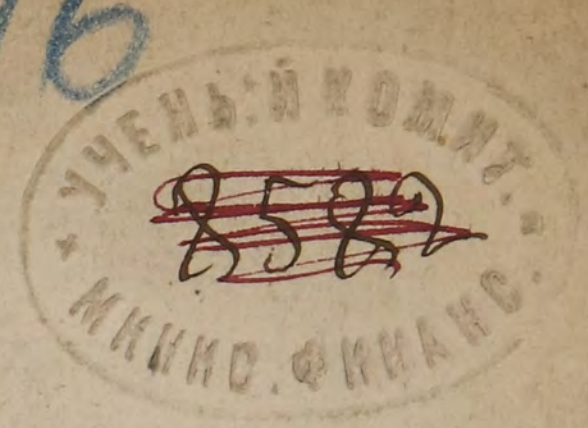


1196



69638

Перевозка почтъ по желѣзнымъ дорогамъ харьковскаго района.

Перевозка почтовыхъ вагоновъ производится бесплатно по дорогамъ: либаво-роменской и харьково-николаевской; по курско-кѣвской съ платою по 8 к. отъ версты, что даетъ дорогѣ ежегодно среднимъ числомъ (за три года, 1876—1878) 25,742 р. 7 к.

Относительно удобства почтовыхъ вагоновъ, какъ правительственнаго заготовленія, такъ и устроенныхъ въ мастерскихъ желѣзныхъ дорогъ района по рисункамъ, даннымъ почтовымъ вѣдомствомъ, со стороны завѣдующихъ перевозкою почтъ не сдѣлано подкоммиссіи никакихъ заявленій, исключая того, что въ вагонахъ, которые ходятъ по харьково-николаевской дорогѣ и устроены такимъ образомъ, что рядомъ съ отдѣленіемъ, приспособленнымъ для почтоваго дѣлопроизводства, находится отдѣленіе для пассажировъ, необходимо, для безопасности почтъ, обить кубовымъ желѣзомъ деревянную перегородку, которою пассажирское отдѣленіе отдѣляется отъ кладовой, гдѣ хранится почтовая кладь (XIV 3).

1

39

Библиотека НКФ СССР

Ремонтъ почтовыхъ вагоновъ, который производится въ мастерскихъ желѣзныхъ дорогъ по принадлежности, по-видимому, многого оставляетъ желать. На курско-киевской дорогѣ, по заявленію завѣдующаго перевозкою почтъ по 5-му отдѣлу, почтовые вагоны ремонтируются самымъ поверхностнымъ образомъ; на капитальныя исправленія не обращается должнаго вниманія, несмотря на настоянія почтоваго вѣдомства; цѣны расхода на ремонтъ (по условію, расчетъ ведется по дѣйствительной стоимости ремонта) выставлены произвольныя и высокія и провѣрить ихъ нѣтъ никакой возможности (XIV 4). Завѣдующій перевозкою почтъ по 9 отдѣлу указывалъ на небрежность, съ какою производится ремонтъ почтовыхъ вагоновъ по х.-николаевской дорогѣ (VIII 6). Управление упомянутой дороги замѣчаетъ, что въ смыслѣ устраненія пререканій съ почтовымъ вѣдомствомъ удобнѣе было бы, еслибы внутренній ремонтъ почтовыхъ вагоновъ производился не въ мастерскихъ дороги. Въ случаѣ же исполненія его мастерскими дороги, удобнѣе было бы производить его за плату, заранѣе установленную, во избѣжаніе случающихся нерѣдко недоразумѣній при пересмотрѣ счетовъ расхода на ремонтъ. (Отв. упр. харьк.-ник. дороги отд. X в. 18). На либаво-роменской дорогѣ внутренній ремонтъ почтовыхъ вагоновъ производится въ мастерскихъ дороги за условленную плату.

Неисправность ремонта и небрежный осмотръ почтовыхъ вагоновъ при отправкѣ ихъ въ путь, а также на промежуточныхъ станціяхъ, бывають причиною частыхъ перегрузокъ почтовой клади изъ почтоваго вагона въ вагоны 3 класса. Онѣ вызываються чаще всего горѣніемъ

буксъ, причемъ, по заявленію завѣдующаго перевозкою по 5-му отдѣлу, бывають случаи образованія пламени, угрожающаго опасностью пожара почтовому вагону, порчей рессоръ и другихъ частей. Торопливость при осмотрѣ почтовыхъ вагоновъ иногда находитъ себѣ объясненіе въ желаніи станціоннаго начальства скорѣе выпроводить почту со станціи и избѣжать хлопотъ по ея перегрузкѣ (XIV 4). 2 января 1879 г. на харьково-елисаветградскомъ участкѣ харьк.-николаевской дороги въ промежуткѣ между Елисаветградомъ и ст. Галещино, на пространствѣ 164 верстъ, почта должна была перегружаться три раза. Этотъ случай заставилъ завѣдующаго перевозкой почтъ по 9 отдѣлу войти въ особыя соглашенія съ управленіемъ харьково-николаевской дороги о томъ, чтобы почтовые вагоны осматривались и исправлялись, если окажется нужнымъ, каждые 2 мѣсяца. Съ тѣхъ поръ, какъ заявляетъ подкомиссіи упомянутый агентъ почтоваго вѣдомства отъ 30 апрѣля 1879 года, неисправность почтовыхъ вагоновъ гораздо рѣже вызываетъ на этомъ участкѣ необходимость перегрузки почтъ (VIII 7). Управленіе харьк.-николаевской дороги объясняетъ частыя поврежденія почтовыхъ вагоновъ въ пути какъ неудовлетворительнымъ исполненіемъ этихъ вагоновъ (завода Коммисаровой школы), такъ и тѣмъ, что на харьк.-елисаветградскомъ участкѣ одинъ и тотъ же вагонъ идетъ безъ смѣны слишкомъ большое разстояніе (отъ Харькова до Бирзулы, 600 верстъ); оно находитъ необходимымъ имѣть въ Харьковѣ и Елисаветградѣ запасные почтовые вагоны. Поврежденіе осей, буксъ, бѹферовъ, колесъ въ почтовыхъ вагонахъ, по заявленію завѣдующаго пере-

возкою почтъ по 8 отдѣлу, нерѣдко бывають причиною перегрузки почтъ на либаво-роменской дорогѣ, гдѣ осмотръ этихъ вагоновъ, какъ на конечныхъ, такъ и на промежуточныхъ станціяхъ, производится столь же небрежно, какъ и на остальныхъ дорогахъ района.

