

24
А. 1196.
5

Учрежденная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

~~25882~~

ДОКЛАДЪ
О
ПОЖАРНОЙ ЧАСТИ.

С. - ПЕТЕРБУРГЪ.

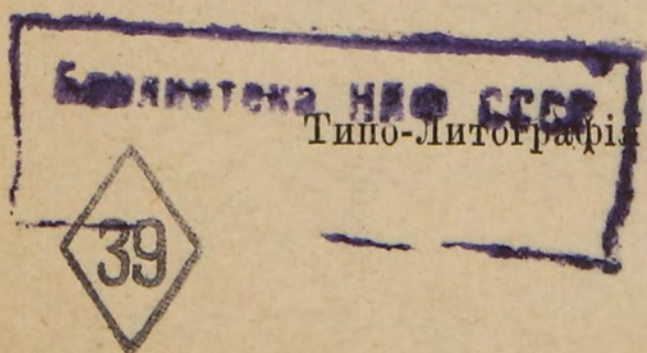
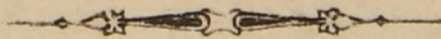
Типо-Литографія Д. И. Шеметкина, Разъѣзжая, № 20.

1881.

A 1196

Высочайше учрежденная Коммисія для изслѣдованія
желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

ДОКЛАДЪ
О
ПОЖАРНОЙ ЧАСТИ.

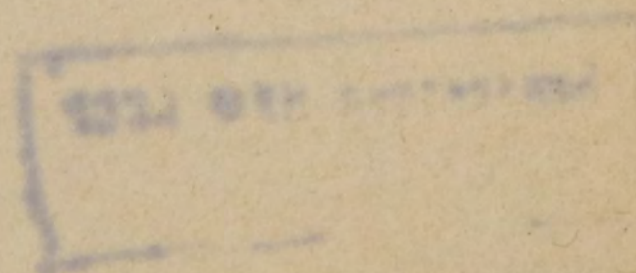


С. - ПЕТЕРБУРГЪ.
Д. И. ШЕМЕТКИНА, Разъѣзжая, № 20.
1881.

✓

Печатано по распоряженію Высочайше учрежденной Коммисіи для изслѣ-
дованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

69583



О Г Л А В Л Е Н І Е .

	Сстр.
Введеніе	1
I. Распоряженія Министерства Путей Сообще- нія по пожарной части	7
О страхованіи отъ пожаровъ	15
II. Дѣятельность «Общихъ желѣзнодорожныхъ сѣздовъ» по пожарному дѣлу	22
III. Сводъ наиболѣе выдающихся распоряженій отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ по пожарной части	38
Устройство пожарной части на станціяхъ	—
Дѣятельность Юго-Западн. Общества по по- жарной части	51
IV. Судебная практика по вопросу о желѣзнодоро- жныхъ пожарахъ	60
V. Мѣры предлагаемыя комиссіею	65
Общіе выводы изъ докладовъ Подкоммисій	—
Отвѣты на программу по пожарной части	66
Мѣры огнеохрательныя	73
Мѣры для тушенія пожаровъ	78
Законопроектъ по пожарной части	85
Заключеніе	89

В В Е Д Е Н І Е.

Пожарный вопросъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, или существующая система *предупрежденія* желѣзнодорожныхъ пожаровъ и *тушенія* уже возникшаго пламени, включенъ въ число предметовъ, подлежащихъ изученію Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи потому, что съ вопросомъ этимъ довольно тѣсно связаны различные хозяйственные интересы желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Опытъ пережитаго времени несомнѣнно показываетъ, что разрушительная сила пламени не оставалась безъ вліянія на хозяйственную часть нашей рельсовой сѣти сообщеній. Бывали случаи, когда пожаръ причинялъ весьма значительные убытки станціонному имуществу, подвижному составу, мастерскимъ, складамъ различныхъ предметовъ и проч.; многократно приходилось желѣзнодорожнымъ Обществамъ приплачивать весьма крупныя суммы, въ видѣ вознагражденій, за чужіе дома, лѣса, дрова, хлѣбъ и другіе запасы, сожженные искрами паровозовъ; еще чаще случалось расплачиваться за товары, багажъ и другія вещи, сгорѣвшія въ пути; наконецъ, Обществамъ приходилось принимать на свой счетъ и часть убытковъ, причиненныхъ желѣзнодорожными пожарами имуществу нисшихъ разрядовъ служащихъ на дорогахъ. Съ другой стороны, естественныя опасенія понести *единовременную* значи-

тельную потерю отъ неожиданнаго появленія пламени вынуждаютъ Общества прибѣгать *постоянно* къ страхованію отъ огня; страховая же операція (какъ будетъ доказано ниже) ведетъ—въ общей сложности за цѣлый рядъ лѣтъ—къ весьма крупной переплатѣ страховымъ учрежденіямъ въ прямой ущербъ желѣзнодорожнымъ кассамъ.

По всѣмъ этимъ соображеніямъ, высшая Коммисія, при составленіи инструкціи подкоммисіямъ для мѣстнаго изслѣдованія желѣзнодорожныхъ раіоновъ, включила въ подробную программу вопросныхъ пунктовъ, подлежащихъ изученію подкоммисій, слѣдующіе вопросы:

Программа вопросовъ, отдѣлъ III («Труды Коммисіи» т. I ч. I стр. 311—313): § 32. Застрахованы ли станціонныя зданія и желѣзнодорожное имущество въ полной суммѣ, или въ размѣрѣ наибольшаго на изслѣдуемой дорогѣ риска?—§ 33. Какія приняты мѣры противъ пожаровъ въ пакгаузахъ и товарныхъ складахъ желѣзной дороги? Гдѣ хранятся на станціяхъ пожарные инструменты и существуютъ ли для сей цѣли теплыя помѣщенія? Имѣются ли пожарные краны и удобно ли они расположены? Приучена ли желѣзнодорожная прислуга къ обращенію съ пожарными инструментами?—§ 34. Существуютъ ли способы предупредить вылетаніе искръ изъ трубъ паровозовъ изслѣдуемой желѣзной дороги, и какіе именно? — § 35. Принимаются-ли мѣры для предупрежденія выпаденія горящихъ углей изъ—подъ паровозовъ во время движенія поѣздовъ? — § 36. Производится-ли желѣзнодорожными сторожами осмотръ мѣстности даже и внѣ полотна, послѣ прохода поѣзда, и въ случаяхъ появленія огня принимаются ли мѣры гашенія? — § 37. Очищается ли желѣзнодорожная полоса отъ сухихъ деревьевъ, валежника и хвороста; если очищается, то

на какой ширинѣ отъ полотна дороги? Не слѣдуетъ ли въ семъ отношеніи постановить какія либо правила, распространивъ ихъ и на смежныхъ владѣльцевъ?— § 38. Происходили-ли на изслѣдуемой желѣзной дорогѣ пожары отъ искръ, гдѣ именно (въ селеніяхъ, на поляхъ и лѣсахъ), въ какихъ размѣрахъ и въ какомъ разстояніи отъ станціи или отъ линіи?— § 39. Въ теченіе какого періода послѣ прохода поѣзда обнаруживалось, что причиною пожара былъ паровозъ?— § 40. Въ бывшихъ случаяхъ пожаровъ, чѣмъ оканчивались претензіи: судебными рѣшеніями или добровольными соглашениями? — § 41. Встрѣчаются ли случаи возведенія зданій ближе указаннаго разстоянія какъ отъ станціи, такъ и отъ полотна желѣзной дороги?— § 42. Какіе были случаи уменьшенія узаконеннаго разстоянія чрезъ расширеніе пространства земли, назначеннаго подъ станцію желѣзной дороги, или отъ проведенія полотна желѣзной дороги чрезъ селенія, уже существовавшія? — § 43. Какого рода матеріаломъ крыты частныя строенія по линіи желѣзной дороги?

Мѣстныя изслѣдованія подкоммисій вообще показали, что существующая на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ система какъ предупрежденія, такъ и тушенія пожаровъ весьма далека отъ желаемаго совершенства и что въ этомъ отношеніи остается сдѣлать еще очень многое для практическаго разрѣшенія вопроса—какъ предупреждать огонь и какъ съ нимъ бороться съ наименьшимъ рискомъ потери и съ наименьшими затратами на огнеохранительную и огнегасительную части.

Пожарный вопросъ въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ—вопросъ новый и весьма мало изслѣдованный. Пережитый нашею, такъ сказать, юною сѣтью рельсовыхъ сообщеній опытъ еще недостаточенъ для вывода обобщеній и заключеній. Еще не наступило

время указать окончательно на самыя практическія средства къ выходу изъ затрудненій, представляемыхъ пожарнымъ бѣдствіемъ; наступила пора лишь для того, чтобы: начать собирать матеріалы по этому дѣлу, производить предварительную ихъ разработку и намѣчать общія направленія послѣдующей работы для будущей организаціи противупожарнаго устройства на желѣзныхъ дорогахъ.

Таковы взгляды, которымъ держалась Коммисія при составленіи настоящаго доклада. Взглядами этими объясняется и самый характеръ этаго труда, по свойству своему распадающагося на слѣдующіе главнѣйшіе отдѣлы:

I. Сводъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія по пожарной части на желѣзныхъ дорогахъ;

II. Сводъ трудовъ, по этой части произведенныхъ съѣздами желѣзнодорожныхъ представителей;

III. Собраніе наиболѣе выдающихся фактовъ, доказывающихъ стремленія отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ къ самозащитѣ отъ пожарнаго бѣдствія;

IV. Способы, предлагаемые Коммисіею для веденія дальнѣйшей разработки мѣропріятій съ цѣлью создать правильную организацію противупожарнаго устройства на желѣзныхъ дорогахъ и

V. Приложенія.

Матеріалами при составленіи этаго доклада служили:

1) Результаты всесторонняго осмотра дорогъ под-

коммисіями, изложенные въ ихъ докладахъ, путевыхъ журналахъ и т. п.;

2) Словесныя заявленія, поданныя въ подкоммисіи и въ высшую Коммисію и объясненія желѣзнодорожныхъ правленій по этимъ заявленіямъ;

3) Изустные доклады Предсѣдателей подкоммисій, по поводу совершенныхъ ими осмотровъ дорогъ, сдѣланные на Общемъ сѣздѣ Предсѣдателей подкоммисій въ Москвѣ, въ августѣ 1879-го года, а также и во время послѣдующихъ сѣздовъ;

4) Отвѣты желѣзнодорожныхъ правленій на вопросы пункты вышеприведенной программы, составленной Коммисіею въ 1878 году;

5) Официальная переписка по поводу желѣзнодорожныхъ пожаровъ;

6) Правительственныя распоряженія и всѣ вообще официальные изданія Министерства Путей Сообщенія, а также сѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

I.

Сводъ распоряженій Министерства Путей Сообщенія по пожарной части на желѣзныхъ дорогахъ.

Циркуляры по пожарной части, за послѣднее десятилѣтіе изданные Министерствомъ. — Устарѣлость нѣкоторыхъ изъ этихъ распоряженій и ихъ несоотвѣтствіе нынѣшнему развитію какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и новѣйшей техники противупожарнаго дѣла. — До сихъ поръ дѣйствующія постановленія, въ примѣненіи къ которымъ издавались циркуляры Министерства Путей Сообщенія. — Дѣятельность Министерства по вопросу о страхованіи имущества желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Въ видахъ предупрежденія, а также тушенія желѣзнодорожныхъ пожаровъ, Министерствомъ Путей Сообщенія были изданы слѣдующіе циркуляры:

I. Циркуляръ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 30-го декабря 1870 года № 8910 о порядкѣ наблюденія за искроудержательными приборами. Циркуляромъ этимъ предлагается правленіямъ Обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы онѣ неотлагательно поставили въ обязанность управляющимъ дорогами: имѣть наблюденіе, чтобы устраиваемые при паровозахъ искроудержательные приборы вполнѣ удовлетворяли своему назначенію и чтобы поддувала были открываемы только при дѣйствительной въ томъ надобности и затѣмъ непременно были закрываемы въ мѣстахъ, гдѣ выпадающіе угли могли бы произвести пожаръ. За исполненіемъ означеннаго распоряженія инспекторамъ поручено имѣть строгое наблюденіе.

II. Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго коми-

тета, отъ 29-го января 1873-го года № 517, изданный впоследствии засѣданій Общаго Съѣзда представителей желѣзныхъ дорогъ отъ 4-го и 6-го ноября 1872-го года. На засѣданіяхъ этихъ представители дорогъ, разсмотрѣвъ докладъ представителя Министра Внутреннихъ дѣлъ на съѣздѣ, полковника Е. В. Богдановича *) заявили, что правленія дорогъ будутъ: заботиться о снабженіи станцій пожарными инструментами, постоянно содержать ихъ въ исправности, приучать служащихъ къ ихъ употребленію, а въ случаѣ пожара, въ недалекомъ разстояніи отъ станцій, будутъ отправлять, если это окажется возможнымъ, экстренные поѣзда для перевозки пожарныхъ инструментовъ и командъ. Въ виду этого, Министромъ Путей Сообщенія были тогда же утверждены слѣдующія правила:

- 1) Имѣть на каждой станціи пожарныя трубы и инструменты, въ количествѣ соотвѣтствующемъ потребностямъ.
- 2) Примѣнять, гдѣ это окажется возможнымъ, къ тушенію пожаровъ разные водопитательныя приборы, находящіеся при паровозахъ.
- 3) Отводить на станціяхъ для склада керосина, соли, негашеной извести и другихъ легко-воспламеняющихся предметовъ, особыя, отдаленныя мѣста.
- 4) Распорядиться ежемѣсячнымъ осмотромъ станціонныхъ пожарныхъ инструментовъ, приученіемъ служащихъ къ употребленію и испытанію ихъ въ семъ отношеніи, не менѣе одного раза въ мѣсяцъ и
- 5) Оказывать зависящее содѣйствіе къ тушенію пожаровъ на линіяхъ и вблизи линій, — на сколько это окажется возможнымъ.

Правила эти были сообщены инспекторамъ и

*) «Труды Коммисіи» ч. IV т. I стр. 304—311.

правленіямъ Обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которымъ въ то же время было поручено: освидѣтельствовать всѣ имѣющіяся на станціяхъ пожарныя трубы и инструменты и донести, со своимъ заключеніемъ, о степени ихъ удовлетворительности и достаточности; 2) постоянно наблюдать за исправнымъ состояніемъ трубъ и инструментовъ, а также за тѣмъ, чтобы на каждой станціи, были служащіе, умѣющіе ими дѣйствовать. При этомъ инспекторамъ было поручено слѣдить, чтобы на станціяхъ были соблюдаемы всѣ мѣры осторожности отъ огня, и чтобы, при движеніи поѣздовъ, машинисты распоряжались топкой такъ, чтобъ искры не вылетали вблизи строеній, стоговъ сѣна, скирдъ хлѣба, лѣсовъ и торфяниковъ, особенно во время лѣтнихъ засухъ.

III. Циркуляръ Техническо-Инспекторскаго комитета отъ 29-го октября 1874-го года № 6300. Циркуляръ этотъ подтверждаетъ распоряженіе отъ 29-го января 1873-го года за № 517 и сообщаетъ приказанія Министра Путей Сообщенія: принять неотлагательныя мѣры къ обязательному употребленію турбинъ и сѣтокъ въ паровозахъ и не дозволять бросать на путь горящіе уголья изъ поддувалъ или зажженные тряпки, паклю и т. п., а также воспретить сушить сѣно на откосахъ желѣзныхъ дорогъ, въ такомъ разстояніи, при которомъ оно можетъ загорѣться отъ паровозной искры.

IV. Циркуляръ того же Комитета отъ 29-го февраля 1876-го года за № 1162. Сущность этого распоряженія заключается въ слѣдующемъ: имѣя въ

виду частые пожары отъ искръ паровозовъ и то, что машинисты зачастую не имѣютъ возможности, не остановивъ поѣзда, закрывать поддувала на подъемахъ, проѣзжая мимо строеній, стоговъ сѣна и другихъ легко-воспламеняющихся предметовъ, которые нерѣдко находятся въ слишкомъ близкомъ разстояніи отъ рельсоваго пути, — Министръ Путей Сообщенія приказалъ объяснить совѣтамъ управленій и правленіямъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, что они обязаны принимать всѣ мѣры для предотвращенія пожаровъ отъ искръ паровозовъ, увеличивая въ опасныхъ мѣстахъ ширину полосы отчужденія, ограждая ее въ этихъ мѣстахъ достаточно глубокими канавами, и снабжая машинистовъ надлежащими указаніями относительно отвѣтственности за неисполненіе установленныхъ мѣръ осторожности. Затѣмъ, по точному смыслу этого циркуляра, въ случаѣ пожаровъ, происшедшихъ отъ искръ паровозовъ, желѣзнодорожныя Общества, на коихъ лежитъ вся отвѣтственность за эти пожары и возмѣщеніе убытковъ, могутъ, въ свою очередь, взыскивать съ машинистовъ за неисполненіе правилъ; причемъ, для указанія машинистамъ опасныхъ въ отношеніи пожаровъ мѣстъ, эти мѣста должны быть обозначаемы особыми временными сигналами.

V. Циркуляръ того же Комитета отъ 30-го сентября 1879 года за № 11295, подтверждая циркуляръ 1873 года за № 517, предписываетъ инспекторамъ освидѣтельствовать, совмѣстно съ представителями отъ управленій дорогъ, пожарныя трубы и инструменты и составить акты за общими подписями,

причемъ донести: удовлетворяютъ-ли имѣющіеся инструменты мѣстнымъ условіямъ и не требуется-ли ихъ улучшенія или увеличенія.

VI. Циркуляръ отъ 8-го ноября 1879 года за № 13127, подтверждая тотъ же циркуляръ за № 517, обращаетъ вниманіе инспекторовъ на необходимость наблюденія: за исправнымъ храненіемъ инструментовъ; за тѣмъ, чтобъ имѣлось росписаніе прислуги къ инструментамъ, на случай пожаровъ; съ тѣмъ вмѣстѣ обращается вниманіе инспекцій на производство по временамъ тревогъ, съ цѣлью обученія людей къ сбору, на случай дѣйствительныхъ пожаровъ.

Независимо отъ вышеприведенныхъ распоряженій, Техническо-Инспекторскій комитетъ, циркуляромъ отъ 19 декабря 1874 года за № 7290, предписалъ, чтобы «въ тѣхъ случаяхъ, когда пожары достигаютъ размѣровъ, при которыхъ подвергнувшійся бѣдствію городъ или селеніе считаетъ необходимымъ вызвать пожарную команду изъ сосѣднихъ городовъ, то дорога обязана принять всѣ мѣры къ скорѣйшему доставленію на мѣсто пожарной команды и ея инструментовъ съ первымъ слѣдующимъ поѣздомъ, если таковой отходитъ не позже какъ черезъ полчаса, или съ экстреннымъ, если таковой, по условіямъ движенія, можетъ быть отправленъ тотчасъ, причемъ отъ дорогъ зависитъ оказывать эту помощь бесплатно или съ требованіемъ платы».

