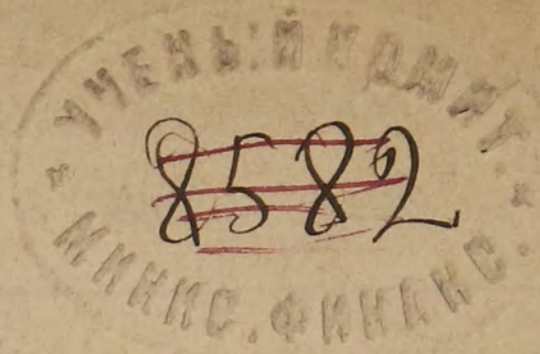


А. 1196.
64

А 1196



69642

ДОКЛАДЪ

ХАРЬКОВСКОЙ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНОЙ

ПОДКОММИСИИ.

Пассажирское движеніе на желѢзныхъ доро-
гахъ харьковскаго района.

I. Размѣры движенія и его доходность.

Интенсивность пассажирскаго движенія на дорогахъ Харьковскаго района не одинакова; она находится въ со-
отвѣтствіи съ промышленнымъ развитіемъ мѣстностей,
черезъ которыя дороги проходятъ, съ густотою насе-
ленія и степенью его благосостоянія. Во всѣхъ означен-
ныхъ отношеніяхъ въ самыхъ выгодныхъ условіяхъ на-
ходится курско-кіевская дорога, особенно участокъ ея
между ст. Кореновой и Нѣжиномъ; затѣмъ слѣдуетъ
харьково-николаевская дорога, именно часть ея между
Харьковомъ и Днѣпромъ; наконецъ послѣднее мѣсто въ
ряду желѢзныхъ дорогъ района занимаетъ либаво-ромен-
ская дорога.

39

39

1
Библиотека НКФ СССР

Сопоставленіе главныхъ данныхъ этого движенія за 1878 г.
наглядно выражаетъ отношенія между дорогами.

	Курско- Кіевская.	Харьково- Николаевск.	Либаво-Роменская.	
			Роменскій уч.	Либавскій уч.
Длина дороги	440	830	711	480
Общій пробѣгъ паровозовъ	3.553,022	3.583,862	5.320,305	2.914,607
Производительный пробѣгъ ихъ въ товарныхъ поѣздахъ . .	1.338,527	1.961,730	2.838,874	1.165,834
Въ пассажирскихъ . .	1.016,496	1.026,988	741,998	526,210
Итого . .	2.355,023	2.988,718	3.575,872	1.692,044
Въ процентахъ общаго пробѣга	66	83	67,21	58,05
Отношеніе производительнаго пробѣга паровозовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ къ производительному пробѣгу ихъ въ товарныхъ поѣздахъ	1 : 1,31	1 : 1,9	1 : 3,82	1 : 2,21
Всего въ теченіи года перевезено:				
Пассажировъ I класса	13,628	22,365	7,807	5,866
Въ томъ числѣ дѣтей.	2,49 ⁰ / ₀	1,6 ⁰ / ₀	1,9 ⁰ / ₀	2,35 ⁰ / ₀
Въ процентахъ общаго числа пассажировъ трехъ классовъ . .	2,80	2,77	1,6	1,69
Пассажировъ II класса	88,542	116,035	43,120	26,854
Въ томъ числѣ дѣтей.	2,47 ⁰ / ₀	2,1 ⁰ / ₀	2,27 ⁰ / ₀	2,45 ⁰ / ₀
Въ процентахъ общаго числа	18,18	13,66	8,8	7,74
Пассажировъ III класса	384,814	710,402	423,475	314,106

	Курско- Кіевская.	Харьково- Николаевск.	Либаво-Роменская.	
			Роменскій уч.	Либавскій уч.
Въ томъ числѣ дѣтей.	1,89 ⁰ / ₀	1,7 ⁰ / ₀	0,18 ⁰ / ₀	2,3 ⁰ / ₀
Въ процентахъ общаго числа	79,02	83,57	89,6	90,57
Итого пассажировъ трехъ классовъ . .	486,984	848,802	483,402	346,846
Въ процентахъ общаго числа пассажировъ всѣхъ наименованій	59,60	69,40	78,34	94,06
Воинскихъ чиновъ . .	317,630	368,54	121,221	20,411
Въ процентахъ общаго числа	38,87	30,13	19,6	5,5
Арестантовъ	12,433	5,849	12,420	1,470
Въ процентахъ общаго числа	1,5	0,48	2	0,39
<hr/>				
Итого пассажировъ всѣхъ наименованій	817,047	1.223.285	617,043	368,727
На 1 версту дороги приходилось:				
Пассажировъ трехъ классовъ	1,106,81	1,022,65	679,89	722,59
	100	90	61	65
Воинскихъ чиновъ . .	721,88	444,08	170,49	42,52
Арестантовъ	28,25	7,04	17,46	3,06
<hr/>				
Итого . .	1856,94	1473,83	867,84	768,17
	100	79,7	46,59	41,36
На 1 версту произво- дительнаго пробѣга па- ровозовъ:				
Пассажировъ трехъ классовъ	0,20	0,26	0,13	0,20

	Курско- Кіевская.	Харьково- Николаевск.	Либаво-Роменская.	
			Роменск. ут.	Либавск. ут.
Воинскихъ чиновъ и арестантовъ	0,13	0,11	0,03	0,013
Итого . . .	0,33	0,37	0,16	0,213
Средній проѣздъ:				
Пассажира I класса .	238,89	122,37	132,01	117
Въ процентахъ длины дороги	54,3%	14,74	17,16	24,37
II класса .	148,44	104,68	116,00	99,92
Въ процентахъ длины дороги	33,07	14,07	16,03	20,81
III класса .	167,58	89,97	96,76	70,30
Въ процентахъ длины дороги	38,00	10,08	13,06	14,66
пассажира безъ раз- личія классовъ . . .	166,10	93,07	99,48	73,39
Въ процентахъ длины дороги	37,07	11,21	13,99	15,29
Воинскихъ чиновъ . .	349,58	269,81	285,60	160,71
Въ процентахъ длины дороги	79,08	32,50	40,16	33,48
Арестантовъ	255,71	323,37	350,19	119,14
Въ процентахъ длины дороги	58,11	38,96	49,47	24,80
Пассажира безъ разли- чія наименованій . .	238,67	140,27	140,19	78,36
Въ процентахъ длины дороги	54,27	17,78	19,71	16,32
Пассажироверсть на 1 версту дороги прой- дено:				
Пассажирами трехъ классовъ	183.837,04	94,945.86	67.342,24	53.032,57
	100	51,64	36,60	23,42

	Курско- Кіевская.	Харьково- Николаевск.	Либаво-Роменская.	
			Роменск. уч.	Либавск. уч.
Воинскими чинами.	252.361,90	119.818,30	48.207,03	6.834,16
	100	47,47	19,10	2,70
Арестантами.	7.225,34	2.278,80	6.117,36	334,25
	100	21,53	84,66	4,62
<hr/> Итого	<hr/> 443.424,28	<hr/> 217,042,96	<hr/> 121.666,63	<hr/> 60.200,98
	100	48,8	27,43	13,5
Багажа, частного и военскаго перевезено пудовъ	281.770	250,414	194,925	89,049
Товаровъ большой ско- рости	209.861	543,397	159,954	93,828
<hr/> Итого	<hr/> 491.631	<hr/> 793.811	<hr/> 354,879	<hr/> 182,877
На 1 версту дороги пудовъ	1.117,034	956,8	499,12	380,99
На 1 версту дороги пудоверсть	285.003	185,157	85,627	43,638
На 1 версту производи- тельнаго пробѣга пу- довъ.	0.208	0,24	0,09	0,106
Поштучныхъ предме- товъ	1.087	971	715	516
Въ томъ числѣ:				
Гробовъ съ покойни- ками.	} 41	19	10	15
Экипажей.		14	3	10
Собакъ.	988	802	652	434
Лошадей	} 40	70	47	30
Крупнаго скота.		} 66	1	7
Мелкаго скота	18		2	20

	Курско- Кіевская.	Харьково- Николаевск.	Либаво-Роменская	
			Роменск. уч.	Либавск. уч.
Клады Общ. Краснаго Креста	—	2.705	—	—
Общественной кладѣ .	—	54.105	—	—
Пассажирскихъ поѣз- довъ отправлено бы- ло	2.191	4 817 ¹⁾	2.202	2.684
Пройдено ими верстѣ.	1.016.496	1.269.880	741.998	526.210
На 1 версту дороги поѣздоверстѣ . . .	2.310,21	1.529,96	1.043,59	1.091,91
На каждый поѣздъ при- ходилось:				
Пассажировъ	373	254	279,77	137,3
Багажа частнаго и во- инскаго пудовъ . .	128,6	52	88,65	33,23
Товаровъ большой ско- рости пудовъ . . .	95,6	113	72,64	34,95

Доходность пассажирскаго движенія выражается въ слѣдующихъ числахъ:

	Курско- Кіевская.		Харьково- Николаевская.		Либаво-Роменская.			
					Роменск. уч.		Либавск. уч.	
Выручено за провозъ пассажировъ трехъ клас- совъ	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.
	1.081.520	44	1.114.177	46	654.417	74	349.882	73

¹⁾ Въ этомъ числѣ заключаются экстренные, частные и воинскіе поѣзда (1,204), пробѣгъ которыхъ показанъ совмѣстно съ пробѣгомъ пассажирскихъ поѣздовъ.

	Курско-Кіевская.		Харьково-Николаевская.		Либаво-Роменская.			
					Роменск. уч.		Либавск. уч.	
	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.
на версту дороги	2.458	—	1.342	38	920	40	728	92
на 1 версту производит. пробѣга . . .	—	46	—	34	—	12,6	26,78	
въ томъ числѣ: За провозъ пассажировъ I класса . . .	95.267	52	81.283	30	30,502	59	20.393	82
въ процентахъ общей выручки за провозъ пассажировъ 3 классовъ . . .		8,8		7,3		4,7		5,8
Общей выручки II класса .	285.998	3	269.876	—	111.192	5	59.577	85
въ процентахъ общей выручки		26,4		24,2		16,9		17,02
Общей выручки III класса	700.254	89	763.018	16	512.723	10	279.911	6
въ процентахъ общей выручки		64,8		68,5		78,4		77,18
За провозъ воинскихъ чиновъ	387.340	22	312.603	78	108.636	56	10.407	35
на 1 версту дороги	880	31	376	63	152	79	21	68
на 1 версту производит. пробѣга . . .		16,4		9,6	—	3		0,5

	Курско-Кіевская.		Харьково-Николаевская.		Либаво-Роменская.			
					Роменск. уч.		Либавск. уч.	
	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.
въ процентахъ общей выручки за провозъ пассажировъ всѣхъ наименованій . . .		26,1		21,8		14,14		2,8
За провозъ арестантовъ.	14.473	70	6.670	8	5 022	27	481	38
на 1 версту дороги . . .	32	86	8	3	7	—	1	0,2
на 1 версту производительнаго пробѣга		0,6		0,2		0,14		0,027
въ процентахъ общей выручки за провозъ пассажировъ всѣхъ наименованій . . .		0,9		0,47		0,65		0,13
А всего за провозъ пассажировъ . .	1.483.334	37	1.433 452	41	768.076	57	360.771	46
За провозъ багажа и товаровъ большой скорости	214.904	72	238.684	45	112.877	74	37.698	22
на 1 версту дороги	488	42	287	5	158	46	78	53
на 1 версту производит. пробѣга . . .		9,1		7,3		3,15		2,2

	Курско-Кіевская.		Харьково-Николаевская.		Либаво-Роменская.			
					Роменск. уч.		Либавск. уч.	
	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.	руб.	к.
За провозъ поштучныхъ предметовъ .	4,333	50	2.939	23	1.583	63	928	99
За провозъ товаровъ и пассажировъ къ передаточнымъ соединительнымъ вѣтвямъ . . .	—	—	—	—	1.552	44	—	—
Дополнительный сборъ съ пассажировъ (контроль пути).	800	85	—	—	6.060	61	3.574	13
Общая выручка по пассажирскому движенію *).	1.703.373	43	1.675.085	71	890.150	99	402.972	80

*) Въ этотъ итогъ не вошли:

а) прочіе сборы по пассажирскому движенію (за записку, бланки, на-грузку и выгрузку, перевѣшивание, страхованіе багажа и товаровъ большой скорости, храненіе), составлявшее по Роменскому участку 4,286 р. 17 к., по Либавскому 2.465 р. 34 к., такъ какъ по отчетамъ курско-кіевской и харьково-николаевской дорогъ они отнесены къ общему доходу по разнымъ статьямъ сборовъ;

б) выручка за санитарные поѣзда по Роменскому уч., 14,351 р. 23 к.; этотъ доходъ не включенъ въ отчеты о пассажирскомъ движеніи по другимъ дорогамъ района. О санитарныхъ поѣздахъ будетъ сказано въ отдѣлѣ о воинской перевозкѣ.

	Курско-Кіевская.		Харьково-Николаевск.		Либаво-Роменская.			
					Роменск. уч.		Либавск. уч.	
	р.	к.	р.	к.	р.	к.	р.	к.
Въ процентахъ валоваго дохода дороги . .	29,26		29,1		12,9		20,2	
на 1 версту дороги . .	3.871	30	2.018	17	1.251	97	839	5
на 1 версту производительнаго пробѣга . . .	72,32		56,04		24,89		23,81	
Средняя выручка (не принимая въ расчетъ дополнительнаго сбора) съ 1 пассажира I класса .	6	99	3	63	3	91	3	16
» II класса .	3	23	2	32	2	58	2	21
» III класса .	1	81	1	7	1	19	—	86
1 воинскаго чина . . .	1	24	—	84	—	89	50,9	
1 арестанта	1	16	1	13	40,4		— 32	
1 пуда багажа и товаровъ большой скорости.	43		— 29		— 34		20,6	
Средній тарифъ съ пассажиро-версты . . .	0,76		0,79		0,88		1,24	
Средній тарифъ съ пудо-версты, багажа и товаровъ большой скорости	0,17		0,15		0,18		0,18	

Изъ приведенныхъ данныхъ оказывается:

1) Дороги харьковскаго района принадлежать къ группѣ русскихъ желѣзныхъ дорогъ, на которыхъ товарное движеніе преобладаетъ надъ пассажирскимъ. Выручка отъ пассажирскаго движенія (поѣздовъ большой скорости)

составляетъ отъ 29,26% (на курско-кіевской дорогѣ) до 12,9% (по роменскому участку либаво-роменской дороги) валоваго дохода упомянутыхъ дорогъ.

2) Онѣ служатъ преимущественно потребностямъ мѣстнаго пассажирскаго движенія, что выражается числами средняго проѣзда одного пассажира (не считая воинскихъ чиновъ и арестантовъ), не превышающаго 37,7% длины всего пути по курско-кіевской желѣзной дорогѣ, 13,99—15,29% по обоимъ участкамъ либаво-роменской и 11,21% по харьково-николаевской.

3) Въ числѣ пассажировъ трехъ классовъ значительное большинство составляютъ пассажиры 3-го класса (79,02% общаго числа по курско-кіевской дорогѣ, 83,57 по харьково-николаевской, 89,7 по роменскому участку и 90,57 по либавскому участку), и этотъ именно классъ пассажировъ даетъ наибольшую долю выручки отъ пассажировъ трехъ классовъ, составляющую отъ 64,8% (по курско-кіевской дорогѣ), до 78,4% (по роменскому участку либаво-роменской).

4) Перевозка воинскихъ чиновъ давала въ 1878 г., какъ и въ два предшествовавшіе года, по случаю военнаго движенія, значительный доходъ дорогамъ харьковскаго района, именно курско-кіевской и харьково-николаевской, составлявшій для первой 26,11%, а для второй 21,8% общаго дохода отъ пассажирскаго движенія.

Слѣдующая таблица даетъ понятіе о прогрессивномъ развитіи пассажирскаго движенія на дорогахъ района за пять лѣтъ (1874—78) по курско-кіевской и харьково-николаевской и за три года (1876 — 78) по либаво-роменской дорогѣ.

	Курско-Кіевская	
	Среднее за 5 лѣтъ.	Увелич. или уменьшенн. противъ 1874.
Пассажировъ I класса	11,699	+ 20,9%
» II класса	82,515	+ 52,05%
» III класса	345,780	— 2,02%
Всего пассажировъ трехъ классовъ	439,994	+ 5,4%
Воинскихъ чиновъ	135,222	+ 518
Арестантовъ	8,225	+ 104%
Багажа частнаго и воинскаго	230.232,01	+ 379,9
Товаровъ большой скорости	154.238,4	+ 114,89
Поштучныхъ предметовъ	600,2	— 9%

Изъ этой таблицы видно:

1) Пассажирское движеніе на дорогахъ Харьковскаго района вообще увеличилось въ означенный періодъ времени, хотя не на всѣхъ въ одинаковой степени. Наи-

*) По харьково-николаевской дорогѣ, за 1878 годъ приняты въ расчетъ, для единства сравненія, только данныя, относящіяся къ харьково-елисаветградской и знаменко-николаевской линіямъ, съ исключеніемъ Сумскаго участка, открытаго только въ этомъ году.