Всякая перегрузка почты соединяется съ большими неудобствами для почтоваго вѣдомства, нарушаетъ порядокъ въ отправленіи почтовой службы и подвергаетъ опасности самую сохранность почтъ, особенно если она производится въ ночное время, на большихъ станціяхъ, гдѣ часто недостаетъ и прислуги, которая могла бы оказать при этомъ случаѣ достаточную помощь почтовымъ агентамъ. При перегрузкѣ почтъ, замѣчаетъ завѣдующій перевозкою почтъ по 9 отдѣлу, почтовымъ чиновникамъ приходится приостанавливать работу и торопиться собрать въ одно разсортированную раньше, слѣдовательно совершенно готовую, корреспонденцію, съ тѣмъ, чтобы, помѣстившись въ вагонъ 3-го класса, моментально приспособить его для почтовой операціи и нагнать потерянное время (VIII 6). Неудобства перегрузки почтъ увеличивають объемистыя вещи, которыя не проходятъ въ двери вагоновъ 3-го класса и потому должны быть сдаваемы въ багажный вагонъ, гдѣ сохранность ихъ мало обезпечена, ибо въ случаѣ пропажъ всегда можно доказывать, что вещь была принята въ багажъ не специалистомъ, который могъ упустить изъ виду неправильность ея задѣлки, и слагать отвѣтственность за пропажу на почтовыхъ чиновниковъ (VIII в. 10). Завѣдующій перевозкою почтъ по 5 отдѣлу считаетъ нужнымъ, чтобы о каждой перегрузкѣ почты, за поврежденіемъ почто-

ваго вагона, начальникъ подлежащей станціи вылаваль почтовому чиновнику, слѣдующему съ почтою, удосто- вѣреніе съ объясненіемъ, вслѣдствіе какихъ именно по- врежденій въ почтовомъ вагонѣ необходимо оставить послѣдній на станціи (XIV 5). Такое требованіе нельзя не признать вполне правильнымъ въ видахъ контроля со стороны почтоваго вѣдомства надъ исполненіемъ уп- равленіями желѣзныхъ дорогъ лежащей на нихъ обя- занности содержать въ исправности почтовые вагоны, тѣмъ болѣе, что, какъ можно заключить изъ поступив- шихъ въ подкоммиссію заявленій завѣдующихъ пере- возкою почтъ, въ настоящее время точной статистики поломокъ этихъ вагоновъ и вызываемыхъ ими перегру- зокъ почтъ не существуетъ.

Что касается мѣста, которое долженъ занимать почтовый вагонъ въ поѣздѣ, то въ этомъ отношеніи существовало до сихъ поръ нѣкоторое несогласіе во взглядахъ между почтовымъ вѣдомствомъ и управленіями желѣзныхъ дорогъ. Первое, основываясь на существую- щихъ по этому предмету постановленіяхъ, требуетъ, чтобы вагонъ этотъ шелъ послѣднимъ, а для этого онъ долженъ быть непременно тормазной; нетормазные же почтовые вагоны, — какіе собственно не должны быть до- пускаемы, — должны идти въ поѣздѣ предпослѣдними; по- мѣщеніе почтоваго вагона рядомъ съ багажнымъ почто- вое вѣдомство находитъ неудобнымъ, такъ какъ здѣсь почтовая кладь подвергается большой опасности, какъ пожара отъ искръ паровоза, такъ и покражи при на- грузкѣ и выгрузкѣ, вслѣдствіе того, что около багажнаго вагона всегда толпится больше народа, чѣмъ въ хвостѣ

поѣзда (XXI 6). Но при этомъ необходимо, чтобы пассажирскія платформы были достаточно длинны на всѣхъ станціяхъ, ибо тамъ, гдѣ почтовый вагонъ идетъ послѣднимъ (курско-кіевская дорога), при большомъ составѣ поѣзда онъ часто не подходитъ къ платформѣ и выгрузка почты по необходимости дѣлается прямо на землю, что весьма неудобно въ дурную погоду и не безопасно для сохранности почты, особенно въ ночное время (XIV 7). Управление курско-кіевской дороги съ своей стороны замѣчаетъ: 1) Что поставка почтоваго вагона въ поѣздѣ послѣднимъ, если онъ тормазной, неудобна, потому что сигналы, выставляемые въ концѣ поѣзда, остаются при этомъ безъ надзора со стороны поѣздной прислуги; если почтовый вагонъ тормазной, съ тормазомъ сзади, то тормазной кондукторъ совершенно изолируется отъ передней части поѣзда; 2) что на станціяхъ 3-го и 4-го классовъ, гдѣ поѣздной паровозъ беретъ воду, почтовый вагонъ, поставленный послѣднимъ или предпослѣднимъ, не подходитъ къ пассажирской платформѣ; 3) что опасность отъ огня, которой подвергается почтовый вагонъ, идя за багажнымъ, нисколько не больше той, какой подвергаются пассажирскіе вагоны; 4) что наконецъ для удаленія отъ почтоваго вагона, идущаго вслѣдъ за багажнымъ, при его нагрузкѣ и выгрузкѣ постороннихъ лицъ и для охраны почты отъ воровства, желѣзнодорожное начальство готово наряжать особыхъ сторожей изъ состава станціонной прислуги. (Отв. Упр. курско-кіевской дороги отд. X в. 15 и 25). Управление либаво-роменской дороги наоборотъ отстаиваетъ необходимость измѣненія существовавшаго до послѣдняго