Такимъ образомъ оказывается, что всѣ опубликованныя Министерствомъ Путей Сообщенія мѣры, какъ для предупрежденія пожаровъ, такъ и для бы-

страго тушенія огня въ началѣ его появленія, разбросаны въ семи разновременно изданныхъ, начиная съ 1870 года, циркулярахъ. Такъ какъ съ того времени многія изъ дорогъ получили значительное развитіе и, по мѣстнымъ условіямъ, нынѣ требуютъ болѣе обширныхъ средствъ предупрежденія и тушенія огня, а съ другой стороны, такъ какъ въ теченіи послѣдняго десятилѣтія и противопожарная техника развилась весьма значительно, — то въ настоящее время было бы весьма полезно: составить, въ замѣнъ всѣхъ прежнихъ циркуляровъ, и издать для надлежащаго руководства одно общее распоряженіе, по возможности обнимающее всѣ стороны противопожарнаго дѣла на желѣзныхъ дорогахъ.

Дѣйствующіе въ настоящее время циркуляры Министерства Путей Сообщенія по противопожарной части были составлены по соображенію съ другими постановленіями, нынѣ дѣйствующими по охранѣ поселеній, дорогъ и всякаго имущества отъ огня. Въ числѣ такихъ постановленій особеннаго вниманія, въ настоящемъ случаѣ, заслуживаютъ нижеслѣдующія:

Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта отъ 6-го января 1869 г., объявленное при указѣ Правительствующаго Сената отъ 25-го января 1869 г. и составляющее приложение къ примѣчанію, къ ст. 575 уст. путей сообщенія ч. I т. XII св. зак., по продолженію 1876 г. Означенное узаконеніе опредѣляетъ въ первой своей статьѣ, что строенія изъ нестараемыхъ матеріаловъ съ нестараемыми крыша-

ми не могутъ быть возводимы, внѣ городовъ, ближе пяти сажень отъ границы отчужденной подъ желѣзную дорогу земли; что строенія деревянныя и фахверковыя съ несгараемыми крышами не могутъ быть возводимы, внѣ городовъ, ближе десяти сажень отъ той же границы и что строенія всякаго рода, крытыя сгараемыми матеріалами, могутъ быть возводимы повсемѣстно не ближе двадцати сажень отъ упомянутой границы.

Далѣе, то же узаконеніе постановляетъ, въ ст. 7 и 8, что всѣ строенія означеннаго въ статьѣ первой свойства, построенныя до обнародованія настоящаго узаконенія, т. е. до 25 января 1869 г., и признанныя Министерствомъ Путей Сообщенія грозящими опасностью, уничтожаются или переносятся, но не иначе, какъ на счетъ управленія желѣзныхъ дорогъ и съ вознагражденіемъ владѣльцевъ, по взаимному съ ними соглашенію, или же въ случаѣ невозможности установить таковое, по опредѣленію мѣстной судебной власти. Подсудность такого рода дѣлъ опредѣляется суммою иска, которая, въ свою очередь, равняется разности между предложеніемъ управленія и требованіемъ владѣльца. Наконецъ, что касается зданій, возведенныхъ послѣ обнародованія означеннаго узаконенія и въ противность правиламъ, изложеннымъ въ немъ, то они сносятся на счетъ владѣльцевъ, но опять таки, не иначе, какъ по судебному рѣшенію и виновные въ ихъ возведеніи подвергаются законной отвѣтственности.

Статьи 673 и 683 т. X ч. 1 о вознагражденіи потер-

пѣвшихъ убытки, ущербъ и истребленіе ихъ имущества, вслѣдствіе несчастій на желѣзныхъ дорогахъ, когда они произошли при отправленіи или движеніи поѣзда и не были отвращены принятіемъ надлежащихъ мѣръ; при чемъ отвѣтственность предъ понесшимъ ущербъ въ этихъ случаяхъ возложена на Правительство и частныя компаніи. Правительству же или частной компаніи предоставляется искать возмѣщенія своихъ убытковъ съ виновныхъ агентовъ ихъ, которые, сверхъ того, подвергаются и личному, по мѣрѣ вины, наказанію по законамъ. Но Правительство или частная компанія не подлежатъ отвѣтственности, когда случившееся на желѣзныхъ дорогахъ несчастіе произошло отъ такихъ причинъ, которыхъ нельзя было предотвратить никакими мѣрами предусмотрительности и осторожности.

Статья 704 уст. пут. сообщ.: Инспекторъ заботится, чтобы управленіе дороги принимало всѣ зависящія мѣры для предупрежденія вреда отъ искръ паровозовъ, какъ пассажирамъ и перевозимымъ предметамъ, такъ и прилегающимъ къ дорогѣ строеніямъ и землямъ. Онъ также наблюдаетъ, чтобы не было возводимо деревянныхъ построекъ у линіи желѣзной дороги ближе узаконенныхъ разстояній.

Приложеніе № 9 къ ст. 700 уст. п. сообщ. (правила охраненія, содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ) въ § 29 опредѣляетъ обязанности путевого сторожа.

Въ отношеніи сельскихъ пожаровъ, въ циркулярахъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ между прочимъ изложены слѣдующія правила: Для предупрежденія

пожаровъ учреждаются караулы, преимущественно въ ночное время, т. е. отъ заходенія солнца до разсвѣта, а лѣтомъ, во время короткихъ ночей—отъ 9 часовъ вечера до 6 часовъ утра. Въ особыхъ же случаяхъ учреждаются караулы и днемъ. Караулы усиливаются въ воскресные и праздничные дни (сборн. циркуляровъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ IV).

На нѣсколько пожарныхъ участковъ, на примѣръ отъ пяти до десяти, смотря по удобству надзора, полагается одинъ пожарный староста. Онъ избирается обывателями тѣхъ участковъ изъ среды себя и утверждается полиціей (сборн. циркуляр. Министра Внутреннихъ Дѣлъ IV § 369).

Пожарный староста наблюдаетъ за исправностью караула и объ уклоняющихся отъ него и нерадивыхъ извѣщаетъ полицію (т. е. становаго пристава) для дальнѣйшихъ распоряженій (тамъ-же § 371).

Обратимся къ разсмотрѣнію дѣятельности Министерства Путей Сообщенія по вопросу о страхованіи имуществъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Циркуляромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 8 іюня 1877 года за № 4857 затребованы были свѣдѣнія отъ всѣхъ правленій и совѣтовъ управленій о суммахъ, уплаченныхъ за страхованіе построекъ и движимаго имущества во все время существованія Обществъ, за каждый годъ отдѣльно, а также о суммахъ, полученныхъ желѣзнодорожными Обществами въ возмѣщеніе пожарныхъ убытковъ. Изъ полученныхъ отвѣтовъ на означенный циркуляръ составлена прилагаемая таблица.

Наименованіе дорогъ.	Число лѣтъ за ко- торыя представ- лены свѣдѣнія.	Съ котораго года и до котораго.	Общая сумма за все года взносовъ Обще- ствомъ желѣзной до- роги страховымъ Об- ществамъ.		Общая сумма уплатъ за все года страховы- ми Обществами Общ. ж. дорогъ за убытки отъ пожаровъ.		Разница въ пользу Обществъ желѣзн. дорогъ.		Разница въ пользу страховыхъ Об- ществъ.	
			Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
1) Динабургско-Витебская	11	съ 1866 по 1876	72600	19	6086	6	—	—	66514	13
2) Лодзинская	10	» 1867 » 1876	4062	25	—	—	—	—	4062	25
3) Риго-Динабургская	16	» 1862 » 1877	109871	85	22868	23	—	—	87003	62
4) Московско-Рязанская.	3	» 1875 » 1877	70411	51	13710	12	—	—	56701	39
5) Тамбово-Козловская	7	» 1871 » 1877	11773	63	1946	30	—	—	9827	33
6) Грязе-Царицынская	8	» 1870 » 1877	86647	13	30302	36	—	—	50344	77
7) Орлово-Витебская	9	» 1868 » 1876	56745	91	25629	24	—	—	31116	67
8) Митавская	9	» 1869 » 1877	17685	89	244	88	—	—	17441	1
9) Московско-Курская	5	» 1873 » 1877	14151	96	—	—	—	—	14151	96
10) Константиновская	7	» 1871 » 1877	11599	32	228	59	—	—	11370	73
11) Царскосельская	39	» 1838 » 1876	139859	11	87700	10	—	—	52159	1
12) Московско-Ярославская	17	» 1861 » 1877	48846	84	36922	75	—	—	11924	9
13) Рязско-Вяземская	7	» 1871 » 1877	36118	41	14678	74	—	—	21439	67
14) Рыбинско-Бологовская	8	» 1870 » 1877	38677	30	8219	29	—	—	30458	1
15) Балтійская	6	» 1871 » 1876	34320	82	53153	82	18833	—	—	—
16) Курско-Харьково-Азовская.	5	» 1873 » 1877	62705	30	33663	32	—	—	29041	98
17) Козлово-Воронежско-Ростовская	4	» 1873 » 1876	26497	20	49429	76	22932	56	—	—
18) Одесская	4	» 1873 » 1876	18512	91	12230	—	—	—	6282	91
19) Либаво-Роменская.	4	» 1873 » 1876	27972	21	20131	16	—	—	7841	5

69583

Наименованіе дорогъ.	Число лѣтъ, за которыя представлены сдѣлкія.	Съ котораго года и до котораго.
21) Рязанско-Козловская	2	» 1875 » 1876
22) Шуйско-Ивановская	8	» 1869 » 1876
23) Московско-Брестская	6	» 1871 » 1876
24) Орловско-Грязская	4	» 1874 » 1877
25) Варшаво-Тереспольская	10	» 1867 » 1876
26) Новгородская	6	» 1871 » 1876
27) Поти-Тифлисская	2	» 1875 » 1876
28) Кіево-Брестская	8	» 1870 » 1877
29) Волго-Донская	15	» 1862 » 1876
30) Лозово-Севастопольская	3	» 1874 » 1876
31) Главн. Общ. Россійскихъ ж. д.	11	» 1866 » 1876
32) Варшаво-Вѣнская	19	» 1858 » 1876
33) Варшаво-Бромбергская	14	» 1863 » 1876
34) Моршанско-Сызранская	4	» 1874 » 1877
Итого	—	—

Общая сумма за все года взносовъ Обществомъ желѣзной дороги страховымъ Обществамъ.		Общая сумма уплатъ за все года страховыми Обществами Общ. ж. дорогъ за убытки отъ пожаровъ.		Разница въ пользу Обществъ желѣзн. дорогъ.		Разница въ пользу страховыхъ Обществъ.	
Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.	Рубли.	Коп.
20564	67	13767	38	—	—	6797	29
14384	81	12387	57	—	—	1997	24
12385	94	—	—	—	—	12385	94
64803	38	63859	81	—	—	943	57
25461	—	{ 140000 *) 9892	49	124431	49	—	—
22823	—	712	—	—	—	22111	—
5569	72	2000	—	—	—	3569	72
14147	90	980	—	—	—	13167	90
74688	82	11454	86	—	—	63233	96
48016	20	39815	3	—	—	8201	17
32778	86	25140	26	—	—	7638	60
261477	2	262089	55	612	53	—	—
81042	87	47527	92 ^{1/2}	—	—	33514	95
19952	8	1396	66 ^{1/2}	—	—	18555	48
20978	64	4551	—	—	—	16427	64
1602134	—	1052719	—	166810	—	716225	—

*) Вагонныя мастерскія въ Ельцѣ.

По разсмотрѣніи всѣхъ этихъ данныхъ, комитетомъ, въ декабрѣ 1877 года, былъ поднятъ вопросъ объ учрежденіи взаимнаго между желѣзнодорожными обществами страхованія. Вопросъ этотъ и былъ предложенъ на обсужденіе IX Общаго очереднаго сѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ слѣдующей формѣ:

а) Въ виду значительной приплаты Обществами желѣзныхъ дорогъ, страховымъ обществамъ, за страхованіе желѣзнодорожнаго имущества, противъ суммъ, получаемыхъ отъ этихъ послѣднихъ въ возмѣщеніе убытковъ отъ огня, и принимая во вниманіе, что съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти и при существующемъ высокомъ тарифѣ застрахованія, сказанная приплата будетъ постоянно возрастать,—не будетъ ли полезнымъ учрежденіе взаимнаго страхованія между всѣми Обществами желѣзныхъ дорогъ, съ образованіемъ для всѣхъ ихъ общаго страховаго фонда и

б) если учрежденіе взаимнаго страхованія между всѣми Обществами будетъ признано полезнымъ, то на какихъ основаніяхъ сѣздъ полагалъ бы возможнымъ учредить таковое страхованіе.

Сѣздъ призналъ въ принципѣ выгоду взаимнаго страхованія и для составленія проекта устава избралъ особую комисію. *)

Между тѣмъ, въ виду значительныхъ расходовъ, потребныхъ за застрахованіе имущества и вслѣдствіе отдѣльныхъ ходатайствъ разныхъ Обществъ желѣзныхъ дорогъ, Министерство Путей Сообщенія разрѣшило: Обществу Риго-Динабургской—въ 1877 г. и Обществу Юго-Западныхъ дорогъ—въ 1878 г. пре-

*) Болѣе подробное изложеніе дѣятельности сѣзда по этому вопросу помѣщенъ во II главѣ этого доклада.

кратить дальнѣйшее страхованіе зданій въ страховыхъ Обществахъ, въ замѣнъ чего, для покрытія пожарныхъ убытковъ, вносить ежегодно въ расходъ эксплуатаціи опредѣленныя суммы для образованія *особаго* страховаго фонда.

Кромѣ того, изъ дѣлъ Департаментъ видно: 1) что Курско-Кіевская дорога не страховала своихъ построекъ, а отчисляла ежегодно опредѣленныя суммы въ особый пожарный фондъ и 2) что и дорога Ливенская не страхуется.

II.

Сводъ трудовъ съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ по пожарной части.

Объ устраненіи вылетанія искръ изъ паровозовъ и о содѣйствіи желѣзнодорожныхъ Обществъ городамъ и селамъ во время пожаровъ. Работы съѣздовъ по вопросу о страхованіи имуществъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ 1872-мъ году Министерство Путей Сообщенія, съ цѣлью предупрежденія пожаровъ, предложило на обсужденіе бывшаго въ томъ году Общаго съѣзда вопросъ объ устраненіи вылетанія искръ изъ паровозовъ, при возможно меньшемъ стѣсненіи движенія по желѣзнымъ дорогамъ.

Такъ какъ вопросъ этотъ былъ признанъ съѣздомъ исключительно техническимъ и при томъ такимъ, который въ общемъ засѣданіи съѣзда не могъ быть обработанъ, то съѣздъ положилъ: передать его для разработки въ учрежденную на этомъ же съѣздѣ техническую комиссію. Эта комиссія существовала подъ предсѣдательствомъ И. Ф. Кенига; свѣдѣній о ея работахъ въ канцеляріи съѣзда не имѣется.

На томъ-же съѣздѣ 1872-го года разсматривался вопросъ: о содѣйствіи желѣзнодорожныхъ Обществъ городамъ и селамъ во время пожаровъ. Къ участію

въ преніяхъ по сему предмету былъ приглашенъ, согласно предложенію г. Министра Путей Сообщенія, состоящій при Министерствѣ Внутреннихъ Дѣлъ, полковникъ Е. В. Богдановичъ, который, независимо отъ записки своей, сообщенной правленіямъ дорогъ, прочиталъ на съѣздѣ дополнительный докладъ.

Сущность этого доклада заключается въ указа-ніяхъ на то, что желѣзныя дороги приносятъ прилегающему къ нимъ мѣстному населенію вредъ, производя вылетающими изъ паровозовъ искрами пожары и относятся къ такимъ пожарамъ совершенно равнодушно; что такое отношеніе дорогъ къ нуждамъ названнаго населенія вызываетъ со стороны послѣдняго неудовольствіе, высказывающееся, по мнѣнію г. Богдановича, особенно часто повторяющимися случаями накладыванія на рельсы постороннихъ предметовъ; что неудовольствіе это желѣзныя дороги могутъ легко отвратить—устроивъ какъ слѣдуетъ пожарную часть на станціяхъ, для чего, по вычисленію г. Богдановича, потребуется единовременно $1\frac{1}{2}$ мильона и ежегоднаго постояннаго расхода 150 тысячъ руб., при чемъ эту сумму расхода г. Богдановичъ не считаетъ для желѣзныхъ дорогъ обременительною.

Далѣе Е. В. Богдановичъ, въ своемъ докладѣ, указывалъ на то, что пожарная часть русскихъ желѣзныхъ дорогъ находится въ жалкомъ состояніи: пожарные инструменты «не могутъ дѣйствовать и выставляются только на показъ», какъ объявилъ о томъ г. Богдановичу одинъ изъ начальниковъ станцій;

что за границею — во Франціи и Пруссіи — существуют особыя правила «о періодическомъ осмотрѣ станціонныхъ пожарныхъ инструментовъ, о приученіи станціонной прислуги къ маневрированію ими, объ образованіи пожарныхъ артелей, о подачѣ станціонными пожарными командами помощи въ случаѣ пожара на линіи на извѣстномъ разстояніи, о защитѣ городскихъ строеній, близь которыхъ проходитъ желѣзная дорога, каменными стѣнами, о снабженіи паровозовъ снарядами, удерживающими вылетаніе искръ». Кромѣ того въ докладѣ указывалось, что въ западной Европѣ, на примѣръ во Франціи, Англіи и Германіи, есть строгіе законы, ограждающіе владѣльцевъ отъ вреда, который можетъ быть нанесенъ желѣзными дорогами.

Въ заключеніе доклада своего, полковникъ Богдановичъ говоритъ, что желательно бы было:

«1—Чтобъ на всѣхъ городскихъ станціяхъ заведены были пожарныя паровыя трубы и другіе пожарные инструменты».

«2—Чтобъ снарядъ Жифара повсюду примѣняли къ тушенію пожаровъ».

«3—Чтобы, при проходѣ поѣздовъ чрезъ города или возлѣ оныхъ, завѣдывающіе паровозомъ распоряжались топкой такъ, чтобы искры изъ локомотива на это время не вылетали».

«4—Чтобы на станціяхъ были особыя отдаленныя мѣста для склада керосина, сала, негашенной извести и другихъ самовоспламеняющихся или легко воспламеняющихся предметовъ».

