

Подача колесъ на станки производится посредствомъ верхнихъ катучихъ телѣжекъ.

Въ настоящее время устанавливается колесно-токарный станокъ большой производительности для обточки вагонныхъ скатовъ (9 ваг. скатовъ въ день), послѣ установки котораго малые станки будутъ переданы въ Кизылъ-Арватскія и участковыя мастерскія.

Бандажная.

Бандажная помѣщается возлѣ колесно-токарной и занимаетъ площадь въ 33 кв. саж. Ея оборудованіе составляютъ:

2 горна съ нефтяными форсунками для нагрѣва бандажей,
плита для обсаживанія бандажей и
поворотный настѣнный кранъ.

Колесный паркъ расположенъ непосредственно у бандажной и колесно-токарной. Онъ снабженъ поворотнымъ краномъ на телѣжкѣ (желѣзнодорожнымъ).

Кузница.

Кузница, занимающая часть того зданія, въ которомъ помѣщается котельная и литейная, имѣетъ площадь въ 225 кв. саж.

Она достаточно высока, (высота стѣнъ 3,1 саж.), и имѣетъ продольный свѣтовой фонарь съ форточками для вентиляціи. Искусственной вытяжки газовъ и освѣженія воздуха пока не примѣняется, но это предусмотрѣно проектомъ расширенія.

Оборудованіе кузницы состоитъ изъ:

13 двойныхъ нефтяныхъ горновъ,
3 ординарныхъ „ „
2 трубоварныхъ горновъ,
1 парового молота въ 2 тонны,
1 „ „ „ 1 „
2 „ „ „ ½ „
3 ножныхъ молотовъ Оливера,
1 сварочной печи,
3 вентиляторовъ съ электромоторами.

Паровые молоты получаютъ паръ отъ двухъ котловъ системы Шухова, поверхностью нагрѣва въ 19 кв. метр. каждый, и отъ одного котла системы Ляшапеля, поверхностью нагрѣва въ 20 кв. метр. Паровые молота въ 2 и 1 тоннъ обслуживаются двумя поворотными кранами.

Рессорная.

Рессорная находится въ одномъ помѣщеніи съ кузницей и оборудована рессорной печью и паровымъ прессомъ для испытанія рессоръ.

Для изготовленія болтовъ имѣется станокъ.

Въ непродолжительномъ времени въ кузницѣ будетъ установленъ пріобрѣтенный уже ковочный прессъ системы „Аяксъ“ съ электромоторомъ.

Работы кузницы тѣ же, что и въ Кизылъ-Арватскихъ мастерскихъ.

Литейная.

Литейная занимаетъ площадь въ 80,58 кв. саж. Ея оборудованіе составляютъ:

2 вагранки Кригера, изъ которыхъ одна производительностью въ 150 пудовъ въ часъ, а другая—300 пуд. (послѣдняя недавно установлена за счетъ расширенія литейной),
2 вентилятора съ электромоторами,
2 глиномялки,
2 бѣгуна,
1 формовочный станокъ.

Вагранки обслуживаются настѣннымъ поворотнымъ краномъ, кромѣ этого по расширеніи будетъ установленъ мостовой кранъ, подъемной силой въ 15 тн.

Вагранки и вентиляторы установлены внѣ помѣщенія литейной.

Для загрузки вагранокъ устроенъ помостъ съ лѣстницей, но предположено сдѣлать электрическій подъемникъ.

Сушильня примыкаетъ къ литейной и отапливается снаружи нефтяными остатками.

Мѣдно-литейные горны—простые самодувные. Установлены они на дворѣ возлѣ литейной. Предположено пріобрѣсти мѣдноплавильную печь Піа.

Литейная по расширеніи останется въ настоящемъ помѣщеніи, но подъ нее будетъ также обращено смежное отдѣленіе кузницы, общая площадь составитъ 205 кв. саж.; вспомогательныя отдѣленія (заготовочная, обрубочная и проч.) будутъ помѣщаться въ особыхъ пристройкахъ.

Въ Ташкентскихъ мастерскихъ отливаютъ паровозные цилиндры.

Вагоносборная помѣщается въ двухъ зданіяхъ, каждое площадью въ 300 кв. саж. Зданія—просторныя, свѣтлыя, съ фонарной крышей.

Въ каждомъ зданіи по три пути, длиною въ 30 с. Большой недостатокъ составляетъ то, что пути сборныхъ—тупиковые, вслѣдствіе чего въѣздъ въ зданіе возможенъ только съ одной стороны. Длина телѣжки въ сборной настолько мала, что перемѣщеніе на ней 8-ми-колесныхъ вагоновъ крайне затруднительно. Это обстоятельство ухудшается еще тѣмъ, что корпуса вагоносборной и противолежащей паровозосборной построены на небольшомъ разстояніи отъ телѣжки (съ одной стороны—5,5, съ другой—10 саж.), поэтому, если на путяхъ, у воротъ зданій, стоятъ паровозы или вагоны, то перемѣщать помощью телѣжки длинные вагоны совершенно невозможно. Эти неудобства будутъ устранены при расширеніи вагонной части мастерскихъ, которое предположено произвести во вторую очередь, т. е., по окончаніи расширенія паровозной части.

Особой малярной нѣтъ; окраска вагоновъ производится въ вагоносборныхъ. Для приготовленія краски, кромѣ двухъ ручныхъ краскотерокъ, есть приводныя—2 вальцовыя и одна съ бѣгунами.

Изъ станковъ при вагоносборныхъ имѣются 2 круглыхъ пилы для металла, станокъ для пробы упряжныхъ приборовъ, вальцы для правки обшивочнаго желѣза, прессъ для выправки швеллеровъ.

Деревообдѣлочная.

Деревообдѣлочная помѣщается въ зданіи, расположенномъ между двумя корпусами вагоносборныхъ и занимающемъ площадь въ 200 кв. саж. Она оборудована слѣдующими станками:

2 строгательными, изъ которыхъ 1 четырехсторонній,
2 калевочными,
1 фрезернымъ,
2 шипорѣзными,
2 сверлильными, изъ которыхъ 1 двойной,
1 долбежно-сверлильнымъ,
2 токарными,
1 ленточной пилой,
1 круглой пилой и
3 наждачно-точильными.

Нѣкоторые станки приводятся въ дѣйствіе отдѣльными электродвигателями, а прочіе работаютъ отъ трансмиссіи, приводимой въ движеніе электромоторомъ.

Механическаго удаленія стружекъ и опилокъ въ деревообдѣлочной пока нѣтъ.

Въ одномъ зданіи съ деревообдѣлочной помѣщается обойная, занимающая 16,5 кв. саж., и жестяницкая.

Для обойныхъ работъ имѣются швейная машина и чесально-трепальный станокъ, а для жестяницкихъ—вальцы, машинка для выгибанія разныхъ формъ, рѣзки и ножницы.

Инструментальная находится въ старомъ зданіи механической, гдѣ она занимаетъ, въ общемъ, площадь въ 77,7 кв. саж. Оборудованіе ея составляютъ:

1 токарный станокъ,
1 сверлильный станокъ,
1 станокъ для заправки сверлъ,
1 „ полировочный,
2 „ для заточки фрезъ,
2 „ для насѣчки напильниковъ,
2 наждачныхъ точила,
2 каменныхъ точила,
1 аппаратъ для чистки напильниковъ пескомъ,
3 калильныя печи съ муфелями.

Станки получаютъ движеніе отъ трансмиссіи, работающей отъ электромотора. Только при станкахъ для насѣчки напильниковъ имѣются отдѣльные электомоторы.

Производительность Ташкентскихъ мастерскихъ въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за послѣдніе 3 года представлена въ слѣдующей таблицѣ:

	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Паровозовъ выпущено:			
изъ большого ремонта	13	16	32
изъ средняго ремонта	7	2	—
Пассажирскихъ вагоновъ:			
изъ большого ремонта	32	60	33
изъ средняго ремонта	9	20	10
изъ срочнаго осмотра	7	30	61
изъ текущаго ремонта ревизіи буксъ и проч.	48	105	153
Товарныхъ вагоновъ:			
изъ большого ремонта	277	160	158
изъ срочнаго осмотра	33	270	802
изъ текущаго ремонта, ревизіи буксъ и проч.	69	244	300

Общее количество рабочихъ въ Ташкентскихъ мастерскихъ на 1-ое октября текущаго года было 733, въ этомъ числѣ мастеровыхъ 574, учениковъ—47 и чернорабочихъ—112.

Въ день осмотра Подкомиссіей мастерскихъ производилась работа по заканчиванію недодѣлокъ въ новыхъ помѣщеніяхъ.

Помѣщенія—прекрасныя, высокія, съ желѣзными стропилами; устанавливаются большіе мостовые краны въ 35 тоннъ, полы плитные.

Задержка на 3 года въ постройкѣ и оборудованіи новыхъ мастерскихъ произошла, по свѣдѣніямъ, даннымъ управленіемъ Средне-Азіатской ж. д., вслѣдствіе того обстоятельства, что кредиты, отпущенные на постройку Ташкентскихъ мастерскихъ, были израсходованы на покрытіе перерасходовъ по эксплоатаціи прежнихъ лѣтъ. Въ настоящее время, по пополненіи этихъ суммъ, они будутъ итти на сооруженіе мастерскихъ.

Полная стоимость оборудованія Ташкентскихъ мастерскихъ исчисляется въ 1.454.991 р.; по смѣтамъ предшествовавшихъ лѣтъ отпущено 385.416 руб. На 1911 годъ испрашивается на продолженіе оборудованія 95.000 руб.

Кромѣ того, на дальнѣйшее расширеніе этихъ мастерскихъ испрашивается 105.000 руб.

Подкомиссія нашла отпускъ вышеназванныхъ кредитовъ въ суммѣ 105.000+95.000 руб. необходимымъ.

Къ помѣщенію старой электрической станціи пристраивается прекрасная новая станція, старая же будетъ перенесена въ Кизылъ-Арватскія мастерскія.

Изъ мастерскихъ Подкомиссія перешла въ матеріальный складъ.

Н. А. Масловымъ, по порученію Предсѣдателя Подкомиссіи, въ присутствіи начальника матеріальной сл., завѣдывающаго складомъ и помощниковъ контролера Средне-Азіатской ж. д. была произведена повѣрка наличія нефти въ резервуарахъ Ташкентскаго матеріальнаго склада.

1) Въ большомъ резервуарѣ, при высотѣ 13 фут. 4 дюйм., при измѣренной ареометромъ плотности 0,911 и температурѣ—12°, чему соотвѣтствуетъ взятый изъ таблицъ вѣсъ 1 куб. фута 1,5655 п., площади резервуара 1210 к. фут., вѣсъ нефти опредѣлился 13,33×1210×1,5655=25250 пуд.

2) Въ раздаточномъ резервуарѣ, при высотѣ 4 ф. 10 д. и установленному вѣсу нефти 10 пуд. въ 1 д. по высотѣ, наличіе опредѣлено въ 580 пуд.

3) 1 цистерна нефти, вѣсомъ 876 пуд., при маневрахъ была разбита. Разслѣдованіе объ этомъ еще не закончено и 876 пуд. въ расходъ не списаны; такимъ образомъ, на 8 октября оказалось налицо нефти 25250+580+876 п.=26706 пуд., по приходо-расходной же книгѣ значилось въ остаткѣ 26203 пуда, т. е. менѣе на 503 пуда.

На небольшомъ резервуарѣ нефтемѣрнаго стекла не оказалось; высота измѣряется посредствомъ поплавка и рейки; вѣсъ нефти при перекачкѣ въ раздаточный резервуаръ опредѣляется по высотѣ и среднему вѣсу 155 пуд. въ дюймѣ.

Изъ раздаточнаго резервуара отпускъ производится по рейкѣ: 1 дюйму высоты соотвѣтствуетъ вѣсъ въ 10 пуд.

Послѣдній разъ провѣрка наличія нефти произведена комиссіей 23 февраля 1909 г. (Актъ № 694).

По окончаніи повѣрки наличія нефти въ складѣ матеріаловъ были сличены на выдержку ярлыки на матеріалы и предметы съ сортовыми книгами, при чемъ оказалось несходство по ярлыку № 40/60: репса на 8 октября значилось 233½ арш., а по книгѣ 133½ арш.

Затѣмъ, при пересмотрѣ на выдержку ярлыковъ замѣчено, что нѣкоторыя запасныя части и матеріалы заготовлены въ большемъ количествѣ, чѣмъ то требуется, а именно:

1) ярлыкъ № 8/211: золотники парораспредѣлительные малаго цилиндра компаундъ сер. П—на 1 января числится 20 шт., расхода въ 1910 г. не было;

2) ярлыкъ № 8/207: тоже большого цилиндра—значится 20 шт., расхода не было;

3) ярлыкъ № 20/196: мѣди красной листовой на 1 января имѣлось 145 пуд., израсходовано въ 1910 году 2 п. 23 фунт.;

4) ярлыкъ № 24/124: трубъ мѣдныхъ для наконечныхъ дымогарныхъ трубъ на 1 января имѣлось 656 пуд. 4 ф., израсходовано въ 1910 году 250 пуд. 1 ф.;

5) ярлыкъ № 38/60: досокъ дубовыхъ на 1 января состояло 2465 шт., въ расходъ выписано въ 1910 году 6 штукъ;

6) ярлыкъ № 38/72: досокъ дубовыхъ имѣется 676, по ярлыку № 38/68—724 шт. и по ярлыку № 38/66—389 шт., расхода же не было;

7) ярлыкъ № 33/152: бойки для парового молота 2 пары 75 пуд. 16 фунт.;

8) ярлыкъ № 33/150: наковальни къ нимъ 2 пары 106 пуд. 10 фунт.;

9) стекло бемское двойное для вагоновъ, по ярлыку № 42/180 на 1 января имѣлось 15186 листовъ, въ 1910 году поступило 8853 листа, а всего имѣлось 24039 листовъ, въ расходѣ же только 6927 листовъ.

Въ матеріальномъ складѣ устраивается загражденіе, раньше онъ не былъ огражденъ.

Зданіе конторы матеріальнаго склада—очень хорошее.

Въ каменномъ большомъ амбарѣ ярлыки были въ порядкѣ.

Расширенія матеріальнаго склада не требуется.

По окончаніи развитія мастерскихъ лѣсной складъ будетъ перенесенъ въ другое мѣсто.

Въ подвалѣ легковоспламеняющихся предметовъ хранится сало, сѣрная кислота, вазелинъ. Пакля и концы лежатъ на землѣ, покрытые брезентомъ.

При ст. Ташкентъ Средне-Азіатская ж. д. имѣетъ школу, расположенную въ нѣкоторомъ отдаленіи отъ станціи.

Школа занимаетъ двухъэтажный прекрасный домъ; свѣтлое, высокое, хорошо содержимое помѣщеніе школы предназначено для 57 дѣвочекъ и 109 мальчиковъ.

Учительницъ—4.

Отсюда Подкомиссія перешла въ больницу, на 22 кровати, которая занимаетъ жилой домъ, приспособленный подъ больницу разными пристройками. Дезинфекціонной камеры и прачечной не имѣется. Амбулаторію слѣдовало бы отдѣлить.

Больница содержится хорошо. Нижняя половина стѣнъ и полы выкрашены масляной краской, верхняя половина выбѣлена.