Харьк.-Николаевск.*)		ЛИБАВО-РОМЕНСКАЯ.			
		Роменскій участокъ.		Либавскій участокъ.	
Средн. за 5 лѣтъ.	Увелич. или уменьшенн. противъ 1874.	Средн. за 3 года.	Увелич. или уменьшенн. противъ 1876.	Средн. за 3 года.	Увелич. или уменьшенн. прот. 1876.
17,246	+ 10,4%	6,500	+ 27,5%	2,913	+ 46,4%
92,457	— 28,2%	48,845	— 32,12%	21,274	+ 54,4%
466,162	+ 43,04%	382,505	+ 15,52%	267,702	+ 42,55%
575,866	+ 24,36%	437,901	+ 16,94%	293,911	+ 43,47%
153,523	+ 558,13%	74,300	+ 267,24%	18,413	+ 23,9%
5,821	— 25,72%	11,630	+ 117,89%	801	+ 363,7%
192,622	+ 5,66%	173,013	+ 26,86%	77,229	+ 20,86%
830,156	+ 111,65%	103,975	+ 57,28%	60,955	+ 207,58%
831	— 27,75%	712	— 25,82%	415	+ 165,1%

меньшее увеличеніе замѣчается по курско-кіевской до-
рогѣ; это объясняется тѣмъ, что первый годъ пятилѣтія
1874-й, какъ годъ замѣчательно урожайный, вызвалъ на
этой дорогѣ усиленное пассажирское движеніе (462.273
пассажировъ трехъ классовъ), превышавшее не только
движеніе предшествовавшихъ лѣтъ, но и среднюю цифру
пассажирскаго движенія за пятилѣтіе, начатое этимъ го-
домъ (439,994). Особенно сильно было въ 1874 г. дви-

женіе рабочаго населенія, выразившееся въ числѣ пассажировъ 3-го класса (391,757), на 2,2% превышавшемъ соотвѣтствующую цифру 1878 года.

2) Перевозка товаровъ большой скорости въ означенный промежутокъ времени усилилась на всѣхъ дорогахъ района, и притомъ въ весьма значительныхъ размѣрахъ.

II. Подвижной составъ.

Наличность подвижнаго состава, назначеннаго для пассажирскаго движенія на дорогахъ Харьковскаго района, къ 1 января 1879 г. представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

	К. К.	Х. Н.	Ром. у.	Либ. у.
Паровозовъ (всѣ товаро-пассажирскаго типа)	22	37	36	10
На 1 версту дороги	0,05	0,046	0,05	0,021

На курско-кіевской дорогѣ употребляются товаро-пассажирскіе паровозы Борзига и Шаръ-Стюрта; на Харьковско-Николаевской: Кесслера, Струве, Воткинскаго завода, Русскаго Общества, Шнейдера; на Либаво-Роменской: Борзига, Струве, Русскаго Общества, Дубса, Шварцкопфа.

Вѣсъ паровоза (безъ воды и топлива) въ килограммахъ.	21,983—28,475	27,000—30,500	26,000—30,000
Диаметръ ведущихъ колесъ въ метрахъ	1,630—1,680	1,506—1,688	1,540—1,775
Усиліе тяги въ килограммахъ	2944,74 >	2840—3,800	3,120—4,990
Наибольшая скорость движенія въ часъ	60 вер. >	60—75	55—60

Число паровозовъ, при данныхъ техническихъ условіяхъ и размѣрахъ движенія, оказывается недостаточнымъ на харьково-николаевской дорогѣ. Это стѣсняетъ примѣненіе двойной тяги въ случаѣ увеличенія сопротивленія движенію вслѣдствіе зимнихъ непогодъ или при необходимости увеличивать составъ поѣздовъ, вызываемой большимъ скопленіемъ пассажировъ. Надобность въ такомъ усиленіи тяги встрѣчается тѣмъ чаще, что товаро-пассажирскіе паровозы оказываются вообще недовольно сильными. Указывая на это послѣднее обстоятельство, управленіе харьково-николаевской дороги высказываетъ замѣчаніе, что было бы цѣлесообразно, при отсутствіи требованія на большую скорость пассажирскихъ поѣздовъ, замѣнять товаро-пассажирскіе паровозы товарными, которые, при большей силѣ тяги, способны къ движенію съ наибольшею скоростью 47 верстъ въ часъ, что для обыкновенныхъ пассажирскихъ поѣздовъ совершенно достаточно (отв. упр. харьк.-ник. дороги на в. 15 отд. XVIII).

Нельзя не признать извѣстной доли справедливости этого замѣчанія въ виду того, что на слабосильность товаро-пассажирскихъ паровозовъ указывается управленіемъ упомянутой дороги, какъ на одну изъ причинъ задержекъ поѣздовъ въ пути, которыми парализуются всѣ выгоды, доставляемыя употребленіемъ для тяги ихъ паровозовъ скорого хода.

Число вагоновъ къ 1-му января 1879 года.

	Курско-Кіевская.	Харьково-Николаевская.	Роменскій участокъ.	Либавскій участокъ.
I класса . . .	14	9	7	7
I и II класса (mixte). . . .	7	27	14	8
II класса . . .	21	50	26	19
II и III класса (mixte)	7	—	—	—
III класса . . .	58	139	60	40
Арестанскихъ	4	8	4	3
Итого .	111	233	111	77
Что составляетъ на 1 вер. дороги .	0,25	0,28	0,15	0,16
Число мѣстъ въ вагонахъ:				
I класса . . .	18—27	12—21	16—21	
I и II (mixte)	24—28	25—32	23—28	
II класса . . .	32—34	36—38	32—36	
II и III класса (mixte). . . .	28—42	—	—	
III класса . . .	35—58	36—44	44	
Всего имѣется мѣстъ I класса	390	561	290	218
На 1 версту дороги	0,88	0,67	0,40	0,45
На каждое мѣсто приходилось въ 1878 г. пассажировъ I класса	34,9	39,8	26,9	26,8

	Курско-Кіевская.	Харьково-Николаевская.	Роменскій участокъ.	Либавскій участокъ.
Мѣстъ II клас-са	922	2,114	1,110	779
На 1 версту дороги	2.09	2.5	1.56	1.62
На каждое мѣсто пассажи-ровъ 2 кл.	96.24	54.8	38.8	34.21
Мѣсть 3 клас.	2,628	5,298	2,640	1,760
На 1 версту дороги	5.95	6.3	3.7	3.66
На каждое мѣ-сто пассажи-ровъ въ 3 кл.	146.4	134	163.8	178.46
Отношеніе ме-жду числомъ мѣсть раз-ныхъ клас-совъ, имѣю-щихся въ на-личныхъ пас-сажирскихъ вагонахъ, представляет-ся въ слѣду-ющемъ видѣ: 1 кл. 2 кл. 3 кл.	1 : 2.36 : 6.7	1 : 3.7 : 9.4	1 : 3.82 : 9.1	1 : 3.56 : 8.07
Отношеніе же между чис-ломъ выдан-ныхъ биле-товъ разныхъ классовъ, вы-ражающимъ пропорціо-нальн. спросъ на эти мѣста въ теченіи го-да, было: 1 кл. 2 кл. 3 кл.	1 : 6.49 : 28.23	1 : 5.18 : 31.7	1 : 5.5 : 55.5	1 : 4.57 : 53.54

69642

Изъ этого сопоставленія сказывается.

1) Что дороги Харьковскаго района имѣютъ излишекъ въ мѣстахъ I класса, превышающій спросъ на нихъ и представляющій весьма значительный мертвый капиталъ, принимая въ соображеніе высокую сравнительно цѣну вагоновъ I класса (до 6 и 7 т. р. сер.);

2) что число мѣстъ въ вагонахъ 3 класса не соотвѣтствуетъ пропорціональному спросу на нихъ со стороны публики. Отсюда понятно, отчего жалобы на случающійся нерѣдко недостатокъ мѣстъ въ поѣздахъ относятся главнымъ образомъ къ мѣстамъ 3 класса.

Слѣдующая таблица показываетъ вѣсъ вагоновъ въ отношеніи его къ вѣсу пассажировъ при полномъ числѣ ихъ въ вагонѣ, принимая вѣсъ пассажира въ 5 пудовъ:

	Курско-Кіевская.	Харьково-Николаевская.	Либаво-Роменская.
Вѣсъ вагоновъ I класса .	717—765 п.	800 п. Креслоковатный.	805—811 п.
Отношеніе вѣса вагона къ вѣсу пассажировъ . . .	5.6 : 1—7 : 1	13.3 : 1	5.1 : 1—10 : 1
1 и 2 класса (mixte). . .	717—765 п.	845—850 п.	693—805 п.
Отношеніе и проч.	5.6 : 1—5.7 : 1	6.7 : 1—6.5 : 1	5.7 : 1—6 : 1
» 2 класса.	717 п.	750—850	805 п.
» и проч.	4.4 : 1	4.16 : 1—4.8 : 1	4.4 : 1
» 2 и 3 класса (mixte).	695—740	—	—
» и проч.	4.9 : 1—3.5 : 1	—	—
» 3 класса	675—722 п.	570—610 п.	692—714 п.
» и проч.	2.48 : 1—3.2 : 1	3.16 : 1—3.3 : 1	3.14 : 1—3.2 : 1

Пассажирскіе вагоны на дорогахъ харьковскаго района всѣ безъ исключенія американскаго типа, съ сквознымъ проходомъ, идущимъ частью по оси вагона, частью съ боку. Последнее расположеніе, представляющее несомнѣнныя удобства для пассажировъ встрѣчается наиболѣе въ вагонахъ I класса. Вагоны I и II класса снабжены крытыми тамбурами съ наружными дверями большею частью о двухъ запорахъ.

Кубическое содержаніе воздуха, по расчету на одного пассажира, измѣняется отъ 40 куб. ф. въ вагонахъ 3-го класса до 70 — 100 и болѣе куб. фут. въ вагонахъ I класса разной конструкціи. Въ такомъ же, не соответствующемъ дѣйствительной потребности, размѣрѣ представляется и устройство вентиляціонныхъ приборовъ въ вагонахъ. Вагоны 3-го класса, наиболѣе переполняемые пассажирами, имѣютъ почти исключительно только оконные вентиляторы, тогда какъ вагоны I класса, весьма рѣдко бывающіе занятыми полнымъ числомъ пассажировъ, а часто остающіеся въ поѣздахъ совершенно пустыми, кромѣ оконныхъ вентиляторовъ, снабжены еще и потолочными.

Высота вагоновъ среднимъ числомъ, съ небольшими колебаніями въ ту или другую сторону 7 фут.; только нѣкоторые вновь пріобрѣтенные вагоны (на харьково-николаевской дорогѣ) выше этой нормы ($8\frac{1}{4}$ — $8\frac{1}{2}$ ф.). Нельзя не признать настоятельною потребностью установленіе, по крайней мѣрѣ для вновь пріобрѣтаемыхъ желѣзными дорогами вагоновъ, преимущественно 3-го класса, обязательнаго минимума высоты 8—9 ф. и лучшее устройство вентиляціи въ вагонахъ того же клас-

са, въ которыхъ, при большомъ скопленіи пассажировъ, духота бываетъ иногда нестерпимая.

Мѣста для сидѣнія, которыми пользуются пассажиры разныхъ классовъ, представляютъ площади, величина которыхъ уменьшается съ пониженіемъ класса, среднимъ числомъ отъ 5 — 6 кв. футовъ на каждаго пассажира въ 1 классѣ, до 4 — 4¹/₂ во второмъ и до 2¹/₂ — 3 въ третьемъ. Такимъ образомъ пассажиру 3 класса предоставляется для сидѣнія ровно половина той площади, которую занимаетъ пассажиръ 1 класса. Глубина сидѣній, а соотвѣтственно этому и степень удобства помѣщенія на нихъ, представляетъ слѣдующія среднія отношенія 2,3 ф. для 1 класса, 1,8 — 2 для 2 кл. и 1,4 — 1,5 для 3-го класса. Разстояніе между сидѣньями: 1,9 ф. въ вагонахъ 1 класса, 1,4 — 1,5 въ вагонахъ 2 и 3 класса; наконецъ ширина проходовъ измѣняется отъ 2 ф. въ вагонахъ 1-го класса до 1¹/₂ въ вагонахъ 3-го класса.

Отопленіе пассажирскихъ вагоновъ: паровое (1 и 2 кл. курско-кіевской дороги и Сумскаго участка харьково-николаевской), водяное (въ креслокроватныхъ вагонахъ харьково-николаевской дороги; оно вводится также въ вагоны 1 и 2 класса либаво-роменской дороги) и наконецъ простое отопленіе чугунными печами съ употребленіемъ дровъ, каменнаго угля или кокса, существующее во всѣхъ вагонахъ 3-го класса, а также въ вагонахъ остальныхъ классовъ, за исключеніемъ вышеуказанныхъ, въ которыхъ введены другіе способы отопленія. Неудобства отопленія вагоновъ помощью чугунныхъ печей хорошо извѣстны всякому, кому случалось испытывать ихъ проѣздомъ зимою по нашимъ желѣз-

нымъ дорогамъ; поэтому въ высшей степени желательно, чтобы этотъ способъ отопленія, источникъ мученій для пассажировъ и столь вредный въ гигиеническомъ отношеніи, управленіями желѣзныхъ дорогъ былъ обязательно замѣняемъ другими видами отопленія въ вагонахъ всѣхъ классовъ, не исключая и третьяго, такъ какъ для пассажировъ этого класса здоровье дорого не менѣе, чѣмъ для пассажировъ высшихъ классовъ.

Освѣщеніе пассажирскихъ вагоновъ на всѣхъ дорогахъ района производится стеариновыми свѣчами, помощью стѣнныхъ фонарей; на харьково-николаевской дорогѣ есть впрочемъ нѣсколько вагоновъ 3 класса съ потолочными фонарями, имѣющими то неудобство, что они не распространяютъ свѣта въ горизонтальномъ направленіи, такъ что если случайно въ вагонѣ остается одинъ только потолочный фонарь съ горящею свѣчею, то, освѣщая ограниченное пространство подъ собою, остальную часть вагона онъ оставляетъ въ совершенной темнотѣ. На курско-кіевской дорогѣ сдѣланъ удачный опытъ газоваго освѣщенія одного изъ вагоновъ 2-го класса, но къ дальнѣйшему примѣненію этого удобнаго и сравнительно дешеваго способа освѣщенія еще не приступлено.

Ретирады устроены въ вагонахъ всѣхъ классовъ, болѣе или менѣе удобно, но они большею частью тѣсны, особенно въ вагонахъ третьяго класса, что затрудняетъ опрятное пользованіе ими. Другое неудобство заключается въ томъ, что обыкновенно они помѣщаются въ средней части вагона, а это, при неисправномъ содержаніи ихъ, ведетъ за собою порчу воздуха, кото-

рымъ должны дышать пассажиры, что не вполне устраняется и принимаемыми противъ этого дезинфекціонными мѣрами.

Собственно спальныхъ вагоновъ не имѣетъ ни одна изъ дорогъ Харьковскаго района. На харьково-николаевской дорогѣ есть 4 вагона кресло-кроватьнаго типа, на 12 мѣстъ каждый. Затѣмъ спальныя приспособленія вагоновъ состоятъ въ выдвижныхъ сидѣніяхъ и подъемныхъ спинкахъ въ вагонахъ 1-го класса харьково-николаевской дороги, въ подъемныхъ спинкахъ — Роменскаго участка либаво-роменской дороги и въ выдвижныхъ сидѣніяхъ вагоновъ 1 класса курско-кіевской дороги.

Вообще пассажирскій подвижной составъ дорогъ Харьковскаго района надо признать удовлетворяющимъ своему назначенію, за исключеніемъ тѣхъ недостатковъ въ устройствѣ вагоновъ, на которые указано выше и которые наименѣе даютъ себѣ чувствовать въ вагонахъ перваго класса, нѣкоторые типы которыхъ, особенно на харьково-николаевской дорогѣ, соединяя въ себѣ всѣ удобства для пассажировъ, отличаются даже излишнею роскошью. Большинство пассажирскихъ вагоновъ на дорогахъ Харьковскаго района заграничной работы. На курско-кіевской дорогѣ вагоны Пфлюга, Лауенштейна, берлинскаго акціонернаго общества; на харьково-николаевской — Пфлюга, Рейферта, Лауенштейна, Эврарда, Лильпопъ-Рау и Сампсоньевскаго завода; на либаво-роменской — Пфлюга, Лауенштейна, Берлинскаго общества, фонъ-деръ-Ципена, Русско-балтійскаго завода.

III. Пассажи́рскіе поѣзда.

Съ 15 мая 1879 года ходятъ ежедневно: по курско-кіевской дорогѣ, въ оба конца, по 1 почтовому, 1 скорому пассажирскому и 1 товаро-пассажирскому поѣзду, всего въ день 6 пассажирскихъ поѣздовъ; по харьково-николаевской дорогѣ: на харьково-елизаветградскомъ участкѣ, въ оба конца, по 1 скорому и по 1 почтовому поѣзду; на участкахъ знаменко-николаевскомъ и сумскомъ по 1 пассажирскому, онъ же и почтовый; всего въ день 8 поѣздовъ; по либаво-роменской дорогѣ, въ оба конца, 1 сквозной почтовый поѣздъ между Либавой и Ромнами, 1 пассажирскій между Вильною и Минскомъ, по 1 товаро-пассажирскому поѣзду между Ромнами и Бахмачемъ, Либавой и Можейками, Радзиви-лишками и Калкунами; всего въ день 10 поѣздовъ.

Скорость этихъ поѣздовъ въ часъ:

	Курско-Кіевская.	Харьк.-Никол.	Либаво-Роменская.
Безъ остановокъ на станціяхъ:			
Скорыхъ	36	35	—
Пассажирскихъ	30	30—32	35
Товаро-пассажирскихъ	25	—	27
Съ остановками на станціяхъ:			
Скорыхъ	32	30	—
Пассажирскихъ	24.4	23—28	22—25.8
Товаро-пассажирскихъ	20.8	—	18—22

Курьерскихъ поѣздовъ на дорогахъ харьковскаго района вовсе нѣтъ и надобности въ нихъ повидимому не оказывается; по крайней мѣрѣ въ Подкоммисію не поступило ни одного заявленія на этотъ счетъ. Между Вильною и Минскомъ въ 1877 году ходилъ курьерскій поѣздъ, но онъ отмѣненъ, какъ ненужный.