«5—Чтобъ директоры или другія начальствующія лица непременно разъ въ мѣсяцъ осматривали пожарные инструменты на станціяхъ и удостовѣрялись: хорошо-ли станціонная прислуга умѣетъ съ ними обращаться».

«6—Чтобъ были учреждены экстренные пожарные поѣзды, которые бы, въ случаѣ пожара гдѣ либо на линіи, какъ только получитя телеграмма о несчастіи, отправлялись на мѣсто съ инструментами и прислугой подъ распоряженіемъ пожарнаго старосты».

«7—Чтобъ на такихъ поѣздахъ перевозили бесплатно военныя команды, высылаемыя начальствами ихъ для оказанія помощи тѣмъ мѣстностямъ, гдѣ случится пожаръ».

«8 — Чтобъ, по примѣру Пруссіи и Франціи, на желѣзнодорожныхъ станціяхъ были образованы пожарныя артели подъ начальствомъ самаго начальника станціи или же одного изъ служащихъ, хорошо знакомаго съ механикой и умѣющаго обращаться съ огнегасительными инструментами».

«9—Чтобы по примѣру тѣхъ же государствъ, принято было осматривать станціонные пожарные инструменты и маневрировать ими по крайней мѣрѣ одинъ разъ въ мѣсяцъ».

«10 — Чтобъ въ городахъ и селеніяхъ, гдѣ желѣзныя дороги проходятъ вблизи или среди строеній, устроены были предохранительныя отъ пожара сооруженія, по примѣру государствъ заграничныхъ».

«11—Чтобы, по примѣру Пруссіи и Франціи, на

всѣхъ дорогахъ приспособлены были къ локомотивамъ такіе снаряды, которые бы препятствовали искрамъ вылетать изъ паровозовъ».

«12—Чтобы, во время прохожденія поѣздовъ, топкою паровозовъ распоряжались такъ, чтобы искры не вылетали вблизи строеній, стоговъ сѣна, скирдъ хлѣба и т. п., особенно же во время лѣтнихъ засухъ и въ пору жатвы».

На данныя полковникомъ Богдановичемъ указанія, представители желѣзныхъ дорогъ сдѣлали возраженія, въ которыхъ между прочимъ говорилось, что желѣзныя дороги всегда принимаютъ участіе въ тушеніи пожаровъ, происходящихъ близъ линій, въ доказательство чего съѣзду было предъявлено удостовѣреніе Рязанской городской управы, свидѣтельствующее о содѣйствіи желѣзной дороги въ тушеніи бывшихъ въ Рязани пожаровъ; кромѣ того, представители дорогъ указали, что Риго-Динабургская дорога для тушенія пожара въ Динабургѣ посылала туда экстреннымъ поѣздомъ пожарный обозъ изъ Риги. Далѣе указывалось также, что пожары въ деревняхъ совершаются такъ быстро, что экстренные поѣзды съ пожарными инструментами не успѣвали бы прибывать въ мѣста пожара; что случаи накладыванія на пути постороннихъ предметовъ, по изслѣдованіямъ бывшей при Министерствѣ Юстиціи комисіи, объясняются, преимущественно, двумя мотивами: *«местью уволенныхъ низшихъ служащихъ и любознательностью дѣтей»*. Высказанное полковникомъ Богдановичемъ мнѣніе о богатствѣ желѣзныхъ дорогъ съѣздъ принять

не могъ, такъ какъ многія дороги едва могутъ покрывать свои эксплуатаціонные расходы; тѣ же Общества, которыя мало мальски имѣютъ чистый доходъ, удѣляютъ извѣстныя суммы на устройство пожарныхъ снарядовъ: на примѣръ, Курско-Кіевская дорога съ этою цѣлю ассигновала 5 т. руб.

Заявляли также, что «артели, образованныя на Восточно-Прусской дорогѣ изъ станціонныхъ служащихъ, легко объясняются такимъ же устройствомъ пожарныхъ артелей во многихъ нѣмецкихъ городахъ. Такія же артели существуютъ у насъ, въ Ревелѣ и Ригѣ, и однако не распространяются на другіе города съ русскимъ населеніемъ. Это объясняется различіемъ характеровъ русской и нѣмецкой національности. Артели эти, образованныя изъ станціонныхъ служащихъ, съ обязательствомъ исполнять станціонную службу и во время пожаровъ внѣ линіи, едва-ли могутъ у насъ принести какую либо практическую пользу, такъ какъ на большинствѣ станцій, по ограниченности числа служащихъ, немыслимо удаленіе одного изъ нихъ отъ предѣла станціи съ соблюденіемъ условія правильности движенія. Артели возможны только на большихъ станціяхъ, расположенныхъ въ большихъ городахъ, имѣющихъ и безъ того необходимыя средства для тушенія пожаровъ».

Наконецъ, представителями съѣзда было выражено, что введеніе на всѣхъ городскихъ станціяхъ паровыхъ пожарныхъ трубъ едва-ли будетъ удобно. Каждая паровая труба требуетъ извѣстнаго времени для ея подготовленія къ тушенію пожара и особыхъ

спеціалистовъ. Перевозка ея представляетъ весьма большія затрудненія. Чѣмъ сложнѣе механизмъ, тѣмъ обыкновенно труднѣе правильно имъ пользоваться.

Въ виду всего вышеизложеннаго, съѣздъ пришелъ къ заключенію: «что осуществленіе мысли полковника Е. В. Богдановича въ полномъ ея объемѣ совершенно невозможно; что желѣзныя дороги не только не могутъ, но, въ виду невозможности исполненія, и не должны принимать на себя обязательства содѣйствовать городамъ и селамъ, близъ дорогъ лежащимъ, въ тушеніи пожаровъ; что въ этомъ отношеніи на нихъ можетъ лежать только нравственная обязанность оказывать пособіе, насколько это возможно, каковая обязанность и исполнялась и будетъ исполняться и впредь, и что представители желѣзныхъ дорогъ могутъ дать только обѣщаніе: 1) что они будутъ заботиться о снабженіи станцій надлежащими пожарными инструментами, о содержаніи ихъ въ порядкѣ и во всегдашней готовности, и о приученіи служащихъ, для сего назначенныхъ, къ употребленію ихъ и 2) что въ случаѣ пожара не въ дальнемъ разстояніи отъ станціи, будутъ отправляемы, если это окажется возможнымъ, экстренные поѣзды для перевозки какъ пожарныхъ инструментовъ, такъ и командъ, отправляемыхъ для тушенія пожаровъ».

Затѣмъ, относительно предложенной полковникомъ Богдановичемъ программы, приведенной выше, Общій съѣздъ нашелъ:

По 1-му пункту, «что желѣзныя дороги не могутъ обязатья имѣть на всѣхъ городскихъ станціяхъ не-

премѣнно паровыя пожарныя трубы, какъ по причинѣ значительной стоимости ихъ, такъ и потому, что на многихъ станціяхъ, за недостаткомъ воды, паровыя пожарныя трубы не могли бы быть употреблены въ дѣло и слѣдовательно были бы бесполезны».

По 2-му пункту, «что къ примѣненію снаряда Жифара къ тушенію пожаровъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда это окажется возможнымъ, препятствія не имѣется, но такъ какъ не на всѣхъ дорогахъ употребляется именно снарядъ Жифара, то слѣдовало бы оговорить, что и другіе питательные приборы, для снабженія паровозовъ водою, могутъ быть употребляемы, въ случаѣ возможности, для тушенія пожаровъ».

По 3-му пункту, «что исполненіе высказаннаго въ немъ желанія сдѣлается возможнымъ лишь тогда, когда будетъ изобрѣтенъ удовлетворительный снарядъ для удержанія искръ отъ вылетанія, что такого снаряда нѣтъ еще и за границею и что этимъ техническимъ вопросомъ съѣздъ будетъ заниматься особо».

По 4-му пункту, «что желѣзныя дороги, для обезпеченія собственныхъ своихъ станцій отъ опасности пожара, должны отводить и дѣйствительно отводятъ отдаленныя мѣста для складовъ керосина, сала, негашеной извести и другихъ самовоспламеняющихся предметовъ; что же касается до опасныхъ и легко воспламеняющихся предметовъ, перевозимыхъ въ особыхъ вагонахъ, то они на станціяхъ не хранятся, а отвозятся вслѣдъ за прибытіемъ поѣзда».

По 5-му пункту, «что ежемѣсячный осмотръ пожарныхъ инструментовъ дѣйствительно необходимъ,

но онъ можетъ быть возлагаемъ на особо назначенныхъ для сего служащихъ; со стороны же директоровъ или управляющихъ дорогами можно требовать наблюденія за исполненіемъ этой обязанности».

По 6-му пункту, «что желѣзныя дороги никогда не отказывались и впредь конечно не будутъ отказываться отъ содѣйствія къ тушенію пожаровъ на линіи или близъ оной отправленіемъ экстреннаго поѣзда, если это дѣйствительно нужно и возможно; но именно потому, что своевременное отправленіе экстреннаго поѣзда безъ опасности для движенія иногда совершенно невозможно, — желѣзныя дороги не могутъ принять на себя обязательства: непременно при каждомъ пожарѣ отправлять къ нему немедленно экстренный поѣздъ».

По 7-му пункту, «что изложеннаго въ семъ пунктѣ обязательства желѣзныя дороги на себя принять не могутъ, потому что управленія дорогъ въ принципѣ не имѣютъ права отказаться разъ на всегда отъ платы за перевозку командъ, отправляемыхъ для тушенія пожаровъ, и съѣздъ въ этомъ отношеніи не можетъ постановить никакого общаго правила, обязательнаго для всѣхъ дорогъ».

По 8-му пункту, «что на большихъ станціяхъ, за малочисленностью личнаго состава, нѣтъ возможности составлять пожарныя артели, но желѣзнодорожныя управленія будутъ заботиться о томъ, чтобы на тѣхъ станціяхъ, гдѣ есть пожарные инструменты, были люди, умѣющіе дѣйствовать ими».

«9-й пунктъ есть повтореніе 5-го; равнымъ обра-

зомъ 12-й пунктъ повторяетъ то, что сказано въ 3-мъ».

По пункту 10-му, «что въ семъ отношеніи желѣзныя дороги подчиняются какъ общимъ государственнымъ законамъ о сооруженіи дорогъ, такъ и частнымъ условіямъ, въ концессіяхъ выраженнымъ, и распоряженіямъ Министерства Путей Сообщенія».

По 11-му пункту, «что почти всѣ паровозы русскихъ желѣзныхъ дорогъ построены за границею и большею частію на лучшихъ заводахъ, что они снабжены всѣми снарядами, которые употребляются на иностранныхъ дорогахъ, но что вполне удовлетворительный снарядъ, который бы препятствовалъ искрамъ вылетать изъ паровозовъ, не изобрѣтенъ еще ни за границею, ни въ Россіи, и важный техническій вопросъ этотъ въ настоящее время еще изучается».

На основаніи всего вышеизложеннаго, съѣздъ призналъ возможнымъ возложить на желѣзныя дороги, въ отношеніи тушенія пожаровъ, слѣдующія обязательства:

«1) Имѣть на всѣхъ городскихъ станціяхъ пожарныя трубы и другіе пожарные инструменты, въ размѣрѣ, потребномъ для станцій;»

«2) Примѣнять, гдѣ это окажется возможнымъ, къ тушенію пожаровъ разные питательные приборы для паровозовъ;»

«3) Отводить на станціяхъ для склада керосина, сала, негашеной извести и другихъ самовоспламеняющихся предметовъ особыя отдѣльныя мѣста.»

«4) Распорядиться ежемѣсячнымъ осмотромъ стан-

ціонныхъ пожарныхъ инструментовъ, приученіемъ служащихъ къ употребленію ихъ и испытаніемъ ихъ въ семь отношеніи не менѣе одного раза въ мѣсяцъ.»

«5) Оказывать зависящее содѣйствіе къ тушенію пожаровъ на линіяхъ дорогъ и близь оныхъ, насколько это окажется возможнымъ.»

Правила эти Министръ Путей Сообщенія, какъ уже было выше сказано, утвердилъ съ добавленіемъ въ 1-мъ пунктѣ: «чтобы пожарныя трубы и инструменты имѣлись не только на главныхъ и городскихъ, но вообще на каждой станціи, въ количествѣ соотвѣтствующемъ потребностямъ.»

Обратимся къ разсмотрѣнію дѣятельности съѣзда по вопросу о страхованіи имуществъ желѣзнодорожныхъ Обществъ.

Правленіе Общества Моршанско-Сызранской желѣзной дороги внесло на обсужденіе Общаго съѣзда 1874 г. нижеслѣдующее предложеніе:

„Для обсужденія дѣла по застрахованію отъ огня имущества Моршанско-Сызранской желѣзной дороги и опредѣленія выгоднѣйшаго для Общества платежа страховой преміи, правленіе обратилось въ правленія Обществъ желѣзныхъ дорогъ съ просьбою о доставленіи свѣдѣній по предмету застрахованія движимаго и недвижимаго имущества желѣзныхъ дорогъ и о количествѣ страховой преміи, вносимой ежегодно въ страховыя отъ огня Общества“.

„Изъ доставленныхъ нѣкоторыми правленіями свѣдѣній усматривается, что платимыя каждымъ Обществомъ въ отдѣльности ежегодныя страховыя преміи довольно умѣренны, но, въ совокупности, составляютъ значительную сумму. Принимая въ соображеніе, что

пожарныхъ случаевъ на желѣзныхъ дорогахъ относительно немного, то, въ видахъ общаго интереса для желѣзнодорожныхъ Обществъ, правленіе Моршанско-Сызранской желѣзной дороги полагало бы полезнымъ: организовать, при участіи желѣзнодорожныхъ Обществъ, отдѣльное спеціальное учрежденіе для взаимнаго страхованія отъ огня имуществъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи“.

Въ отвѣтъ на это предложеніе послѣдовали слѣдующія заявленія:

Со стороны представителя Московско-Рязанской дороги:

„что послѣднее общее собраніе акціонеровъ той дороги положило: имущество оной страховать въ частномъ страховомъ Обществѣ, почему онъ, на предложеніе учрежденія общаго взаимнаго страхованія, согласиться не можетъ“.

Со стороны же представителей другихъ дорогъ:

„что разныя дороги въ Россіи находятся въ совершенно различномъ положеніи: большія дороги совсѣмъ не страхуютъ своего имущества, или страхуютъ только часть его, малыя же дороги, по необходимости, прибѣгаютъ къ страхованію“;

„что дороги, состоящія въ предѣлахъ бывшаго Царства Польскаго, подчинены уже тамъ обязательному страхованію въ правительственномъ учрежденіи“, и

„что и при взаимномъ страхованіи, для полнаго обезпеченія его, необходимъ значительный основной страховой капиталъ, который врядъ-ли желѣзнодорожныя Общества, изъ коихъ многія не имѣютъ на это никакихъ средствъ, въ состояніи составить“.

По симъ соображеніямъ Общій съѣздъ не призналъ возможнымъ согласиться на предложеніе правленія Моршанско-Сызранской желѣзной дороги.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, сообщивъ Общему декабрьскому съѣзду 1877-го года о платимыхъ желѣзнодорожными Обществами страховымъ отъ огня Обществамъ преміяхъ и объ уплаченныхъ ими послѣдними суммахъ въ возмѣщеніе пожарныхъ убытковъ, — предложилъ Общему съѣзду на обсужденіе слѣдующіе вопросы:

„Въ виду значительной переплаты Обществами желѣзныхъ дорогъ страховымъ Обществамъ за страхованіе желѣзнодорожнаго имущества, противъ суммъ, получаемыхъ отъ этихъ послѣднихъ въ возмѣщеніе убытковъ отъ огня, и принимая во вниманіе, что съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти и при существующемъ высокомъ тарифѣ за страхованіе, сказанная переплата постоянно будетъ возрастать, — не будетъ ли признано полезнымъ учрежденіе взаимнаго страхованія между всѣми Обществами желѣзныхъ дорогъ, съ образованіемъ для всѣхъ ихъ общаго страховаго фонда“.

„Если учрежденіе взаимнаго страхованія между всѣми Обществами будетъ признано полезнымъ, то на какихъ основаніяхъ Общій съѣздъ полагалъ бы возможнымъ учредить такое страхованіе“.

Изъ заявленій, сдѣланныхъ желѣзнодорожными представителями, по поводу этихъ вопросовъ, оказалось:

„что нѣкоторыя дороги въ отношеніи страхованія своего имущества связаны на нѣсколько лѣтъ заключенными съ страховыми отъ огня Обществами условіями“;

„что Риго-Динабургская дорога сама себя страхуетъ и въ общемъ взаимномъ страхованіи участвовать не желаетъ“;

„что представители нѣкоторыхъ дорогъ опасаются той безпредѣльной, неопредѣленной отвѣтственности, которую они должны будутъ принять на себя при взаимномъ страхованіи, при отсутствіи общаго основнаго фонда или запаснаго капитала, на образованіе ко-

торого дороги не имѣютъ однакожъ средствъ, и, наконецъ“,

„что многіе представители желали-бы высказаться по сему предмету лишь тогда, когда имъ сдѣлаются извѣстными основанія, на которыхъ предполагается устроить взаимное страхованіе“.

Вообще, какъ сказано въ протоколѣ, «ни кѣмъ не было выражено сомнѣнія въ выгодности взаимнаго страхованія, если оно будетъ устроено на рациональныхъ основаніяхъ, но какъ предметъ сей требуетъ тщательной разработки и при томъ для учрежденія взаимнаго страхованія не нужно, чтобы непременно всѣ желѣзныя дороги приняли въ немъ участіе немедленно, — то Общій съѣздъ положилъ:

«1. Для составленія проекта устава о взаимномъ страхованіи между желѣзными дорогами, въ который долженъ быть включенъ и порядокъ управленія этимъ дѣломъ, — избрать комиссію изъ пяти членовъ и трехъ къ нимъ кандидатовъ, для замѣщенія отсутствующихъ членовъ.

«2. Комиссію просить: составленный ею проектъ разослать на разсмотрѣніе всѣмъ правленіямъ желѣзныхъ дорогъ, и, по полученіи отзывовъ отъ тѣхъ правленій, которыя пожелаютъ принять участіе во взаимномъ страхованіи, съ дополнительными свѣдѣніями, которыхъ можетъ потребовать комиссія, — составить окончательное заключеніе какъ о возможности учрежденія взаимнаго страхованія, такъ и о способахъ осуществленія сего предпріятія, каковое заключеніе, вмѣстѣ съ проектомъ устава, представить на обсужденіе ближайшаго Общаго съѣзда.

«3. Коммисію уполномочить, въ случаѣ надобности, приглашать для разработки возложенной на нее задачи, специалистовъ—сотрудниковъ, за вознаграженіе, которое будетъ уплачено Общимъ съѣздомъ по представленіи коммисіею счета своимъ расходамъ».