По свѣдѣніямъ, переданнымъ начальникомъ сл. движенія, обмѣнъ ст. Ташкентъ съ Ташкентской ж. д. за 1908 г. былъ слѣдующій:

		Принято въ обмѣнъ:
	груженыхъ	23.054 ваг.,
	порожнихъ	4.639 „
		Принято не въ счетъ обмѣна:
	груженыхъ	576 ваг.
	порожнихъ	467 „
Цистернъ:	груженыхъ	492 „
	порожнихъ	1.291 „
		Сдано въ обмѣнъ:
	груженыхъ	21.348 ваг.
	порожнихъ	6.671 „
		Не въ счетъ обмѣна.
	груженыхъ	116 ваг.
	порожнихъ	40 „
Цистернъ:	груженыхъ	1.337 „
	порожнихъ	246 „

Вагонный долгъ:

За Ташкентской ж. д. . . . . 25.370 вагоно-дней
Средне-Азіатская должна Ташкентской ж. д. 7.840 „ „

Обмѣнъ груженыхъ по своей интенсивности распредѣляется:

По пріему:		По сдачѣ:	
декабрь . . .	2.666	ноябрь	3.190
ноябрь	2.403	октябрь	2.717
августъ . . .	2.387	декабрь	2.570
сентябрь . . .	2.280	январь	2.077
январь	2.080	мартъ	1.742
октябрь	1.994	февраль . . .	1.596
мартъ	1.876	арѣль	1.546
май	1.829	августъ	1.398
февраль . . .	1.738	сентябрь . . .	1.356
апрѣль	1.553	май	1.296
іюнь	1.529	іюнь	944
іюль	724	іюль	916

Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается, что ввозъ въ предѣлы Средне-Азіатской ж. д. превышаетъ вывозъ на 1706

ваг., въ зависимости отъ чего, во избѣжаніе долговъ по обмѣну, приходится сдавать порожній подвижной составъ. Размѣръ такой сдачи выразился въ 24,6% отъ общаго количества сданныхъ въ обмѣнъ вагоновъ.

Въ 8 час. 40 мин. Подкомиссія закончила обслѣдованіе Средне-Азіатской ж. д.

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

Членъ-экспертъ *Н. А. Масловъ.*

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

IV.

Приложенія.

СПИСОКЪ ПРИЛОЖЕНІЙ.

№№

Приложеніе № 1.

СХЕМА РАЗДѢЛЕНІЯ ЛИНІИ СРЕДНЕ-АЗІАТСКОЙ ЖЕЛ. ДОР. въ административномъ отношеніи.

Мѣста жительства мѣстныхъ Начальствующихъ

Служба пути и зданій

а, Начальниковъ отдѣленій

I отдѣленія въ Асхабадѣ (участки 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 19-20)

II отдѣленія въ Самаркандѣ. (участки 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17-18)

б, Начальниковъ участковъ

1.	въ Красноводскѣ	11	въ Каганѣ
2.	" Казанджикѣ	12	" Самаркандѣ
3	" Кизилъ-Арватѣ	13	" Самаркандѣ
4	" Бахарденѣ	14	" Черняевѣ
5	" Асхабадѣ	15	" Ташкентѣ.
6	" Каахкѣ	16	" Ходжентѣ
7.	" Теджентѣ	17	" Кокандѣ
8	" Байрамъ-Али	18	" Скобелевѣ
9	" Чарджуѣ	19	" Мервѣ
10.	" Фарабѣ	20	" Кушкѣ

Служба Движенія

а, Начальниковъ отдѣленій

- I отдѣленіе ст. Асхабадъ
- II " " Мервъ.
- III " " Самаркандъ
- IV " " Ташкентъ

б, Ревизоровъ движенія

- I участокъ ст. Красноводскъ
- II " " Асхабадъ
- III " " Мервъ
- IV " " Чарджуй.
- V " " Самаркандъ
- VI " " Ташкентъ
- VII " " Кокандъ

Распредѣленіе линіи на участки Механ. Телеграфа

№№ уч.	Границы участковъ	Мѣста жительства
1	Отъ Красноводска I до Казанджика вкл.	Красноводскъ
2	Отъ Казанджика до вводнаго столба ст. Асхабадъ	Кизилъ-Арватъ
3	Отъ вводнаго столба ст. Асхабадъ до вводнаго столба ст. Мервъ	Асхабадъ
4	Отъ вводнаго столба ст. Мервъ до ст. Кушка вкл.	Мервъ
5.	Отъ ст. Мервъ до вводн. столба ст. Каракуль	Чарджуй
6	Отъ вводн. столба ст. Каракуль до ст. Катта-Курганъ вкл.	Каганъ
7.	Отъ ст. Катта-Курганъ до вводнаго столба ст. Черняево	Самаркандъ
8	Отъ вводн. столба ст. Черняево I до Ташкента и Драгомирова вкл.	Ташкентъ
9	Отъ Драгомирова до Андижана и вѣтвь Скобелево	Скобелево

Служба Тяги

Участки тяги и мѣста жит. ихъ Начальниковъ

- I участокъ мѣстож. Красноводскъ съ оборот. депо Джебелъ
- II " " Казанджикъ " Кизилъ-Арватъ
- III " " Асхабадъ " Душакъ
- IV " " Мервъ " Учъ-Аджи
- V " " Чарджуй " Кизилъ-Тепе
- VI " " Самаркандъ " Джизакъ
- VII " " Черняево " Ташкентъ
- VIII " " Кокандъ " Андижанъ
- IX " " Кушка " Сары-Язы

Распредѣленіе линіи на участки Контролеровъ Государственнаго контроля

№№ уч.	Районы участковъ	Мѣстожит. контролеровъ
1.	Красноводскъ-Джебелъ и вѣтвь Красновод. II	Красноводскъ
2.	Джебелъ-Асхабадъ	Кизилъ-Арватъ
3.	Асхабадъ-Мервъ	Мервъ
4	Мервъ-Каганъ	Чарджуй
5	Каганъ-Самаркандъ-Черняево	Самаркандъ
6	Черняево, Ташкентъ, Андижанъ, Скобелево	Ташкентъ
7	Вѣтвь на Кушку не включая ст. Мервъ.	Мервъ

Распредѣленіе станцій по депо.

Относительно вызова ремонтн. для вагоновъ и водоснаб. приборовъ

Названіе депо	Станціи, обращающіяся въ депо за ремонтами
Красноводскъ	Отъ ст. Красноводскъ съ вѣтвью на Красноводскъ и до Ташкентск. семафора ст. Джебелъ
Казанджикъ	— Ташкент. семаф. ст. Джебелъ до Ташкент. семаф. ст. Коджъ
Асхабадъ	— Ташкент. семаф. ст. Коджъ до Ташкент. семаф. ст. Теджентъ
Мервъ	— Ташкент. семаф. ст. Теджентъ до Красноводск. семаф. ст. Учъ-Аджи
Чарджуй	— Красноводск. семаф. ст. Учъ-Аджи до Красноводск. семаф. ст. Зіадинъ
Самаркандъ	— Красноводск. семаф. ст. Зіадинъ до Ташкент. семаф. ст. Джизакъ
Черняево	— Ташкент. семаф. ст. Джизакъ до Ташкента и до Красноводск. семаф. ст. Ходжентъ
Кокандъ	— Красноводск. семаф. ст. Ходжентъ до Андижана вкл. и вѣтвь на Скобелево
Кушка	— ст. Кушка до Кушкинск. семаф. ст. Мервъ

Распредѣленіе линіи на участки по надзору за вѣсами и пожарн. инструм.

№№ участ.	Районы участковъ	Мѣстожит. уч. вѣсов. мастера
I	Красноводскъ-Душакъ	Асхабадъ
II	Душакъ-Учъ-Аджи и Кушка	Мервъ
III	Пески-Джизакъ	Самаркандъ
IV	Ломакино-Андижанъ и Ташкентъ	Кокандъ

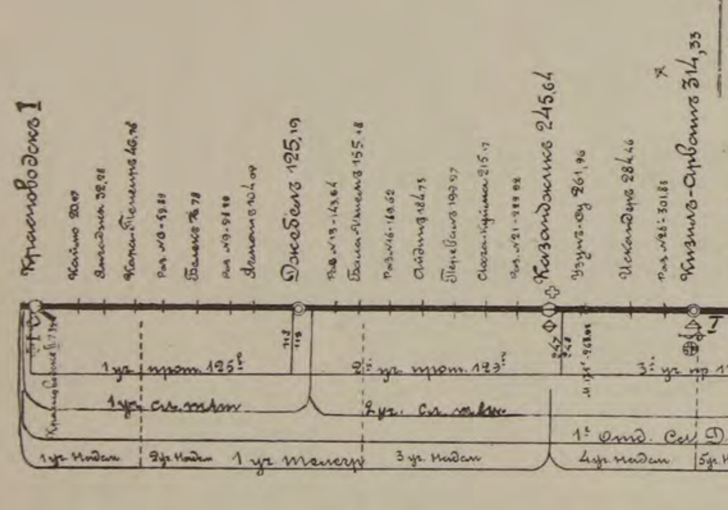
Границы участ. по станц. счетоводству и мѣста жит. ревизоровъ

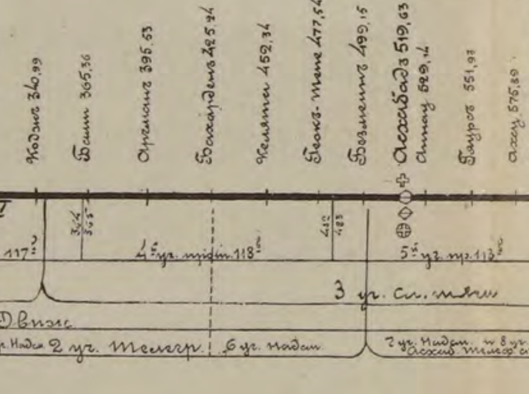
№№ участ.	Районы участковъ	Мѣста жительства ревизоровъ
I	Красноводскъ-Арчманъ	Красноводскъ
II	Бахарденъ-Карабата	Асхабадъ
III	Мервъ-Учъ-Аджи и вѣтвь на Кушку	Мервъ
IV	Пески-Зирабулакъ	Чарджуй
V	Катта-Курганъ-Кауфманская	Самаркандъ
VI	Черняево-Андижанъ	Кокандъ

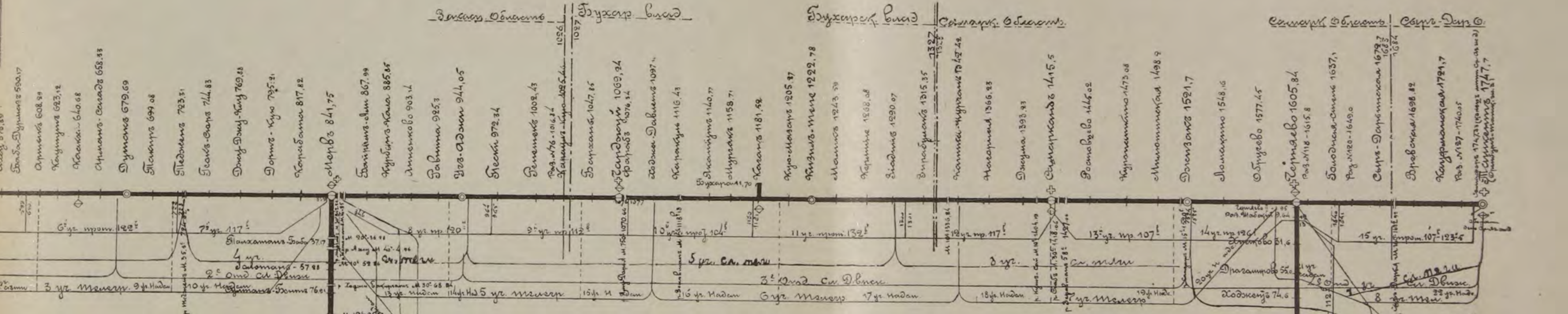
Завѣдывающій передвиженіемъ войскъ Туркестанскаго района мѣстожительство имѣетъ въ г. Ташкентѣ

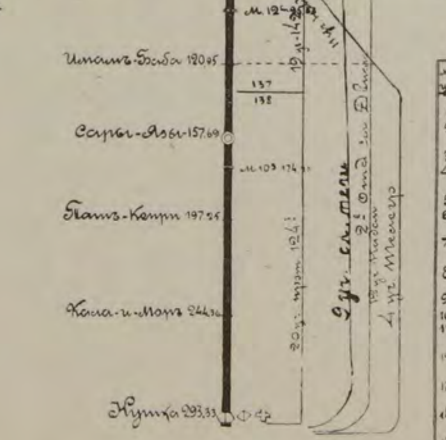
Коменданты желѣзнодорожныхъ станцій

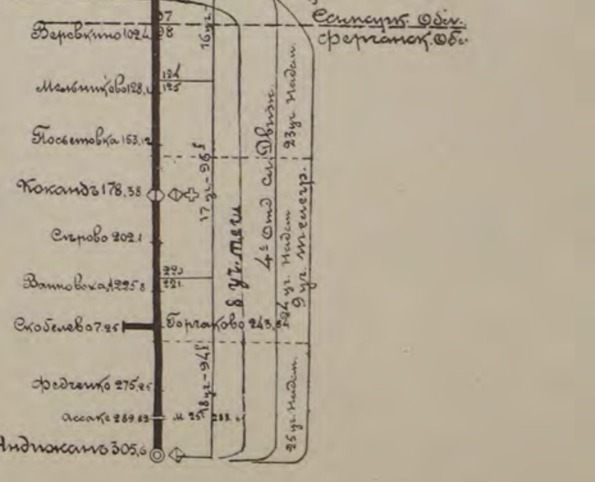
№№ участ.	Районы участковъ	Мѣста жительства комендантовъ
I	Красноводскъ-Асхабадъ	Красноводскъ
II	Аннау-Джума и вѣтвь на Кушку	Мервъ
III	Самаркандъ-Ташкентъ и Андижанская вѣтвь	Ташкентъ











Платежные районы

№№ участ.	Границы районовъ	Мѣста жительства платильщиковъ
I	Красноводскъ - Казанджикъ	Красноводскъ
II	Узунъ-Су - Геокъ-тепе.	Кизилъ-Арватъ.
III	Безмеинъ - Такыръ.	Асхабадъ
IV	Теджентъ - Учъ-Аджи	Мервъ
V	Пески - Мурганъ.	Чарджуй.
VI	Каганъ - Самаркандъ	Самаркандъ
VII	Ростовцево - Черняево	Черняево
VIII	Голодная - Степь - Ташкентъ	Ташкентъ
IX	и Хилково - Вревская Мельниково - Андижанъ и Скобелево	Кокандъ
X	Мервъ - Кушка.	Мервъ

Распредѣленіе линіи по Материальной Службѣ

№№ уч.	Районы участковъ	Мѣста жит. завѣд. складами
1	Красноводскій скл. 1 уч. Сл. пути и депо Красноводскъ и Джебелъ	Красноводскъ.
2.	Казанджикскій скл. 2 уч. Сл. пути и депо Казанджикъ	Казанджикъ.
3	Кизилъ-арватскій скл. 3 и 4 уч. Сл. пути депо Кизилъ-Арватъ и Глав. Мастерск.	Кизилъ-арватъ
4	Асхабадскій скл. 5 уч. Сл. пути и депо Асхабадъ	Асхабадъ
5.	Каахкинскій скл. 6 уч. Сл. пути и депо Душакъ	Кааха
6	Мервскій скл. 7, 8 и 19 уч. Сл. пути и депо Мервъ	Мервъ
7	Чарджуйскій скл. 9 и 10 уч. Сл. пути и депо Чарджуй и Учъ-Аджи	Чарджуй
8.	Каганскій скл. 11 уч. Сл. пути и депо Кизилъ-Тепе	Каганъ
9	Самаркандскій скл. 12 и 13 уч. Сл. пути и депо Самаркандъ.	Самаркандъ
10.	Черняевскій скл. 14 уч. Сл. пути и депо Черняево	Черняево
11.	Ташкентскій скл. 15 уч. Сл. пути и Ташкент. Мастерская	Ташкентъ
12	Кокандскій скл. 16 и 17 уч. Сл. пути и депо Кокандъ.	Кокандъ
13	Андижанскій скл. 18 уч. Сл. пути и депо Андижанъ	Андижанъ
14.	Кушкинскій скл. 20 уч. Сл. пути и депо Кушка и Сары-Язы	Кушка

Раздѣленіе на районы жандармскихъ полицейскихъ Управленій и Отдѣленій ж.д.