Средній составъ пассажирскихъ поѣздовъ въ 1878 г.:

На курско-кіевской дорогѣ	13,3
„ харьково-николаевской дорогѣ	13,78
„ либаво-роменской:	
по Роменскому участку	9,42
„ Либавскому „	9,2

Скорый поѣздъ курско-кіевской дороги не имѣетъ мѣстъ 3-го класса; товаро-пассажирскій не имѣетъ 1-го класса; въ составъ остальныхъ поѣздовъ этой и другихъ дорогъ района входятъ вагоны всѣхъ трехъ классовъ.

Скорый поѣздъ курско-кіевской дороги не останавливается на станціяхъ: Дьяконово, Новоселки, Круты, Носовка, Бровары; другіе пассажирскіе поѣзда дорогъ харьковскаго района дѣлаютъ остановки на всѣхъ станціяхъ.

Ни на одной изъ дорогъ района нѣтъ регулярныхъ дополнительныхъ поѣздовъ на время усиленнаго прилива пассажировъ во время ярмарокъ и т. п.

Вышеприведенныя расписанія поѣздовъ вообще, повидимому, удовлетворяютъ публику, хотя и высказываются желанія относительно нѣкоторыхъ измѣненій, именно увеличенія числа поѣздовъ на извѣстныхъ участкахъ. Подкоммисіи сдѣланы были многочисленныя заявленія, и сло-

весныя и письменныя, о недостаточности одного поѣзда въ конецъ на участкѣ между Бахмачемъ и Минскомъ (XXII. 49. 221. 430). При преобладаніи мѣстнаго движенія часто случается, что поѣзда въ извѣстныхъ мѣстахъ переполняются пассажирами, и тѣ, которые ожидаютъ поѣзда на одной изъ промежуточныхъ станцій, за неимѣніемъ въ немъ мѣста, должны оставаться по крайней мѣрѣ на сутки; бывали случаи, что ожиданіе это продолжалось по 2 и по 3 сутокъ. Мѣстное населеніе крайне стѣснено этими неудобствами. Въ Подкомисію поступило, между прочимъ, коллективное заявленіе жителей окрестностей ст. Марына Горка, Минской губерніи, о необходимости продолжить до Бахмача слѣдованіе пассажирскаго поѣзда Вильна-Минскъ, или по крайней мѣрѣ прицѣплять на участкѣ Минскъ-Бахмачъ къ одному изъ товарныхъ поѣздовъ хотя одинъ пассажирскій вагонъ. Упомянутая станція, отъ которой идетъ почтовый трактъ на уѣздный городъ Игумень и въ сосѣдствѣ которой находятся значительно населенныя мѣстечки, отправляетъ въ теченіи года до 6 тысячъ пассажировъ, или среднимъ числомъ въ день болѣе 15 пассажировъ, для которыхъ неполученіе мѣста въ поѣздѣ тѣмъ болѣе тягостно, что поѣздъ на Минскъ и поѣздъ на Ромны оба проходятъ въ ночное время. Къ сожалѣнію, упомянутое требованіе, при данныхъ условіяхъ дороги, не можетъ быть исполнено. Управленіе либаво-роменской желѣзной дороги въ отвѣтахъ своихъ (отд. XVIII вопр. 6) упоминаетъ о заявленномъ ему желаніи публики, чтобы между Минскомъ и Гомелемъ ходилъ, кромѣ почтоваго, еще пассажирскій или товаро-

пассажирскій поѣздъ. Хотя это вполне допускается пропускною способностью дороги, такъ что такой поѣздъ, какъ дополнительный, внесенъ и въ графикъ пассажирскаго движенія дороги, но приведеніе этого въ исполненіе затрудняется недостаткомъ подвижнаго состава, именно вагоновъ 3-го класса. Что касается прицѣпки пассажирскихъ вагоновъ къ товарнымъ поѣздамъ, то такая мѣра вообще не входитъ въ практику желѣзныхъ дорогъ, въ виду неудобствъ и затрудненій, къ которымъ она могла бы подать поводъ.

Подкоммиссіи заявлено также жителями города Шавли о недостаточности одного пассажирскаго поѣзда между ст. Можейки и Кошедары, Либавскаго участка Либаво-роменской дороги. Дополнительный пассажирскій поѣздъ Можейки-Кошедары также входитъ въ графикъ либаво-роменской дороги, но отправленіе его не осуществляется по той же причинѣ, т. е. по недостатку подвижнаго состава.

Гораздо многочисленнѣе поступившія въ Подкоммиссію заявленія, указывающія на недостаточный иногда составъ поѣздовъ, особенно на случающійся на всѣхъ дорогахъ Харьковскаго района недостатокъ мѣстъ въ вагонахъ втораго, и особенно третьяго класса, заставляющій пассажировъ или брать билеты на мѣста высшихъ классовъ, или ожидать прибытія слѣдующаго поѣзда.

Этотъ упрекъ относится въ большей или меньшей степени, ко всѣмъ дорогамъ Харьковскаго района (заявленія: Конотопской Городской Управы XVIII 71, г. Руссова въ Нѣжинѣ XXII 64, Королевецкой уѣздной зем-

ской управы XI 43, Богодуховской городской управы L, 12, Зеньковской городской управы L, 63, словесныя заявленія Подкоммисіи многихъ частныхъ лицъ на разныхъ станціяхъ).

Въ части публики составилось убѣжденіе, что такой недостатокъ въ мѣстахъ низшихъ классовъ допускается желѣзнодорожнымъ начальствомъ умышленно, съ цѣлью заставлятъ пассажировъ брать мѣста высшаго класса и дороже платить за проѣздъ. Не предполагая такого неблагоприятнаго вымогательства, можно объяснить дѣло проще. Выше указано было, что въ наличномъ составѣ пассажирскихъ вагоновъ, которымъ располагаютъ дороги Харьковскаго района, число мѣстъ разныхъ классовъ не соотвѣтствуетъ пропорціональному запросу на нихъ со стороны публики. Это же несоотвѣтствіе замѣчается и въ составѣ самыхъ поѣздовъ. Такъ по харьково-николаевской дорогѣ средній составъ пассажирскаго поѣзда въ 1878 году, какъ видно изъ отчета за этотъ годъ, былъ слѣдующій:

Вагоновъ 1-го кл. и 1 и 2 кл. (mixte)	. . .	1,06
” ” ” ” 2 кл.	. . . . .	1,3
” ” ” ” 3 кл.	. . . . .	3,64
” ” ” ” арестантскихъ.	. . . . .	0,06
” ” ” ” почтовыхъ	. . . . .	0,45
” ” ” ” багажныхъ	. . . . .	0,66
” ” ” ” товарныхъ груженыхъ	. .	1,68
” ” ” ” ” порожнихъ	. .	0,82
” ” ” ” чужихъ дорогъ груженыхъ		2,59
” ” ” ” ” порожнихъ		1,52
	<hr/>	
	Всего . .	13,78

Принимая въ расчетъ среднее количество пассажирскихъ мѣстъ разныхъ классовъ, находящихся въ вагонахъ этой дороги, и допуская, что въ числѣ вагоновъ 1 кл. и 1 и 2 (mixte) находилось количество вагоновъ 1 класса, пропорціональное наличности ихъ, сравнительно съ наличнымъ числомъ вагоновъ mixte 1-го и 2-го класса, значащимся по отчету, мы получимъ въ составѣ поѣзда мѣстъ: 1 класса семнадцать, 2 класса 55,5, 3 класса 145, въ пропорціи 1 : 3,2 : 8,5; тогда какъ средній спросъ на мѣста разныхъ классовъ, какъ показываетъ число пассажировъ, перевезенныхъ въ теченіи этого года, выражается пропорціей: 1 : 15,18 : 31,7.

Росписанія поѣздовъ, какъ внутренняго, такъ и прямаго сообщенія, съ схематическимъ изображеніемъ географическаго положенія дорогъ, вывѣшены на станціяхъ. Хотя о перемѣнахъ въ этихъ росписаніяхъ по положенію и печатается въ общее свѣдѣніе, но до многихъ изъ публики эти извѣстія не доходятъ и справляться бываетъ негдѣ, такъ какъ, помимо станцій, росписанія поѣздовъ въ другихъ публичныхъ мѣстахъ не выставляются; даже многія гостинницы большихъ городовъ, какъ напр. Кіевъ, ихъ не имѣютъ. (Заявл. Полт. Губ. Зем. Упр. V, 59 Предс. Остерской Зем. Упр. XVIII, 53). Въ виду этого понятны желанія мѣстнаго населенія, чтобы росписанія поѣздовъ обязательно вывѣшивались желѣзнодорожными управленіями въ публичныхъ мѣстахъ и внѣ станцій. При менѣе монопольномъ, менѣе привилегированномъ характерѣ нашихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, это, безъ сомнѣнія, и

дѣлалось бы ими по собственному побужденію, въ видахъ своей собственной пользы.

Обращаясь къ тѣмъ порядкамъ, которыми публика должна подчиняться во время слѣдованія въ пассажирскихъ поѣздахъ и которые обезпечиваютъ за нею тѣ или другія удобства въ пути, нельзя не замѣтить, что на этотъ счетъ существуютъ на всѣхъ дорогахъ правила, согласованныя съ предписаніями Министерства, но исполненіе которыхъ не всегда бываетъ удовлетворительно.

Для дамъ и для некурящихъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, согласно постановленіямъ Министерства Путей Сообщенія, отводятся особыя отдѣленія: для дамъ въ 1 и 2 классахъ, а для некурящихъ во всѣхъ трехъ классахъ. Но весьма часто этотъ порядокъ нарушается при большомъ скопленіи пассажировъ, когда сортированіе ихъ становится неудобнымъ за недостаткомъ мѣстъ. Даже и при небольшомъ ихъ числѣ принципъ некурения легко нарушается въ подобныхъ отдѣленіяхъ по взаимному соглашенію пассажировъ, или даже при его отсутствіи; вмѣшательство поѣздной прислуги въ такихъ случаяхъ обыкновенно не приводитъ ни къ какимъ результатамъ. По этому управленіе либаво-роменской дороги (Отв. на вопр. II отд. XVIII) выражаетъ убѣжденіе въ необходимости отмѣнить правило, воспрещающее куреніе въ отдѣленіяхъ для некурящихъ, даже и въ томъ случаѣ, если на допущеніе его существуетъ полное согласіе пассажировъ, занимающихъ подобное отдѣленіе, такъ какъ правило это въ дѣйствительности никогда не соблюдается. Вмѣсто такой от-

мѣны упомянутого правила, можетъ быть, цѣлесообразнѣе было бы желать установленія извѣстнаго штрафа съ пассажировъ, не воздерживающихся отъ куренія въ отдѣленіяхъ, предназначенныхъ для некурящей публики. При этомъ само собою разумѣется, слѣдовало бы наблюдать: 1) чтобы одно изъ такихъ отдѣленій въ каждомъ классѣ вагоновъ постоянно удерживалось для публики этого рода и не замѣщалось пассажирами безъ разбора, какъ это часто допускается оберъ-кондукторами, недовольно внимательными къ своимъ обязанностямъ; для этого же необходимо, 2) чтобы составъ поѣздовъ былъ всегда достаточно великъ для правильнаго размѣщенія въ немъ пассажировъ.

Размѣщеніе пассажировъ въ вагонахъ подлежащихъ классовъ нерѣдко бываетъ крайне тѣсное. Въ вагоны 3-го класса иногда помѣщаютъ столько пассажировъ, что имъ недостаетъ мѣста для сидѣнія и нѣкоторые должны бывать стоять въ вагонѣ или на входной площадкѣ. (На тѣсоту помѣщенія пассажировъ 3-го класса, именно рабочихъ партій указываютъ заяв. Николаевской гор. упр. 265. Лубенской зем. упр. XVII. 71).

Все это объясняютъ обыкновенно недостаткомъ мѣстъ по случаю неожиданнаго прилива пассажировъ и т. д.; но бываютъ, повидимому, и другія причины тѣсноты въ вагонахъ, не зависящія отъ избытка пассажировъ. Нѣкоторые указываютъ на то, что пассажиры бываютъ иногда стѣснены большимъ числомъ ѣдущихъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, ихъ знакомыхъ, и вообще лицъ, пользующихся правомъ бесплатнаго проѣзда (X. 160). Агентамъ дороги слѣдовало бы, конечно, отводить мѣста

въ служебномъ вагонѣ или отдѣленіи. Указываютъ дальше на такіе случаи, что оберъ-кондукторы не допускаютъ публику въ извѣстные вагоны, заставляя ее тѣсниться въ остальныхъ, въ тѣхъ видахъ, чтобы сберечь свѣчи, отпускаемыя имъ на освѣщеніе тѣхъ вагоновъ (X. 193 и заявленія, сдѣланныя въ Конотопскомъ гор. упр.). Наконецъ общественное мнѣніе указываетъ еще и на другой видъ злоупотребленій со стороны оберъ-кондукторовъ, — на допущеніе ими въ поѣздъ безбилетныхъ пассажировъ за пониженную плату въ свою пользу, что дѣлается несмотря на надзоръ со стороны контролеровъ движенія.

Недостатокъ мѣстъ и тѣснота въ вагонахъ ощущается особенно въ ярмарочное время. Одинъ изъ торговцевъ, посѣщающихъ Полтавскую Ильинскую ярмарку, заявляетъ, что въ Полтавѣ въ извѣстное время ярмарки бываетъ страшная тѣснота на станціи; многіе не получаютъ билетовъ и должны возвращаться съ багажемъ въ городъ, лежащій отъ нея въ трехъ верстахъ, и притомъ ночью, такъ какъ люди торговые, окончивъ дѣла, спѣшатъ уѣхать съ ночнымъ поѣздомъ (X 149). Хотя Управленіе харьково-николаевской дороги въ своихъ отвѣтахъ (Отд. XVIII 6.26) объясняетъ, что во время ярмарокъ, и между прочимъ Ильинской въ Полтавѣ, при усиленномъ пассажирскомъ движеніи, соотвѣтственно тому увеличивается составъ пассажирскихъ поѣздовъ и къ нимъ назначаются товарные паровозы, но мѣра эта, по видимому, не вполне достигаетъ цѣли. По предъявленіи упомянутому Управленію приведеннаго заявленія оно замѣтило, что тѣснота бываетъ только въ вечернихъ

поѣздахъ, утренніе же идутъ съ почти пустыми вагонами. Но если есть требованіе именно на вечерніе поѣзда, то казалось бы и слѣдовало удовлетворить этому требованію назначеніемъ на короткое время ярмарки вечерняго, хотя бы товаро-пассажирскаго, поѣзда; указаніе же на утренніе поѣзда, признаваемые ярмарочною публикою для себя неудобными, никого удовлетворить не можетъ.

Въ скорыхъ поѣздахъ курско-кіевской дороги есть вагоны 1 и 2 класса для безпересадочнаго слѣдованія пассажировъ прямого сообщенія Москва-Кіевъ, а также особый багажный вагонъ, который ходитъ между тѣми же пунктами безъ перегрузки. На дорогахъ харьково-николаевской и либаво-роменской такихъ удобствъ пассажирамъ прямого сообщенія не предоставляется.

Пассажирскіе поѣзда дорогъ Харьковскаго района, какъ между собою, такъ и съ поѣздами сосѣднихъ дорогъ корреспондируютъ болѣе или менѣе удобно для публики, за исключеніемъ того, что пассажирамъ, прибывающимъ по либаво-роменской дорогѣ, поѣзда курско-кіевской дороги на Кіевъ приходится ожидать до $7\frac{1}{2}$ часовъ.

Съ Днѣпровскимъ пароходствомъ харьково-николаевская дорога корреспондируетъ такимъ образомъ, что приходъ и отходъ поѣздовъ въ Кременчугъ соответствуетъ прибытію и отправленію пароходовъ, за исключеніемъ парохода изъ Кіева, прибывающаго въ лѣтнее время, т. е. послѣ пониженія весенняго уровня воды въ Днѣпрѣ, позже отбытія поѣзда на Харьковъ, такъ что пассажиры, имѣющіе въ виду слѣдовать въ этомъ

направленіи, должны ожидать въ Кременчугѣ соотвѣтствующаго поѣзда около 12 часовъ.

Изъ дорогъ Харьковскаго района одна либаво-роменская состоитъ въ прямомъ международномъ сообщеніи по пассажирскому движенію.

Опрятность пассажирскихъ вагоновъ, особенно 3-го класса, не всегда бываетъ безукоризнена, что однако слѣдуетъ скорѣе отнести къ привычкамъ публики, чѣмъ ставить въ вину желѣзнымъ дорогамъ.

Есть заявленія, указывающія на неудобства, испытываемыя лицами, не принадлежащими къ низшимъ классамъ общества, но по своимъ средствамъ вынужденными ѣздить въ вагонахъ 3 класса. Высказывается желаніе, чтобы въ пассажирскихъ поѣздахъ для такихъ пассажировъ назначался особый вагонъ или отдѣленіе (XXII 289, X 138). Практически это можетъ осуществляться очень просто, если пассажиры этого разряда будутъ помѣщаемы въ отдѣленіи для некурящихъ, съ подчиненіемъ ихъ и правиламъ, установленнымъ для этихъ отдѣленій.