Между тѣмъ Техническо-Инспекторскій комитетъ, не получивъ никакихъ свѣдѣній о томъ, что сдѣлано избранною IX Общимъ съѣздомъ коммисіею для обсужденія вопроса о взаимномъ страхованіи желѣзными дорогами своего имущества, предложилъ, по приказанію Министра Путей Сообщенія, XII-му Общему съѣзду: «потребовать отъ коммисіи представленія проекта устава по сему предмету, не позже 1-го декабря 1880-го года, каковой проектъ представить въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ».

Изъ преній, по этому предмету происходившихъ на XII Общемъ съѣздѣ, выяснилось, что упоминаемая коммисія не составила никакого проекта устава или положенія о взаимномъ страхованіи, потому что не встрѣтила достаточнаго сочувствія къ сему дѣлу со стороны желѣзнодорожныхъ Обществъ. Нѣкоторые Общества, пользуясь существующимъ въ страховыхъ учрежденіяхъ правиломъ, что въ случаѣ страхованія имущества въ одномъ и томъ же страховомъ Обществѣ на пять лѣтъ впередъ, за пятый годъ преміи не платится,—застраховали свое имущество на такомъ условіи и потому связаны въ настоящее время въ семъ отношеніи. Другія Общества владѣютъ такимъ значительнымъ имуществомъ, что изъ премій, которыя они должны бы уплачивать ежегодно при

страхованіи всего своего имущества, они въ состояніи составить свой собственный страховой фондъ, не нуждаясь во взаимномъ страхованіи. Наконецъ, есть и такія Общества, которыя относятся съ недоувѣріемъ, или, по крайней мѣрѣ, съ опасніемъ ко взаимному страхованію желѣзныхъ дорогъ между собою. По всѣмъ этимъ причинамъ Общій съѣздъ затруднился сдѣлать взаимное страхованіе обязательнымъ для тѣхъ Обществъ, которыя не желаютъ его принять; если же оно не обязательно для всѣхъ дорогъ и будетъ принято только нѣкоторыми линіями, то врядъ ли можетъ составиться такой страховой капиталъ, который вполнѣ обезпечилъ бы Общества, взаимно другъ друга страхующія. Въ заключеніе, Общій съѣздъ, 9-го октября 1880-го года, положилъ: «покорнѣйше просить Министерство Путей Сообщенія, — не требовать въ настоящее время представленія устава о взаимномъ страхованіи желѣзныхъ дорогъ, учрежденію котораго значительное число желѣзнодорожныхъ Обществъ не сочувствуетъ.»

На этомъ дѣло и остановилось.

III.

Сводъ наиболѣе выдающихся распоряженій отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ по пожарной части.

Устройство огнеохранительной и огнегасительной части на станціяхъ. — Общие недостатки организаціи этого дѣла. — Причины, ихъ вызывающія и средства къ отклоненію этихъ причинъ. — Мѣры, принятыя Югозападнымъ Обществомъ въ этомъ отношеніи.

Устройство противупожарной части на станціяхъ, на различныхъ дорогахъ, представляетъ довольно значительное разнообразіе. Чтобы показать на частномъ примѣрѣ: какъ поставлено это дѣло въ благоустроенныхъ Обществахъ, останавливаемся на очеркѣ противупожарной части Нижегородской станціи Нижегородской желѣзной дороги, на которой ежегодно два раза сосредоточиваются весьма большія партіи дорогаго товара, привозимаго на ярмарку и увозимаго изъ Нижняго Новгорода, послѣ ея окончанія.

Положеніе о пожарной части на Нижегородской дорогѣ, составленное на основаніи правилъ, утвержденныхъ совѣтомъ управленія Главнаго Общества 7-го сентября 1877 года, заключается въ слѣдующихъ 12-ти параграфахъ:

§ 1. На всѣхъ станціяхъ дороги, въ мастерскихъ, паровозныхъ депо, магазинахъ и складахъ должны всегда находиться въ соотвѣтственномъ количествѣ и согласно особымъ вѣдомостямъ, утвержденнымъ директоромъ, всѣ необходимые пожарные инструменты,

какъ то: экстинкторы, пожарные насосы съ ихъ приборами, бочки, ушаты и ведра, топоры, багры и т. п., а на станціяхъ въ Москвѣ и Нижнемъ, въ Ковровскихъ мастерскихъ и при трехъ главныхъ депо (Московскомъ, Владимірскомъ и Нижегородскомъ) изъ мастеровыхъ и рабочихъ должна быть организована особая пожарная команда, обученная дѣйствию этими инструментами.

§ 2. Наблюденіе за исправностью пожарнаго инструмента, организація и обученіе пожарной команды и распоряженія ея дѣйствіями на случай пожаровъ, возлагаются въ каждой службѣ на особыхъ лицъ, по усмотрѣнію начальниковъ службъ и съ утвержденія директора. Общее наблюденіе за исправнымъ содержаніемъ пожарныхъ инструментовъ по всей линіи, а также распоряженіе на тревогахъ и тушеніе огня при дѣйствительныхъ пожарахъ возлагается на желѣзнодорожнаго брантмейстера, который, находясь въ вѣдѣніи службы движенія, періодически совершаетъ поѣздки по линіи, какъ для осмотра и пробы инструментовъ, такъ и обученія людей дѣйствовать и управлять трубами. Брантмейстеръ, дѣйствуя во всѣхъ этихъ случаяхъ на основаніи данной ему инструкціи, о каждой изъ своихъ поѣздокъ и сдѣланныхъ замѣчаніяхъ доноситъ въ рапортѣ начальнику движенія. Въ каждомъ изъ пунктовъ, гдѣ организована пожарная команда, должно быть вывѣшено, для всеобщаго свѣдѣнія, краткое постановленіе: какъ поступать на случай пожара.

§ 3. Во всѣхъ тѣхъ пунктахъ, гдѣ, за малочисленностью персонала, пожарная команда не организована, мѣстные начальники всѣхъ службъ, въ случаяхъ пожара, обязаны содѣйствовать всѣми имѣющимися у нихъ подъ руками средствами, какъ рабочими, такъ и пожарными инструментами, къ тушенію огня, представляя распоряженіе дѣйствіями мѣстному начальнику станціи.

§ 4. Экстинкторы, гдѣ они имѣются, со вложеннымъ въ нихъ зарядомъ и слѣдовательно готовые къ дѣйствию, должны стоять на виду въ мѣстахъ, доступ-

ныхъ каждому мастеровому или рабочему. Пожарные инструменты должны храниться непременно въ теплыхъ помѣщеніяхъ, удобныхъ для возможно быстрого выноса ихъ наружу, при чемъ: насосы должны быть установлены на колесныхъ ходахъ, а если они переносные — на деревянныхъ подкладкахъ и при нихъ имѣться и необходимые для свертыванія рукавовъ ключи. Рукава: пеньковые должны быть развѣшаны по стѣнамъ на деревянныхъ колышкахъ, а гуттаперчевые и кожаные — лежать свернутыми на полу, близь стѣнъ, противу насосовъ. Деревянная посуда, какъ-то: бочки и ушаты, должны стоять на полу и быть наполнены водою, а ведра, фонари, топоры, ломы и багры должны быть развѣшаны или лежать въ правильномъ порядкѣ на стѣнахъ. Паровыя пожарныя трубы, гдѣ таковыя имѣются, также должны быть въ полной готовности къ немедленному, по первому требованію, дѣйствию, для чего котлы ихъ должны быть наполнены водою, ящики для топлива наполнены достаточнымъ запасомъ угля и растопокъ, механизмы и оси смазаны, фонари заправлены и т. п.

§ 5. Изъ мастеровыхъ и рабочихъ, числящихся при мастерскихъ или депо и изъ рабочихъ товарной артели должно быть выбрано, соответственное имѣющемуся количеству пожарнаго инструмента, число людей, составляющихъ пожарную команду. Люди эти выбираются преимущественно изъ числа живущихъ въ зданіяхъ Общества или вблизи ихъ, дабы они могли являться по первому сигналу пожарной тревоги; точно также они выбираются изъ людей трезвой жизни и наиболѣе расторопныхъ. Завѣдывающій пожарной командою долженъ вести списокъ лицъ, въ нее входящихъ.

§ 6. Пожарная команда должна состоять изъ: 1) Команды при насосахъ, въ которой должны находиться особыя лица для свертыванія рукавовъ, необходимое число для дѣйствія брандсбоями и наконецъ рабочіе для качанія воды. 2) Команды рабочихъ для подноски воды въ бочкахъ, ушатахъ и ведрахъ. 3) Команды рабочихъ для дѣйствія ломами, топорами,

баграми и лѣстницами, и наконецъ, 4) Команды чернорабочихъ для охранной стражи, выноса вещей, передвиженія подвижнаго состава и т. п. Каждая изъ этихъ командъ должна имѣть старшаго рабочаго, распорядкающагося дѣйствіями отдѣльныхъ лицъ своей команды, при чемъ старшій рабочій команды при насосахъ долженъ быть непременно изъ слесарей, знакомыхъ съ починкою насосовъ, а старшій рабочій команды для подноски воды—изъ водопроводчиковъ, хорошо знающій расположеніе водопроводной сѣти и мѣстонахожденіе водоразборныхъ и пожарныхъ крановъ.

§ 7. Старшіе рабочіе пожарныхъ командъ должны имѣть каждый отличительный знакъ, знать свою команду поименно и въ лицо и обучать ее дѣйствію пожарными инструментами, опредѣливъ каждому его работу.

§ 8. Независимо отъ пожарной команды, бѣольшая часть мастеровыхъ и рабочихъ должны быть обучены дѣйствію экстинкторами съ тѣмъ, чтобы, въ случаѣ надобности, всегда нашлось лицо, умѣющее съ ними обращаться.

§ 9. По мѣрѣ надобности и не рѣже одного раза въ мѣсяцъ лѣтомъ и одного раза въ два мѣсяца зимою, должны быть устраиваемы ученья пожарной командъ, а иногда и фальшивыя тревоги, причемъ сборнымъ пунктомъ команды назначается мѣсто, гдѣ хранятся пожарные инструменты. Старшіе рабочіе наблюдаютъ, чтобы на эти ученья и тревоги являлись все лица, входящія въ ихъ команду и о неявившихся сообщаютъ завѣдывающему пожарной командою, для взысканія съ нихъ при отсутствіи уважительныхъ причинъ неявки. Время, проведенное на пожарныхъ ученьяхъ или тревогахъ, считается за время, проведенное на работѣ и оплачивается. Для присутствованія при тревогахъ и поданія надлежащихъ наставленій, начальники станціи и управляющій мастерскими заблаговременно приглашаютъ брантмейстера.

§ 10. Въ случаѣ пожара, по особому сигналу, вся пожарная команда должна немедленно собраться на

указанномъ сборномъ пунктѣ и, разобравъ инструменты, тотчасъ-же отправиться на мѣсто пожара, гдѣ и приступить къ его тушенію по указаніямъ завѣдывающаго командою и подѣ ближайшимъ распоряженіемъ старшихъ рабочихъ.

§ 11. По окончаніи пожаровъ или ученій, подѣ надзоромъ завѣдывающаго командою и отвѣтственнымъ наблюденіемъ старшихъ рабочихъ, должна быть произведена уборка всѣхъ инструментовъ, при чемъ пенъковые и гуттаперчевые рукава просушены, а кожаные, сверхъ того, и смазаны; затѣмъ слѣдуетъ провѣрка всего пожарнаго инструмента, при чемъ поврежденное должно быть немедленно исправлено, а для возобновленія утеряннаго, или пришедшаго въ окончательную негодность, должны быть составлены требованія на доставку новыхъ предметовъ.

§ 12. При каждой пожарной командѣ должно имѣть по два рукава, навинчиваемые на питательныя коробки паровозныхъ инжекторовъ, для работы станціонныхъ паровозовъ, которые должны принимать участіе въ тушеніи пожаровъ. Дежурные слесаря при депо должны умѣть ихъ устанавливать на паровозы и при первомъ пожарномъ сигналѣ обязаны исполнить эту работу по крайней мѣрѣ надѣ однимъ паровозомъ. Такіе же рукава должно имѣть и при резервныхъ паровозныхъ сараяхъ на станціяхъ, гдѣ имѣются резервные паровозы, и машинисты станціонныхъ паровозовъ должны умѣть ихъ устанавливать и съ ними обращаться. Независимо отъ сего, при двухъ паровозахъ, изъ числа дежурныхъ въ Москвѣ и Нижнемѣ, должно имѣть на каждомъ по одному рукаву.

Необходимымъ дополненіемъ къ положенію о пожарной части на дорогѣ служитъ весьма подробная инструкція относительно осмотра и содержанія пожарныхъ инструментовъ, утвержденная 31-го марта 1880-го года. Инструкція эта касается одновременно

какъ пожарныхъ инструментовъ, такъ и вѣсовъ; въ главнѣйшихъ же чертахъ сущность этого положенія заключается въ слѣдующемъ:

Надзоръ и содержаніе пожарныхъ инструментовъ, находящихся при управленіи дорогою, при центральныхъ конторахъ службъ, при магазинахъ, пассажирскихъ и товарныхъ станціяхъ, искусственныхъ сооруженіяхъ и вѣтвяхъ Московско-Нижегородской желѣзной дороги составляетъ обязанность службы тяги. Дорога по отношенію надзора и содержанія пожарныхъ инструментовъ раздѣлена на 3 участка, причемъ Ковровскія мастерскія съ магазиномъ при нихъ сами завѣдываютъ надзоромъ и содержаніемъ своихъ инструментовъ, составляя какъ бы особый четвертый участокъ. Надзоръ за исправностію инструментовъ и производствомъ работъ по ихъ исправленію лежитъ на начальникахъ участковъ, которые, при поѣздкахъ, должны непременно свидѣтельствовать пожарные инструменты и, въ случаѣ ихъ неисправности, дѣлать соотвѣтствующія распоряженія о немедленномъ ихъ исправленіи; точно также и старшій машинистъ при поѣздкахъ на линію долженъ свидѣтельствовать исправность пожарныхъ инструментовъ и приборовъ ихъ и, въ случаѣ замѣченной имъ неисправности, обязанъ помѣчать это въ своемъ рапортѣ.

Для общаго наблюденія за исправнымъ содержаніемъ пожарныхъ инструментовъ по всей линіи, въ вѣдѣніи службы движенія имѣется брантмейстеръ, на обязанность котораго возлагается: 1) періодическое испытаніе инструментовъ по своему усмотрѣнію и присутствіе при таковыхъ же испытаніяхъ участковыми мастерами, 2) обученіе людей, назначенныхъ для дѣйствія инструментами на пожарахъ, 3) присутствіе и распоряженіе на мѣстѣ во время тушенія огня и во время тревогъ, для чего начальники станцій, въ случаяхъ пожара или предназначенія тревоги, обязаны письменно или телеграммой вызвать брантмейстера чрезъ начальника Московской пассажирской станціи, которому должна быть извѣстна его квартира.

Для производства работъ по необходимому исправленію сказанныхъ инструментовъ, ихъ испытанію и постоянному надзору за ними, на каждомъ участкѣ имѣется по участковому мастеру вѣсовъ и пожарныхъ инструментовъ, состоящему въ вѣдѣніи службы тяги.

Пожарныя трубы должны непременно испытываться агентами, на попеченіи которыхъ они находятся, въ обязательномъ присутствіи участковыхъ смотрителей въ слѣдующіе сроки: 1) лѣтомъ съ 1-го мая по 1-е ноября одинъ разъ въ мѣсяць, 2) зимою съ 1-го ноября по 1-е мая въ два мѣсяца разъ. Уборка инструментовъ, просушка рукавовъ и смазка ихъ по окончаніи испытанія должны производиться подъ непосредственнымъ надзоромъ и при помощи участковыхъ мастеровъ вѣсовъ и пожарныхъ инструментовъ. Въ случаѣ пожара въ одномъ изъ зданій Общества или въ зданіяхъ частныхъ лицъ, лежащихъ вблизи сооруженій дороги и вообще такихъ, для тушенія которыхъ окажется возможнымъ оказать содѣйствіе пожарными инструментами Нижегородской дороги, лица, въ вѣдѣніи которыхъ находятся эти инструменты, увѣдомляютъ о томъ немедленно депешою начальника участка тяги, въ раіонѣ котораго они состоятъ, который долженъ съ первымъ отходящимъ поѣздомъ послать на мѣсто пожара участковаго мастера, какъ для наблюденія за дѣйствіемъ этихъ инструментовъ и ихъ мелкихъ исправленій во время работы, такъ и для просушки и смазки рукавовъ, составленія требованія на поломанные и утерянные во время работы инструменты и т. п. по окончаніи пожара.

Особое «Наставленіе какъ дѣйствовать въ случаѣ сигнала пожарной тревоги» предписываетъ къ строгому исполненію слѣдующія правила:

«Въ случаѣ пожара въ предѣлахъ станціи, первый усмотрѣвшій огонь долженъ немедленно подать сигналъ тревоги помощью колокола и поднять красный флагъ днемъ и фонарь съ краснымъ огнемъ—ночью. Сигналы эти помѣщены на каланчѣ пожарнаго депо. По этимъ сигналамъ пожарная команда, составленная

изъ рабочихъ и артельщиковъ, раздѣленныхъ на артели, каждая подъ руководствомъ старшаго артельщика, и обученная открывать краны колодца, ввинчивать рукава и дѣйствовать трубами и брантсбоями, должна немедленно явиться къ мѣсту пожара и приступить къ дѣйствию тушенія огня, по указанію дежурнаго по станціи агента, который въ подобныхъ случаяхъ,—давъ немедленно знать живущимъ при станціи какъ агентамъ, такъ рабочимъ и сторожамъ всѣхъ службъ, которые по первому зову должны немедленно явиться къ мѣсту пожара,—до прихода старшаго агента пожарной команды становится единственнымъ главнымъ распорядителемъ. Ежели въ мѣстѣ пожара будетъ желѣзно-дорожный брантмейстеръ, то дежурный агентъ немедленно оповѣщаетъ его о случаѣ и по его явкѣ передаетъ ему распоряженіе. Для гарантированія возможно скорой явки рабочихъ пожарной команды къ мѣсту пожара, одинъ артельщикъ, изъ числа трехъ выбранныхъ въ пожарную команду, находится какъ днемъ, такъ и ночью безотлучно на станціи и по данному сигналу тревоги созываетъ рабочихъ пожарной команды.

