

~~8582~~

# ДОКЛАДЪ

ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ПОДКОММИССИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

**ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА**

ОБЪ УСЛОВІЯХЪ

перевозки пассажировъ и багажа по желѣзнымъ  
дорогамъ юго-восточнаго района.

---

МОСКВА. 1880 г.

Типографія И. И. Родзевича. Петровка, д. Кредитнаго Общества.







А 1196

# ДОКЛАДЪ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ПОДКОММИССИИ

ДЛЯ ИЗСЛѢДОВАНІЯ

**ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА**

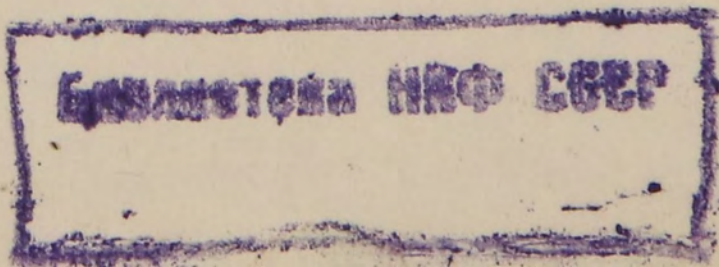
*В. К. 2*  
ОБЪ УСЛОВІЯХЪ

перевозки пассажировъ и багажа по желѣзнымъ  
дорогамъ юго-восточнаго района.

---

МОСКВА. 1880 г.

Типографія И. И. Родзевича. Петровка, д. Кредитнаго Общества.





к

ДОКЛАДЪ

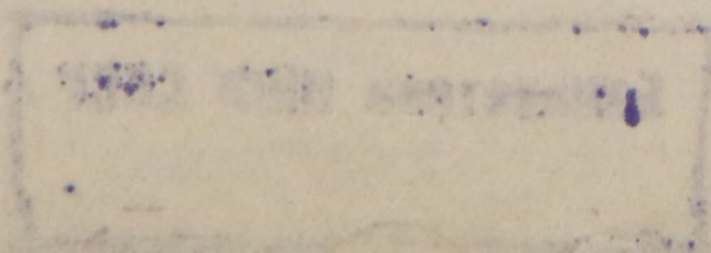
ЮГО-ВОСТОЧНОМЪ ПОДЪКОММУНАЛЬНОМЪ

УЧРЕЖДЕНІИ

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной подкомиссіи для изслѣдованія  
желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района.

69677

ПЕТЕРБУРГЪ, ВОССТАНОВИТЕЛЬНАГО ДЕПАРТАМЕНТА  
ПОДЪКОММУНАЛЬНОГО ДЕПАРТАМЕНТА





## ДОКЛАДЪ

объ условіяхъ перевозки пассажировъ и багажа  
по желѣзнымъ дорогамъ юго-восточнаго района.



ДОНАДЪ

ПО ЖЕЛАНІЮ ДОПОЛНЕНІЮ ЮГО-ВОСТОЧНАГО РАЙОНА  
ОПЪ АКОБИЦКАГО ПЕРВОГО ПЕРЕКОНОВА И СЕЛКА



Объѣхавъ большую часть юго-восточной Россіи, подкомиссія убѣдилась, судя по сдѣланнымъ ей заявленіямъ, что пассажирское движеніе на дорогахъ юго-восточнаго района поставлено сравнительно въ лучшее положеніе по отношенію къ публикѣ, чѣмъ товарное, что установленныя желѣзными дорогами и какъ бы освященныя практикою условія перевозки пассажировъ и багажа не вызываютъ вообще того ропота и протестовъ, какія выслушивала подкомиссія относительно условій, установленныхъ для перевозки грузовъ. Можетъ быть болѣе внимательный надзоръ правительственныхъ органовъ за обеспеченностью и правильностью движенія пассажирскихъ поѣздовъ, можетъ быть большая отвѣтственность желѣзнодорожной администраціи за послѣдствія разныхъ несчастныхъ случайностей съ пассажирами, и притомъ отвѣтственность личнаго свойства, повліяли на то, что пассажирское движеніе оказывается сравнительно удовлетворительнымъ и что требованія публики въ этомъ отношеніи имѣли скорѣе характеръ желаній удобствъ или чисто мѣстныхъ потребностей, а не представлялись настоящими надобностями и неотложными нуждами общаго значенія. Если указанными двумя факторами дѣйствительно объясняется



отсутствіе по крайней мѣрѣ рѣзкихъ, вопіющихъ жалобъ публики, пользующейся желѣзными дорогами для своего передвиженія, то это еще разъ подтверждаетъ ту старую истину, что контроль и личная отвѣтственность завѣдующихъ дѣломъ служатъ самыми сильными гарантіями правильности его хода и удовлетворительности его результатовъ.

Говоря вышесказанное о пассажирскомъ движеніи на дорогахъ юго-восточнаго района, подкоммиссія не можетъ пройти молчаніемъ еще одной причины отсутствія большихъ жалобъ на существующія условія перевозки пассажировъ и ихъ багажа.

Большая часть желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района открыта еще очень недавно, такъ что у всѣхъ пользующихся ими для своего передвиженія еще свѣжо въ памяти то время, когда ѣздили по грунтовымъ дорогамъ на перекладныхъ въ тарантасахъ и на долгихъ, такъ что нынѣшніе пассажиры многихъ юго-восточныхъ дорогъ очень легко мирятся съ нѣкоторыми неудобствами пароваго сообщенія, на сторонѣ котораго остаются такія громадныя преимущества сравнительно съ ѣздой на долгихъ. Публика здѣсь, помня прежніе способы путешествія, не требовательна, ей важно пока, чтобы скорѣе проѣхать, а какъ проѣхать—это еще вопросъ второстепенный. „Мы не избалованы дорогою“,—сказалъ подкоммиссіи кузнецкій купецъ Цибузгинъ,—„и если кусаютъ клопы въ вагонахъ, не жалуемся.“ Этотъ взглядъ ѣздящей по юго-восточнымъ дорогамъ публики отчасти указываетъ на причину незначительнаго количества заявленій и жалобъ, относящихся до пассажирскаго движенія.

Но было бы заблужденіемъ сказать, что нынѣшнія условія перевозки пассажировъ и ихъ багажа вполне удовлетворяютъ спра-



ведливымъ требованіямъ публики, что требованія эти неосновательны, что публика не въ мѣру взыскательна, заявляя о предоставленіи ей нѣкоторыхъ удобствъ во время пути и остановокъ, и что существующія условія пассажирскаго движенія не требуютъ пересмотра, дополненія, болѣе точнаго опредѣленія и установленія законодательнымъ путемъ, хотя въ общихъ чертахъ, взаимныхъ правъ и обязанностей публики и желѣзныхъ дорогъ. Разсматривая съ этой точки зрѣнія условія и потребности пассажирскаго движенія, юго-восточная подкомиссія постарается разобрать только важнѣйшія изъ нихъ, опуская множество мелкихъ, второстепенныхъ заявленныхъ ей желаній, устраненіе которыхъ слѣдуетъ предоставить времени и бдительности и безпристрастности правительственнаго надзора за дѣйствіями желѣзныхъ дорогъ, если таковой будетъ организованъ въ болѣе совершенной формѣ, чѣмъ надзоръ настоящихъ мѣстныхъ учрежденій министерства путей сообщенія.

### 1. Помѣщенія пассажирскихъ станцій.

Право публики, отправляющейся и прибывающей съ пассажирскими поѣздами, на помѣщеніе подъ крышей, на охраненіе ея отъ непогоды, въ нашемъ суровомъ климатѣ—право безспорное. Оно такимъ же представляется, если принять во вниманіе наши разстоянія и первобытность тѣхъ путей, по которымъ нужно ѣхать, чтобы попасть въ извѣстный строго опредѣленный часъ на поѣздъ, и благодаря неудобствамъ, а нерѣдко и непроѣздности которыхъ пассажиръ долженъ выѣзжать изъ дому на станцію съ большимъ



запасомъ времени до отхода интересующаго его поѣзда, такъ какъ расчетъ на весьма возможныя задержки и случайности въ пути до станціи указываетъ далеко не излишнею предусмотрительностью. Послѣдствіе такихъ условій общаго характера—большое скопленіе публики на многихъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ, собирающейся задолго до прибытія поѣздовъ. Если къ этому присовокупить, что на нѣкоторыхъ дорогахъ бываетъ только по одному пассажирскому поѣзду въ сутки, что зимою опозданія поѣздовъ отнимаютъ возможность у публики даже приблизительно опредѣлить время отъѣзда, то значеніе размѣра и состоянія зданій, назначенныхъ для помѣщенія пассажировъ, и условій пользованія ими помѣщеніями становится дѣломъ очень серьезнымъ и настоятельнымъ для публики. Вопросъ о пассажирскихъ помѣщеніяхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ распадается собственно на два самостоятельные вопроса: а) насколько достаточны по своимъ размѣрамъ и устройству нынѣ существующія зданія для помѣщенія пассажировъ, и б) насколько пригодны и практичны тѣ правила, какія установлены для пользованія прибывшими на станцію пассажирами этими помѣщеніями. Такъ какъ вопросы эти не стоятъ во взаимной зависимости, то они разсматриваются въ данномъ случаѣ порознь.

Величина залъ и комнатъ, предназначенныхъ для помѣщенія пассажировъ на желѣзнодорожной станціи опредѣляется данными двоякаго рода: цифрой пассажировъ, принимаемыхъ и отправляемыхъ станціею, и продолжительностью того времени, которое пассажиры по необходимости должны оставаться на станціи. Сопоставляя эти данныя съ заявленіями публики, полученными подкоммиссіею, она убѣдилась, что высказанныя публикою требованія относительно расширенія нѣкоторыхъ пассажирскихъ зданій вполне ос-



новательны и заслуживаютъ удовлетворенія со стороны правленій подлежащихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Такія заявленія относятся до слѣдующихъ станцій: Егорьевскъ, Зарайскъ, Воскресенскъ, Луховицы и Рязань, московско-рязанской дороги, ст. Козловъ, рязанско-козловской, ст. Грязи, козлово-воронежско-ростовской дороги. Что касается до расширенія зала I и II классовъ ст. Тамбовъ, козлово-тамбовской дороги, посредствомъ присоединенія къ нему такъ называемыхъ царскихъ комнатъ и необходимости увеличенія крытаго помѣщенія для пассажировъ на ст. Кутаисъ, потифлисской дороги, посредствомъ устройства навѣса надъ платформою, къ которой подходятъ поѣзда, то, по мнѣнiю подкоммиссiи, эти желанія публики не представляются особенно настоятельною нуждою и могутъ быть удовлетворены современемъ, по мѣрѣ надобности и возможности. Изъ вышепоименованныхъ семи станцій, кромѣ егорьевской и зарайской, всѣ представляютъ узловыя пункты, на которыхъ пассажиры собираются для отправленія по разнымъ направленiямъ и къ которымъ, сверхъ того, доставляются пассажиры другими дорогами или вѣтвями главныхъ линiй. А такъ какъ поѣзда въ разныя стороны и на разныя дороги не могутъ почти одновременно отходить отъ платформы узловой станціи, то значительный простой пассажировъ на такихъ станціяхъ является естественнымъ послѣдствiемъ ихъ центрального, узловаго положенія.

Изъ отчетовъ правленій желѣзныхъ дорогъ за 1878 годъ видно, что отправлено пассажировъ:

Ст. Воскресенскъ. . . . .	40,795
„ Луховицы. . . . .	32,933
„ Рязань. . . . .	121,421



Ст. Козловъ . . . . .	100,724
„ Грязи . . . . .	49,050

Къ этому надобно добавить то число пассажировъ, которое станціи эти приняли съ другихъ станцій и съ другихъ дорогъ и которое не менѣе числа отправленныхъ; напр., ст. Козловъ получила отъ другихъ дорогъ 52,171, ст. Рязань приняла отъ рязанско-козловской дороги 70,288, на ст. Луховицы доставлено по зарайской вѣтви 39,128, ст. Воскресенскъ получила по егорьевской вѣтви 42,857. Кромѣ того, въ цифры эти не включены пассажиры прямого сообщенія, ѣдущіе дальше упомянутыхъ узловыхъ станцій и пользующіеся ими во время остановокъ пассажирскихъ поѣздовъ.

Поименованныя числовыя данныя, а также самое положеніе этихъ станцій неопровержимо, кажется, указываютъ на то, что въ извѣстные часы дня и въ извѣстныя времена года (зима, осень и частью весна) пріѣхавшіе и прибывшіе пассажиры, желая укрыться отъ непогоды, не только должны тѣсниться до невозможности, но просто не находятъ себѣ мѣста, въ буквальномъ смыслѣ этого слова, особенно пассажиры III класса. Несоотвѣтствіе нѣкоторыхъ изъ указанныхъ станціонныхъ помѣщеній съ настоящими размѣрами пассажирскаго движенія уже признана правленіями желѣзныхъ дорогъ и къ перестройкѣ козловской станціи приступлено въ истекшемъ году, постройка новой станціи въ Грязяхъ (козлово-воронежско-ростовской дороги) и увеличеніе зала III класса станціоннаго зданія въ Рязани (московско-рязанской дороги) предположены и въ скоромъ времени, по заявленіямъ управленій дорогъ, будутъ осуществлены, но о расширеніи помѣщеній для пассажировъ въ Луховицахъ и въ Воскресенскомъ под-



коммисіи ничего неизвѣстно, хотя въ этомъ предстоитъ неотложная надобность, тѣмъ болѣе, что публика имѣетъ полное право требовать пристанища подъ крышею въ ожиданіи поѣздовъ, а въ Луховицахъ и въ Воскресенскомъ нерѣдко бываетъ такое скопленіе пассажировъ, что они не могутъ вмѣститься въ назначенныя для нихъ комнаты, оставаясь въ стоячемъ положеніи, а между тѣмъ въ этихъ же комнатахъ производится продажа билетовъ, пріемъ и выдача багажа, а потому, разумѣется, значительная часть публики должна предпочитать оставаться внѣ станціи, на открытой платформѣ, не смотря на непогоду.

Перечисляя станціи, пассажирскія зданія которыхъ требуютъ расширенія, подкоммисія указала выше на ст. оконечныя: Егорьевскъ и Зарайскъ. Чтобы сколько нибудь уяснить, насколько справедливы ходатайства мѣстныхъ жителей этихъ городовъ объ увеличеніи этихъ станцій, слѣдуетъ сопоставить количество пассажировъ, отправляемыхъ этими станціями, съ такимъ же числомъ, даваемымъ станціями другихъ дорогъ, напр. Оренбургомъ, Моршанскомъ, Сызранью, какъ конечными, и Кирсановымъ, Аткарскомъ и Усманью, какъ прилегающими къ уѣзднымъ городамъ, хотя не имѣющимъ того торгово-промышленнаго и фабричнаго значенія, какое отличаетъ уѣздные города Егорьевскъ и Зарайскъ.