времени на той дорогѣ порядка помѣщенія почтоваго вагона въ поѣздѣ за багажнымъ и выражаетъ свое сочувствіе поступившему прошедшимъ лѣтомъ требованію завѣдующаго перевозкою почтъ (на основаніяхъ, указаннымъ выше XXI в.) о томъ, чтобы почтовый вагонъ шелъ въ поѣздѣ послѣднимъ, (Отв. упр. л.-ром. дороги Отд. X в.). На харьково-николаевской дорогѣ почтовый вагонъ идетъ послѣднимъ и управленіе дороги защищаетъ этотъ порядокъ (отв. упр. харьково-ник. дор. отд. X 25). Такъ какъ почтовые вагоны сумскаго участка оказались слишкомъ легкими для того, чтобы пускать ихъ послѣдними въ поѣздѣ, то прошедшимъ лѣтомъ вѣсъ ихъ увеличенъ вдѣлкою 120 пудовъ старыхъ рельсовъ на вагонъ.

Продолжительность остановокъ почтовыхъ поѣздовъ на станціяхъ обусловливается какъ потребностями почтоваго дѣла, такъ и надобностями желѣзнодорожной службы. Тѣ и другія принимаются во вниманіе при составленіи росписаній пассажирскаго движенія, въ которомъ участвуютъ всегда и представители почтоваго вѣдомства. Возможность сокращенія этихъ остановокъ завѣдующіе перевозкой почтъ на дорогахъ харьковскаго района вообще отрицаютъ, такъ какъ при существующимъ въ Россіи способѣ задѣлки и пересылки денежной и посылочной корреспонденціи отъ этого сокращенія могъ бы пострадать правильный порядокъ обмѣна почтъ, что не осталось бы безъ вліянія и на увеличеніе числа случаевъ ответственности казны передъ корреспондентами. (XIV. 5, XXI. 9). Завѣдующій перевозкою почтъ по 9 отдѣлу находитъ, впрочемъ, возможнымъ сократить остановки на нѣкоторыхъ станціяхъ харьково-елисаветградскаго

участка, хотя и не указываетъ, на какихъ именно станціяхъ и на сколько времени могутъ быть сокращены эти остановки. Напротивъ завѣдующій перевозкою почтъ по 8 отдѣлу находитъ нужнымъ увеличеніе остановокъ почтовыхъ поѣздовъ на нѣкоторыхъ станціяхъ л.-роменской дороги. Сдѣланныя имъ указанія относятся собственно къ прежнему расписанію. Здѣсь приводятся только тѣ изъ нихъ, которыя имѣютъ отношеніе къ расписанію, дѣйствующему съ 15-го мая прошедшаго года. Станціи, на которыхъ необходимо увеличить остановки: до одного часа — Бахмачъ-Ромны (вмѣсто теперешнихъ остановокъ на 25 м. и 34 м.); до 30 минутъ: Можейки (вмѣсто 25 и 30); до 15 м.: Городня (вмѣсто 12 и 10); — Бобруйскъ (вмѣсто 10 и 12), Шавли (вмѣсто 12 и 14); до 10 минутъ: Мѣна (вмѣсто 8 и 9), Молодечня (вмѣсто 5 и 5); до 5 минутъ: Красный Берегъ (вмѣсто 3 и 4), Ландварово (вмѣсто 4 и 4), Яновъ (вмѣсто 4 и 4), Луша (вмѣсто 3 и 5).

Что касается соблюденія сроковъ, назначенныхъ для остановокъ на станціяхъ, то есть указаніе завѣдующихъ перевозкою почтъ 5 и 8 отдѣловъ на то, что просьбы почтовыхъ чиновниковъ, не успѣвшихъ окончить во-время почтовыхъ операцій на станціи (въ случаѣ большаго обмѣна почтъ или при маломъ срокѣ остановокъ) о задержкѣ поѣзда на нѣсколько минутъ, оставлялись станціоннымъ начальствомъ безъ уваженія; что третій звонокъ давался иногда въ такое время, когда почтовая кладовая была еще открыта; что начальники станцій, когда поѣздъ шель съ опозданіемъ, иногда сокращали время остановокъ на станціяхъ и отправляли поѣздъ, не

спросивъ разѣздныхъ почтовыхъ чиновниковъ, окончена ли ими почтовая операція. Упомянутые агенты почтоваго вѣдомства настаиваютъ на томъ, чтобы начальникамъ станцій вмѣнено было въ непремѣнную обязанность передъ отправленіемъ почтовыхъ поѣздовъ каждый разъ спрашивать почтовыхъ чиновниковъ, окончили ли они свои занятія съ обмѣномъ почтъ; почтовый же чиновникъ, въ случаѣ задержки поѣзда по его заявленію, долженъ выдавать начальнику станціи удостовѣреніе въ этомъ съ объясненіемъ причинъ, вынудившихъ его просить о задержкѣ поѣзда. Затѣмъ сдѣлано указаніе на то, что такъ какъ почтовые вагоны на конечныхъ пунктахъ подаются къ станціи въ одно время съ пассажирскими, то неуправка почтовыхъ чиновниковъ въ пріемъ почты можетъ подавать поводъ къ задержкѣ въ отправленіи поѣзда; поэтому полезно было бы установить правило, чтобы почтовые вагоны подавались на станцію прежде пассажирскихъ и чтобы ранжировка поѣзда начиналась въ то время, когда пріемъ почты уже оконченъ. Наконецъ тѣ же лица заявляютъ требованіе, „чтобы почтовые ящики, вывѣшиваемые на желѣзнодорожныхъ станціяхъ и полустанціяхъ, гдѣ нѣтъ обмѣна съ почтовыми учрежденіями, приносились къ проходящимъ почтовымъ поѣзднымъ вагонамъ для обмѣна внутренняго ящика съ корреспонденціей со станціи на таковой же порожній, или съ корреспонденціей, слѣдующею на станцію изъ вагона, служителями станціи, такъ какъ кратковременность остановокъ на такихъ станціяхъ не дозволяетъ производить этотъ обмѣнъ ящиковъ чрезъ почтовыхъ служителей“. (XXI 6, 7, 9; XIV 5, 7). Хотя порядокъ, изъясненный