«Первыми распоряженіями агента-распорядителя должно быть: 1) удаленіе отъ мѣста пожара вагоновъ вообще, а грузныхъ преимущественно, а товаръ, сложенный подъ открытые съ боковъ навѣсы, покрыть брезентами; 2) немедленный вызовъ въ мѣсту пожара дежурныхъ паровозовъ для дѣствія имѣющимися при нихъ пожарными рукавами; 3) навинтить къ пожарнымъ кранамъ пріемные рукава; 4) направить къ мѣсту пожара трубы, дѣйствующія сильнѣе; 5) свободныхъ отъ дѣствія пожарными трубами рабочихъ разстановить у воротъ и пакгаузовъ, для охраны товара и дѣствія ручными пожарными трубами малаго размѣра, въ случаѣ если-бы былъ переброшенъ огонь; 6) приказываетъ машинисту паровой пожарной трубы развести огонь и, соображаясь съ мѣстомъ пожара, распоряжается перемѣстить ее или оставить для работы въ сараѣ и 7) удалить со двора станціи подводы и лошадей, ворота станціи запереть, а въ случаѣ

пожара ночью, держать ворота на запорѣ и никого изъ не принадлежащихъ желѣзной дорогѣ не впускать, за исключеніемъ городской пожарной команды и полицейскихъ агентовъ».

Приводимъ и списокъ огнегасительныхъ средствъ станціи «Нижній»:

Огнегасителей химическихъ (экстинкторы)	2
Трубъ пожарныхъ съ брантсбоемъ, безъ ящиковъ	6
» » съ ящикомъ	7
Труба пожарная паровая	1
Тоже	1
Топоровъ	10
Багровъ съ крючьями	4
Ломовъ	6
Лѣстницъ разныхъ размѣровъ	8
Ведеръ желѣзныхъ коническихъ	30
Чановъ сосновыхъ для воды	18

Въ заключеніе остается упомянуть, что, согласно § 17 «Положенія о пособіяхъ», утвержденнаго Совѣтомъ управленія Главнаго Общества 11-го апрѣля 1879-го года, «штатнымъ служащимъ, получающимъ жалованья не болѣе 1000 руб. въ годъ, потерявшимъ часть или все свое имущество отъ пожара, наводненія и т. п. бѣдствій, коммисія разрѣшаетъ пособія въ размѣрѣ не свыше мѣсячнаго оклада жалованья».

Таковы положенія, существующія для Нижегородской станціи. Подобныя же правила утверждены совѣтомъ управленія Главнаго Общества и для другихъ большихъ станцій его дорогъ.

На остальныхъ линіяхъ огнеохранительная и огнегасительная части поставлены несравненно бѣднѣе въ отношеніи какъ техническихъ средствъ, такъ и

личнаго состава. Штатные брандмейстеры встрѣчаются какъ исключеніе; составъ прислуги для дѣйствія пожарными инструментами весьма незначителенъ; вознагражденіе погорѣльцевъ изъ числа служащихъ производится болѣе или менѣе случайно и въ ничтожныхъ размѣрахъ; обязательства, добровольно принятыя на себя представителями дорогъ на Общемъ съѣздѣ 4-го и 6-го ноября 1872-го года, почти не исполняются.

На нѣкоторыхъ дорогахъ правленія и управленія стараются замѣнить крайній недостатокъ техническихъ средствъ тушенія весьма подробною регламентаціею обязанностей служащихъ на случай неожиданнаго появленія пламени. Къ числу такихъ дорогъ принадлежитъ, на примѣръ, Привислянская, издавшая весьма подробное «Положеніе о пожарной части для выполненія станціонными агентами обязанностей, до пожарной части относящихся». Положеніе это состоитъ изъ двухъ частей: въ первой — приводятся правила «объ осмотрѣ, содержаніи, уходѣ и храненіи станціонныхъ пожарныхъ инструментовъ и принадлежностей», а во второй — «о порядкѣ дѣйствій во время пожара дежурнаго по станціи и о полицейскомъ съ его стороны надзорѣ». Вообще говоря, въ этихъ правилахъ и «статьяхъ» въ количественномъ отношеніи нѣтъ недостатка; къ сожалѣнію, этого никакъ нельзя сказать про техническія средства: такъ, на примѣръ, на дорогѣ имѣется одна такая станція, гдѣ весь противупожарный инвентарь, въ общей его совокупности, состоитъ изъ *одного* желѣзнаго ведра и *од-*

ного топора.... Депо обставлены, вообще говоря, не богаче чѣмъ станціи: такъ, при Люблинскомъ депо всѣ средства тушенія заключаются въ *одномъ* насосѣ и *одной* лѣстницѣ (ни бочекъ, ни ведеръ, ни багровъ, ни топоровъ не имѣется); тоже самое слѣдуетъ сказать о депо при станціяхъ Ковель и Прага.

Инструкція, опредѣляющая порядокъ дѣйствій во время пожара, заключается въ слѣдующемъ:

Ст. 11. Порядокъ дѣйствія во время пожара каждаго изъ станціонныхъ агентовъ долженъ быть подробно указанъ Начальникомъ станціи съ подробными разъясненіями: какія на каждаго агента возложены обязанности, и какимъ образомъ таковыя должны быть имъ выполняемы. Ст. 12. Если кто изъ служащихъ на дорогѣ замѣтитъ пожаръ въ пассажирскомъ зданіи или на товарной станціи, или въ другихъ какихъ либо станціонныхъ строеніяхъ, то обязанъ немедленно произвести тревогу посредствомъ колокола, имѣющагося на платформѣ пассажирскаго зданія. Но въ такомъ случаѣ не имѣетъ права отойти отъ колокола до прихода начальника станціи или его помощника, которые обязаны знать—къмъ произведена тревога. Тревожный сигналъ устанавливается слѣдующій: три послѣдовательныхъ удара въ колоколъ съ перерывомъ, при чемъ такихъ тройныхъ ударовъ должно сдѣлать не менѣе десяти разъ. За неосновательно-произведенную тревогу виновный отвѣчаетъ денежнымъ штрафомъ по усмотрѣнію начальствующихъ. Ст. 13. Услыхавъ тревожный сигналъ, всѣ лица, кои обязаны участвовать въ тушеніи пожара, должны собраться на сборный пунктъ, указанный заранѣе начальникомъ станціи. Ст. 14. Дежурный по станціи немедленно дѣлаетъ всѣ распоряженія къ тушенію пожара. По прибытіи же начальника станціи — всѣ лица, какъ обязательно явившіяся, такъ и добровольно принявшія на себя участіе въ тушеніи пожара, безусловно подчиняются распоряженіямъ начальника станціи. Ст. 15. Лица,

имѣющія на своей отвѣтственности общественныя деньги и документы, должны озаботиться о спасеніи таковыхъ, для чего имѣютъ право приглашать въ помощь жандармскаго унтеръ-офицера для содѣйствія имъ. (циркуляръ Шефа Жандармовъ отъ 28-го августа 1871 года за № 31). Ст. 16. Если пожаръ произошелъ не въ пассажирскомъ зданіи, а въ жилыхъ или другихъ строеніяхъ станціи, то дежурный сторожъ и одинъ изъ приглашенныхъ начальникомъ станціи жандармскихъ унтеръ-офицеровъ остаются въ пассажирскомъ зданіи станціи, не допуская никого изъ постороннихъ лицъ (вышеозначенный циркуляръ № 31). Ст. 17. Всѣ лица, добровольно явившіяся помогать тушенію пожара, должны быть обращены въ рабочую силу для качанія насосовъ и доставленія воды на мѣсто пожара. Выносить же имущество могутъ лишь тѣ, кои къ этому будутъ допущены только начальникомъ станціи, подъ его личною отвѣтственностью. Ст. 18. Во время пожара на станціи, товарныя станціи должны быть оберегаемы лицомъ, особо назначеннымъ на этотъ случай начальникомъ станціи. Ст. 19. Дежурные стрѣлочники ни въ какомъ случаѣ не привлекаются къ тушенію пожара. Ст. 20. Паровозы, имѣющіеся на станціи или прибывшіе, обязаны помогать и содѣйствовать тушенію пожара. Ст. 21. Дежурный телеграфистъ, по распоряженію начальника станціи, обязанъ давать знать по телеграфу въ обѣ стороны депешей: «Пожаръ на станціи». Если пожаръ можетъ принять большіе размѣры, то онъ долженъ телеграфировать—«Пожаръ-помощь», а если аппаратъ нужно снять, то—«Пожаръ-аппаратъ снять». Если же пожаръ начался въ аппаратной и угрожаетъ аппаратамъ, то слѣдуетъ всѣ три термина передать разомъ. Ст. 22. На тѣхъ станціяхъ, гдѣ имѣются мастерскія и депо, пожарныя команды отъ нихъ обязаны являться на мѣсто пожара и подчиняться общимъ распоряженіямъ начальника станціи. Обратнo, если въ мастерскихъ и депо произойдетъ пожаръ, то команда со станціи подчиняется распоряженіямъ начальника мастерскихъ или депо, въ бытность же на пожарѣ завѣдывающаго пожарною частію по-

всей дорогѣ—подчиняются его распоряженіямъ всѣ лица, участвующія въ тушеніи пожара. Ст. 23. При прибытіи на мѣсто пожара городскихъ пожарныхъ командъ по распоряженіямъ Правительства,—кто бы ни распоряжался пожаромъ, подчиняетъ свои дѣйствія на пожарѣ указаніямъ полицейскаго начальства, согласно требованіямъ узаконеннаго пожарнаго устава.

Въ средѣ представителей частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ весьма нерѣдко можно слышать мнѣніе о нецѣлесообразности крупныхъ расходовъ на огнегасительную часть. Такъ, на примѣръ, говорятъ: зачѣмъ расходоваться на дорогія средства тушенія петербургскаго вокзала Николаевской дороги, когда въ самомъ близкомъ разстояніи отъ этого вокзала расположены двѣ городскія пожарныя команды?—Въ подобномъ же положеніи находятся и многіе другіе вокзалы, расположенные въ большихъ городахъ. Нѣкоторые практики желѣзнодорожнаго дѣла идутъ еще далѣе, указывая на относительную рѣдкость желѣзнодорожныхъ пожаровъ и на сравнительную ничтожность размѣровъ *единовременныхъ* пожарныхъ убытковъ, между тѣмъ какъ существующія правила обязываютъ Общества нести *постоянные* весьма крупныя расходы на огнеохранительную и огнегасительную части желѣзнодорожнаго хозяйства. «Лучше отказаться отъ крупнаго *постояннаго* расхода и рѣшиться оплачивать ничтожныя *единовременные* пожарныя убытки»—такова логика этихъ лицъ.

Логика эта была бы, пожалуй, справедлива, если бы практика не указывала весьма тяжелыхъ послѣдствій неустройства противопожарной части на пра-

вильныхъ началахъ, — такихъ послѣдствій, которыя неоднократно вели не только Общества желѣзныхъ дорогъ, но также и промышленность, и торговлю къ неисчислимымъ убыткамъ (дѣло о Мстинскомъ мостѣ и др.).

Въ 1879 году, правленіе Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ пригласило Одесскаго брендъ-маіора Садыкова для осмотра пожарной части на станціяхъ, имѣя въ виду воспользоваться этимъ спеціальнымъ осмотромъ для улучшенія организаціи пожарной охраны и средствъ тушенія на линіяхъ Общества. Исполнивъ возложенное на него порученіе, брендъ-маіоръ Садыковъ представилъ правленію описаніе станціонныхъ построекъ, критически разбирая системы ихъ устройства по отношенію къ пожарамъ. Изъ этого описанія между прочимъ видно, что вообще на станціяхъ преобладаютъ деревянные постройки. Многія каменные и кирпичныя зданія въ два и три этажа имѣютъ деревянные простѣнки и переборки, въ которыхъ устроены печи; лѣстницы, за весьма малыми исключеніями — деревянные. Во многихъ крышахъ нѣтъ слуховыхъ оконъ, крыты онѣ желѣзомъ съ фальцами на сплошномъ деревянномъ настилѣ. При внутреннемъ пожарѣ, крыши эти являются фактически деревянными и вскрытіе ихъ, въ это время, крайне затруднительно. На всемъ Одесскомъ участкѣ крыши напускныя, вслѣдствіе чего стропильныя ноги выпущены наружу, а потому, при внутреннемъ пожарѣ втораго этажа,

не только обрѣшетка крыши, но и самыя стропила подвержены неминуемой опасности. На многихъ станціяхъ устроены деревянные бараки или другія деревянные постройки, въ весьма близкомъ разстояніи отъ капитальныхъ зданій, — такъ, на примѣръ, паровозное зданіе на станціи Раздѣльной имѣетъ въ соудствѣ два деревянныхъ барака, одинъ въ разстояніи 2 аршинъ, а другой — 2 сажень. Вообще же станціонныя постройки находятся въ слишкомъ близкомъ между собою разстояніи, а въ иныхъ мѣстахъ совершенно скучены. Затѣмъ брандъ-маіоръ Садыковъ, въ своей запискѣ, указываетъ на крайнюю необходимость устройства теплыхъ сараевъ для помѣщенія брандспойтовъ, трубъ, бочекъ и прочаго инструмента. При испытаніи, имъ произведенномъ въ февралѣ мѣсяцѣ 1880-го года, при 3 и 4-хъ градусахъ мороза, ни одинъ изъ брандспойтовъ не выдалъ ни одной капли воды. Имѣющіяся средства для оттаиванія дѣйствуютъ по истеченіи продолжительнаго времени и потому неудобны во время пожара. Наличный составъ пожарныхъ инструментовъ, по мнѣнію брандъ-маіора, не выдерживаетъ никакой критики. Брандспойты и помпы такъ малы, что годны только для поливки газоновъ. Несмотря на это, при многихъ бранспойтахъ или вовсе нѣтъ рукавовъ, или есть поливной, но нѣтъ забирнаго и наоборотъ. Шанцоваго инструмента почти вовсе нѣтъ. Имѣющіеся багры негодны къ дѣлу, какъ по своей тяжести, такъ и по устройству. Приставныхъ мѣстныхъ лѣстницъ не имѣется.

Опредѣливъ необходимый составъ пожарныхъ ин-

струментовъ на станціяхъ, г. Садыковъ предложилъ: раздѣлить всѣ линіи Юго-Западныхъ дорогъ, въ пожарномъ отношеніи, на 19 участковъ, возложивъ обязанности распорядителей во время пожара, на каждомъ отдѣльномъ участкѣ, всецѣло на одно лицо, именно на брандмейстера, который долженъ быть при каждомъ участкѣ. Потребное число рабочихъ къ пожарнымъ инструментамъ назначается изъ служащихъ и рабочихъ, между которыми соблюдается очередь. Для указанія прислугѣ приѣмовъ раздвиганія и постановки лѣстницъ, разныхъ свинчиваній и проч., брандъ-маіоръ Садыковъ находитъ достаточнымъ удѣлять не болѣе одного часа въ сутки, и при этомъ условіи, въ теченіи двухъ или трехъ мѣсяцевъ, весь составъ служащихъ будетъ ознакомленъ съ обращеніемъ съ огнегасительными инструментами. Независимо отъ очередныхъ пожарныхъ служащихъ и рабочихъ, по первой тревогѣ всѣ находящіеся на станціи обязательно должны являться къ мѣсту пожара.

Главный надзоръ по пожарной части на каждомъ отдѣльномъ пунктѣ необходимо — по словамъ г. Садыкова — подчинить одному изъ начальствующихъ лицъ напр. начальнику станціи, дистанціи, или депо. Отъ этого главнаго начальника исходятъ всѣ распоряженія по станціи во время пожара; онъ же подвергаетъ денежному штрафу неявившихся по тревогѣ. По заявленію брандмейстера, главный начальникъ дѣлаетъ распоряженія по починкѣ и ремонту пожарныхъ инструментовъ, а равно и разрѣшаетъ всѣ служебные вопросы по пожарной части, брандмейстеромъ воз-

буждаемые. Во время пожара на станціи, г. Садыковъ полагаетъ необходимымъ прекращать всякое движеніе поѣздовъ на ней и запрещать въѣздъ въ нее съ обѣихъ сторонъ. Распоряженіе это относится къ обязанности завѣдывающаго пожарною частью. Для подачи сигнала къ тревогѣ на главныхъ станціяхъ, при помѣщеніи трубныхъ сараевъ, слѣдуетъ имѣть пружинный колокольчикъ, издающій громкій и сильно дребезжащій звукъ, рѣзко отличающійся отъ звука обыкновеннаго станціоннаго звонка.

На полустанціяхъ г. Садыковъ предлагалъ устроить пожарную часть слѣдующимъ образомъ. Всѣ малые бранспойты раздать по полустанціямъ и прибавить къ нимъ еще небольшое число шанцоваго инструмента, какъ то: два топора въ чехлахъ на поясѣ, двѣ лопаты, два лома, два кошкообразныхъ багра, двѣ желѣзныя вилы, одну переносную, одноколесную лѣстницу, четыре ведра, парусинный раскладной бакъ и вытяжную веревку. Всѣ эти инструменты г. Садыковъ находитъ достаточными только для тушенія незначительнаго пожара, когда онъ будетъ захваченъ въ самомъ началѣ, а потому, для доставленія помощи «пожарнымъ полустанціямъ» *) въ случаяхъ большихъ пожаровъ, слѣдуетъ: на главныхъ станціяхъ,

*) Пожарными полустанціями называются всѣ желѣзнодорожныя станціи, находящіяся между двумя главными пожарными станціями, на которыхъ предположено устроить пожарныя части подъ непосредственнымъ наблюденіемъ особаго брандмейстера на каждой изъ нихъ.

независимо отъ устройства ихъ *мѣстной* пожарной части, устроить еще *подвижной* составъ, заключающійся въ слѣдующемъ. Отдѣливъ, спеціально для этой цѣли, двѣ платформы—на одной изъ нихъ помѣститъ котельнаго желѣза закрытую цистерну, вмѣщающую отъ 400 до 500 ведеръ воды, а на другой платформѣ—бранспойтъ, шанцовый инструментъ и дежурную прислугу, которая, по отъѣздѣ ея со станціи, замѣняется слѣдующею очередью.

Такимъ образомъ, къ каждой главной пожарной станціи будетъ причислено, въ пожарномъ отношеніи по нѣсколько полустанцій, по обѣимъ сторонамъ ея находящихся; съ тѣмъ вмѣстѣ, по словамъ того же спеціалиста, громадную услугу всѣмъ сосѣднимъ селамъ и городамъ въ минуту несчастнаго появленія пламени могло бы оказать заблаговременное, на средства желѣзнодорожныхъ Обществъ, устройство подвижнаго пожарнаго парка.

На станціяхъ Юго-Западнаго Общества, тѣмъ же брандъ-маіоромъ Садыковымъ, были произведены опыты «надъ приспособленіями паровозовъ къ тушенію пожаровъ», изъ которыхъ онъ выводитъ заключеніе, что означенныя приспособленія нисколько не соотвѣтствуютъ цѣли, а именно: на близкомъ разстояніи и при поливномъ рукавѣ не болѣе, какъ въ 3—4 сажени, водометная трубка ствола давала весьма незначительную струю, а при продленіи поливнаго рукава на 15 и болѣе сажень,—струя воды выходила еще слабѣе.