Въ 1878 году отправлено пассажировъ всѣхъ классовъ:

Ст. Егорьевскъ . . . . .	42,857
„ Зарайскъ . . . . .	39,128
„ Моршанскъ . . . . .	30,631
„ Сызрань . . . . .	41,159
„ Оренбургъ . . . . .	38,918



Ст. Кирсановъ . . . . .	27,780 *)
„ Аткарскъ . . . . .	30,033 *)
„ Усмань . . . . .	37,454

Подкоммиссія осмотрѣла всѣ перечисленныя станціи и можетъ сказать, что, не говоря объ оренбургской станціи, имѣющей видъ дворца, пассажирскія зданія всѣхъ станцій, съ которыми сравниваются егорьевская и зарайская, представляютъ большія перво-классныя или второклассныя станціи, снабженныя буфетами и имѣющія для пассажировъ всѣхъ классовъ помѣщенія, съ которыми станціонныя зданія Егорьевска и Зарайска не выдерживаютъ никакого сопоставленія, представляя собою мизерныя, тѣсныя, а потому и не очень чистые домики, похожіе болѣе на небольшія казармы ремонтныхъ рабочихъ, чѣмъ на вокзалы, отправляющіе и принимающіе каждый около 80,000 пассажировъ разнаго званія, положенія, пола и возраста. \*\*) Разумѣется, о какихъ нибудь удобствахъ въ такихъ помѣщеніяхъ не можетъ быть и рѣчи, тутъ немислимо предположеніе, чтобы среди давки и тѣсноты собравшагося народа усталый продолжительною ѣздою на лошадяхъ по дурной дорогѣ путешественникъ могъ отдохнуть хоть самое короткое время на станціи за стаканомъ чая или порціею котлетъ. По свидѣтельству представителей города Егорьевка, ихъ станція сдѣлалась мѣстомъ поприща карманныхъ воровъ, для которыхъ тѣснота и сопряженный съ нею беспорядокъ представляютъ самую желаемую обстановку.

Обыкновенно неприглядный видъ этихъ двухъ станцій и тѣсноту ихъ оправдываютъ тѣмъ, что на нихъ садится и прибываетъ пре-

\*) Свѣдѣнія за 1877 годъ.

\*\*) Считаа и пассажировъ, прибывшихъ на станціи.



имущественно фабричный рабочий людъ, не прихотливый въ своихъ потребностяхъ, который безъ опасенія за свое здоровье можетъ подождать поѣзда на платформѣ, и что поэтому станціи эти нельзя сравнивать съ такими, гдѣ процентъ пассажировъ I и II класса, отправляемыхъ со станцій, много больше чѣмъ въ Егорьевскѣ и Зарайскѣ.

Признавая болѣе чѣмъ спорнымъ то положеніе, что пассажиры III класса, какого бы званія они ни были, могутъ обойтись въ теченіи часа или двухъ зимою безъ крова и что имъ полезно стоять на морозѣ или подъ дождемъ, особенно послѣ пѣшеходнаго путешествія изъ деревни на станцію за 10 или за 20 верстъ, подкоммиссія находитъ, что приписываемое этимъ станціямъ значеніе исключительно работающихъ на пассажировъ III класса не оправдывается цифрами. Такъ, въ 1878 году изъ общаго числа отправленныхъ пассажировъ къ I и II классамъ принадлежало:

Ст. Егорьевскъ. . . . .	2,193
„ Зарайскъ. . . . .	2,330
„ Аткарскъ. . . . .	2,208 *)
„ Оренбургъ. . . . .	2,422
„ Кирсановъ . . . . .	2,549 *)
„ Сызрань . . . . .	4,290
„ Моршанскъ. . . . .	6,233

Эти числовые данныя указываютъ, что по абсолютному количеству пассажировъ, имѣющихъ большее право на извѣстныя удобства и нѣкоторый комфортъ, отправленныхъ станціями, взятыми для сравненія, ст. егорьевская и зарайская не выдаются особен-

\*) Свѣдѣнія за 1877 годъ.



но и что число лицъ, отправляемыхъ этими станціями въ вагонахъ I и II классовъ, почти тоже, что даютъ Аткарскъ, Кирсановъ, Оренбургъ, отличающіеся большими и удобными помѣщеніями для пассажировъ. Если, такимъ образомъ, другія желѣзныя дороги (ряжско-моршанская, тамбово-саратовская, моршанско-сызранская и оренбургская) могутъ давать своимъ пассажирамъ удобный пріютъ на станціяхъ, то нельзя придумать причины, почему бы пассажиры, отправляемые московско-рязанскою дорогою, лишены были бы права найти на ея станціяхъ охрану онъ непогоды и должны бы терпѣть неудобства, во имя интересовъ дороги, по своей доходности принадлежащей къ числу первыхъ въ Россіи.

По мнѣнію подкоммиссіи, расширеніе существующихъ или устройство вновь удобныхъ и просторныхъ помѣщеній для пассажировъ, отправляемыхъ и прибывающихъ на ст. егорьевскую и зарайскую, принадлежитъ къ числу необходимыхъ потребностей московско-рязанской дороги.

Говоря объ удобствахъ пассажирскихъ зданій, здѣсь мѣсто упомянуть о томъ, что многія станціи московско-рязанской и рязанско-козловской дорогъ имѣютъ пассажирскія платформы, не отвѣчающія длинѣ прибывающихъ къ нимъ поѣздовъ, \*) что заставляеть многихъ пассажировъ, а въ томъ числѣ женщинъ, дѣтей и больныхъ прыгать изъ вагоновъ прямо на землю. На другихъ дорогахъ юго-восточнаго района такой недостатокъ платформъ не играетъ важной роли, ибо пассажирскіе поѣзда тамъ развѣ въ исключительномъ случаѣ состоятъ изъ предѣльнаго числа вагоновъ, между тѣмъ на двухъ упомянутыхъ дорогахъ, перевозящихъ пассажировъ

---

\*) Стран. 34 „журналовъ подкоммиссіи“.



не только своего района, но и всѣхъ дорогъ, къ нимъ примыкающихъ, пассажирскіе поѣзда почти всегда идутъ въ предѣльномъ числѣ вагоновъ, изъ которыхъ идущіе въ хвостъ поѣзда не подходятъ къ платформамъ.

Заканчивая свою рѣчь объ удобствахъ пассажирскихъ помѣщеній, подкомиссія не останавливается на тѣхъ заявленіяхъ публики, которыя имѣютъ характеръ второстепенныхъ, случайныхъ, временныхъ неустройствъ и непорядковъ, напр. что на ст. Платоновка (тамбово-саратовской дороги) не топили во время морозовъ къ приходу пассажирскихъ поѣздовъ, и публика, прибывшая на станцію, не могла согрѣться, что на ст. Дрязги (воронежской дороги) въ пассажирскихъ комнатахъ печи испорчены, и потому невыносимый холодъ составляетъ явленіе постоянное. Всѣ такого рода неудобства легко устранимы и можетъ быть уже устранены управленіями дорогъ, какъ только имъ указали на существованіе этихъ недостатковъ.

Переходя къ вопросу объ условіяхъ пользованія публикою станціонными помѣщеніями, оказывается, что въ правилахъ желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района никакихъ указаній на этотъ счетъ не имѣется и что постановленіе министра путей сообщенія, отъ 31 мая 1873 г. № 45, составляетъ единственный источникъ, регулирующий отношенія публики къ желѣзнодорожнымъ станціоннымъ пассажирскимъ помѣщеніямъ. Какъ видно изъ мотивовъ министерскаго постановленія, преимущественною цѣлью его изданія было освободить желѣзнодорожныя станціи отъ постоянного пребыванія публики, иногда не отправляющейся съ поѣздами и не провожающей пассажировъ.

Нельзя не согласиться съ тѣмъ, что цѣль эта на многихъ



станціяхъ почти недостижима; достаточно побывать на бойкихъ узловыхъ станціяхъ, на которыхъ собирается много поѣздовъ, проходящихъ и отходящихъ въ разныя стороны, чтобы убѣдиться, сколько лишняго и непричастнаго пассажирамъ народа толпится въ пассажирскихъ залахъ и на платформахъ, стѣсня пассажировъ и станціонную службу. Удалять со станціи лицъ, оставшихся послѣ поѣздовъ, невозможно на практикѣ безъ шума и скандала, избѣжать которыхъ всегда въ интересѣ желѣзнодорожной службы, тѣмъ болѣе, что лица эти, ссылаясь на пунктъ б статьи 2-й министерскаго постановленія, всегда будутъ имѣть законное основаніе оставаться на станціи. Между тѣмъ, какъ показываетъ практика, пунктъ первый министерскаго распоряженія въ иныхъ случаяхъ служитъ средствомъ въ различнаго рода притѣсненіямъ, которымъ, вслѣдствіе личныхъ отношеній и раздражительности начальниковъ станцій или ихъ помощниковъ, подвергаются лица, которымъ почему либо нужно остаться на станціи сверхъ условленныхъ часовъ. Наконецъ, могутъ быть случаи, когда желѣзнодорожная станція не будучи ни гостинницею, ни постоялымъ дворомъ, не должна бы отказать въ пріютѣ человѣку, даже не предполагающему ѣхать по желѣзной дорогѣ. Въ бурю, въ мятель, въ осеннюю темную ночь въ степи или въ лѣсу освѣщенная желѣзнодорожная станція можетъ служить мѣстомъ, гдѣ можно бы согрѣться, оправиться и выждать дневнаго свѣта сбившемуся съ дороги, а между тѣмъ, по буквальному смыслу министерскаго распоряженія, станціонное начальство должно закрыть двери передъ такимъ постороннимъ лицомъ. Что на практикѣ подобные случаи бывають, доказываютъ отчасти жалобныя книги тѣхъ дорогъ, которыя пролегають по малолюднымъ степямъ; въ книгахъ ихъ жалобы на отказъ въ пріютѣ



на станціи встрѣчаются часто, между тѣмъ какъ въ книгахъ дорогахъ центральной Россіи такихъ жалобъ нѣтъ. Исходя изъ этихъ соображеній, подкомmissія полагала бы, что разбираемое министерское постановленіе, можетъ быть иногда и полезное для дорогъ мѣстностей густо населенныхъ, не пригодно для отдаленныхъ степныхъ окраинъ, которыя могли бы пользоваться въ этомъ случаѣ нѣкоторымъ исключеніемъ.

Обращаясь къ деталямъ министерскаго распоряженія, нельзя не видѣть, что оно, перечисляя случаи, когда пассажиръ можетъ оставаться на станціи сверхъ установленнаго срока, далеко не исчерпываетъ всѣхъ случайностей, которыя должны быть приняты во вниманіе. Такъ, пунктъ в статьи 2-й говоритъ, что исключеніе допускается „для пассажировъ, прибывшихъ на станцію, удаленную отъ города, селенія или гостинницы, и не имѣющихъ возможности выѣхать въ дорогу за темнотою, бурей или мятьею“. Изъ смысла этой статьи оказывается, что пассажиръ обязанъ немедленно оставить станцію, если поѣздъ пришелъ въ 4 часа пополудни въ ноябрѣ, въ сумерки, а до ближайшаго селенія будетъ, на примѣръ, 30 верстъ по самой дурной погодѣ, если самъ пассажиръ или кто либо изъ близкихъ его спутниковъ заболѣлъ, хотя бы очень серьезно, если пассажиръ не получилъ своего багажа, который по ошибкѣ багажнаго артельщика оставленъ былъ на одной изъ предъидущихъ станцій, хотя бы пассажиру предстояло ѣхать до ночлега или гостинницы нѣсколько десятковъ верстъ. Наконецъ, слово „селеніе“ — понятіе чрезвычайно растяжимое; въ степяхъ селеній очень мало, ближайшимъ населеннымъ пунктомъ къ станціи можетъ быть одинокій хуторъ или деревушка изъ 2-хъ, 3-хъ дворовъ, хозяева которыхъ вправѣ не пустить къ себѣ на ночлегъ; куда



же тогда дѣваться пассажиру, принужденному оставить общественное зданіе, построенное специально для пользованія публики, и долженствующему искать убѣжища въ частномъ домѣ или оставаться въ полѣ.

Подкоммиссія думаетъ, что, въ видахъ огражденія публики отъ такихъ случайностей, постановленіе министерства путей сообщенія, 1873 г. за № 45, должно быть пересмотрѣно и редактировано такимъ образомъ, чтобы границы возможности пассажирамъ оставаться на станціяхъ были расширены, въ особенности для конечныхъ дорогъ.

Чтобы, однако, оградить желѣзнодорожныя станціи отъ слишкомъ большаго наплыва пассажировъ, остающихся послѣ отхода поѣздовъ, и не обращать станцій въ гостинницы, такъ какъ въ такомъ случаѣ потребовалось бы значительно увеличить станціонныя зданія, подкоммиссія думаетъ, что и министерству путей сообщенія, и желѣзнымъ дорогамъ слѣдуетъ, по возможности, поощрять частную предпріимчивость въ дѣлѣ устройства гостинницъ и постоялыхъ дворовъ близъ желѣзнодорожныхъ станцій, въ самомъ близкомъ сосѣдствѣ съ ними. Въ этомъ случаѣ со стороны желѣзныхъ дорогъ могутъ быть даны нѣкоторыя льготы строителямъ или держателямъ такихъ гостинницъ, напр. въ формѣ безвозмезднаго отвода земли подъ постройку, права пользоваться даромъ водою изъ станціонныхъ крановъ, что очень важно въ степяхъ, привилегією на снятіе въ аренду станціоннаго буфета и т. п. Желѣзнымъ дорогамъ, во всякомъ случаѣ, выгоднѣе поступиться нѣкоторыми собственно мелочными уступками, чѣмъ затрачивать суммы на расширеніе, а потомъ и ремонтъ пассажирскихъ зданій, мебели и т. п. Разсчитывать же на частную дѣятельность безъ всякихъ пособій



можно только въ мѣстахъ густо населенныхъ, близъ городовъ, фабрикъ, заводовъ, т. е. тамъ, гдѣ пассажиры, имѣя возможность скоро и легко добраться до мѣста своего назначенія, не будутъ оставаться долго на станціяхъ. Въ степныхъ и малолюдныхъ мѣстностяхъ частный человѣкъ не рискнетъ затрачивать трудъ и капиталъ, не имѣя никакого обезпеченія своихъ выгодъ; это обезпеченіе должны дать ему желѣзныя дороги, которымъ выгодно существованіе его предпріятія, приносящаго имъ если не прямо, то косвенно видимую пользу.