въ послѣднемъ требованіи, по заявленію управленій желѣзныхъ дорогъ харьковскаго района (см. отв. упр. курско-кіевской, харьк.-ник. и л.-ром. дорогъ отд. X в. 29), повидимому и заведенъ на этихъ дорогахъ, но уже заявленія самаго требованія со стороны двухъ лицъ, завѣдующихъ перевозкою почтъ на дорогахъ курско-кіевской, л.-роменской и части харьково-николаевской (знаменко-николаевскій участокъ ея принадлежитъ къ 5 отдѣлу) показываютъ, что онъ не всегда исполняется.

Управленіе курско-кіевской дороги дѣлаетъ съ своей стороны указаніе на частыя задержки почтовыхъ поѣздовъ обмѣномъ почтъ на ст. Бахмачъ, не смотря на то, что остановки на этой станціи назначены по 30 минутъ. Эти задержки, по заявленію упомянутаго управленія, производятъ путаницу въ движеніи, вызывая нарушеніе точности въ приходѣ и отходѣ поѣздовъ на линіи по крайней мѣрѣ на сутки. Какъ мѣру къ ихъ устраненію, оно предлагаетъ: обязать почтовыхъ чиновниковъ вести путевой журналъ, въ которомъ агенты службы движенія дѣлали бы отмѣтки о продолжительности задержекъ поѣздовъ операціей обмѣна почтъ; журналы почтовыхъ поѣздовъ должны представляться на контроль завѣдующихъ перевозкой почтъ (отв. упр. курско-кіевск. дор. отд. X в. 24). Управленіе харьково-николаевской дороги признаетъ необходимымъ, чтобы задержки поѣздовъ обмѣномъ почтъ ни въ какомъ случаѣ не превышали 5 мин. и чтобъ онѣ, каждый разъ по письменнымъ требованіямъ почтовыхъ чиновниковъ, допускались только въ исключительныхъ случаяхъ и подвергались обстоятельному разслѣдованію для выясненія ихъ необходимости. (Отв. упр. харьк.-ник.

дор. отд. X в. 24). По заявленію управленія л.-роменской дороги (отв. отд. X в. 24) задержки поѣздовъ по требованію почтовыхъ чиновниковъ, „если продолжаютъ болѣе часу“, нарушаютъ правильность движенія; онѣ случаются впрочемъ рѣдко, а именно при поломкѣ почтоваго вагона и необходимости перегрузки почты.

По заявленію управляющаго почтовою частью въ Черниговской губерніи, при измѣненіи расписанія движенія поѣздовъ, управленіе л.-роменской желѣзной дороги не передаетъ своевременно о томъ свѣдѣній для извѣщенія состоящихъ при линіи почтовыхъ учрежденій о времени, къ которому они должны доставляться на желѣзную дорогу почты на основаніи новыхъ расписаній (XXI 13).

Въ 1871 году состоялось распоряженіе почтоваго департамента, чтобы при прекращеніи движенія на желѣзныхъ дорогахъ по случаю снѣжныхъ заносовъ болѣе, чѣмъ на 48 часовъ, слѣдующія почты отправляемы были круговыми путями и чтобы въ тѣ мѣста, гдѣ остановились на пути почтовые вагоны, высылались лошади для дальнѣйшаго отправленія на нихъ почты; вмѣстѣ съ тѣмъ Министръ Внутреннихъ Дѣлъ просилъ распоряженіе Министра Путей Сообщенія о томъ, чтобы начальники станцій, въ случаѣ пріостановленія отправки поѣздовъ, не отказывали въ сообщеніи почтовымъ учрежденіямъ точныхъ, по возможности, свѣдѣній о времени, на которое отправленіе поѣздовъ прекращается. Не смотря на это, по заявленію управляющаго почтовой частью въ Полтавской губерніи, станціонное начальство ни на личные, ни на письменные вопросы ни разу не дало болѣе или менѣе опредѣленныхъ отвѣтовъ по этому предмету.

Необходимо, замѣчаетъ тотъ же агентъ почтоваго вѣдомства, чтобы въ случаѣ прекращенія движенія на сутки и болѣе начальникамъ станцій, между которыми произошла задержка поѣздовъ, вмѣнено было въ обязанность немедленно увѣдомлять по телеграфу управляющаго почтовою частью по принадлежности, на какое время отправленіе поѣздовъ пріостанавливается (VIII 13, 14).

Въ случаѣ опозданія почтовыхъ поѣздовъ увѣдомленія объ этомъ дѣлаются несвоевременно; телеграммы о движеніи опоздавашаго поѣзда получаютъ вмѣстѣ съ прибытіемъ самаго поѣзда, или даже на другой день (завѣд. перев. почтъ 5 отд. VIII 9). По заявленію управляющаго почтовою частью въ Полтавской губерніи, начальники станцій объ опозданіи почтоваго поѣзда никогда не увѣдомляютъ прибывшихъ за почтою почтовыхъ чиновъ, которые сами должны объ этомъ справляться, и при этомъ не получаютъ свѣдѣній, когда именно опоздавшій поѣздъ ожидается; было много случаевъ, въ особенности при снѣжныхъ заносахъ, что почты оставались на станціи по 2 и больше сутокъ въ ожиданіи прихода почтоваго поѣзда (VIII 12). По заявленію завѣдующаго перевозкою почтъ по 5 отдѣлу, свѣдѣнія объ опозданіяхъ поѣздовъ желѣзнодорожнымъ начальствомъ никогда не сообщаются почтовому вѣдомству, и даже при запросахъ послѣдняго о времени и причинахъ запозданія начальники станцій даютъ неправильныя свѣдѣнія (VIII 7). По заявленію управляющаго почтовой частью въ Черниговской губерніи, станціонное начальство не сообщаетъ присылаемымъ съ почтами почталіонамъ свѣдѣній о замедленіи поѣздовъ и о времени, когда ожидается ихъ прибытіе (XXI 13). Управляющій