Наконецъ Подкоммисіи указано на одно неудобство, испытываемое пассажирами, и главнымъ образомъ 3-го класса: это—мученіе отъ жажды въ лѣтнее время въ степныхъ мѣстностяхъ. Остановки на многихъ станціяхъ такъ кратковременны, что некогда бываетъ выйти изъ вагона, чтобы напиться на станціи. Въ видѣ мѣры противъ этого рекомендуется держать воду для питья въ вагонахъ (X 138). Исполненіе подобнаго предложенія, въ лѣтнее только время, не ввело бы конечно желѣзнодорожныя управленія въ большіе расходы. На предметъ

этотъ тѣмъ болѣе слѣдуетъ обратить вниманіе, что на самыхъ станціяхъ, расположенныхъ въ степныхъ мѣстахъ, въ лѣтнее время случается недостатокъ воды для питья (заяв. Николаевской гор. упр. L, 65).

IV. Пассажирскія станціи.

Распредѣленіе станцій на протяженіи пути въ отношеніи къ удобствамъ пассажирскаго движенія вообще не вызываетъ замѣчаній. Только по либаво-роменской дорогѣ Подкоммисіи заявлены желанія мѣстныхъ населеній: а) объ устройствѣ новой станціи близъ мѣстечка *Заславль*, Минской губерніи; б) объ открытіи выдачи пассажирскихъ билетовъ и пріема багажа на полустанціяхъ *Попеляны* и *Въжина* либаво-роменской дороги во избѣжаніе необходимости для пассажировъ, ѣздящихъ съ одной полустанціи на другую, платить каждый разъ за разстояніе не между этими именно мѣстами, а между станціями, лежащими далѣе ихъ съ той и другой стороны; в) о томъ же заявлено ходатайство мѣстныхъ жителей относительно полустанцій *Омолье* и *Вельта* (XXII 275, 321, 343).

Пассажирскія станціи желѣзныхъ дорогъ Харьковскаго района, въ смыслѣ удобствъ, которыя находятъ на нихъ пассажиры при остановкахъ или въ ожиданіи отправленія поѣздовъ, далеко не всѣ одинаково удовлетворяютъ своему назначенію. Размѣры многихъ изъ нихъ, рассчитанные первоначально на болѣе скромную потребность въ пассажирскихъ помѣщеніяхъ, съ усиленіемъ значенія этихъ станцій оказываются недостаточными.

По курско-кіевской дорогѣ требуетъ немедленнаго и притомъ значительнаго расширенія ст. Ворожба. Эта станція лежитъ въ мѣстности, которая всегда отличалась бойкимъ пассажирскимъ движеніемъ; съ открытіемъ же Сумскаго участка харьково-николаевской дороги, сдѣлавшись узловою станціей, она получила первостепенное значеніе. Затѣмъ необходимо расширеніе станціи Бахмачъ, тоже узловой въ отношеніи къ либаво-роменской дорогѣ.

На либаво-роменской дорогѣ въ послѣднее время значительно расширены станціи Минскъ и Бахмачъ. Неотлагательнаго расширенія требуютъ помѣщенія ст. Березина, гдѣ одна небольшая комната служитъ заломъ для пассажировъ трехъ классовъ; помѣщеніе до того тѣсно, что многіе пассажиры, избѣгая этой тѣсноты, предпочитаютъ садиться на болѣе отдаленной отъ города ст. Бобруйскъ. На ст. Можейки въ послѣднее время расширенъ залъ 1 и 2 класса, но помѣщеніе 3 класса, какъ и багажное отдѣленіе, крайне тѣсны для узловой станціи. Помѣщеніе для пассажировъ 3-го класса на станціи Радзивилишки, также узловой, тоже тѣсно и требуетъ расширенія.

На харьково-николаевской желѣзной дорогѣ особаго вниманія въ этомъ отношеніи заслуживаетъ ст. Люботинъ, узловая между линіями сумской и харьково-елизаветградской. Лежа на пути слѣдованія рабочихъ партій изъ центральныхъ губерній, курской и орловской, на югъ Россіи и обратно, а также многочисленныхъ богомольцевъ, направляющихся съ юга Россіи въ Кіевъ, принимая и отправляя ежегодно до 86¹/₂ тысячъ пас-

сажировъ 3 класса, эта станція помѣщенія для названныхъ пассажировъ, можно сказать, вовсе не имѣетъ, если не считать таковымъ проходную съ 3-мя дверями комнату, площадью въ 3 — 4 кв. сажень, $\frac{1}{3}$ которой часть занята прилавкомъ буфета. Столь же ничтожно на этой станціи помѣщеніе багажнаго отдѣленія. До осени прошлаго 1879 года не существовало вовсе помѣщенія для пассажировъ на станціи Новая Баварія, которая принимаетъ и отправляетъ ежегодно 9—10 тысячъ пассажировъ, большею частью въ лѣтніе мѣсяцы, когда многіе жители Харькова перебираются на дачи въ окрестности этой станціи, либо пріѣзжаютъ сюда для загородныхъ прогулокъ. Только въ самое послѣднее время приступлено къ возведенію новаго дома для этой станціи. Весьма непривлекательный видъ имѣетъ ст. Кочубеевка, гдѣ пассажиры всѣхъ классовъ должны тѣсниться въ одной небольшой комнатѣ. Такъ же тѣсны ст. Искровка и Божковъ. Между тѣмъ степная мѣстность между Искровкой и Кочубеевкой, какъ замѣчено, чаще другихъ мѣстностей на протяженіи отъ Харькова до Полтавы подвергается снѣжнымъ заносамъ, а именно въ такихъ пунктахъ желательно бы видѣть станціи, способныя давать сколько нибудь удобный пріютъ пассажирамъ, задерживаемымъ въ пути непогодой. Полтавское уѣздное земство постановило ходатайствовать о расширеніи и о лучшемъ меблированіи этихъ станцій (V 150). На ст. Искровка и Кочубеевка уже строятся новые жилые дома для служащихъ и надо надѣяться, что пассажирскія помѣщенія этихъ станцій будутъ расширены въ непродолжительномъ времени. Затѣмъ ст. Бѣлополье по раз-

мѣрамъ пассажирскихъ помѣщеній вовсе не соотвѣтствуетъ бывающему здѣсь скопленію пассажировъ и требуетъ значительнаго расширенія. То же самое слѣдуетъ сказать о станціяхъ: Водяная, Рыжовъ, Гановка и Знаменка, въ которой сдѣланы впрочемъ въ послѣднее время значительныя улучшенія.

Поѣзда останавливаются на станціяхъ, подходя къ платформамъ, вообще удобно устроеннымъ, хотя онѣ не вездѣ достаточно длинны, чтобы дать мѣсто для подъѣзда всѣхъ вагоновъ длиннаго поѣзда. Только на ст. Бахмачь курско-кіевской дороги передаточный поѣздъ либаво-роменской дороги вовсе не подходитъ къ пассажирской платформѣ, а останавливается противъ нея на заднихъ путяхъ и пассажиры должны переходить на станцію черезъ рельсы, направляясь къ краю платформы, чтобы подняться на нее по лѣстницѣ. Этотъ длинный переходъ въ дурную погоду, при гололедицѣ, крайне тягостенъ и небезопасенъ для людей слабыхъ и больныхъ. Тѣмъ, кому приходится совершать это путешествіе, невольно приходитъ на мысль, отчего и здѣсь не устроено такъ же, какъ это недавно сдѣлано въ Ворожбѣ, гдѣ почтовый путь Сумской дороги, пересѣкая всѣ пути Ворожбянской станціи, подводитъ пассажирскіе поѣзда къ самому перрону.

Пассажирскія помѣщенія на станціяхъ снабжены буфетами или ресторанами, смотря по степени значительности станціи и продолжительности положенныхъ на ней остановокъ поѣздовъ. То или другое имѣется почти на всѣхъ станціяхъ курско-кіевской и Сумскаго участка харьково-николаевской, на большей части станцій ос-

тальныхъ участковъ послѣдней дороги и на многихъ (болѣе $\frac{1}{3}$ всего числа) станціяхъ либаво-роменской. Учрежденія эти, почти безъ исключенія, стоятъ въ кулинарномъ отношеніи ниже критики въ глазахъ людей съ избалованнымъ вкусомъ; но масса публики въ нихъ нуждается и желѣзнодорожныя управленія поощряютъ содержателей возможнымъ уменьшеніемъ арендной платы (есть платящіе не болѣе 10 руб. въ годъ); на нѣкоторыхъ же станціяхъ харьково-николаевской и либаво-роменской дороги буфеты вовсе освобождаются отъ арендной платы. Поощреніе это необходимо въ виду тѣхъ трудностей, съ которыми приходится бороться подобнымъ предпринимателямъ, при крайне ограниченномъ сбытѣ на станціяхъ съ короткими остановками поѣздовъ и при затрудненіяхъ въ пріобрѣтеніи свѣжихъ припасовъ въ мѣстностяхъ, удаленныхъ отъ большихъ центровъ населенія. (На курско-кіевской дорогѣ особый частный маркитантъ изъ Нѣжина регулярно развозитъ жизненные припасы по станціямъ всей линіи, снабжая ими и всѣхъ служащихъ на желѣзной дорогѣ, съ предоставленіемъ имъ извѣстнаго, гарантированнаго управленіемъ, кредита). Между тѣмъ именно въ глухихъ, малонаселенныхъ мѣстностяхъ, подобныя учрежденія могутъ приносить огромную пользу въ случаѣ остановокъ поѣздовъ при снѣжныхъ заносахъ. Независимо отъ этого, на уединенныхъ станціяхъ буфеты приносятъ пользу тѣмъ, что содержатели ихъ даютъ столъ несемейнымъ служащимъ, которые безъ этого терпятъ иногда большія затрудненія въ своемъ продовольствіи.

На болѣе значительныхъ станціяхъ вездѣ устроены

дамскія комнаты, на сумскомъ же участкѣ онѣ особенно часто встрѣчаются на станціяхъ. Надо желать, чтобы остальные дороги послѣдовали этому примѣру.

Мужскія уборныя составляютъ вообще рѣдкое явленіе на станціяхъ нашихъ дорогъ.

Въ мѣстностяхъ глухихъ, малонаселенныхъ, при дурныхъ дорогахъ, въ осеннюю или зимнюю непогоду пассажирамъ невозможно избѣгать необходимости прибывать на станціи иногда задолго до отправленія поѣздовъ, и искать въ нихъ пріюта въ ночное время. По этому нельзя согласиться съ мнѣніемъ управленія курско-кіевской дороги, (отв. упр. к.-к. дор. отд. XVIII в. 39), что въ постановленіи Министерства Путей Сообщенія 31 мая 1873 года слѣдуетъ отмѣнить § 2 п. б, которымъ дозволяется пассажирамъ, опоздавшимъ къ поѣзду, оставаться на станціи до прибытія слѣдующаго поѣзда, т. е. на цѣлыя сутки. Никто безъ надобности не будетъ сидѣть на станціи. Отмѣна же упомянутаго правила подала бы поводъ къ произволу и притѣсненіямъ пассажировъ со стороны станціоннаго начальства. Поводы къ неудовольствіямъ пассажировъ по этому предмету встрѣчаются уже и теперь, судя по жалобамъ, заносимымъ въ жалобныя книги на станціяхъ. Станціонныя начальства весьма естественно имѣютъ наклонность сокращать до minimum'a срокъ пребыванія пассажировъ на станціяхъ. Желательно, чтобы установлены были на этотъ счетъ правила, болѣе точныя и болѣе согласныя съ условіями нашей жизни.

V. Выдача пассажирских билетовъ, пріемъ и выдача багажа.

Желѣзныя дороги Харьковскаго района въ отношеніи къ условіямъ перевозки пассажировъ и грузовъ руководствуются правилами, отдѣльными для каждой изъ нихъ. Изъ числа этихъ правилъ только „Временныя правила о перевозкѣ по харьково-николаевской желѣзной дорогѣ пассажировъ, товаровъ и прочихъ предметовъ“ утверждены Министерствомъ Путей Сообщенія въ 1875 году на срокъ, который впрочемъ продолжается до настоящаго времени; правила остальныхъ дорогъ не имѣютъ никакой правительственной санкціи. Эти правила въ глазахъ низшей публики представляются результатомъ корыстнаго произвола желѣзнодорожныхъ обществъ, а органы судебной власти очень часто не признаютъ за ними никакого юридическаго значенія, хотя они и являются единственнымъ формальнымъ выраженіемъ условій сдѣлки, въ которую вступаетъ съ желѣзнодорожною администраціей лицо, покупающее билетъ на проѣздъ или ввѣряющее дорогѣ свое имущество для перевозки. Отсюда то недовѣріе, съ которымъ публика относится даже къ самымъ справедливымъ требованіямъ желѣзнодорожныхъ администрацій, вызываемыхъ и существомъ самаго дѣла, и условіями безопасности лицъ и имущества, имъ ввѣряемаго. Недовѣріе это находитъ себѣ подтвержденіе въ недостаточности узаконеній, опредѣляющихъ отвѣтственность желѣзнодорожныхъ управленій предъ публикой и въ являющихся естественнымъ

слѣдствіемъ того безпорядкахъ и злоупотребленіяхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Общественное мнѣніе давно уже высказалось за неотлагательную необходимость законодательныхъ мѣръ, которыя урегулировали бы эти отношенія. Необходимо, чтобъ условія перевозки пассажировъ и товаровъ по желѣзнымъ дорогамъ, одинаковыя для цѣлой Россіи, утверждены были законодательною властью.

Обращаясь къ порядкамъ, существующимъ въ этомъ отношеніи на желѣзныхъ дорогахъ Харьковскаго района, Подкоммисія считаетъ долгомъ указать на нѣкоторыя стороны этого дѣла, которыя наиболѣе подають поводъ къ неудовольствіямъ публики и заставляютъ желать улучшеній.

Выдача билетовъ должна начинаться, по правиламъ, на главныхъ станціяхъ за 1 часъ до отхода поѣзда на курско-кіевской и либаво-роменской и за 1¹/₂ ч. на харьково-николаевской; на прочихъ: за ¹/₂ часа на курско-кіевской и либаво-роменской и за 1 часъ на харьково-николаевской. Она должна прекращаться: на курско-кіевской за 5 минутъ до отхода поѣзда съ концевыхъ и за 10 минутъ съ промежуточныхъ станцій; на либаво-роменской — за 10 мин. для пассажировъ, ѣдущихъ съ багажемъ и за 5 мин. для прочихъ. Сроки эти однако не всегда соблюдаются. Кассы отпираютъ иногда такъ поздно, что пассажиры не успѣваютъ взять билеты и сдать багажъ до отхода поѣзда (заяв. предсѣд. Остер. уѣздн. земск. упр. XVII 37, Конотопскихъ жителей, г. Руссова въ Нѣжинѣ. XXII 63, X 238, николаевскаго гор. упр. L 63). Причины тому слѣдуетъ искать,

между прочимъ, въ томъ обстоятельствѣ, что только на немногихъ станціяхъ имѣются отдѣльные билетные кассиры (на курско-кіевск. дорогѣ, при значительномъ пассажирскомъ движеніи, $\frac{4}{5}$ станцій ихъ не имѣютъ).

Въ продажѣ билетовъ прямого сообщенія нерѣдко отказываютъ на станціяхъ курско-кіевской дороги подъ тѣмъ предлогомъ, что они еще не получены (заявленіе сдѣлано жителями Конотопа). По харьково-николаевской дорогѣ отказъ въ продажѣ билетовъ 3-го класса замѣченъ былъ Подкоммисіей на ст. Харьковъ въ іюль 1879 года; на станціи Сумы, при проѣздѣ Подкоммисіи чрезъ эту станцію въ маѣ и октябрѣ того же года, въ оба раза не было въ продажѣ билетовъ прямого сообщенія Сумы-Курскъ по курско-кіевской дорогѣ, на что заявлена жалоба со стороны присутствовавшихъ на станціи пассажировъ. Въ жалобной книгѣ ст. Харьковъ записано однимъ изъ пассажировъ, что не было выдачи билетовъ 2 класса на Богодуховъ. Въ рѣшеніи по этой жалобѣ управленіе харьково-николаевской дороги объясняетъ, что недостатокъ билетовъ 2 класса произошелъ вслѣдствіе замедленія въ высылкѣ билетовъ изъ Правленія Общества. Такія замедленія однакоже невыгодны для пассажировъ и вредны для интересовъ самой дороги.

Во время пути по правиламъ всѣхъ дорогъ харьковскаго района, пассажиру предоставляется перемѣнить билетъ низшаго класса на билетъ высшаго или съ доплатою разности въ цѣнѣ деньгами (либ.-ром. дор.), или подъ условіемъ приобрѣтенія имъ 1 дополнительнаго билета 3-го класса при переходѣ изъ 2-го класса въ 1-й или изъ 3 во 2-й и 1 дополнительнаго билета 2 класса

при переходѣ изъ 3-го въ 1-й (к.-к. и х.-н. дороги). Этотъ расчетъ подаютъ поводъ къ неудовольствіямъ со стороны пассажировъ, потому что онъ не соотвѣтствуетъ дѣйствующему тарифу. Цѣнность билета 3-го класса и билета 2-го класса составляетъ вмѣстѣ, считая на версту, $1\frac{1}{4} + 2\frac{1}{4} = 3\frac{1}{2}$ коп., вмѣсто 3 коп. по тарифу. Точно такимъ же образомъ доплата за дополнительный билетъ 3-го класса при переходѣ изъ этого класса во 2-й, увеличиваетъ размѣръ платы за послѣдній, считывая на версту, на $\frac{1}{4}$ коп., противъ тарифа. Требованіе такой переплаты не находитъ себѣ другаго оправданія, кромѣ упрощенія расчета: но для пассажира она является несправедливымъ налогомъ на право свободно измѣнять свое рѣшеніе относительно выбора класса вагона, не нанося при этомъ никакого ущерба желѣзнодорожному предпріятію.

