

Рижско-Дарицынская Подкоммисія.

Проверено 1902 г.

ОПИСАНИЕ
ГРЯЗЕ-ЦАРИЦЫНСКОЙ
ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ
БОРИСОГЛѢБСКАГО ЗЕМСТВА.



[50]

С. Петербургъ.

1880.

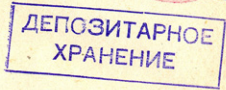
385-385/009
Р-76

Никитет
не выдан на дач



Рижско-Дарицкая Подкоммисія.

~~385/009~~ росси



ОПИСАНИЕ
ГРЯЗЕ-ЦАРИЦЫНСКОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ

БОРИСОГЛѢБСКАГО ЗЕМСТВА.



С. Петербургъ.

№ 15. Типографія В. Киршбаума, въ домѣ М-ва Финансовъ, на Дворц. площ.

1880.

ПРОСМОТРЕНО
1940 г.

ПРОСМОТРЕНО
1940 г.

Печатано по распоряжению Высочайше учрежденной Подкомиссии для исследования
желѣзно-дорожного дѣла въ Рижско-Царящинскомъ районѣ.

Пров. 1938

447-13/75

Центральная
Научно-технич. б-ка
МПС СССР

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Введеніе.	Стр.
1. Протяженіе дороги и время постройки	1
2. Финансовое положеніе дороги и результаты эксплуата- ціи въ послѣдніе годы	2
А. Устройство дороги и различныя сооруженія и постройки на ней.	
3. Расположеніе дороги	7
4. Земляное полотно	8
5. Мостовыя сооруженія.	10
6. Верхнее строеніе.	12
7. Принадлежности пути.	14
8. Водоснабженіе	15
9. Расположеніе станціонныхъ путей и ихъ принадлежностей.	16
10. Сигналы	27
11. Станціонныя зданія	34
12. Пакгаузы, навѣсы, платформы и вѣсы.	36
13. Телеграфъ.	46
14. Казармы и другія строенія специально для помѣщенія служащихъ и рабочихъ.	49
Б. Подвижной составъ и движеніе.	
15. Паровозы	56
16. Вагоны	58
17. Движеніе	61
18. Мастерскія и депо	66
В. Управление и службы.	
19. Управление дорогами	70
20. Управление матеріалами и магазинное счетоводство	74
21. Служба ремонта	77
22. Служба тяги	81

	Стр.
23. Служба движеніи	83
24. Стрѣлочники	84
25. Кондуктора и составители	86
26. Санитарное устройство	90

Г. Эксплоатація дороги по отношенію къ товаро-от-
правителямъ и торговлѣ.

27. Тарифъ	93
28. Наложенные платежи	106
29. Перевозка скота	112
30. Претензіи	115

Д. Эксплоатація дороги по отношенію къ пассажирамъ.

31. Пассажирское движеніе	117
-------------------------------------	-----

ВВЕДЕНИЕ.

1. Протяженіе дороги и время постройки.

21-го марта 1868 г. борисоглѣбскому земству была выдана концессія на постройку жел. дор. отъ станціи Грязей, орловско-грязской жел. дор. до города Борисоглѣбска, длиною 199 верстъ (въ томъ числѣ главной линіи 196 в.) а 20-го іюня 1869 г. послѣдовало разрѣшеніе на постройку II-го Отдѣленія отъ Борисоглѣбска до Царицына (393 в. включит. вѣтвь Городище-Крутая) и вмѣстѣ съ тѣмъ выдана тому же борисоглѣбскому земству новая концессія на всю грязе-царицынскую дорогу съ соединительною вѣтвью къ волго-донской жел. дор. отъ предпослѣдней передъ Царицыномъ станціи Городище до станціи Крутая волго-донской жел. дор., всего 592 версты (въ томъ числѣ главной линіи 564 версты).

Движеніе по первому участку было открыто 4-го декабря 1869 г. а по всей грязе-царицынской дорогѣ 25 іюля 1871 г. Такимъ образомъ дорога работаетъ уже 9-й годъ на всемъ протяженіи.

Кромѣ того, весной 1871 г. было разрѣшено обществу грязе-царицынской дороги выстроить урюпинскую вѣтвь, отъ станціи Алексиково до урюпинской станицы одного изъ главныхъ торговыхъ пунктовъ юго-восточной Россіи. По этой вѣтви открылось движеніе 17-го декабря 1871 г.; вѣтвь длиною 33 версты.

17-го марта 1878 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе на соединеніе волго-донской жел. дор. съ грязе-царицынскою. Длина присоединенной вѣтви 73 версты.

Такимъ образомъ грязе-царицынская дорога со всеми 3-мя вѣтвями, городищенскою, урюпинскою и волго-донскою имѣетъ нынѣ протяженія 698 верстъ.

Волго-донская жел. дор. была открыта 5-го марта 1862 г. и 16 лѣтъ работала самостоятельно. Но такъ какъ она еже-

годно требовала приплаты от правительства не только гарантіи въ полной суммѣ, но еще и ссудъ на эксплуатацію, то было рѣшено, въ видахъ государственной экономіи слить ее съ гразе-царицинской дорогою.

Поверстная стоимость перваго отдѣленія гразе-царицинской жел. дор. была опредѣлена въ 70,000 руб. мет., а втораго отдѣленія въ 60,000 руб. мет.

Первоначальный капиталъ постройки волго-донской жел. дор. принятъ, при раздѣлѣ, отъ общества пароходства въ 4,800,000 р. кредитныхъ, такъ что верста обошлась около 66,000 р. кред.

2. Финансовое положеніе дороги и результаты эксплуатаціи за послѣдніе годы.

Для постройки I-го отдѣленія были выпущены акціи на 13,440,000 р. мет.; для постройки II-го отдѣленія—акціи на 7,800,000 р. мет. и облигаціи на 16,154,743 р. мет.; такимъ образомъ весь капиталъ на постройку гразе-царицинской дороги, безъ волгодонской вѣтви, составляетъ:

въ акціяхъ обоихъ отдѣленій . . 21,240,000 руб. мет.
въ облигаціяхъ II отдѣленія . . 16,154,743 " "

а всего . . 37,394,743 руб. мет.

Облигаціи были гарантированы правительствомъ 5% ежегоднаго дохода и $\frac{1}{10}$ % погашенія; въ дѣйствительности они оставлены правительствомъ за собою и реализованы въ формѣ консолидированныхъ железнодорожныхъ облигацій.

Акціямъ присвоена гарантія чистаго дохода и погашенія борисоглебскимъ земствомъ въ размѣрѣ 336,000 руб. мет. на всѣ 21,240,000 руб.

Въ концѣ 1871 года средства общества, вслѣдствіе еще незначительнаго движенія по дорогѣ, оказались истощенными, и по ходатайству правленія обществу было выдано, въ счетъ предполагаемаго къ выпуску дополнительнаго облигаціоннаго капитала для образованія оборотнаго капитала, въ 1871 году 400,000 р. кред., въ 1872 г. опять 400,000 р., въ 1874 г. 200,000 р. кред. и въ томъ же 1874 г. 155,183 р. мет., что по тогдашнему курсу (96 р. 100) равнялось 161,648 р.

95 к. кред. Такимъ образомъ облигаціонный капиталъ общества долженъ былъ увеличиться всего на 1,161,648 р. 95 к. кред.

Разсматривая валовые доходы общества съ 1874 г. оказывается, что они возрастали за послѣдніе 4 года, а именно: за 1875 г. на 5,09%/о; за 1876 г. на 0,86%/о; за 1877 г. на 11,78%/о и за 1878 г. на 22,32%/о противъ предыдущаго года, и что за исключеніемъ 1876 г. представляется прогрессивное возрастаніе даже процентовъ увеличенія дохода. Но въ такомъ же прогрессивномъ порядкѣ увеличивались и расходы по эксплуатаціи, т. е. за 1875 г. на 7,73%/о, за 1876 г. на 7,89%/о и за 1878 г. на 25,35%/о противъ предыдущаго года; только за 1877 г. они уменьшились на 4,66%/о противъ 1876 года.

Расходы составляли въ процентахъ валоваго дохода за эти годы.

За 1874 г.	81,18%/о
" 1875 "	83,23%/о
" 1876 "	93,60%/о
" 1877 "	73,89%/о
" 1878 "	75,59%/о

Это процентное отношеніе расходовъ къ валовому доходу можетъ показаться нѣсколько высокимъ, такъ какъ средняя цифра отношенія по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ Россіи доходить только до 75%/о; но оно объясняется дороговизною всѣхъ потребныхъ для эксплуатаціи матеріаловъ въ стѣнной мѣстности, при дальней возлкѣ ихъ на мѣсто потребленія, замѣною въ послѣдніе годы желѣзныхъ рельсовъ—стальными, гораздо болѣе цѣнными, и главное, что особенно замѣтно въ 1876 году, недостаточнымъ развитіемъ движенія по дорогѣ и происходящими вслѣдствіе того небольшими выручками. Послѣднее соображеніе выясняется вполне если сравнить %ное отношеніе расходовъ на 1-мъ и 2-мъ отдѣленія особо, именно оказывается, что между тѣмъ какъ на 1-мъ отдѣленіи это отношеніе колебалось между 60 и 67 $\frac{1}{2}$ и только въ 1876 г. достигло 75%/о, на 2-мъ отдѣленіи, на которомъ движеніе несравненно слабѣе, оно постоянно было выше 90%/о и въ 1876 г. превзошло даже 100%/о.

При всемъ томъ остатки доходовъ, за вычетомъ расходовъ, составляли:

За 1874 г.	508,393 р. кр.
" 1875 "	476,122 " "
" 1876 "	314,190 " "
" 1877 "	858,959 " "
" 1878 "	983,671 " "

т. е., за исключением 1876 года, больше гарантированной земством суммы.

Для большей наглядности в нижеприведенной таблицѣ сведены цифры дохода и расхода на линии съ подраздѣленіем на оба отдѣленія:

	Валовой доходъ.		Общій доходъ.	Расходъ.		Общій расходъ.	Чистый доходъ.
	1-го Отдѣленія.	2-го Отдѣленія.		1-го Отдѣленія.	2-го Отдѣленія.		
1874	1.251,323	1.451,009	2.702,332	841,976 67,29%	1.351,963 93,17%	2.193,939 81,18%	508,393
1875	1.357,118	1.482,640	2.839,758	886,993 65,36%	1.476,643 99,59%	2.363,636 83,23%	476,122
1876	1.279,347	1.584,736	2.864,083	959,804 75,02%	1.590,089 100,34%	2.549,893 93,60%	314,190
1877	1.479,579	1.810,353	3.289,932	888,544 60,05%	1.542,429 85,20%	2.430,973 73,89%	858,959
1878	1.861,888	2.168,971	4.030,859	1.255,724 67,44%	1.791,463 96,22%	3.047,187 75,59%	983,671

При своеобразномъ распредѣленіи доходовъ дороги, предвиденномъ впрочемъ уставомъ, эти остатки доставили даже дивидендъ, хотя и небольшой, акціонерамъ; между тѣмъ долгъ правительству ежегодно увеличивался.

Распредѣленіе дохода, на основаніи § 19 устава, дѣлается слѣдующимъ образомъ.

По 1-му отдѣленію дороги.

1) Изъ первыхъ 5% съ капитала 1-го отдѣленія отчисляются надлежащія суммы въ погасительный фондъ, а оставшая сумма поступаетъ въ дивидендъ по всѣмъ акціямъ грязе-царицынской дороги; не исключая принадлежащихъ правительству.

2) Изъ шестаго процента дохода на капиталъ 1-го отдѣленія производится возмѣщеніе земству сдѣланныхъ имъ приплатъ по гарантіи съ процентами по 6-ти на 100. Если таковыхъ приплатъ земствомъ произведено не было, то этотъ 6% поступаетъ въ пользу акціонеровъ.

3) Затѣмъ весь доходъ свыше 6% на сей капиталъ (т. е. 1-го отдѣленія) за исключеніемъ означенныхъ ниже суммъ на образование запаснаго капитала общества поступаетъ полностью правительству въ уплату, за время производства работъ на 1-мъ участкѣ дороги, 5% съ суммъ, выданныхъ на постройку сего отдѣленія, такъ и за акціи, взятые правительствомъ въ свою собственность.

4) За погашеніемъ долговъ правительству, весь излишекъ чистаго дохода сверхъ 6% идетъ въ дивидендъ на акціи грязе-царицынской дороги.

По 2-му отдѣленію дороги.

1) Прежде всего отчисляется $5\frac{1}{10}\%$ на облигаціонный капиталъ (16.154,743 р. м.)

2) Излишекъ противъ $5\frac{1}{10}\%$ на этотъ капиталъ дѣлится на двѣ равныя части, изъ коихъ одна, за отчисленіемъ ниже-означенныхъ суммъ въ запасный капиталъ, идетъ въ возмѣщеніе земству за приплату по гарантіи акцій, а другая въ уплату правительству долговъ общества по платежу процентовъ по облигаціямъ.

3) По уплатѣ долговъ общества весь излишекъ чистаго дохода идетъ въ дивидендъ по акціямъ.

По отчисленіи изъ чистаго дохода перваго отдѣленія дороги 6% съ капитала сего отдѣленія, а изъ чистаго дохода втораго отдѣленія суммы на уплату $5\frac{1}{10}\%$ правительству на облигаціонный капиталъ, общество обязано отчислять изъ остальныхъ частей чистаго дохода обоихъ отдѣленій ежегодно 5% въ запасный капиталъ и т. д.

По отчету за 1878 г. валовой сборъ составлялъ въ круглыхъ цифрахъ

	По 1-му отд.	По 2-му отд.
	1.861,888 р.	2.168,971 р.
Расходъ за то же время	1.255,724 "	1.791,463 "
Остатокъ или чистый доходъ	606,164 р.	377,508 р.

Чистый доход по 1-му отдѣленію далъ возможность уплатить акціонерамъ кромѣ гарантированнаго дохода еще около 28 коп. дивиденда; изъ дохода же 2-го отдѣленія 377,508 р. вычтены передержка по волго-донской вѣтви 21,801 р. 27 к. и дефициты прежнихъ лѣтъ 127,792 р. 48 к. всего 149,593 р. 75 к., такъ что на возмѣщеніе правительству отпусковъ по облигаціямъ осталось всего 227,914 р. Изъ отчетовъ какъ 1878, такъ и прежнихъ годовъ, не видно на какомъ основаніи производились вычеты изъ доходовъ 2-го отдѣленія, уменьшавшіе на столько же возвращеніе правительству суммъ израсходованныхъ правительствомъ на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ. Въ уставѣ этотъ случай непредвидѣнъ и потому не указано какъ поступать въ случаяхъ дефицита. Между тѣмъ система вычетовъ примѣняется съ самаго начала эксплуатаціи дороги, даже параллельно съ выдачею дивиденда акціонерамъ.

Къ 1-му января 1879 года погашено акцій и облигацій съ 1872 года всего на сумму 314,257 руб. мет.

Долгъ общества правительству по оплатѣ процентовъ и погашенія на облигаціонный капиталъ къ 1-му января 1879 г. возросъ до 8.484,662 р. 70 к. кред., а по гарантіи акцій волго-донской вѣтви до 5.658,011 р. 94 к. кред. (а % по 1-е января 1878 г.).

Съ приведеніемъ въ настоящій видъ волго-донской вѣтви надо разсчитывать на значительное увеличеніе движенія по II-му отдѣленію въ будущемъ 1880 г. За время до 1-го ноября текущаго 1879 года доходы дороги держались на томъ же уровнѣ какъ и въ прошломъ 1878 году, что представляеть результатъ весьма благоприятный, если принять въ соображеніе что вълѣдствіе остановки торговаго движенія, которая была вызвана чумною эпидеміею, доходъ первой половины 1879 г. представлялъ значительное пониженіе противъ предшествовавшаго года.

А. Устройство дороги и различныя сооруженія и постройки на ней.

3) Расположеніе дороги.

Грязе-парицкая главная линия, 564 версты длиною, начинается отъ станціи Грязей, козлово-воронежско-ростовской жел. дор., переходитъ на I отдѣленіи, на протяженіи 196 в. семь значительныхъ рѣкъ: р. Плавницу на 39 верстѣ, р. Витѣгъ на 70 верстѣ, р. Савалу на 125 верстѣ, р. Мокрый Карачанъ на 161 верстѣ, р. Сухой Карачанъ на 163 верстѣ и р. Ворону у самаго г. Борисоглѣбска; касается двухъ значительныхъ торговыхъ мѣстностей: села Мордова на 72 верстѣ и села Бурнака на 125 верстѣ и доходить на 196 верстѣ до г. Борисоглѣбска.