## 2. Расписанія пассажирскихъ поѣздовъ и порядокъ опубликованія сихъ расписаній.

Не касаясь технической стороны составленія расписанія поѣздовъ, подкомmissія должна здѣсь упомянуть о тѣхъ заявленіяхъ, какія ей были сдѣланы жителями различныхъ мѣстностей относительно измѣненія или дополненія существующаго пассажирскаго расписанія.

Объ измѣненіи расписаній, дѣйствовавшихъ во время объѣзда подкомmissіи, было заявлено:

а) Гражданами г. Зарайска, которые просили приурочить отправленіе зарайскаго поѣзда къ движенію поѣздовъ, направляющихся въ Москву. Это желаніе г. Зарайска исполнено правленіемъ московско-рязанской желѣзной дороги.

б) Угледобытчики г. Ростова-на-Дону просили, чтобы мѣстный поѣздъ, циркулирующій между г. Ростовомъ и станціей Шахты, приходилъ на мѣсто раньше, оставаясь въ дорогѣ ме-



нѣе того времени, которое онъ теперь употребляетъ на пробѣгъ 85 верстъ ( $4\frac{1}{2}$  часа). Подкомиссія полагаетъ, что, по сношенію съ управленіемъ козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги, представится возможность удовлетворить ходатайство ростовскихъ углепромышленниковъ.

в) Кутаисская городская дума высказала просьбу, чтобы мѣстный поѣздъ отъ станціи Ріонъ до г. Кутаиса приходилъ не въ  $12\frac{1}{2}$ , какъ теперь, а въ 9 часовъ утра, такъ, чтобы лица, приѣзжающія въ губернской городъ по дѣламъ, могли въ день своего приѣзда покончить дѣла въ присутственныхъ мѣстахъ, не имѣя надобности оставаться въ городѣ до слѣдующаго дня. Исполненіе этого желанія г. Кутаиса, по мнѣнію подкомиссіи, не легко и можетъ быть сдѣлано только при общемъ измѣненіи распisanія движенія поѣздовъ поти-тифлисской желѣзной дороги. Дѣло въ томъ, что время отхода кутаисскаго поѣзда со станціи Ріонъ назначено по соображенію съ временемъ прихода на эту станцію одного изъ поѣздовъ главной линіи (Поти-Тифлисъ), чтобы пассажиры, ѣдущіе въ Кутаисъ изъ Тифлиса или Поти, могли застать кутаисскій поѣздъ. Требовать же измѣненія распisanія поѣздовъ на главной линіи ради того только, чтобы дать возможность можетъ быть очень незначительному числу лицъ, не желающихъ оставаться на ночлегъ въ Кутаисѣ, уѣхать въ тотъ же день, невозможно, а тѣмъ болѣе на поти-тифлисской желѣзной дорогѣ, гдѣ, вслѣдствіе очень трудныхъ условій движенія чрезъ Сурамскій переваль, измѣненіе распisanія поѣздовъ, которое установилось путемъ практики и къ которому привыкли какъ всѣ служащіе на дорогѣ, такъ и публика, представляетъ очень много препятствій.



г) Представители г. Пензы заявили просьбу, чтобы росписание движенія пассажирскихъ поѣздовъ, установленное съ 15 мая 1879 года, не измѣнялось на зиму.

Такъ какъ на дорогахъ II группы лѣтнее росписание 1879 г. дѣйствуетъ до сихъ поръ, то жители г. Пензы могутъ считать себя удовлетворенными въ этомъ отношеніи.

Объ увеличеніи числа пассажирскихъ поѣздовъ подкоммиссія получила ходатайства отъ представителей гг. Егорьевска, Зарайска и Моршанска.

Присоединяясь вполне къ ходатайству городовъ Егорьевска и Зарайска о назначеніи имъ, въ дополненіе къ существующимъ по одному для каждаго города пассажирскому или, лучше, товаропассажирскому поѣзду, еще по такому же поѣзду, особенно на время ярмарокъ, призыва новобранцевъ, отправленія и возвращенія фабричныхъ и рабочихъ, отправляющихся на отхожіе промыслы, подкоммиссія не находитъ возможнымъ поддерживать ходатайство представителей города Моршанска о назначеніи втораго пассажирскаго поѣзда отъ Рязска до Моршанска и обратно. Теперь между этими двумя городами ежедневно отправляется одинъ почтовый поѣздъ и одинъ товаропассажирскій, обращеніе же послѣдняго въ пассажирскій обременитъ безъ нужды бюджетъ рязско-моршанской дороги, пассажирское движеніе которой и такъ очень незначительно и едва теперь окупаетъ расходы на него дороги.

Установленіе новаго пассажирскаго поѣзда, при существованіи почтоваго и товаропассажирскаго, кромѣ убытковъ дорогъ и казнѣ, гарантирующей ея доходы, отразится невыгодно на торговыхъ интересахъ мѣстныхъ отправителей, такъ какъ введеніе въ графичесъ новаго пассажирскаго поѣзда заставитъ дорогу сократить



товарное движеніе на одинъ поѣздъ, а слѣдовательно задержать отправку грузовъ, ожидающихъ очереди. Что установленіе втораго пассажирскаго поѣзда на ряжско-моршанской дорогѣ не оправдывается необходимостью, указываютъ, между прочимъ, слѣдующія цифры:

Въ 1878 году отправлено:

	Поѣздовъ.	Пассажировъ.	Т. е. въ одномъ поѣздѣ пассажировъ.
Московско - рязанскою (по главной линіи). . . . .	3,116	946,863	304
Тамбово-саратовскою *). . . . .	1,095	255,997	233
Рязанско-козловскою . . . . .	2,190	366,450	167
Козлово-воронежско-ростовск. Оренбургскою. . . . .	2,190	833,970	380
	1,460**)	246,584	168
Ряжско-моршанскою. . . . .	730	98,588	135***)

*Примѣчаніе.* Арестанты и воинскіе чины въ расчетъ не приняты.

Если добавить къ этимъ даннымъ, что московско-рязанская дорога отправляетъ въ каждую сторону по 4 пассажирскихъ поѣзда, рязанско-козловская по 3, тамбово-саратовская и козлово-воронежско-ростовская по 2, а оренбургская по 1-му, точно также какъ

\*) Свѣдѣнія за 1877 г., такъ какъ по 8 апрѣля 1880 г. подкомиссія не получила отъ правленія саратовской дороги отчета за 1878 годъ.

\*\*\*) Въ число поѣздовъ пассажирскихъ включены и товаропассажирскіе.

\*\*\*) Среднее число пассажировъ на одинъ поѣздъ должно быть еще меньше, такъ какъ при расчетѣ дѣлитель составили одни почтовые поѣзда, а дѣлимое—общее количество пассажировъ, перевезенныхъ по дорогѣ въ почтовыхъ и товаропассажирскихъ поѣздахъ.



и ряжско-моршанская, то невыгодность и безцѣльность установле-  
 нія втораго пассажирскаго поѣзда между Ряжскомъ и Моршан-  
 скомъ станетъ очевидною.

Наконецъ, здѣсь мѣсто упомянуть о ходатайствѣ жителей села  
 Ухолова объ установлеіи пассажирскаго сообщенія ихъ станціи  
 съ линіею ряжско-моршанской дороги. Станція Ухолово (въ 6  
 верстахъ отъ главнаго пути) представляетъ собою исключительное  
 явленіе, подобнаго которому навѣрно нѣтъ на пространствѣ Рос-  
 сійской имперіи, изрѣзанномъ желѣзными дорогами. Станція эта  
 находится въ селѣ, имѣющемъ нѣсколько церквей, до 6,000 жи-  
 телей, издавна славящемся своею хлѣбною торговлею, ярмарками  
 и чуть ли не ежедневными базарами, на которые привозится изъ  
 дальнихъ селъ рязанской и тамбовской губерній хлѣбъ, лѣсъ и  
 предметы, необходимые въ крестьянскомъ обиходѣ. Какъ видно  
 изъ отчета правленія ряжско-моршанской дороги, станція Ухолово  
 въ 1878 г. дала ей 1.341,620 пудовъ груза и 30,485 руб.  
 49 коп. выручки. Между тѣмъ станція эта не имѣетъ никакого  
 пассажирскаго сообщенія съ главною линіею, не имѣетъ даже те-  
 леграфа; онъ былъ прежде, да по распоряженію управленія доро-  
 ги проволоки сняли, столбы срубили и свезли. Само собою, что  
 подобныя распоряженія допускаютъ много объясненій, но только не  
 имѣющихъ ничего общаго съ интересами дороги, которая, посылая на  
 ст. Ухолово нѣсколько пассажирскихъ вагоновъ въ составѣ товарнаго  
 поѣзда, \*) хотя бы даже не ежедневно, а 3 или 4 раза въ недѣлю,  
 напр. въ базарные дни, за нѣсколько возвышенную плату, сдѣлало бы  
 важную услугу мѣстной торговлѣ, въ развитіи оборотовъ которой до-

\*) Ст. Ухолово не имѣетъ правильнаго товарнаго движенія, а поѣзда отправляют-  
 ся по мѣрѣ накопленія груза.



рога не можетъ быть прямо не заинтересована. Вѣдь каждой желѣзной дорогѣ очень важно, чтобы вдоль ея линіи было возможно болѣе торговыхъ пунктовъ, чтобы существующіе торговые центры укрѣпляли свою дѣятельность, такъ какъ ихъ дѣятельность даетъ работу, а слѣдовательно и жизнь желѣзной дорогѣ, энергія и ростъ которой нераздѣльно связаны съ экономическимъ положеніемъ того района, жизненную артерію котораго составляетъ рельсовый путь. Если руководители ряжско-моршанской дороги такъ смотрятъ на отношеніе ихъ предпріятія къ мѣстнымъ интересамъ, то остается удивляться, какъ существуетъ на практикѣ такое ненормальное положеніе, въ какомъ находится ухоловская станція.

Всякое измѣненіе существующаго расписанія пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздовъ прежде всего и ближе всего касается публики, между тѣмъ, на основаніи существующихъ правилъ, опубликованія новыхъ расписаній публика узнаетъ не только послѣдняя, но очень часто послѣ того, какъ поѣзда пошли по новому ихъ распредѣленію, какъ многіе пассажиры, опоздавъ на станцію, собственнымъ опытомъ убѣдятся, что дѣйствуетъ новое расписаніе.

§ 31 правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ указываетъ, что новыя расписанія должны быть опубликованы не позже 7 дней до приведенія оныхъ въ исполненіе и что означенное опубликованіе обязательно въ „Правительственномъ Вѣстникѣ“ и въ одной изъ мѣстныхъ газетъ, по указанію инспекціи. „Правительственный Вѣстникъ“ публика вообще не читаетъ, какія мѣстныя газеты избираетъ инспекція, мѣстные жители не знаютъ, да и газетъ мѣстныхъ въ Россіи очень мало, если не считать „Губернскія Вѣдомости“, которыя по своему содержанію никого не интересуютъ;



между тѣмъ подкоммиссіи чуть ли не во всѣхъ городахъ указывалось на то, что объ измѣненіяхъ въ распisanіи пассажирскихъ поѣздовъ публика, не бывающая на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, не извѣщается. Въ Саратовѣ и въ Оренбургѣ гг. редакторы мѣстныхъ газетъ заявили подкоммиссіи, что, не смотря на ихъ прямую обязанность сообщить читающей публикѣ новыя распisanія поѣздовъ, они долго не могли добиться этихъ распisanій и могли напечатать ихъ въ издаваемыхъ ими газетахъ только спустя 10 дней послѣ того, какъ поѣзда пошли по новому распisanію.

Желая выяснитъ вопросъ, какой порядокъ признаетъ публика за самый удобный для сообщенія ей объ измѣненіяхъ въ распisanіи поѣздовъ, подкоммиссіа почти во всѣхъ городахъ предлагала этотъ вопросъ на обсужденіе присутствующимъ мѣстнымъ представителямъ и обывателямъ, и вездѣ заявлено было, что слѣдуетъ обязать желѣзныя дороги, чтобы новыя распisanія движенія пассажирскихъ поѣздовъ управленія дорогъ, кромѣ печатанія въ газетахъ, сообщали своевременно въ земскія и городскія управы и въ уѣздныя и городскія полицейскія управленія, которыя, въ свою очередь, опубликуютъ ихъ жителямъ города и уѣзда, однимъ словомъ чтобы на желѣзныя дороги обязательно возложенъ былъ такой порядокъ опубликованія своихъ распisanій, какой добровольно практикуется парходными обществами, которыя, будучи заинтересованы въ распространеніи въ публикѣ свѣдѣній о ходѣ парходовъ, рассылаютъ объявленія объ ихъ рейсахъ во многихъ экземплярахъ не только общественнымъ и административнымъ учрежденіямъ, но и болѣе извѣстнымъ торговымъ фирмамъ, крупнымъ фабрикамъ и заведеніямъ. Подкоммиссіа, съ своей стороны, признавая предлагаемый способъ опубликованія новыхъ поѣздныхъ



рописаній совершенно достигающимъ цѣли, полагаетъ, что, въ видахъ большей точности и опредѣленности, слѣдовало бы установить, чтобы росписанія эти доставлялись въ вышеупомянутыя учрежденія за двѣ недѣли до приведенія ихъ въ дѣйствіе \*).

### 3. Выдача билетовъ на проѣздъ и плата за нихъ.

Первое условіе для полученія своевременно билета — доступность кассы. Судя по заявленіямъ публики, на нѣкоторыхъ, преимущественно узловыхъ и большихъ станціяхъ (Козловъ, Рязскъ, Рязань, Москва), достать билетъ III класса настолько рано, чтобы безъ хлопотъ и суматохи сдать свой багажъ, очень трудно, такъ что, по словамъ одного оффиціального лица, \*\*) установилась особая плата (по 10 коп.), которую берутъ впереди стоящіе той длинной вереницы, которую очень часто можно видѣть у кассы III класса. Чтобы устранить это неудобство, само собою слѣдуетъ, во 1-хъ, кассы для продажи билетовъ III класса открывать раньше, тѣмъ болѣе, что большинство пассажировъ этого класса имѣетъ обыкновеніе заранѣе прибывать на станцію, опасаясь опозданія, и, во 2-хъ, устраивать временно двѣ и три кассы, хотя бы внѣ пассажирскаго зала, во время большаго стеченія пассажировъ, напр. передъ и послѣ праздниковъ, ярмарокъ и т. п.