При производимыхъ опытахъ, діаметръ поливнаго

рукава, привинченнаго къ водопроводной трубкѣ паровоза, былъ гораздо больше діаметра послѣдней. Брандъ-маіоръ Садыковъ, отвергая существенную пользу приспособленій паровозовъ для тушенія пожаровъ, въ тоже время находитъ, что подобныя приспособленія могутъ оказать громадную услугу, во время пожара, только въ смыслѣ провода воды изъ тендера паровоза, при помощи длинныхъ шланговъ, къ самому отдаленному, отъ рельсоваго пути, строенію.

Въ управленіи Юго-Западнаго Общества, согласно запискѣ г. Садыкова, былъ составленъ расчетъ расходамъ, которые потребовалось бы произвести Обществу для приведенія пожарной части въ положеніе, проектированное названнымъ специалистомъ.

Подробности этого расчета представляются въ слѣдующемъ видѣ:

1) Устройство теплыхъ сараевъ, площадью $5 \times 4 = 20$ кв. сажень, — около 1500 руб., на 35 станцій всего на сумму 52500 р.

2) Заготовка инструментовъ:

а) Для станцій I-го класса въ пожарномъ отношеніи, по 2738 р. 50 к. на каждую, на всѣ 19 станцій — на 52,330 руб. 50 коп.

Въ этой суммѣ заключается: 1) заготовка добавочнаго шанцоваго инструмента, 2) приобрѣтеніе слѣдующихъ пожарныхъ инструментовъ на каждую перво-классную станцію: одного брандспойта на 4-хъ колесахъ съ 8 цилиндрами, съ двумя выдачными кранами, съ рукавами въ $2\frac{1}{2}$ дюйма въ діаметрѣ, съ кожаными и со всѣми прочими принадлежностями. Бочекъ 30 ведерныхъ на колесахъ 3. Багорный ходъ, для лѣстницы и для помѣщенія всего шанцоваго инструмента о 4-хъ колесахъ, одинъ и одна двухъ—колесная раздвижная лѣстница.

б) Для станцій II-го класса предположено; изъ имѣ-

ющихся на лицо, выбрать лучшіе брандспойты и ихъ исправить; затѣмъ, кромѣ добавленія мелкаго шанцовога инструмента, приобрѣсти на каждую станцію по одному багорному ходу, по одной 2-хъ колесной бочкѣ и по одной лѣстницѣ одноколесной, прямослойной, съ нижними устоями и крючками. На каждую станцію II-го класса исчислено расхода 635 р. 50 к., а на всѣ 16 потребуется сумма въ 10.168 р.

в) Для станцій III класса исчисленъ расходъ только по добавкѣ мелкаго шанцовога инструмента, на сумму по 91 руб. на каждую, а на всѣ 59 станцій—на 5369 руб.

г. Для станцій IV класса предположено заготовить (на каждую) слѣдующіе пожарные инструменты: 1 экстинкторъ, 1 топоръ, 1 ломъ, 1 багоръ, 1 ручную лѣстницу и 2 ведра. Всего на сумму 87 руб. на каждую станцію, а на 15 станцій IV класса—на сумму 1305 руб.

д) Для поѣздовъ предположено приобрѣсти 30 экстинкторовъ на сумму въ 3000 рублей.

е) На станціи «Одесса» устроить еще нѣсколько пожарныхъ крановъ и приобрѣсти еще одинъ брандспойтъ. Расходъ исчисленъ на сумму въ 1850 рублей.

ж) На станціи «Кіевъ», кромѣ опредѣленнаго пожарнаго инструмента, устроить одинъ паровой брандспойтъ съ расходомъ на то до 6000 руб.

з) Для 19 станцій I-го класса устроить подвижные пожарные парки, на что потребуется расходъ по 400 рублей на каждую, а на всѣ 19 станцій—7600 рублей.

Въ общей сложности, расходъ на всю пожарную часть исчисленъ въ суммѣ около 140,000 рублей,—что составило бы около 67 руб. на версту.

Ежегодный расходъ на содержаніе брандмейстеровъ, трубниковъ, главнаго агента по пожарной части, помощниковъ брандмейстеровъ на станціяхъ II-го класса и на ремонтъ всего пожарнаго инструмента,

исчисленъ брандъ-маіоромъ Садыковымъ въ 23620 руб.—что составитъ около десяти рублей на версту.

Техническое отдѣленіе правленія Юго-Западнаго Общества желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣвъ записку брандъ-маіора Садыкова и согласившись съ общими основаніями, въ ней изложенными, нашло необходимымъ сдѣлать слѣдующія дополненія:

1) Въ виду небольшого круга дѣятельности, возлагаемаго на брандмейстера по завѣдыванію одною лишь пожарною частью на станціи, полезно было бы поручить означенному агенту еще слѣдующія занятія:

а) Завѣдываніе паспортною и полицейскою частями на станціи.

б) Завѣдываніе квартирною частью на станціи, т. е. наблюденіе за правильнымъ пользованіемъ служащими, на основаніи существующихъ положеній, отведенными имъ квартирами, а также пріемъ и сдачу таковыхъ служащимъ.

в) Наблюденіе за чистотою пассажирскихъ помѣщеній, станціонныхъ площадей и дворовъ, а равно за надлежащею очисткою выгребныхъ и помойныхъ ямъ.

г) Общій надзоръ по исполненію всѣхъ гигиеническихъ и санитарныхъ мѣръ, предписанныхъ какъ общими законами, такъ и частными распоряженіями Правительства и управленія дороги.

д) Своевременное заявленіе службъ ремонта пути о необходимости производства исправленій въ станціонныхъ зданіяхъ.

е) Контроль по исполненію всей сторожевой службы на станціяхъ и по охраненію общественнаго имущества. *)

*) Въ распоряженіи брандмейстера находится трубникъ, на котораго предполагалось бы возложить часть обязанностей, относящихся въ дѣятельности брандмейстера. Относительно исполненія изложенныхъ обязанностей,

2) Принимая во вниманіе, что опыты г. Садыкова доказали недѣйствительность имѣющихся при паровозахъ нѣкоторыхъ серій приспособленій для тушенія пожаровъ, посредствомъ инжекторовъ,—полезно бы было имѣть на всѣхъ станціяхъ I-го разряда передвижныя паровыя донки, на легкомъ колесномъ ходу, по типу употребляющихся при паровыхъ котлахъ и при трюмахъ для откачиванія воды на корабляхъ, а ко всѣмъ паровозамъ сдѣлать приспособленія, помощью которыхъ можно было бы пускать, посредствомъ особой трубы, паръ изъ котла въ паровую донку.

3) Наконецъ, въ виду того, что на Юго-Западныхъ дорогахъ къ каждому паровозу имѣется свой тендеръ, между тѣмъ какъ опытъ доказалъ, что паровозы поступаютъ въ ремонтъ три раза чаще, чѣмъ тендера,—правленіе Юго-Западнаго Общества нашло излишнимъ заготовлять подвижныя цистерны, такъ какъ таковыя могутъ быть всегда замѣнены свободными тендерами.

Остается присовокупить, что правленіе Общества, хотя и не могло, въ виду значительныхъ размѣровъ исчисленнаго расхода, осуществить всѣ предложенія г. Садыкова въ *полномъ* ихъ объемѣ,—тѣмъ не менѣе ассигновало достаточныя средства на осуществленіе наиболѣе важныхъ мѣропріятій для улучшенія пожарной части на своихъ линіяхъ.

брандмейстеръ подчиняется непосредственно мѣстному начальнику станціи, на которомъ въ то же время, по мнѣнію техническаго отдѣленія правленія Юго-Западнаго Общества, должна лежать обязанность завѣдывающаго всей пожарной частью на станціи.

IV.

Судебная практика по вопросу о желѣзнодорожных пожарахъ.

Иски: а) крестьянина Андрея Корниенко съ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги; б) г-жи Веймаръ съ Одесской дороги; в) крестьянина Петра Орловича съ Ландварово-Роменской (нынѣ Либавской) дороги.—Общій выводъ.

I. Искъ крестьянина Андрея Корниенко съ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги въ 400 рублей за сожженный искрами паровоза одного изъ поѣздовъ стогъ сѣна, состоявшій изъ 135 копенъ. Мировой судья 4 участка Бахмутскаго уѣзда, разсмотрѣвъ поданное ему Корниенкомъ, 25-го ноября 1874-го года, прошеніе и выслушавъ показанія свидѣтелей и объясненія сторонъ, нашелъ, что истцомъ не доказано сожженіе принадлежавшаго ему стога сѣна пожаромъ, происшедшимъ отъ огня, брошеннаго изъ паровоза одного изъ поѣздовъ, проходившихъ мимо степи, на которой находился помянутый стогъ. Поэтому и руководствуясь 647 и 684 ст. X т. ч. I св. зак. гражд. и 81, 102 и 129 ст. уст. гражд. суд., опредѣлилъ: въ искѣ Корниенко отказать.

Рѣшеніе это было обжаловано истцемъ въ апелляціонномъ порядкѣ Бахмутскому съѣзду мировыхъ судей, который, разсмотрѣвъ дѣло въ засѣданіи 8-го

іюля 1875-го года, нашель: 1) что актомъ дознанія, составленнымъ 28-го сентября 1874-го года, и показаніями свидѣтелей доказано, что 23-го того же сентября, послѣ прохода поѣзда помянутой желѣзной дороги чрезъ землю, на которой находился сгорѣвшій стогъ сѣна, загорѣлась степь, послѣдствіемъ чего было причиненіе убытковъ Корніенко; 2) что воспламенение степи отъ огня, выброшеннаго паровозомъ, доказано найденною на мѣстѣ пожара «жужелицею»; 3) что, такимъ образомъ, исковыя требованія представляются доказанными и потому подлежащими удовлетворенію и 4) что требованіе истца о взысканіи процентовъ со дня предъявленія иска по день удовлетворенія не можетъ быть уважено какъ потому, что искъ предъявленъ былъ объ убыткахъ, на которые не полагается процентовъ (?), такъ и потому, что требованіе это не было заявлено при предъявленіи иска.

На этомъ основаніи и руководствуясь 684, 685 и 673 ст. X т., ч. I св. зак. гражд. и 81, 129, 162, 133 и 868 ст. уст. гражд. суд., мировой съѣздъ опредѣлилъ: рѣшеніе мирового судьи 4 участка отмѣнить и взыскать съ управленія вышеназванной дороги, на удовлетвореніе крестьянина Корніенко, 400 руб. за сгорѣвшее сѣно и 40 руб. судебныхъ издержекъ за веденіе дѣла.

II. Искъ жены надворнаго совѣтника Маріи Веймаръ съ управленія Одесской желѣзной дороги въ 1344 руб.—Въ исковомъ прошеніи, поданномъ Одесскому окружному суду 23-го августа 1873-го года,

повѣренный Веймаръ объявилъ, что въ 1872-мъ году на землѣ истицы, состоящей въ тираспольскомъ уѣздѣ, при дер. «Веселый Куть», по которой проходитъ линія Одесской желѣзной дороги, было сложено принадлежавшее Веймаръ сѣно, въ количествѣ восьми скирдъ, по 700 пуд. въ каждой, стоившее 1344 рубля. Сѣно это сгорѣло 31-го іюля 1872-го года и причиною пожара было то, что въ этотъ день, при проходѣ поѣзда близъ деревни Веселый Куть, изъ поддувала паровоза выброшена была зола съ угольями, отъ которыхъ загорѣлась трава въ степи, а затѣмъ сгорѣло и принадлежавшее Веймаръ сѣно. Въ подтвержденіе этихъ событій и существованія связи между ними, повѣренный истицы сослался на нѣсколькихъ свидѣтелей.

Одесскій окружной судъ, разсмотрѣвъ дѣло 2-го іюля 1874-го г. и принимая во вниманіе, что истцемъ ничѣмъ не доказано происхожденіе пожара, истребившаго означенное сѣно именно по винѣ прислуги поѣзда Одесской желѣзной дороги, проходившаго возлѣ дер. Веселый Куть, и что поэтому управленіе той дороги не можетъ быть обязано къ уплатѣ Веймаръ убытковъ, причиненныхъ пожаромъ, опредѣлилъ: въ искѣ Веймаръ, на основаніи 366, 867 и 868 ст. уст. гражд. суд., отказать, возложивъ на нее судебныя издержки.

III. Искъ крестьянина Петра Орловича съ правленія Общества Ландварово-Роменской (нынѣ Либавской) желѣзной дороги о вознагражденіи за имущество, истребленное пожаромъ, происшедшимъ отъ искръ,

вылетѣвшихъ изъ трубы проходившаго локомотива (10-го марта 1877-го года).—Рѣшеніями московскихъ окружнаго суда и судебной палаты въ искѣ Орловича отказано по бездоказательности. Въ кассационной же жалобѣ, повѣренный истца просилъ объ отмѣнѣ рѣшенія Палаты, между прочимъ, по нарушенію 366 и 409 ст. уст. гражд. суд. и техническихъ правилъ для постройки означенной дороги.

Правительствующій Сенатъ оставилъ жалобу Орловича безъ послѣдствій по слѣдующимъ соображеніямъ: по силѣ ст. 684 т. X. ч. I, всякій обязанъ вознаградить за вредъ и убытки, причиненные кому-либо его дѣяніемъ или упущеніемъ, хотя бы сіе дѣяніе или упущеніе и не составляли ни преступленія, ни проступка, если только будетъ доказано, что онъ не былъ принужденъ къ тому требованіями закона, или правительства, или необходимою личною обороною, или же стеченіемъ такихъ обстоятельствъ, которыхъ онъ не могъ предотвратить. Палата установила, что пожаръ начался съ такого, находившагося при линіи желѣзной дороги строенія, которое было крыто гонтомъ, соотвѣтственно правиламъ концессіи Общества Ландварово-Роменской желѣзной дороги; что огонь перешелъ на другія, принадлежащія Обществу строенія, а отъ нихъ въ мѣстечко Красное—исключительно по причинѣ сильнаго, бывшаго въ то время, вѣтра, и что затѣмъ гибель дома и имущества крестьянина Орловича не можетъ быть отнесена къ винѣ Общества. Всѣ эти выводы, какъ относящіеся до существа дѣла и до установленія фактической стороны онаго, не

подлежатъ, за силою ст. 5 учр. суд. уст. и 11 ст. уст. гражд. суд., повѣркѣ въ порядкѣ кассациі. По силѣ ст. 366 уст. гр. суд., обязанность представить доказательства въ подтвержденіе иска лежитъ, прежде всего, на истцѣ, а потому, при отсутствіи всякаго съ его стороны указанія на то, чтобы, при движеніи локомотива, изъ котораго вылетѣли искры, послужившія причиною пожара, были нарушены какія-либо техническія правила,—палата была въ правѣ принять отсутствіе по сему предмету доказательствъ въ соображеніе при установленіи того, что причина, по которой произошелъ пожаръ, не можетъ сама по себѣ служить достаточнымъ основаніемъ къ присужденію истцу вознагражденія пожарныхъ убытковъ. По смыслу указанныхъ просителемъ параграфовъ концессіи, на Общество могла быть возложена отвѣтственность лишь въ томъ случаѣ, если бы пожаръ начался съ зданія, крытаго такимъ матеріаломъ, употребленіе коего по концессіи не дозволено, а въ данномъ случаѣ, какъ установлено палатою, пожаръ начался съ зданія, крытаго гонтомъ, употребленіе коего для крышъ зданій, находящихся на линіи желѣзной дороги, допускается. Наконецъ, нельзя, по обстоятельствамъ даннаго случая, счесть, что палата обязана была допросить свидѣтелей, такъ какъ на нихъ была сдѣлана ссылка, въ подтвержденіе такого обстоятельства, о которомъ не было спора и которое было достаточно разъяснено имѣющимъ при дѣлѣ письменнымъ актомъ.

Приведенными дѣлами, очевидно, не исчерпывается весь судебный матеріалъ, касающійся претензій частныхъ лицъ къ желѣзнодорожнымъ Обществамъ о вознагражденіи за поврежденіе или уничтоженіе имущества огнемъ: трудно предположить, чтобы, со времени существованія у насъ довольно значительнаго числа желѣзнодорожныхъ линій, было возбуждено только три приведенныя дѣла.

Ограниченное количество этихъ дѣлъ можно объяснить скорѣе всего неполнотою свѣдѣній, доставленныхъ Коммисіи по означенному вопросу Министерствомъ Юстиціи, такъ какъ въ Коммисіи почти не имѣется, на примѣръ, ни приговоровъ, ни опредѣленій судовъ С.-Петербургскаго и Варшавскаго судебныхъ округовъ, постановлявшихся по всѣмъ вообще дѣламъ, касавшимся желѣзныхъ дорогъ.

Кромѣ того, соображенія, приведенныя въ объясненіе малаго количества дѣлъ о вознагражденіи за истребленіе имущества огнемъ, могутъ быть подкрѣплены еще и тѣмъ, что по наиболѣе извѣстнымъ въ хроникѣ желѣзнодорожныхъ несчастій и происшествій дорогамъ Кіево-Брестской и Курско-Кіевской, въ Коммисію не доставлено ни одного приговора или опредѣленія, а по Одесской, которая, въ отношеніи несчастій и происшествій, можетъ быть поставлена рядомъ съ вышеназванными, имѣются только два приговора.

Такимъ образомъ, точными свѣдѣніями объ означенныхъ дѣлахъ могутъ быть признаны лишь матеріалы изъ практики кассационныхъ департаментовъ Сената, потому что матеріалы эти извлека-

лись изъ изданнаго печатнаго сборника кассационныхъ рѣшеній за время съ 1866 по 1879 годъ, т. е. съ самаго учрежденія помянутыхъ департаментовъ.

Въ виду этого, наличность только одного кассационнаго рѣшенія о вознагражденіи желѣзною дорогою за истребленіе частнаго имущества огнемъ можно объяснить лишь тѣмъ, что большая часть *основательныхъ* претензій этого рода разрѣшилась окончательно на мѣстахъ, вѣроятно по миролюбивому соглашенію или же вслѣдствіе рѣшеній второй судебной инстанціи, вызывающихъ, по закону, немедленное исполненіе рѣшеній, независимо отъ разсмотрѣнія дѣлъ въ кассационномъ порядкѣ.

V.

Мѣры, предлагаемыя Коммисією относительно желѣзнодорожной пожарной части.

Общіе выводы изъ мѣстныхъ изслѣдованій подкоммисій. — Отвѣты на программу вопросовъ по пожарной части, выработанную въ Высшей Коммисіи. — Мѣропріятія для ограниченія пожарнаго бѣдствія. — Положенія по пожарной части, включенныя въ проектъ „Общаго устава російскихъ паровыхъ желѣзныхъ дорогъ“. — Заключение.