почтовой частью въ Минской губерніи заявляетъ, что свѣдѣнія о замедленіи почтовыхъ поѣздовъ и о времени, когда ожидается ихъ прибытіе, сообщаются станціонными начальниками присылаемымъ за почтою почтовымъ чинамъ несвоевременно и неточно, вслѣдствіе чего нерѣдко бывають случаи, что или поѣздъ проходитъ безъ обмѣна почтъ, или же почтовые чины, сколько бы поѣздъ ни замедлилъ, остаются въ ожиданіи прихода его на станціяхъ (XXI 3). Управляющій почтовой частью въ Ковенской губерніи заявляетъ, что, хотя въ предѣлахъ упомянутой губерніи и бывають случаи отказа со стороны станціоннаго начальства въ сообщеніи посылаемымъ за почтою почтовымъ чинамъ свѣдѣній о замедленіи поѣздовъ и о времени ожидаемаго ихъ прибытія или сообщенія имъ неточныхъ свѣдѣній по этому предмету, но весьма рѣдко (XXI 14). „На большихъ станціяхъ л.-роменской дороги, заявляетъ завѣдующій перевозкою почтъ по 8 отдѣлу, о времени замедленія почтовыхъ поѣздовъ вывѣшиваються объявленія, изъ которыхъ могутъ почерпать нужныя свѣдѣнія какъ почтовые чиновники, такъ и агенты, присылаемые за почтою изъ почтовыхъ учреждений. При существованіи такихъ объявленій не представляется уже никакой необходимости лично обращаться къ станціонному начальству за свѣдѣніями о времени прибытія поѣздовъ. Но для того, чтобы дѣлаемыя на основаніи свѣдѣній, почерпнутыхъ изъ тѣхъ заявленій, распоряженія объ отправленіи на примѣръ обратно лошадей, присланныхъ за почтою, и о назначеніи времени, къ какому онѣ должны снова прибыть на станцію, достигли своей цѣли, нужно, чтобъ объявленія эти заклю-

чали въ себѣ самыя точныя извѣстія о мѣстѣ находенія въ данное время запоздавшаго поѣзда. Между тѣмъ нерѣдко случается, что въ объявленіи значится извѣстія, полученныя нѣсколько часовъ тому назадъ, въ продолженіе которыхъ поѣздъ могъ или сократить свое промедленіе, или запоздать еще болѣе. Въ томъ и другомъ случаѣ сдѣланныя почтовыми чиновниками распоряженія очевидно уже не достигаютъ своей цѣли. Поэтому было бы желательно, чтобы желѣзнодорожныя управленія вмѣняли станціоннымъ начальникамъ въ непремѣнную обязанность о случаяхъ запозданій вывѣшивать въ помѣщеніи вокзала объявленія съ обозначеніемъ въ нихъ времени запозданія поѣзда по самымъ послѣднимъ свѣдѣніямъ, полученнымъ на станціи“ (XXI 16).

Въ случаѣ неотправленія почему-либо почтоваго вагона въ почтовомъ поѣздѣ посылаются по телеграфу циркулярныя извѣщенія на имя почтовыхъ учрежденій, расположенныхъ по линіи желѣзной дороги, отъ разъѣднаго чиновника, слѣдующаго въ почтовомъ вагонѣ. Эти извѣщенія, въ которыхъ разъѣдной чиновникъ извѣщаетъ только о томъ, съ поѣздомъ какого нумера будетъ слѣдовать опоздавшая почта, передаются со станцій желѣзной дороги не прямо въ почтовыя учрежденія, тотчасъ по полученіи ихъ, а по пріѣздѣ почтовыхъ чиновъ на желѣзную дорогу съ почтою, долженствующею отправиться съ тѣмъ поѣздомъ, въ которомъ долженъ былъ слѣдовать почтовый вагонъ.

Такія извѣщенія получаютъ не всегда до времени прихода поѣзда, а въ большинствѣ случаевъ уже по приходѣ его, а потому почтовые чины, соображая, что не-

прибывшій почтовый вагонъ долженъ пройти съ очереднымъ пассажирскимъ поѣздомъ чрезъ опредѣленный промежутокъ времени, возвращаются съ почтами въ почтовые учрежденія; а между тѣмъ бывали случаи, что почтовые вагоны приходили въ скорости затѣмъ съ экстренными или съ товаропассажирскими поѣздами, и такимъ образомъ провозились почты, слѣдующія въ попутныя почтовые учрежденія, и оставались по цѣлымъ суткамъ почты, подлежащія отправленію изъ этихъ послѣднихъ. Поэтому необходимо, чтобъ о случаяхъ неотправленія почему-либо почтоваго вагона въ почтовомъ поѣздѣ изъ начальнаго пункта, начальство той станціи, одновременно съ отходомъ поѣзда, въ которомъ должна была слѣдовать почта, извѣщало всѣ почтовые учрежденія, находящіяся на линіи дороги, съ указаніемъ въ этихъ извѣщеніяхъ, съ какимъ именно номеромъ поѣзда будетъ слѣдовать почтовый вагонъ, и чтобы станціи обмѣна почтовой корреспонденціи передавали такія извѣщенія въ мѣстныя почтовые учрежденія безъ малѣйшаго замедленія, съ прибавленіемъ отъ себя свѣдѣній, въ какое именно время прибудетъ на мѣстную станцію тотъ поѣздъ. Мѣра эта важна въ высшей степени, ибо почтовое учрежденіе, получивъ вѣрное свѣдѣніе о томъ, что въ извѣстный срокъ не будетъ почтоваго вагона, въ состояніи будетъ изготовить къ отправленію корреспонденцію, пришедшую послѣ срока, назначеннаго для отхода почты“. (Заяв. упр. почт. частью въ Полтавской губерніи VIII 13. 14).