Подкомmissія думаетъ, что принятіе подобныхъ мѣръ не можетъ встрѣтить никакихъ затрудненій, особенно если правительственный

\*) Смотр. циркуляръ техническо-инспекторскаго комитета желѣзн. дорогъ 24 іюля 1871 года № 1537.

\*\*) См. страницу 34 „журналовъ подкомmissіи“.



органъ, которому ввѣренъ будетъ надзоръ за желѣзными дорогами, будетъ, на основаніи закона, снабженъ правомъ потребовать у желѣзной дороги принятія подобныхъ мѣръ въ случаѣ встрѣтившейся надобности.

Получивъ билетъ, пассажиръ получаетъ документъ на право занятія извѣстнаго мѣста въ поѣздѣ. Здѣсь является вопросъ: въ правѣ ли желѣзная дорога отказать въ выдачѣ билета на поѣздъ по случаю неимѣнія въ немъ свободнаго мѣста? Разрѣшеніе этого вопроса особенно важно для рабочаго класса, стремящагося въ извѣстные дни года изъ столицъ на родину и потомъ обратно на мѣсто своихъ заработковъ, а также и для всѣхъ на тѣхъ дорогахъ, гдѣ циркулируетъ одинъ пассажирскій поѣздъ въ теченіи сутокъ. Смотря на вопросъ съ чисто объективной стороны, останавливаясь на томъ соображеніи, что желѣзная дорога, какъ всякое коммерческое предпріятіе, можетъ дѣйствовать только въ тѣхъ предѣлахъ, которые она находитъ выгоднымъ, и, слѣдовательно, можетъ перевезти столько народа, на сколько мѣстъ разсчитанъ поѣздъ, снаряжать же другой поѣздъ или прицѣплять лишніе вагоны можетъ быть убыточно, такъ какъ расходы пробѣга поѣзда или даже вагона не окупятся платою за билеты лицъ, не помещающихся на поѣздъ, и потому выгоднѣе отказать отъ этой платы, чѣмъ, принявъ ее, нести несоотвѣтственные расходы. О недостаточности въ данное время пропускной способности дороги не можетъ быть рѣчи, такъ какъ дорога всегда имѣетъ возможность, при существованіи надобности, отправить дополнительный поѣздъ до извѣстной станціи, значить можетъ быть только поставленъ вопросъ о выгодахъ дороги. Если эти выгоды сталкиваются съ потребностями и выгодами публики, то, по мнѣнію подкоммиссіи,



преимущество должно быть оставлено за интересами публики по слѣдующимъ соображеніямъ:

Желѣзную дорогу нельзя во всѣхъ отношеніяхъ сравнивать съ возчикомъ, который везетъ грузъ и пассажира, когда ему расчетъ везти, и отказывается отъ работы, когда считаетъ ее для себя не подходящею; онъ не пользуется никакою поддержкою со стороны; если его дѣла разстроятся, никто не будетъ заинтересованъ приводить ихъ въ порядокъ. Желѣзная дорога, занимаясь извозомъ, дѣйствуетъ на основаніи извѣстныхъ правилъ, обязательныхъ для нея и публики; она объявляетъ, что въ такіе-то часы она отправляетъ всѣхъ желающихъ ѣхать, не оговариваясь ни числомъ мѣстъ, которыя она можетъ предоставить публикѣ, ни другими условными обстоятельствами, значить, она предоставляет каждому право рассчитывать на ея услуги безусловно, безъ оговорокъ. Далѣе, будучи учрежденіемъ монопольнымъ, желѣзная дорога пользуется особыми привилегіями, которыя никогда никакому другому возчику не давались, напр. право пріобрѣтенія земель на особыхъ основаніяхъ, безвозмездная уступка казенныхъ земель, освобожденіе отъ налоговъ и повинностей, особая полиція, освобожденіе отъ пошлинъ по выпуску акцій и облигацій и т. п., пользуется постоянною матеріальною и нравственною поддержкою государства, какъ предпріятіе, открытое „для общественнаго пользованія“. Естественно поэтому требовать отъ этого предпріятія, чтобы оно исполняло свои обязательства передъ обществомъ неуклонно, а такъ какъ объявленное расписание поѣздовъ есть обязательство желѣзной дороги передъ всѣми желающими воспользоваться ея услугами, то каждый, заявившій желаніе получить билетъ, долженъ быть имъ снабженъ, по взносѣ назначенной суммы.



Къ изложенному нельзя не добавить, что наши большія разстоянія и отсутствіе другихъ средствъ перевозки, которыя могли бы хоть сколько нибудь конкурировать съ желѣзными дорогами, еще болѣе склоняютъ въ этомъ случаѣ вѣсы на сторону интересовъ публики, тѣмъ болѣе, что желѣзная дорога заранѣе не объявляетъ и объявить не можетъ, что она на такихъ-то станціяхъ пассажировъ не будетъ принимать. Слѣдовательно, каждый имѣетъ право рассчитывать на состоятельность и аккуратность учрежденія общественнаго и требовать, чтобы оно перевезло на мѣсто согласно заявленнымъ имъ условіямъ и обязательствамъ. Въ видахъ чисто техническихъ соображеній желѣзнодорожной перевозки можно бы допустить льготу въ томъ только случаѣ въ пользу желѣзной дороги, если не позже 12 часовъ послѣ отхода поѣзда, въ приѣмѣ на который отказано было пассажиру, будетъ отправленъ съ той же станціи другой однородный съ отправленнымъ поѣздъ, на которомъ пассажиръ можетъ уѣхать, но при этомъ на желѣзной дорогѣ останется обязанность вознаградить непринятаго на поѣздъ пассажира, если онъ докажетъ на судѣ или предъ управленіемъ дороги, что непринятіе его на поѣздъ причинило ему убытокъ.

Разсматривая далѣе значеніе выданнаго билета, нельзя не обратить вниманія еще на слѣдующія одностороннія правила, установленныя желѣзными дорогами:

а) Въ условіяхъ перевозки пассажировъ почти всѣхъ дорогъ сказано: „Выданные билеты служатъ только на тотъ день и поѣздъ, который въ нихъ обозначенъ, и ни въ какомъ случаѣ пассажиры не могутъ ихъ обмѣнивать на другіе, ни требовать возврата уплаченныхъ за нихъ денегъ“. \*) Тамбово-саратовская до-

\*) Ст. 11 тарифа московско-рязанской дороги, § 10 тарифа рязско-моршанской дороги, §§ 8 и 9 тарифа тамбово-саратовской дороги и др.



рога, принимая это же правило, дѣлаетъ исключеніе для заболѣвшихъ пассажировъ и возвращаетъ имъ деньги за взятый ими билетъ, которымъ они воспользоваться не могутъ (§ 11 тарифа этой дороги). Другія дороги юго-восточнаго района не дѣлаютъ исключеній даже для заболѣвшихъ.

Если посмотрѣть на это правило, какъ на коммерческую прижимку или проявленіе права сильного, то загадочнымъ представляется то основаніе, ради котораго такое несправедливое правило практикуется на желѣзныхъ дорогахъ, говоримъ — несправедливое потому, что, по существующимъ условіямъ перевозки пассажировъ, желѣзныя дороги не отвѣчаютъ передъ ними, напр., за опозданіе поѣздовъ, хотя тутъ дороги явно нарушаютъ свои обязательства доставить пассажира на мѣсто въ указанное въ расписаніи время. Нельзя, кажется, существованіе вышеуказаннаго правила объяснить требованіями контроля и учета, такъ какъ повѣрка билетовъ прямого сообщенія, позволяющихъ пассажиру оставаться въ пути нѣсколько дней сверхъ маршрута, не представляетъ однако затрудненій. А потому подкомmissія полагала бы, исключивъ правило, о которомъ идетъ рѣчь, изъ условій перевозки пассажировъ, замѣнить его тѣмъ, что каждый, взявшій билетъ на поѣздъ, можетъ, въ случаѣ невозможности отправиться съ нимъ, предъявить билетъ въ кассу до втораго звонка и получить обратно деньги, затѣмъ не предъявившій билета до втораго звонка теряетъ право на возвратъ денегъ, но можетъ воспользоваться взятымъ билетомъ на проѣздъ со слѣдующими пассажирскими поѣздами въ теченіи сутокъ. Допуская возвратъ денегъ до втораго звонка, подкомmissія имѣетъ въ виду чисто служебное соображеніе: до втораго звонка билеты продаются, и потому возвращенный билетъ можетъ быть



еще проданъ, послѣ же втораго звонка кассиръ повѣряетъ выручку, составляетъ вѣдомость проданнымъ билетамъ, и тогда возвратъ денегъ могъ бы затруднить въ дѣлѣ отчетности.

б) Въ Пятигорскѣ заявлено было подкоммиссіи, что на нѣкоторыхъ дорогахъ назначены слишкомъ ограниченные сроки для силы билетовъ прямаго сообщенія, при чемъ указано было, что на проѣздъ изъ Саратова на ст. „Минеральныя Воды“ полагается 4 дня, хотя разстояніе между этими пунктами около 1,500 верстъ.

Подкоммиссія полагаетъ, что устраненіе означеннаго неудобства очень легко, и съѣздъ представителей желѣзныхъ дорогъ II группы, по всей вѣроятности, не откажется исправить это неудобство.

До сихъ поръ настоящій докладъ разсматривалъ жалобы и заявленія публики, но было бы не согласно съ цѣлью подкоммиссіи не обратить вниманія на одно зло, удручающее дороги и противъ котораго до сихъ поръ не придуманы рѣшительныя мѣры. Мы говоримъ о безбилетныхъ пассажирахъ.

Люди ѣдутъ безъ билетовъ двоякимъ образомъ: съ вѣдома и подъ покровительствомъ кондукторской бригады, перевозящей такихъ дешевыхъ пассажировъ въ пассажирскихъ и въ товарныхъ поѣздахъ, и безъ вѣдома поѣздной прислуги, опираясь только на свою наглость и возможность воспользоваться оплошностью желѣзнодорожнаго надзора. Разница здѣсь большая: къ первой категоріи принадлежатъ въ большинствѣ люди бѣдные, крестьяне, которые готовы подвергнуться нѣкоторому риску, испытать неудобства, лишь бы проѣхать дешевле, сберечь дорого доставшуюся копейку; эти пассажиры никогда даромъ не ѣздятъ, они платятъ кондукторамъ, и если бы послѣдніе ихъ не возили, большинство этихъ пассажи-



ровъ пошло бы пѣшкомъ по резервамъ желѣзной дороги. Люди второй категоріи просто умышленно недобросовѣстные, которымъ нечего терять и которые не опасаются никакого риска. Противъ послѣднихъ-то желѣзныя дороги пока безсильны.

Когда въ поѣздѣ окажется безбилетный пассажиръ и онъ отказывается заплатить за свой проѣздъ, его оставляютъ на станціи, составляютъ при участіи жандарма актъ, и послѣдній передаетъ его на распоряженіе мирового судьи. Судья, не имѣя въ законѣ основанія поставить дѣло на почву уголовного суда, оставляетъ дѣло безъ послѣдствій, такъ какъ безбилетный пассажиръ нарушилъ гражданскій, имущественный интересъ желѣзной дороги, которая должна бы предъявить къ такому пассажиру искъ, а веденіе дѣла исковымъ порядкомъ, по своей сложности, почти невозможно. Такимъ образомъ, беззастѣнчивые люди ѣздятъ даромъ по желѣзнымъ дорогамъ, и число такихъ пассажировъ, по словамъ представителей дорогъ, увеличивается. Подкомиссіи казалось бы, что такому систематическому злоупотребленію долженъ быть положенъ конецъ законодательнымъ путемъ. Въ настоящее время, съ введеніемъ налога съ пассажирскихъ билетовъ въ пользу казны, для послѣдней не безразлично, поступаютъ ли сборы съ пассажировъ полностью въ кассы желѣзныхъ дорогъ, или нѣтъ; теперь желѣзно-дорожныя общества по отношенію къ означенному налогу стали спеціальными сборщиками казеннаго дохода, и потому мѣры, обеспечивающія правильность и полноту взиманія сбора съ пассажировъ, должны бы подлежать контролю, вѣдѣнію и привилегіямъ, присвоеннымъ казеннымъ повинностямъ. А такъ какъ, на основаніи дѣйствующаго законодательства, всѣ казенные сборы съ плательщиковъ взыскиваются административнымъ порядкомъ чрезъ полицію,



то неуплаченный въ пользу желѣзной дороги и казны сборъ за проѣздъ въ пассажирскомъ поѣздѣ долженъ бы взыскиваться общимъ порядкомъ, установленнымъ для взысканія недоимокъ. Подкоммиссія полагаетъ, что, въ виду того, что въ доходности желѣзныхъ дорогъ прямо заинтересована казна, гарантирующая проценты и погашеніе на затраченный на постройку ихъ капиталъ, и что, получая правильную плату съ пассажировъ, желѣзныя дороги взимаютъ и казенный налогъ, должно быть установлено закономъ, что пассажиръ, отказавшійся заплатить за проѣздъ по желѣзной дорогѣ провозную плату по тарифу, оставляется на станціи, гдѣ объ этомъ составляется протоколъ въ присутствіи жандарма, затѣмъ управленіе дороги препровождаетъ оный въ мѣстное полицейское управленіе для взысканія съ недоимщика причитающейся суммы порядкомъ, установленнымъ для взиманія казенныхъ и общественныхъ налоговъ и сборовъ. Поставленная въ такой формѣ отвѣтственность лицъ, проѣзжающихъ безъ билетовъ, обезпечила бы дороги отъ даровыхъ пассажировъ и была бы выгодна казнѣ. Публика при этомъ выиграла бы въ томъ отношеніи, что безпокоющій ее нерѣдко контроль билетовъ не былъ бы такъ частымъ, каковымъ онъ долженъ быть теперь вслѣдствіе необходимости огражденія интересовъ дороги.