На II отдѣленіи (368 верстѣ) она переходитъ, не смотря на почти двойную противъ перваго отдѣленія длину, тоже только семь значительныхъ рѣкъ (мостами на 10 сажень протяженія) а именно: р. Хоперь на 217 верстѣ, р. Бузулукъ на 299 верстѣ, р. Медвѣдицу на 363 верстѣ, р. Арчоду на 420 верстѣ, р. Иловлю на 477 верстѣ, р. Типанку на 491 верстѣ и р. Сахарку на 507 верстѣ; за исключеніемъ Урюпинской станціи, съ которою линия соединена вѣтвью, она не касается ни города, ни большаго села, а идетъ все по голой степной мѣстности; не доходя верстѣ 25 берега Волги, она поднимается на водораздѣлъ между рр. Волгою и Дономъ и потомъ со станціи Городище спускается по правому берегу Волги до г. Парицына, гдѣ станція расположена довольно близко къ самому городу, но на разстояніи около 2 верстѣ отъ пристани на р. Волгѣ.

Вътвь, соединяющая станцію съ пристанью, имѣетъ однако 9 верстъ длины, вслѣдствіе значительной разницы въ уровнѣ обоехъ площадей, доходящей до 7 саж.

Соединительная вътвь со станціи Городище къ станціи Крутой, волго-донской дороги, имѣетъ 16 верстъ и идетъ водораздѣломъ рѣкъ Волги и притока къ Дону, Россонки, по степной мѣстности.

Урюпинская вътвь (33 версты), отвѣтвляясь на 245 верстѣ главной линіи, у станціи Алексиково, пересѣкаетъ всего одну рѣку Ольшанку и потомъ косогорами долины сей рѣки спускается до казачьей станціи Урютино.

Волго-донская вътвь начинающаяся на берегу Волги, въ въ Царицынѣ, на такъ называемой Волжской пристани, поднимается очень круто на водораздѣлѣ къ станціи Крутая, всего на 12 верстахъ, чтобы потомъ на остальныхъ 61 верстѣ постепенно спускаться въ долину Дона; она кончается у г. Калача станціею Донскою; вся длина ея 73 версты.

На станціи Донской она раздѣляется на 2 вътви: одну, лежащую выше весеннихъ водъ — „весеннюю пристань“, а другую въ уровнѣ межевыхъ водъ рѣки — „лѣтнюю пристань“.

На главной линіи находится всего 31 станція.

Расстояние между станціями довольно значительное, а именно:

2 раза	21 верста
5 „	22 „
4 „	23 „
1 „	24 „
1 „	25 „

Самый длинный перегонъ, 26 верстъ, между станціями Мордово и Токаревка.

Кромѣ того урюпинская вътвь, при 33-хъ верстной длинѣ, не имѣетъ ни одной промежуточной станціи.

На волго-донской вътви перегоны не длиннѣе 20 верстъ; на ней всего 6 станцій.

4. Земляное полотно.

Профиль главной линіи показываетъ предѣльные уклоны въ 0,008, довольно часто примѣняемые, которые очень чувствительны для службъ тракціи.

Между Борисоглѣбскомъ и станціей Грибановка находится даже 0,008-й подъемъ сплошной на длину 8 верстъ; сдѣлано это для поднятія линіи изъ долины рѣки Вороны на возвышенность. Нельзя не признать подобный подъемъ непростительною ошибкою строителей, особенно въ виду того обстоятельства, что онъ находится въ направленіи главнѣйшихъ грузовъ, т. е. на сѣверо-западъ, къ Грязямъ. Кромѣ того подъемъ расположенъ почти цѣликомъ въ кривыхъ.

Подобный же подъемъ въ направленіи главныхъ грузовъ существуетъ между станціями Царицынъ и Городище, тоже въ кривыхъ, но въ послѣднемъ случаѣ онъ по крайней мѣрѣ раздѣленъ на участки въ 4 и 5 верстъ, вставленными горизонтальными площадками, протяженіемъ не менѣе 150 саж.

На Волго-Донской вътви существуетъ совершенно необыкновенный уклонъ, т. е. 0,015 между станціями Волжской и Крутой. — Движеніе сильно затрудняется такимъ уклономъ: товарный поѣздъ дѣлится на станціи Волжской на двѣ и даже на три части и паровозъ поднимаетъ его въ два или три приѣма, а на станціи Крутой, гдѣ устроенъ особый побочный путь, для составленія вновь поѣзда, отдѣльные части соединяются для дальнѣйшей отправки.

Подкомисія считаетъ себя вправе предполагать, что, отъ осадки насыпей и недосыпки въ настоящую профильную высоту, въ послѣдніе годы подъемъ къ станціи Крутая на нѣсколькихъ мѣстахъ сдѣлался еще сильнѣе — 0,015.

Во избѣжаніе несчастныхъ случаевъ, столкновеній отъ разрыва поѣздовъ и т. п. уложенъ по всему перегону отъ Волжской до станціи Крутая, на 12 верстахъ, второй путь; поѣзда въ каждомъ направленіи идутъ всегда только по лѣвому пути.

Ширина полотна на главной линіи и на вътви Городище Крутая на два пути, но уложенъ одинъ путь; на урюпинской вътви полотно сдѣлано для одного пути; на волго-донской вътви до Крутой лежитъ двойной путь, отъ Крутой же одинъ; но полотно сдѣлано также на два пути.

Предѣльный радиусъ кривизны на главной линіи, на урюпинской и на вътви Городище-Крутая не менѣе 300 саж., на волго-донской не менѣе 1000 саж. за исключеніемъ подхода къ Дону, гдѣ радиусъ 500 саж.

Состояніе откосовъ и канавъ въ выемкахъ не вполне удовлетворительное, многія водоотводныя канавы заплыли какъ

напр. около станціи Городище; откосы не на столько укрѣплены какъ это можно было бы ожидать отъ существующей 8-мѣтѣ дороги; къ устройству дренажа на откосахъ въ выемкахъ еще не приступили; на II отдѣленіи, гдѣ на одномъ мѣстѣ линія прорѣзаетъ летучія пески, канавы до такой степени засыпаны, что совершенно незамѣтны глазу. Необходимо однако оговорить, что запущеніе подобныхъ канавъ въ совершенно безводной мѣстности довольно безвредно, и потому экономія управленія, избѣгающаго излишнихъ расходовъ, вполне понятна. При мостахъ же и трубахъ, гдѣ вообще только и можетъ быть рѣчь объ опасности отъ застоя воды, управленіе позаботилось объ устройствѣ, гдѣ только нужно, солидныхъ руслонаправляющихъ дамбъ. Фашинныя кладки, хорошее мощеніе откосовъ у устьевъ, обсаживание ихъ ивами и надлежащее содержаніе всѣхъ сихъ работъ, напримѣръ на р.р. Савала, Ворона, Хоперь, Вузулукъ, Иловля и Сахарка, доказываетъ заботливую предусмотрительность управленія, направленную къ отстраненію всякой дѣйствительной опасности.

Кромѣ того, въ нѣсколькихъ выемкахъ, гдѣ откосы оплываютъ, управленіе предполагаетъ приступить къ укладкѣ дренажа въ будущемъ 1880 году.

Вторая половина полотна, не занятая путемъ, на многихъ мѣстахъ обросла травой; по мѣтѣ управлѣющаго дорогомъ, очистки ея не требуется, такъ какъ вода достаточно стекаетъ по сдѣланнымъ на полотнѣ, чрезъ каждыя 1½ или 2 сажени, спускнымъ поперечнымъ шурфамъ.

Пучинистыхъ мѣстъ на линіи очень немного. На волго-донской вѣтви полотно въ довольно хорошемъ состояніи.

5. Мостовыя сооруженія.

Отверстія для прохода весеннихъ водъ были сдѣланы при постройкѣ дороги на нѣкоторыхъ мѣстахъ слишкомъ узкими, а закладка фундаментовъ сооруженій на слишкомъ незначительной глубинѣ. Необходимымъ послѣдствіемъ того были подмывы, происходившіе нѣсколько разъ въ теченіи 8-ми лѣтъ, вслѣдствіе чего приходилось мѣстами строить новые открытые мостики, а мѣстами увеличивать старыя отверстія, какъ напримѣръ на рѣкѣ Шинюности.

Въ 1879 году весной былъ поднятъ мостъ чрезъ Мокрый Корочанъ, 15 саж. отверстія. Упавшую ферму перенесли на 6 саж. въ сторону, параллельно оси дороги; поѣзда пропускались, во время перестройки по деревянному временному мосту. Новый мостъ строился того же отверстія; его предполагали окончить въ 1879 году, чтобы безопасно встрѣтить весну 1880 г.; кладка нынѣ дѣлается хорошо.

На мосту чрезъ рѣку Савалу вода поднялась весной 1879 года очень значительно и тоже грозила промѣять дамбу выше устоя, но по насыпѣ около 30 куб. саж. камня, сильное теченіе было отведено; вода спала, стихла и опасность миновала.

Мостъ чрезъ рѣку Хоперь, 100 саж. отверстія, имѣетъ хорошую кладку; поверхность быковъ покрыта цементомъ; устои не высоки; насыпь у этого моста была подмита весной 1872 г.

Мостъ чрезъ рѣку Медвѣдицу 137½ саж. имѣетъ 5 быковъ и два устоя (6 отверстій) хорошей кладки, но цементная покрывка быковъ трескается и разсыпается.

Вообще всѣ мосты главной линіи показываютъ хорошую кладку и видно, что ихъ ремонтируютъ довольно хорошо; только на нѣсколькихъ быкахъ въ 1879 году не успѣли возобновить потрескавшуюся и отскочившую цементную покрывку быковъ сверху, необходимую для защиты противъ вниканія воды и сырости въ швы кладки.

Устомъ и бики всѣхъ мостовъ на главной линіи и волго-донской вѣтви построены для 2 путей; но фермы установлены вездѣ одні.

Безъ исключенія всѣ значительныя мости желѣзные; большую частію фермы ихъ рѣшетчатой системы.

На урюпинской вѣтви трубы въ полотнѣ отличаются тщательною отдѣлкою и хорошимъ содержаніемъ.

На волго-донской вѣтви трубъ каменныхъ нѣсколько; онѣ должно быть, были когда то построены въ вѣрную высоту; но теперь по осадкѣ насыпей, карнизы некрасиво торчатъ вверхъ; мости и трубы даютъ весеннимъ водамъ достаточный спускъ. Мости тоже желѣзные, какъ на грязе-царицынской дорогѣ.

Два значительныя моста по 25° отверстія, чрезъ рѣку Карповку и рѣку Кривоумугу отличаются оригинальностью своей постройки; ѣзда по нимъ по низу; поперечныя нижнія связи обѣихъ фермъ образуются деревянными балками, привѣшенными,

4-мя болтами, каждым концомъ въ нижней части фермы; эти же балки несутъ продольныя и на нихъ лежить путь. — Нынѣ балки эти возобновлены, потому что онѣ были совершенно гнилы и путь былъ въ опасности провалиться.

Кромѣ того фермы очень близко поставлены другъ отъ друга. — Предполагаютъ деревянныя связи замѣнить желѣзными балками и фермы раздвинуть.

Маленькихъ мостовъ, отверстіемъ 1 и 2 саж., около 12; они хорошо построены на желѣзныхъ балкахъ.

6. Верхнее строеніе.

Стальные рельсы болѣе и болѣе вытѣсняють желѣзные.

На I отдѣленіи на главномъ пути лежатъ уже вездѣ стальные рельсы, на II отдѣленіи начинаютъ укладывать такыя, на волго-донской вѣтви они уложены на 11 верстахъ; на всѣхъ же станціяхъ оставлены пока еще желѣзные.

На II отдѣленіи, въ ожиданіи стальныхъ рельсовъ, которые въ прошломъ году нѣсколько опоздали прибѣтиемъ на дорогу, вмѣсто замѣны плохихъ рельсовъ новыми, ремонтъ ограничился кантованіемъ старыхъ, т. е. переложеніемъ ихъ такимъ образомъ, чтобы поврежденная сторона головки приходилась снаружки, а гребень колеса прикасался только здоровой, неповрежденной стороны рельса.

Это обстоятельство показываетъ, съ какою экономіею дѣйствуетъ управление дороги.

При надлежащемъ тщательномъ надзорѣ за путемъ подобная экономія можетъ быть допущена, особенно пока движеніе на дорогѣ еще не очень значительно.

Всего лежатъ на линіи 6 разныхъ типовъ стальныхъ и 10 типовъ желѣзныхъ рельсовъ. Лучшими оказались желѣзные Демидовскіе, а стальные заводовъ Коммеля и Брауна В. Д. Первые равняются по достоинству стальнымъ.

Стальные рельсы оказались болѣе всего въ январѣ и декабрѣ мѣсяцахъ; на желѣзные же время года и температура воздуха не вліяли, какъ это видно изъ представленной таблицы (при семъ прилагаемой).

Стыки желѣзныхъ рельсовъ всѣ на вѣсу, стальныхъ же мѣстами на вѣсу и мѣстами на шпалѣ; съ введеніемъ угловыхъ

накладокъ, стыки стальныхъ рельсовъ укладываются исключительно на вѣсу. Вѣсъ угловой накладки 15 фунтовъ.

Въ желѣзныхъ рельсахъ 3 пары шпунтовъ, которые на 0,008 уклонахъ удерживають путь отъ передвиженія.

Въ стальныхъ рельсахъ было сдѣлано сначала тоже самое, но вслѣдствіе ломки ихъ на мѣстахъ среднего шпунта стали вырѣзывать шпунты только въ концахъ; съ укладкою же угловыхъ накладокъ совершенно не вырѣзывается болѣе шпунтовъ. Управление дорогомъ того мнѣнія, что одна угловая накладка, упирающаяся въ шпалу, не можетъ удержать пути отъ передвиженія и находить желательнымъ ввести накладки двухъ образцовъ, съ одной стороны съ шпунтомъ, а съ другой, просто упирающаяся въ шпалу.

Шпалы употребляютъ сосновыя, еловыя и дубовыя обыкновенныхъ размѣровъ, непропитанныя; цѣна ихъ отъ 47—77 к.; зарубаются отъ руки; средняя служба сосновыхъ и еловыхъ 4½ года, дубовыя же еще недавно лежатъ.

Балластъ на линіи состоитъ: нижній изъ песку, а верхній изъ щебня; почти на половинѣ дороги верхняго балласта вовсе нѣтъ; полного слоя нижняго балласта недостаетъ на протяженіи 100 верстъ. Песокъ на мѣстахъ нечисть и почти вездѣ мелокъ.

Указанная долговременная средняя служба шпалъ (4½ года) доказываетъ, что пріятіеніе лучшаго, но болѣе дорогаго по дальней возкѣ балласта, не представляетъ настоятельной надобности.

Возобновленіе балластнаго слоя дѣлается весьма экономическимъ образомъ; кажется, что верхняго балласта со времени постройки совершенно не прибавлено.

На волго-донской вѣтви верхнее строеніе на станціяхъ въ запущенномъ состояніи; на пути самые плохіе рельсы уже вынуты, но и остальные не хороши, многіе расплюснуты.

На станціяхъ многія накладки привинчены о 2-хъ болтахъ; головки многихъ рельсовъ, только половинныя; шпалы средняго качества.

Вообще, бывшее общество волго-донской жел. дор., намѣреваясь уже нѣсколько лѣтъ уступить ее грязе-царицынскому обществу, содержало дорогу въ послѣднее время чрезвычайно плохо; вслѣдствіе сего, не смотря на значительныя улучшенія и поправки въ подвижномъ составѣ, пути и т. д., уже сдѣ-

ланныя грязе-царицынским обществомъ, слѣды плохого ремонта еще и теперь бросаются въ глаза.

Разстояніе между путями на станціяхъ грязе-царицынской жел. дор. нормальное—10½ ф., на станціяхъ же волго-донской вѣтви слишкомъ малое—6 ф. р., что небезопасно для служащихъ.

7. Принадлежности пути.

Переѣзды на линіи самые простые, болѣею частью выдвигныя перекладыни. Переѣзды и будки на линіи содержатся довольно хорошо; первые держатся запертыми на замки, согласно министерскому постановленію. Причемъ надо замѣтить, что выбраны замки висячіе, т. е. самой неудобной формы.

Проѣзжающіе, недовольные тѣмъ, что переѣзды запираются, позволяютъ себѣ часто обижать словомъ и дѣйствіемъ переѣздныхъ сторожей; управленіе проситъ оградить сторожей отъ этого самоуправства проѣзжающихъ, о которыхъ, за дальностію мѣста жительства мировыхъ судей, часто даже не сообщается послѣднимъ. Если же дѣло и доходитъ до мирового судьи, то, по неимѣніи свидѣтелей, оно болѣею частью вовсе не разбирается. Управленіе предлагаетъ, чтобы служащіе по надзору пути были облечены правомъ полицейскихъ нижнихъ чиновъ, какъ это существуетъ въ Пруссіи. При такомъ положеніи, свидѣтелей передъ судомъ совершенно бы не требовалось, ибо сторожъ являлся бы самъ обвинителемъ.

На волго-донской вѣтви почти нѣтъ будокъ, ихъ можетъ быть всего 2—3, за то на каждыя 4 — 5 верстъ находится казарна, болѣею частью старая и плохо содержимая. Казарны замѣняютъ теперь новыми будками.

Отдѣльныхъ верстовыхъ столбовъ на грязе-царицынской дорогѣ не существуетъ; двухрыльчатныя чугунныя доски обыкновенной формы, съ надписями веретъ, придѣланы къ телеграфнымъ столбамъ.