Если пассажиръ съ билетомъ низшаго класса самовольно перешелъ въ вагонъ высшаго класса, то съ него взыскивается дополнительная плата въ размѣрѣ полной цѣны занимаемаго имъ мѣста за все разстояніе отъ станціи, гдѣ ему былъ выданъ билетъ, если эта станція находится въ предѣлахъ того контрольнаго участка, гдѣ обнаруженъ самовольный переходъ, или отъ конечной станціи участка, если станція, гдѣ выданъ билетъ, находится внѣ предѣла того участка, на которую пассажиръ ѣдетъ. Такими правилами руководствуется либаво-роменская дорога. На курско-кіевской дорогѣ съ пассажира въ такомъ случаѣ взыскивается двойная плата по такому же расчету. По правиламъ харьково-николаевской дороги пассажиръ въ этомъ случаѣ немедленно пе-

ремѣщается въ вагонъ соотвѣтствующаго его билету класса; если же и за тѣмъ, при слѣдующемъ осмотрѣ билетовъ, онъ окажется вновь въ вагонѣ высшаго класса, то съ него взыскивается добавочная цѣна билета того класса, въ которомъ онъ оказался ѣдущимъ, считая разстояніе отъ той станціи, на которой взятъ билетъ, и затѣмъ ему предоставляется слѣдовать въ вагонѣ того класса, по которому взята съ него добавочная плата. Правилами харьково-николаевской дороги пассажиръ избавляется такимъ образомъ отъ штрафа въ случаѣ занятія несоотвѣтствующаго билету его мѣста по недоразумѣнію, тогда какъ въ вышеприведенныхъ правилахъ другихъ дорогъ случаи недоразумѣнія вовсе не предусматрѣны.

По правиламъ курско-кіевской и либаво-роменской дорогъ пассажиръ, оказавшійся во время пути вовсе безъ билета, подвергается взысканію двойной платы за все разстояніе отъ первой станціи подлежащаго контрольнаго участка до станціи, гдѣ неимѣніе билета обнаружено; по правиламъ же харьково-николаевской дороги двойная плата взыскивается съ него только за разстояніе между тою станціей, съ которой неимѣніе билета открыто, до первой за тою станціи. Огражденіе какъ казны отъ потери государственнаго сбора, такъ и самой дороги отъ убытковъ, требуетъ конечно возложенія отвѣтственности на тѣхъ пассажировъ, которые намѣренно уклоняются отъ платы за мѣста въ вагонахъ; а такихъ бываетъ немало, особенно въ мѣстностяхъ съ еврейскимъ населеніемъ; они прибѣгаютъ къ всевозможнымъ ухищреніямъ, чтобы избѣжать платы за мѣста: при обходѣ вагона оберъ-кондукторомъ или повѣркѣ пассажирскихъ билетовъ контроле-

ромъ, они часто прячутся подъ лавки, въ клозетахъ, даже на крышахъ вагоновъ; берутъ билеты не на все разстояніе, на которое ѣдутъ, а только отъ станціи до станціи, считывая воспользоваться каждымъ случаемъ, который можетъ представиться, чтобъ обмануть надзоръ и проѣхать хоть одну станцію безъ билета. Но помимо такихъ лицъ могутъ быть, и дѣйствительно бываютъ, пассажиры, которые оказываются безбилетными потому только, что опоздали на поѣздъ и не успѣли купить билета. Такихъ пассажировъ не слѣдуетъ подвергать штрафамъ наравнѣ съ намѣренно уклоняющимися отъ платежа за билетъ: это не только несправедливо, но и оскорбительно въ отношеніи къ нимъ. Слѣдовало бы ввести правило, что каждый пассажиръ, не успѣвшій взять билета, долженъ при входѣ въ вагонъ тотчасъ заявить оберъ-кондуктору о томъ, что не имѣетъ билета и что обязывается уплатить деньги на первой затѣмъ станціи; въ удостовѣреніе того, что такое заявленіе имъ сдѣлано, онъ получаетъ отъ оберъ-кондуктора контръ-марку съ означеніемъ станціи, гдѣ пассажиръ вошелъ въ вагонъ. Если онъ на первой же затѣмъ станціи билета не купилъ, то кондукторъ обязанъ поступить съ нимъ, какъ съ лицомъ, уклоняющимся отъ платежа за мѣсто.

Пассажиръ, проѣхавшій часть пути безъ билета и отказывающійся уплатить за это, на основаніи правилъ дорогъ, удаляется изъ поѣзда, о чемъ и составляется актъ съ участіемъ агента желѣзно-дорожной полиціи. Актъ этотъ остается однакоже одной формальностью, потому что пассажиръ можетъ дать невѣрное показаніе о своей личности и о мѣстѣ жительства и взыскать съ него

что нибудь на основаніи этого акта невозможно. Это опять одна изъ слабыхъ сторонъ желѣзнодорожнаго законодательства, отъ которой интересы казны страдаютъ столько же, сколько и интересы желѣзнодорожныхъ обществъ.

Въ положеніи безбилетныхъ оказываются иногда пассажиры, проспавшіе свою станцію и завозимые часто далѣе мѣста назначенія. Виновнымъ здѣсь является оберъ-кондукторъ, не разбудившій пассажира во время; чаще всего эти случаи бывають тогда, если оберъ-кондукторъ не ходитъ по вагонамъ, не слѣдитъ за тѣмъ, на какихъ станціяхъ должны вставать пассажиры, не отбираетъ отъ нихъ своевременно билетовъ. Судя по рѣшеніямъ желѣзнодорожныхъ управленій на жалобы пассажировъ, не разбуженныхъ во-время, записанныя въ жалобныхъ книгахъ, виновные кондукторы подвергаются административнымъ взысканіямъ, но не видно, чтобы пассажиръ, завезенный туда, куда ему не нужно, потерявшій время, введенный въ излишній расходъ, получилъ за это какое либо вознагражденіе.

Случаи завоза багажа бывають нерѣдко, и на розыски его уходятъ цѣлыя недѣли. Послѣ 4-хъ недѣль онъ считается пропавшимъ и получателю выдается вознагражденіе, по правиламъ, не свыше 1 р. за пудъ на курско-кіевской и либаво-роменской дорогахъ и 2 р. на харько-николаевской. За несвоевременную выдачу багажа при завозахъ его получатель въ правѣ искать вознагражденія только на общемъ основаніи, т. е. въ размѣрѣ $\frac{1}{10}$ части провозной платы за каждыя просроченныя сутки, не свыше однакоже полной стоимости провоза; между тѣмъ не получившій багажъ во-время мо-

жетъ терпѣть иногда большіе стѣсненія и убытки; люди служащіе черезъ это лишаются иногда возможности исполнять возложенныя на нихъ порученія, какъ это видно изъ заявленій, занесенныхъ въ станціонныя жалобныя книги. За пропавшій товаръ большой скорости выдается вознагражденіе на общемъ основаніи (не свыше 5 р. за пудъ) даже и въ томъ случаѣ, когда онъ идетъ при пассажирѣ, какъ багажъ.

Размѣръ вознагражденія за утраченный багажъ или товаръ весьма часто далеко не покрываетъ дѣйствительныхъ потерь отправителей. Желаящимъ имѣть право на большее вознагражденіе предоставляется прибѣгнуть къ страхованію. Операція эта идетъ крайне вяло на нашихъ дорогахъ. Въ сложности трехъ лѣтъ (76-78) страхованіе багажа и товаровъ давало ежегодно на курско-кіевской дорогѣ 955 руб., на роменскомъ участкѣ 568 р., на либавскомъ — 386 р.; на харьково-николаевской дорогѣ: страхованіе багажа 129 р., товаровъ 486 р.

Причины такого слабаго развитія страхованія на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, по отзывамъ отправителей багажа и товаровъ, заключаются: 1) Въ нѣкоторыхъ формальностяхъ, неизбѣжныхъ впрочемъ въ дѣлахъ этого рода. Сюда относятся: условіе заблаговременнаго предъявленія грузовъ, назначаемыхъ къ страхованію; для особенно цѣнныхъ грузовъ представленіе описей; необходимость вскрывать грузъ для осмотра, если бы этого потребовалъ агентъ, принимающій его къ страхованію; требованіе прочной упаковки (на этотъ счетъ всегда возможны споры и пререканія), наложеніе пломбъ или печатей.

2) У многихъ отправителей нѣтъ полной увѣренности въ томъ, что вознагражденіе, въ случаѣ пропажи застрахованнаго багажа или груза, будетъ скорое и полное. Что это опасеніе не вполнѣ безосновательно, доказываетъ, между прочимъ, слѣдующій случай на харьково-николаевской дорогѣ. Въ концѣ декабря 1878 г. на ст. Харьковъ полученъ былъ съ фастовской дороги грузъ сукна, застрахованный въ 1.200 р. Хотя пломбы вагона были цѣлы, но одна кипа сукна оказалась разбитою съ похищеніемъ изъ нея 6 штукъ сукна на сумму 587 р. Грузъ получателемъ принять не былъ и было предъявлено требованіе о вознагражденіи. Послѣдствіемъ этого была переписка и пререканія двухъ дорогъ по поводу неточности акта, составленнаго 30 декабря 1878 года по освидѣтельствованіи груза на ст. Харьковъ (въ актѣ онъ названъ холстомъ). Переписка не пришла къ концу и въ декабрѣ 1879 года, а товарохозяинъ цѣлый годъ оставался и безъ товара, и безъ вознагражденія за него.

3) Сила страхованія теряется, если застрахованный грузъ не взятъ со станціи назначенія въ теченіи определеннаго срока послѣ его прибытія (7 дней по конвенціи дорогъ III группы и 48 часовъ по правиламъ либаво-роменской дороги); пропустить же этотъ срокъ грузохозяину весьма легко въ виду того, что грузы приходятъ не всегда аккуратно и о прибытіи ихъ получатели никогда не извѣщаются.

По вопросу о томъ, слѣдуетъ-ли признать нужными какія либо измѣненія въ дѣйствующихъ на желѣзныхъ дорогахъ правилахъ страхованія багажа и товаровъ, и какія именно, Подкоммисія пришла къ убѣж-

денію, что дѣло это должно быть поставлено на совершенно иныхъ основаніяхъ. Случайности, отъ которыхъ терпятъ грузы, можно подвести подъ двѣ категоріи. Устраненіе однихъ (кража, подмочка, поврежденіе при нагрузкѣ и выгрузкѣ, ломка отъ неправильной погрузки въ вагонѣ, порча отъ дурнаго помѣщенія въ пакгаузахъ и т. д.) находится совершенно во власти желѣзнодорожныхъ управленій; сюда же слѣдуетъ отнести гибель и порчу грузовъ при крушеніяхъ поѣздовъ и другихъ такъ называемыхъ желѣзнодорожныхъ происшествіяхъ, бывающихъ всегда послѣдствіемъ неправильныхъ распоряженій агентовъ дороги, слабаго надзора за состояніемъ пути и т. д. Справедливость требуетъ, чтобы во всѣхъ этихъ случаяхъ отвѣтственность предъ пострадавшими грузохозяевами лежала на обществахъ желѣзныхъ дорогъ въ полной стоимости утраченныхъ или поврежденныхъ грузовъ, безъ ограниченія этой отвѣтственности какими либо предѣльными суммами, такъ какъ такія ограниченія совершенно несогласны ни съ духомъ дѣйствующаго законодательства, ни съ укоренившимися у насъ обычаями и взглядами на отвѣтственность въ дѣлахъ, касающихся чужой собственности. Общественное мнѣніе совершенно основательно видитъ въ этой ограниченной отвѣтственности желѣзнодорожныхъ предпріятій одинъ изъ главныхъ источниковъ тѣхъ безобразій, которыми наши желѣзныя дороги пріобрѣли себѣ такую печальную извѣстность. Затѣмъ страхованіе можетъ относиться только къ другой категоріи случайностей, не зависящихъ отъ вліянія желѣзнодорожныхъ дѣятелей (дѣйствіе непреодолимой силы

природы, пожары отъ причинъ случайныхъ и т. д.) Такъ какъ случаи гибели грузовъ, ввѣряемыхъ желѣзнымъ дорогамъ, отъ причинъ этого рода крайне рѣдки, то и страховой процентъ долженъ быть значительно пониженъ. Желательно также, чтобы страховая операція, требующая большой внимательности и аккуратности, велась особыми агентами самой-ли желѣзной дороги, или, еще лучше, независимаго отъ нея предпріятія, и притомъ съ возможнымъ сокращеніемъ тѣхъ формальностей, которыя до сихъ поръ тормозили развитіе этого дѣла.

VI. Тарифъ.

На дорогахъ харьковскаго района принять пассажирскій тарифъ, утвержденный для Главнаго общества желѣзныхъ дорогъ, и притомъ въ максимальныхъ его цифрахъ. Пониженія дѣлаются только въ видѣ исключеній. На либаво-роменской дорогѣ льготные билеты выдавались членамъ съѣздовъ лѣсоводовъ, сельскихъ хозяевъ, археологическаго; воспитанники техническихъ училищъ пользуются скидкой 75%. Правленіе курско-кіевской дороги разрѣшаетъ воспитанникамъ разныхъ учебныхъ заведеній, по ходатайству ихъ начальства, скидку въ 50%. На харьково-николаевской дорогѣ воспитанники техническихъ училищъ пользуются бесплатными билетами; по ходатайству разныхъ учреждений и обществъ для членовъ ихъ дѣлалась скидка пассажирской провозной платы до 50%.

Даровыми билетами на срокъ и разовыми пользуются

на дорогахъ района главнымъ образомъ агенты дорогъ и ихъ семейства, подрядчики и ихъ рабочіе, лица, принадлежащія къ судебному и полицейскому вѣдомствамъ и т. д. Число такихъ билетовъ въ теченіе года доходитъ до значительной цифры. Такъ въ 1879 г. по либаво-роменской дорогѣ выдано было даровыхъ билетовъ разныхъ классовъ: годовыхъ 949, мѣсячныхъ (на 1—4 м.) 38, разовыхъ 52,200; по харьково-николаевской дорогѣ — годовыхъ 722, разовыхъ 10,911.

Въ годовыхъ отчетахъ правленій обществъ число пассажировъ, перевезенныхъ бесплатно, обыкновенно не показывается; между тѣмъ перевозка ихъ составляетъ немалую долю работы подвижнаго состава. Для полноты расчетовъ слѣдовало-бы таксировать эту перевозку и вводить соотвѣтствующія цифры въ приходъ и расходъ дороги; цифры эти не малы: здѣсь дѣло идетъ о десяткахъ тысячъ рублей. При существованіи государственнаго налога по пассажирскому движенію необходимо урегулировать эту бесплатную перевозку и подчинить ее строгой отчетности, что было бы далеко не лишнимъ въ виду возможныхъ злоупотребленій въ этомъ дѣлѣ.

Существенное значеніе для дорогъ харьковскаго района имѣетъ вопросъ о пониженіи провозной платы для пассажировъ 3-го класса. Дороги курско-кіевская и харьково-николаевская лежатъ на пути сельскихъ рабочихъ, ежегодно совершающихъ движенія изъ губерній Орловской, Курской, Черниговской, Полтавской и частью Харьковской на югъ Россіи, по направленію къ Ростову, Севастополю, Николаеву и Одессѣ. Движеніе

это совершается въ нѣсколько пріемовъ: въ мартѣ—апрѣлѣ направляются на югъ тѣ рабочіе, которые нанимаются на сроки до 1-го октября или 14 ноября, въ маѣ—тѣ, которые спѣшатъ на югъ къ уборкѣ сѣна; обратное движеніе начинается въ концѣ іюня возвращеніемъ тѣхъ рабочихъ которые имѣютъ въ виду поспѣть къ полевымъ работамъ у себя дома, и дѣлается особенно замѣтнымъ около 1-го октября и въ первой половинѣ ноября. Статистика этого движенія мало разработана, что составляетъ важный пробѣлъ, такъ какъ самое движеніе составляетъ весьма крупное явленіе въ экономической жизни нашего сельскаго населенія.

Хотя въ казначействахъ и имѣются точныя свѣдѣнія о числѣ проданныхъ бланковъ на паспорта и билеты, но остается неизвѣстнымъ, какое число лицъ, взявшихъ эти виды, остается въ предѣлахъ губерніи, и сколько изъ нихъ отправляется въ дальніе отхожіе промыслы. Изъ весьма подробныхъ свѣдѣній по этому предмету, доставленныхъ въ Подкомисію отъ полтавской контрольной палаты за 13 лѣтъ (1866—1878), оказывается, что въ теченіе этого времени число проданныхъ бланковъ по губерніи увеличилось съ 22,454 (въ 1866 г.) до 107,806 (1876) и затѣмъ уменьшилось нѣсколько къ 1878 г. (106,986; 2) что съ 1876 года особенно увеличилась выдача краткосрочныхъ видовъ (менѣе полугодичнаго срока), число которыхъ съ 22,364 въ 1875 году разомъ поднялось до 72,828 въ 1876 г., а въ слѣдующемъ составляло уже 78,858; 3) что наибольшее число паспортовъ и билетовъ выдано въ уѣздахъ Золо-

тоношскомъ (16,719), Кременчугскомъ (13,477) и Роменскомъ (12,457), а наименьшее — въ Лубенскомъ (1,880) и Константиноградскомъ (1,344). Во всякомъ случаѣ масса періодически двигающагося сельско-рабочаго населенія весьма велика и могла-бы дать значительную работу желѣзнымъ дорогамъ. Къ сожалѣнію только небольшая доля рабочихъ пользуется желѣзными путями, и то больше на возвратномъ пути, при хорошихъ заработкахъ; большинство же ихъ предпочитаетъ идти пѣшкомъ, теряя на эти длинные переходы и время, и силы, ради того только, чтобы сберечь провозную плату, которой очень часто и заплатить бываетъ нечѣмъ. Замѣчательно, что на желѣзныхъ дорогахъ почти не ощущается это движеніе, такъ какъ оно не выражается особенно выдающимся періодическимъ увеличеніемъ числа пассажировъ 3-го класса въ мѣсяцы, ему соответствующіе. Такъ на курско-кіевской дорогѣ среднее число пассажировъ 3-го класса (не считая дѣтей) въ мѣсяцъ въ 1878 году было 31,459; оно увеличивалось въ апрѣлѣ (35,036), маѣ (36,850), іюнѣ (35,484), въ августѣ достигло максимум'а (38,602, т. е. на 22,7% выше средняго), въ сентябрѣ (34,289), октябрѣ (32,676), въ ноябрѣ равнялось почти средней цифрѣ и затѣмъ упало до минимум'а въ январѣ и февралѣ (23,221 и 23,287). Но почти совершенно такимъ же порядкомъ измѣнялось по мѣсяцамъ и число пассажировъ другихъ классовъ. Среднее мѣсячное число пассажировъ 2-го класса (7,195) тоже увеличивалось лѣтомъ, начиная съ апрѣля, достигло максимум'а въ августѣ (9,478, т. е. 31,7% болѣе средняго), и затѣмъ падало, начиная съ

сентября, имѣя два *minimum*'а — въ ноябрѣ и мартѣ (5,861 и 5,521).