Мѣстныя изслѣдованія, произведенныя подкоммисіями, а также отвѣты правленій на высланную имъ программу вопросовъ, убѣдили Коммисію, что какъ противупожарная охрана, такъ равно и средства тушенія огня, въ случаѣ внезапнаго появленія пламени, находятся въ неудовлетворительномъ положеніи на весьма многихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Общіе результаты произведенныхъ изслѣдованій приводятъ къ слѣдующимъ заключеніямъ по отношенію къ большинству желѣзнодорожныхъ линій:

1. По § 32-му, отдѣла III, программы вопросовъ, выработанныхъ Коммисією. — Страхуваніе станціонныхъ зданій и желѣзнодорожнаго имущества въ полной сум-

мѣ или въ размѣрѣ наибольшаго риска производится на большинствѣ дорогъ въ страховыхъ Обществахъ, причемъ къ такому страхованію наиболѣе охотно прибѣгаютъ Общества менѣе богатые. Нѣкоторыя Общества страхуютъ свое имущество на пять лѣтъ впередъ, чтобы воспользоваться правомъ не платить преміи, за *пятый* годъ причитающейся. Нѣкоторыя Общества не прибѣгаютъ къ страховкѣ съ разрѣшенія Министерства Путей Сообщенія. Въ общей сложности, сумма платежей страховымъ Обществамъ значительно превышаетъ сумму вознагражденій за пожарные убытки, а потому нельзя не пожалѣть, что предложеніе Министерства „объ учрежденіи взаимнаго страхованія между всѣми Обществами желѣзныхъ дорогъ съ образованіемъ общаго страховаго фонда“ не встрѣчаетъ до сихъ поръ сочувствія въ средѣ Общихъ сѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

2. По § 33-му программы.—Мѣры противъ пожаровъ на станціяхъ, въ пакгаузахъ и товарныхъ складахъ, въ большинствѣ пунктовъ, неудовлетворительны. Въ лучшей обстановкѣ находится это дѣло на станціяхъ, пакгаузахъ и складахъ въ *большихъ* городахъ, имѣющихъ *городскія*, удовлетворительно организованныя пожарныя команды; напротивъ того, желѣзнодорожныя средства тушенія на большинствѣ не городскихъ станцій весьма слабы. Нынѣшнюю неудовлетворительную организацію желѣзнодорожной станціонной пожарной части слѣдуетъ объяснять: а) отсутствіемъ специалистовъ-агентовъ (штатные,

хорошо знающіе свою спеціальность брандмейстеры являются какъ исключенія); б) малочисленностью служебнаго персонала на небольшихъ станціяхъ, не позволяющею сформированіе надежныхъ пожарныхъ командъ; в) недостаточностью денежныхъ отпусковъ на покупку и содержаніе пожарныхъ инструментовъ, принадлежностей, на устройство теплыхъ помѣщеній для храненія пожарныхъ инструментовъ, а также недостаточностью подготовки прислуги къ обращенію съ пожарными инструментами *) (нынѣшніе инструменты существуютъ, такъ сказать, только на показъ, чтобы удовлетворить, лишь съ *формальной* стороны, настояніямъ Министерства; приблизительно тоже слѣдуетъ сказать и про обученіе прислуги); г) недостаточностью водоснабженія на нѣкоторыхъ станціяхъ; д) не компетентностью желѣзнодорожныхъ инспекцій въ пожарномъ дѣлѣ, между тѣмъ какъ надзоръ за состояніемъ пожарной части ввѣренъ Министерствомъ инспекціямъ, донесенія которыхъ въ этомъ отношеніи служатъ главнѣйшимъ основаніемъ Министерству для заключенія—насколько обезпечена пожарная охрана станцій, пакгаузовъ, складовъ и проч.

Въ предупрежденіе пожаровъ въ пакгаузахъ и товарныхъ складахъ, на большинствѣ дорогъ прибиты, на видныхъ мѣстахъ, объявленія, воспреещающія въ этихъ помѣщеніяхъ курить табакъ. Съ тою же цѣлью

*) Даже на благоустроенной и богатой Николаевской дорогѣ, люди, приученные къ обращенію съ пожарными инструментами, имѣются только на 9-ти станціяхъ I-го и II-го класса, по одному человѣку на станцію,—какъ удостовѣрило Коммисію управленіе дороги.

установлено, чтобы служащие ходили съ огнемъ не иначе, какъ помѣщая его въ фонарь.

3) *По § 34-му и 35-му программы.*—Нынѣ примѣняемые способы предупреждать вылетаніе искръ изъ трубъ паровозовъ и выпаденіе горящихъ углей изъ подъ паровозовъ во время движенія поѣздовъ нельзя считать удовлетворительными. Складывать въ этомъ случаѣ вину на желѣзнодорожныя Общества едва ли справедливо, такъ какъ, при заказѣ паровозовъ, имѣются въ виду, обыкновенно, лучшіе типы этихъ двигателей, со всѣми новѣйшими усовершенствованіями, а потому остается только желать, чтобы техника, въ своемъ прогрессивномъ движеніи, занялась этимъ вопросомъ и разрѣшила его въ болѣе благоприятномъ смыслѣ.

4) *По § 36-му программы.*—На вопросъ—„производится ли желѣзнодорожными сторожами осмотръ мѣстности *даже и внѣ* полотна, послѣ прохода поѣздовъ и—въ случаяхъ появленія огня—принимаются ли мѣры гашенія“—трудно отвѣчать утвердительно: подобный осмотръ *систематически* едва ли производится за совершеннымъ отсутствіемъ фактическаго контроля за дѣйствіями сторожа во время его обхода, но можно думать, что, при замѣченномъ возникновеніи пожара отъ искры паровоза, сторожъ, въ весьма слабой мѣрѣ представляющей имъ возможности, озабочиваются тушеніемъ огня.

5) *По § 37-му программы.*—Очистка желѣзнодорожной полосы отъ сухихъ деревьевъ, валежника и

хвороста производится не повсемѣстно и безъ надлежащей тщательности.

6) По § 38-му и 40-му программы.—Пожары, причиняемые селеніямъ, полямъ и лѣсамъ, происходятъ, по всей вѣроятности, гораздо чаще, чѣмъ это показывается официально: въ большинствѣ случаевъ, потерпѣвшему бываетъ весьма затруднительно доказать самую причину появленія пламени, а потому многіе «желѣзнодорожные пожары» ускользаютъ отъ счета. Многія претензіи разрѣшаются путемъ добровольныхъ соглашеній; иногда дѣла этого рода вызываютъ разсмотрѣніе ихъ административными властями; иногда же возникаютъ судебные процессы,—впрочемъ, въ случаяхъ весьма рѣдкихъ, вслѣдствіе затруднительности, а иногда и невозможности доказать вину желѣзной дороги въ причиненіи убытковъ.

7) По § 41-му программы.—Случаи возведенія зданій ближе указаннаго разстоянія отъ желѣзнодорожнаго полотна и отъ станцій обнаруживались неоднократно. Независимо отъ этого, обнаруживались многократно вредныя послѣдствія и другихъ отступленій отъ строительныхъ положеній. Подробности по этому предмету по дорогамъ Юго-Западнаго Общества приведены выше, въ извлеченіи изъ отчета брандъ-маіора Садыкова; остается присовокупить, что Юго-Западное Общество, въ этомъ отношеніи, не представляетъ исключеній, такъ какъ подобныя же отступленія обнаруживаются и на многихъ другихъ дорогахъ.

8) По § 42-му программы. — Покрытія (крыши) частныхъ строеній, вдоль желѣзныхъ дорогъ расположенныхъ, въ отношеніи какъ матеріала, такъ и самаго способа покрытія, весьма разнообразны, начиная отъ соломенныхъ крышъ и кончая желѣзными. Нѣкоторое улучшеніе противъ обыкновенныхъ соломенныхъ крышъ представляютъ крыши хотя и соломенные, но обмазанныя глиною. Черепичныя покрытія всего чаще встрѣчаются въ прибалтійскихъ губерніяхъ, въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Сѣверо-Западнаго и Привислянскаго края. Крыши толевыя встрѣчаются рѣдко, еще рѣже встрѣчаются аспидныя. Дрань и гонтъ — довольно часто встрѣчающійся кровельный матеріаль на частныхъ строеніяхъ, вблизи желѣзныхъ дорогъ находящихся. Крыши изъ листового желѣза встрѣчаются въ столицахъ, въ нѣкоторыхъ большихъ городахъ, на фабрикахъ и заводахъ и т. п.

На распространяемость и силу желѣзнодорожныхъ пожаровъ оказываетъ весьма важное вліяніе матеріаль, изъ котораго возводятся строенія какъ желѣзнодорожныя, такъ и частныя, вблизи дорогъ находящіяся. Большинство зданій выстроено изъ дерева а потому его слѣдуетъ считать удобосгораемымъ. Столь желаемая замѣна дерева кирпичемъ задерживается дороговизною возведенія каменныхъ построекъ. Въ виду этаго, было бы крайне полезно распространеніе дешевыхъ огнебезопасныхъ зданій изъ подручныхъ строительныхъ матеріаловъ, но раіонъ распространенія такихъ построекъ до сихъ поръ весьма не великъ. Опытъ возведенія саманныхъ построекъ,

на Ростово Владикавказской дорогѣ, къ сожалѣнію, не удался (по всей вѣроятности, отъ неумѣнія строителей). Какъ на исключенія, можно указать на нѣсколько желѣзнодорожныхъ зданій изъ сырцоваго кирпича, глинобитныхъ и песчанобитныхъ.

Убѣдившись, такимъ образомъ, что какъ противупожарная охрана, такъ равно и средства тушенія огня на желѣзныхъ дорогахъ, находятся въ положеніи неудовлетворительномъ, — Коммисія, съ тѣмъ вмѣстѣ, признала, что предоставить желѣзнодорожную пожарную часть исключительно иниціативѣ и попеченію желѣзнодорожныхъ Обществъ — недостаточно. Къ сему послѣднему заключенію Коммисія пришла на основаніи слѣдующихъ соображеній: а) бывали случаи, когда пожаръ причинялъ весьма значительные убытки станціонному имуществу, подвижному составу, мастерскимъ, складамъ, городамъ, селамъ, полямъ, лѣсамъ и, находившимся въ пути, багажу и товарамъ; б) бывали случаи, когда желѣзнодорожный пожаръ (какъ, напримѣръ, извѣстный пожаръ Мстинскаго моста, пожаръ моста на 527-й верстѣ Николаевской дороги, въ 1869-мъ году, и мн. др.) причинялъ громадныя, *неисчислимыя* убытки не только желѣзной дорогѣ, но также торговлѣ и промышленности перерывомъ товарнаго и пассажирскаго движенія; в) ни нынѣшнее устройство пожарной части, ни взгляды многихъ вліятельныхъ представителей желѣзнодорожныхъ Обществъ на эту часть, не дозволяютъ рассчитывать, чтобы исключительно одна иниціатива Обществъ могла обезпечить желаемое улуч-

шеніе пожарной части на линіяхъ. Въ то же время, эти же соображенія приводятъ, естественно, къ убѣжденію, что надзоръ за дѣятельностью Обществъ по организаціи и по содержанію пожарной части на желѣзныхъ дорогахъ долженъ принадлежать Правительству, равно какъ и право понуждать, къ надлежащему устройству и содержанію пожарной части, тѣ Общества, которыя уклонялись бы, въ этомъ отношеніи, принимать всѣ необходимыя мѣры къ ограниченію числа и силы желѣзнодорожныхъ пожаровъ.

Всѣ вообще мѣропріятія, имѣющія цѣлью ограничить число и силу пожаровъ, могутъ быть подраздѣлены на двѣ главныя категоріи: I мѣры предосторожности, т. е. огнеохранительныя и II мѣры тушенія появившагося пламени. Разсмотримъ теперь: въ чемъ должны были бы заключаться мѣропріятія какъ первой, такъ и второй категоріи.

I. *Мѣры предосторожности т. е. огнеохранительныя.*— Къ числу главнѣйшихъ мѣропріятій этого рода должны были бы относиться:

§ 1. Употребленіе, въ огнеопасныхъ мѣстахъ, лишь такихъ паровозовъ, которые снабжены искроудержательными приборами, причемъ полезно было бы сдѣлать обязательнымъ, чтобы всѣ, безъ исключенія, паровозы были снабжены рѣшетками при поддувалахъ. Паровозы, отопливаемые каменнымъ углемъ, должны быть снабжены искроудержательными сѣтками. Паровозы, отопливаемые дровами, должны быть снабжены искроотражательными приборами, причемъ па-

ровозы, ходящіе по опаснымъ въ пожарномъ отношеніи мѣстамъ, должны имѣть, кромѣ того, сѣтчатая крышки для прикрытія трубъ въ тѣхъ случаяхъ, когда, при проходѣ по опасному мѣсту, является необходимость подбросить дровъ въ топку и вообще въ случаяхъ выбрасыванія искръ въ опасныхъ мѣстахъ. Сѣтка эта должна приводиться машинистомъ въ дѣйствіе съ мѣста управленія паровозомъ.

Результаты испытаній тюрбины системы Клейиса, прибора системы Бурни и другихъ, по обсужденіи этихъ результатовъ при участіи специалистовъ, могли бы опредѣлить: какую искроотражательную систему необходимо будетъ ввести на тѣхъ участкахъ дорогъ, гдѣ искры могутъ производить пожары.

§ 2. Обязательное введеніе въ поддувалахъ паровозовъ приспособленій, препятствующихъ паденію горячаго угля, даже при открытыхъ дверцахъ.

§ 3. Отведеніе особыхъ мѣстъ на станціяхъ для очистки паровозовъ отъ золы и угольевъ; обязательная заливка водою золы и угольевъ; обязательное нахожденіе воды въ этихъ мѣстахъ.

§ 4. Обязательная обстановка огнеопасныхъ мѣстъ на линіяхъ сигналами. Опредѣленіе скоростей и предѣльнаго состава поѣздовъ, которые могутъ быть допускаемы на означенныхъ мѣстахъ безъ крайняго напряженія силъ паровоза. Обязательная повѣрка скоростей на означенныхъ мѣстахъ введеніемъ одного изъ автоматическихъ приборовъ.

§ 5. Огражденіе лѣсныхъ мѣстностей канавами въ разстояніи 30 саж. отъ оси полотна, въ грунтахъ, представляющихъ возможность передачи огня и въ

тѣхъ случаяхъ, когда поверхность земли покрыта слоемъ листвы, мха и вообще горючимъ слоемъ и содержаніе этихъ канавъ въ надлежащей чистотѣ. При этомъ, полезно бы было увеличить полосу отчужденія въ лѣсныхъ мѣстахъ съ горючимъ грунтомъ до 30 пог. саж. отъ оси дороги и даже болѣе въ зависимости отъ дальности отнosa искръ, сообразно мѣстнымъ условіямъ.

§ 6. Особенно тщательное содержаніе въ порядкѣ всей полосы отъ желѣзнодорожнаго пути до границы отчужденія въ мѣстахъ, гдѣ воспламененіе поверхности почвы можетъ причинить особенно вредныя послѣдствія (вырубка и корчевка сухихъ порослей и пней, скашиваніе травы, уборка сѣна и т. п.). Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ было бы полезно прорытіе канавъ съ тою цѣлью, чтобы, въ случаѣ несчастнаго появленія пламени, ограничить какъ силу пожара, такъ и причиняемые имъ убытки наименьшими размѣрами.

Если путь желѣзной дороги проходитъ лѣсистою мѣстностью, причемъ почва покрыта горючимъ слоемъ листвы, сухихъ сучьевъ и т. п., то, независимо отъ исполненія всѣхъ другихъ правилъ предосторожности, полезно, на разстояніи 40 пог. саж. отъ оси полотна, сдѣлать просѣку, шириною не менѣе 1 саж., и прорыть продольныя канавы глубиною не менѣе 2 футъ. Просѣки эти, равно какъ и канавы, имѣя своимъ назначеніемъ предотвращеніе дальнѣйшаго распространенія пожаровъ въ случаѣ ихъ возникновенія, — должны содержаться постоянно въ расчищенномъ видѣ, заботами и на счетъ владѣльцевъ лѣсовъ, если таковыя просѣки и канавы будутъ за чертой отчужденія, и на счетъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, — если онѣ будутъ въ предѣлахъ полосы отчужденія. При прохожденіи желѣзной дороги по грунтамъ легко возго-

рающимъ, какъ на примѣръ: торфянымъ, должны быть прорыты продольныя канавы, ширина и глубина которыхъ и разстояніе отъ оси полотна зависятъ отъ мѣстныхъ условій. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ можетъ быть полезно прорытіе канавъ поперечныхъ.

§ 7. Увеличеніе, въ особенно опасныхъ мѣстахъ, числа дорожныхъ линейныхъ сторожей на лѣтнее, сухое время. Обязательный періодическій обходъ и осмотръ линіи. Введеніе для сего, въ огнеопасныхъ мѣстностяхъ, повѣрочныхъ аппаратовъ при сторожевыхъ будкахъ или введеніе какой либо другой системы контроля обхода и осмотра линіи.

§ 8. Установленіе строгихъ и точно опредѣленныхъ правилъ для обращенія съ огнемъ и для куренія табака на станціяхъ и въ жилыхъ помѣщеніяхъ.

§ 9. Воспрещеніе имѣть жилья помѣщенія въ пакгаузахъ и при товарныхъ платформахъ.

§ 10. Постепенное разведеніе садиковъ и вообще древесной растительности вокругъ жилыхъ домовъ и около пассажирскихъ зданій, выбирая для сего такія породы деревъ и располагая ихъ такъ, чтобы они, разросшись, препятствовали перебрасыванію огня съ одной стороны на другую.

§ 11. Обязательное устройство погребовъ для храненія горючихъ и легко воспламеняющихся веществъ, въ надлежащемъ отдаленіи отъ жилыхъ строеній и товарныхъ складовъ. Возможно большее отдаленіе складовъ дровъ и угля отъ жилыхъ строеній, товарныхъ станцій и т. п.

§ 12. Обязательное вырытіе колодезей на линіи, въ огнеопасныхъ мѣстахъ, на разстояніи не болѣе

1 версты одинъ отъ другаго, если вблизи отъ дороги не имѣется такихъ колодезь.

§ 13. Устройство колодезей на участкахъ желѣзныхъ дорогъ, находящихся близь селеній, для доставки воды въ случаѣ пожара. Расходы по вырытію колодезей полезно бы было, еслибъ Общества приняли на свой счетъ; содержаніе же ихъ въ исправности слѣдовало бы передать въ вѣдѣніе сельской пожарной командѣ, согласно общаго положенія 19 февраля 1861 г. ст. 179 пункт. 4. Устройство достаточно обильнаго и обеспеченнаго водоснабженія станцій.