Въ видахъ облегченія желѣзныхъ дорогъ въ производствѣ контроля пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, особенно принимая во вниманіе, что безбилетный проѣздъ пассажировъ прямо нарушаетъ интересы казны, было бы, по мнѣнію подкоммиссіи, не бесполезно предоставить чинамъ контрольныхъ палатъ право повѣрки билетовъ пассажировъ и осмотра не запломбированныхъ вагоновъ въ товарныхъ поѣздахъ въ присутствіи оберъ-кондуктора, ведущаго по-



ѣздъ. Такой совмѣстный матеріальный контроль могъ бы до нѣкоторой степени усилить надзоръ за поѣздами, безъ обремененія бюджетовъ желѣзныхъ дорогъ на увеличеніе числа контролеровъ или ревизоровъ движенія.

Получая билетъ на проѣздъ, пассажиръ, какъ всѣмъ извѣстно, долженъ уплатить деньги по тарифу за то именно разстояніе, которое ему нужно проѣхать. Исключеніемъ въ этомъ случаѣ являются полустанціи и ст. Новая-Коломна московско-рязанской дороги. На эти исключенія и на неправильность взиманія провозной платы въ высшемъ размѣрѣ, чѣмъ слѣдуетъ по числу верстъ, которыя проѣхалъ пассажиръ, указано было подкомиссіи во многихъ мѣстахъ. Исторія возникновенія полустанцій обыкновенно такова: или полустанціи устраиваются самою желѣзною дорогою, какъ пунктъ для скрещенія поѣздовъ, безъ всякаго коммерческаго значенія, безъ приѣма грузовъ и пассажировъ, или же полустанціи учреждаются вслѣдствіе ходатайства городскихъ и сельскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ, съ приѣмомъ грузовъ и пассажировъ на извѣстныхъ условіяхъ, съ точностью обозначенныхъ въ соглашеніи, состоявшемся между желѣзною дорогою и учрежденіемъ или лицомъ, возбудившимъ ходатайство о постройкѣ полустанціи. Обыкновенно дорога выговариваетъ себѣ право брать провозную плату съ грузовъ и пассажировъ, отправляющихся и прибывающихъ на полустанцію, по тарифу одной изъ тѣхъ станцій (направо и налѣво), посрединѣ между которыми устраивается полустанція. Съ теченіемъ времени, вслѣдствіе просьбы мѣстныхъ жителей, на полустанціяхъ, учрежденныхъ дорогою ради чисто служебныхъ цѣлей, открывается приѣмъ пассажировъ и грузовъ, на указанномъ выше условіи относительно провозной платы, затѣмъ дѣятельность полустанцій разви-



вается, и онѣ по своимъ оборотамъ превосходятъ часто старыя станціи, условія, при которыхъ состоялось соглашеніе между дорогою и мѣстными жителями, забываются, и въ виду значительныхъ оборотовъ полустанціи являются ходатайства о взиманіи провозной платы по числу верстъ, дѣйствительно пробѣгаемыхъ грузами и проѣзжаемыхъ пассажирами. Желѣзныя дороги всегда при подобныхъ ходатайствахъ возражаютъ, что, открывая полустанцію въ видахъ чисто техническихъ, имъ не было надобности и расчета открывать на ней пріемъ грузовъ и пассажировъ, такъ какъ грузы и пассажиры, нуждающіеся въ услугахъ дороги, не миновали бы ее, а отправились бы съ ближайшей къ нимъ станціи и, проѣхавъ большее число верстъ, заплатили бы за нихъ дорогѣ, а потому, давая согласіе на открытіе пріема грузовъ и пассажировъ на полустанціяхъ, желѣзныя дороги стремятся сохранить доходность своихъ станцій, такъ какъ открытіе новаго пункта для пріема и сдачи грузовъ и пассажировъ естественно ведетъ къ сокращенію доходности ближайшихъ пунктовъ, съ которыхъ эти грузы и пассажиры отправлялись прежде. Нельзя возразить противъ правильности подобнаго взгляда желѣзныхъ дорогъ, ибо нельзя требовать отъ нихъ, чтобы, предоставляя кому-либо удобства, сопряженныя съ нѣкоторыми расходами (увеличеніе личнаго состава полустанцій), онѣ жертвовали своими интересами; точно также нельзя ожидать, чтобы грузъ или пассажиръ, которому нужно отправиться по желѣзной дорогѣ, миновалъ желѣзную дорогу, если бы полустанція не была открыта и если бы ему пришлось поэтому сдѣлать верстъ 10 лишнихъ до желѣзнодорожной станціи. Но, отдавая полную справедливость возрѣніямъ желѣзной дороги, нельзя не согласиться съ тѣмъ, что должны быть установлены извѣстныя



нормы оборота и доходности полустанцій, которыя давали бы имъ право считаться станціями и пользоваться самостоятельностью въ дѣлѣ исчисленія провозной платы за отпускаемые и получаемые грузы. Развитие отпуска и привоза полустанціи указываетъ на увеличеніе экономического значенія ея района, на созданіе новыхъ производствъ или усиленіе прежде существовавшихъ, на оживленіе сбыта продуктовъ мѣстной производительности, т. е. на всѣ тѣ явленія, къ которымъ очень чутко должна относиться желѣзная дорога, которыя она должна поддерживать и укрѣплять своимъ вліяніемъ, выражающимся въ облегченіи такимъ растущимъ пунктамъ способовъ обмѣна и перевозки. Слѣдовательно, хорошо понятый интересъ самой желѣзной дороги требуетъ обращенія подобныхъ развивающихся полустанцій въ станціи, когда обороты ихъ достигнутъ извѣстнаго предѣла, который, смотря по мѣстнымъ условіямъ, можетъ быть опредѣленъ для каждой линіи или группы желѣзныхъ дорогъ. Разумѣется, опредѣленіе такихъ нормъ должно быть предоставлено правительственной власти при ближайшемъ участіи представителей желѣзной дороги и мѣстныхъ общественныхъ учрежденій.

Кромѣ того, нельзя не принять въ расчетъ и того обстоятельства, что при постройкахъ желѣзныхъ дорогъ, при выборѣ пунктовъ для станцій, очень часто играетъ роль случайность или соображенія, не имѣющія ничего общаго съ торговыми и промышленными интересами, напр. присутствіе хорошей воды, ровная мѣстность и т. п. Очень часто строители дороги, проводя линію, не предполагаютъ, что какая нибудь второстепенная станція разросется впоследствии въ важный узловой или торговый центръ; какъ на примѣры можно указать на Ряжскъ, Грязи, Сороку; только



со временемъ самая жизнь и ея интересы укажутъ пункты, заслуживающіе вниманія и поддержки, и если бы безусловно отказывать обращенію нѣкоторыхъ полустанцій въ станціи, то пришлось бы отказаться отъ возможности исправленія прежнихъ ошибокъ и тормозить и заглушать проявленія экономической жизни мѣстностей путемъ насилія и искусственной регламентаціи. Само собою, что подобное направленіе желѣзнодорожной дѣятельности не можетъ быть оправдываемо ничьими интересами. Подкоммиссія получила много заявленій относительно обращенія полустанковъ, отправляющихъ пассажировъ и грузы, въ станціи, и самыми выдающимися изъ нихъ представляются заявленія бронницкой земской управы и хорловскихъ фабрикантовъ относительно присвоенія полустанціямъ московско-рязанской дороги Конобѣево, Бронницы и Хорлово значенія самостоятельныхъ станцій. Какъ видно изъ отчетовъ дороги, упомянутыя полустанціи отправили и получили грузовъ, кромѣ поштучныхъ предметовъ:

	1875.	1876.	1877.	1878.
	П У Д О В Ъ.			
Конобѣево . . . .	403,988	480,070	489,604	440,838
Бронницы . . . .	253,752	183,947	158,282	154,806
Хорлово. . . . .	476,125	338,065	400,198	358,664

Судя по оборотамъ конобѣевской и хорловской полустанцій, онѣ приобрѣли право отправлять и получать свои грузы за плату, исчисленную по числу верстъ до Конобѣева и Хорлова, а не до ст. Фаустово, Воскресенскъ и Егорьевскъ. Конобѣево платитъ лиш-



нее съ каждаго пуда и пассажира, ѣдущаго изъ Москвы, за 11 верстъ, а Хорлово, отстоя отъ воскресенской станціи въ 8 верстахъ, оплачиваетъ за разстояніе до Егорьевска, отстоящаго отъ Воскресенска въ 22 верстахъ.

Выше было упомянуто, что пассажиръ, берущій билетъ до извѣстной станціи, платитъ за то число верстъ, которое ему нужно проѣхать, и что исключеніемъ изъ этого правила составляетъ ст. Новая-Коломна, московско-рязанской дороги.

Когда построили эту желѣзную дорогу, станціи Новая-Коломна не было; впослѣдствіи, по особому соглашенію съ городомъ Коломною, общество московско-рязанской дороги устроило означенную станцію съ тѣмъ, что каждый пассажиръ, пріѣзжающій въ г. Коломну и уѣзжающій оттуда, обязанъ приплачивать къ провозной платѣ, сверхъ слѣдующаго по тарифу, по 10 коп. съ билета. Съ 1870 г. \*) введено было прямое пассажирское сообщеніе, при чемъ на дорогахъ II группы установлено правило, что каждый пассажиръ, получившій билетъ прямаго сообщенія (книжку) можетъ во время пути остановиться на станціи на 4 дня. Московско-рязанская дорога, усматривая, что пассажиры, ѣдущіе изъ Москвы на югъ и востокъ и направляющіеся изъ этихъ отдаленныхъ окраинъ Россіи въ Москву, имѣютъ возможность по билетамъ прямаго сообщенія побывать въ г. Коломнѣ, обложила эти билеты особымъ 20 коп. сборомъ сверхъ тарифной платы, хотя такой сборъ не разрѣшенъ ей ни уставомъ, ни правительственнымъ распоряженіемъ. На дѣлѣ выходитъ, что жители всей южной и восточной Россіи, отправляющіеся въ Москву, обложены въ пользу московско-рязанской до-

\*) Согласно постановленію общаго сѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ 1869 г.



роги особымъ платежемъ, нигдѣ и никогда не предусмотрѣннымъ, а основаннымъ на частномъ договорѣ коломенскаго городского общества съ правленіемъ дороги, договорѣ, обязательномъ только для сторонъ его заключившихъ и не могущимъ имѣть никакого, ни юридическаго, ни практическаго отношенія до жителей южной и восточной Россіи. Чтобы дать понятіе, хотя приблизительное, о той суммѣ, какую получаетъ московско-рязанская дорога вслѣдствіе своего соглашенія съ г. Коломною, возьмемъ данныя изъ отчета дороги за 1878 годъ. Оказывается, что станціи прямого сообщенія московско-рязанской дороги, кромѣ Коломны и Рязани, выдали билетовъ прямого сообщенія по направленію за Рязань 63,384 экземпляровъ; обложивъ каждый билетъ по 20 коп., дорога взыскала сверхъ провозной платы съ пассажировъ, ѣдущихъ на югъ на другія дороги, 12,676 руб. 80 коп. Точно такую же, если не бѣльшую сумму она получила съ другихъ дорогъ, продавшихъ книжки прямого сообщенія на станціи московско-рязанской дороги за Коломною, преимущественно на Москву. Такимъ образомъ, коломенская сдѣлка привлекла къ обложенію значительной части Россіи въ пользу московско-рязанской дороги въ суммѣ около 25,000 руб. ежегодно, что въ 10 лѣтъ существованія прямыхъ сообщеній составило капиталъ отъ 200 до 250 тысячъ рублей.

Очевидно, что такой странный сборъ, хорошо характеризующій наши желѣзнодорожные порядки и достоинство существующаго за ними надзора, долженъ быть прекращенъ.

Заканчивая настоящую главу о платѣ за пассажирскіе билеты, подкоммиссія обязана упомянуть о ходатайствѣ кутаисской думы о пониженіи государственнаго налога съ пассажирскихъ билетовъ



потти-тифлисской (закавказской) дороги. Тарифъ на перевозку пассажировъ по этой дорогѣ на 50% выше тарифа русскихъ дорогъ (§ 31 устава дороги), а потому и государственный налогъ, взимаемый въ размѣрѣ 25% и 15% съ тарифныхъ платежей, на 50% выше того, который уплачиваютъ пассажиры остальныхъ дорогъ имперіи. Кутаисская дума проситъ, чтобы государственный налогъ взимался съ пассажировъ потти-тифлисской дороги въ томъ размѣрѣ, какой уплачиваютъ пассажиры Россіи, и это ходатайство думы, по мнѣнію подкоммиссіи, заслуживаетъ уваженія, такъ какъ нѣтъ причинъ облагать большимъ налогомъ пассажирское движеніе за Кавказомъ въ то время, когда оно по сю сторону Кавказа (ростово-владикавказская дорога) не обременено излишнимъ платежемъ противъ остальныхъ частей имперіи. Надобно думать, что существованіе болѣе высокаго налога за Кавказомъ объясняется недосмотромъ при редактированіи закона 26 декабря 1878 года.

#### 4. Перевозка рабочихъ партій по пониженному тарифу.

Малоземельность центральныхъ губерній, высокая наемная плата и большіе налоги, на уплату которыхъ не достаетъ всего дохода надѣльной земли, гонятъ крестьянъ земледѣльческой полосы Россіи въ отдаленныя южныя и восточныя степи на заработки, преимущественно на полевые работы. Точно также крестьянское населеніе такъ называемаго фабрично-промысловаго района стремится съ родной безплодной земли въ отхожіе промыслы. Собственно тутъ нѣтъ различія въ томъ, плодородная или скудная почва у крестьянина дома, такъ какъ надѣлы вообще такъ малы срав-



нительно съ лежащими на нихъ платежами, что ихъ можно поставить въ совершенно обратное отношеніе, т. е. чѣмъ меньше надѣль, тѣмъ болѣе онъ обремененъ платежами и повинностями.