По харьковско-николаевской дорогѣ среднее число пассажировъ 3-го класса въ мѣсяцъ было въ 1878 году 58,140; выше средняго оно поднялось въ апрѣлѣ (60,036), въ маѣ (58,898, т. е. почти равнялось среднему), въ іюнѣ (64,569), достигло *maximum*'а въ іюлѣ (72,330, т. е. на 24,4% выше средняго), въ августѣ (70,275), въ октябрѣ (68,941), въ ноябрѣ (62,669), въ декабрѣ (62,354) и затѣмъ упало до *minimum*'а въ январѣ (36,089) и февралѣ (36,694). Числа эти тоже не даютъ возможности сдѣлать какіе-либо выводы, такъ какъ увеличеніе по мѣсяцамъ числа пассажировъ 3-го класса не вполне совпадаетъ съ сроками движенія рабочихъ на югѣ и обратно. Кромѣ того и здѣсь мѣсячныя колебанія числа пассажировъ 3 класса тоже совершенно соотвѣтствуютъ колебанію числа пассажировъ другихъ классовъ. Средняя мѣсячная цифра пассажировъ 2 класса (9,464) увеличивалась въ апрѣлѣ (11,544), маѣ (9,663, т. е. почти равнялась средней), въ іюнѣ (11,116), достигла *maximum*'а въ іюлѣ (13,365, т. е. поднялась на 41,2%), въ августѣ (10,574), октябрѣ (9,815), и затѣмъ упала до *minimum*'а въ февралѣ и мартѣ (6,764 и 6,616). Подобныя колебанія представляютъ и мѣсячныя цифры пассажировъ 1 класса, имѣя тоже свой *maximum* въ іюлѣ и *minimum* въ февралѣ и мартѣ.

На либаво-роменской дорогѣ движеніе рабочихъ вообще слабо. Крестьяне сѣверныхъ уѣздовъ Черниговской губерніи, направляющіеся на сахарные заводы къ Кіеву, предпочитаютъ идти пѣшкомъ; затѣмъ ос-

тается незначительное число такихъ, которые ѣдутъ по желѣзной дорогѣ на лѣсныя работы въ Полѣсье и изъ разныхъ мѣстъ либавскаго участка на работы въ либавскомъ портѣ.

Большими организованными партіями рабочіе на желѣзныя дороги обыкновенно не являются; скопленіе ихъ иногда большими массами бываетъ случайное; поэтому они не входятъ въ условія о провозной платѣ, а каждый платитъ за себя по тарифу.

По курско-кіевской дорогѣ въ 76 году было два случая перевозки партій рабочихъ: одной изъ Курска на постройку фастовской желѣзной дороги, другой, состоящей изъ нижнихъ чиновъ, изъ Бахмача и Конотопа на ближайшія станціи этой дороги для сельскихъ работъ. Въ томъ и другомъ случаѣ было соглашеніе подрядчика и командира роты съ правленіемъ общества о скидкѣ 50% съ провозной платы.

На той же дорогѣ въ 1877, 78 и 79 годахъ было нѣсколько случаевъ перевозки партіями, въ 100 и болѣе человекъ, переселенцевъ - колонистовъ, отправлявшихся за границу съ имуществомъ; они платили за провозъ по обыкновенному тарифу. Что касается переселенцевъ - крестьянъ, направляющихся изъ мѣстностей, прилежащихъ къ желѣзнымъ дорогамъ харьковскаго района, въ южныя и восточныя губерніи Россіи, то они обыкновенно ѣдутъ съ своимъ имуществомъ на собственныхъ подводахъ. Вообще число переселяющихся изъ области желѣзныхъ дорогъ харьковскаго района не велико. Въ теченіи двухъ лѣтъ (1878 и 1879), по свѣдѣніямъ казенныхъ палатъ, перечислено въ дру-

гія губерніи, преимущественно южныя и восточныя, въ томъ числѣ и зауральскія: изъ Черниговской губерніи 450 душъ, Полтавской 1696, Харьковской 791, Курской 1260; перечисленія изъ Минской и Могилевской губерній преимущественно въ сѣверныя и западныя губерніи были ничтожны: изъ первой перечислено за два упомянутыхъ года 78 душъ, изъ второй — 139 душъ.

Возвращаясь къ періодическимъ движеніямъ сельскихъ рабочихъ, нельзя не остановиться на томъ печальномъ фактѣ, что наши желѣзныя дороги до сихъ поръ приносили очень мало пользы этому движенію. Игнорируя извѣстный законъ желѣзнодорожной политики, что пониженіе тарифа усиливаетъ движеніе и возвышаетъ доходы желѣзныхъ дорогъ, наши дороги не сдѣлали ни одного шагу къ тому, чтобы привлечь въ свои вагоны движущіяся по направленію ихъ пути пѣшія массы. Между тѣмъ неотлагательная необходимость удешевленія, тѣмъ или другимъ способомъ, провозной платы для рабочихъ очевидна и признается всѣми. Подкомиссіи сдѣланы заявленія въ этомъ смыслѣ со стороны многихъ общественныхъ учрежденій, (заявл. Суджинской гор. упр. XII 3, Рыльской зем. упр. XI 9, Козелецкой зем. упр. XI 43, Роменской зем. упр. XVII 9, Гомельской гор. упр. XVIII 20, Городницкой гор. упр. XVIII 38, Полтавской гор. упр. L 56, Сумской зем. упр. V 184, Богодуховской гор. упр. L 12, Николаевской гор. упр. L 65, Херсонской губ. зем. упр. L 145; также X 193. 260. XXII 414).

Вопросъ этотъ имѣетъ важное государственное значеніе. Дать возможность рабочимъ совершать ихъ путе-

шествія по желѣзнымъ дорогамъ значитъ сберечь огромную массу народнаго труда, затрачиваемаго непроизводительно въ длинныхъ пѣшихъ переходахъ. Есть достаточно побужденій къ тому, чтобы желать вмѣшательства въ это дѣло правительства. Провозная плата для рабочихъ, ѣдущихъ по желѣзнымъ дорогамъ, въ промежутокъ времени отъ Марта по Ноябрь должна быть обязательно понижена не менѣе какъ на $\frac{1}{2}$ коп. противъ тарифа 3 класса по уставу Главнаго Общества. Что касается того, употреблять ли для этой перевозки товарные вагоны съ особыми приспособленіями, въ родѣ тѣхъ, какія употребляются при военныхъ перевозкахъ, или даже безъ всякихъ приспособленій въ расчетѣ на неприхотливость и выносливость русскаго крестьянина, или наконецъ устроить для этой цѣли особые вагоны, но съ болѣе дешевой обстановкой, чѣмъ существующіе вагоны 3 класса — вопросъ на которые съ разныхъ сторонъ предлагаются то или другое рѣшеніе — то Подкомисія полагаетъ, что при началѣ и въ концѣ движенія рабочихъ они должны быть безусловно перевозимы въ обыкновенныхъ вагонахъ 3 класса, такъ какъ ранней весной и поздней осенью защита отъ холода необходима, уменьшать же тѣ скромныя удобства, какія представляютъ въ этомъ отношеніи вагоны 3 класса, нѣтъ возможности. Что касается лѣтняго времени, то ѣзда въ товарныхъ вагонахъ, съ приспособленіями или безъ нихъ, въ силу устройства этихъ вагоновъ, не допускающаго достаточной вентиляціи, въ жаркую пору мучительна, особенно на большихъ разстояніяхъ. Поэтому жела-

тельно было бы для перевозки рабочих устройство какой бы то ни было системы особых вагоновъ 4 класса. Но какого рода подвижной составъ ни былъ бы назначаемъ для этой перевозки, необходимо, чтобы въ лѣтнее время онъ всегда находился въ достаточномъ запасѣ, какъ на конечныхъ, такъ и на извѣстныхъ промежуточныхъ станціяхъ; иначе могутъ повторяться случаи въ родѣ того, которому былъ свидѣтелемъ въ 1879 году членъ херсонской губернской земской управы г. Бошнякъ: на знаменко-николаевскомъ участкѣ рабочіе, возвращавшіеся въ Октябрѣ большими массами съ юга Россіи, по неимѣнію въ проходящихъ поѣздахъ мѣстъ 3 класса, должны были брать билеты 2 класса (заявл. херсонской губ. зем. упр. L 145). Независимо отъ имѣнія въ запасѣ достаточнаго числа вагоновъ желѣзныя дороги должны быть обязаны на время движенія рабочихъ усиливать самый составъ поѣздовъ, пуская ихъ двойною тягою, а если нужно — отправлять дополнительные поѣзда, которые и должны быть предусмотрѣны ихъ графиками.

Всю суть въ этомъ дѣлѣ во всякомъ случаѣ составляетъ пониженіе тарифа. Въ виду громаднаго народно-хозяйственнаго значенія, которое имѣетъ передвиженіе рабочихъ, — такъ какъ только оно даетъ возможность вести обширную культуру въ малонаселенныхъ мѣстностяхъ юга, — необходимо помогать этому передвиженію освобожденіемъ рабочихъ отъ государственнаго налога, установленнаго на переѣзды по желѣзнымъ дорогамъ, тѣмъ болѣе, что въ данномъ случаѣ онъ является налогомъ на трудъ, всегда тяжелый, всегда соединенный

съ разными лишеніями, но далеко не всегда достаточно оплачиваемый. Чтобы урегулировать это освобожденіе можно бы установить, что такая льгота предоставляется только тѣмъ рабочимъ, которые будутъ предъявлять на желѣзныхъ дорогахъ особаго вида паспорта, напрімѣръ на бланкахъ зеленаго цвѣта, какія и выдавались бы волостными правленіями спеціально отправляющимся на полевая работы въ отдаленныя мѣстности юга.

Что государственный налогъ долженъ былъ неблагоприятно повліять на движеніе рабочихъ по желѣзнымъ дорогамъ въ истекшемъ году — это не подлежитъ сомнѣнію, хотя и не выразилось въ цифровыхъ данныхъ. Число пассажировъ 3 класса, какъ извѣстно, увеличилось въ прошломъ году на счетъ числа пассажировъ высшихъ классовъ. Вообще же дѣлать какіе-либо выводы по этому предмету, на основаніи опыта лишь одного года, было бы преждевременно.

VII. Правильность пассажирскаго движенія. Запаздываніе поѣздовъ.

Относительно этого пункта желѣзныя дороги харьковскаго района оставляютъ желать многоаго. Пассажирскіе поѣзда запаздываютъ часто, на нѣкоторыхъ дорогахъ хронически, и притомъ на цѣлыя сутки и даже болѣе. Въ объясненіе, если не въ оправданіе этого приводятъ обыкновенно снѣжные заносы, — явленіе очень обыкновенное въ зимнее время на мѣстахъ открытыхъ въ полосу дорогъ курско-кіевской, южной части либаво-роменской, и особенно въ предѣлахъ харьково-николаевской желѣзной

дороги. Либаво-роменская дорога наименѣе страдаетъ отъ нихъ. На курско-кіевской въ послѣднія зимы оно вызвало опаздываніе пассажирскихъ поѣздовъ до 5 — 6 часовъ. На харьково-николаевской снѣжные заносы, вмѣстѣ съ другими причинами, подавали поводъ иногда къ большимъ замѣшательствамъ въ движеніи. Изъ вѣдомостей объ опаздываніяхъ поѣздовъ видно, что изъ 311 пассажирскихъ поѣздовъ, отправленныхъ по названной дорогѣ въ теченіе января 1879 года, 74 пришли съ опозданіемъ отъ 48 м. до 33 ч. 4 м., т. е. 23,47% общаго числа. Причины этихъ запозданій были разнообразны, какъ это видно изъ нижеприведенной таблицы. Для сравненія въ таблицѣ приводятся вмѣстѣ и соотвѣтствующія числа за іюль того же года. Въ этомъ мѣсяцѣ изъ 314 отправленныхъ поѣздовъ, съ опозданіемъ отъ 46 мин. до 2 ч. 15 м. пришли 13, т. е. 4,14% общаго числа. Въ сколбцахъ таблицы показано какъ общее число часовъ и минутъ запозданія, вызваннаго отдѣльно каждою изъ вліявшихъ на это причинъ (весьма часто нѣсколько причинъ дѣйствовали вмѣстѣ), такъ и среднее, приходящееся на каждый изъ числа запоздавшихъ поѣздовъ.

	Январь.		Июль.	
	Общая сумма.	На каждый запоздавший поѣздъ.	Общая сумма.	На каждый запоздавший поѣздъ.
Сумма часовъ запозданія 74 поѣздовъ въ январѣ и 13 поѣздовъ въ іюлѣ	ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.
	343 44	4 38	15 10	1 10
Запозданіе происходило:				
1) Отъ несвоевременнаго выхода поѣздовъ съ конечныхъ станцій.	50 39	40.75	— 40	— 3
2) Отъ задержекъ снѣжными мятелями и другими неблагоприятными атмосферными вліяніями	197 14	3 39	— 36	2.7
3) Отъ неисправности подвижнаго состава	26 53	21.5	3 40	— 17
4) Отъ исправленія пути	4 —	3.25	— 21	1.6
5) Отъ задержекъ при скрещеніи поѣздовъ сверхъ назначеннаго времени для остановки поѣздовъ	49 1	39.5	5 40	26.1
6) Тоже при снабженіи паровозовъ водою	4 24	3.3	— 26	— 2
7) Отъ задержекъ при нагрузкѣ и выгрузкѣ багажа и товаровъ большой скорости	1 20	1.1	— 26	— 2
8) При прицѣпкѣ вагоновъ	— 30	0.4	— 25	— 2
9) Отъ задержекъ на станціи Новая Баварія (последней передъ Харьковомъ) въ полученіи путевой для слѣдованія по пути курско-харьково-Азовской дороги при вѣздѣ на ст. Харьковъ	9 28	7.6	1 59	9.5

Изъ этого сопоставленія оказывается, что даже и въ зимнее время запаздываніе поѣздовъ обуславливалось не одними только снѣжными заносами и вообще неблагоприятными климатическими условіями, но и другими причинами, устранить которыя было болѣе или менѣе во власти желѣзнодорожнаго начальства. Запаздываніе въ отправкѣ поѣздовъ съ конечныхъ станцій по случаю не прибытія поѣздовъ сосѣднихъ дорогъ, едва ли можетъ быть оправдано въ виду существующихъ по этому предмету точныхъ постановленій. Между тѣмъ, изъ упомянутыхъ вѣдомостей видно, что въ январѣ бывали случаи замедленія въ отправкѣ поѣздовъ съ конечныхъ пунктовъ на 40 — 50 м.; ожиданіе же прихода корреспондирующихъ поѣздовъ своей дороги были еще продолжительнѣе. Немаловажнымъ поводомъ къ запаздыванію поѣздовъ служатъ также, какъ видно изъ таблицы, излишнія задержки ихъ на пунктахъ скрещенія. Въ зимнее время онѣ конечно могутъ происходить частью отъ снѣжныхъ заносовъ и т. п., но лѣтомъ едва-ли ихъ можно объяснить чѣмъ нибудь инымъ, кромѣ отсутствія на данной дорогѣ надлежащаго наблюденія за правильностью движенія, товарнаго и пассажирскаго. Неисправность подвижнаго состава составляетъ также немаловажную причину задержекъ поѣздовъ, легко впрочемъ устранитью при болѣе тщательномъ осмотрѣ подвижнаго состава передъ отправленіемъ его въ путь. Наконецъ нельзя не остановиться на явленіи совершенно мѣстномъ, — задерживаніи поѣздовъ на ст. Новая Баварія; оно можетъ и должно вызываться всякій разъ, когда произойдутъ

какія либо отступленія отъ точности въ движеніи поѣздовъ какъ на той, такъ и на другой дорогѣ.