Различныя данныя для соображеній по устройству водоснабженія на правильныхъ началахъ соотвѣтственно новѣйшимъ указаніямъ техники можно найти въ трудахъ инженеровъ Штукенберга, Алтухова и Котляревскаго.

§ 14. Сельскія строенія, крытыя соломой и находящіяся въ разстояніи до 50 пог. саж. отъ оси дороги, хотя и удаленныя отъ границы отчужденія на разстояніе, опредѣленное ст. 575. XII т. св. зак., слѣдовало бы перекрыть, замѣнивъ существующія крыши—черепичными или соломенными на глиняныя или другими огнебезопасными, о чемъ слѣдовало бы войти въ соглашеніе съ Г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.

Богатый матеріалъ для соображеній при замѣнѣ легковоспламеняющихся крышъ несгораемыми, а также при возведеніи *дешевыхъ* огнебезопасныхъ зданій можно найти въ извѣстномъ журналѣ «Хозяйственный Строитель», а также въ отдѣльныхъ брошюрахъ, издаваемыхъ редакціею этого же журнала по вопросу о несгораемыхъ зданіяхъ и кровляхъ.

II. Мѣры для тушенія пожаровъ.—Мѣры эти заклю-

чаются: а) въ обзаведеніи дорогъ цѣлесообразными пожарными инструментами; б) въ заблаговременномъ обезпеченіи доставки достаточнаго количества воды на мѣсто пожара и в) въ устройствѣ и обученіи командъ и вообще въ надлежащей, заблаговременной организаціи всей распорядительной части.

Заготовленіе пожарныхъ инструментовъ, то есть ихъ выборъ и опредѣленіе потребнаго количества тѣхъ или другихъ инструментовъ, главнымъ образомъ относится къ техникѣ пожарнаго дѣла. До тѣхъ поръ, пока къ участию въ разрѣшеніи *такихъ* вопросовъ не будутъ привлекаемы *спеціалисты*, — самое дѣло будетъ находиться въ неудовлетворительномъ положеніи, хотя бы инспекціи и удостовѣряли, что средства тушенія желѣзнодорожныхъ пожаровъ соотвѣтствуютъ представляющейся потребности. Вотъ почему примѣръ правленія Юго-Западнаго Общества, пригласившаго одного изъ опытныхъ брандъ-маіоровъ къ всестороннему осмотру пожарной части на линіяхъ, заслуживаетъ сочувствія. *) Тоже самое слѣдуетъ сказать и относительно доставки воды, и относительно подготовленія прислуги для дѣйствій во время пожара.

Средствами для тушенія появившагося пламени могутъ служить: земля, зола и песокъ (напримѣръ, при тушеніи лѣсныхъ пожаровъ; песокъ же и зола, въ особенности, полезны при тушеніи воспламенившагося керосина и тому подобныхъ веществъ, какъ

*) Подробныя свѣдѣнія относительно этого осмотра приведены въ III-й главѣ настоящаго доклада.

то: масла, спирта, дегтя, скипидара и спиртовых лаковъ); вода (при всѣхъ вообще пожарахъ полезна, за исключеніемъ случаевъ воспламененія перечисленныхъ выше предметовъ), водяные пары, *) снѣгъ, испорченный пожаромъ воздухъ **) и различные газы, противудѣйствующіе горѣнію ***). Нѣкоторыя изъ этихъ средствъ, какъ, на примѣръ, земля, песокъ, снѣгъ, могутъ быть примѣняемы къ тушенію пожаровъ только ручнымъ способомъ, другія же, напротивъ того, можно употреблять въ дѣло и руками, и помощью болѣе или менѣе совершенныхъ приборовъ, управляемыхъ человѣкомъ при наступленіи рѣшительной минуты. Наконецъ, техника даетъ возможность тушить пожаръ *автоматически* то есть позволяетъ устроить дѣло такъ, что даже въ отсутствіе

*) Примѣненіе водяныхъ паровъ къ тушенію пожаровъ начинаетъ получать довольно большое развитіе во многихъ мѣстностяхъ западной Европы и Америки. На примѣръ, сильно распространяется примѣненіе такъ называемаго отработавшаго пара на фабрикахъ и заводахъ. Вообще, паръ—болѣе дѣйствительное средство тушить огонь, чѣмъ обыкновенная вода, а потому въ большихъ общественныхъ зданіяхъ Англии устраиваются особые паровики для полученія пара во время пожара.

**) Гасительное дѣйствіе такого воздуха основано на недостаточности въ немъ кислорода. При началѣ внутренняго пожара, огонь можно затушить, прекративъ къ нему доступъ свѣжаго воздуха т. е. крѣпко закрывъ плотныя двери, ставни и закупоривъ всѣ отдушины.

***) Въ числѣ приборовъ для тушенія огня газами (вѣрнѣе сказать водою, насыщенною газомъ) находится такъ называемый экстинкторъ Липмана. Приборъ состоитъ изъ металлическаго цилиндра съ водою, насыщенною содой; для приведенія снаряда въ дѣйствіе, внутрь вливается купоросное масло, которое, при соединеніи съ содою, освобождаетъ углекислоту. Значительно расширяясь въ тѣсномъ пространствѣ экстинктора, углекислота гонитъ изъ него воду, струю которой и направляютъ, помощью резинового рукава, на горящее мѣсто.

человѣка и безъ его вѣдома, огнегасительное средство *само собою* тушитъ пожаръ и съ тѣмъ вмѣстѣ само извѣщаетъ ближайшую пожарную команду о томъ, что пожаръ вспыхнулъ и что тушеніе его производится *автоматически* *).

Въ русской практикѣ не только деревень и большихъ городовъ, но даже и столицъ, вода до сихъ поръ остается главнѣйшимъ средствомъ для прекращенія огня. Въ бѣднѣйшихъ мѣстностяхъ вода выливается изъ ведеръ; въ болѣе богатыхъ пунктахъ идутъ въ дѣло гидропульты и простыя пожарныя трубы, въ столицахъ и нѣкоторыхъ большихъ городахъ, а также на богатыхъ фабрикахъ и заводахъ, употребляются паровыя пожарныя трубы. Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Америки введены въ употребленіе огромныя предохранительныя бассейны при домахъ, и

*) Способовъ *автоматическаго* тушенія пожаровъ очень много, но мы приводимъ, для разъясненія нашей мысли, лишь два изъ нихъ. Уходя изъ комнаты, оставляютъ въ разныхъ мѣстахъ патроны съ особымъ химическимъ составомъ, которые, сгорая во время внутренняго пожара, освобождаютъ газы, содѣйствующіе тушенію огня. Надъ данною комнатою (напримѣръ, надъ кабинетомъ, гдѣ хранятся деньги) помѣщается большой резервуаръ воды, причемъ, при самомъ слабомъ давленіи на пуговку близъ стола, большая струя воды начинаетъ литься въ комнату. Близъ стола же утверждена, нѣсколько наклонно, металлическая трубка, наполненная ртутью; нижняя часть трубки сдѣлана изъ очень тонкаго стекла. Во время внутренняго пожара (въ отсутствіи хозяина) температура въ комнатѣ сильно возвышается, ртуть расширяется, прорываетъ стекло и, падая на открытую чашечку, прикрѣпленную къ пуговкѣ, давитъ на пуговку и тѣмъ самымъ автоматически производитъ наводненіе. Другая трубка, при тѣхъ же условіяхъ, нажимаетъ на пуговку телеграфа, соединяющаго домъ съ мѣстомъ помѣщенія ближайшей пожарной команды и слѣдовательно автоматически рапортуетъ пожарному начальнику объ опасности, призывая его на помощь.

устроены внутреннія приспособленія, позволяющія на воднить, въ самый непродолжительный періодъ времени, любую комнату, гдѣ появилось угрожающее пламя. Нѣчто подобное существуетъ при нѣкоторыхъ театрахъ.

На желѣзныхъ дорогахъ главнымъ матеріаломъ для тушенія пламени, при нынѣшнемъ состояніи техники и при небогатыхъ средствахъ большинства желѣзнодорожныхъ Обществъ, остается также — *вода*. Къ сожалѣнію, достать необходимое количество воды, въ особенности при большомъ пожарѣ, иногда затруднительно, а потому слѣдуетъ обратить серьезное вниманіе представителей желѣзнодорожныхъ Обществъ на:

§ 15. Заблаговременное обезпеченіе водоснабженія станцій въ пожарномъ отношеніи.

Объ устройствѣ колодезей на участкахъ дорогъ, проходящихъ вблизи селеній, упоминалось выше (§ 13). Что же касается пользованія *станціонною* водою для тушенія пожаровъ, то, въ этомъ отношеніи, слѣдуетъ рекомендовать:

§ 16. Устройство пожарныхъ крановъ, въ особенности на тѣхъ товарныхъ станціяхъ, гдѣ имѣется значительный наплывъ грузовъ.

§ 17. Содержаніе передаточныхъ (для воды) рукавовъ достаточной длины для тѣхъ станцій, гдѣ, при отсутствіи примѣненія усовершенствованныхъ водопроводовъ къ тушенію пожаровъ, постройки разбросаны, а потому встрѣчается необходимость обезпе-

чить, на случай несчастія, передачу воды къ наиболее удаленнымъ пунктамъ.

Затѣмъ, при нынѣшнемъ состояніи техники и въ виду ограниченности матеріальныхъ средствъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, значительную пользу для дѣла принесли бы слѣдующія мѣры:

§ 18. Правильная организація пожарныхъ артелей изъ желѣзнодорожнаго персонала, насколько это представляется возможнымъ по числу служащихъ, по количеству возложеннаго на нихъ труда и по соображенію съ другими мѣстными условіями.

Желаемый успѣхъ можетъ быть достигнутъ въ этомъ отношеніи при томъ условіи, что основанія этой организаціи (въ томъ числѣ: выборъ системъ огнегасительныхъ средствъ, опредѣленіе—какіе именно огнегасительные приборы и орудія и въ какомъ количествѣ должны находиться на различныхъ пунктахъ дороги, т. е. не только на станціяхъ, но также въ депò, въ складахъ мастерскихъ, на мостовыхъ сооруженіяхъ и т. п., а также въ поѣздахъ; составленіе подробныхъ правилъ и инструкцій по пожарной части) будутъ выработаны при участіи специалистовъ и что на специалистовъ же будетъ возложено обученіе прислуги, завѣдываніе технической стороною пожарнаго дѣла и т. п.

§ 19. Нравственное, а въ случаѣ возможности, матеріальное содѣйствіе образованію пожарныхъ дружинъ (Обществъ) въ мѣстѣ расположенія станцій, въ особенности въ городахъ, гдѣ не имѣется достаточно сильныхъ городскихъ пожарныхъ командъ.

§ 20. Учрежденіе, въ мѣрѣ представляющейся возможности, *подвижныхъ* пожарныхъ парковъ для быстрой перевозки запасныхъ огнегасительныхъ средствъ

и пожарной артели въ мѣста, охваченныя пламенемъ, въ особенности же: на желѣзнодорожные мосты, на станціи, не имѣющія достаточно сильныхъ средствъ тушенія, а также, въ случаѣ надобности и въ мѣрѣ возможности, въ города, села и деревни, вблизи желѣзныхъ дорогъ расположенные.

Устройство, при подвижныхъ паркахъ, передвижныхъ цистернъ, для установки ихъ въ вагонахъ, можетъ быть полезно лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда этихъ цистернъ нельзя замѣнить имѣющимися въ наличности свободными тендерами.

§ 21. Устройство (на станціяхъ, на которыхъ, при значительномъ количествѣ жилыхъ строеній, амбаровъ, складовъ и проч., таковые будутъ отдѣлены отъ рельсоваго пути на разстояніи свыше 15 пог. саж.)—паровыхъ донковъ съ передаточными трубами.

Придя къ убѣжденію:

что надзоръ за дѣятельностью частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ по организаціи и по содержанію пожарной части на желѣзныхъ дорогахъ долженъ принадлежать Правительству и, сверхъ того, что Правительству же должно принадлежать право понуждать къ надлежащему устройству и содержанію пожарной части тѣ Общества, которыя уклонялись бы, въ этомъ отношеніи, принимать всѣ необходимыя мѣры къ ограниченію числа и силы желѣзнодорожныхъ пожаровъ,—

—коммисія остановилась на мысли: ввести въ проектируемый ею «Общій уставъ россійскихъ паровыхъ желѣзныхъ дорогъ» *главнѣйшія* правила, опредѣляющія, въ законодательномъ порядкѣ, обязанности какъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, такъ и публики въ пожарномъ отношеніи.

Правила эти предполагалось бы изложить слѣдующимъ образомъ:

§ 317 *). Въ распоряженіи каждой станціи должны находиться огнегасительные инструменты въ потребномъ для станціи размѣрѣ.

318. Желѣзнодорожныя станціи обязаны оказывать зависящее содѣйствіе къ тушенію пожаровъ на линіяхъ дорогъ и близь оныхъ, насколько это окажется возможнымъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда пожары достигаютъ размѣровъ, при которыхъ подвергшіеся бѣдствію городъ или селеніе считаютъ необходимымъ вызвать пожарную команду изъ сосѣднихъ городовъ, управленія желѣзныхъ дорогъ обязаны принять всѣ мѣры къ скорѣйшему доставленію на мѣсто пожарной команды съ первымъ слѣдующимъ поѣздомъ, если таковой отходить не позже, какъ черезъ полчаса послѣ полученія требованія; въ противномъ же случаѣ — съ экстреннымъ поѣздомъ, отправляемымъ и двигающимся по правиламъ, установленнымъ для вспомогательныхъ паровозовъ, при чемъ отъ дорогъ зависитъ оказывать эту помощь бесплатно или за уплату по утвержденнымъ тарифамъ.

*) Для удобства справокъ, нумераціи «статей» по пожарной части приурочена къ общей нумераціи «статей» «Общаго уставъ російск. паров. желѣзн. дорогъ» (редакція по сроку 1 окт. 1881 г.)

321. Наблюденіе за исполненіемъ содержащихся въ ст. 317 и 318 правилъ, а равно и всякихъ другихъ законныхъ распоряженій, возлагается на Правительственную инспекцію желѣзной дороги. Чины желѣзнодорожной инспекціи о замѣченномъ ими неисполненіи сихъ правилъ и распоряженій со стороны желѣзнодорожной администраціи или службы составляютъ протоколъ и препровождаютъ его немедленно на распоряженіе подлежащей судебной власти.

Обязательное принятіе мѣръ предосторожности противу огня предполагалось бы опредѣлить, въ законодательномъ порядкѣ, въ слѣдующихъ статьяхъ:

282. Куреніе табаку воспрещается:

А. На станціяхъ:

- а) въ дамскихъ и другихъ отдѣльныхъ комнатахъ, назначенныхъ для некурящихъ;
- б) въ багажныхъ залахъ и отдѣленіяхъ;
- в) во всѣхъ помѣщеніяхъ, гдѣ производится нагрузка и выгрузка товаровъ и всякаго рода кладей, или гдѣ находятся склады товаровъ, всякаго рода грузовъ, матеріаловъ и запасовъ, подверженныхъ воспламененію, а равно и на товарныхъ дворахъ;
- г) въ тѣхъ вагонныхъ сараяхъ и мастерскихъ, въ коихъ представляется опасность отъ огня.

Б. Въ поѣздахъ:

а) въ тѣхъ пассажирскихъ вагонахъ всѣхъ классовъ, а равно и въ ихъ отдѣленіяхъ, въ коихъ вывѣшены обявленія о воспрещеніи курить и

б) во всѣхъ багажныхъ и товарныхъ вагонахъ, а равно и на платформахъ, чѣмъ бы то ни было нагруженныхъ.

Примѣчаніе. О воспрещеніи куренія, въ извѣстномъ мѣстѣ, табаку должно быть выставлено особое предостереженіе.

296. Воспрещается разводить огонь подъ мостами дорогъ и вблизи деревянныхъ построекъ, а равно стрѣлять вблизи дорогъ, на разстояніи выстрѣла.

Въ установленіи *спеціальныхъ* положеній, въ видахъ предупрежденія случаевъ умышленнаго поджога желѣзнодорожнаго имущества, надобности, повидимому не представляется, такъ какъ въ проектъ «Общаго Устава» внесены слѣдующія статьи:

270. Лица, ѣдущія по желѣзнымъ дорогамъ или почему-либо находящіяся въ ихъ раіонѣ, должны безпрекословно исполнять всѣ относящіяся до желѣзнодорожной службы законныя требованія тѣхъ служащихъ, на которыхъ возложенъ желѣзнодорожный надзоръ.

271. Воспрещается повреждать путь, сооруженія и принадлежности желѣзныхъ дорогъ и вообще возбраняется всякое дѣйствіе, могущее нарушить правильность и безопасность движенія или несогласное съ установленнымъ на дорогѣ порядкомъ.

272. Желѣзнодорожнымъ управленіямъ предоставляется устанавливать вызываемыя мѣстными условіями особыя мѣстныя правила касательно порядка пребыванія постороннихъ лицъ въ районѣ данной дороги.

Правила эти получаютъ обязательную силу по утвержденіи ихъ Высшимъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ.

273. Лица, не принадлежащія къ составу служащихъ дороги, не имѣютъ права входить и выѣзжать на полосу оной безъ особаго на то дозволенія управленія дороги.

Дѣйствіе этого правила не распространяется ни на тѣ части станціи, которыя назначены для публики, ни на устроенные чрезъ желѣзныя дороги переходы и переѣзды.

Вышеприведенными проектами постановленій казалось бы достаточнымъ ограничить установленіе правилъ по пожарной части, тѣмъ болѣе, что дальнѣйшее развитіе этаго дѣла въ будущемъ, какъ въ

отношеніи законодательномъ, такъ и въ порядкѣ изданія правилъ, инструкцій и наказовъ, не будетъ оставлено безъ должнаго вниманія Высшимъ Желѣзнодорожнымъ Совѣтомъ *).

*) Къ вѣдѣнію Высшаго Совѣта относятся главнѣйше слѣдующіе предметы: 1) Разработка проектовъ желѣзнодорожныхъ законовъ, касающихся устройства и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а также введенія правильнаго желѣзнодорожнаго хозяйства и представленіе этихъ проектовъ въ установленномъ порядкѣ на Высочайшее утвержденіе и 2) утвержденіе и изданіе установленнымъ порядкомъ, въ предѣлахъ существующихъ законоположеній, общихъ правилъ, инструкцій и наказовъ, которые будутъ признаны необходимыми для развитія существующихъ желѣзнодорожныхъ узаконеній («Общій Уставъ Рос. нар. ж. д. ст. 23» редакція 1-го октября 1881-го года).