Жандармское Управленіе ж.д. въ г. Асхабадѣ

Отдѣленія

Красноводское (квар. ст. Красноводскъ) отъ Красноводска I до Искандера и вѣтвь Красноводскъ II

Асхабадское (квар. ст. Асхабадъ) отъ Кизилъ-Арвата до Асхабада

Мервское (квар. ст. Мервъ) отъ Аннау до Карабата

Чарджуйское (квар. ст. Чарджуй) отъ Байрамъ-Али до Каракуля

Самаркандское (квар. ст. Самаркандъ) отъ Якатута до Самарканда и вѣтвь на Бухару

Черняевское (квар. ст. Черняево) отъ Ростовцева до Черняево I, Черняево II и Черняево III

Сыръ-Дарьинское (квар. ст. Ташкентъ) отъ Голодной-Степи до Ташкента

Скобелевское (квар. ст. Кокандъ) отъ Хилкова до Андижана и вѣтвь на Скобелево

Мургабское (квар. ст. Мервъ) отъ Мерва до Кушки.

Условные знаки.

- ◎ Оборотное депо
- ⊖ Основное депо
- △ Главный складъ Матеріал. службы
- ◇ Склады Матер. службы и расходные топлива
- ⊸ Склады кондукторск. обмундировки
- ⚑ Комнаты для пріѣзж. служащихъ
- ⊕ Больницы
- ✚ пріемные покои
- ——— Границы участковъ Сл. пути
- ——— — — Отдѣленій по Сл. Движ.
- ——— — — участковъ Механик. Телеграфа
- ——— — — участковъ Сл. Тяги.
- —·—·— — — Бухарскихъ влад.
- —·—·— — — Областей.

Раздѣленіе линіи на санитарно-врачебные уч.

№№ уч.	Районы участковъ	Мѣста жительства врачей
1.	ст. Красноводскъ до Андиж. семаф. ст. Джебелъ	Красноводскъ
2	Отъ Андиж. семаф. ст. Джебелъ до Андиж. семаф. ст. Казанджикъ	Казанджикъ.
3	ст. Кизилъ-Арватъ между обоими семафор.	Кизилъ-Арватъ.
4.	Отъ Андиж. семаф. ст. Казанджикъ до Красновод. семаф. ст. Бахарденъ	Кизилъ-арватъ
5.	ст. Асхабадъ между обоими семафорами	Асхабадъ
6	Отъ Красцов. семаф. ст. Бахарденъ до Андиж. семафора ст. Гяуръ	Асхабадъ
7.	Отъ Андиж. семаф. ст. Гяуръ до Андиж. семаф. ст. Душакъ	Кааха
8.	Отъ Андиж. семаф. ст. Душакъ до Андиж. семафора ст. Байрамъ-Али	Мервъ
9	ст. Мервъ Мургаб. вѣтвь до Мервск. семаф. ст. Сары-Язы	Мервъ
10	Отъ Мервск. семаф. ст. Сары-Язы до ст. Кушка вкл.	Сары-Язы
11.	Отъ Андиж. семаф. ст. Байрамъ-Али до Андиж. семаф. ст. Чарджуй	Чарджуй
12	Отъ Андиж. семаф. ст. Чарджуй до Андиж. семаф. ст. Каганъ	Каганъ.
13.	Отъ Андиж. семаф. ст. Каганъ до Андиж. семаф. ст. Зіадинъ	Каганъ
14	Отъ Андиж. семаф. ст. Зіадинъ до Красцов. семафора ст. Самаркандъ	Самаркандъ.
15	Отъ Краснов. семаф. ст. Самаркандъ до Красновод. семаф. ст. Джизакъ	Самаркандъ
16	Отъ Андиж. семаф. ст. Джизакъ до Андиж. семаф. ст. Хилково	Черняево
17	Отъ Андиж. семаф. ст. Хилково до Андиж. семаф. ст. Кокандъ	Кокандъ
18	Отъ Андиж. семаф. ст. Кокандъ до ст. Андижанъ вкл.	Андижанъ.
19	Отъ Ташк. семаф. ст. Черняево до Черняев. семафора ст. Ташкентъ	Ташкентъ
20	ст. Ташкентъ въ предѣлахъ станціи	Ташкентъ

Общее протяженіе Средне-Азіатской жел. дороги.

Красноводскъ I - Ташкентъ (Гл. линія)	1747. 10 вер.
Черняево - Андижанъ (вѣтвь)	305 57 .
Мервъ - Кушка (вѣтвь)	294 33 .
Каганъ - Бухара (вѣтвь)	11 70 .
Красноводскъ I - Красноводскъ II (вѣтвь)	6 . 06 .
Горчаково - Скобелево (вѣтвь)	8 09 .
Итого -	2372 85 вер.

Перечень станцій въ алфавит. порядкѣ

Названія станцій	Уч. сл. пути	Уч. сл. тяги	Названія станцій	Уч. сл. пути	Уч. сл. тяги	Названія станцій	Уч. сл. пути	Уч. сл. тяги
А.			И.			Р.		
Айдинъ ○	2	2	Искандеръ ▲	2	3	Равнина	4	8
Ахча-Куйма ○	2	2	Имамъ-Баба ▲	9	19	Репетекъ ▲	5	9
Арчманъ ▲	3	4	І			Ростовцево ▲	6	13
Асхабадъ ▲	3	5	Іолотань	9	19	Разъѣздъ №6	1	1
Аннау	3	5	К			Разъѣздъ №9	1	1
Ахчу	3	5				Разъѣздъ №25	2	3
Артыкъ ▲	3	6	Красноводскъ I ▲	1	1	Разъѣздъ №13	2	2
Арманъ-Сагадъ	3	6	Красноводскъ II	1	1	Разъѣздъ №16	2	2
Анненково ○	4	8	Кайпо	1	1	Разъѣздъ №21	2	2
Асаке	8	18	Кара-Тенгиръ	1	1	Разъѣздъ №76 ○	5	9
Андижанъ ▲	8	18	Казанджикъ ▲	2	2	Разъѣздъ №118	7	14
			Кизилъ-Арватъ ▲	2	3	Разъѣздъ №120	7	15
Б			Коджъ	2	3	Разъѣздъ №127	7	15
Белекъ	1	1	Келята ▲	3	4	Самаркандъ ▲	6	12
Бала-Ишемъ ○	2	2	Каушутъ	3	6	Сыръ-Дарьинская	7	15
Бами ▲	3	4	Карабата ▲	4	7	Сырово ▲	8	17
Бахарденъ ▲	3	4	Курбанъ-Кала	4	8	Скобелево ▲	8	18
Безмеинъ ▲	3	5	Карагулъ-Куюй ▲	5	9	Султанъ-Бентъ ▲	9	19
Баба-Дурмазъ ▲	3	5	Каракуль ▲	6	10	Сары-Язы ▲	9	20
Байрамъ-Али ▲	4	8	Каганъ ▲	5	11	Т		
Барханы	5	9	Кааха ▲	3	6	Такыръ	3	6
			Кую-Мазаръ	5	11	Теджентъ ▲	3	7
В			Кизилъ-Тепе ▲	5	11	Ташкентъ	7	15
Вревская ▲	7	15	Кермине ▲	5	11	Талхатанъ-Баба ○	9	19
Веревкино ▲	8	16	Катта-Курганъ ▲	6	12	Ташъ-Кепри ▲	9	20
Ванновская ▲	8	18	Куропаткино ▲	6	13	У		
			Кауфманская ▲	7	15	Узунъ-Су	2	3
Г			Кокандъ ▲	8	17	Учъ-Аджи ▲	4	8
Геокъ-Тепе ▲	3	4	Кала-и-Моръ ○	9	20	Ф		
Гяуръ ▲	3	5	Кушка ▲	9	20	Фарабъ ▲	5	10
Голодн.-Степь	7	14	Л			Федченко ▲	8	18
Геокъ-Сюръ ▲	4	7	Ломакино ▲	7	14	Х		
Горчаково ▲	5	18	М			Ходжа-Давлетъ	5	10
			Мурганъ	5	10	Хилково ▲	7	16
Д			Маликъ	5	11	Ходжентъ ▲	7	16
Джебелъ ▲	1	2	Милютинская ▲	6	13	Ч		
Душакъ ▲	3	6	Мельниково ▲	8	17	Чарджуй ▲	5	9
Джу-Джу-Клу	4	7	Мервъ ▲	4	19	Черняево I ▲	7	14
Дортъ-Куюй ○	4	7	Н			Черняево II	7	14
Джума ▲	6	12	Нагорная	6	12	Черняево III	7	14
Джизакъ ▲	6	13	О			Ш		
Драгомирово ▲	7	16	Обручево ▲	7	14	Шабскій раз.	7	14
З			П			Я		
Зіадинъ ▲	5	11	Перевалъ	2	2	Янгаджа	1	1
Зирабулакъ	6	12	Пески	5	5	Ягманъ	1	1
			Посьетовка ▲	8	17	Якатутъ ▲	5	10