Что касается снѣжныхъ заносовъ, играющихъ такую видную роль въ статистикѣ зимнихъ опаздываній поѣздовъ, доходящихъ до 30 и болѣе часовъ, то къ борьбѣ съ неблагопріятными ихъ вліяніями нашими желѣзными дорогами сдѣлано очень мало. Обсадка пути древесною растительностью производится вообще вяло. Причиною тому служитъ, конечно, частью трудность убересть посаженное съ одной стороны отъ засухи, съ другой отъ порчи скотомъ. Не смотря однакоже на это на курско-кіевской дорогѣ съ 1875 по 1878 годъ сдѣланы насажденія ивы, акаціи, сосны, бузины въ наиболѣе угрожаемыхъ снѣжными заносами мѣстахъ пути на протяженіи 77,500 погонныхъ сажень. Посадки эти въ нѣкоторыхъ мѣстахъ не удались, но это не останавливаетъ продолженія этого дѣла. По молодости насажденій защищающее дѣйствіе ихъ противъ снѣжныхъ заносовъ еще не успѣло обнаружиться. На харьково-николаевской желѣзной дорогѣ сдѣланы были значительныя посадки лозы на пескахъ за Полтавою; но эти насажденія, хорошо разросшіяся, имѣютъ цѣлью собственно защищать путь отъ заносовъ пескомъ. Болѣе опасныя въ отношеніи снѣжныхъ заносовъ мѣста этой дороги защищаются зимою, какъ это принято и на другихъ дорогахъ, щитами изъ драни, что требуетъ постояннаго значительнаго расхода и не вполне достигаетъ своей цѣли. Лучшіе результаты даютъ введенные на либаво-роменской дорогѣ постоянные легкіе заборы, устраиваемые изъ старыхъ шпаль, поставленныхъ въ видѣ столбовъ, между

которыми врѣзаны латы, а въ нихъ вставленъ стойма хворостникъ. Обсадка извѣстныхъ частей желѣзныхъ дорогъ растительностью, какъ наиболѣе дѣйствительная мѣра защиты ихъ отъ снѣжныхъ заносовъ, должна быть вмѣнена въ непремѣнную обязанность желѣзнодорожнымъ управленіямъ.

Запаздываніе прибытія пассажирскихъ поѣздовъ служитъ источникомъ многихъ неудобствъ для пассажировъ, особенно для тѣхъ, кого они задерживаютъ на пограничныхъ станціяхъ смежныхъ дорогъ. Не поспѣвъ къ соотвѣтствующему поѣзду, пассажиры должны или ждать сутки однороднаго съ тѣмъ слѣдующаго, или двигаться далѣе, послѣ ожиданія нѣсколькихъ часовъ, съ поѣздомъ не соотвѣтствующимъ, въ которомъ можетъ не быть во-все и мѣстъ того класса, за который пассажиръ (прямаго сообщенія) заплатилъ уже и деньги (если напр. это поѣздъ товаро-пассажирскій). Потери же въ коммерческихъ дѣлахъ, которымъ подвергается пассажиръ, не пріѣхавшій во время на мѣсто назначенія, могутъ быть весьма крупныя. Между тѣмъ по существующимъ на желѣзныхъ дорогахъ правиламъ пассажиръ не имѣетъ права на вознагражденіе за подобныя потери. Желательно, чтобы на этотъ предметъ было обращено то вниманіе, котораго онъ заслуживаетъ.

VIII. Безопасность пассажирскаго движенія.

Сколько можно судить по отчетамъ о несчастныхъ случаяхъ, бывшихъ на желѣзныхъ дорогахъ харьков-

скаго района, опасность, которой подвергались пассажиры на этихъ дорогахъ, выражается слѣдующими данными.

По курско-кіевской дорогѣ со времени ея открытія въ 1869 году было два несчастныхъ случая: 1) 17 марта 1869 г. на сеймскомъ мосту, причѣмъ пострадало 3 служащихъ и 1 пассажиръ; изъ нихъ два убито и 2 ранено (болѣе точныхъ свѣдѣній въ отчетахъ за этотъ годъ не находится); 2) 10 августа 1877 года на 243 верстѣ при столкновеніи воинскаго поѣзда съ товарнымъ убиты: 1 кондукторъ, 1 кочегаръ; ранены 2 машиниста, 1 помощникъ машиниста и 12 нижнихъ чиновъ лейбъ-гвардіи уланскаго полка. Независимо отъ этого въ 1875 г. одинъ почтовый чиновникъ раненъ при паденіи въ вагонъ вслѣдствіе толчка, даннаго паровозомъ. Такимъ образомъ за все время существованія курско-кіевской дороги, по 1 января 1879 года, 14 пассажировъ оказались, потерпѣвшими по винѣ самой дороги. Затѣмъ по собственной неосторожности потерпѣли 16 пассажировъ, изъ которыхъ 3 убиты и 13 ранены. Къ этому надо прибавить слѣдующіе случаи: паденіе 2 пассажировъ изъ вагона на ходу поѣзда, случайно оставшіеся для нихъ безъ всякихъ послѣдствій; самоубійство одного пассажира, бросившагося изъ вагона подъ поѣздъ; удачное бѣгство арестанта, выскочившаго изъ вагона во время движенія поѣзда; смерть одного безбилетнаго пассажира, выскочившаго изъ вагона съ цѣлью уклониться отъ платы за билетъ; случай полученія ранъ больнымъ пассажиромъ, въ горячечномъ состояніи выбросившимся изъ вагона. Такимъ образомъ число пассажировъ, пострадавшихъ какъ по винѣ дороги, такъ и

по собственной неосторожности, сводится къ 30, что, по числу всѣхъ пассажировъ, перевезенныхъ со времени открытія дороги по 1 января 1879 года (5.219,366) составляетъ одинъ несчастный случай на 173,978 пассажировъ, причемъ одинъ убитый приходится на 1.304,841, а одинъ раненный — на 200,745 пассажировъ.

По харьково-николаевской дорогѣ, со времени открытія на ней движенія въ 1870 году по 1878 годъ, было два несчастныхъ случая: 1) 29 марта 1874 года столкновение товарныхъ поѣздовъ на 323 верстѣ, причемъ ранены были 2 кондуктора; 2) 22 октября того же года на 320 верстѣ столкновение рабочаго поѣзда съ товарнымъ, жертвою котораго были 2 убитыхъ: машинистъ и кочегаръ и 4 раненыхъ: 2 кочегара, машинистъ и 1 ремонтный рабочій. Собственно съ пассажирскими поѣздами не было ни одного несчастнаго случая. По собственной неосторожности пострадало 6 пассажировъ, получившихъ раненія. Въ этотъ счетъ не входитъ одинъ убитый пассажиръ, который, уронивъ въ окно узелокъ, бросился за нимъ изъ вагона на ходу поѣзда. Разсчитывая означенные 6 случаевъ на 5.114.081 пассажировъ, перевезенныхъ харьково-николаевской дорогой за время ея существованія по 1 января 1879 г., оказывается одинъ потерпѣвшій на 852,346 пассажировъ.

По либаво-роменской дорогѣ въ теченіи 4 лѣтъ, 1875—1878, были слѣдующіе несчастные случаи: 1) 9 марта 1877 года, при столкновении на 68 вер. Калкунской вѣтви вспомогательнаго паровоза съ пассажирскимъ поѣздомъ, ранены сторожъ и 11 пассажировъ: 2) 21 августа того-же года вслѣдствіе толчка, даннаго

балластнымъ поѣздомъ упали съ платформы и ранены 3 рабочихъ; 3) 21 того-же августа при отправленіи пассажирскаго поѣзда со ст. Городня и при встрѣчѣ его съ товарнымъ раненъ одинъ плѣнный турокъ. Такимъ образомъ по винѣ дороги пострадало 12 пассажировъ. Затѣмъ показана еще пострадавшею 1 женщина, выпрыгнувшая изъ вагона, испугавшись пожара при видѣ загорѣвшихся на тендерѣ дровъ. Всего оказывается 13 пострадавшихъ изъ числа 3.289,700 перевезенныхъ за эти 4 года по названной дорогѣ пассажировъ. Не имѣя подъ рукой данныхъ за все время существованія дороги, было бы неправильно дѣлать изъ приведенныхъ цифръ какіе либо общіе выводы для сравненія съ таковыми-же относительно дорогъ курско-кіевской и харьково-николаевской.

Обращаясь къ мѣрамъ предъупрежденія несчастій съ пассажирами, примѣняемымъ на желѣзныхъ дорогахъ района, нельзя не замѣтить, что слабую сторону этого дѣла составляютъ тѣ недостатки общаго строя эксплуатаціи, которые, какъ выше указано, вызываютъ неправильность движенія вообще, такъ какъ строгая регулярность движенія является однимъ изъ главныхъ условий, гарантирующихъ его безопасность. Что касается ближайшихъ мѣръ предъупрежденія опасностей собственно пассажирскаго движенія, то здѣсь прежде всего обращаетъ на себя вниманіе несовершенство сигнализаціи въ самыхъ поѣздахъ. Несостоятельность сигнальной веревки признана всѣми. Управление курско-кіевской дороги (Отв. Отд. IX в. 10) считаетъ ее способною дѣйствовать при поѣздахъ не болѣе какъ въ 16

вагоновъ, и то зимою не безусловно. Управление харьково-николаевской дороги (Отв. Отд. IX в. 10) приводит случаи, когда и при составѣ поѣзда въ 6 вагоновъ надо было примѣнить къ сигнальной веревкѣ грузъ взрослога человѣка, чтобы дать сигналъ. Означенное управление, впредь до введенія другой системы поѣздной сигнализаци, считаетъ полезнымъ удержатъ сигнальную веревку съ нѣкоторыми улучшеніями для уменьшенія тренія ея о крыши вагоновъ обшивкою ея кожей или замѣною проволочнымъ канатомъ. Управление курско-кіевской дороги находитъ полезнымъ сигнальную веревку совершенно изъять изъ употребленія; тогда машинистъ чаще смотрѣлъ-бы назадъ и слѣдилъ за ручными сигналами кондукторовъ. Для большаго удобства этого наблюденія на курско-кіевской дорогѣ на нѣкоторыхъ пассажирскихъ паровозахъ установлены небольшія зеркала, которыя даютъ машинисту возможность видѣть каждую минуту, что дѣлается сзади паровоза. Мѣра эта, безъ сомнѣнія, приноситъ пользу; но вообще нельзя не желать радикальнаго измѣненія въ этомъ дѣлѣ введеніемъ на пассажирскихъ поѣздахъ непрерывныхъ автоматическихъ тормазовъ, которые оказались столь полезными въ Америкѣ и въ разныхъ странахъ западной Европы.

Другой пунктъ, на который нельзя не обратить вниманія, — это полное отсутствіе для лицъ, находящихся въ пассажирскихъ вагонахъ, всякой возможности сносятся съ кондукторами иначе, какъ переходя изъ вагона въ вагонъ (что для людей непривычныхъ всегда соединено съ опасностью, какъ это доказываютъ нѣко-

торые несчастные случаи) и разыскивать ихъ по поѣзду. Устройство сигналовъ, какой-бы то ни было системы, которые давали бы возможность призывать въ вагонъ кондуктора всякій разъ, когда въ немъ встрѣтится надобность, нужно признать существенно необходимымъ столько-же въ видахъ безопасности движенія, какъ и для сохраненія порядка, единственнымъ блюстителемъ котораго въ пути является поѣздная прислуга.

Независимо отъ опасностей, которымъ подвергаются въ пути жизнь и здоровье пассажира, имущество, которое при немъ находится, требуетъ охраны отъ похищенія. Случаи кражъ въ вагонахъ ускользаютъ отъ регистраціи; нѣкоторыя желѣзнодорожныя управленія не придають имъ, повидимому, должнаго значенія (Отв. управл. харьк.-никол. дор. Отд. XX в. 2). Между тѣмъ общественное мнѣніе указываетъ на необходимость со стороны пассажировъ возможныхъ мѣръ предосторожности противъ кражъ ручнаго багажа и изъ кармановъ. Въ большихъ городахъ, какъ напр. Кіевъ, Харьковъ, существуютъ особыя разряды воровъ, дѣйствующихъ только на желѣзныхъ дорогахъ. Для совершенія кражъ они помѣщаются обыкновенно между пассажирами; скрытію же ихъ отъ преслѣдованія благопріятствуютъ слѣдующія условія: при остановкѣ поѣздовъ кондукторы весьма часто отходятъ отъ вагоновъ, оставляя ихъ безъ присмотра; двери вагоновъ бывають не заперты; задняя сторона вагоновъ остается въ тѣни, и совершенно безъ наблюденія съ чьей бы то ни было стороны, такъ какъ и желѣзнодорожная полиція присутствуетъ всегда только

на перронѣ; станціонные дворы, особенно на большихъ станціяхъ, бывають обыкновенно заставлены вагонами; къ тому же они по большей части дурно огорожены, а на многихъ малыхъ станціяхъ и совсѣмъ не огорожены. Наконецъ весьма многого остается желать относительно установленія правильныхъ отношеній между полиціями желѣзною и общей. Последняя поставлена внѣ возможности оказывать свое содѣйствіе при розыскахъ по покражамъ, совершеннымъ на станціяхъ или въ вагонахъ; случаи ея вмѣшательства, по просьбѣ пострадавшихъ лицъ, подавали поводъ къ пререканіямъ между полицейскими начальствами. Жандармское вѣдомство уклоняется отъ преслѣдованія воровъ внѣ черты отчужденія, а вѣдѣнію общей полиціи дѣла о кражѣ передаются имъ обыкновенно уже тогда, когда слѣды преслѣдованія исчезли. Таковы заявленія, сдѣланныя Подкоммиссіи лицами, близко стоящими къ дѣлу.

IX. Жалобы и претензіи по пассажирскому движенію.

Для занесенія жалобъ и претензій пассажировъ на всѣхъ желѣзнодорожныхъ станціяхъ имѣются особыя книги, выдаваемыя Правительственной Инстанціей и состоящія подъ ея наблюденіемъ. Есть нѣкоторыя указанія на то, что доступъ къ этимъ книгамъ не всегда бываетъ свободенъ (Заявл. Полтавской гор. упр. L. 110), и во всякомъ случаѣ, по заведенному порядку, при храненіи ключей отъ конторки, въ которой лежитъ жалобная книга, у станціоннаго жандарма, требуется

всегда известное время на то, чтобы пассажиру была выдана эта книга по его требованію. Поэтому при кратковременныхъ остановкахъ на станціяхъ, пассажиру не всегда удается записать въ книгу свою жалобу. Это заставило нѣкоторыхъ лицъ выразить желаніе, чтобы жалобныя книги къ приходу поѣздовъ на станціи вынимались изъ-подъ ключей и выкладывались на видныхъ мѣстахъ; но это едва-ли было-бы удобно въ виду того, что при такомъ порядкѣ сохранность самой книги была-бы мало гарантирована. Другіе находятъ необходимымъ, чтобы независимо отъ жалобныхъ книгъ на станціяхъ имѣлись такія-же книги въ каждомъ поѣздѣ на рукахъ оберъ-кондукторовъ. (Заявл. Николаевской гор. упр. Л. 66). Это было-бы, безъ сомнѣнія, не излишне, если-бы, по свойству подвижнаго состава на нашихъ дорогахъ и по состоянію путей, всегда было возможно писать въ вагонахъ во время движеніи поѣзда.

По пересмотрѣ жалобныхъ книгъ на дорогахъ харьковскаго района оказалось, что записанныя въ нихъ жалобы относятся: 1) Къ станціоннымъ буфетамъ, будучи вызваны переборами противъ таксы, утвержденной инспекціей, несвѣжестью припасовъ, невѣжливостью прислуги, несвоевременнымъ открытіемъ буфета и т. п. Жалобы этого рода, если онѣ не были признаны неосновательными, всегда имѣли послѣдствіемъ штрафа и предостереженія буфетчикамъ, а иногда и удаленіе ихъ. 2) Заявленія о неправильномъ расчетѣ провозной платы и платы за багажъ и о неправильномъ взиманіи дополнительнаго платежа. Такого рода жалобы чаще всего

вызываются недоразумѣніями или незнаніемъ условій перевозки, принятыхъ на желѣзной дорогѣ. Въ мѣстностяхъ съ еврейскимъ населеніемъ особенно много жалобъ этой категоріи: лица, подвергшіяся взысканію дополнительнаго сбора, какъ бы считаютъ своимъ долгомъ рассказывать цѣлыя исторіи въ объясненіе того, какимъ образомъ они очутились въ положеніи безбилетныхъ пассажировъ. 3) Жалобы на опозданія поѣздовъ, вызывающія только объясненія желѣзнодорожныхъ управленій о причинахъ опозданій, для лицъ же жалующихся остающіяся безъ всякаго практическаго результата. 4) Жалобы на завозъ дальше мѣста назначенія пассажировъ, проспавшихъ нужныя имъ станціи, обыкновенно разрѣшаются наложеніемъ штрафа на поѣздныхъ оберъ-кондукторовъ. 5) Жалобы на невыдачу багажа вызываютъ розыски и объясненія причинъ несвоевременной выдачи. 6) Жалобы на самоуправство и грубость станціонныхъ жандармовъ передаются жандармскому управленію, но о послѣдствіяхъ ихъ въ книгахъ не отмѣчается. 7) Жалобы на безпорядки въ пути и на станціяхъ, на дурное отопленіе, освѣщеніе, тѣсноту размѣщенія пассажировъ въ вагонахъ, неимѣніе отдѣленій для некурящихъ, несвоевременное открытіе станцій и т. д. 8) Наконецъ жалобы на невѣжливость станціонныхъ агентовъ и поѣздной прислуги между прочимъ и на оскорбленіе дѣйствіемъ со стороны начальниковъ станцій. Эти два послѣдніе рода жалобъ, разрѣшаемыя общимъ порядкомъ, т. е. на основаніи дознаній, произведенныхъ агентами желѣзнодорожнаго

управленія, наложеніемъ взысканій на виновныхъ либо отказомъ въ удовлетвореніи жалобы по ея неосновательности, особенно ярко выставляютъ несостоятельность существующаго порядка, по которому желѣзнодорожное управленіе является судьей въ своемъ собственномъ дѣлѣ. Постороннему лицу, при пересмотрѣ подобныхъ актовъ, видна только формальная сторона дѣла; въ правильности ихъ рѣшенія по существу ему не остается другой гарантіи, кромѣ довѣрія къ добросовѣстности произведеннаго дознанія; между тѣмъ въ данномъ случаѣ разслѣдованіе жалобъ состоитъ единственно въ опросѣ служащихъ, т. е. лицъ прямо или косвенно въ дѣлѣ заинтересованныхъ, безъ присутствія приэтомъ проѣзжаго лица, занесшаго жалобу, которое лишено такимъ образомъ всѣхъ способовъ доказывать свою претензію, опровергать представляемая другою стороною объясненіе, требовать очныхъ ставокъ, дѣлать дополнителныя ссылки на свидѣтелей и т. д. Правительственная инспекція получаетъ копии съ жалобъ немедленно по ихъ запискѣ въ книги, а также копии съ состоявшихся по нимъ рѣшеній. Члены ея просматриваютъ отъ времени до времени жалобныя книги, что и удостовѣряютъ своей подписью. Тѣмъ и оканчиваются отношенія инспекціи къ этому дѣлу. Весьма естественно желать, чтобы ей усвоена была другая, болѣе активная роль въ дѣлахъ этого рода, чтобъ она просматривала эти рѣшенія до приведенія ихъ въ исполненіе, своей подписью удостовѣряла ихъ правильность, а въ случаѣ надобности требовала

переразслѣдованія, или прямо назначала разслѣдованіе при своемъ участіи.