Не задаваясь цѣлью изслѣдованія причинъ и экономическихъ послѣдствій ежегоднаго переселенія рабочаго люда съ сѣвера и центра Россіи на югъ и востокъ, такъ какъ такое изслѣдованіе не составляетъ задачи настоящаго доклада, подкоммиссія признаетъ его фактомъ необходимымъ въ нашей экономической жизни, безъ котораго, при быстромъ развитіи нашей государственности и ея потребностей не пропорціонально культурному развитію страны, огромная часть нашихъ податныхъ силъ оказалась бы несостоятельною. Съ этой точки зрѣнія, ежегодное переселеніе нашихъ рабочихъ силъ является событіемъ, близко касающимся интересовъ казны, и государственная власть не можетъ, въ своихъ чисто матеріальныхъ видахъ, предоставить этому экономическому факту пробивать себѣ пути безъ поддержки, такъ какъ элементы, работающіе здѣсь, безпомощны и пробивная сила ихъ очень слаба. Усилить заработки населенія, бросающаго домъ и семью, чтобы обезпечить ее отъ голода и быть исправнымъ плательщикомъ податей, по мнѣнію подкоммиссіи, вопросъ общегосударственнаго значенія. Много есть средствъ способствовать выгоды и прибыльности заработковъ на сторонѣ и отхожихъ промысловъ, а въ числѣ ихъ одно изъ самыхъ могущественныхъ—возможно скорая и дешевая доставка на мѣста заработковъ тѣхъ десятковъ тысячъ рабочаго люда, который теперь, какъ свидѣтельствуется всѣмъ, пѣшкомъ измѣряетъ пространства въ 500—700 верстъ, тратя недѣли дорогаго времени. Этою стороною вопросъ о передвиженіи рабочихъ партій примыкаетъ къ желѣзнодорожному дѣлу. Что ны-



нышніе тарифы пассажирскихъ поѣздовъ не доступны рабочему люду, отправляющемуся на далекія разстоянія, — не требуется доказывать. Требуется уяснить, могутъ ли наши желѣзныя дороги понизить эти тарифы безъ ущерба своимъ интересамъ? Главнымъ основаніемъ, почему до сихъ поръ перевозка рабочихъ партій не была примѣнена на дорогахъ юго-восточнаго района, было, кажется, опасеніе, что такое пониженіе тарифа убыточно дорогамъ, что кому нужно ѣхать, тотъ поѣдетъ и по существующему тарифу, а самое главное — опасеніе, что пониженнымъ тарифомъ будутъ пользоваться и нышніе пассажиры III класса, такъ что можетъ повториться то, что случилось со введеніемъ казеннаго налога, вслѣдствіе котораго пассажиры I-го класса перешли во II-й, II-го переселились въ III-й, хотя причина будетъ обратная. Нужно хотя бы приблизительно разсмотрѣть, выгодна ли для дороги перевозка рабочихъ партій въ вагонахъ или, лучше, поѣздахъ IV класса?

Полагая въ вагонѣ 40 человѣкъ, средній вѣсъ каждаго 5 пудовъ и тарифную ставку по  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты, окажется, что вагоно-верста будетъ стоить 30 коп., или  $\frac{1}{20}$  съ пуда и версты. Если принять къ тому во вниманіе, что этотъ „живой грузъ“ пойдетъ въ обратномъ направленіи товарному движенію, что его перевозить можно въ товарныхъ вагонахъ, снабженныхъ приспособленіями, устроенными для перевозки войскъ, и что рабочіе идутъ на заработки въ апрѣлѣ и маѣ, а возвращаются главнымъ образомъ въ августѣ и сентябрѣ, когда дороги еще не завалены хлѣбомъ, то трудно будетъ возражать тому, что перевозка рабочихъ партій принесетъ барышъ дорогѣ. Чтобы еще болѣе убѣдиться въ этомъ мнѣніи, слѣдовало бы сдѣлать расчетъ того, насколько устройство IV класса уменьшитъ пассажирское движеніе въ III



классъ, но такъ такъ ни одна дорога не имѣетъ свѣдѣній, сколько изъ числа перевезенныхъ ею пассажировъ III класса было собственно рабочихъ, отправляющихся на заработки, то такого расчета даже въ приблизительныхъ цифрахъ сдѣлать невозможно. Можно только навѣрное сказать, что для такихъ дорогъ, какъ московско-рязанская, нижегородская и другія, примыкающихъ непосредственно къ центрамъ фабричной дѣятельности, устройство вагоновъ или поѣздовъ IV класса невыгодно отразилось бы на ихъ доходахъ. Дороги эти перевозятъ огромныя массы (до 100,000 человекъ по нижегородской) фабричныхъ рабочихъ и мастеровыхъ, работающихъ въ Москвѣ и на подмосковныхъ фабрикахъ, которые всѣ не издалека, это большею частью крестьяне владимирской, рязанской, тверской и др. ближайшихъ къ Москвѣ губерній, которымъ не много приходится платить за проѣздъ въ III классъ и которые поэтому пѣшкомъ идутъ очень рѣдко, напр. въ случаѣ растраты денегъ, назначенныхъ на уплату за билетъ. Наоборотъ, для дорогъ, упирающихся въ мѣстности, куда стремятся преимущественно земледѣльческіе рабочіе, какъ моршанско-сызранская, саратовская, козлово-воронежско-ростовская, ростово-владикавказская и грязе-царицынская, учрежденіе поѣздовъ IV класса принесетъ, по мнѣнію подкомиссіи, барышъ и на пассажирскомъ движеніи отразится настолько незначительно, что барыши отъ IV класса покроютъ разность и дадутъ еще хорошій сборъ по масштабу товарнаго тарифа.

Что пониженіе тарифа до  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты можетъ привлечь на желѣзную дорогу рабочія партіи, указываетъ слѣдующее сравненіе платежей:



	Число версть.	Тарифъ III класса.		Тарифъ IV класса.	
		Руб.	Коп.	Руб.	Коп.
<b>Отъ Козлова:</b>					
до Царицына . . . . .	624	8	98	4	68
„ Каменской . . . . .	495	7	11	3	71
„ Сулина . . . . .	558	8	02	4	18
<b>Отъ Рязска:</b>					
„ Кузнецка . . . . .	484	6	96	3	63
„ Сызрани . . . . .	607	8	72	4	55

Понижая такъ значительно провозную плату для пассажировъ IV класса, желѣзныя дороги должны обезпечить себя противъ того, чтобы IV классомъ не пользовалась публика, ѣздящая теперь въ III классѣ и имѣющая возможность платить назначенное по тарифу. Подкоммиссія полагала бы въ этихъ видахъ установить нѣкоторыя особыя правила для вагоновъ или поѣздовъ IV класса, именно:

а) Пассажирскіе поѣзда IV класса отправляются самостоятельно въ дни и часы, заранѣе назначенные, о чемъ своевременно (замѣсяцъ) извѣщаются полицейскія управленія и земскія управы для объявленія о томъ по всѣмъ волостнымъ правленіямъ и сельскимъ обществамъ.

б) Пассажирскіе поѣзда IV класса устанавливаются съ 1 апрѣля по 17 іюня и съ 15 августа по 1 октября, сообразуясь, впрочемъ, съ мѣстными условіями, по усмотрѣнію управленія дороги.



в) Упомянутые поѣзда хотя принимаютъ пассажировъ на всѣ попутныя станціи, но плата за проѣздъ уплачивается по тарифу, назначенному до ближайшей станціи, изъ числа назначенныхъ по соглашенію управленія желѣзной дороги, мѣстной губернской администраціи и губернской земской управы. Станціи эти должны быть пунктами, къ которымъ главнымъ образомъ направляются рабочія партіи.

г) Отправка вагоновъ IV класса съ обыкновенными пассажирскими поѣздами допускается для пассажировъ, берущихъ артельные билеты не меньше какъ на 10 человекъ. Эта мѣра представляетъ самую важную гарантію для желѣзныхъ дорогъ, что указываетъ опытъ перевозки рабочихъ партій пароходами.

д) Билеты на проѣздъ въ IV классъ продаются только на извѣстныхъ станціяхъ, опредѣляемыхъ вышеуказаннымъ порядкомъ (пунктъ в).

Пониженіемъ тарифа, облегчающимъ перевозку рабочихъ партій по желѣзнымъ дорогамъ, еще не исчерпывается вопросъ о доставленіи возможности крестьянамъ, отправляющимся на заработки, пользоваться услугами желѣзной дороги.

Крестьянинъ уходитъ въ степь искать работъ въ апрѣлѣ или въ началѣ мая, по окончаніи посѣва, т. е. въ самое голодное и тяжелое для него время. Зимніе запасы съѣдены или проданы, заработанныя деньги внесены въ казначейство, скотину продать нельзя, когда ее продержалъ всю зиму, а лишнюю онъ держать не можетъ. Между тѣмъ, чтобы добраться до Сызрани или Царицына нужно имѣть 6—7 рублей, а такую суммою въ апрѣлѣ можетъ обладать только зажиточный крестьянинъ, который въ степь не пойдетъ. Сызранскій предводитель дворянства въ своемъ заявле-



ніи свидѣтельствуеть, что рабочая артель, не сойдясь съ однимъ пароходомъ въ 50 коп. \*), рѣшилась ожидать цѣлый день на берегу другаго парохода. Это указываетъ, съ какими скудными запасами рабочая артель выступаетъ изъ дому; эти запасы такъ ничтожны, что безъ помощи извнѣ большинство рабочихъ и при пониженіи тарифа до  $\frac{3}{4}$  коп. съ версты будетъ ходить пѣшкомъ параллельно линіи желѣзной дороги, питаясь захваченнымъ изъ дому хлѣбомъ и встрѣчаемою по пути водою. До сихъ поръ желѣзныя дороги возили и работали всегда на чистыя деньги: пока не заплачены деньги, не выдается товаръ и не отпускается билетъ. Но въ дѣлѣ перевозки рабочихъ партій, какъ имѣющемъ общегосударственный интересъ, можно бы установить такой же приблизительно порядокъ, какой существуетъ по перевозкѣ войскъ. Войска денегъ не платятъ, а предъявляютъ „требованія“, которыя въ извѣстные сроки уплачиваются военнымъ министерствомъ. По отношенію къ рабочимъ мѣсто военнаго министерства должны занять уѣздныя земскія управы, на которыя законодательнымъ порядкомъ должна быть возложена обязанность выдавать, по ходатайствамъ сельскихъ обществъ, представившихъ приговоры о круговой порукѣ, артелямъ рабочихъ, отправляющихся на заработки и поименованныхъ въ приговорѣ, особыя свидѣтельства, которыя артель, не имѣющая денегъ уплатить за переѣздъ по желѣзной дорогѣ до станціи назначенія, представляетъ начальнику станціи. По этимъ свидѣтельствамъ станція выдаетъ артели особый билетъ, служащій для проѣзда. По истеченіи указаннаго въ свидѣтельствѣ срока (не позже 1 ноября), земская управа должна рассчитаться сама

\*) Стр. 173 «Заявленій и ходатайствъ, представленныхъ юго-восточной подкоммиссіи».



непосредственно съ управленіемъ дороги за перевозку рабочихъ по выданнымъ ею свидѣтельствамъ, причемъ за просрочку платитъ по 1<sup>0</sup>/<sub>0</sub> въ мѣсяць за недовнесенную сумму. Управа же, въ свою очередь, взыскиваетъ съ сельскаго общества, выдавшаго приговоръ, слѣдующія за провозъ артели деньги податнымъ порядкомъ, но не прежде возвращенія артели на родину.

Подкоммиссія убѣждена, что привлеченіе земскихъ учрежденій къ этому дѣлу вполне согласно съ духомъ тѣхъ обязанностей, какія возложены на земство. Крестьяне идутъ на заработки, вынуждаемые къ тому недостаткомъ мѣстныхъ средствъ для продовольствія и уплаты сборовъ, такъ что, зарабатывая на сторонѣ, крестьянинъ ограждаетъ себя отъ голода, а такъ какъ заботы о народномъ продовольствіи во всѣхъ его видахъ — достояніе земства, то и поддержка рабочаго люда въ его стремленіи заработать и не обращаться къ сельскимъ магазинамъ и продовольственнымъ капиталамъ должна лежать на земствѣ, какъ учрежденіи, оберегающемъ эти послѣднія средства противъ возможности голодной смерти. Судя по духу сдѣланныхъ подкоммиссіи заявленій, она думаетъ, что значительное большинство земскихъ управъ сочувственно отнеслись бы къ этой новой обязанности и стали бы на высотѣ того призванія, которое указываетъ имъ заботливость „о мѣстныхъ нуждахъ и пользахъ“.

На дорогахъ юго-восточнаго района, насколько извѣстно подкоммиссіи, не дѣлались опыты перевозки рабочихъ партій по пониженной цѣнѣ, а потому подкоммиссія того мнѣнія, что было бы весьма полезно въ практичеекомъ отношеніи, если бы высшая коммиссія нашла возможнымъ войти въ соглашеніе съ правленіями нѣкоторыхъ дорогъ, напр. моршанско-сызранской и козлово-воро-



нежско-ростовской, объ устройствѣ осенью нынѣшняго года, когда рабочіе возвращаются домой, особыхъ пассажирскихъ поѣздовъ IV класса. Практика могла бы указать нѣкоторыя стороны дѣла, которыя полезно было бы имѣть въ виду раньше постановки его на законодательную почву.

### 5. О пассажирскихъ вагонахъ.

Заявленія публики, относящіяся до пассажирскихъ вагоновъ, сводятся къ слѣдующимъ указаніямъ:

а) Неудовлетворительная конструкція значительной части пассажирскихъ вагоновъ III класса на московско-рязанской и рязанско-козловской дорогахъ и существованіе старыхъ вагоновъ прежняго типа съ дверцами по бокамъ на зарайской вѣтви первой изъ упомянутыхъ дорогъ. Подкомиссія видѣла эти вагоны и вполне соглашается съ мнѣніемъ заявителей объ ихъ неудобствахъ. Имѣя продольныя скамьи съ двумя узкими проходами, они крайне неудобны для пассажировъ и причиняютъ много хлопотъ поѣздной прислугѣ и надзору. Если нужно пройти вдоль вагона, занятаго публикою, напр. отъ однихъ дверей къ другимъ, надобно съ трудомъ протискиваться между сидящими на скамьяхъ пассажирами, давя имъ ноги и вызывая ропотъ, а часто и ругательства. Кроме того, въ вагонахъ этихъ нѣтъ опредѣленнаго числа мѣстъ, и туда сажаютъ столько народа, сколько можетъ помѣститься, но такъ какъ понятіе относительно „можетъ“ условно, то размѣщеніе пассажировъ въ такихъ вагонахъ почти ежедневно вызываетъ пререканія между публикою и агентами дороги; пассажиры говорятъ:



нѣтъ свободныхъ мѣстъ, а агенты дороги, полагая, что въ ваго-  
нѣ могутъ сидѣть еще нѣсколько человѣкъ, утверждаютъ, что  
свободныя мѣста имѣются. Что касается вагоновъ, циркулирую-  
щихъ по зарайской вѣтви, то, въ виду того, что конструкція ихъ  
давно признана опасною для пассажировъ, а въ особенности для  
агентовъ дороги и поѣздной прислуги, а также принимая во вни-  
маніе, что состояніе этихъ вагоновъ краснорѣчиво говоритъ объ  
ихъ старинѣ, слѣдовало бы обществу московско-рязанской дороги,  
какъ получающему большой доходъ отъ передвиженія пассажировъ,  
которыхъ дорога перевозитъ болѣе 1 милліона человѣкъ, изъять  
изъ употребленія старые зарайскіе вагоны и передѣлать вагоны  
III класса съ поперечными скамьями на болѣе современный типъ.