Приведенныя заявленія лицъ почтоваго вѣдомства указываютъ на неудовлетворительность существующихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ порядковъ по отношенію

къ требованіямъ почтовой службы, для которой точность въ соблюденіи сроковъ исполненія извѣстныхъ функцій имѣетъ такое существенное значеніе. Ожиданія почтовыми чинами прибытія почтъ на станціяхъ по суткамъ и долѣе — такія явленія, которыя не должны быть терпимы. Признавая съ своей стороны вообще полезными мѣры, предлагаемыя разными лицами почтоваго вѣдомства по этому предмету, подкоммиссія считаетъ долгомъ замѣтить: 1) Что выраженное многими изъ нихъ требованіе, чтобы станціонныя начальства каждый разъ, въ случаѣ опозданія почтоваго поѣзда, сообщали почтовымъ чинамъ точныя свѣдѣнія, когда именно запоздавшій поѣздъ прибудетъ, въ большинствѣ случаевъ исполнено быть не можетъ: чаще всего случается, что опозданіе вызывается неблагоприятными условіями погоды, оказывающими свое дѣйствіе во все время движенія поѣзда, а потому опаздываніе его увеличивается съ каждой станціей, такъ что опредѣлить напередъ, хотя бы съ приблизительною вѣрностью, когда именно придетъ ожидаемый поѣздъ, едва-ли возможно. 2) При существующемъ порядкѣ, въ случаѣ неправильности въ отправленіи почтовой службы, происшедшей отъ несвоевременнаго или неточнаго сообщенія почтовымъ чинамъ свѣдѣній о движеніи почтовыхъ поѣздовъ или почтовыхъ вагоновъ, нѣтъ указаній на то, кто именно и за какія упущенія въ этомъ дѣлѣ долженъ быть привлеченъ къ отвѣтственности. Между тѣмъ безостановочное движеніе почтъ имѣетъ важное государственное и общественное значеніе; поэтому необходимо, чтобы при совмѣстномъ участіи представителей почтоваго вѣдомства и желѣзнодорожныхъ управленій,

выработано было определенное и точное положеніе объ обязанностяхъ и отвѣтственности какъ чиновъ почтоваго вѣдомства, такъ и агентовъ желѣзнодорожной службы по тѣмъ сторонамъ ихъ дѣятельности, которыя имѣютъ отношеніе къ обезпеченію правильности почтоваго движенія. Положеніе это, по важности дѣла, должно быть утверждено законодательнымъ порядкомъ.

Помѣщенія для почтовыхъ отдѣленій, устроенныхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ харьковскаго района, не всѣ удовлетворяютъ своему назначенію. Завѣдующимъ перевозкою почтъ по 5 отдѣлу указано на тѣсноту помѣщенія почтоваго отдѣленія въ Николаевѣ, на особенныя неудобства помѣщенія, отведеннаго для почтоваго отдѣленія въ Кіевѣ, которое холодно, грязно и тѣсно, такъ что не представляетъ никакихъ удобствъ для служебныхъ занятій (помѣщеніе это находится въ зданіи кіево-брестской желѣзной дороги). На станціи Ворожба, по заявленію помощника завѣдующаго перевозкою почтъ по 4 отдѣлу, къ которому отнесенъ Сумскій участокъ харьк.-николаевской дороги, почтовое отдѣленіе, принадлежащее этому участку, помѣщено неудобно, въ зданіи, не оконченномъ отдѣлкою, и не имѣетъ должныхъ приспособленій къ почтовой операціи (VIII 17). Зданіе это деревянное, выстроенное наскоро при открытіи Сумскаго участка въ январѣ 1878 г., до лѣта 1879 г. (время посѣщенія ст. Ворожбы подкомиссіею) оставалось нештукатуреннымъ, не приспособленнымъ къ достаточному отопленію и, по заявленію почтовыхъ чиновниковъ, было такъ холодно зимою, что они могли заниматься въ немъ не иначе, какъ въ шубахъ и въ валеныхъ сапогахъ. Помѣщеніе почтоваго отдѣленія на ст. Ромны оказывается нѣсколько

8
69638

тѣснымъ, по отзыву завѣдующаго перевозкою почтъ по 8 отдѣлу, въ виду того, что оно находится въ начальномъ пунктѣ отправленія почтоваго вагона, гдѣ имѣютъ жительство чиновники, назначаемые для сопровожденія почтъ (XXI 11). По наблюденію подкомиссіи необходимо также расширить помѣщеніе почтоваго отдѣленія на ст. Знаменка.

На либ.-роменской и харьк.-николаевской дорогахъ помѣщенія почтовыхъ отдѣленій ремонтируются и отапливаются на счетъ обществъ этихъ дорогъ. На курско-кіевской дорогѣ нѣтъ почтовыхъ отдѣленій.