Уклоноуказатели устроены изъ старыхъ рельсовъ, высоту въ 7 футовъ; въ верхнемъ концѣ ихъ находится деревянная насадка, къ которой придѣланы крылья изъ деревянныхъ досокъ и на сихъ послѣднихъ помѣщены надписи объ уклонахъ.

Циркуляръ Т. И. К. отъ 16-го октября 1876 г. № 13263

требуетъ только постепеннаго измѣненія устройства уклоноуказателей по мѣрѣ ихъ ремонта.

Противъ спѣжныхъ заносовъ на изслѣдуемой дорогѣ употребляются переносныя деревянные защиты и законнаныя однимъ концомъ въ землю старыя шпалы.

8. Водоснабженіе.

На всѣхъ жел. дорогахъ, прорѣзающихъ степную мѣстность на большомъ протяженіи, вопросъ о достаточномъ количествѣ воды всегда имѣетъ серьезное значеніе и не вездѣ удается разрѣшить его вполне удовлетворительно. Таково положеніе дѣла на грязе-царицынской жел. дорогѣ.

На I-мъ отдѣленіи всѣ станціи, повидимому, вполне обезпечены водою, частью колодцами, имѣющими при небольшой глубинѣ отъ 2—3 саж. воды, частью водопроводами изъ прудовъ и изъ рѣкъ, на II-мъ же отдѣленіи воды гораздо менѣе; въ Царицынѣ берется вода изъ Волги; въ Борисоглебскѣ — изъ рѣки Ворони; кромѣ того на станціяхъ Поворино, Мордово и Филоново вода берется также изъ рѣкъ; почти на всѣхъ остальныхъ станціяхъ пользуются обыкновенными колодцами, системою сборныхъ колодцевъ, (Арчеда) или ставами; въ сухіе годы всѣ эти средства могутъ измѣниться; на нѣсколькихъ станціяхъ подкомиссія наша уже въ 1879. не особенно сухомъ году, мало воды или вмѣсто воды — илъ или грязь, напримѣръ, на станціяхъ Кузылга, Логъ, Городище.

Ставы болѣею частью имѣютъ низкія дамбы, которыя плохо устроены, т. е. пропускаютъ воду чрезъ подолу.

Способъ поднятія воды въ бакъ, смотря по обстоятельствамъ, разный. Болѣею частью, разумеется, качаютъ воду паровыми насосами изъ рѣкъ или дальнихъ прудовъ; на нѣсколькихъ же станціяхъ, гдѣ вода берется изъ колодцевъ, довольствуются ручною силою, какъ напримѣръ, на станціяхъ Добрынка, Терновка и Астахово; ясно, что на такихъ станціяхъ не берется много воды, — болѣею частью приходится пользоваться ею только въ экстренныхъ случаяхъ.

Разстояніе водокачекъ отъ резервуара доходитъ до 2-хъ верстъ, но болѣею частью оно меньше, — около версты.

Постройки какъ водокачекъ, такъ и водоемовъ выведены хорошо

и ремонтируются тщательно; машинисты без исключения занимают кроме жилой комнаты, назначенной для них и находящейся за машиной, еще самую машинную комнату, оградив большую часть паровой насос и маховое колесо тщательно деревянными перилами.

Подъ баком на грязе-царицынской дороге постоянно не живут; подкомиссия нашла в одном резервуар три нары, но они были устроены подрядчиком-плотником для своих рабочих, временно занимающихся на станции.

Механического сообщения между водокачкой и резервуаром нигде на грязе-царицынской дороге не существует; качают по привычке известное количество часов и перестают, когда воды в колодезь больше пить или бак полон; в последнем случае рабочий из резервуара прибегает к машинисту и сообщает ему об этом.

Гидравлические краны, с поворотными руками для подачи воды в тендер, существуют на всех станциях, где баки.

На волго-донской ветви водоснабжение организовано хорошо; баки на низких подстройках; вода получается частью из прудов, частью колодезь и в достаточном количестве; на станции Садовая вода даже идет самотеком в бак, — приятный и дешевый способ!

9. Расположение станционных путей и их принадлежностей.

Для более удобного изложения системы расположения станционных путей на грязе-царицынской дороге и ее ветвях; волго-донской и урюпинской, — подкомиссия признала полезным более значительная, по своим местным условиям станции, как-то: Грязь, Борисоглебск, Царицын, Волжскую, Донскую или Калач и Урюпинскую описать отдельно. Промежуточные же станции подвести под четыре основные типа, из которых три последних распадаются еще на несколько разновидностей, представляющих собою некоторые усовершенствования первоначального, а именно:

I-й тип: Садовая.

II-й " Зеленая.

Разновидности: Карповка, Кривоузинская, Крутая, Арчеда.

III-й тип: Панфилово и Кумыла.

Разновидности: Иловля, Раковка, Липки, Логь, Качалино, Котлубань, Себряково, Городище, Поворино, Яриженская, Астахово, Бурнак, Алексиково, Филово.

IV-й тип: Терновка, Хворостянка и Донская.

Разновидности: Волконская, Грибановка, Токаревка, Мордово.

Отличительные признаки этих четырех типов будут указаны в своем месте.

Станция Грязь.

Число запасных путей, предоставленное товарному движению, не превышает семи, вместе с тем каждый, средним числом, до 50 вагонов. Так как наибольший объем грязе-царицынской дороги бывает до 250 вагонов в сутки, то предполагая, что для обеспечения предстоящего объема, имеются на станции вагонные запасы в разрыве суточного объема, и что число принятых вагонов, ожидающих отправки по назначению, может иногда достигать той же цифры, окажется, что вышеозначенных семи путей будет недостаточно для установок упомянутых вагонов; затѣм останется один путь для приема и отправления товарных поездов по трем направлениям, — на грузки, выгрузки и перегрузки товаров, а равно и для производства маневров при составлении поездов; остающиеся свободными два главных пути могут быть занимаемы только временно, так как на дорогах в один путь эти пути в сущности всегда должны быть свободными.

Для пассажирского движения имеется один путь для приема поездов возлѣ пассажирской платформы и кроме того для на-

добности этого движения может быть предоставлен главный путь, ведущий на Грязи-воронежский.

Въ отвѣтъ управленія дороги указано, что грязская станція царичинской дороги можетъ вмѣстѣ 17 поѣздовъ, не стѣсняя при этомъ очередныхъ поѣздовъ; съ этимъ трудно согласиться, при установкѣ 17-ти поѣздовъ въ полномъ составѣ пути станція были бы заполнены до того, что всякая дѣятельность на нихъ должна бы прекратиться.

Производство маневровъ на станціи Грязи неизбежно должно происходить чрезъ главные пути, такъ какъ существующіе пути соединены въ одну группу, не имѣющую вытяжного пути, вслѣдствие чего производство всѣхъ безъ исключенія маневровъ и должно совершаться съ выѣздомъ на главный путь; такое расположение станціонныхъ путей не можетъ считаться удовлетворительнымъ, не представляя собою большой безопасности.

Допуская возможность увеличенія состава поѣздовъ (при порожнихъ вагонахъ), нѣкоторые изъ путей не будутъ соответствовать длинѣ ихъ.

Паровозы, слѣдующіе для принятія поѣздовъ, а также возвращающіеся въ депо изъ подъ поѣздовъ, вслѣдствие неимѣнія особняковъ для того путей, должны слѣдовать по главнымъ путямъ, почти на протяжении всей станціи. Для взятія же топлива и поворота паровозовъ на кругъ имѣются особняки пути.

Пересадка пассажировъ, прибывающихъ въ Грязи для слѣдованія на дорогахъ: царичинской, орловской и воронежской, производится на станціи Грязи, воронеже-ростовской дороги. Для сего грязе-царичинская дорога отправляетъ свой подвижной составъ на вышеупомянутую станцію по особо уложенному для него пути.

Существующій на станціи Грязи поворотный кругъ поставленъ въ концѣ тупаго пути, вслѣдствие чего паровозъ можетъ взять для оборота, одновременно, только два вагона. При такомъ условіи оборотъ нѣсколькихъ вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда, требуетъ дѣленія поѣзда на столько частей, сколько необходимо для того, чтобы каждая могла выѣхать на участкѣ тупаго пути, лежащемъ между поворотнымъ кругомъ и упорнымъ брусьемъ и сколько это допускаетъ, съ другой стороны, размѣщеніе тормазовъ въ поѣздѣ. Помѣщеніе поворотнаго круга на съезномъ пути, устранило бы необходимость такого дѣленія поѣзда.

Стрѣлки, относительно, расположены удобно, но неимѣние прямого соединенія главного пути, идущаго къ Грязямъ-воронежскимъ, съ группой товарныхъ путей, около пассажирскаго здания, можетъ усложнить отправленіе товарныхъ поѣздовъ къ Грязямъ-воронежскимъ и обратно.

Переносныхъ приспособленій для утвержденія вагоновъ, установленныхъ на запасныхъ путяхъ, не имѣется.

Станція Борисоглѣбская.

Расположеніе путей на станціи Борисоглѣбскѣ можетъ быть признано вообще достаточнымъ при нынѣшнемъ размѣрѣ движения, а также ихъ число и длина при 4-хъ скрещивающихся нитѣхъ по распisanію на этой станціи поѣздахъ. Всѣ пути, специально назначенные для нагрузки товара, находятся по одну сторону главныхъ путей и производство большей части маневровъ не требуетъ выхода на главный путь.

Пути расположены такимъ образомъ, что удобно выводить вагоны при составленіи поѣздовъ, хотя систематическаго распределенія путей на группы не усматривается.

Производство пассажирскихъ маневровъ и товарныхъ должно производиться совместно.

Выѣзды для паровозовъ къ мѣстамъ отправленія и снабженія топливомъ и водой имѣются, но могутъ быть заняты производствомъ маневровъ.

Возможность разъѣздовъ маневрирующихъ паровозовъ представляется достаточною.

Расстояніе между станціонными путями, съ точки зрѣнія безопасности лицъ, занятыхъ при маневрахъ, можетъ также быть признано достаточнымъ.

Расположеніе стрѣлокъ вообще удобно, кромѣ того случая, когда встрѣчается надобность въ доставленіи вагоновъ съ путей нагрузки на пути приема товарныхъ поѣздовъ.

Снабженіе стрѣлокъ, выходящихъ на главный путь, замыкающими аппаратами дало бы возможность станціонному начальству фактически наблюдать за правильностью постановки этихъ стрѣлокъ.

На Борисоглѣбской станціи существуютъ встрѣчныя стрѣлки,

избѣжать которыхъ на дорогахъ въ одинъ путь нѣтъ возможности.

Переносныхъ приспособленій для утвержденія вагоновъ, поставленныхъ на запасныхъ путяхъ, не существуетъ.

Станція Царицынъ.

Относительно пассажирскаго движенія, при отправленіи въ сѣверъ одной пары поѣздовъ и при нахожденіи на станціи потребнаго для сего количества вагоновъ, число путей можно признать достаточнымъ.

Указанное въ отвѣтъ управленія дороги общее количество поѣздовъ, какъ товарныхъ, такъ и пассажирскихъ, могущихъ установиться на станціи, а именно 20, потребовало бы занятія всѣхъ, безъ исключенія, путей, назначенныхъ для нагрузки и выгрузки товаровъ, какъ на самой станціи, такъ и на ея вѣтвяхъ, что было бы равносильно прекращенію дѣятельности на станціи.

Главные пути расположены удобно. Изъ прочихъ же путей, предназначенныхъ для нагрузки и выгрузки товаровъ, тѣ, которые лежатъ въ сторону къ рѣкѣ, вслѣдствіе ихъ вполнѣ изолированнаго отъ главныхъ путей положенія, представляютъ также нѣкотораго рода неудобство для передвиженія вагоновъ. Надо однако замѣтить, что, какъ главные пути такъ и выше означенные товарные пути, лежащіе къ рѣкѣ, представляютъ все тотъ недостатокъ, что они не сквозные. Остальные товарные пути, находящіеся въ предѣлахъ станціи, оставляютъ желать весьма многого по отношенію къ удобству маневрированія. Главные недостатки расположенія этихъ путей слѣдующіа: 1) количество ихъ недостаточно при настоящемъ развитіи дѣла; 2) всѣ эти пути не сквозные, а упорные, имѣющіе входъ и выходъ въ одну сторону, что весьма усложняетъ маневры; 3) пути ведущіе къ товарной платформѣ и паровозному сараю имѣютъ столь значительные уклоны, что при сирой погодѣ съ трудомъ можно удерживать вагоны, подаваемые со станціонныхъ путей на товарные, тѣмъ болѣе, что всегда приходится идти вагонами впередъ, иначе паровозъ не можетъ выйти; 4) расположеніе путей таково, что не даетъ возможности специализировать пользование ими; 5) не имѣется специальныхъ путей для постановки

пассажирскаго подвижнаго состава отдѣльно отъ товарнаго, и вслѣдствіе этого пассажирскіе и товарные маневры должны совершаться вмѣстѣ; 6) нѣкоторые стрѣлки безъ надобности чрезмерно удалены отъ пассажирскаго зданія; такъ съ 4-го пути, проходящаго вдоль рыбныхъ складовъ, нѣтъ стрѣлокъ, которые давали бы возможность брать съ него груженые вагоны и ставить на ихъ мѣсто порожніе, не имѣяя нагрузокъ и не трогая вагоновъ, впереди стоящихъ. Для доставленія на оный порожнихъ вагоновъ и вывода съ него груженыхъ приходится, кромѣ выѣзда на главные пути, еще выходить за дальнюю стрѣлку, которая, по значительности разстоянія отъ пассажирскаго зданія, находится внѣ всякаго наблюденія станціоннаго начальства; 7) особаго пути для выхода паровоза изъ подъ прибывающихъ пассажирскихъ поѣздовъ не имѣется, вслѣдствіе чего паровозъ можетъ быть выведенъ изъ подъ поѣзда только послѣ того, какъ прибывшій поѣздъ будетъ отведенъ дежурнымъ паровозомъ на одинъ изъ запасныхъ путей. Въ такомъ же положеніи находятся товарные паровозы, когда они принимаются на одинъ изъ путей, лежащихъ противъ пассажирскаго зданія. Объ отдѣльныхъ же выходахъ для каждаго маневрирующаго паровоза не можетъ быть и рѣчи, такъ какъ вообще въ устройствѣ и расположеніи путей на Царицынской станціи (какъ и на большей части нашихъ станцій) незамѣтно рационально задуманнаго впередъ плана; 8) вся станція крайне вытянута въ длину и расширена быть не можетъ, такъ какъ мѣстность по обѣимъ сторонамъ находится подъ строеніями.

Поворотный кругъ представляется удобнымъ для паровозовъ, но для вагоновъ не можетъ быть признанъ удобнымъ, такъ какъ не находится на пути слѣдованія вагоновъ къ мѣсту отправленія поѣздовъ.

Вѣсовой помостъ на станціи Царицынъ поставленъ неудобно, такъ какъ пользованіе имъ вызываетъ излишніе маневры, вслѣдствіе установки его на короткомъ тупомъ пути.

Переносныхъ приспособленій для предупрежденія движенія вагоновъ отъ вѣтра на станціи не имѣется.

На станціи Царицынъ существуетъ вѣтъ на пристань, отъ которой отдѣляется вѣтка на керосиновые склады: первая изъ нихъ начинается отъ пассажирскаго зданія, имѣя свой главный путь вполнѣ изолированнымъ отъ магистрально-главнаго пути, вторая отдѣляется отъ вѣтви въ разстояніи около полутора

версты от пассажирского здания. Для предупреждения столкновения на этом пункте установлена сигнализация, при помощи семафора, поставленного между пассажирским зданием и стрѣлкой. Пути у керосиновыхъ складовъ расположены между двумя оврагами съ кривыми предѣльными радиусовъ, съ уклонами почти до 8 тысячныхъ и со стрѣлками, подходящими къ самымъ упорамъ, которые стоятъ у овраговъ; если къ этому присовокупить, что между упорами и стрѣлками нигдѣ не помѣщается болѣе 4-хъ вагоновъ съ паровозомъ, а на нѣкоторыхъ и менѣе, то легко понять, что такое расположение путей можетъ часто ставить дѣло нагрузки, выгрузки и отправления поѣздовъ въ довольно критическое положеніе.

Станція Волжская.

Станція слишкомъ стѣснена и представляетъ потому различныя неудобства; къ числу главнѣйшихъ изъ нихъ слѣдуетъ отнести недостатокъ особыхъ выходныхъ путей. Всѣ эти неудобства побудили управление дороги составить проектъ новаго распланированія мѣстности передъ станціей съ увеличеніемъ ея площади и совершенно новымъ расположеніемъ путей. Проектъ этотъ, который долженъ былъ быть приведенъ въ исполненіе весной 1880 г., несомнѣнно послужитъ къ улучшенію устройства станціонныхъ путей. По мнѣнію подкомиссіи онъ однако не вполне отстраняетъ всѣ существующія неудобства, и особенно относительно выходныхъ путей. Вотъ нѣкоторыя изъ тѣхъ неудобствъ, которыя сохраняются и при новомъ проектѣ и которыя, можетъ быть, можно было бы избѣгнуть, хотя отчасти.