Примѣчаніе. ▲ Станц. съ водоснаб. ○ Станціи съ перекачкой подвозной воды

И. д. Начальника Службы
Пути Инженеръ

Приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

результатовъ эксплоатаціи Средне-Азіатской 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	2,37	3,25	2,95	2,34	2,98	2,43	2,91	3,03	3,40	3,19	4,11	4,69	5,76	6,50	4,75	4,45	4,60
2	Глава I. Управленіе желѣзныхъ дорогъ и коммерческая служба	1,17	1,08	0,90	0,84	1,22	0,76	0,65	0,64	0,74	0,66	0,86	0,77	0,88	1,00	0,75	0,62	0,52
3	Глава II. Служба сборовъ	—	—	—	—	—	—	0,56	0,61	0,57	0,53	0,65	0,68	0,84	0,89	0,85	0,76	0,72
4	Глава III. Общіе расходы	1,20	2,17	2,05	1,50	1,76	1,67	1,70	1,78	2,09	2,00	2,60	3.24	4,04	4,61	3,15	3,06	3,36
5	**Отдѣлъ II.** Управленіе дорогой; врачебная и матеріальная части	5,47	5.25	4.29	4,10	4,82	6,08	5,90	6,01	5,51	4,95	6,35	6,00	6,81	7,37	6,95	5,74	4,67
6	Глава I. Содержаніе начальника дороги и состоящихъ при немъ частей управленія	2,40	2,09	1,72	1,61	1,73	2,79	2,61	2,57	2,24	1,93	2,43	2,10	2,31	2,49	2,39	2,00	1,62
7	Глава II. Содержаніе врачебной части	1,23	1,33	1,16	1,18	1,32	1,48	1,43	1,51	1,49	1,44	1,97	1,92	2,16	2,54	2,26	1,93	1,58
8	Глава III. Общіе расходы по матеріальной части	1,10	1,05	0,86	0,84	0,88	1,17	1,06	1,05	1,05	0,92	1,12	1,11	1,23	1,29	1,50	1,20	1,02
9	Глава IV. Расходы, производимые для всѣхъ частей мѣстнаго управленія	0,74	0,78	0,55	0,50	0,89	0,64	0,80	0,88	0,73	0,66	0,83	0,87	1,11	1,05	0,80	0,61	0,45
10	**Отдѣлъ III.** Надзоръ за путемъ и зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	30,03	23,36	19,17	20,30	22,40	20,23	19,82	19,73	19,25	15,51	20,74	19,54	23,08	22,77	23,64	20,25	14,16
11	Глава I. Содержаніе управленія службою	3,36	2,96	2,31	2,20	2,56	2,28	2,99	1,95	1,84	1,68	2,14	1,85	2,16	2,14	1,96	1,66	1,33
12	Глава II. Надзоръ за путемъ и искусственными сооруженіями, содержаніе и ремонтъ ихъ	22,60	17,29	14,00	14,83	16,58	15,14	15,22	14,77	14,59	11,44	15,32	14,98	18,01	17,30	18,66	15,79	10,51
13	Глава III. Надзоръ за зданіями, содержаніе и ремонтъ ихъ, содержаніе и ремонтъ водопроводовъ	4,07	3,11	2,86	3,27	3,26	2,81	2,61	3,01	2,82	2,39	3,28	2,71	2,91	3,33	3,02	2,80	2,32
14	**Отдѣлъ IV.** Движеніе, телеграфъ и телефоны	11,81	11,11	10,14	10,06	10,55	9,73	9,76	10,28	9,99	9,95	12,10	10,80	12,75	14,41	13,80	12,88	11,69
15	Глава I. Содержаніе управленія службою	1,78	1,67	1,38	1,34	1,40	0,77	0,65	0,64	0,65	0,58	0,68	0,59	0,65	0,73	0,81	0,72	0,63
16	Глава II. Станціонная служба	5,25	4,71	4,59	4,56	4,85	4,66	4,82	5,15	5,18	5,15	6,45	6,43	7,79	8,25	7,70	7,27	6,82
17	Глава III. Служба поѣздовъ	2,27	2,49	2,31	2,25	2,27	2,23	2,22	2,51	2,25	2,41	2,73	2,26	2,76	3,18	3,27	2,92	2,65
18	Глава IV. Телеграфъ и телефоны	2,51	2,24	1,86	1,91	2,03	2,07	2,07	1,98	1,91	1,81	2,24	1,52	1,55	2,25	2,02	1,97	1,58
19	**Отдѣлъ V.** Тяга поѣздовъ, содержаніе и ремонтъ подвижного состава	28,15	27,63	24,90	23,41	26,13	27,16	27,53	26,90	25,53	27,58	34.58	42,67	47,54	44,57	42,37	34,96	30,39
20	Глава I. Содержаніе управленія службою	2,54	2,37	2 00	1,90	1,98	1,23	1,09	1,01	1,02	0,89	1,13	1,05	1,12	1,18	1,18	1,04	0,87
21	Глава II. Тяга поѣздовъ	9,93	9,05	9,77	10,00	10,98	12,71	12,32	12,11	11,27	12,95	14,38	18,35	20,81	22,56	20,99	16,15	13,81
22	Глава III. Содержаніе вагоновъ	1,04	1,04	0,99	1,01	1,17	1,04	1,12	1,22	1,33	1,32	1,67	1,76	1,86	1,97	1,82	1,62	1,43
23	Глава IV. Содержаніе главныхъ мастерскихъ и мастерскихъ при депо для ремонта подвижного состава	3,27	3,00	2,79	2,25	2,82	3,29	2,56	2,46	2,39	2,34	3,29	4,14	3,91	3,98	3,75	2,97	2,59
24	Глава V. Возобновленіе и исправленіе паровозовъ и тендеровъ	7,32	7,91	5,54	4,90	5,98	5,67	6,43	6,97	6,60	6,92	9,72	12,20	13,31	10,05	10,48	8,55	7,08
25	Глава VI. Возобновленіе и исправленіе вагоновъ	4,05	4,26	3.81	3,35	3,20	3,22	4,01	3,13	2,92	3,16	4,39	5,17	6,53	4,83	3,80	4,23	3,49
26	Глава VII. Наемъ подвижного состава	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,35	0,39	1,13
27	**Отдѣлъ VI.** Особые обязательные расходы	2,37	1,99	1,72	2,04	2,31	1,60	0,87	0,85	0,78	0,70	0,92	0,86	0,92	0,91	0,59	0,41	0,34
28	**Отдѣлъ VII.** Расходы, вызываемые чрезвычайными обстоятельствами	1,20	1,08	0,95	0,97	1,08	1,18	0,62	0,96	0,99	0,92	1,25	1,60	1,60	4,65	2,68	2,12	1,19
29	**Отдѣлъ VIII.** Расходы, по финансовымъ и дополнительнымъ предпріятіямъ и оборотамъ	0,33	0,08	0,13	0,12	0,01	0,02	—	0,03	0,03	0,02	0,15	0.14	0,08	0,04	0,04	0,01	—
30	**Отдѣлъ IX.** Расходъ отъ таксировки служебныхъ перевозокъ	—	—	—	7,31	8,71	8.01	9,58	11,84	10,41	10,43	10,26	8,55	10,98	12,57	9,72	8,25	7,30
31	**Эксплоатаціонный коэффиціентъ**	81,73	73,75	64,25	70,68	78,99	76,44	76.99	79,63	75,89	73,25	90,46	94,85	109,52	113,79	104,54	89,07	74,34
32	**Валовой доходъ** (въ тысячахъ рублей)	4.799	4.450	6.903	7.439	7.051 **)	11.123	13.215	14.457	15.458	17.716	14.336	16.310	15.788	15.385	16.127	19.247	23.709
33	**Расходъ** (въ тысячахъ рублей)	3.922	4.019	4.435	5.258	5.570 **)	8.502	10.174	11.511	11.732	12.978	12.968	15.470	17.292	17.507	16.859	17.143	17.626
34	**Расходы, не зависящіе отъ движенія, на 1 экспл. вер. дороги**	—	—	—	—		—	—	317624	326587	336006	336023	324210	412855	447137	420141	432857	432796
35	**Расходы, зависящіе отъ движенія, на 1 поѣздо-версту.**	—	—	—	—		—	—	4.731	4.619	5.311	6.281	8.041	8.983	7.939	7.721	7.161	7342
36	**Причитающіеся по строительной стоимости годовые платежи** (въ тысячахъ рублей)	—	—	2.737	2.616	3.087	819	4.036	4.584	4.723	4.844	6.313	6.480	6.584	—	—	—	—	—
37	**Эксплоатаціонная длина дороги** (средняя за годъ, вер.)	1.344	1.415	1.415	1.415	1.415	431	2.354	2.354	2.361	2.361	2.361	2.361	2.361	2.361	2.361	2.362	2.362	2.362
38	**Количество паровозо-верстъ на версту дороги**	2.787	2.859	3.477	3.657	3.402	1.787	3.293	3.946	4.734	5.075	5.291	4.333	4.517	4.602	4.870	5.106	5.372	5.690
39	**Процентное отношеніе пробѣга паровозовъ безъ поѣздовъ къ общему пробѣгу**	15,77	16,88	19,01	18,87	20,80	22,90	19,00	15,50	14,30	15,50	14,50	13,90	14,50	16,60	16,60	16,50	16,50	17,60
40	**Пробѣгъ всѣхъ вагоновъ на версту дороги** (тысячъ осе-верстъ)	105,77	107,41	130,21	144,50	130,04	32,45	135,68	154,04	177,68	194,32	213,98	163,93	178,87	183,43	193,80	198,53	211,58	236,02
41	**Процентное отношеніе пробѣга товарныхъ груженыхъ осей къ общему пробѣгу этихъ осей**	73,95	74,21	81,27	75,18	75,68	78,47	73,55	75,44	74,07	72,46	73,40	76,78	77,12	74,29	70,99	73,61	71,65	69,88
42	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ на версту дороги**	2.251	2.327	2.716	2.878	2.627	1.313	2.567	3.168	3,609	3,708	4.045	3.397	3.594	3.573	3.708	3.808	4.091	4.269
43	**Среднее число всѣхъ поѣздо-верстъ хозяйственнаго движенія на версту дороги**	391	434	452	461	392	97	343	400	472	419	349	323	309	316	369	358	348	210
44	**Средній составъ поѣздовъ малой скорости въ осяхъ**	50,00	47,27	49,46	53	54,42	41	55,91	52,69	53	58	58	56	58,7	62,5	62,3	66,3	67,0	71,02
45	**Средній составъ поѣздовъ пассажирскихъ, товаро-пассажирскихъ и большой скорости въ осяхъ**	52,00	38,00	34,80	37,40	38	33	34,70	36	38,90	40	38	35	36	34,6	35,5	38,2	39,03	34,1
46	**Пробѣгъ валового груза на версту дороги** (тысячи пудо-верстъ)	—	—	—	94.378	51.935	23.102	54.188	67.264	80.308	96.386	102122	78.771	145613	119873	155384	165140	112298	131852
47	**Количество тысячъ пудо-верстъ груза въ годъ на товарную инвентарную ось**	3.526	5.061	5.152	5.981	3.990	1.077	4.859	3.764	3.727	4.706	4.854	3.375	4.274	3.462	3 415	3.332	4.166	5.042
48	**Среднее число тысячъ пудо-верстъ на версту дороги**	10.096	13.284	22.932	14.238	15.344	5.321	17.638	18.796	22.940	30.432	32.983	23.578	26.975	24.361	23.837	24.626	28542	35.163
49	**Средній пробѣгъ одного пуда груза** (верстъ)	648,05	637,21	552,42	826,58	741,61	476,93	432,34	417,90	498,59	699,08	605,95	518,50	505,76	452,25	347,53	356,83	398,48	403,28
50	**Среднее число пуд. грузовъ на ось товар. вагона**	104,99	166,71	202,44	113,02	144,70	164,83	172,06	143,44	150,87	183,25	179,73	173.34	203,12	132,84	122,94	159,20	182	192,5
51	**Среднее число пассажиро-верстъ на версту дороги**	51.729	57.523	66.537	66.458	73.143	37.585	67.163	128961	128213	142496	99.146	87.144	104185	112771	142461	150449	178336	208706
52	**Средній пробѣгъ одного пассажира** (верстъ)	263,01	285,12	304,05	266,01	309,44	148,03	211,46	285,83	247,23	263,15	164,63	155,82	161,48	137,66	124,17	119,17	122,75	125,34
53	**Среднее число пассажировъ на ось пассажирскаго вагона**	5,38	5,48	7,78	4,12	2,46	2,67	3,82	6,22	5,51	5,71	3,77	3,73	4,06	4,28	3,88	3,19	3,56	4,32
54	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на версту дороги** (рублей)	2.860	3.111	4,025	4.446	4.158	1.478	3.896	4.609	4.050	4.576	5.407	4.054	5.200	4.614	3.898	4.381	5.350	6.740
55	**Средняя выручка по перевозкѣ грузовъ на пудо-версту груза** (копѣекъ)	0,023	0,038	0,034	0,031	0,027	0,028	0,022	0,025	0,028	0,023	0,024	0,025	0,025	0,029	0,029	0,028	0,028	0,027
56	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на версту дороги** (рублей)	340	433	467	486	517,55	379,10	551	713	739	726	748	705	734	891	1.116	1.245	1.399	1.645
57	**Средняя выручка по перевозкѣ пассажировъ на пассажиро-версту** (копѣекъ)	0,66	0,76	0,60	0,73	0,71	1,01	0,82	0,55	0,67	0,61	0,92	0,81	0,70	0,79	0,78	0,83	0,78	0,79
58	**Инвентарное число паровозовъ**	153	157	169	171	230		250	314	396	470	518	557	567	569	540	536	495	584
59	**Движущихъ осей въ нихъ**	440	452	488	484	671		731	920	1.185	1.458	1.617	1.755	1.795	1.812	1.733	1.743	1.643	2.008
60	**Инвентарное число осей товарнаго парка**	3.743	3.919	4,525	5.353	5.433	2.122	8.535	11.745	14.513	15.243	16.023	16.471	16.657	16.611	16.479	16.743	16879	17.231
61	**Инвентарное число осей пассажирскаго парка**	312	318	332	338	359	186	875	869	877	1.011	1.548	1.160	1.160	1.327	1.496	1.588	1.588	1.701

*) За 1899 г. Лѣвыя данныя относятся къ участку Красноводскъ—Самаркандъ, правыя—къ участку Самаркандъ-Андижанъ—Ташкентъ.

До 1899 года Закаспійская дорога состояла въ вѣдѣніи Военнаго Министерства, съ присоединеніемъ вновь выстроенной Самаркандо-Андижанской ж. д. съ вѣтвями на Ташкентъ и Новый Маргеланъ, на основаніи Высочайшаго Соизволенія, послѣдовавшаго 31 октября 1898 года, переименована въ Средне-Азіатскую ж. д. и передана въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія.

**) Безъ Андижанскаго участка.

Приложеніе № 3.

ВѢДОМОСТЬ

задолженности правительственныхъ учрежденій сборамъ:

	р.	к.
За Департаментомъ Общ. Дѣлъ М. В. Д. .	181	55
„ Военнымъ Вѣдомствомъ	964.024	13
„ Министерствомъ Финансовъ	1.069	98
„ Главн. Тюремн. Управлен.	43.759	93
„ Разными Учрежденіями	292	26
„ Морскимъ Вѣдомствомъ	56	66
„ Штабомъ Туркест. желѣзнодорожн. бриг.	10.228	65
	1.019.613	16

Начальникъ службы
сборовъ (*подпись*).

ЗАПИСКА

о постановкѣ коммерческой службы.

Раскрытіе въ 1906 и 1907 г.г. грандіозныхъ хищеній на дорогахъ сѣти, въ связи съ неудовлетворительными результатами эксплоатаціи, заставило обратить самое серьезное вниманіе на постановку всего желѣзнодоржнаго дѣла и, между прочимъ, привело къ признанію того положенія, что современная организація коммерческихъ службъ не достигаетъ поставленныхъ ей цѣлей.

Въ дальнѣйшемъ мы увидимъ, какъ собственно отразилось это признаніе на организаціи службъ, и что нужно сдѣлать, чтобы эта организація мало-мальски отвѣчала своему назначенію. До 1907 г., схематически, эту организацію можно представить такъ: нач. сл., его помощникъ, кой-гдѣ агентъ для порученій, дѣлопроизводитель коммерческаго дѣлопроизводства съ помощникомъ, а на Средне-Азіатской до сихъ поръ даже и безъ него, дѣлопроизводитель претензіоннаго дѣлопроизводства, его помощникъ, письмоводитель по канцеляріи. Вотъ и всѣ старшіе агенты службы и ни одного на линіи; только на нѣкоторыхъ старыхъ дорогахъ, да и то, какъ пережитокъ отъ того времени, когда онѣ были частными, одинъ, два ревизора инструктора.

Въ кругъ обязанностей отдѣла входило: экономическое обслѣдованіе обслуживаемаго раіона и условій подвозки грузовъ къ дорогѣ, тарифные вопросы, какъ мѣстнаго, такъ и общаго характера, поскольку они касались даннаго раіона, условія перевозки грузовъ, конвенціонные вопросы и инструктированіе линіи въ коммерческомъ отношеніи, т. е. изданіе приказовъ, дача указаній на отдѣльные запросы и т. п., разсмотрѣніе претензій и регистрація актовъ, сношеніе съ дорогами по актамъ и претензіямъ. Разслѣдованія по актамъ и розыскъ грузовъ былъ въ сл. движенія.

До 1900 г. въ коммерческихъ службахъ сосредоточивалась разработка статистическихъ данныхъ о перевозкѣ пассажировъ и груза, съ учрежденіемъ же сл. сборовъ работы эти перешли въ эту службу по наслѣдству. Канцелярія вела переписку по общимъ вопросамъ и личному составу. Изъ этого перечня видно,

что коммерческія службы живой связи съ линіей не имѣли, да имѣть не могли, такъ какъ не имѣли агентовъ на линіи. Роль ихъ свелась къ чисто книжному изученію раіона и тарифовъ и бумажному сношенію съ линіей. Пока въ ихъ рукахъ была статистика, они еще были въ состояніи до нѣкоторой степени отзываться на экономическіе запросы раіона, но съ переходомъ статистики въ сл. сборовъ, хотя они не потеряли возможности получать необходимыя статистическія данныя, но потеряли самое главное—возможность наблюдать совершающіяся измѣненія въ условіяхъ перевозки грузовъ и пассажировъ и тѣмъ самымъ потеряли возможность предвидѣть имѣющіе возникнуть къ дорогѣ запросы въ этой области; всякій такой запросъ сталъ являться неожиданнымъ. Для того, чтобы отвѣтить на запросъ, приходилось обращаться за данными въ сл. сборовъ, которая не всегда могла дать требуемый матеріалъ въ томъ видѣ, какъ это было необходимо, а часто совсѣмъ не могла его дать, такъ какъ сл. сборовъ, не будучи заинтересована въ статистикѣ, не имѣющей отношенія къ прямымъ ея работамъ, ведетъ разработку данныхъ строго въ указанныхъ рамкахъ и, если и выходитъ изъ этихъ рамокъ, то только по требованію коммерческой сл., которая, въ свою очередь, не имѣя возможности наблюдать назрѣвающихъ измѣненій, можетъ предъявить требованіе по полученіи запроса, т. е. тогда, когда надо отвѣчать. Результатомъ такого положенія явилось, что коммерческія сл. не только не шли рядомъ, не говоримъ уже впереди, съ жизнью, но просто оставались далеко за жизнью. Эти недостатки на дорогахъ Европейской сѣти до извѣстной степени скрывались опытносью состава, болѣе или менѣе установившимися перевозками и тѣмъ, что статистика была еще недавно въ рукахъ коммерческихъ службъ и накопившійся опытъ давалъ возможность оріентироваться въ окружающихъ экономическихъ явленіяхъ. На дорогахъ новыхъ, т. е. преимущественно Азіатской Россіи ничего этого не было и коммерческія службы этихъ дорогъ были уже совсѣмъ безсильны. (Коммерческій отдѣлъ Средне-Азіатской ж. д. выдѣленъ изъ сл. движенія въ 1899 г.). Это и сказалось въ 1906 и 1907 г. въ эпоху хищеній и злоупотребленій—когда коммерческія сл. могли только платонически протестовать и не могли помочь ничѣмъ, кромѣ протеста.

Какъ уже сказано выше, съ 1907 г. теоретически, а на практикѣ съ 1908 г., въ составъ коммерческихъ сл. были введены линейные агенты: агенты по розыску грузовъ и коммерческіе ревизоры. Конечно, это огромный шагъ впередъ: коммерческія сл. вступили въ прямую связь съ линіей и до извѣстной степени бумажное инструктированіе замѣнили живымъ. Но можетъ ли удовлетворить одно это коммерческія сл., т. е. позволяетъ ли

эта реформа осуществить тѣ задачи, которыя возлагаются на эти службы. Разсмотримъ этотъ вопросъ въ рамкахъ дѣйствительности по отношенію къ Средне-Азіатской ж. д.

Въ 1908 г. въ составъ отдѣла вошли 2 ревизора инструктора и съ 1910 г. 5 агентовъ по розыску грузовъ (изъ нихъ одинъ старшій). Въ задачу первыхъ входитъ: инструктированіе линіи въ коммерческомъ отношеніи, а также обслѣдованіе обслуживаемаго дорогой раіона въ экономическомъ отношеніи и разслѣдованіе по важнѣйшимъ дѣламъ (крупныя кражи товара, сложныя злоупотребленія и т. д.); въ задачу вторыхъ входитъ розыскъ, разслѣдованіе по актамъ и протоколамъ и попутно инструктированіе низшаго линейнаго персонала.

Разсмотримъ, насколько этотъ штатъ достаточенъ для своихъ цѣлей. Самый главный источникъ для инструктированія линіи—это составляемые линіей акты и протоколы, потому что каждый изъ нихъ свидѣтельствуетъ о какомъ-то коммерческомъ упущеніи въ условіяхъ перевозки, который хотя не всегда ведетъ къ прямому убытку для дороги (претензія), но если не предупредить—вести можетъ; затѣмъ, матеріаломъ служатъ запросы станцій, часто свидѣтельствующіе не только о незнакомствѣ съ извѣстнымъ тарифнымъ или конвенціоннымъ вопросомъ, но и о неумѣніи или незнаніи—гдѣ ихъ отыскать въ имѣющихся руководствахъ на станціи, и, наконецъ, просьбы и жалобы публики.