На многихъ станціяхъ, на которыхъ производится обмѣнъ почтъ, ощущается недостатокъ особыхъ помѣщеній для ихъ храненія. Управляющій почтовой частью въ Полтавской губерніи указываетъ на отсутствіе такихъ на ст. Полтава, Кобеляки, Кременчугъ, Ромны. По принятому порядку, почты изъ ближайшихъ почтовыхъ учрежденій привозятся на станціи заблаговременно, не менѣе какъ за 40 м. до прихода почтовыхъ поѣздовъ. При отсутствіи особыхъ помѣщеній для почтъ и почтовыхъ чиновъ на этихъ станціяхъ, какъ лѣтомъ, такъ и зимою, почтовые чины останавливаются съ лошадьми у дебаркадера за рѣшеткою, и все время остаются подъ открытымъ небомъ, на телѣгѣ, вмѣстѣ съ почтою, причемъ отъ нихъ требуется чрезвычайная бдительность, такъ какъ около дебаркадера всегда бываетъ большое движеніе народа. Во время холодной и ненастной погоды, а равно и въ случаѣ опозданія поѣзда, станціонное начальство дозволяетъ почтовымъ чинамъ, вмѣстѣ съ почтою, помѣщаться въ пассажирскомъ залѣ 3-го класса; но этимъ предложеніемъ они пользуются только въ случаяхъ край-

ней необходимости, ибо въ пассажирскихъ залахъ всегда бываетъ такъ много народа, что не оказывается даже мѣста для склада почты; кромѣ того, не будучи ничѣмъ отдѣлены отъ пассажировъ, они подвергаютъ риску сопровождаемую ими почту (VIII 12). На такой же недостатокъ указываетъ управляющій почтовой частью въ Херсонской губерніи на ст. Шаровка, Елисаветградъ, Протопоповка и Павлышъ; управляющій почтовою частью въ Черниговской губерніи—на ст. Мѣна и Дмитровка либаво-роменской дороги (XXI. 12); управляющій почтовою частью въ Минской губерніи—на ст. Минскъ, Бобруйскъ, той же дороги (XXI. 3). Вездѣ, гдѣ нѣтъ особыхъ помѣщеній для храненія привозимыхъ для обмѣна почтъ, содержащихъ иногда большія цѣнности, онѣ, вмѣстѣ съ сопровождающими ихъ почтовыми чинами, должны ожидать почтовыхъ поѣздовъ или на станціонныхъ дворахъ, или на перронѣ, или въ помѣщеніяхъ пассажировъ 3-го класса, что сопровождается всѣми тѣми неудобствами, на которыя уже указано выше. Наконецъ управляющій почтовою частью въ Черниговской губерніи указываетъ еще на одинъ недостатокъ, общій всѣмъ желѣзнодорожнымъ станціямъ, а именно на отсутствіе навѣсовъ для защиты отъ непогоды привозящихъ почты ямщиковъ и почтовыхъ лошадей при продолжительныхъ иногда ожиданіяхъ запоздавшихъ поѣздовъ, недостатокъ, который вызываетъ справедливыя жалобы со стороны почтосодержателей (XXI 12).

Жилыя помѣщенія для почтовыхъ чиновъ на самыхъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, гдѣ есть почтовыя отдѣленія, признаются необходимыми: на ст. Харьковъ, на которой сходятся три желѣзныя дороги и гдѣ отправка

и полученіе корреспонденціи требуетъ присутвія помощника завѣдующаго перевозкою почтъ и днемъ, и въ ночное время, такъ что только занимая квартиру въ самомъ вокзалѣ желѣзной дороги онъ могъ бы воспользоваться возможностью имѣть достаточное время для отдыха (VIII. 10); на ст. Бахмачь-Ромны и Кошедары, по близости которыхъ почти нѣтъ частныхъ квартиръ (XXI. 10). На станціи Бахмачь эта потребность удовлетворяется отводомъ почтовымъ чинамъ квартиръ бесплатно въ зданіяхъ, принадлежащихъ обществу желѣзной дороги. Кромѣ того нельзя не указать на необходимость квартиръ для почтовыхъ чиновниковъ на ст. Знаменка, гдѣ завѣдующій почтовымъ отдѣленіемъ пользуются небольшою квартирой, отведенной ему рядомъ съ помѣщеніемъ почтоваго отдѣленія, въ одномъ изъ станціонныхъ зданій, но помощникъ его живетъ на частной квартирѣ въ селеніи, въ 3—4 верстахъ отъ станціи, что для почтоваго чиновника, обязаннаго являться на службу и въ ночное время, крайне неудобно.

Относительно устройства квартиръ для чиновниковъ, состоящихъ при почтовыхъ отдѣленіяхъ, завѣдующіе перевозкою почтъ по отдѣламъ 8-му и 9-му указываютъ на способъ, какимъ могла бы быть удовлетворена эта потребность на желѣзнодорожныхъ станціяхъ: это устройство зданій на счетъ обществъ подлежащихъ дорогъ, съ уплатою имъ казною за наемъ помѣщеній, нужныхъ почтовому вѣдомству, по таксѣ, сообразно нормальной стоимости зданій, которая можетъ быть напередъ опредѣлена точно. Завѣдующій перевозкою почтъ по 9 отдѣлу ставитъ вопросъ шире и предлагаетъ проэктъ устройства почтовыхъ учрежденій съ приѣмомъ и выдачей

простой и денежной корреспонденціи на всѣхъ станціяхъ Харьк.-Елисаветградской линіи.

Существующій порядокъ полученія корреспонденціи на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ вызываетъ много жалобъ со стороны публики, испытывающей всѣ его неудобства. Письма передаются почтовымъ вѣдомствомъ, для выдачи получателямъ, начальникамъ станцій, которые не всегда сами исполняютъ это, а поручаютъ иногда телеграфистамъ или другимъ служащимъ на станціи. Случается, что письма, съ заключающимися иногда въ нихъ документами, пропадаютъ, газеты зачитываются и выдаются испачканными и изорванными. Во всемъ этомъ винить, собственно говоря, некого, потому что почтовое дѣло не входитъ въ кругъ прямыхъ обязанностей станціоннаго начальства, и если оно беретъ его на себя, то въ видѣ одолженія публикѣ. Съ другой стороны невозможность сдать на станціи желѣзной дороги, чрезъ которую каждый день проходитъ почта, заказное или денежное письмо, или посылку, а также получать таковыя, вызываетъ весьма понятныя жалобы со стороны жителей сосѣднихъ со станціей мѣстностей, которые поставлены въ необходимость ѣздить для этого иногда за десятки верстъ до ближайшаго почтоваго учрежденія. Поэтому мысль объ устройствѣ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ, если на первое время не на всѣхъ, то на многихъ изъ нихъ, приѣмъ и выдачу всякаго рода корреспонденцій, помѣстивъ на нихъ почтовыхъ чиновниковъ со всѣми приспособленіями для почтовой операціи, заслуживаетъ полнаго сочувствія. Можно надѣяться, что новыя удобства, которыя создадутся этимъ для публики, разовьютъ корреспонденцію и въ ближайшемъ будущемъ; расходы

же казны несомнѣнно будутъ окупаться съ избыткомъ.