Нельзя не упомянуть здѣсь о неудовлетворительной конструкціи  
вагоновъ поти-тифлисской дороги, не говоря о неудовлетворитель-  
номъ состояніи вагонныхъ крышъ. \*) Вслѣдствіе небольшого ра-  
діуса кривыхъ пути, вагоны этой дороги короткіе, на двухъ  
осяхъ, а вслѣдствіе того тѣсны и очень неудобны для размѣщенія  
публики. Специалисты говорятъ, что постановкою вагоновъ на те-  
лѣжки можно бы исправить всѣ неудобства существующаго типа.

б) Болѣе широкое размѣщеніе пассажировъ и устройство при-  
способленій для сна въ вагонахъ I и II классовъ. Это заявленіе  
было сдѣлано подкомиссіи въ Воронежѣ и мотивировано тѣмъ,  
что при нашихъ большихъ разстояніяхъ, когда нужно безъ пере-  
рыва ѣхать въ вагонѣ 3—4 дня, нельзя руководствоваться за-  
граничными порядками, принаровленными къ проѣздамъ неболь-

---

\*) Въ нѣкоторыхъ вагонахъ I класса, входившихъ въ составъ служебнаго поѣзда,  
въ которомъ ѣхала подкомиссія, крыши были такъ плохи, что во время дождя ва-  
гоны покрывались брезентами.



шихъ разстояній. Безъ сомнѣнія, наши большія разстоянія, а во многихъ мѣстностяхъ положительное отсутствіе по пути городовъ, гдѣ бы усталый продолжительною ѣздой путешественникъ могъ отдохнуть, возлагаютъ на наши дороги обязанность не копировать въ этомъ отношеніи заграничные порядки, установленные подъ вліяніемъ иныхъ условій, а по возможности давать нѣкоторыя удобства пассажирамъ, особенно ѣдущимъ далеко. Но, рекомендуя это, подкомиссія далека отъ того, чтобы, увлекаясь доставленіемъ удобствъ публикѣ, предлагать дорогамъ обязанность сокращать число мѣстъ въ вагонахъ, т. е. уменьшать доходность отъ ихъ пробѣга. Подкомиссія думаетъ, что администрація дороги, относящаяся внимательно къ потребностямъ публики, очень легко можетъ своими мѣрами облегчить ей трудность далекаго путешествія. Такъ, напр., сортируя публику по вагонамъ и отдѣляя тѣхъ, кому ѣхать далеко, отъ ѣдущихъ до ближайшихъ станцій, очень возможно пассажировъ первой категоріи размѣстить свободнѣе въ вагоны, снабженные полками, вѣшалками, крючками, тогда какъ пассажировъ, ѣдущихъ до ближайшихъ станцій, можно помѣстить въ вагонъ столько, сколько значитъ въ немъ мѣсть. У насъ не только не обращается на это вниманія, а кажется, наоборотъ, вагоны, въ которыхъ пассажиры ѣдутъ далеко, на станціи же отправленія наполняются публикою до-нельзя. Точно также часто административнымъ распоряженіемъ дорогъ можетъ быть достигнута нѣкоторая сортировка пассажировъ III класса, число которыхъ увеличилось съ изданіемъ закона о дополнительномъ въ пользу казны сборѣ съ пассажирскихъ билетовъ. Между тѣмъ на нѣкоторыхъ дорогахъ какъ бы умышленно перемѣшиваются пассажиры III класса такимъ образомъ, чтобы люди, представляю-



шіе по внѣшнему виду всѣ признаки принадлежности къ образованному классу, женщины и дѣти сидѣли рядомъ съ чернорабочими и часто нетрезвыми простолюдинами. Заставлять такимъ образомъ многихъ, ѣдущихъ въ III классѣ, брать на будущее время мѣста въ вагонахъ II класса просто неблагоприятно; вѣдь каждый пассажиръ беретъ себѣ мѣсто по своему достатку, каждый желалъ бы воспользоваться удобствами перваго класса, если бы средства позволяли, а потому давать на каждомъ шагѣ пассажиру III класса чувствовать, что онъ, какъ заплатившій дешево, долженъ ѣхать не только съ меньшими удобствами, но и съ большими непріятностями, не слѣдуетъ по чисто нравственнымъ причинамъ.

Само собою, такого рода правила, какъ сортированіе пассажировъ и т. п., не могутъ имѣть мѣста въ правительственныхъ распоряженіяхъ, но должны заключаться въ инструкціяхъ, даваемыхъ управленіями дорогъ своимъ агентамъ.

Вопросъ о приданіи пассажирскимъ вагонамъ III класса большаго комфорта никогда не поднимался заявителями; они, вѣроятно, хорошо понимаютъ, что съ этимъ связанъ финансовый вопросъ для желѣзныхъ дорогъ, ибо, очень улучшивши вагоны III класса въ смыслѣ ихъ удобства, число пассажировъ II класса еще болѣе сократится.

в) Устройство въ вагонахъ III класса особыхъ отдѣленій для дамъ, какъ это установлено для вагоновъ I и II класса постановленіями министра путей сообщенія 23 сентября 1874 года и 24 сентября 1875 года. Изъ втораго постановленія министра путей сообщенія видно, что обязательство имѣть особаго отдѣленія для дамъ въ вагонахъ первыхъ двухъ классовъ на нѣкоторыхъ дорогахъ съ слабымъ пассажирскимъ движеніемъ оказалось трудно



осуществимымъ на дѣлѣ и убыточнымъ для дорогъ, а потому подкомиссія думаетъ, что, при существованіи особыхъ въ каждомъ поѣздѣ (кромѣ нѣкоторыхъ) вагоновъ III класса для некурящихъ, введеніе еще новой спеціализаціи въ пассажирскихъ вагонахъ III класса въ настоящее время очень затруднительно и можетъ быть отложено до большаго развитія пассажирскаго движенія.

г) При перевозкѣ пассажировъ въ товарныхъ вагонахъ плата взимается несправедливо по тарифу III класса пассажирскаго поѣзда. Это заявленіе сдѣлано было на московско-рязанской желѣзной дорогѣ, которая передъ праздниками пасхи и на еоминной недѣлѣ, за недостаткомъ вагоновъ III класса, возила рабочихъ въ товарныхъ вагонахъ съ платою по  $1\frac{1}{4}$  к. съ версты. Неправильность такого порядка настолько ясна и безспорна, что подкомиссіи остается заявить, что при обязательствѣ учрежденія поѣздовъ IV класса, если дорога не въ состояніи будетъ дать всѣмъ желающимъ ѣхать мѣста въ пассажирскихъ поѣздахъ, устранится вышеуказанный неправильный сборъ.

д) Желательна бѣльшая опрятность въ содержаніи пассажирскихъ вагоновъ.

Если въ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаяхъ можетъ быть сдѣланъ упрекъ желѣзнымъ дорогамъ въ недостаточной чистотѣ вагоновъ, въ особенности III класса, что замѣчено подкомиссіею въ нѣкоторыхъ поѣздахъ козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги, въ которыхъ ретирадныя мѣста даже не были освѣщены, то еще болѣе подобный упрекъ можетъ быть сдѣланъ публикѣ. Иногда нельзя смотрѣть равнодушно, съ какою небрежностью публика относится къ вагонамъ, какъ равнодушно пачкаются бархатныя подушки ягодами, фруктами, а то и жирными руками, какъ без-



церемонно протягиваются замаранные въ грязи ноги на мягкія сидѣнья и диваны. Если наши вагоны не отличаются чистотою, если внутренняя и дорогая отдѣлка ихъ скоро изнашивается, то виною тому, въ большинствѣ случаевъ, публика, и нельзя требовать отъ желѣзной дороги, чтобы она, въ виду разрушительныхъ инстинктовъ публики, постоянно реставрировала вагоны, которыхъ такъ не умѣетъ щадить большая часть ѣдущихъ въ нихъ людей. Въ особенности рельефно выдается такое отношеніе публики къ вагонамъ на южныхъ дорогахъ юго-восточнаго района. А потому подкоммиссія полагаетъ, что только инициатива самой публики въ состояніи искоренить то странное обращеніе съ вагонами, какое позволяютъ себѣ многіе пассажиры, и тогда жалобы на недостаточную чистоту нашихъ вагоновъ будутъ уже прямо относиться къ агентамъ желѣзныхъ дорогъ.

#### 6. О буфетахъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Слѣдуя программѣ, начертанной подкоммиссіямъ при изслѣдованіи ими положенія желѣзныхъ дорогъ, юго-восточная подкоммиссія, осматривая станціи, обращала вниманіе и на состояніе буфетовъ, ихъ помѣщенія, таксы, условія содержанія, плату, вносимую буфетчиками въ управленія желѣзныхъ дорогъ, въ казну и въ пользу городовъ. При этомъ оказалось, что на нѣкоторыхъ дорогахъ буфеты сдаются по очень дорогой цѣнѣ (москoвско-рязанская и рязанско-козловская), на другихъ плата, вносимая за право содержанія буфетовъ, болѣе чѣмъ умѣренная (за 20 буфетовъ моршанско-сызранская желѣзная дорога беретъ всего 3,453 руб.), оренбургская желѣзная дорога всѣ свои буфеты (кромѣ 3-хъ)



сдаеть бесплатно, давая, кромѣ того, содержателямъ ихъ квартиру. Последней системы держится и поти-тифлисская дорога, правленіе которой усвоило тотъ взглядъ, что буфеты не должны считаться доходною статьей дороги, а что, не взимая ничего за ихъ содержаніе, дорога вправѣ требовать отъ буфетчиковъ хорошей провизіи и недорогихъ порцій. Козлово-воронежско-ростовская дорога сдала всѣ буфеты дороги въ одни руки (Копосову и Журкало) за 8,000 руб.; само собою, контрагентъ дороги сдаетъ всѣ буфеты, кромѣ грязскаго, другимъ лицамъ, получая съ нихъ больше того, что самъ платитъ обществу. Результатомъ такого порядка сдачи буфетовъ—высокая арендная плата, которая разумѣется ложится на карманы проѣзжающихъ.

Почти на всѣхъ станціяхъ, имѣющихъ буфеты, таксы выставлены на видныхъ мѣстахъ, какъ того требуетъ постановленіе министра путей сообщенія отъ 23 марта 1874 г. за № 50.

Цѣны общепотребительнымъ кушаньямъ и напиткамъ установлены слѣдующія:

	Рязскъ	Пенза.	Поти.	Оренбургъ.	Воронежъ.	Ростовъ на-Дон.
Щи или супъ *) . . . . .	30 к.	20 к.	30 к.	25 к.	30 к.	30 к.
Бульонъ съ пирожкомъ. . . . .	30 „	15 „	30 „	20 „	25 „	20 „
Котлеты рубленныя . . . . .	30 „	30 „	30 „	30 „	30 „	30 „
Котлеты отбивныя. . . . .	50 „	40 „	40 „	40 „	40 „	40 „
Битки . . . . .	40 „	30 „	—	30 „	30 „	30 „
Телятина. . . . .	40 „	35 „	—	30 „	—	40 „
Бифштексъ . . . . .	—	40 „	40 „	50 „	45 „	45 „
Стаканъ чаю со сливками или лимономъ . . . . .	15 „	10 „	10 „	10 „	15 „	15 „

\*) Здѣсь обозначены цѣны буфетовъ I и II класса; въ буфетахъ для пассажировъ III класса цѣны понижены.



Отсюда наглядно видно, что самыя высокія цѣны держатъ буфеты рязанско-козловской дороги, самыя низкія—моршанско-сызранской и оренбургской.

Подкомиссія полагаетъ, что для удешевленія порцій и большей доступности буфетовъ слѣдовало бы въ контрактахъ съ содержателями буфетовъ понизить до minimum'a цѣны на 4—5 кушаньевъ, на чай, кофе и хлѣбное вино съ тѣмъ, чтобы кушанья эти всегда были на лицо, предоставивъ буфетчикамъ право, подъ контролемъ управленія дороги и инспекціи, назначать болѣе высокія цѣны на болѣе изысканные кушанья и напитки.

Къ удобствамъ публики, при нашемъ холодномъ климатѣ, нельзя не отнести число буфетовъ на дорогѣ: чѣмъ ихъ больше, тѣмъ больше возможности, при непродолжительныхъ остановкахъ поѣздовъ, пассажирамъ воспользоваться присутствіемъ буфета.

На 8 дорогахъ юго-восточнаго района оказалось:

	Число буфетовъ.	Число станцій.	Одинъ буфетъ на сколько верстъ.
На ряжско-моршанской дорогѣ . . .	2	11	66
„ московско-рязанской . . . . .	4	20	46
„ оренбургской. . . . .	14	28	36
„ рязанско-козловской . . . . .	6	19	33
„ ростово-владикавказской . . . . .	21	37	30
„ поти-тифлисской . . . . .	10	27	29
„ козлово-воронежско-ростовской.	29	54	27
„ моршанско-сызранской . . . . .	20	25	24

*Примѣчаніе.* Свѣдѣній о буфетахъ тамбово-козловской и тамбово-саратовской дорогъ не имѣется.



Кромѣ высокой арендной платы, взимаемой желѣзными дорогами съ буфетовъ, на дороговизну продаваемыхъ въ нихъ предметовъ имѣютъ очень большое вліяніе непомерно тяжелые сборы, которыми облагаютъ желѣзнодорожные буфеты городскія общества. Такъ, напр., въ Пензѣ, гдѣ желѣзнодорожная станція имѣетъ несчастіе быть на городской землѣ, мѣстная дума взимала съ буфета трактирный сборъ въ слѣдующей постепенности: \*)

въ 1876 году . . . . .	500 руб.
„ 1877 „ . . . . .	700 „
„ 1878 „ . . . . .	1,200 „
„ 1879 „ . . . . .	1,700 „

Не подлежитъ сомнѣнію, что городской бюджетъ города Пензы не могъ возрасти въ четыре года въ такой пропорціи, какъ 500 р. относятся къ 1,700 руб. Если прибавить къ этому 300 руб. сбора за торговые и промысловые документы и патенты и 300 руб. арендной платы, то выйдетъ, что содержатель пензенскаго буфета долженъ разложить на порціи, отпускаемыя пассажирамъ, сверхъ стоимости самыхъ порцій, прислуги, обстановки, освѣщенія, еще 2,300 руб. разныхъ сборовъ. Не надобно при этомъ забывать, что изъ всѣхъ дорогъ юго-восточнаго района моршанско-сызранская по пассажирскому движенію принадлежитъ къ числу менѣе работающихъ и что она довольствуется однимъ пассажирскимъ поѣздомъ. Послѣдствіемъ такого положенія желѣзнодорожныхъ буфетовъ, находящихся на городской землѣ, должно быть одно изъ двухъ: или дороговизна кушаньевъ и напитковъ, или недоброка-

\*) Страница 163 «Заявленій и ходатайствъ, представленныхъ юго-восточной подкоммиссіи».