1) Неимѣется особаго выходнаго пути для вывода вагоновъ съ путей, находящихся при рѣзныхъ складахъ, предназначенныхъ къ постройкѣ на мѣстѣ, показанномъ на планѣ буквой F.

2) Неимѣется выходнаго пути для вывода вагоновъ съ лѣсныхъ складовъ и предположенныхъ керосиновыхъ складовъ. При маневрахъ придется даже на главный путь, что могло бы быть устранено удлинненіемъ вѣтви и перенесеніемъ выходной стрѣлки съ главнаго пути ближе къ пассажирскому зданію, на одинъ изъ существующихъ запасныхъ путей.

3) Вытяжной путь отъ мѣшка, находящагося на лѣсной при-

стани въ участкѣ А, короче чѣмъ самый мѣшокъ, чрезъ что вагоны, поставленные на послѣднемъ, могутъ быть выводимы только въ два раза.

4) Расположеніе путей на Волжской станціи вообще таково, что переводъ вагоновъ съ путей болѣе отдаленныхъ отъ рѣки Волги, на ближайшіе къ ней и обратно, долженъ производиться съ значительнымъ числомъ рейсовъ, что отчасти объясняется разностью горизонта тѣхъ и другихъ; но при этомъ было бы желательно, чтобы такіе маневры не вызвали дробленія передвигаемыхъ транспортовъ, которое, увеличивая число рейсовъ, всегда дѣйствуетъ во вредъ быстротѣ производства маневровъ, а для этого было бы необходимо удлиннить многіе изъ вытяжныхъ путей, болѣе чѣмъ это предположено въ проектѣ.

5) Маневры при составленіи пассажирскихъ поѣздовъ и при вновь проектированномъ устройствѣ придется производить, также какъ и при прежнемъ, вмѣстѣ съ маневрами товарной станціи.

6) Стрѣлки и при новомъ проектѣ будутъ расположены не вполне удобно, такъ какъ не дадутъ возможности прямого перехода съ путей нагрузки на пути отправления поѣздовъ.

Станція Донская (Калачъ).

Размѣры станціонныхъ путей въ сравненіи съ потребностями движенія недостаточны и къ увеличенію ихъ управленіе дороги предполагало приступить весной 1880 года. Оставляя, согласно правиламъ, главный путь свободнымъ, Донская станція, можно сказать, путей для отправления и прибытія поѣздовъ совершенно не имѣетъ; чтобы выйти изъ этого затрудненія, она пользуется для пріема и отправления поѣздовъ путемъ, предназначеннымъ для нагрузки и выгрузки товаровъ, который, будучи раздѣленъ, почти на равныя части цѣльнымъ рядомъ сѣздовъ, представляетъ нѣкоторое удобство.

Всѣ маневры на станціи должны производиться съ выѣздомъ на главный путь.

Особой товарной станціи не имѣется, а потому маневры пассажирскіе и товарные производятся на однихъ и тѣхъ же путяхъ.

Переносныхъ приспособленій на Донской станціи для утверженія вагоновъ, поставленныхъ на запасныхъ путяхъ, не существуетъ.

Станція Урютино.

Деятельность Урютинской станции бывает только во время ярмарок: Крещенской и Покровской; в остальное время она представляет весьма незначительную станцию.

Главнейшее неудобство состоит в том, что все пути, назначенные для постановки вагонов и производства маневров, заканчиваются упорами, имея один выезд около пассажирского здания.

Заканчивая станцию Урютино обзор расположения путей конечных станций, можно перейти теперь к рассмотрению расположения путей на промежуточных станциях, подразделяя таковыя, как было выше сказано, на 4 группы:

Тип первый. Два главных пути, соединенных у пассажирского здания одним съездом при полном отсутствии запасных путей. Этот тип представляет собою столь очевидныя несовершенства, что допущение такого расположения путей, ничем почти не отличающегося от путей расположенных на линии, можно объяснить только незначительностью движения на станции *Саввой*.

Тип второй. Один главный путь при одном сквозном, прилегающем к пассажирскому зданию. Этот последний имеет два стрелки, выходящие на главный путь, из которых для каждого направления, одна стрелка встречная, другая попутная.

Самый простейший вид второго типа представляет станция *Зеленовская*, имеющая в своем распоряжении минимум средств для скрещения двух поездов. Несколько большее усложнение этого типа представляют станции *Карповка* и *Кривошуминская*, которые имеют почти в равном расстоянии от входных стрелок съезд с главного на разъездной путь, чрез что этот последний, а также и главный путь в пределах станции делятся каждый на два участка, известностью приблизительно до одного поезда.

Такое устройство станционных путей несомненно увеличивает приемочную способность станции. Кроме того, эти две станции имеют по одному короткому, тупому запасному пути, отделяющемуся от разъездного, вблизи пассажирского здания,

для местной потребности станции. Дальнейшее развитие устройства двух вышеупомянутых станций представляет станция *Крутая*.

Станция *Археда*, располагающая значительно большим числом запасных путей, приближается к плану станции *Зеленовской* больше, чем только что рассмотренныя три станции; все отличие заключается в том, что параллельно главному и при том на другой стороне от типичного разъездного пути проложен с обеих концов тупой запасный путь. Для соединения этого пути с главным имеют один съезд. От указанного параллельного пути идет дальнейшее разветвление путей, из которых один назначается для загрузки и выгрузки товара, а все остальные для потребностей имеющегося на этой станции паровозного здания. Означенный параллельный путь имеет назначение пропускного, но пользование им доставило бы большее удобство, если бы он был передвинут в сквозной, а имеющиеся уже съезды, — 6-ой и 9-й — перенесены на другое место.

Тип третий. Главный путь имеет по обе стороны по одному сквозному с такими же стрелками, как в типе втором. Один из этих путей подходит к пассажирскому зданию, а другой к товарной платформе.

К III типу относится большая часть станций. Варианты основного типа, представляемого станциями *Панфилово* и *Кумылга*, следующие: на станции *Павола* на противоположной стороне от главного пути и пассажирского здания, параллельно имеющемуся там сквозному типичному пути, проложен еще другой путь, около которого расположены — товарная платформа и пути, ведущие в паровозное здание. Второй вариант этого типа представляют станции: *Раковка*, *Динки*, *Лозг*, *Качалино* и *Котлубань*, на которых от сквозного пути, находящегося при товарной платформе, проложен тупой путь.

Станции *Себряково* и *Городище* отличаются от последних только тем, что кроме путей, указанных в предыдущих вариантах, для выхода паровоза из депо устроены особые пути, заканчивающиеся стрелкой, находящейся на типичном сквозном пути, проложенном около паровозного здания, которое лежит на стороне пассажирской платформы. Третьим вариантом могут служить станции: *Яриженская*,

Астахово и Поворино, изъ которыхъ первая двѣ имѣютъ на сквозномъ пути, проходящемъ около товарной платформы, съ обоихъ концовъ, по одному тупому отростку, а послѣдняя имѣетъ такіе отростки только у сквознаго пути, проложеннаго у пассажирской платформы. Станція *Бурнаки*, будучи 4-мъ вариантомъ, совмѣщаетъ въ себѣ особенности, усматриваемыя на станціяхъ *Иловля* и *Поворино*. Дальнѣйшимъ же осложненіемъ этого варианта можно признать *Алексиково*, которая наполняетъ собою расположеніе путей на станціяхъ: *Иловля*, *Себряково* и *Ярженская*.

Послѣднимъ вариантомъ третьяго типа можетъ служить станція *Филоново*, пути коей совмѣщаютъ характеристичныя особенности станцій: *Иловля*, *Ярженская* и *Поворино*.

Обращаясь окончательно къ опредѣленію удобствъ и неудобствъ 3-го типа вообще, послѣ указанія всѣхъ его вариантовъ, можно сказать слѣдующее: точно также какъ 2-й типъ представлялъ уже нѣкоторые улучшения въ сравненіи съ 1-мъ, третій типъ оказывается новымъ усовершенствованіемъ и противъ перваго и противъ втораго.

Главное его преимущество заключается въ томъ, что путь, пролегающій около товарной платформы, имѣетъ характеръ сквознаго пути, такъ какъ онъ соединяется по обѣимъ сторонамъ товарной платформы стрѣлками съ параллельно идущимъ путемъ. При этомъ однако первый изъ нихъ получаетъ два назначенія, несовмѣстимыя одновременно: или онъ долженъ служить для погрузки вагоновъ съ товарной платформы, или же служить свободнымъ пропускнымъ путемъ.

Этотъ недостатокъ и имѣлось, очевидно, въ виду устранить устройствомъ тупыхъ придатковъ къ этому пути, замѣщаемыхъ на нѣкоторыхъ вариантахъ 3-го типа. Означенные придатки могутъ служить для постановки вагоновъ, такъ что, по окончаніи работы на товарной платформѣ, представляется возможность освободить сказанный сквозной путь передвиженіемъ гружившихся вагоновъ на тупые отростки.

Типъ четвертый. Одинъ главный путь, имѣющій по обѣ стороны два запасныхъ, оканчивающихся упорами, эти пути имѣютъ для соединенія съ главнымъ путемъ по двѣ стрѣлки. Участки между ближайшими къ упору стрѣлками и упорами представляютъ собою пропускныя пути.

Неудобства, замѣченныя при разсмотрѣніи станцій третьяго типа въ отношеніи пользованія сквознымъ путемъ, находящимся при товарныхъ платформахъ, вызвало въ 4 типѣ попытку къ устраненію этого неудобства измѣненіемъ расположенія стрѣлокъ.

Прототипомъ этого вида могутъ считаться станціи: *Терновка*, *Хворостянка*, *Добрынка* и отчасти *Грибановка*. Тоже самое расположеніе путей повторяется на станціи *Волконской* съ незначительными усложненіями, вызванными потребностями паровознаго зданія, построеннаго на этой станціи.

Станція *Токарева* отличается отъ остальнаго типа только тѣмъ, что запасныя ея пути раскинуты тупыми концами въ разныя стороны.

На станціи же *Мордово* къ этой особенности прибавляются еще устройство втораго тупаго отростка у пути, проходящаго мимо пассажирской платформы, и прокладка сквознаго пути между главнымъ и запаснымъ у товарной платформы.

Главнымъ преимуществомъ, составляющимъ особенность всего четвертаго типа, слѣдуетъ, такимъ образомъ, признать такое расположеніе станціонныхъ путей, которое даетъ возможность болѣе разграничить операцію нагрузки и выгрузки отъ операцій передвиженія поѣздовъ на станціи, причемъ однако все же производство маневровъ должно происходить съ выѣздомъ на главный путь. Противъ расположенія стрѣлокъ можно замѣтить, что, помѣщенныя на такихъ мѣстахъ, которые обыкновенно занимаются проходящими поѣздами, онѣ не во всякое время бываютъ доступными для маневровъ.

10. Сигналы.

Станціонныя сигналы на грязе-царицынской дорогѣ установлены двухъ родовъ: семафоры на первомъ отдѣленіи отъ Грязей до Борисоглѣбска и на волго-донской вѣтви, и красныя и зеленныя диски во 2-мъ отдѣленіи отъ Борисоглѣбска до Царицына и на урюпинской вѣтви.

На пути между станціями семафоры не въ употребленіи; только между станціями Волжской и Крутой устроенъ электрическій звонокъ, къ которому проведенъ особый телеграфный

проводъ; этотъ звонокъ служить увѣдомленіемъ на станціи Волжскую о благополучномъ слѣдованіи поѣзда между станціями *).

Семафоры и красные диски почти на всѣхъ станціяхъ поставлены не вѣрно, такъ какъ находятся на самыхъ входныхъ стрѣлкахъ, или, за малыми исключеніями, въ весьма недалекомъ отъ нихъ разстояніи.

Красный дискъ и семафоръ, кромѣ сигнала, еще представляютъ собою границу станціи, за которую безъ дозволенія начальника станціи не долженъ выходить ни поѣздъ, ни паровозъ. Это правило имѣть огромное значеніе въ случаяхъ, напр., когда потребуется остановка входящаго на станцію поѣзда за дискомъ.

При указанной же постановкѣ семафоровъ правило это терять всякое значеніе, ибо при маневрахъ, паровозъ, переходя стрѣлку, въ тоже время непременно выйдетъ изъ предѣловъ станціи. Такая постановка семафоровъ и дисковъ можетъ подать поводъ къ столкновеніямъ.

На Волжской (волго-донской дороги) станціи, въ сторону къ станціи Крутой идти съ лѣваго пути вѣтъ на лѣсную пристань, красный же дискъ поставленъ много ближе къ станціи, нежели стрѣлка на вѣтъ, слѣдовательно, стрѣлка эта находится вѣтъ границъ станціи и наблюденія начальника станціи, и тѣмъ, какъ-бы ему не подвластна; и дѣйствительно, стрѣлочникъ, находящійся на этой стрѣлкѣ, подчиненъ службѣ ремонта пути.

Такъ какъ эта стрѣлка представляетъ изъ себя крайній и весьма важный пунктъ, то и слѣдовало бы ее поставить въ вѣдѣніе начальника Волжской станціи и включить въ границы станціи, перенеся красный дискъ за нее, далѣе отъ пассажирскаго зданія. Это тѣмъ болѣе необходимо, что сообщеніе съ вѣтвью производится не по заранее составленнымъ расписаніямъ, а способомъ простыхъ станціонныхъ маневровъ. Принимая кро-

*) По случаю слишкомъ крутого подъема (0,015) на станціи Крутой поѣзда дѣлался попутнымъ и подымался въ два раза, но и при этомъ бывають случаи разрыва вагоновъ, почему на 5-й верстѣ, на лѣвомъ пути, отъ Волжской станціи устроенъ особый съ подъемомъ отводный путь и стрѣлка съ главного пути, которую стрѣлочникъ обязанъ держать по прохвѣ поѣзда на отводный путь и, въ случаѣ разрыва, пустить вагонъ, катящійся обратно, на этотъ путь; вѣдѣтъ съ тѣмъ онъ обязанъ дать знать о томъ на станціи электрическимъ звонкомъ.

мѣ того во вниманіе, что съ этой стороны существуетъ закругленіе, здѣсь могло бы быть примѣнено съ пользою, для передачи сигналовъ посредствомъ семафора, приспособленіе въ родѣ того напр., какое устроено на станціи Царицынѣ, для вѣтви, идущей на керосиновый складъ. На лѣсной пристани имѣется телеграфный постъ и при отправленіи поѣздовъ съ порожними вагонами, туда или обратно, испрашивается путь; слѣдовательно лѣсная пристань при настоящихъ условіяхъ должна разсматриваться какъ остановочный пунктъ, или самостоятельная станція, а потому должна бы была быть ограждена станціонными сигналами. Въ настоящее же время, такъ какъ красный дискъ установленъ на самой входной стрѣлкѣ, можетъ произойти при слѣдованіи поѣзда по лѣвому пути или при маневрахъ столкновеніе на стрѣлкѣ, ведущей на вѣтъ лѣснаго склада.

На станціи Карповка, волжско-донской дороги, семафоры, какъ и вездѣ, расположены на входныхъ стрѣлкахъ. Вблизи этой станціи, почти около самой входной стрѣлки, находится желѣзный мостъ; отнесеніемъ семафора отъ входной стрѣлки на разстояніе полного поѣзда была бы достигнута, во первыхъ, болѣе правильная его постановка, во вторыхъ, обезпеченіе находящагося за стрѣлкой моста и въ третьихъ, въ случаѣ надобности задержки поѣзда за семафоромъ, избѣгалась бы его остановка на мосту.

На станціи Царицынѣ красный дискъ отстоитъ отъ пассажирскаго зданія въ 1½ верстѣ разстояніи и притомъ находится на закругленіи, такъ что съ пассажирской платформы его не видно. Начальникъ станціи находится вѣдѣніе этого въ полномъ невѣдѣніи относительно положенія диска; посылать же старшаго стрѣлочника для справокъ и распоряженій было бы бесполезно, такъ какъ при самой быстрой ходьбѣ онъ можетъ вернуться только чрезъ полчаса. Приспособленія же для передачи положенія краснаго диска не существуетъ и инспекція устройства такового не требовала.

Было бы цѣлесообразно потому прямо обязать желѣзныя дороги, на основаніи § 30 Положенія о сигналахъ, всегда устраивать въ подобныхъ случаяхъ требуемыя этимъ параграфомъ контрольныя приспособленія.

На станціи Воркутаѣ, въ сторону къ Грязямъ, установленъ семафоръ, а къ Царицыну красный дискъ, такое разно-

образіе въ сигналахъ можетъ быть причиною ошибокъ, излишне обременяя память служащихъ въ такомъ важномъ для безопасности движенія дѣлѣ.