Въ 1909 г. на линіи было составлено 37.400 актовъ; въ коммерческую сл. поступило 5.300 претензій. Конечно, могутъ сказать, что не всѣ акты и претензіи относятся къ Средне-Азіатской ж. д., а значительная часть актовъ и претензій относятся къ другимъ дорогамъ или перевозочнымъ предпріятіямъ и, слѣдовательно, служить матеріаломъ для разслѣдованіи и инструктированія не могутъ. Указаніе совершенно правильное вообще, но не въ данномъ случаѣ, ибо мы хотимъ учесть количество работы выпадающей на долю вышеупомянутыхъ агентовъ; между тѣмъ, въ этотъ учетъ должны войти еще нѣкоторые факторы значительно затрудняющіе и сильно увеличивающіе работу инструктированія и разслѣдованія; это—неподготовленность агентовъ, весьма значительная измѣняемость штата и пространство, заставляющее терять массу драгоцѣннаго времени. Если значеніе третьяго фактора до извѣстной степени можемъ ослабить—раздѣленіемъ линіи на участки для сокращенія переѣздовъ, дачей удобныхъ вагоновъ для письменной работы въ пути, правомъ прицѣпки ко всѣмъ почти поѣздамъ и т. д., то по отношенію къ остальнымъ мы почти безсильны, потому что устраненіе условій, создавшихъ эти факторы, лежитъ внѣ нашей власти. Мало того, на всѣхъ окраинныхъ дорогахъ есть мѣстныя причины, усиливающія дѣйствіе вышеупомянутыхъ факторовъ. По-

*

ниженіе уровня знаній и опытности желѣзнодорожныхъ агентовъ замѣчается по всей сѣти русскихъ дорогъ. Основная причина этого явленія—усиленное желѣзнодорожное строительство послѣднихъ десятилѣтій, вызвавшее огромный спросъ на желѣзнодорожныхъ агентовъ. Этотъ спросъ не могъ быть удовлетворенъ старыми дорогами. Въ результатѣ опытные агенты брались нарасхватъ, а недостачи замѣщались людьми со стороны; печальныя событія конца 1905 и начала 1906 г. еще болѣе разрѣдили ряды старыхъ агентовъ. Но на дорогахъ Европейской сѣти можно еще найти хотя полузнающихъ агентовъ или мало-мальски грамотныхъ и образованныхъ людей, довольно быстро оріентирующихся въ дѣлѣ.

Не то на окраинныхъ дорогахъ: мѣстное населеніе не можетъ дать дорогамъ контингента работниковъ, не только грамотнаго, но просто умѣющаго говорить по-русски. Поэтому приходится чуть не выписывать изъ Европейской Россіи станціонныхъ сторожей. Хорошій работникъ добровольно на окраины не пойдетъ, а если и пойдетъ—такъ за хорошее вознагражденіе, а такъ какъ на Средне-Азіатской ж. д. оклады въ среднемъ не выше Россійскихъ, то идетъ и только, да и то невольно, средній или захудалый, или тотъ, который почему-либо на Россійскихъ дорогахъ не находитъ себѣ службы. Климатическія условія Средней Азіи настолько рѣзко отличаются отъ Европейской Россіи, что цѣлый рядъ агентовъ вынужденъ покинуть службу, чтобы остаться живымъ; немаловажной причиной ухода является отсутствіе-культурныхъ удобствъ—отсутствіе школъ для дѣтей, отсутствіе общества, развлеченій и т. д. Кромѣ того, на окраинахъ, благодаря ихъ малолюдности, всякій образованный энергичный человѣкъ всегда почти можетъ найти работу, гораздо лучше оплачиваемую, чѣмъ желѣзнодорожная работа. Все это вызываетъ огромную смѣняемость штата линейныхъ агентовъ (до 70% общаго состава по службѣ движенія). Такимъ образомъ общая неподготовленность штата и его сильная мобилизація, невозможность имѣть сильные кадры старыхъ опытныхъ работниковъ, вотъ условія, въ которыхъ приходится работать инструктирующему работнику. Выше мы уже сказали, что на дорогѣ составлено въ 1909 г. 37.400 актовъ и протоколовъ и возникло 5300 претензій; если даже допустить, что половина тѣхъ и другихъ относится до другихъ дорогъ или перевозочныхъ предпріятій, то, при вышеприведенныхъ условіяхъ инструктированія, при двухтысячной длинѣ дороги, остальная половина безъ натяжки можетъ считаться за все количество составленныхъ актовъ и возникшихъ претензій—уже хотя бы потому, что инструктирующій агентъ черезъ полгода встрѣчаетъ новыхъ агентовъ, можетъ быть, еще менѣе подготовленныхъ, чѣмъ ранѣе, и долженъ снова начи-

нать эту Сизифову работу. Конечно, есть условія облегчающія эту работу: акты регистрируются въ отдѣлѣ, матеріалъ инструктированія систематизируется и по категоріямъ, станціямъ и времени, но во всякомъ случаѣ для 2-хъ ревизоровъ получается огромный матеріалъ и фактически они должны постоянно быть въ разъѣздѣ, чтобы не дать возможности понизиться уровню знаній по линіи. Агенты по розыску грузовъ до извѣстной степени помогаютъ имъ въ этомъ дѣлѣ, но тоже только до извѣстной степени, потому что имъ приходится произвести свыше тысячи разслѣдованій на каждаго, т. е. дѣлать не менѣе 3-хъ разслѣдованій въ день, при чемъ въ ихъ обязанность входитъ не только указать лицъ, виновныхъ въ данномъ упущеніи или злоупотребленіи, но и выяснить условія, при которыхъ оно стало возможно. Теперь и спрашивается, сколько же времени ревизоры-инструкторы могутъ посвятить экономическимъ обслѣдованіямъ. Очевидно, безъ ущерба для своихъ прямыхъ обязанностей, никакого или очень мало—урывками.

Необходимо увеличить этотъ штатъ на двухъ ревизоровъ и минимумомъ на 1-го, но двукратное ходатайство не увѣнчалось успѣхомъ, остается только надѣяться, что третье пройдетъ. А между тѣмъ Туркестанскій край страшно быстро развивается и запросы растутъ и растутъ, а коммерческій отдѣлъ вынужденъ выяснять ихъ путемъ письменныхъ сношеній и, можетъ случиться, что, когда онъ получитъ отвѣты, надобность пройдетъ. Напр. Управленіе ж. д. сообщаетъ, что, благодаря неурожаю фруктовъ въ Зап. Европѣ, Англія нуждается въ фруктахъ, то не можетъ ли Туркестанскій раіонъ доставить туда фрукты и тѣмъ получить новый рынокъ для сбыта. Вопросъ для раіона очень серьезный, но чтобы отвѣтить на него, надо, не только знать, что даетъ въ этомъ отношеніи Туркестанскій раіонъ, въ какомъ видѣ, но и какіе роды и сорта фруктовъ употребляются въ Англіи, въ какомъ видѣ, каковы общія условія рынка въ Англіи для этого рода товаровъ и т. д. Очевидно, что когда матеріалъ соберется, то онъ будетъ годиться для будущаго такого же запроса, а не для отвѣта сейчасъ. Даже самое собираніе свѣдѣній должно задерживаться потому, что штатъ коммерческаго дѣлопроизводства состоитъ только изъ дѣлопроизводителя и 8 счетоводовъ и конторщиковъ, при чемъ 1 счетоводъ и 2 конторщика выдѣлены изъ договорнаго стола; у дѣлопроизводителя нѣтъ даже помощника, на котораго бы можно было свалить мелкую текущую работу, а если случится готовить серьезный докладъ, то это онъ можетъ дѣлать только вечеромъ послѣ обычной работы. Между тѣмъ работа дороги растетъ—растетъ и переписка, а ходатайства объ увеличеніи смѣты на 1 помощника дѣлопроизводителя и нѣсколькихъ конторщиковъ остаются неудовлетворенными. Тогда какъ

это дѣлопроизводство должно давать отзывы по вопросамъ, возбуждаемымъ на тарифныхъ и конвенціонныхъ съѣздахъ, должно давать отвѣты на самые разнообразные запросы линіи и публики по тарифнымъ и конвенціоннымъ запросамъ. Какъ затруднительны эти, напр., тарифные вопросы и насколько они разнообразны, достаточно указать на подсчетъ сдѣланный въ извѣстной работѣ Н. Ф. Дембскаго и Р. Л. Онкеля [1]), сколько надо прочитать страницъ тарифовъ кассиру большой станціи Юго-Западныхъ дорогъ. При этомъ не надо забывать, что чаще всего поступаютъ на разрѣшеніе вопросы спорные. Для того, чтобы разобраться въ нихъ, приходится обращаться къ работамъ того Съѣзда, гдѣ тарифъ принятъ. Изъ вышеприведеннаго явствуетъ, что штатъ коммерческаго дѣлопроизводства недостаточенъ количественно, нуженъ еще по крайней мѣрѣ одинъ помощникъ, если уже нельзя 2-хъ (второго по заграничнымъ сообщеніямъ), и нѣсколько конторщиковъ. Но при томъ многообразіи вопросовъ, на которые приходится отзываться отдѣлу, при ихъ сложности, когда тѣмъ или другимъ разрѣшеніемъ вопроса задѣваются самые разнообразные интересы [2]), при такихъ условіяхъ крайне желательно поднятіе качественнаго уровня служащихъ отдѣла. Но какъ это сдѣлать при тѣхъ мизерныхъ окладахъ, когда предѣломъ мечтаній рядового служащаго можетъ быть окладъ 75 р. послѣ нѣсколькихъ лѣтъ службы; когда окладъ въ 100 р. есть роскошь. Очевидно, что отдѣлъ лишенъ возможности имѣть на своей службѣ старыхъ опытныхъ начальниковъ станцій, для которыхъ линейная служба уже тяжела; онъ не можетъ пригласить на свою службу спеціалистовъ и даже просто людей съ законченнымъ среднимъ образованіемъ, а долженъ довольствоваться полуобразованнымъ элементомъ. Теперь, если случайно и попадетъ въ отдѣлъ подходящій человѣкъ съ образованіемъ, то при первой возможности уйдетъ со службы, такъ какъ ему нѣтъ смысла оставаться на окладѣ 40—50 руб., когда рядомъ онъ можетъ заработать 100 и болѣе. Слѣдовательно, оклады служащихъ должны быть повышены по крайней мѣрѣ на 30—40%. Тогда и можно будетъ подумать о качественной сторонѣ служащихъ. Надо замѣтить, что штаты коммерческаго дѣлопроизводства не нормированы; нормированы только штаты претензіоннаго дѣлопроизводства.

---

[1]) Напр. простой вопросъ: отправляется грузъ подъ наименованіемъ „старый хлопокъ“ между тѣмъ это оказалась вата туземнаго происхожденія, употребляемая для набивки зимнихъ халатовъ. Она такъ плохо сдѣлана, что ее можно смѣшать съ хлопкомъ. Она собирается старьевщиками, тюкуется какъ хлопокъ и отправляется на лодзинскій рынокъ, гдѣ употребляется частью какъ хлопокъ для приготовленія тканей, частью перерабатывается на вату. Вата таксируется по II кл., а хлопокъ идетъ по спеціально пониженному тарифу. Если признать что продуктъ—вата, то рѣшеніе этого вопроса можетъ сильно отозваться на нѣкоторыхъ отрасляхъ лодзинскаго производства.

[2]) „Записка по вопросу объ упрощеніи дѣйствующаго на русск. ж. д. грузового тарифа.“ Кіевъ 1910 г.

Такимъ образомъ слѣдуетъ притти къ заключенію, что коммерческій отдѣлъ почти не имѣетъ средствъ для изученія коммерческихъ условій раіона, обслуживаемаго дорогой; если и дѣлаетъ что-нибудь въ этомъ направленіи, то не систематически по плану, а урывками и то подгоняемый жизнью. Такое печальное положеніе будетъ продолжаться до тѣхъ поръ, пока въ распоряженіи отдѣла не будетъ по крайней мѣрѣ еще двухъ ревизоровъ; не будетъ увеличенъ штатъ коммерческаго дѣлопроизводства на нѣсколько человѣкъ, въ томъ числѣ 1 пом. дѣлопроизводителя; не будутъ увеличены оклады, и, наконецъ, не будетъ передана въ коммерческой службы разработки статистическихъ данныхъ, потому что только ежедневное наблюденіе за работой линіи можетъ дать отдѣлу указанія на ростки новыхъ экономическихъ начинаній въ обслуживаемомъ дорогой раіонѣ, дастъ возможность изучить условія работы отдѣльныхъ станцій; очень часто изъ двухъ сосѣднихъ станцій одна завалена работой, а другая не работаетъ, потому что къ первой удобнѣе подвозка. Между тѣмъ, равномѣрное распредѣленіе грузовъ по станціямъ—въ интересахъ дороги. Въ настоящее время есть цѣлые раіоны дороги, не работающіе; конечно, въ общихъ чертахъ извѣстна причина этого явленія, но весьма возможно, что при детальномъ изученіи можно найти условія, при которыхъ, хотя нѣкоторыя станціи будутъ работать и т. д.; возможно будетъ самостоятельное возбужденіе вопросовъ тарифныхъ, условій перевозки или подвозки грузовъ къ дорогамъ, что сейчасъ является дѣломъ случайнымъ и очень осложненнымъ при возбужденіи со стороны. По тѣмъ же основаніямъ не существуетъ какихъ-либо опредѣленныхъ сношеній съ мѣстными биржевыми комитетами, торговопромышленными, сельско-хозяйственными или научными обществами. Сношенія эти носятъ случайный, спорадическій характеръ. Конечно, при томъ личномъ составѣ старшихъ агентовъ, если принять во вниманіе, что управленіе дороги въ Асхабадѣ, а большинство перечисленныхъ учрежденій находится въ другомъ концѣ дороги, иначе и быть не можетъ. Вообще штатъ отдѣла скорѣе разсчитанъ для инструктированія линіи, при чемъ, за недостаточнымъ составомъ коммерческаго дѣлопроизводства, и начальникъ службы и его помощникъ значительную часть работы принимаютъ лично на себя (доклады съѣздамъ, конвенціонные вопросы и т. д.) и это необходимо, чтобы дать возможность коммерческому дѣлопроизводству подготовить инструкціонные наказы для линіи по тарифнымъ и конвенціоннымъ вопросамъ. Ревизоры же инструкторы провѣряютъ по линіи, содержатся ли всѣ высланныя руководства и наказы въ порядкѣ, своевременно ли вносятся въ нихъ измѣненія, убѣждаются при объѣздахъ въ степени знаній агентами своихъ обязанностей, разъясняютъ въ наказахъ недоразумѣнія и допу-

щенныя ими ошибки. Въ этой работѣ имъ помогаютъ попутно агенты по розыску грузовъ, производя свою профессіональную работу: розыскъ грузовъ и разслѣдованія по претензіямъ. Какъ уже сказано выше, инструкціонной, розыскной и по разслѣдованіямъ работы очень много, она отнимаетъ у ревизоровъ и агентовъ по розыску грузовъ все время. Эта неустанная работа уже чувствительно отозвалась на линіи. Уже одно сознаніе коммерческихъ линейныхъ агентовъ, что дѣятельность ихъ находится подъ постояннымъ контролемъ, что они въ любой моментъ могутъ получить дѣйствительную помощь и разъясненіе въ работѣ, заставляетъ ихъ иначе относиться къ дѣлу и внимательнѣе и добросовѣстнѣе и дѣло управленія дороги, чтобы это сознаніе укоренилось и окрѣпло.