Предсѣдатель Подкоммисіи, *Е. Гордѣенко.*

Члены { *В. Кочетовъ.*
инженеръ *Шимковъ.*

Членъ-Управляющій дѣлами Подкоммисіи *Г. Цѣхановецкій.*

Экстренные поѣзды.

За трехлѣтіе съ 1876 по 1878 годъ по курско-кіевской дорогѣ отправлено было только 4 экстренныхъ поѣзда, въ 1877 году, съ пробѣгомъ 1768 верстъ, на сумму 2,031 руб. По харьково-николаевской дорогѣ: Императорскихъ поѣздовъ въ 1876 году два съ пробѣгомъ 762 версты, на сумму 1,333 р. 50 к., въ 1877 г. одинъ съ пробѣгомъ 381 вер., на сумму 1,298 р. 44 к.; экстренныхъ въ 1876 году 6 съ пробѣгомъ 472 версты, на сумму 773 р. 44., въ 1877 году 2 съ пробѣгомъ 388 вер., на сумму 1913 р. 5 коп., въ 1878 году 2 съ пробѣгомъ 134 вер. на сумму 228 р. 50 к. По либаво-роменской дорогѣ экстренныхъ поѣздовъ отправлено было въ 1876 году по Роменскому участку 2 съ пробѣгомъ 59 вер. на сумму 342 р.

Слабое пользованіе экстренными поѣздами со стороны частныхъ лицъ на дорогахъ Харьковскаго района указываетъ на то, что условія мѣстной жизни не вызываютъ потребности въ нихъ для путешествій цѣлыми обществами. Цѣна 2 руб. за версту для разстояній, не превышающихъ 100 верстъ и 1 р. 50 к. для большихъ разстояній, при нормальномъ составѣ поѣзда изъ трехъ вагоновъ какого бы то ни было класса и одного багажнаго, не можетъ быть названа высокою, если принять

въ соображеніе тарифъ на мѣста въ очередныхъ поѣздахъ. Но для переѣздовъ отдѣльныхъ лицъ въ случаѣ экстренныхъ надобностей, требующихъ немедленнаго отправленія въ путь, этого рода поѣзда представляютъ мало удобствъ какъ по своей стоимости, такъ и потому, что они должны заказываться по возможности за сутки или за 12 часовъ и *minimum* — за 6 часовъ до отправленія (на главныхъ станціяхъ харьково-николаевской дороги); что назначеніе времени отправленія зависитъ отъ управленія желѣзной дороги и что оно можетъ и отказать въ экстренномъ поѣздѣ въ виду какихъ либо затрудненій для желѣзнодорожной службъ.

Воинскія перевозки.

По заявленіямъ гг. завѣдующихъ передвиженіемъ войскъ на желѣзныхъ дорогахъ воинскія перевозки въ послѣднее время совершались безупречно дорогами харьково-николаевской и либаво-роменской. Относительно курско-кіевской дороги г. маіоромъ Григорьевымъ сдѣланы указанія нѣкоторыхъ неисправностей, обнаружившихся при формированіи санитарныхъ поѣздовъ и при отправленіяхъ плѣнныхъ турокъ, когда требовались распоряженія быстрыя, оказывавшіяся невозможными при тѣхъ отношеніяхъ, въ какія поставленъ управляющій курско-кіевской дороги къ правленію общества, находящемуся въ Москвѣ. Не имѣя достаточныхъ полномочій, онъ не считалъ себя въ правѣ, безъ разрѣшенія правленія, дѣлать распоряженія оказывавшіяся нужнымъ по требованіямъ военнаго вѣдомства (XV. 2). Затѣмъ гг. завѣдывающіе передвиженіемъ войскъ указали на слѣдующія неустройства на желѣзныхъ дорогахъ района, устраненіе которыхъ они находятъ необходимымъ.

1) На всѣхъ дорогахъ нѣтъ на станціяхъ удобныхъ помѣщеній для нижнихъ чиновъ, скопляющихся иногда большими массами, особенно на тѣхъ станціяхъ, гдѣ

происходитъ посадка или пересадка войскъ, а также нагрузка воинскихъ тяжестей, равно въ пунктахъ довольствія войскъ горячей пищей. По курско-кіевской дорогѣ столовая для войскъ устроена на счетъ казны на ст. Бахмачъ (XV. 8). Правленіемъ либаво-роменской дороги устроены въ 1877 году для продовольствія войскъ навѣсы на ст. Минскъ, Бобруйскъ и Гомель, которые не могутъ однако защищать войска отъ стужи въ зимнее время (XX. 8). Какъ пунктъ, гдѣ особенно необходимы особыя помѣщенія для нижнихъ чиновъ указывается станція Кіевъ 2-й, товарная станція курско-кіевской дороги, которая въ военное время служила важнымъ пунктомъ нагрузки воинскихъ тяжестей; „она не имѣетъ вовсе никакихъ помѣщеній для пріюта воинскихъ командъ, кромѣ очень небольшой комнаты для товароотправителей при товарной конторѣ, которая однако же войскамъ не была предоставлена.“ Кромѣ того эта станція не имѣетъ воды, годной для питья, доставка же ея изъ лежащаго внѣ предѣловъ станціи источника не производилась (XX. 4,7). Затѣмъ особенная необходимость въ помѣщеніяхъ для войскъ встрѣчается на ст. Бахмачъ-Роменской, гдѣ производится пересадка, перегрузка и довольствіе войскъ пищею, тѣмъ болѣе, что означенная станція лежитъ далеко отъ селенія. Кромѣ того завѣдующій передвиженіемъ войскъ по либаво-роменской дорогѣ, въ видахъ обезпеченія передвиженія войскъ и бѣльшихъ удобствъ при посадкѣ ихъ, находитъ нужнымъ устройство развѣздныхъ пунктовъ между тѣми станціями этой дороги, гдѣ разстояніе

слишкомъ велико, увеличеніе числа запасныхъ путей и удлиненіе платформъ на ст. Калкуны, Кошедары, Вилейка, Минскъ и Бахмачъ. Наконецъ онъ указываетъ на необходимость устроить на ст. Вилейской удобную платформу для пересадки войскъ, съ рельсовыми путями по обѣ стороны, крытую и длиною не менѣе 200 саж., для того чтобы избѣжать необходимости провозить для этой цѣли въ Вильно войска, направляемая по Варшавской дорогѣ со стороны Петербурга на Минскъ или обратно, т. е. дѣлать лишнихъ 18 верстъ, за которыя казна уплачиваетъ деньги совершенно напрасно (XX. 8).

2) Перевозка нижнихъ чиновъ въ приспособленныхъ товарныхъ вагонахъ, по мнѣнію того же военнаго агента, неудобна въ зимнее время въ отношеніи къ отопленію поставленными въ вагонахъ печами, освѣщенію и помѣстительности; кромѣ того въ широкія двери товарныхъ вагоновъ сильно сквозитъ (XX. 8).

3) Запасъ самыхъ приспособленій для такой перевозки, на который затрачены большія суммы, не обезпеченъ соотвѣтствующими помѣщеніями. На курско-кіевской дорогѣ онъ хранится на открытомъ воздухѣ (XV. 6); на харьково-николаевской дорогѣ, гдѣ запасъ этотъ почти въ полномъ составѣ, исключая того, что на Сумскомъ участкѣ покуда заготовлены только желѣзныя части, большая его часть не имѣетъ удобнаго помѣщенія (IX. 15); на либаво-роменской дорогѣ на ст. Минскъ лѣтомъ прошедшаго года построено новое большое зданіе, въ которомъ предположено дать помѣщеніе для воинскихъ приспособленій.

4) Завѣдывающій передвиженіемъ войскъ по курско-кіевской дорогѣ указываетъ на необходимость постояннаго запаса на ст. Кіевъ 2 воинскихъ вагоновъ для экстренныхъ случаевъ во избѣжаніе случающихся иногда замедленій въ исполненіи требованій военнаго вѣдомства по передвиженію войскъ (XX. 8).

5) Кромѣ того маіоръ Григорьевъ обращаетъ вниманіе на то обстоятельство, что во время усиленнаго воинскаго движенія по курско-кіевской дорогѣ поѣзда сопровождались кондукторскими бригадами, въ составъ которыхъ входили изъ штатныхъ служащихъ только оберъ-кондукторъ и старшій кондукторъ, за тѣмъ на тормоза ставились люди не пріученные, взятые со стороны только на время усиленія воинскаго движенія: это были крестьяне, сохранившіе даже ихъ обычную одежду. „При такихъ условіяхъ, замѣчаетъ г. Григорьевъ, нельзя было ручаться за безопасность движенія и дѣйствительно 1877 и 1878 годахъ было два случая крушенія поѣздовъ“ (XV. 7).

6) Наконецъ завѣдывающій передвиженіемъ войскъ по харьково-николаевской дорогѣ указываетъ на необходимость устроить задвижныя окна для вентиляціи въ тѣхъ товарныхъ вагонахъ, которые назначаются для перевозки войсковыхъ лошадей, такъ какъ открываніе дверей, по свидѣтельству ветеринаровъ, неполнѣ достигаетъ цѣли: въ жаркое время бывали случаи, что лошади издыхали отъ прилива крови къ головѣ (IX. 16).

Минувшая турецкая война вызвала усиленное воинское движеніе на дорогахъ Харьковскаго района. Кромѣ

того, что перевезено было въ очередныхъ пассажирскихъ поѣздахъ значительное число воинскихъ чиновъ и грузовъ перевезено въ поѣздахъ товарныхъ и санитарныхъ; наконецъ сюда же надо отнести перевозку грузовъ Общества Краснаго Креста. Всѣ дороги района оказали дѣлу попеченія о раненыхъ и больныхъ воинахъ свою помощь, хотя въ отчетахъ нѣкоторыхъ изъ нихъ вовсе объ этомъ не упоминается. Слѣдующая таблица показываетъ размѣръ движенія войскъ и войсковыхъ грузовъ на дорогахъ Харьковскаго района въ трехлѣтній періодъ (1876 — 1878 г.), на основаніи данныхъ ихъ отчетовъ.

	Курско-Кіевская.		Харьково-Николаевск.		Роменскій участокъ.		Либавскій участокъ.	
1876.								
Въ пассажирскихъ поѣздахъ перевезено:								
Воинскихъ чиновъ . . .	27,791		133,023		33,281		16,467	
на сумму . . .	Руб. 31,888	К. 23	Руб. 119,730	К. 99	Руб. 27,705	К. 96	Руб. 8,453	К. 78
Воинскаго багажа пудовъ	3,073		812 ¹ / ₄		2,097		143	
на сумму . . .	716	47	126	54	158	86	3	40
Войсковыхъ тяжестей по пудно	799	—	—	—	—	—	—	—
на сумму . . .	149	6	—	—	—	—	—	—
Войсковыхъ лошадей и экипажей	—	—	—	—	7		9	
на сумму . . .	—	—	—	—	15	98	13	68
Въ товарныхъ поѣздахъ:								
Воинскихъ чиновъ . . .	—	—	—	—	19,962		68	
на сумму . . .	—	—	—	—	12,217	59	163	17
Войсковой клади по пудно	17,119		590,558 ¹ / ₄		18,156		5,606	
на сумму . . .	1,581	72	46,707	65	588	84	268	70
Войсковыхъ тяжестей, платформъ	233		—		224		—	
Вѣсомъ пудовъ . . .	139,800		—		134,400		—	
на сумму . . .	13,108	67	—		5,703	92	—	
Войсковыхъ лошадей . . .	—		32,345		7,953		4	
на сумму . . .	11,500	89	79,659	13	8,959	42	6	28
Войсковыхъ экипажей . . .	—		1,243		141		8	
на сумму . . .	—		и 1 паровозъ. 4,641	66	1,664	79	41	10

	Курско- Кіевская.	Харьково- Николаевск.	Роменскій участокъ.	Либавскій участокъ.
Боевыхъ патроновъ . . .	—	—	4	—
на сумму . . .	—	—	Руб. К. — 12	—
Во время мобилизаци войскъ въ Ноябрь и Декабрь отправлено было 614 воинскихъ поѣздовъ, которыми перевезено:	Руб. К.			
Воинскихъ чиновъ . . .	86,374	—	—	—
на сумму . . .	111,344 67	—	—	—
Войсковой клади и ба- гажа пудовъ . . .	21,500	—	—	—
на сумму . . .	2,086 96	—	—	—
Войсковыхъ лошадей . . .	27,733	—	—	—
на сумму . . .	86,736 82	—	—	—
Платформъ съ войско- выми тяжестями . . .	837	—	—	—
Вѣсомъ пудовъ . . .	502,200	—	—	—
на сумму . . .	46,913 27	—	—	—
Экипажей вѣсомъ . . .	50	—	—	—
на сумму . . .	4 23	—	—	—
1877.				
Въ пассажирскихъ по- ѣздахъ:		Руб. К.		Руб. К.
Воинскихъ чиновъ . . .	237,577	196,821	68,398	18,363
на сумму . . .	302,424 84	160,557 32	66,956 11	10,606 39
Воинскаго багажа пу- довъ	9,633 ¹ / ₄	223	2,273	47
на сумму . . .	2,082 70	35 58	211 50	3 89
Войсковыхъ лошадей и экипажей	—	—	129	52

	Курско-Кіевская.	Харьково-Николаевск.	Роменскій участокъ.		Либавскій участокъ.	
			Руб.	К.	Руб.	К.
на сумму . . .	—	—	467	74	67	18
Клади общества Краснаго Креста . . .	—	3,261	—	—	—	—
Въ товарныхъ поѣздахъ:						
Воинскихъ чиновъ . .	—	—	66,548		7,023	
на сумму . . .	—	—	85,944	45	3,237	14
Воинской клади по пудно	Руб. К.	Руб. К.	57,891		7,851	
на сумму . . .	101,695	77,495	4,228	55	351	12
Войсковыхъ тяжестей, платформъ	7,365 48	См. ниже.	873		97	
Вѣсомъ пудовъ . . .	1,959	1,142	523,800		58,200	
на сумму . . .	1.175,400	685,200	19,516	61	1,667	4
Войсковыхъ лошадей .	?	36,618	9,876		1,979	
на сумму . . .	118,070 24	80,039 4	30,649	—	3,599	34
Войсковыхъ экипажей.	—	—	1,023		84	
на сумму . . .	—	—	34,655	96	363	27
Патроновъ	—	—	7		—	
на сумму . . .	—	—		24	—	
Клади общества Краснаго Креста	—	14,659	—		—	
Санитарныхъ поѣздовъ отправлено	149	75	—		—	
на сумму . . .	80,022 75	44,628 —	—		—	
1878.						
Въ пассажирскихъ поѣздахъ:						
Воинскихъ чиновъ . .	317,630	368,584	121,221		20,411	
на сумму . . .	387,340 22	312,603 78	108,636	56	10,407	35

	Курско-Кіевская.		Харьково-Николаевск.		Роменскій участокъ.		Либавскій участокъ.	
Воинскаго багажа пудовъ	6,349		932 ³ / ₄		920		146	
на сумму	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.	Руб.	К.
	1,576	15	119	66	210	78	15	36
Войсковыхъ лошадей и экипажей	—		—		40		3	
на сумму	—		—		129 69		4 46	
Клади общества Краснаго Креста	—		2,705		—		—	
Санитарныхъ поѣздовъ отправлено	272		252		36		—	
на сумму	—		165,490		14,351 23		—	
Въ товарныхъ поѣздахъ:								
Воинскихъ чиновъ	—		—		105,294		9,097	
на сумму	—		—		115,872 57		4,260 99	
Войсковою клади по пудно	103,292		126,367		48,996		13,113	
на сумму	7,285	72	10,625	67	4,975	93	665	2
Войсковыхъ тяжестей, платформъ	1,763		913		969		101	
Вѣсомъ пудовъ	1.057,800		547,800		581,400		60,000	
на сумму	79,771	61	32,788	21	38,039	30	994	60
Войсковыхъ лошадей	—		48,984		9,876		1,432	
на сумму	87,039	85	131,767	17	30,649		1,683	51
Войсковыхъ экипажей	—		—		1,575		84	
на сумму	—		—		58,299 71		363 27	
Санитарныхъ вагоновъ отправлено	—		—		2 поѣзда.		—	
на сумму	—		—		643 24		—	
Клади общества Краснаго Креста	—		3,621		—		—	

Членъ Управляющій дѣлами Подкоммисіи Г. Цѣхановецкій.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдо-
ванія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.