Завѣдующій перевозкой почтъ по 9 отдѣлу такъ развиваетъ свою мысль:

„Нельзя сомнѣваться въ томъ, что почтовому дѣлу въ близкомъ будущемъ предстоитъ блестящая перспектива: это видно и изъ развитія его въ послѣднее время у насъ въ Россіи, и изъ быстрого прогресса почтоваго дѣла на Западѣ.

„Просматривая отчеты и замѣтки, помѣщаемыя отъ времени до времени въ газетахъ, невольно нужно придти къ убѣжденію, что потребность государства (въ смыслѣ потребности народной, потребности массы) въ пунктахъ съ приѣмомъ и выдачей всякаго рода корреспонденціи растетъ съ каждымъ днемъ и что почтовое управленіе, открывая почти ежедневно такія станціи въ разныхъ мѣстахъ, тѣмъ не менѣе находитъ нужнымъ и возможнымъ открывать еще массу новыхъ. Въ особенности много открывается станцій съ приѣмомъ и выдачею всякаго рода корреспонденціи, и даже почтовыхъ отдѣленій, въ селахъ и деревняхъ, расположенныхъ близь станцій желѣзныхъ дорогъ. Это объясняется и наплывомъ въ эти села и деревни коммерсантовъ, и вообще тяготѣніемъ къ желѣзной дорогѣ всѣхъ окружающихъ жителей. Какъ тѣ, такъ и другіе, имѣютъ постоянную надобность въ вокзалѣ, какъ въ пунктѣ удобномъ для предложенія и спроса. Спрашивается, почему же вокзалъ каждой станціи не сдѣлать и пунктомъ съ приѣмомъ и выдачею всякаго рода корреспонденціи? Это было бы тѣмъ болѣе удобно, что 1) уменьшились бы издержки правительства и 2) выдача простой корреспонденціи со

станціи ж. дороги получила бы правильный характеръ. Первое будетъ болѣе понятно, если пояснить, что открытіе новыхъ станцій съ пріемомъ всякаго рода корреспонденціи совершается всегда на счетъ мѣстныхъ жителей, а затѣмъ содержаніе станцій переходитъ къ правительству, причемъ предстоятъ слѣдующія издержки: а) содержаніе личнаго состава служащихъ, т. е. жалованье почтовымъ агентамъ; б) сумма на канцелярскія потребности этого учрежденія; в) на наемъ или на содержаніе казеннаго помѣщенія станціи, и г) на издержки по возкѣ почтъ до вокзала или до другаго какого-либо пункта, до котораго направляется корреспонденція со станціи. Если бы предположить, что общество ж. дороги было обязано дать на вокзалѣ каждой станціи помѣщеніе для почтоваго чиновника и комнату, предназначенную собственно для пріема и выдачи всякаго рода корреспонденціи, то издержки Правительства ограничились бы только канцелярскою суммою, содержаніемъ личнаго состава и нормальною платою обществу за помѣщеніе, а вмѣстѣ съ тѣмъ каждая станція ж. дороги была бы пунктомъ, въ которомъ мѣстный ли житель, или пассажиръ, ѣдущій въ поѣздѣ, могъ бы купить почтовую марку, отправить денежный пакетъ или посылку. Второе изъ этихъ заключеній не подлежитъ никакому сомнѣнію, такъ какъ въ настоящее время выдача простой корреспонденціи, получаемой изъ почтовыхъ вагоновъ на станціяхъ, гдѣ нѣтъ почтовыхъ агентовъ, возложена на агентовъ ж. дорогъ и производится совершенно безконтрольно (были случаи исчезновенія писемъ, газетъ и журналовъ; газеты сплошь и рядомъ выдаются корреспондентамъ въ измятомъ видѣ и до нельзя зачи-

танными). При правильной же организаціи почтоваго дѣла можно смѣло утверждать, что и выдача корреспонденціи будетъ производиться правильно. При этомъ необходимо присовокупить, что плата за помѣщеніе на вокзалѣ и за ремонтъ его могла бы производиться въ размѣрѣ 10% съ суммы, затраченной обществомъ желѣзной дороги на постройку помѣщенія, что было бы совершенно возможно и не только не обременительно для общества желѣзной дороги, но и доставляло бы ему выгоды. Конечно необходимо при этомъ разъ навсегда опредѣлить нормальную стоимость квадратной сажени постройки на каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, что также не составитъ труда, такъ какъ норма издержекъ этого рода на каждой дорогѣ уже опредѣлена и, сколько я знаю, напримѣръ въ обществѣ юго-западныхъ желѣзныхъ дорогъ равняется 80 рублямъ.“ (VIII 4—6).

Къ этому завѣдующій перевозкою почтъ по 9 отдѣлу присовокупляетъ, что почтовый агентъ, постоянно находящійся на станціи, всегда имѣлъ бы точныя извѣстія о движеніи почтовыхъ поѣздовъ и въ случаѣ ихъ запозданія не представлялось бы необходимости приостанавливать почтовую операцію; при перегрузкахъ же почтъ, если таковыя случались бы, онъ служилъ бы посредникомъ между сопровождающимъ почту разъѣзднымъ чиновникомъ и станціоннымъ начальствомъ, оказывая имъ дѣйствительную помощь.

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.