Коммерческихъ обзоровъ не составляется, да это и трудно въ тѣ сроки, какіе указаны. Статистическія данныя за истекшій годъ получаются къ сентябрю или въ сентябрѣ текущаго года. Почти невозможно сдѣлать къ 15 октября сознательный хотя бы и краткій обзоръ, дѣлать же черезъ годъ—не имѣетъ особаго смысла. Другое дѣло, если бы статистическія данныя разрабатывались въ отдѣлѣ, тогда этотъ обзоръ получался бы естественно, такъ какъ всѣ болѣе или менѣе выдающіеся факты работы истекшаго года были уже намѣчены ранѣе какъ матеріалъ для обзора и соотвѣтственнымъ образомъ регистрировались, оставалось бы написать текстъ. Вспомогательныхъ предпріятій на Средне-Азіатской ж. д. нѣтъ. Полезность ссудо-складочныхъ, комиссіонныхъ операцій отрицать нельзя, но это не прямое дѣло казенной дороги. Поэтому когда это нужно въ государственныхъ цѣляхъ, то правительство можетъ пользоваться для этого готовой желѣзнодорожной огранизаціей, но не за счетъ станціоннаго сбора, а за счетъ особыхъ средствъ, отпускаемыхъ изъ казначейства или государственнаго банка, которые и должны нести по этимъ операціямъ какъ выгоды, такъ и невыгоды; дорога же за опредѣленное вознагражденіе на наемъ дополнительнаго штата и расходы дастъ готовую организацію. При тѣхъ условіяхъ, какъ указано, нѣтъ необходимости въ сліяніи со сл. движенія; наоборотъ, если мы обозримъ вопросъ съ исторической точки зрѣнія, то увидимъ, что весь процессъ развитія организаціи нашихъ ж. д. заключается въ постоянномъ стремленіи къ дифференцированію отдѣльныхъ отраслей дѣла: изъ службы движенія сначала были выдѣлены коммерческія службы, отъ нихъ отпала какъ самостоятельная служба—служба сборовъ; предстоитъ выдѣленіе телеграфа въ самостоятельную службу. Да и зачѣмъ сл. движенія лишняя работа, когда она настолько обременена своей технической работой, что вынуждена разбить линіи на отдѣленія, а вѣдь начальникъ отдѣленія есть нач. движенія въ миніатюрѣ. При данныхъ

условіяхъ коммерческія службы въ очень рѣдкихъ случаяхъ сами возбуждаютъ тарифные вопросы; этого нельзя сказать о конвенціонныхъ условіяхъ: эти вопросы въ большинствѣ случаевъ возбуждаются коммерческими службами, кромѣ вопросовъ обмѣна вагоновъ или вообще техническаго характера. Несомнѣнно, система тарифовъ должна быть упрощена. Уже и теперь таксировщику мало-мальски значительной по грузообороту станціи при работѣ приходится имѣть въ виду нѣсколько тысячъ страницъ текста и таблицъ (напр. для Юго-Зап. вычислено, что болѣе 18 тысячъ); пройдетъ еще десятокъ лѣтъ и пользованіе тарифомъ будетъ возможно лишь въ коммерческихъ службахъ, а не по станціямъ. Но этотъ вопросъ связанъ съ измѣненіемъ основаній тарифной системы, что въ свою очередь стоитъ въ связи съ измѣненіемъ финансовой системы государства; также съ тѣмъ, что громадность нашей территоріи поневолѣ заставляетъ детализировать тарифы и дѣлать ихъ сложными, такъ какъ, въ противномъ случаѣ, цѣлый рядъ грузовъ имѣлъ бы очень ограниченный раіонъ передвиженія или же убивалъ однородные грузы другихъ раіоновъ. Детальность статистики стоитъ въ связи не только съ тарифной системой, но и съ разнообразіемъ поставляемыхъ ей цѣлей: если дорогу отправленія интересуетъ не только, какіе грузы, въ какомъ количествѣ и съ какихъ станцій, но и когда и въ какомъ направленіи отправляются, то дорогу транзитную главнымъ образомъ интересуетъ—съ какихъ направленій и когда пойдутъ транзитные грузы; цѣли предъявляемыя статистикѣ конкурирующими направленіями опять будутъ другія; а центральныя учрежденія пользуются этой статистикой уже прямо въ своихъ спеціальныхъ цѣляхъ (Министерство Финансовъ — съ фискальной, Министерство Торговли съ точки зрѣнія международнаго и внутренняго торгово-промышленнаго обмѣна и т. д.). Въ силу этихъ причинъ основная статистика каждой дороги должна быть разработана настолько полно, чтобы могла удовлетворять по возможности всѣмъ поставляемымъ ей цѣлямъ. Слѣдуетъ вообще замѣтить, что детальность статистики—въ интересахъ самихъ дорогъ какъ для лучшей утилизаціи подвижного состава, складочныхъ помѣщеній и организаціи дополнительнаго штата; эта детальность даетъ возможность изучать раіонъ по степени важности груза для дороги, быть полезнымъ торгово-промышленнымъ обществамъ въ сферѣ ихъ интересовъ и освобождаетъ многоразличные органы государства отъ расходовъ на первоначальное собираніе данныхъ о грузахъ, поэтому вопросъ объ упрощеніи тарифной системы и статистики въ значительной степени внѣ компетенціи Министерства Путей Сообщенія и желѣзныя дороги могутъ дать правительству только матеріалъ и при посредствѣ своихъ съѣздовъ желательныя съ точки зрѣнія

послѣднихъ, желѣзнодорожныя измѣненія въ строѣ тарифовъ и порядокъ ихъ изданія. Поскольку же Министерство Путей Сообщенія является отвѣтственнымъ не только за техническую работу сѣти, но и за общій результатъ эксплоатаціи, то казалось бы единственно правильнымъ сосредоточить въ этомъ Министерствѣ и разрѣшеніе тарифныхъ вопросовъ, какъ главныхъ факторовъ въ экономическомъ преуспѣяніи перевозочнаго предпріятія.

За начальника Коммерческаго Отдѣла *(подпись)*.

Приложение № 5.

ВѢДОМОСТЬ

претензій и судебныхъ исковъ за 1909 г.

Родъ претензій.		Оставалось къ 1 января 1909 г.			Поступило въ теченіе 1909 г.			ИТОГО.			Разсмотрѣно въ 1909 г.					Осталось на 1 января 1910 г.		
		Количество накладныхъ.	На сумму.		Количество накладныхъ.	На сумму.		Количество накладныхъ.	На сумму.		Количество накладныхъ.	На сумму.		Выплачено.		Количество накладныхъ.	На сумму.	
По переборамъ.	Претензій	1.408	16.390	34	23.727	167.384	—	25.135	183 774	34	24 083	172.949	73	84.365	42	1.052	10.824	61
	Запросы юрисконсульства по судебнымъ дѣламъ	10	1.047	08	4.128	77.038	94	4.138	78.086	02	3 980	73.828	—	10.476	96	158	4.258	02
	Итого . .	1.418	17.437	42	27.855	244.422	94	29.273	261.860	36	28.063	246.777	73	94.842	38	1.210	15.082	63
По переборамъ.	Претензій	541	29.625	03	15.909	307.098	95	16.450	336.723	98	15.745	314.983	70	55.782	52	705	21.740	28
	Запросы юрисконсульства по судебнымъ дѣламъ	107	7 639	53	2.686	346.070	02	2.793	353.709	55	2.467	316.581	45	3.744	81	326	37.128	10
	Итого . .	648	37.264	56	18.595	653.168	97	19.243	690.433	53	18.212	631.565	15	59.527	33	1.031	58.868	38
	Всего . . .	2.066	54.701	98	.46450	897.591	91	48.516	952.293	89	46.275	878.342	88	145.369	71	2.241	73.951	01

Начальникъ сл. сборовъ (подпись)

Приложеніе № 6.

ВѢДОМОСТЬ

предположенныхъ и исполненныхъ перевозокъ и расходовъ на производство товаро-станціонныхъ работъ.

Отчетные годы.	Нагружено, выгружено и перегружено платныхъ грузовъ въ 1000 пудахъ.	Перевезено платныхъ грузовъ.	Израсходовано.				Выплачено претензій.					Сумма, заявленная по кредиторскимъ спискамъ на выдачу премій служащимъ.	Всего израсходовано.		Смѣтныя заданія.	
			На производство работъ.	На содержаніе охраны.	На учетъ работъ и др. расходы по операціямъ.	Итого.	За счетъ фонда „А".	За счетъ фонда „Б".	За счетъ фонда Запаснаго.	За счетъ очередного № 37.	Итого.		По № 193 смѣты.	По № 37 смѣты.	Количество перевезен. груза въ 1000 пуд.	Сумма кредита № 193.
1901 . .	64.534.197	39.935.128	79.557	25.634	4.038	109.231	—	—	—	16.428	16.428	—	109.231	16.428	24.850.000	87.958
1902 . .	55.786.473	41.493.255	72.136	29.422	6.431	107.991	—	—	—	19.777	19.777	31.777	139.768	19.777	34.650.000	118.000
1903 . .	91.589.673	51.060.903	89.837	30.124	6.960	126.922	4.783	16	2.058	43.394	50.252	20.293	154.073	43.394	42.650.000	145.436
1904 . .	80.774.836	55.745.223	98.699	24.559	4.097	127.355	40.286	1.159	13.458	58.351	113.256	7.413	189.674	58.351	44.680.000	150.796
1905 . .	62.935.449	45.367.467	85.788	24.817	1.699	112.304	46.950	2.389	20.848	36.065	106.254	—	182.493	36.065	55.000 000	178.750
1906 .	79.109.369	57.312.495	96.124	28.473	2.207	126.804	58.901	2.041	19.149	42.237	122.328	—	206.896	42.237	56.000.000	181.350
1907 . .	75.219.600	64.186.344	89.134	46.360	6.087	141.582	82.508	2.445	52.173	20.248	157.375	—	278.709	20.248	55.850.000	184.818
1908 .	73.021.989	67.824.656	95.647	47.682	24.562	167.891	32.940	3.660	24.400	169.293	232.693	—	231.291	169.293	61.000.000	208.000
1909 . .	81.578.708	72.062.769	102.640	57.921	29.644	190.206	38.764	4.307	28.714	94.327	166.114	—	261.992	94.327	71.400.000	243.450

ВѢДОМОСТЬ

высшихъ нормальныхъ цѣнъ за товаро-станціонныя работы.

Наименованіе станцій.	Съ тысячи пудовъ. За нагр. Р.	За нагр. К.	За выгр. Р.	За выгр. Р.	Отмѣтка начальника станціи объ измѣненіи нормы съ точнымъ указаніемъ разрѣшенія на это.	Примѣчаніе
Красноводскъ I .	1	25	1	—		
„ II .	—	—	—	—		
Кайлю	2	00	2	00		
Янгаджа . . .	1	30	1	30		
Кара-Тенгиръ .	1	30	1	30		
Белекъ	1	20	1	20		
Ягманъ	1	30	1	30		
Джебелъ	1	40	1	40		
Балла-Ишемъ .	1	20	1	20		
Айдинъ	1	30	1	30		
Перевалъ	1	30	1	30		
Ахча-Куйма . .	1	20	1	20		
Казанджикъ . .	1	50	1	50		
Узунъ-Су	1	20	1	20		
Искандеръ . . .	1	80	1	80		
Кизылъ-Арватъ .	1	40	1	40		
Коджъ	1	20	1	20		
Бами	1	30	1	30		
Арчманъ	1	30	1	30		
Бахарденъ . . .	1	40	1	40		
Келята	1	75	1	75		
Геокъ-Тепе . . .	1	30	1	30		
Безменнъ	1	30	1	30		

Наименованіе станцій.	Съ тысячи пудовъ. За нагр. Р.	За нагр. К.	За выгр. Р.	За выгр. К.	Отмѣтка начальника станціи объ измѣненіи нормы съ точнымъ указаніемъ разрѣшенія на это.	Примѣчаніе.
Асхабадъ	1	20	1	20		
Анау	1	20	1	20		
Гяурсъ	1	20	1	20		
Ахсу	1	40	1	40		
Баба-Дурмазъ . .	1	40	1	40		
Артыкъ	1	20	1	20		
Каушутъ	1	20	1	20		
Каахка	1	20	1	20		
Арманъ-Сагатъ .	1	30	1	30		
Душакъ	0	85	0	85		
Такиръ	1	20	1	20		
Тедженъ	—	90	—	90		
Геокъ-Сюръ . . .	1	20	1	20		
Джу-Джу-Клу . .	1	20	1	20		
Дортъ-Кую . . .	1	20	1	20		
Карабата	1	20	1	20		
Мервъ	1	10	1	10		
Байрамъ-Али . .	—	85	—	85		
Курбанъ Кала . .	1	20	1	20		
Анненково . . .	1	20	1	20		
Равнина	1	20	1	20		
Учъ-Аджи	1	20	1	20		
Пески	1	20	1	20		
Репетекъ . . .	1	20	1	20		
Караулъ-Кую . .	1	20	1	20		
Барханы	1	20	1	20		
Чарджуй	1	40	1	40		
Фарабъ	1	30	1	30		
Ходжа-Давлетъ .	1	30	1	30		

Наименованіе станцій.	Съ тысячи пудовъ. За нагр. Р.	За нагр. К.	За выгр. Р.	За выгр. К.	Отмѣтка начальника станціи объ измѣненіи нормы съ точнымъ указаніемъ разрѣшенія на это.	Примѣчаніе.
Каракуль	1	50	1	50		
Якатутъ	1	30	1	30		
Мургакъ	1	20	1	20		
Каганъ	1	50	1	50		
Кую Мазаръ . .	1	30	1	30		
Кизилъ-Тепе . .	1	80	1	80		
Маликъ	1	80	1	20		
Кермине	2	—	2	—		
Зіадинъ	1	50	1	50		
Зирабулакъ . . .	1	50	1	50		
Катты-Курганъ	—	80	—	80		
Нагорная	1	50	1	50		
Джума	1	60	1	60		
Самаркандъ . . .	2	—	2	—		
Ростовцево . . .	2	—	2	—		
Куропаткино . .	1	50	1	50		
Милютинская . .	1	20	1	20		
Джизакъ	1	30	1	30		
Ломакино	1	50	1	50		
Обручево	1	40	1	40		
Черняево	1	70	1	70		
Голодная Степь .	1	40	1	40		
Сыръ-Дарьинская	1	40	1	40		
Вревская	1	20	1	20		
Кауфманская . .	1	30	1	30		
Ташкентъ	—	—	—	—		
Хилково	1	30	1	30		
Драгомирово . .	1	45	1	45		
Ходжентъ	1	70	1	70		

Наименованіе станцій.	Съ тысячи пудовъ. За нагр. Р.	За нагр. К.	За выгр. Р.	За выгр. К.	Отмѣтка начальника станціи объ измѣненіи нормы съ точнымъ указаніемъ разрѣшенія на это.	Примѣчаніе.
Веревкино	1	80	1	80		
Мельниково . . .	1	20	1	20		
Посьетовка . . .	1	65	1	65		
Кокандъ	1	50	1	50		
Сѣрово	1	30	1	30		
Ванновская . . .	1	30	1	—		
Горчаково	1	50	1	50		
Скобелево	1	40	1	40		
Федченко	1	20	1	20		
Ассаке	1	50	1	50		
Андижанъ	1	50	1	50		
Талхатанъ-Баба .	1	20	1	20		
Іолотань	1	80	1	80		
Султанъ-Бентъ .	1	20	1	20		
Имамъ-Баба . .	1	20	1	20		
Сары-Язы	1	30	1	30		
Ташъ-Кепри . . .	—	70	—	70		
Кала-и Моръ . .	1	20	1	20		
Кушка	1	10	1	10		
Бухара	1	5	1	5		

Кромѣ того для станцій, на которыхъ товаро-станціонныя работы производятся подряднымъ способомъ, устанавливается норма еще за перегрузку, перевѣску прибывающихъ грузовъ, подноску и переработку тяжеловѣсныхъ предметовъ, согласно заключенныхъ съ подрядчиками подписокъ, плата за перегрузку на всѣхъ остальныхъ станціяхъ та же, что за нагрузку.