Со станціи Крутой, волго-донской вѣтви, на станцію Городище, грязе-царицынской дороги, проложенъ путь и телеграфный проводъ, соединяющій эти двѣ станціи на протяженіи 16 верстъ; по этой вѣтви идуть поѣзда, предусмотрѣнные росписаніемъ, но станціи, какъ со стороны Городища, такъ и со стороны Крутой установленными станціонными сигналами не ограждены, т. е. нѣтъ ни зеленыхъ, ни красныхъ дисковъ ни семафоровъ.

Красные диски и ихъ фонари далеко не въ удовлетворительномъ состояніи. На станціи Раковка красный дискъ въ Борисоглѣбску съ обѣихъ сторонъ выкрашенъ красной краской, показывая этимъ, при перидикулярной постановкѣ къ пути, что выходъ и входъ на станцію одновременно воспрещается.

Стекла въ фонаряхъ, устанавливаемыхъ на красныхъ дискахъ, по всей линіи, безъ исключенія, расположены неврѣно, а именно: съ двухъ противоположныхъ сторонъ красная, а съ другихъ двухъ бѣлая, такъ что при постановкѣ диска перпендикулярно къ пути, въ обѣ стороны показывается красный огонь, т. е. одновременно воспрещается входъ и выходъ со станціи, а при постановкѣ диска параллельно пути, въ обѣ стороны показывается бѣлый огонь, т. е. одновременно дозволяется и выходъ и входъ на станцію, что совершенно противно смыслу § 30 Положенія о сигналахъ, утвержденного Министерствомъ Путей Сообщенія, и требуетъ непремѣнно немедленнаго исправленія.

Требованіе § 31 Положенія о сигналахъ также не вполнѣ точно исполняется; такъ — на ст. Филоново фонари на стрѣлкахъ установлены только на двухъ входныхъ, на другихъ же двухъ стрѣлкахъ, находящихся на главномъ пути, фонарей не имѣется. Между прочимъ сдѣланный опытъ показалъ, что діагональная цвѣтная полоса, указывающая направленіе стрѣлки, ночью, при огнѣ, на разстояніи 10 шаговъ уже не могла быть различаема.

На станціи Себряково фонарь на дискъ со стороны Борисоглѣбска привязывался стрѣлочникомъ уже три мѣсяца веревкой, вслѣдствіе того, что былъ сломавъ стержень; на станціи Арчеда замѣчено, что дискъ, находящійся къ Царицину, поворачивается

только въ поѣздоборота, отчего машинистъ можетъ быть введенъ въ недоразумѣніе.

Дѣйствіе семафорами и красными дисками происходитъ на дорогѣ слѣдующимъ образомъ: въ I отдѣленіи, т. е. на станціяхъ отъ Грязей до Борисоглѣбска, установлены семафоры въ числѣ 3 на каждой станціи и расположены такъ, что два за входными стрѣлками, а третій противъ середины пассажирскаго зданія. Средніе семафоры имѣютъ два плеча, а крайніе по одному; послѣдніе приводятся въ движеніе посредствомъ желѣзной проволоки съ рукояткою, проведенной къ семафору отъ предпослѣдней стрѣлки, и должны повторять сигналы, показываемые на среднемъ семафорѣ, управляемомъ самимъ начальникомъ станціи, который и слѣдуетъ за правильностью дѣйствія; средній семафоръ приводится въ дѣйствіе рукояткою, помѣщенной у подножія семафора. На станціяхъ волго-донской дороги среднихъ семафоровъ не установлено, а имѣются только одни крайніе, помѣщенные около двухъ входныхъ стрѣлокъ, каковыя приводятся въ движеніе посредствомъ такого же механизма какъ крайніе въ I-мъ отдѣленіи, показывая свободный путь или воспрещающая таковой. Сигналы эти подаются однако не по приказанію начальника станціи, а по свистку машиниста отправляющаго съ поѣзда, въ чемъ подкомиссія убѣдилась на ст. Карповка, гдѣ, во все время стоянки поѣзда, крыло семафора стояло подъ прямымъ угломъ; когда же былъ поданъ машинистомъ свистокъ, обозначающій отправленіе поѣзда, стрѣлочникъ отступилъ крыло, объяснивъ, что этотъ порядокъ издавна такъ практикуется.

Сигналъ этотъ кромѣ того настолько сходенъ съ другими подобными, что можетъ быть смѣшанъ, почему и не можетъ быть употребляемъ какъ сигналъ для дѣйствія семафора.

Красные диски, находящіеся на станціяхъ II-го отдѣленія между Борисоглѣбскомъ и Царициномъ приводятся въ движеніе стрѣлочниками, находящимися на входныхъ стрѣлкахъ, по приказанію, получаемому лично отъ начальника станціи или отъ него же, но чрезъ старшихъ стрѣлочниковъ, словесно. Согласно инструкціи (§ 55) они должны были бы показывать свободный проходъ только за 10 минутъ до времени установленнаго для прихода поѣзда, но это не практикуется и красный дискъ ставится параллельно пути почти всегда въ тотъ самый моментъ, когда на платформѣ дается звонокъ, уведомляющій о вы-

ходъ поезда съ сѣдѣющей станціи; а такъ какъ открытіе диска есть знакъ для прекращенія маневровъ, то сѣдѣовательно или является недостатокъ времени для ихъ производствѣ или они совершаются и при открытій дискѣ во вредъ безопасности движенія.

Вообще надо сказать, что правила для дѣйствія семафорами и красными дисками на грязе-царицынской дорогѣ недостаточны разработаны и вѣроятно влѣдствіе того дѣйствующая практика не всегда соответствуетъ требованіямъ правильной сигнализациі.

Система практикующаяся на I-мъ отдѣленіи по дѣйствію семафорами посредствомъ передачи съ средняго семафора, не оставляя слѣда сдѣланныхъ распоряженій, заставляетъ желать лучшаго, семафоры же съ однимъ крыломъ, употребляемые на волго-донской вѣтви, могутъ служить сигналами только для входящихъ поездовъ, для выходящихъ же сигналовъ служить не могутъ.

Всѣ служащіе на грязе-царицынской жел. дор., имѣющіе непосредственное отношеніе къ движенію поездовъ, снабжены положеніемъ о сигналахъ, ручными сигналами *) и хлопнушками, кромѣ артельщиковъ сопровождающихъ товарные поезда и обязанныхъ исполнять должность торозаго и багажного кондуктора, о каковой обязанности они не имѣютъ понятія и не снабжены надлежащими инструкціями.

При маневрахъ употребляются составителями поездовъ красные и зеленые флаги, а ночью ручные фонари снабженные красными, зелеными и бѣлыми стеклами; сигналы эти служатъ и цѣльмъ и формою и положеніемъ. Въ ночное время для подачи сигналовъ при маневрахъ прииѣняются также и духовые рожки, которые, по заявленію управленія, оказались весьма полезными.

Положеніе о сигналахъ, розданное для руководства служащимъ, хотя и отпечатано въ 1878 году, по одобрителной надписи инспектора отъ правительства, согласно циркуляра Техническаго Инспекторскаго Комитета отъ 7 октября 1877 года

*) Въ службѣ ремонта пути во время работъ употребляются днемъ вѣсто флаговъ, кои скоро изнашиваются, напѣки съ прибитыми къ нимъ дощечками, окрашенными въ зеленый и красный цвѣтъ.

за № 9114, не имѣть и въ виду вышеизложеннаго можетъ считаться не точнымъ и неполнымъ.

Знаніе сигналовъ и понятіе о ихъ значеніи вообще между служащими не всегда удовлетворительное.

Доказательствомъ сказаннаго можетъ служить, между прочимъ, случай, свидѣтелемъ коего была сама подкомиссія, а именно: между станціями Волжской и Садовой находился на пути вагончикъ съ рабочими, не огражденный съ обѣихъ сторонъ установленными сигналами на положенныхъ разстояніяхъ; онъ имѣлъ только одинъ красный флагъ сзади и то не болѣе какъ въ десяти саженьяхъ разстояніи.

На поездахъ и паровозахъ сигналы употребляются правильно. На пассажирскихъ поездахъ на паровозѣ сзади, ставится большой американскій фонарь, съ сильнымъ рефлекторомъ, освѣщающій путь на болѣе дальное разстояніе.

Сигнальные веревки употребляются только на пассажирскихъ и воинскихъ поездахъ; въ виду доказанной на дѣлѣ непрактичности ихъ при длинѣ поезда и не одинаковой конструкціи товарныхъ вагоновъ, таковыя въ товарныхъ поездахъ не употребляются.

Сигналы, подаваемые паровозными свистками, духовыми рожами и хлопнушками, прииѣняются на паровозѣ согласно § 25 Положенія о сигналахъ, а при остановкѣ поезда на пути, частіе паровозные свистки служатъ сигналами для вызова барьерной стражи. Экстренные и дополнительные поезда заявляются путевой стражѣ только зеленымъ флагомъ или фонаремъ, выставленнымъ на послѣднемъ вагонѣ или на паровозѣ предыдущаго поезда.

Карманные свистки употребляются оберъ-кондукторами и составителями поездовъ для подачи сигналовъ машинистамъ, но прииѣняются не всегда правильно, такъ иногда первый короткій свистокъ для отправленія поезда подается оберъ-кондукторомъ въ дальнемъ разстояніи отъ паровоза, а второй протяжный около самой машины; при этомъ оберъ-кондукторъ можетъ не успѣть войти въ свой вагонъ, или же входить уже на ходу, что опасно, напримѣръ во время гололеда.

Кромѣ того при скрещеніяхъ поездовъ, чтобы свистокъ оберъ-кондуктора одного поезда не былъ бы принятъ за сигналъ машинистомъ другаго находящагося на станціи поезда, первый, краткій свистокъ, необходимо долженъ подаваться около самой

машины, въ виду машиниста, а второй, протяжный и окончательный, уже около вагона, въ который должен войти оберъ-кондукторъ.

Сигналы звонкомъ, находящимся на станціи, подаются во 1-хъ, для пассажировъ, уведомляя ихъ о времени посадки въ вагоны, посредствомъ ударовъ въ колоколъ 1, 2 и 3 раза, тоже самое употребляется и для подачи сигнала для отправления товарныхъ поѣздовъ, но при этомъ 2-хъ первыхъ ударовъ не употребляется; во 2-хъ, для станціонной службѣ, уведомляя о выходѣ поѣзда съ соедѣнной станціи, причемъ послѣ продолжительнаго звонка производятъ одинъ короткий ударъ, для поѣздовъ идущихъ отъ Грязей и по два короткихъ для поѣздовъ, идущихъ отъ Паричина, и въ 3-хъ, для набата во время пожара. Въ первомъ случаѣ, при скрещеніяхъ на станціи двухъ или болѣе поѣздовъ, третій звонокъ, поданный для отправления товарнаго поѣзда, можетъ быть принятъ оберъ-кондукторомъ или машинистомъ другаго, находящагося на станціи поѣзда, за данный ему звонокъ.

11. Станціонныя зданія.

Въ самомъ началѣ планы постройки станцій очевидно не были достаточно сообразны съ возможностью развитія торговаго движенія въ той или другой мѣстности. Болѣе значительныя зданія были просто размѣщены на разстояніяхъ 100 верстъ другъ отъ друга. Такая система не могла не имѣть въ послѣдствіи весьма невыгодныхъ результатовъ. Такъ напримѣръ въ Филоновѣ построены превосходныя массивныя станціонныя зданія, — но торговля тамъ не развивалась, пассажирское движеніе незначительно и громадныя залы станціи стоятъ порожними; между тѣмъ 50 верстъ сѣвернѣе, на станціи Алексиково, отъ которой отходитъ урюпинская вѣтвь, выстроено небольшое зданіе, размѣры котораго даже для обыкновеннаго движенія едва достаточны, а во время урюпинскихъ ярмарокъ уже совершенно не удовлетворяютъ дѣйствительной потребности.

Точно также станціонное зданіе средней величины на станціи Урюпino оказывается недостаточнымъ во время ярмарокъ.

Въ Грязяхъ, грязе-паричанская дорога имѣетъ только товарную станцію, пассажировъ же своихъ она сдаетъ на стан-

цію козлово-воронежско-ростовской дороги, грязное, узкое и старое деревянное зданіе.

Общество козлово-воронежско-ростовской желѣзной дороги, предполагаетъ впрочемъ выстроить новую станцію въ 1880 году.

На станціяхъ: Борисоглѣбскъ, Арчеда и Паричинъ большія прекрасныя каменныя пассажирскія зданія съ друми большими залами.

Внутреннее расположеніе жилыхъ квартиръ въ Филоновѣ, Арчедѣ и Паричинѣ очень непрактичны, залы такъ высоки, что надъ ними второго этажа совсѣмъ не имѣется. Надъ среднюю частію зданія находится жилая квартира для одного или 2-хъ служащихъ; къ ней ведетъ только одна узкая, шириною не болѣе аршина, лѣстница и притомъ всегда надо проходить чрезъ парадную пассажирскую входную дверь и чрезъ приемную багажную комнату.

На станціи Филоново начальникъ дистанціи занимаетъ большую часть станціоннаго зданія т. е. цѣлый флигель. Въ Борисоглѣбскѣ, гдѣ зданіе имѣетъ три этажа, расположеніе квартиръ нѣсколько болѣе удобно; верхніе этажи заняты подъ контору управленія дороги и квартиры управляющаго и начальниковъ службъ. Въ нижнемъ же этажѣ помѣщается контора начальника станціи, въ небольшой комнатѣ. Слѣдуетъ, впрочемъ, замѣтить, что тѣсное помѣщеніе конторы начальника станціи встрѣчается почти на всѣхъ большихъ станціяхъ.

На станціяхъ III-го и IV-го класса находится деревянныя станціонныя зданія, размѣры которыхъ хотя не велики, но для существующаго небольшого пассажирскаго движенія въ стѣнной мѣстности достаточны. Одинъ большой недостатокъ, что ни на одной изъ этихъ деревянныхъ станцій вода изъ станціоннаго резервуара не проведена въ пассажирское зданіе, вследствие сего и ватерклозеты и умывальники выносные, что имѣетъ извѣстныя неудобства для пассажировъ.

На волго-донской дорогѣ станціонныя зданія на четырехъ промежуточныхъ станціяхъ отремонтированы и приведены въ нѣсколько исправный видъ; на станціи Волжской зданіе довольно старое. Но особенною ветхостью отличается пассажирская станція въ Калачѣ. Можно сказать, что она чуть держится: вода протекаетъ чрезъ потолоки, гнилыя стѣны скривились, обои оборваны, приборы и мебель поломаны.

Подкомисіи было заявлено, что новое каменное здание уже утверждено Министерством и что с весны 1880 года начнут его строить.

Пассажирскія платформы имѣютъ вездѣ достаточную длину. На многихъ станціяхъ I отдѣленія старыя рельсы очень остроумно пригнаны къ постройкѣ платформъ. Они устроены на столбахъ и на продольные перекладины. Концы столбовъ, въ землѣ, заделаны въ каменную кладку и держатся хорошо; продольные перекладины связаны со столбами гнутыми накладками; полъ лежитъ на поперечныхъ деревянныхъ шпалахъ, расположенныхъ чрезъ каждыя $\frac{1}{2}$ сажени; на другихъ станціяхъ товарная платформа окаймлена рельсомъ, стоящемъ на пятъ, вѣсто карнизнаго бруса; рельсъ этотъ прочно связанъ болтами съ деревяннымъ якоремъ, зарытымъ въ землѣ подъ мостовой платформъ. На станціи Алексиково вся пассажирская платформа построена изъ старыхъ рельсовъ, даже рѣшетка на ней состоитъ изъ рельсовыхъ столбиковъ, чрезъ которые протянута только проволока; поручень наверху деревянный.

О достаточности освѣщенія платформъ подкомисіи трудно судить съ точностію, потому что она съ обыкновеннымъ пассажирскимъ поѣздомъ не ѣхала. Для экстреннаго поѣзда подкомисіи платформы были достаточно освѣщены, за исключеніемъ наружныхъ отхожихъ мѣстъ; а для товарнаго, съ которымъ подкомисія ѣхала отъ Борисоглѣбска до Грязей, онъ почти вовсе не былъ освѣщенъ. Такъ какъ освѣщеніе пассажирской платформы для проходящаго товарнаго поѣзда и не требуется, то нельзя это обстоятельство ставить въ вину управленію; но оно даетъ право подкомисіи предполагать, что, при существующей вообще на грязе-паричицкой дорогѣ экономіи, платформы для проходящихъ пассажирскихъ поѣздовъ освѣщаются не болѣе, какъ и для экстреннаго поѣзда подкомисіи.

12. Паегаузы, навѣсы, платформы и вѣсы.

На грязе-паричицкой дорогѣ напгаузовъ крытыхъ со стороны, всего четыре, а именно: на первомъ отдѣленіи два: въ Грязяхъ и въ Борисоглѣбскѣ, и на второмъ два: въ Урюпинѣ и въ Паричицѣ.

Крытия сверху платформы находятся на всѣхъ станціяхъ.