чественность ихъ, а послѣднее легко ускользаетъ отъ повѣрки при ловкости повара.

Подкоммиссія полагала бы, что для огражденія проѣзжающей публики отъ слишкомъ высокаго обложенія ее въ пользу городовъ, расположенныхъ по линіи желѣзныхъ дорогъ, слѣдовало бы войти въ сношеніе съ министерствами финансовъ и внутреннихъ дѣлъ о томъ, не признано ли будетъ правильнымъ при обложеніи желѣзнодорожныхъ буфетовъ трактирнымъ сборомъ обязательно принимать во вниманіе число часовъ, въ теченіи которыхъ буфеты эти имѣютъ право вести торговлю, съ тѣмъ, чтобы назначенная ко взысканію съ нихъ трактирною депутаціею сумма сбора уменьшалась пропорціонально количеству часовъ, назначенныхъ для торговли въ буфетахъ и городскихъ гостинницахъ и трактирахъ, по сравненію съ которыми опредѣлена была первоначально сумма налога. Буде это предположеніе найдено будетъ основательнымъ и справедливымъ, оно можетъ войти въ тотъ проектъ законоположеній по желѣзнодорожному дѣлу, какой предполагается представить на утвержденіе законодательнымъ порядкомъ.

#### 7. Пріемъ и сдача багажа.

Подкоммиссіи заявлено было о слѣдующихъ неудобствахъ, относящихся до пріема, сдачи и отвѣтственности за багажъ:

а) Багажныя кассы открываются слишкомъ поздно, такъ что трудно успѣть со сдачею багажа до отхода поѣзда. Эта жалоба заявлена была на одной только дорогѣ, тамбово-саратовской, и то относительно одной станціи „Саратовъ“, такъ что это явленіе чисто мѣстнаго свойства и общаго характера не имѣетъ.



б) Багажные вѣсы невѣрны, и желательно бы было, чтобы они были поставлены такимъ образомъ, чтобы лица, сдающія багажъ, видѣли ихъ.

Въ невѣрности желѣзнодорожныхъ вѣсовъ, какъ товарныхъ, такъ и багажныхъ, подкомиссія многократно убѣждалась при осмотрѣ станцій; невѣрность эта происходитъ отчасти вслѣдствіе непрочности существующей конструкціи десятичныхъ вѣсовъ, отчасти вслѣдствіе неаккуратнаго на многихъ станціяхъ ихъ содержанія и рѣдкою повѣрки и поправки, хотя на нѣкоторыхъ дорогахъ имѣются особые агенты для надзора за вѣсами. Подкомиссія думаетъ, что путемъ развитія контрольной дѣятельности на желѣзныхъ дорогахъ, когда каждый агентъ будетъ убѣжденъ, что всякая его служебная неисправность легко можетъ быть замѣчена, возможно избѣгнуть такихъ фактовъ, что чемоданъ, которому на станціи отправленія назначенъ вѣсъ въ 38 фунтовъ, на станціи назначенія въ районѣ той же дороги показываетъ вѣсъ 1 пудъ 17 фунтовъ.

Здѣсь умѣстно будетъ указать на весьма желаемое объединеніе правилъ касательно расчетовъ по вѣсу за провозъ багажа. Нѣкоторыя дороги, напр. московско-рязанская и ряжско-моршанская \*), за единицу вѣса багажа принимаютъ одинъ пудъ, и потому все, что меньше пуда, при уплатѣ провозныхъ денегъ, считается за пудъ. На другихъ дорогахъ такою единицей считается десять фунтовъ и вѣсъ менѣе 10-ти фун. принимается за 10 фунтовъ. \*\*) На большихъ разстояніяхъ это можетъ составить чувствитель-

\*) Ст. 39 тарифа московск.-рязанск. дороги и § 26 условій перевозки ряжско-моршанской дороги.

\*\*) § 72 тарифа ростов.-владикавказск. дороги, § 72 тарифа тамбово-саратовской дороги, § 30 условій перевозки тамбово-козловской дороги, ст. 49 правилъ о перевозкѣ по пяти-тифлисской дорогѣ.



ную для пассажирскаго кармана разницу. Такъ, напр., изъ Москвы во Владикавказъ 1,813 верстъ, полагая по  $\frac{1}{5}$  коп. съ пуда и версты, провозной платы за багажъ вѣсомъ 1 пудъ 5 фунтовъ нужно заплатить по расчету московско-рязанской дороги 7 руб. 26 коп., а по расчету ростово-владикавказской дороги 4 руб. 54 коп., разница въ невыгоду пассажира, отправляющагося изъ Москвы, на 2 руб. 72 коп. Такъ какъ установленіе извѣстной единицы при расчетахъ за провозъ багажа обусловливается неудобствами для агентовъ желѣзной дороги дѣлать мелочной поверстный расчетъ за тѣ доли вѣса, которыя менѣе принятой нормы, то справедливость требуетъ, чтобы публика возможно меньше приплачивала за облегченіе служащихъ на дорогѣ, если уже такая приплата необходима, а потому измѣненіе тарифныхъ правилъ тѣхъ желѣзныхъ дорогъ, у которыхъ пудъ считается единицею вѣса багажа, въ смыслѣ болѣе благопріятномъ для интересовъ пассажировъ, по мнѣнію подкомиссіи, необходимо.

Насколько очевидна необходимость пересмотра тарифныхъ правилъ, можно указать на такой примѣръ: § 84 тарифа тамбово-козловской дороги говоритъ, что за невѣрность показанія вѣса или содержанія товара хозяинъ подвергается, независимо отъ преслѣдованія уголовнымъ порядкомъ, особому штрафу. Спрашивается, на основаніи какого закона дорога будетъ привлекать человѣка къ уголовному суду и штрафу? Такой законъ еще не изданъ и едва ли можетъ быть изданъ.

в) Условія, установленныя для страхованія багажа, дѣлаютъ невозможнымъ исполненіе этой операціи до отхода поѣзда. По условіямъ перевозки желѣзныхъ дорогъ юго-восточнаго района, заявленіе о желаніи застраховать багажъ должно быть сдѣлано: по пра-



виламъ однихъ дорогъ—за два часа до отхода поѣзда, \*) по правиламъ другихъ—не позже какъ за  $1/2$  часа, \*\*) хотя насколько раньше 30 минутъ—въ правилахъ не сказано. На дѣлѣ же бываетъ такъ: явиться на станцію за два часа до отхода поѣзда—значитъ навѣрно не застать багажнаго кассира, явиться за  $1/2$  часа до поѣзда—навѣрно можно получить отчасти рациональный отвѣтъ: „теперь поздно“, такъ какъ въ это время всѣ торопятся сдать свой багажъ и публика толпится у багажной кассы. Такого рода обходъ тѣхъ немногихъ правилъ, которыя установлены желѣзными дорогами въ интересахъ публики, долженъ бы обратить на себя вниманіе желѣзнодорожныхъ администрацій, тѣмъ болѣе, что при удовлетворительномъ порядкѣ въ охраненіи багажа страховая премія составляла бы чистый доходъ дороги, сопряженный съ незначительнымъ рискомъ, особенно при существованіи правила, что срокъ страхованія истекаетъ чрезъ 24 часа (на московско-рязанской по § 26—48 часовъ) по прибытіи поѣзда. Это условіе ставитъ желѣзнодорожное страхованіе въ привилегированное положеніе: въ частныхъ обществахъ каждый страхуетъ свое имущество, на какой желаетъ срокъ, на желѣзной дорогѣ желанія, а слѣдовательно и интересы страхователя ограничены. Надобно надѣяться, что со стороны правленій и управленій желѣзныхъ дорогъ послѣдуютъ распоряженія, удовлетворяющія справедливыя требованія публики.

г) Норма отвѣтственности за незастрахованный багажъ, по 1 руб. за фунтъ, недостаточна.

\*) § 21 тарифа московско-рязанской дороги.

\*\*) § 232 тарифа ростово-владикавказск. дороги, § 306 тарифа тамбово-саратовской дороги и ст. 219 правилъ о перевозкѣ поти-тифлисской дороги.



Рѣшеніе вопроса о возвышеніи нормы отвѣтственности дорогъ за пропажу багажа очень трудно. Багажъ, собственно говоря, не имѣетъ точно установленной цѣны, и отвѣчать дорогѣ за потерю его по дѣйствительной стоимости положительно невозможно. Товаръ всякій при отправленіи поименовывается, и уже потому одному можно имѣть понятіе о его стоимости; далѣе, каждый товаръ имѣетъ свою рыночную продажную цѣну, доказать которую очень легко посредствомъ счетовъ, фактуръ, накладныхъ, наконецъ при помощи экспертовъ, избранныхъ дорогою и хозяиномъ груза; между тѣмъ, то, что уложено въ чемоданѣ или въ дорожномъ сундукѣ, не перечисляется, да и перечислить невозможно, а потому помѣчается общимъ, условнымъ выраженіемъ „багажъ“. Ясно, что вѣрной цѣны ему дать нельзя, онъ можетъ быть очень дорогой и очень дешевый, для уплаты за который по 1 рублю съ фунта достаточно. А потому подкоммиссія того мнѣнія, что, не возвышая установленной нормы отвѣтственности дорогъ за багажъ, чтобы не породить особаго промысла, который эксплуатировалъ бы желѣзныя дороги, слѣдуетъ облегчить формальности страхованія багажа настолько, чтобы застраховать багажъ можно было также легко и скоро, какъ теперь сдать его.

---

### 8. Жалобныя книги.

Введенныя по распоряженію министерства путей сообщенія на всѣхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ книги для записыванія жалобъ пассажировъ и товаротправителей, повидимому, должны были способствовать къ уясненію многихъ недоразумѣній, возникающихъ между агентами дороги и публикою. Не смотря на то, что пра-



вила относительно доступности этих книг весьма подробны и не требуют, кажется, никаких дополнений, публика как-то извѣрилась въ серьезномъ значеніи этих книгъ и въ томъ, что записываемыя въ нихъ жалобы будутъ имѣть послѣдствіемъ устраненіе безпорядка или непріятности, причиненной пассажиру.

Чтобы сколько нибудь уяснить причины такого недовѣрія публики къ жалобнымъ книгамъ, подкоммиссія во время своихъ осмотровъ дорогъ разсматривала на весьма многихъ станціяхъ жалобныя книги. Въ 164 книгахъ, разсмотрѣнныхъ подкоммиссіею, оказались записанными за 1878 и 1879 г. (по день осмотра) 338 жалобъ, изъ которыхъ разсмотрѣно управленіями дорогъ 282 или 81%, не разсмотрѣно 56 или 19%. Но этотъ средній процентъ неразсмотрѣнныхъ жалобъ далеко не выражаетъ собою отношенія управленій нѣкоторыхъ дорогъ къ тѣмъ заявленіямъ, съ которыми къ нимъ обращается публика при помощи жалобныхъ книгъ.

Такъ, напр., неразсмотрѣнныхъ жалобъ:

По московско-рязанской дорогѣ. . .	60%
„ моршанско-сызранской „ . . .	50%
„ козлово-ворон.-ростовск. „ . . .	11%
„ ростово-владикавказск. „ . . .	8%
„ поти-тифлисской. . . „ . . .	9%.

Время, съ котораго были жалобы, не разсмотрѣнныя управленіемъ дороги:

По московско-рязанской дорогѣ	съ февраля	1878 г.
„ моршанско-сызранской „	„ сентября	1878 „
„ козлово-ворон.-ростовск. „	„ августа	1878 „
„ ростово-владикавказ. „	„ мая	1879 „
„ поти-тифлисской „	„ іюля	1878 „



Изъ числа разсмотрѣнныхъ жалобъ удовлетворено управленіями дорогъ:

Московско-рязанской . . . . .	1	изъ 12	или	8%
Моршанско-сызранской . . . . .	10	„ 21	„	47%
Козлово-воронежско-ростовской . . . . .	32	„ 76	„	40%
Ростово-владикавказской . . . . .	26	„ 81	„	32%
Поти-тифлисской . . . . .	26	„ 76	„	34%

Если добавить къ этимъ цифрамъ, что книги для записыванія жалобъ на агентовъ московско-рязанской дороги свидѣтельствовались въ послѣдній разъ мѣстной инспекціею 20 сентября 1877 года, то особый взглядъ на эти книги и записанныя въ нихъ жалобы управленія и инспекціи московско-рязанской дороги обрисуеть довольно рельефно къ невыгодѣ публики. Дѣйствительно, трудно требовать отъ публики, чтобы она считала себя огражденною противъ безпорядковъ и вѣрила, что ея ходатайства встрѣтятъ надлежащую оцѣнку или, по крайней мѣрѣ, вниманіе, если на нѣкоторыхъ дорогахъ жалобы по году не разсматриваются, а правительственная инспекція, вопреки прямой своей обязанности (ст. 9 постановленія министра путей сообщенія 1873 г. № 46), по два года не интересуется узнать, жаловалась ли публика и удовлетворялись ли ея просьбы.

Настоящее положеніе жалобныхъ книгъ еще разъ доказываетъ, что какъ бы точны, опредѣленны и благія ни были распоряженія привительства по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, но если исполненіе этихъ распоряженій не обезпечено серьезнымъ надзоромъ учрежденія, которое по своей организаціи способно имѣть контролирующее значеніе, то распоряженія эти не достигаютъ цѣли.



Вотъ все, что юго-восточная подкоммиссія, на основаніи сдѣланныхъ ей письменныхъ и словесныхъ заявленій, можетъ сказать о существующихъ условіяхъ перевозки пассажировъ и багажа по желѣзнымъ дорогамъ ея района.

Предсѣдатель подкоммиссіи **Князь С. Волконскій.**

Члены: {  
**М. Даниловъ.**  
**С. Жеромскій.**  
**А. Галецкій.**  
**В. Билингъ.**