Настоящія нормы установлены со включеніемъ слѣдуемыхъ непосредственно связанныхъ съ операціями нагрузки, выгрузки и перегрузки грузовъ работъ по станціи, а именно:

1) Принимаемые отъ отправителей и выгружаемые изъ вагоновъ грузы, покрывать брезентами и укрѣплять эту покрышку.

2) Перекладывать случайно разсунувшіеся бунты груза.

3) Очищать отъ сора пакгаузы, платформы, а также и вагоны, подаваемые подъ нагрузку и послѣ выгрузки грузовъ.

4) При нагрузкѣ при открытомъ подвижномъ составѣ укрывать грузъ брезентами, и увязывать веревками.

5) Подносить въ указанныя начальниками станцій мѣста подтоварники (шалманы), старые телеграфные столбы, шпалы и т. п.

6) Просушивать и скатывать брезенты и

7) Провѣрять вѣсъ одиночныхъ партій (не болѣе 100 пуд. въ партіи).

За указанныя здѣсь работы никакихъ расходовъ приниматься не будетъ, а за всякія другія работы, могущія возникнуть, станція проситъ разрѣшенія у начальника сл. движенія о начисленіи платъ особымъ донесеніемъ.

Плата за нагрузку и выгрузку тяжеловѣсныхъ предметовъ взыскивается съ отправителей и получателей (если они не пожелаютъ производить таковую работу своими средствами) по особому, каждый разъ, соглашенію съ ними за исключеніемъ станцій, гдѣ переработка тяжеловѣсныхъ грузовъ производится за особую плату, установленную подпиской.

Примѣчаніе: Перегрузка на станціяхъ и въ пути, вызываемая неправильной нагрузкой и перегрузомъ, производится за счетъ виновныхъ агентовъ по актамъ, которые представляются въ контору сл. движенія черезъ подлежащихъ начальниковъ отдѣленій съ ихъ заключеніемъ о принятыхъ мѣрахъ къ устраненію допускаемыхъ станціями отступленій.

Начальникъ дороги,
Инженеръ *(подпись)*.

Начальникъ службы
движенія *(подпись)*.

ОПИСАНІЕ

Кизылъ-Арватскихъ главныхъ мастерскихъ.

Эти мастерскія выстроены при постройкѣ Закаспійской дороги отъ Каспійскаго моря до Кизилъ-Арвата.

Затѣмъ онѣ постепенно расширялись соотвѣтственно увеличенію длины дороги; послѣднія постройки были произведены въ 1904 г.

Общая территорія, занимаемая мастерскими, составляетъ 14160 кв. саж., площадь крытыхъ помѣщеній—2337 кв. саж.

Протяженіе путей на территоріи мастерскихъ 1800 пог. саж.

Построенныя въ такой мѣстности, гдѣ площадью можно не стѣсняться, мастерскія эти тѣмъ не менѣе крайне скучены, съ весьма тѣсными помѣщеніями цеховъ, крайне неудобными путями сообщенія и весьма незначительнымъ числомъ ихъ. Взаимное расположеніе цеховъ таково, что допускаетъ лишь самое незначительное расширеніе ихъ. Сношеніе между большинствомъ цеховъ неудобное.

Станки и приборы мастерскихъ приводятся въ движеніе посредствомъ трансмиссіи отъ отдѣльныхъ паровыхъ машинъ и керосиновыхъ двигателей, установленныхъ въ различныхъ цехахъ. Вслѣдствіе существующаго расположенія цеховъ движущая сила весьма раздроблена.

1) Станки механической, колесно-токарной и горячо-котельной приводятся въ движеніе паровой машиной въ 80 лош. силъ,

2) станки котельной и компрессоръ «Имперіалъ»—паровой машиной въ 40 силъ,

3) станки и вентиляторы кузницы—паровой машиной въ 12 силъ,

4) вентиляторъ литейной—паровой машиной въ 6 силъ,

5) другой вентиляторъ литейной—керосиновымъ двигателемъ въ 16 силъ,

6) станки пилозубной—керосиновымъ двигателемъ въ 16 силъ,

7) компрессоръ «Русь»—керосиновымъ двигателемъ въ 30 силъ,

8) катучая телѣжка—керосиновымъ двигателемъ въ 10 силъ, и

9) станки вагонной мастерской—нефтянымъ двигателемъ въ 30 силъ.

Общая мощность всѣхъ двигателей—240 лош. силъ.

Центральная кочегарка.

Паровыя машины, приводящія въ движеніе компрессоръ и станки механической, колесно-токарной и котельной получаютъ паръ отъ котловъ, установленныхъ въ особомъ зданіи близъ колесной и механической, занимающемъ площадь въ 55,8 кв. саж. Изъ этихъ котловъ два корнвалійскихъ, поверхностью нагрѣва 52,54 кв. метр. каждый.

Котлы отапливаются нефтяными остатками, для подачи которыхъ въ зданіе кочегарки служатъ два насоса, одинъ—системы Танге, другой—Камерона.

Смѣтой на 1911 годъ предусмотрѣна централизація движущей силы, для чего предполагается воспользоваться 4 динамомашинами, изъ которыхъ двѣ мощностью по 55 килоуаттъ, а двѣ другія—по 35, 2 паровыми машинами, мощностью каждая въ 135 силъ и 4 паровыми котлами, поверхностью нагрѣва въ 50 кв. м., каждый, которые освободятся по установкѣ въ Ташкентскихъ мастерскихъ двигателей Дизеля въ 75 и 250 лош. силъ и послѣ пуска установленной машины въ 275 лош. силъ.

Паровозо-сборный цехъ.

Паровозо-сборный цехъ представляетъ длинное (54 саж.), узкое (6 саж.) зданіе съ однимъ рядомъ поперечныхъ стойлъ и наружной катучей телѣжкой. Внутренняя площадь паровозосборной—324 кв. саж., включая и цеховую контору, помѣщающуюся въ срединѣ зданія на нѣкоторомъ возвышеніи надъ уровнемъ пола сборной. Для ремонта и окраски паровозовъ имѣется 20 стойлъ, изъ которыхъ два выдѣлены для заправки и подъемки паровозовъ. Надъ стойлами имѣется мостовой кранъ въ 15 тн. для снятія котловъ съ рамы и катучая балка съ блоками для облегченія сборки и разборки паровозовъ. Помѣщеніе сборнаго цеха тѣсное, такъ что для слесарныхъ работъ пришлось устроить навѣсъ отдѣльно отъ зданія, площадью въ 54 кв. саж. Вблизи этого навѣса помѣщается кладовая для храненія паровозныхъ частей, площадью въ 45 кв. саж.

Естественное освѣщеніе зданія недостаточно, такъ какъ окна имѣются только съ одной стороны, поэтому, при закрытыхъ воротахъ, въ зданіи темно.

Въ сборной въ 1909 году проложена воздухопроводная сѣть для работы пневматическими инструментами.

Изъ переносныхъ станковъ имѣются приборы Гейнца для расточки на мѣстѣ буксовыхъ подшипниковъ, станокъ для фре-

зированія золотниковыхъ лицъ и станокъ для расточки цилиндровъ.

Катучая телѣжка приводится въ движеніе 10-ти-сильнымъ керосиновымъ двигателемъ, установленнымъ на самой телѣжкѣ. Подъемная сила телѣжки 60 тн. Длина ея всего 7000 м.м.: четырехъосные пассажирскіе паровозы на ней не помѣщаются, а товарные нормальнаго типа устанавливаются съ трудомъ.

Котельная.

Котельная помѣщается въ одномъ зданіи со сборной, но отдѣляется отъ нея стѣною. Площадь котельной составляетъ 132 кв. саж. Въ ней имѣется 6 стойлъ.

Такъ какъ при капитальномъ ремонтѣ, вслѣдствіе большого количества котельныхъ работъ, приходится снимать почти каждый котелъ съ рамы, то число стойлъ котельной недостаточно по отношенію къ числу стойлъ сборной и поэтому часть котловъ ремонтируется на дворѣ. Передача котловъ изъ сборной, гдѣ они снимаются, въ котельную и обратно производится при посредствѣ наружной катучей телѣжки.

Въ котельной установлены калильная печь, вальцы для сгибанія котельныхъ листовъ и 3 сверлильныхъ станка, изъ которыхъ одинъ радіональный. Станки приводятся въ движеніе трансмиссіей, работающей отъ паровой машины, установленной въ смежномъ машинномъ отдѣленіи.

За недостаткомъ мѣста въ котельной оборудованіе для горяче котельныхъ работъ, т. е. 2 нагрѣвательныхъ печи, 2 горна, вальцы и 2 дыропрбивныхъ пресса съ ножницами, помѣщены подъ навѣсомъ. Станки и вентиляторъ для горновъ работаютъ отъ трансмиссіи механическаго цеха.

Навѣсъ снабженъ мостовымъ краномъ въ 3 тн. подъемной силы и отнесенъ довольно далеко отъ котельной, поэтому сообщеніе между ними неудобное. Находясь въ углу между колеснотокарной и механической, этотъ навѣсъ затемняетъ часть этихъ цеховъ. Болѣе удобнаго мѣста для навѣса, однако, не нашлось, вслѣдствіе скученности построекъ.

Котельныя работы состоятъ изъ смѣны цѣлыхъ топокъ и стѣнокъ ихъ, постановки латокъ на цилиндрическія части котла и кожухи топки, смѣны цѣлыхъ барабановъ, замѣны дымогарныхъ трубъ и связей.

Для ускоренія и удешевленія котельнаго ремонта съ 1909 г. введены въ употребленіе пневматическія орудія для клепки, чеканки, обрубки, сверленія, вальцовки, что дало возможность значительно сократить расцѣнки котельныхъ работъ.

Ремонтъ дымогарныхъ трубъ.

Ремонтъ дымогарныхъ трубъ производится не въ котельной, при чемъ между отдѣленіемъ для ремонта трубъ и котельной

расположена литейная, что затрудняетъ сношеніе между ними. Въ отдѣленіи для ремонта дымогарныхъ трубъ установлены горны для наварки и напайки наконечниковъ, станокъ для наварки наконечниковъ, два труборѣзныхъ станка и станокъ для обрѣзки и подкатки трубъ. Трубоочистительный станокъ помѣщается снаружи, вблизи зданія, подъ навѣсомъ. Очистка производится шестернями.

Тендерная.

Тендерная на 6 стойлъ расположена противъ паровозосборной по другую сторону наружной катучей телѣжки; площадь ея—90 саж. По недостаточности числа стойлъ часть тендеровъ ремонтируется на дворѣ на путяхъ, примыкающихъ къ телѣжкѣ. Малярной для паровозовъ и тендеровъ не имѣется. Окраска производится на сборныхъ стойлахъ.

Механическій цехъ.

Механическій цехъ помѣщается въ длинномъ зданіи, расположенномъ параллельно паровозосборной и занимающемъ площадь въ 290 кв. саж., изъ которыхъ 15 кв. саж., занято конторой и кладовой цеха.

Оборудованіе механической станками въ количественномъ отношеніи достаточно, но почти всѣ станки старые, недопускающіе большой скорости. Они приводятся въ движеніе общимъ трансмиссіоннымъ валомъ, работающимъ непосредственно отъ паровой машины въ 80 лош. силъ. Число оборотовъ въ минуту главнаго вала 125. Это число оборотовъ дано главному валу лишь въ прошломъ (1909) году, раньше онъ дѣлалъ 90 оборотовъ. Такое увеличеніе оборотовъ оказалось допустимымъ для станковъ, благодаря чему производительность ихъ повысилась и явилась возможность нѣсколько сократить расцѣнки на механическую обработку издѣлій.

Въ механической установлены слѣдующіе станки:

46 токарныхъ,
2 револьверно-арматурныхъ,
1 для расточки цилиндровъ,
13 сверлильныхъ, изъ которыхъ:
1 двойной для связей,
1 радіальный,
2 для буксовыхъ подшипниковъ и
1 горизонтальный,
10 строгальныхъ, изъ которыхъ:
1 универсальный,
5 фрезерныхъ, изъ которыхъ:
1 универсальный,
1 вертикальный,
1 двусторонній,

1 шпунтовальный и
1 для обдѣлки гаекъ,
6 долбежныхъ,
3 гайкорѣзныхъ, изъ которыхъ:
2 двойныхъ,
3 болторѣзныхъ,
5 наждачныхъ, изъ которыхъ:
2 для заточки инструментовъ,
4 наждачно-точильныхъ, изъ которыхъ:
2 двойныхъ и
1 для мокрой точки,
1 каменное точило.

Кромѣ того, въ механической установлены еще, за неимѣніемъ соотвѣтствующаго мѣста, станокъ для выдавливанія шайбъ, приборъ Генца для изготовленія рифленныхъ прокладокъ, вальцы для правки обшивочнаго желѣза, дыропробивной станокъ съ ножницами и станокъ для испытанія металловъ на разрывъ.

Станки установлены въ пять параллельныхъ рядовъ и размѣщены тѣсно. Перемѣщеніе по мастерской крупныхъ предметовъ, подлежащихъ обработкѣ, затруднительно. При нѣкоторыхъ большихъ станкахъ имѣются поворотные краны для облегченія подачи на станокъ тяжелыхъ предметовъ.

Непосредственное продолженіе механической составляетъ отдѣленіе для ремонта паровозной арматуры и частей воздушнаго тормоза, площадью въ 189 кв. саж. Отъ механической оно отдѣляется стѣной. Площадь этого помѣщенія мала.

Близъ механической и рессорной, на дворѣ, устроена печь для нагрѣванія паровозныхъ цилиндровъ при постановкѣ въ нихъ втулокъ.

Колесно-токарная. Колесно-токарная примыкаетъ подъ прямымъ угломъ къ механической и занимаетъ площадь въ 61,8 кв. саж. Въ ней установлены слѣдующіе станки:

2 для обточки паровозныхъ скатовъ,
3 „ „ вагонныхъ и тендерныхъ скатовъ,
1 „ расточки бандажей,
1 „ обточки осей,
2 „ обточки шеекъ вагонныхъ и тендерныхъ осей,
1 „ „ шеекъ паровозныхъ осей,
2 „ „ пальцевъ кривошиповъ.

Два послѣднихъ станка, за неимѣніемъ мѣста въ колесно-токарной, установлены въ механической.

Всѣ колесные станки—старые, малой производительности. На одномъ станкѣ въ день обтачивается, въ среднемъ, паровозныхъ (товарныхъ) 1,5 полуската, а вагонныхъ—2 полуската.

Въ настоящее время заказанъ быстроходный станокъ для обточки бандажей тендерныхъ и вагонныхъ скатовъ, который долженъ обтачивать въ день 10 колесныхъ паръ.

Этотъ одинъ станокъ замѣнитъ всѣ четыре станка для обточки вагонныхъ скатовъ.

Станки приводятся въ движеніе отъ общаго трансмиссіоннаго вала, дѣлающаго 80 оборотовъ въ минуту и работающаго посредствомъ конической зубчатой передачи отъ главнаго вала механической.

Для подачи колесныхъ паръ на станки служатъ катучіе блоки, установленные надъ каждымъ станкомъ.

Бандажная и колесный паркъ.

Бандажная и колесный паркъ отнесены далеко отъ колесно-токарной, при чемъ между ними находится нѣсколько зданій, вслѣдствіе чего подача скатовъ для обточки крайне затруднительна.