На первомъ участкѣ, за исключеніемъ Грибановки, наименьшая длина ихъ 25 саж., а наибольшая 127 и даже 175 саж. На второмъ участкѣ на двухъ станціяхъ болѣе 100 саж., на пяти: Ярженской, Филоново, Панфилово, Себряково, Арчеда, въ 50 саж., а на всѣхъ остальныхъ по 10 саж. длины на каждой. Открытыя платформы имѣются на первомъ участкѣ на четырехъ, а на второмъ на двѣнадцати станціяхъ.

Какъ ни кажутся всѣ эти размѣры значительными, они положительно на первомъ отдѣленіи недостаточны для пріема всего подвижнаго груза. Подкомисія имѣла сама случай убѣдиться, что число товарныхъ платформъ и навѣсовъ не находится въ соразмѣрности съ количествомъ подвижнаго хлѣба. Устройство платформъ также не вполне удовлетворительно, въ томъ отношеніи, что почти на всѣхъ платформахъ полы каменные, т. е. грунтовые, мошечные острыми камнями; каменный полъ вообще не имѣетъ той эластичности какъ деревянный, если же онъ въ тому мошечъ известковымъ или какими либо другими дикими камнемъ, острыя ребра котораго выдаются въ наружу, то почти немислимо, чтобы мѣшокъ въ нижнемъ ряду, надавливаемый на острый камень тяжестью верхнихъ рядовъ, остался цѣлъ. Крыши почти на всѣхъ платформахъ широкія со сторонъ и отвѣсныя, такъ что въ верхней половинѣ платформъ онѣ отчасти закрываютъ стѣны, но онѣ не могутъ предохранить однако сложенный товаръ вполне отъ боковой подмочки.

Управленіе товарныя заботится о постепенномъ увеличеніи и улучшеніи товарныхъ помѣщеній, но все же, до тѣхъ поръ, пока товарныя помѣщенія не будутъ соответствовать по той или по другой причинѣ количеству товара (а едва-ли когда-либо они будутъ въ состояніи вмѣщать все количество товара, подвижнаго во время залегей), необходимо обратить особое вниманіе на подстилку и покрывку бунтовъ съ хлѣбомъ, помѣщающихся въ крытыхъ платформахъ на станціонныхъ дворахъ.

Во время своего проѣзда изъ Грязей въ Борисоглѣбскъ 27-го сентября, подкомисія видѣла почти на всѣхъ станціяхъ громадные бунты хлѣба, сложенные на очень неудовлетворительныхъ подстилкахъ и чрезвычайно плохо прикрытые.

Такъ какъ въ этотъ день и въ предшествующіе дни шелъ дождь, то подкомисія могла воочію убѣдиться, въ какомъ печальномъ положеніи находился весь этотъ хлѣбъ, промокавшій не только сверху, но и снизу, потому что онъ часто лежалъ

въ лужахъ дождевой воды, вслѣдствіе неудовлетворительности подстилки. Въ особенно печальномъ положеніи находились хлѣбъ на станціи Мордово: весь дворъ ея вслѣдствіе дождей превратился въ черноземное болото и это болото было завалено хлѣбомъ *). Въ нѣсколько лучшемъ положеніи (благодаря болѣе сухому грунту этихъ станцій) подкомиссія нашла Токаренку и Бурнакѣ, также заваленныя хлѣбомъ. Найдя хлѣба произойти въ 1879 году нѣсколько ранѣе обыкновеннаго, такъ что дорога не успѣла завестись еще необходимыми матеріалами для покрышки и подстилки, какъ уже нахлынулъ грузъ. Управленіе дороги немедленно приступило къ разнымъ мѣрамъ восполненія недостающаго. Куплено нѣсколько тысячъ лубковъ, заказано около полудюжаста новыхъ брезентовъ и т. д. По возвращеніи своемъ подкомиссія видѣла станціи, снабженныя этими матеріалами, но, между тѣмъ, весь хлѣбъ былъ уже отправленъ и залежи прекратились.

Этотъ фактъ можетъ служить самымъ нагляднымъ примѣромъ того затруднительнаго положенія, въ которое поставляются дороги неравномѣрнымъ наплывомъ товаровъ: то его некуда складать и нечѣмъ прикрыть, то станціи пустыя, на которыхъ подстилки, рожи и лубки лежатъ ожидая товара и часто гниютъ.

Особенно приходится сожалѣть о подобныхъ лишннихъ затратахъ въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога страдаетъ не по своей винѣ, какъ напр. въ настоящемъ случаѣ. Грязе-дарицынская дорога, по отзывамъ ея управленія, могла бы своевременно поднять весь подвижной къ ней грузъ и потому совершенно не нуждалась бы въ столь значительныхъ складочныхъ помѣщеніяхъ, еслибы только орловско-грозская и орловско-витебская дороги могли увеличить свою провозоспособность и брать отъ нея болѣе груженыхъ вагоновъ.

Здѣсь, какъ и по другимъ вопросамъ, приходится постоянно возвращаться къ необходимости продолженія второго пути на среднихъ дорогахъ первой группы.

Послѣ этихъ общихъ замѣчаній, подкомиссія считаетъ не безполезнымъ привести нѣсколько болѣе специальныхъ данныхъ о состояніи главнѣйшихъ товарныхъ станцій и о величинѣ залежей хлѣба, которыя подкомиссія нашла на нихъ въ дни своего проѣзда, т. е. 27-го и 28-го сентября.

Станція Грязи. Пакгаузъ въ 80 кв. саж., крытая платформа—100 кв. саж. и открытая—198. Товару лежало немного.

Хворостянка. Крытая платформа 118 кв. саж. Хлѣба было сложено около 170 вагонныхъ грузовъ. Изъ этого числа около 70 ваг. грузовъ помѣщались на крытой платформѣ, а остальное, т. е. приблизительно на 100 вагоновъ груза (преимущественно овесъ въ рогожнѣхъ куляхъ), лежало въ бунтахъ на открытомъ дворѣ, при весьма неудовлетворительномъ прикрытіи брезентами. Всего въ теченіи года бываетъ груза на 700 вагоновъ.

Станція Добрынка. Крытая платформа въ 146 кв. саж., открытая въ 100 кв. саж. Всего было сложено около 100 вагонныхъ грузовъ хлѣба, въ томъ числѣ около 30 подъ крышей и около 70 въ бунтахъ, тоже съ неудовлетворительной покрышкой. Надъ бунтами были построены козлы и на нихъ положены на половику брезенты. Часть товара была сверху совершенно мокрая.

Подъѣздная дорога къ платформѣ узка и съѣзды немогущие.

Полъ этой платформы деревянный, но съ большими въ немъ отверстиями (щелями).

Въ теченіи года съ этой станціи отправляется отъ 800 до 900 груженыхъ вагоновъ.

Станція Мордово. 360 кв. саж. крытой платформы (двѣ). Какъ уже выше замѣчено, дворъ этой станціи въ весьма неудовлетворительномъ состояніи.

Станція была завалена хлѣбомъ до 300 вагонныхъ грузовъ, изъ нихъ только 100 были сложены подъ крышей. Весьма естественно потому, что на этой станціи отправители особенно жаловались на недостаточное помѣщеніе для складки груза.

На крытой платформѣ грузъ былъ сложенъ до самаго верха, и потому отъ тяжести верхнихъ рядовъ нижній рядъ мѣшковъ, сложенныхъ на острый камень, былъ болѣею частью позолавиши, и хлѣбъ изъ нихъ на половину выпавши; даже на крытой платформѣ стояли дуги.

Хлѣбъ въ бунтахъ былъ чрезвычайно плохо прикрытъ брезентомъ, а мѣстами совершенно не прикрытъ.

Подноска товара со двора для погрузки въ вагоны крайне затруднительна или неудобна, потому что приходится или об-

*) Дворъ этотъ предполагается сдѣлать въ 1880 году.

носить, или переносить его через нагруженную платформу, на которой между отдельными штабелями мѣшковъ были оставлены только самые узкіе корридоры. Вдоль запаснаго пути остается еще много мѣста, лежащаго въ пустѣ, по которому можно бы было или удлинить платформу, или устроить по крайней мѣрѣ покрытые склады для избѣжанія вышеуказаннаго неудобства.

Дворъ и подъѣзды немощные, но управленіе дороги имѣть намереніе въ 1880 г. спланировать дворъ и вымостить его.

Станція Токаревка. Двѣ крытыя платформы всего въ 307 кв. саж. Подкомиссія застала на этой станціи необыкновенную залежь, а именно: до 515 вагонныхъ грузовъ хлѣба, въ томъ числѣ до 300 было сложено подъ крышей, остальное въ бунтахъ, изъ коихъ только часть была порядочно покрыта. Дворъ довольно сухой (хотя немощный) и потому не было лужъ и подмочка снизу не такъ сильна какъ въ Мордовѣ.

Изъ 515 вагоновъ, сложенныхъ на станціи, 350 было назначено на первую группу, а 150 ваг. на вторую. Въ день прѣзда подкомиссіи (27 сентября) первая очередь нагрузки была на первую группу за товаромъ ввезеннымъ 12 сентября (15 дней), а на вторую группу за товаромъ ввезеннымъ 16 сентября (11 дней). Въ этотъ день грузилось всего четыре вагона, а въ предыдущіе дни нагрузка проходила слѣдующимъ образомъ: 24 сентября было нагружено и отправлено изъ Токаревки 36 вагоновъ, 25 сентября—22 вагона, 26 сентября—30 вагоновъ.

Станція Бурнакъ. Двѣ крытыя платформы 510 кв. саж. На станціи было до 325 вагонныхъ грузовъ хлѣба, въ томъ числѣ 265 подъ крышей и около 60 вагонныхъ грузовъ въ бунтахъ, довольно плохо прикрытыхъ. Подъѣздная къ платформамъ дорога мощная, но весьма узкая.

Борисоглебскъ. Крытый со сторонъ пакгаузъ въ 75 кв. саж. и три платформы въ 700 кв. саж., изъ которыхъ двѣ также забраны досками съ боковъ самими отправителями; это помѣщеніе вполне достаточно для склада всего подвижнаго товара, вотъ почему весьма рѣдко приходится складывать хлѣбъ въ бунтахъ. 27 сентября въ Борисоглебскѣ лежало 228 вагонныхъ грузовъ хлѣба,—все подъ крышей.

Станція Поворино. Крытая платформа въ 42 кв. саж., и и такая же открытая; хлѣба лежало не болѣе 9 вагонныхъ грузовъ,—всѣ подъ крышей.

Станція Алексиково. Такіе же двѣ платформы какъ и въ Поворино. Хлѣба лежало вагоновъ не болѣе пяти. Подлежавшій къ отправкѣ товаръ былъ ввезенъ по послѣдней очереди съ 22 сентября.

Станція Урютино. Пакгаузъ 46 кв. саж. Двѣ платформы для выгрузки товаровъ, одна съ боковъ на половину забита досками и съ крышей, другая только съ крышей, площадью въ 530 кв. саж. Большой привозъ во время ярмарки Крещенской и Покровской. Во время прѣзда подкомиссіи началась Покровская ярмарка и привезено было съ 20 по 26 сентября включительно: 162,381 пуд. товара преимущественно изъ Москвы, Курска, Торжка, Царицына и изъ Нижняго Новгорода. На ярмарочное время управленіе дороги присылаетъ въ Урютино одного кассира и трехъ человѣкъ конторщиковъ, платя имъ за это время суточныя; а артель посылаетъ рабочихъ. Въ другое же время товарныя операціи столь незначительны, что достаточно одного начальника станціи.

Станція Царицынъ. Пакгаузъ хотя и не великъ, всего 20 саж. длины и 80 кв. саж. площади, но достаточно для помѣщенія цѣннаго товара. Полъ деревянный, требуетъ исправленія, потому что въ немъ большія щели. Мѣстные торговцы жаловались кромѣ того на птицъ (голубей), наполняющихъ пакгаузы, что дѣйствительно оказалось справедливымъ. Стекла въ окнахъ болѣею частью разбиты, по отзывамъ мѣстныхъ служившихъ ихъ пробивать именно птицы, вотъ почему теперь стали замѣнять стекла проволоочными перештетами, но такковыя были вставлены еще только съ одной сторонъ пакгауза. Противъ пассажирскаго зданія расположены рыбные склады, выстроенные на средства торговцевъ, коимъ общество предоставило безвозмездно землю. Лабазовъ выстроено 14, а 15-й принадлежитъ самой дорогѣ; всѣхъ же фирмъ, кои пользуются лабазами 17, ибо встрѣчается въ одномъ лабазѣ по 2 фирмъ *).

*) Нижеслѣдующіе купцы имѣютъ свои рыбные склады: Часовниковъ, Зайковскій, Сагирова, Каленевъ, Коновалъ, Балши, братья Рабиновичъ, Оубаховъ и сыновья, Коновъ, Буницевъ, Солнѣ, Марковъ, Платоновъ и мучной Косеева.

Въ каждомъ магазинѣ можетъ помѣститься до 25 тыс. пудовъ. Эти лабазы выходятъ болѣею частью на четвертый станціонный путь; на него ставятся вагоны и по перекладнымъ мосткамъ производится нагрузка прямо изъ магазина. Склады магазиновъ торговцами построены жилия помѣщенія для приказчиковъ и рабочихъ.

При пассажирской станціи имѣется обширный ледникъ, специально выстроенный для рыбныхъ торговцевъ, изъ котораго безвозмездно выдается желѣзною дорогомъ рыбопривателемъ ледъ, употребляемый при отправкѣ и переправкѣ свѣжей рыбы, причемъ тары скидывается 5 пуд. со 100.

На вѣтви идущей къ рѣкѣ Волгѣ, расположены керосиновые склады *) выкопанные въ землѣ, въ которыхъ сложены бочки съ керосиномъ въ четыре этажа. Затѣмъ таже вѣтвь идетъ къ керосиновымъ складамъ Нобеля, которые выстроены почти на самомъ берегу, на высотѣ 12 до 14 сажень отъ поверхности воды и имѣютъ грандіозный видъ. Это 11 желѣзныхъ цилиндрическихъ глухихъ баковъ, вместимостью по 75,000 пуд. каждый; предполагается поставить такихъ же еще 4, такъ что всего будетъ 15. На берегу, у подножья склада, будетъ устроена желѣзная пловучая пристань съ паровымъ насосомъ, соединеннымъ желѣзною трубою (діаметромъ приблизительно въ 4 дюйма) съ баками; къ пристани будутъ приставать баржи съ керосиномъ (вмѣстимостью около 50 тыс. пуд.) и керосинъ будетъ перекачиваться означеннымъ паровымъ насосомъ прямо въ баки. Осенью 1879 г. паровая машина стояла еще на берегу, а желѣзное судно для пристани собиралось тамъ же. Между баками и нижнимъ берегомъ, въ половинѣ горы, устроена крытая платформа, къ которой проведенъ желѣзнодорожный путь. Изъ баковъ керосинъ спускается самотекомъ по той же трубѣ до платформы, на которой устроено 5 крановъ; подъ эти краны ставятся бочки, предварительно вывѣшенныя; они наливаются керосиномъ въ нѣсколько минутъ, забираются деревянными пробками и вкатываются на вѣсы и съ вѣсовъ на платформу для нагрузки въ вагоны, которые подходятъ подъ самую платформу. На случай пожара, на баржахъ,

въ нѣкоторомъ разстояніи отъ пристани, подъ 45° угломъ вверхъ по теченію, сдѣлана желѣзная бунга, выходящая за суда на 10—15 саж. въ середину рѣки; такая бунга задерживаетъ плывущій къ городу поверхъ воды горящій керосинъ.

За керосиновыми складами и пристанью лежатъ соляная пристань и соляные магазины: Губонина, Аносова, Леонова и Первушина.

Въ этихъ магазинахъ бываетъ сложено до 1½ милл. пуд. соли.

При магазинахъ устроены мельницы для измельченія соли. Соль привозится съ пристани къ каждому магазину на лошадяхъ и сыпается въ магазинъ съ противоположной отъ Волги стороны; гдѣ уровень земли почти равняется съ крышей магазина; съ рѣчной же стороны къ магазинамъ подъезжаютъ вагоны, въ которые прямо изъ магазина грузится соль (на I и II группы въ насыпку, а на III-ю въ мѣшкахъ, такъ какъ грязе-царицинская дорога находится съ послѣдней въ прямомъ сообщеніи съ перегрузкою). Для нагрузки въ вагоны даже въ сыпную, соль подается изъ магазина въ мѣшкахъ. Эта копотная работа принудила торговцевъ прибѣгать къ разнымъ механическимъ приспособленіямъ, напр. архимедову винту, по всѣ опыты до сихъ поръ оказались неудачными.

Станція Волжская. Справа и слева отъ пассажирскаго зданія находятся громадныя лѣсные склады. Лѣсъ сплавляется съ Камы и ея притоковъ по Волгѣ, нагружается въ вагоны волго-донской жел. дор. и перевозится на Донъ, гдѣ онъ снова связывается въ плоты и сплавляется въ Ростовъ. Всѣ почти лѣсные склады принадлежатъ одному купцу Максимову; землю подъ складъ лѣса желѣзная дорога отдаетъ безвозмездно.

Волжскую станцію предполагаютъ къ весѣ спланировать, проложить на ней новые пути, устроить отдѣльные лѣсные и керосиновые склады, — чертежъ проектируемыхъ преобразованій станціи приложенъ къ матеріаламъ.

Станція Донская (Галач). Крытыхъ товарныхъ платформъ не имѣется. Лѣсъ составляетъ единственный складъ.

Кромѣ частныхъ складовъ рыбы, соли и керосина, устроенныхъ при станціи въ Царицынѣ, на грязе-царицинской дорогѣ, находятся еще хлѣбные амбары, построенные частными лицами

*) Нижеслѣдующихъ лицъ: Красильникова, Ахумова, Панасова, Аветова, Леонова, Бакисаго нефтянаго общества, Огородова, Саркисова, Марченко, Нобеля, Джифарова, Тумаева и Астафьева и братьевъ.

при въѣздорыхъ станціяхъ, болъшею частью на землѣ отве-
денной дорогом, а именно:

въ Урюпинѣ	1 складъ.
„ Ириженской	1 складъ.
„ Кумылгѣ	4 склада.
„ Филоновѣ	5 складовъ.
„ Панфиловѣ	4 склада.
„ Себряковѣ	1 складъ.

Въ этихъ магазинахъ товаротранспортисты складываютъ свой
хлѣбъ, приготовленный къ отправкѣ; а для того, чтобы онъ
могъ поступать въ очередь прямо съ частнаго склада, послѣд-
ній ставится подъ контроль артельщика желѣзной дороги.

Грязе-царицынская дорога на всей рижско-царицынской линіи
представляетъ такимъ образомъ первый опытъ постройки част-
ныхъ амбаровъ при станціяхъ—и опытъ вполне удовлетвори-
тельный.

В ѣ с ы:

Вѣсы на грязе-царицынской дорогѣ болъшею частью разныхъ
петербургскихъ и московскихъ фабрикъ: Санъ-Галли, Листа,
Блока и др. Кромѣ того на вѣсоторыхъ станціяхъ, напр. въ
Царицынѣ, есть между прочимъ очень хорошіе вѣсы Фарбенка.

Вѣсы болъшею частью десятичные, но въ вѣсоторыхъ пунк-
тахъ есть сотенные, напр. въ Борисоглѣбскѣ, на станціи Кля-
жа-Байгара.

Общее состояніе вѣсовъ подкомисіи не можетъ признать
вполнѣ удовлетворительнымъ.

Во первыхъ, вѣсы часто поставлены очень неудобно, такъ
напр. на ст. Поворино они были поставлены совершенно на
краю платформы, т. е. на вѣсѣхъ недостаточно защищенномъ
отъ дождя, въ Алексиковѣ вѣсы были поставлены не вполнѣ
прямо, на вѣсоторыхъ другихъ станціяхъ также установка вѣ-
совъ была не вполнѣ правильная,—обстоятельство, которое не
можетъ не вліять на болъшую или меньшую точность вѣски.
Самое состояніе вѣсовъ и вывѣрка ихъ также не всегда и не
вездѣ удовлетворительны, такъ напр. багачные вѣсы на стан-
ціонной платформѣ въ Царицынѣ оказались испорченными, при
вѣсѣхъ приходилось вывѣрять ихъ прикладываніемъ небольшихъ

камней; но даже и этотъ способъ вывѣрки исполнялся весьма
неудовлетворительно. Обязанность наблюдать за точностью вѣ-
совъ лежитъ на грязе-царицынской дорогѣ фактически на ар-
тели. Дѣйствующаго на орлово-грязской и орлово-витебской
дорогахъ порядка, по которому начальникъ станціи обязанъ
ежемесячно въ присутствіи отправителей, жандарма и артель-
щика свидѣтельствовать вѣсы и составлять о томъ формальный
актъ, на грязе-царицынской дорогѣ не существуетъ.

Одинъ изъ начальниковъ станціи, на вопросъ комисіи: обя-
занъ ли онъ слѣдить за исправностью вѣсовъ, заявилъ прямо,
что онъ за исправностью вѣсовъ не слѣдитъ, а дѣлаетъ рас-
поряженія о починкѣ ихъ только тогда, когда артельщики до-
ложатъ ему о порчѣ вѣсовъ. Такимъ образомъ въ сущности
контроль лежитъ только на контролѣрѣ группы, который обя-
занъ проверять ежемесячно вѣсы на всей линіи; но на грязе-
царицынской линіи и эта проверка происходитъ гораздо рѣже.
По отъѣзду мѣстныхъ служащихъ въ теченіе всего года кон-
тролѣръ группы проѣхалъ только разъ до Царицына. Точность
этого показанія подкомисіи не могла проверять, такъ какъ, со-
гласно сообщеннымъ ей свѣдѣніямъ, агентъ при повѣркѣ ника-
кого письменнаго о томъ документа на станціяхъ не оставляетъ
а дѣлаетъ только у себя отмѣтки о томъ состояніи, въ кото-
ромъ онъ нашелъ желѣзнодорожные вѣсы.

По мнѣнію подкомисіи было бы полезно, еслибы онъ со-
ставлялъ на каждой станціи актъ или, по крайней мѣрѣ, кратко
отмѣчалъ въ особой станціонной книгѣ о результатѣ осмотра,
за своею подписью. Точно также было бы полезно ввести и
на грязе-царицынской дорогѣ, отдѣльно отъ того, ежемесячныя
свидѣтельствванія начальниками станціи при депутатахъ отъ
отправителей и т. д. съ составленіемъ актовъ; этою формаль-
ностью по крайней мѣрѣ выяснилось бы начальникамъ станціи,
что на ихъ прямой обязанности лежитъ надзоръ за удовлетво-
рительнымъ состояніемъ вѣсовъ, хотя самая поддержка ихъ въ
состояніи исправности и возложена на артель.

Вѣсовые помосты существуютъ на станціяхъ въ Грязяхъ, Ца-
рицынѣ, Волжской и Донецкой.

Грязскій вѣсовый помостъ лучшій на всей дорогѣ. На немъ
взвѣшиваются каменноугольные вагоны общества (т. е. камен-
ный уголь, приходящій съ воронежской дороги изъ ростовскихъ
копей) и вагоны вышедшіе изъ ремонта.

Въсовой помость на станціи Царицынъ, находящійся на конечномъ глухомъ пути, оказался въ менѣе удовлетворительномъ состояніи, по той причинѣ, что нѣсколько дней до прѣзда подкомисіи мѣдная вывѣрочная гири была украдена; поэтому и тутъ опять пришлось вывѣрять его камнями. Надо однако замѣтить, что послѣ этой вывѣрки, онъ сталъ дѣйствовать повидимому довольно точно, ибо при прокатѣ по въсов. мосту вагона съ одной и другой стороны, онъ въ обоихъ случаяхъ показалъ тотъ же самый вѣсъ. Выѣзжавшая вагонъ николаевской дороги № 58362—вѣсъ показывали 380 пуд. 30 ф., на брусѣ написано 397 пуд. Такъ какъ нѣрѣдко вслѣдствіе ремонта, усадки и другихъ причинъ первоначальная тара измѣняется, то невозможно сказать слѣдуетъ ли искать причину такой разницы вѣса въ не точности тары или въ не вѣрности въсовъ.

На Волжской станціи въсовой помость системы Pont-a-bascule à double voie, но рычагъ для установленія другаго пути испорченъ и потому дѣйствовать постоянно только одинъ путь; вѣсы поставлены на проходномъ пути; сила 1.400 пуд. По отзыву мѣстныхъ агентовъ паровозъ по нимъ не проѣзжаетъ.

На станціи Донецкой (Калачъ) въсовой помость находится въ разрушенномъ состояніи и сложенъ въ пути; по отзывамъ служащихъ, его не приходится и употреблять.

13. Телеграфъ.

На изслѣдуемой дорогѣ служба телеграфа образуетъ отдѣльную службу, не подвѣдомственную начальнику службъ движенія—какъ это бываетъ частію на другихъ дорогахъ.

Служба состоитъ изъ начальника службъ, его помощника, 5 ревизоровъ и зависящаго отъ обстоятельствъ работы числа телеграфистовъ.

Какъ извѣстно, телеграфная служба на всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогахъ находится въ непосредственномъ вѣдѣніи Телеграфнаго Департамента Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, который своими благоразумными распоряженіями умѣлъ дать всей телеграфной службѣ однообразный видъ и однообразное внутреннее устройство; вслѣдствіе сего служба телеграфа на одной дорогѣ почти не различается отъ таковой службъ на другой дорогѣ; все главное различіе приводится обыкновенно къ тому,

что на однихъ дорогахъ служба телеграфа находится въ вѣдѣніи начальника службъ движенія, а на другихъ образуетъ отдѣльную самостоятельную службу, какъ на грязе-царицынской.

Станціонные телеграфисты обязаны, какъ и на правительственныхъ телеграфныхъ станціяхъ, кромѣ работы на телеграфѣ, по передачѣ депешъ, еще наблюдать за исправнымъ состояніемъ батарей и всѣмъ телеграфнымъ имуществомъ на станціи.

Ревизоры производятъ ремонтъ линейныхъ проводовъ, батарей и аппаратовъ на станціяхъ и служатъ посредниками между телеграфистами и начальникомъ телеграфа во всѣхъ отношеніяхъ.

Помощникъ начальника телеграфа, вмѣстѣ съ тѣмъ и механикъ; онъ обязанъ чинить аппараты въ мастерскихъ общества и въ случаѣ болѣзни начальника телеграфа онъ его замѣняетъ.

Дежурство телеграфистовъ на центральныхъ станціяхъ, гдѣ по 2 человѣка работаютъ одновременно на аппаратахъ въ одной смѣнѣ, продолжается 24 часа; на небольшихъ же станціяхъ, гдѣ два и три человѣка въ одной смѣнѣ, дежурство ихъ должно происходить согласно § 26 инструкціи службъ телеграфа, т. е. такъ, чтобы телеграфистъ былъ занятъ въ первые сутки 15 часовъ, а во вторые—9 часовъ. Въ дѣйствительности же на многихъ такихъ станціяхъ они дежурятъ по собственному желанію и съ согласія начальника станціи, тоже по 24 часа, подобно телеграфистамъ на большихъ станціяхъ; подкомисія имѣла случай убедиться въ томъ на станціи Хворостянка.

Женщины-телеграфистки, которыхъ всего только 3%, служатъ вполнѣ удовлетворительно.

На всѣхъ станціяхъ открытъ приѣмъ депешъ частной корреспонденціи.

Аппараты системы Морзе, чернопишущіе, и батареи Мейдингера съ шарообразными элементами. Столбовъ приходится на грязе-царицынской дорогѣ 16 на версту. Проводовъ, за исключеніемъ участковъ отъ Городища до Крутой и отъ Крутой до Донецкой, два. Они соединены съ телеграфомъ орловско-грозской и козлововоронежско-ростовской желѣзныхъ дорогъ и съ государственными телеграфами въ г.г. Борисоглѣбскѣ, Царицынѣ и въ Себряковѣ. Къ столбамъ грязе-царицынской дороги привѣшаны

правительственные провода по два и по одному различно на различных участках.

Дѣйствие на всѣхъ проводахъ производится постояннымъ токомъ.

Съ каждымъ пассажирскимъ или воинскимъ поѣздомъ отправляется кондукторъ, умѣющий обращаться съ поѣзднымъ телеграфнымъ аппаратомъ; подкомиссія имѣла случай убедиться, что поѣздной аппаратъ дѣйствительно дѣйствуетъ исправно.

Столбы телеграфные — сосновые и дубовые; въ дѣйствие запряженія Телеграфнаго Департамента осаждая столбы сгнившіе у входа столба въ землю, — на грязе-царицынской желѣзной дорогѣ выдумали составные столбы, составленные изъ стараго рельса и деревяннаго столба; старый рельсъ врытъ на 2 аршина въ землю и внутри земли обложенъ камнемъ безъ раствора; въ концѣ его прочно прикрѣпленъ деревянный столбъ двумя желѣзными скобами. Правительственная телеграфная инспекція разрѣшила это устройство. Пока, такіе столбы поставлены въ видѣ опыта только на 16 верстахъ, но управление общааетъ себѣ много выгоды отъ этой системы, потому что сдѣлать столбы приходилось большею частію въ дѣйствіе гніенія ихъ у поверхности земли — что этимъ способомъ совершенно устраняется.

Инспекція телеграфной линіи, на основаніи раздѣла III устава о телеграфахъ частныхъ жел. дорогъ, возложена во всѣхъ отношеніяхъ на начальниковъ московскаго, саратовскаго и ростовскаго телеграфныхъ округовъ.

Журналы на станціяхъ ведутся телеграфистами только для поѣздныхъ депешъ, — исходящія же и входящія депеши пишутся на бланкахъ, которые въслѣдствіи сшиваются, и въ такомъ видѣ представляются ежемѣсячно по начальству.

Правительству представляется для денежнаго отчета только рассчетъ словъ, а не подлинныя депеши, но на станціяхъ въ депеши открыты для контроля правительственныхъ органовъ.

Контроль надъ тѣмъ, чтобы частныя депеши не шли бесплатно подъ видомъ служебныхъ, предоставляется самимъ телеграфистамъ.

Опытъ на грязе-царицынской дорогѣ показалъ, что принимающіе депеши телеграфисты не стѣсняются представлять соименительныя депеши по начальству для разрѣшенія послѣднимъ

вопроса: слѣдуетъ ли допустить ихъ бесплатно, какъ служебныя или нѣтъ.

14. Жилыя помѣщенія.

При осмотрѣ жилыхъ домовъ на грязе-царицынской желѣзной дорогѣ, подкомиссія обратила особенное вниманіе на пространство, свѣтъ, теплоту и воздухъ (вентиляцію) квартиръ.

Что касается до пространства, то служащіе и рабочіе помѣщенія вообще довольно просторно. Въ дѣйствительности переполнены большею частью только такіе квартиры, которыя надо признать временными и жителей коихъ предполагается перевести въ новыя, болѣе обширныя помѣщенія, для каковой цѣли уже приступлено къ новымъ постройкамъ. Контрастъ между величиною пространства, занимаемаго высшими служащими съ одной стороны, и низшими служащими и рабочими съ другой стороны, не на столько рѣзкій какъ на орловско-грозской желѣзной дорогѣ.

Квартиры высшихъ служащихъ быть можетъ менѣе обширны, квартиры же низшихъ служащихъ и рабочихъ несомнѣнно болѣе просторны нежели на орловско-грозской желѣзной дорогѣ, за печальнымъ, однако, въ этомъ случаѣ исключеніемъ, представляемымъ помѣщеніями телеграфистовъ, какъ это будетъ указано въ своемъ мѣстѣ. На немногихъ лишь станціяхъ грязе-царицынской желѣзной дороги замѣчено, что высшіе служащіе расширили на счетъ низшихъ. Вообще, собственный интересъ грязе-царицынской желѣзной дороги состоитъ въ томъ, чтобы предоставленіемъ относительно удобныхъ квартиръ привлечь къ себѣ низшихъ служащихъ и рабочихъ, ибо желѣзная дорога принуждена выдерживать конкуренцію съ сельско-хозяйственными работами, за которыя плата въ тѣхъ странахъ весьма высока, т. е. достигаетъ до 2½ руб. въ день.

Въ отношеніи свѣта, квартиры равнымъ образомъ дѣлаютъ вообще удовлетворительное впечатлѣніе, за исключеніемъ нѣкоторыхъ темныхъ подвальныхъ помѣщеній. Освѣтительный матеріалъ жители получаютъ отъ желѣзной дороги бесплатно и въ достаточной мѣрѣ, какъ это оказалось по собраннымъ отъ нихъ подкомиссіею свидѣніямъ.

Теплота квартиръ найдена подкомиссіею большею частью до-

статочной, если нормальною температурою принять 15 градусов, разнѣрь, который въ дѣйствительности почти вездѣ даже превышался. Жалобы на холодныя квартиры встрѣчались рѣдко, и то болѣею частью въ такихъ квартирахъ, стѣны которыхъ не были оштукатурены, къ чему, по показаніямъ желѣзнодорожныхъ служащихъ, предполагалось въ скоромъ времени приступить. Иногда заявляемы были со стороны людей жалобы на холодъ и въ такихъ квартирахъ, которыя, повидимому, имѣли совершенно нормальную температуру, но казались жильцамъ холодными только потому, что у себя въ деревняхъ они привыкли жить въ чрезвычайно теплыхъ избахъ и по возможности находиться вблизи большой печи. Вообще управленіе желѣзной дороги, повидимому, отпускаетъ топлива, получаемое служащими безплатно, въ достаточномъ количествѣ.

Жалобы на сырость встрѣчались рѣдко и почти только во временно отвѣденныхъ помѣщеніяхъ.