Для нагрѣва бандажей служатъ два нефтяныхъ горна съ форсунками, устроенные на открытомъ воздухѣ въ паркѣ. При горнахъ имѣется поворотный кранъ на 3 тн. Здѣсь же подъ навѣсомъ находится горнъ для сварки колесныхъ ободьевъ.

Колесный паркъ не оборудованъ никакими механизмами для удобнаго перемѣщенія колесныхъ паръ.

Въ паркѣ устроено зданіе, въ которомъ помѣщается гидравлическій прессъ для насадки колесъ и пальцевъ. При прессѣ имѣется приспособленіе для подъемки осей.

Кузница.

Кузница занимаетъ площадь въ 244 кв. саж., изъ которыхъ подъ рессорной и болтодѣлательнымъ отдѣленіемъ находится 55 кв. саж. Она оборудована нефтяными горнами на 40 огней, сварочной и нагрѣвательной печами, 7 паровыми молотами (одинъ въ 3 тн., два въ 1 тн., по одному въ $1/2$ и $1/3$ тн. и два $1/12$ тн.), 1 молотомъ Оливера, пилой для рѣзки желѣза въ холодномъ состояніи и точиломъ.

Сварочная и нагрѣвательныя печи и молотъ въ 3 тн. находятся внѣ зданія подъ навѣсомъ.

Для подачи пакетовъ изъ сварочной печи подъ молотъ имѣется воздушная телѣжка.

Паръ для молотовъ доставляется тремя паровыми котлами, изъ которыхъ два старыхъ паровозныхъ и одинъ корнвалійскій, поверхностью нагрѣва въ 30 кв. метровъ. Общая поверхность нагрѣва котловъ—164,4 кв. метра. Котлы установлены въ пристройкѣ къ кузницѣ. Отъ этихъ же котловъ работаетъ 12-тисильная паровая машина, приводящая въ движеніе пилу, точило, два вентилятора для кузнечныхъ горновъ.

Рессорная.

Устройства для искусственной вытяжки газовъ и освѣженія воздуха въ кузницѣ не имѣется, такъ что условія работы въ ней, въ особенности лѣтомъ, при мѣстномъ климатѣ крайне тяжелы.

Рессорная примыкаетъ къ кузницѣ и занимаетъ 25 кв. саж.; въ ней установлены печь и ванна для закалки рессоръ, станокъ для выгибанія рессорныхъ листовъ, два горна и 4 провѣрочныхъ плиты. Гидравлическій прессъ для испытанія рессоръ помѣщается въ сосѣднемъ болтодѣлательномъ отдѣленіи.

Болто и гайко-дѣлательное отдѣленіе.

Болто и гайко-дѣлательное отдѣленіе одной стороной примыкаетъ къ рессорной, а другой, смежной,—къ механической, составляя непосредственное продолженіе послѣдней. Благодаря этому обстоятельству, станки болто-дѣлательнаго отдѣленія приводятся въ движеніе трансмиссіоннымъ валомъ механической. Оборудованіе этого отдѣленія составляютъ гайкодѣлательный станокъ, болто-дѣлательный станокъ, горнъ и ножницы.

Главныя работы кузнечнаго цеха составляютъ исправленіе и изготовленіе желѣзныхъ частей подвижного состава и паровозовъ, отковка нѣкоторыхъ стальныхъ частей изъ старыхъ вагонныхъ и паровозныхъ осей, исправленіе паровозныхъ и вагонныхъ рессоръ, изготовленіе листовыхъ рессоръ, изготовленіе болтовъ и гаекъ для потребностей мастерскихъ. Изготовленіе желѣзныхъ запасныхъ частей и сварочнаго желѣза для складовъ дороги производится въ томъ случаѣ, если обходится дешевле, чѣмъ заказъ въ сторонѣ.

Болты и гайки для потребностей линіи, спиральныя рессоры и буферныя пружины въ мастерскихъ не изготовляются.

Чугуно-литейная.

Чугуно-литейная помѣщается въ зданіи, шириною въ 6 саж. и длиною въ 20 саж. Въ одномъ углу этого зданія отведено помѣщеніе, площадью въ 10 кв. саж., для вентиляторовъ, а въ другомъ—для изготовленія шишекъ; такимъ образомъ, для формовки и отливки остается площадь въ 106,5 кв. саж.

Вся площадь литейной обслуживается мостовымъ краномъ, подъемной силы въ 5 тн. Для плавки чугуна служатъ установленныя на дворѣ нефтяная печь системы Петрашевскаго, произв. 150 п. въ часъ и коксовая вагранка произв. 150 п. въ часъ. При вагранкахъ имѣется механическій подъемникъ для подачи которыхъ одинъ работаетъ отъ 16-тисильнаго керосиноваго двигателя, а другой—отъ 6-ти-сильной паровой машины.

Къ зданію литейной примыкаетъ сушильня для формъ, отапливающаяся нефтяными остатками, площадью въ 10 кв. саж.

Очистка отливокъ отъ песку и обрубка ихъ производится вручную въ зданіи литейной и на дворѣ.

Изъ станковъ для приготовленія формовочной земли имѣется всего лишь бѣгунковая мельница и глиномялка, установленная, за неимѣніемъ мѣста, на дворѣ близъ литейной.

Для мѣдно-литейной помѣщенія не имѣется, и мѣдно-плавильные горны установлены подъ открытымъ небомъ вблизи чугуно-литейныхъ вагранокъ. Формовка и отливка мѣдныхъ издѣлій производится частью въ зданіи литейной, частью на дворѣ. Мѣдно-плавильные горны, числомъ 3, самодувные. Кромѣ нихъ имѣется особая печь для плавки мѣдныхъ стружекъ.

На литейномъ дворѣ установленъ коперъ для разбивки чугуна. Здѣсь же находится складъ моделей и кладовая литейнаго цеха, помѣщающіеся въ одномъ зданіи.

Кладовая, состоящая изъ нѣсколькихъ отдѣленій, занимаетъ, въ общемъ, площадь въ 23,6 кв. саж., складъ моделей—64,9 кв. саж. Кромѣ того, для склада моделей отведено помѣщеніе въ 27,9 кв. саж. въ зданіи чертежной, находящейся рядомъ.

Въ этомъ же зданіи одна комната въ 21,5 кв. саж. служитъ модельной мастерской.

Литье изготовляется мастерскими для текущихъ потребностей.

Отливки производятся всякаго рода, за исключеніемъ паровозныхъ цилиндровъ. Въ запасъ складовъ изготовляется литье только въ томъ случаѣ, если оно обходится дешевле, чѣмъ на сторонѣ.

Мѣдницкая.

Мѣдницкая помѣщается въ одномъ зданіи съ трубоварной, но отдѣляется отъ нея капитальной стѣной.

Площадь ея—40,3 кв. саж. Въ ней установлено 3 горна, винтовой прессъ для выгибанія трубъ и верстаки. Здѣсь же, за неимѣніемъ подходящаго мѣста, установленъ токарный станокъ по дереву для изготовленія моделей; вентиляціи нѣтъ. Жестяницкія работы для паровозовъ также производятся въ зданіи мѣдницкой.

Вагонный цехъ.

Для ремонта вагоновъ имѣется одно зданіе, площадью въ 559 кв. саж. и навѣсъ надъ двумя путями, длиной въ 16 саж. кажд., зданіе вагоносборной съ внутренной телѣжкой между двумя рядами стойлъ. Длина телѣжки (3 саж.) настолько мала, что на ней не помѣщаются не только 4-хъосные вагоны, но даже и 3-хъосные.

Поэтому въ настоящее время эта телѣжка уничтожается и взамѣнъ ея для подачи вагоновъ пробиваются ворота и проклады-

ваются пути со двора мастерской. Кромѣ того, имѣется наружная телѣжка, длиной въ 7 саж.

Часть площади вагоносборной занята столярными и плотничными верстаками, деревообдѣлочными станками, краскотерками и верстаками для кровельныхъ и жестяницкихъ работъ.

За недостаточностью площади вагоносборной, большинство вагоновъ ремонтируется на открытыхъ путяхъ.

Окраска пассажирскихъ вагоновъ производится въ вагоносборной. Кромѣ того, для окраски служитъ навѣсъ, но не всѣ окрашиваемые вагоны могутъ помѣститься въ вагоносборной и поэтому окраска производится и на открытыхъ путяхъ.

Отсутствіе малярной отражается на качествѣ окраски вагоновъ и продолжительности ея, а неимѣніе особаго помѣщенія для приготовленія краски сказывается не только на качествѣ краски, но и на расходѣ ея.

Станки въ вагонномъ цехѣ установлены слѣдующіе:

2 строгальныхъ, изъ которыхъ:
1 для брусьевъ (односторонній) и
1 для досокъ (четырехсторонній),
1 шипорѣзный и шпунтовый,
1 сверлильный,
1 сверлильно-долбежный,
1 фрезерный (для карнизовъ),
2 круглыхъ пилы,
2 ленточныхъ пилы,
1 станокъ для точки пилъ,
1 наждачный станокъ.

Кромѣ деревообдѣлочныхъ станковъ имѣется два сверлильныхъ станка по металлу.

Станки и краскотерки приводятся въ движеніе посредствомъ трансмиссіи нефтянымъ двигателемъ Болиндера въ 30 силъ.

Кромѣ перечисленнаго оборудованія въ вагонномъ цехѣ установлены печь для варки клея и воздушный аккумуляторъ для пробы тормозовъ.

Обойныя работы производятся въ этомъ же зданіи. Для нихъ имѣются лишь швейныя машины; расческа и чистка волоса и мочалы, а также жестяницкія работы производятся вручную.

Инструментальная. Инструментальная находится въ двухъ помѣщеніяхъ: одно, въ которомъ производится пересѣчка напильниковъ и заточка инструмента на станкахъ, расположено вдали отъ цеховъ, а другое, въ которомъ производится ремонтъ и выдача инструмента,—у паровозосборной въ зданіи колеснотокарной.

Оборудованіе перваго составляютъ:

2 наждачныхъ станка для обдирки пилъ,

2 станка для насѣчки пилъ,
1 печь для отжига пилъ,
1 печь для нагрѣва пилъ при закалѣ,
1 ванна для закалки пилъ,
1 наждачный станокъ для заточки американскихъ сверлъ,
1 наждачный станокъ для заточки ножей деревообдѣлочныхъ станковъ,
1 наждачный станокъ для заточки рѣзцовъ,
1 горнъ.

Станки приводятся въ дѣйствіе 16-тисильнымъ керосиновымъ двигателемъ Отто-Дейцъ.

Второе отдѣленіе интсрументальной помѣщается въ двухъ этажахъ и никакого оборудованія, кромѣ ножного токарнаго станка и слесарныхъ тисковъ, не имѣетъ.

Расположеніе инструментальной въ двухъ зданіяхъ, находящихся на значительномъ разстояніи одно отъ другого и раздѣленныхъ другими постройками, крайне неудобно въ отношеніи административнаго надзора, и вызываетъ излишнія траты по переноскѣ инструментовъ изъ одного зданія въ другое.

Пневматическая станція.

Для доставленія сжатаго воздуха пневматическимъ машинамъ, орудіямъ, служатъ два компрессора, установленные въ отдѣленіи зданія колесно-токарнаго цеха; каждый компрессоръ всасываетъ въ минуту по 163 куб. фут. воздуха. Одинъ компрессоръ, типа Имперіалъ XI, работаетъ отъ приводного вала, вращаемаго паровой машиной въ 40 лош. силъ, а другой—типа Русь II—непосредственно отъ керосиноваго двигателя въ 30 лош. силъ.

Воздухъ, сжимаемый компрессорами до давленія въ 100 фут., поступаетъ въ два воздушныхъ резервуара-аккумулятора, установленные здѣсь же. Емкость каждаго аккумулятора около 60 куб. футовъ.

Отъ аккумуляторовъ идетъ въ котельную 4-хдюймовая труба, отъ которой отходятъ 3 вѣтви: одна съ внутреннимъ діаметромъ въ 3 и 2 дюйма, снабжаетъ воздухомъ пневматическія машины—орудія, другая, внутреннимъ діаметромъ въ 2 дюйма, подводитъ дутье къ постояннымъ горнамъ, установленнымъ въ котельной и сборной и третья вѣтвь въ 2 дюйма внутреннимъ діаметромъ, подводитъ воздухъ къ аккумулятору вагоннаго цеха, служащему для испытанія тормозовъ Вестингауза.

Всѣ вѣтви въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ снабжены вентилями, которыми можно включить вѣтвь въ сѣть и выключить ихъ изъ нея. Трубопроводъ къ пневматическимъ приборамъ проложенъ у продольной стѣны (съ воторами) паровозосборной и котельной на протяженіи всей ея длины, кромѣ того, онъ выхо-

дитъ и во дворъ къ тому мѣсту, гдѣ ремонтируются котлы. Между каждыми двумя стойлами отъ трубопровода отходитъ отростокъ съ двумя кранами для привертыванія резиновыхъ шланговъ. Общая длина воздухопроводной сѣти для машинъ-орудій—около 100 саж.

Для починки и храненія пневматическихъ инструментовъ устроено отдѣленіе въ котельной при конторѣ мастера.

Пневматическихъ машинъ-орудій имѣется слѣдующее количество:

26 молотковъ, изъ которыхъ:
5 для тяжелой обрубки (№ 275),
5 „ средней обрубки и тяжелой чеканки (№225),
2 „ легкой обрубки и тяжелой чеканки (№ 175),
4 „ самой легкой обруб. и средн. чекан. (№ 160),
2 „ очистки отъ накипи (№ 140),
8 „ клепки (№ 325—1, № 800—2, № 900—5) и
28 сверлильныхъ машинъ, изъ которыхъ:
1 для самыхъ тяжелыхъ работъ (№ 0),
2 „ тяжелыхъ работъ (№ 1),
11 „ среднихъ работъ (№ 2),
2 „ легкихъ работъ (№ 4),
4 „ самыхъ легкихъ работъ (№ 3),
8 съ обратнымъ ходомъ для раскатки, развертки и нарѣзки (№ 11—6 шт. и № 12—2 шт.).

Отопленіе и освѣщеніе мастерскихъ.

Паровое отопленіе устроено въ паровозсборной, въ механической, колесно-токарной и въ вагонной мастерской. Прочіе цеха либо вовсе не отапливаются, либо отапливаются печами. Паръ для отопленія берется отъ котловъ центральной кочегарки.

Освѣщеніе мастерскихъ производится керосино-калильными фонарями. Только въ механическомъ цехѣ надъ станками имѣются электрическія лампочки, получающія энергію отъ динамомашины, установленной въ помѣщеніи паровыхъ машинъ въ 80 и 40 силъ и работающей отъ особой паровой машины въ 20 силъ.

Производительность мастерскихъ въ отношеніи ремонта паровозовъ и вагоновъ за три послѣднихъ года представлена въ слѣдующей таблицѣ:

	Число паровозовъ, выпущенныхъ изъ ремонта.		
	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Большой ремонтъ	14	20	35
Средній ремонтъ	4	1	2

	Число пассажирскихъ вагоновъ, выпущенныхъ въ годъ изъ ремонта.		
	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Большой ремонтъ	21	55	17
Срочный осмотръ	6	14	16
Срочный осмотръ, ревизія буксъ и текущій ремонтъ	24	15	22

	Число товарныхъ вагоновъ, выпущенныхъ въ годъ изъ ремонта.		
	Въ 1907 г.	Въ 1908 г.	Въ 1909 г.
Большой ремонтъ	185	159	57
Срочный осмотръ	—	186	589
Ревизія буксъ и текущій ремонтъ	188	371	78

Общее число рабочихъ.

Общее число рабочихъ въ мастерскихъ на 1 октября 1910 г. составляло 778 человѣкъ, изъ которыхъ—623 мастеровыхъ, 53 ученика, и 102 чернорабочихъ.