Воздухъ въ квартирахъ, за исключеніемъ квартиръ нѣкоторыхъ высшихъ служащихъ, оказался сплошь весьма тяжелымъ и дурнымъ. Большею частью хотя и существуютъ вентиляторныя устройства (форточки), таковыя не употребляются жильцами. На нѣкоторыхъ станціяхъ былъ сдѣланъ опытъ закрывать форточки, которыя никогда не отпираются, вентиляционными жестяными досками, съ пробитыми въ нихъ отверстіями. Но опытъ оказался неудачнымъ ибо жильцы постоянно затыкали и замазывали ихъ, утверждая, что чрезъ оныя проникаетъ слишкомъ много холода.

Другой недостатокъ въ квартирахъ грязе-царичинской желѣзной дороги, который, равнымъ образомъ, болѣею частью слѣдуетъ ставить въ вину самимъ жильцамъ, состоитъ въ совершенномъ жительствѣ женатыхъ и холостыхъ. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ это дѣйствительно вызывается тѣсною помѣщеніемъ, но сплошь и рядомъ, несмотря на предоставленное рабочимъ достаточное пространство для отдѣльнаго помѣщенія, они все-таки предпочитаютъ жить вмѣстѣ.

Вообще, при оцѣнкѣ помѣщенія рабочимъ нельзя не принять въ соображеніе—ихъ обычный образъ жизни и помѣщенія у себя въ деревняхъ, или, другими словами, уровень ихъ обычныхъ потребностей, то, что обыкновенно называется „Standard of life“. Жилыя помѣщенія, предоставленныя грязе-царичинскою дорогою своимъ рабочимъ, болѣею частью, т. е. съ немногими

исключеніями, не только не ниже, но скорѣе выше этого уровня ихъ обычныхъ потребностей.

Переходя затѣмъ къ частностямъ помѣщеній, подкомиссія можетъ сказать слѣдующее:

1) Квартиры высшихъ служащихъ:

Высше служащіе: начальники дистанцій, отдѣленій, начальники станцій, помощники ихъ, телеграфисты и проч. получаютъ болѣею частью, на самыхъ станціяхъ квартиры съ освѣщеніемъ и отопленіемъ. Квартиры ихъ удовлетворительны, за исключеніемъ квартиръ телеграфистовъ, которые вообще размѣщены крайне плохо, хотя все еще лучше, чѣмъ на орловско-рязанской желѣзной дорогѣ. Такъ, на станціи *Мордово*, въ двухъ совершенно маленькихъ комнатахъ (съ однимъ только входомъ) помѣщены въ одной женатый, а въ другой, непосредственно смежной комнатѣ,—холостой телеграфистъ; на станціи *Бурнаки*, одинъ женатый старшій телеграфистъ помѣщается въ одной небольшой комнатѣ безъ кухни; на станціяхъ: *Хворостанки*, *Добрыньки*, *Панфиловы* и *Арчеи* телеграфисты равнымъ образомъ расположены крайне тѣсно. Просто удивительно, какъ, при относительно удовлетворительномъ помѣщеніи другихъ своихъ служащихъ, управленіе дороги могло размѣстить телеграфистовъ, имѣющихъ уже нѣкоторую степень образованія, въ такія квартиры, которыя по справедливости нельзя назвать иначе, какъ углами.

2) Квартиры нижнихъ служащихъ:

Въ *Грязяхъ*, угольщики (10 человекъ) помѣщены очень дурно, комната ихъ оказалась слишкомъ тѣсною и холодною, такъ какъ печь находилась въ весьма плохомъ состояніи. Въ квартирѣ одного машиниста, справедливо заявлена была жалоба на сырость. Наконецъ, дежурная комната для кондукторовъ (8 шаговъ длиною, 5 шаговъ шириною), оказалась слишкомъ тѣсною для 10—20 человекъ.

Всѣ эти квартиры впрочемъ временныя; въ *Грязяхъ* строится новое жилье дома. Остальныя квартиры оказались вполнѣ удовлетворительными, кромѣ дурнаго въ нихъ воздуха—недостатокъ, который, какъ о томъ упомянуто выше, встрѣчается повсюду на грязе-царичинской желѣзной дорогѣ и зависитъ отъ привычекъ самихъ жильцовъ. Часть штатныхъ служащихъ живетъ на вольныхъ квартирахъ, а именно 12 помощниковъ машинистовъ. Они получаютъ квартирные деньги по 5 руб. въ мѣсяцъ.

Въ *Хворостанкь* квартиры оказались соответствующими общему образу жизни рабочихъ. Равнообразно и осмотрина тамъ казарма по видимому достаточна для 12 чел.

Въ *Добрынкь* нѣкоторыя квартиры оказались съ нештукатуренными или же съ дурно оштукатуренными стѣнами, вслѣдствие чего, по заявленію жильцовъ, онѣ холодны.

Въ *Мордовь* квартиры вообще удовлетворительны. На этой станціи подъ бакомъ было устроено помѣщеніе для людей, но только временное, ибо тамъ строится новая и, какъ казалось по очертанію, обширная казарма, въ которую предполагалось перевести людей, жившихъ подъ бакомъ.

Надо вообще замѣтить, что на грязе-царицынской дорогѣ люди не живутъ подъ бакомъ.

Квартиры работниковъ въ *Токаревкѣ* слѣдуетъ признать рѣшительно дурными, впрочемъ для нихъ строилась новая казарма. Отъ Бурнака до Борисоглѣбска (5 станцій) квартиры вообще удовлетворительны. Въ расположенномъ вблизи Бурнака значительномъ селѣ живетъ часть служащихъ на частныхъ квартирахъ. Осмотрина въ Бурнакѣ казарма для рабочихъ оказалась удовлетворяющею потребностямъ; предназначенное для 9 рабочихъ пространство содержитъ въ себѣ 9 шаговъ длиной и 7 шаговъ шириною. Будки на этомъ пространствѣ пути оказались удовлетворительными; будки по линіи грязе-царицынской жел. дор. устроены вообще хорошо. Отсутствие при нихъ отхожаго мѣста — недостатокъ, значеніе котораго ослабляется тѣмъ, что гдѣ и имѣются отхожія мѣста, тамъ таковыя, по видимому, вовсе не употребляются.

Въ Поворинѣ старшій дорожный мастеръ имѣетъ для себя особенно обширную квартиру, часть которой слѣдовало бы предать въ пользу рабочихъ. Впрочемъ квартиры здѣсь обыкновенныхъ размѣровъ.

Въ *Алексиковѣ*.
Въ *Урютинѣ*.
Въ *Ярыжинской*.
Въ *Астаховѣ*.
Въ *Филоновѣ*.

Квартиры вообще удовлетво-
рительны.

Въ *Панфиловѣ*. Бани для служащихъ, устроенная въ землянкѣ изъ старыхъ шпалъ, оказалась въ ужасномъ состояніи,

совершенно гнилая и въ развалинахъ. Далѣе слѣдуетъ еще указать, что въ одной весьма маленькой комнатѣ помѣщены три семейства стрѣлочниковъ, состоящіа вмѣстѣ съ дѣтьми изъ 11 лицъ. Воздухъ въ этой комнатѣ былъ дѣйствительно сквернѣйшей. Остальныя квартиры удовлетворительны.

Въ *Кумылѣ* квартиры удовлетворительны.

Въ *Себряковѣ* тоже.

Въ *Арчевѣ* квартиры тѣсныѣ, чѣмъ на другихъ станціяхъ.

Относительно казармъ, слѣдуетъ замѣтить, что половина казармъ занята дорожнымъ мастеромъ, а другая половина однадцатью рабочими, однимъ сторожемъ съ женою и однимъ старшимъ рабочимъ; послѣдній помѣщается въ средней маленькой комнатѣ, въ которой только что можно было установить кровать и столикъ. Часть служащихъ расквартирована въ селѣ и получаетъ квартирные деньги. Величина квартирныхъ денегъ примѣрно слѣдующая:

Машинистъ — 5 руб. въ мѣсяцъ, 5 помощниковъ машиниста по 2 руб. 50 коп., 5 угольщиковъ — 3 руб. 50 коп., 2 стрѣлочника — 2 руб., кузнецъ — 2 руб., и т. д. Квартирные деньги, въ виду того, что цѣны на квартиры въ селѣ относительно высоки и что за сколько нибудь приличную квартиру приходится платить, какъ говорили, до 8 рублей, — очевидно определены въ слишкомъ низкомъ размѣрѣ; квартира въ 5 руб., которая была осмотрина подкомиссіею оказалась весьма плохонъ.

Въ *Липкахъ*.
Въ *Лопѣ*.
Въ *Иловатѣ*.

Квартиры удовлетворительны.

Въ *Качалинѣ*. На этой, какъ равно и на многихъ другихъ станціяхъ, слѣдуетъ указать на тотъ недостатокъ, что женатые и холостые проживаютъ въ одной комнатѣ, не смотря на то, что имѣется достаточно пространства для отдѣльнаго помѣщенія. Въ остальномъ и здѣсь квартиры удовлетворительны.

Въ *Котлубани* квартиры удовлетворительны.

Въ *Городищѣ* квартиры вообще очень просторны, а при всемъ томъ, напр. и здѣсь, хотя имѣется достаточно пространства для отдѣльнаго помѣщенія, одинъ женатый стрѣлочникъ и одинъ холостой проживаютъ вмѣстѣ въ одной комнатѣ.

Въ *Парицкой* квартира жандарма оказалась слишкомъ тѣсною. Далѣе заявлена была жалоба относительно дежурной для кондукторовъ; дѣйствительно она могла бы быть просторнѣе. Въ осмотрѣнной въ *Парицкой* казармѣ, помѣщеніе для рабочихъ (15 человѣкъ) оказалось достаточнымъ, какъ и вообще остальныхъ квартиръ въ *Парицкой* слѣдуетъ признать удовлетворительными. На остальныхъ небольшихъ станціяхъ: *Князья-Байгора*, *Стрѣлецкая*, *Ромарево*, *Раковка*, *Зеленовка* жилища помѣщенія не были специально осмотрены.

Гораздо менѣе удовлетворительными показались подкомисіи жилища помѣщенія на *волго-донской* желѣзной дорогѣ. Обѣ конечныя станціи *Волжская* (*Парицкой*) и *Донская* (*Калачь*) имѣютъ (въ дѣйствительности) вообще довольно обширныя квартиры, но и здѣсь встрѣчаются недостатки. На *Волжской* станціи напр. дровяклады помѣщены очень дурно: 2 семейства, одно бездѣтное, а другое съ 4 дѣтми, т. е. всего 8 человѣкъ, живутъ вмѣстѣ въ одной небольшой комнатѣ. На *Донской* станціи — самая станція обнаруживаетъ величайшіе недостатки: *Донская* станція вся разваливается, гнилая сверху до низу; въ конторѣ начальника станціи дождевая вода протекаетъ сквозъ потолокъ, дамская комната ободраная, съ деревянной скамьей, выкрашенной черною краской. На станціяхъ *Крутая* и *Криво-музическая* не замѣчено ничего особеннаго; напротивъ того на станціяхъ *Садовая* и *Карповская* обнаружены значительныя недостатки. На станціи *Садовой* напр. рабочіе по ремонту, въ числѣ 14 человѣкъ, съ женами и дѣтьми, помѣщены вмѣстѣ въ одной комнатѣ, которая до того тѣсна, что на ночь приходится занимать даже полъ, такъ что, по показанію людей, пройти ночью невозможно. На этой же станціи дурно помѣщены телеграфисты. На станціи *Карповской* особенно плохо помѣщены стрѣлочники.

Будки на линии находятся также въ плохомъ состояніи. Въ осмотрѣнной подкомисіей будкѣ № 2 напр., состоящей изъ совершенно тѣсной комнаты съ печью по срединѣ, проживаютъ одинъ женатый человѣкъ съ 2 дѣтьми и 2 холостыхъ, а иногда, по показанію рабочихъ, тамъ помѣщается еще болѣе людей. При ней неимѣется даже кладовой, такъ что люди эти принуждены помѣщать все свои пожитки въ одномъ тѣсномъ про странствѣ, и, въ самомъ дѣлѣ, не зная куда дѣваться. Кромѣ того въ нее протекаетъ дождь, нечъ нигуда негодится и проч.

Говоря о крайне неудовлетворительномъ состояніи жилищъ строений волго-донской вѣтви не слѣдуетъ однако забывать, что вѣтвь эта только что перешла въ завѣдываніе грязе-парицкойской дороги и была до крайности запущена прежнимъ управленіемъ.

В. Подвижной состав и движение.

15. Паровозы.

Всего ныне на грязе-царицынской дороге 104 паровоза, 10-ти разных типовъ, изъ коихъ 19 пассажирскихъ и 85 товарныхъ. Последніе шесть 8-ми колесные, завода Кеслера, только въ истекшемъ 1879 году поступили на линію; они отличаются силою тяги и поднимаютъ до 45 вагоновъ, между тѣмъ какъ другіе поднимаютъ только до 30-ти. Впрочемъ три старыхъ волго-донскихъ паровоза, на 5-ти осяхъ, передѣланные ныне поднимаютъ тоже 40 вагоновъ; къ передѣлкѣ другихъ трехъ имѣлось въ виду приступить.

Паровозы содержатся вообще въ довольно исправномъ видѣ: въ 1878 году въ ремонтъ ихъ было больше всего въ августѣ мѣсяцѣ 13%, а наименьшій ремонтъ было въ январѣ и февралѣ т. е. 6%—7%.

Число и сила тяги паровозовъ достаточны для удовлетворенія настоящему движению поѣздовъ; остальные техническія условія дороги дозволили бы легко увеличить число поѣздовъ на 30%, тогда, разумѣется, и количество паровозовъ должно бы было быть нѣсколько увеличено (см. движение).

Всѣ паровозы приспособлены двумя независимыми другъ отъ друга инжекторами для питанія котла; они имѣютъ обыкновенные винтообразные тормазы, но на паровозахъ завода Кеслера находится приборъ Лешателера для дачи контръ-пара; въ поѣздахъ, ведомыхъ такими паровозами, могутъ быть на 30% меньше тормазовъ.

Паровозы имѣютъ въ дымовыхъ трубахъ турбины или сѣтки, противъ вылетанія искръ; всѣ имѣютъ путеочистители, а пассажирскіе паровозы снабжены кромѣ того желѣзными короволовами американской системы.

При длинѣ пассажирскихъ паровозовъ грязе-царицынской дороги, приспособленіе къ нимъ короволововъ могло быть сдѣлано безъ всякаго вреда для паровоза, т. е. невызывая опасности перемѣщенія центра тяжести и вслѣдствіе того сильнѣйшей качки. Грязе-царицынская дорога единственная дорога, на которой всѣ пассажирскіе паровозы снабжены короволовами.

Паровозы топятся дровами и антрацитомъ; въ 1880 г. предполагается произвести опыты нефтянымъ отопленіемъ, посредствомъ прибора Ленца.

Въ тендерахъ 6-ти колесныхъ и пассажирскихъ паровозовъ помѣщаются 350 кубическихъ футовъ воды и 600 пудовъ антрацита или 1,2 кубическихъ сажень дровъ; въ тендерахъ же 8-ми колесныхъ паровозовъ, 400 кубическихъ футовъ воды и 700 пудовъ антрацита или 1,7 кубическихъ сажень дровъ.

За исключеніемъ нѣсколькихъ старыхъ паровозовъ волго-донской дороги, всѣ остальные имѣютъ упругіе буфера.

Котлы новыхъ паровозовъ и поступающихъ изъ большого ремонта испытываются тщательно гидравлическимъ прессомъ 50% выше maximum'a давления пара. Причемъ составляются акты за подписью инспектора.

Послѣ пробѣга каждыя 125,000 верстъ пассажирскаго паровоза и 96,000 верстъ товарнаго паровоза, они подвергаются тщательному осмотру, большею частію въ личномъ присутствіи начальника подвижнаго состава и тяги.

Шины надвѣваются на колеса въ горячемъ видѣ, причемъ minimum толшины допускается 38 мм.

Рапорты о состояніи паровозовъ поступаютъ ежедневно отъ начальника депо къ начальнику подвижнаго состава и тяги.

На волго-донской дорогѣ подвижной составъ въ прежнее время былъ ужасно запущенъ. На ней было всего 17 паровозовъ, изъ коихъ 10 Александровскаго завода, старой конструкции Вайнса, работающіе безъ разширенія пара, съ тонкою выложенною кирпичами и деревяннымъ буфернымъ брусомъ, вмѣсто переднихъ буферовъ, помѣщающіеся на 2-хъ тележкахъ, съ тендеромъ на деревянныхъ продольныхъ балкахъ, и на 4-хъ осяхъ, изъ коихъ каждая двѣ образуютъ одну тележку.

Они теперь значительно передѣлываются и изъ нихъ выходятъ сильные паровозы, берущіе до 45 вагоновъ.

16. Вагоны.

На изслѣдуемой дорогѣ находилось въ истекшемъ 1879 году всего 2,586 товарныхъ вагоновъ, которые отличаются довольно большимъ разнообразіемъ конструкции.

Изъ нихъ платформъ, полувагоновъ и рѣшетчатыхъ для скота и дровъ 1,127 штукъ.
Крытыхъ товарныхъ вагоновъ 1,459 „

Они построены на 13 разныхъ заводахъ, изъ коихъ восемь русскихъ и пять заграничныхъ.

По числу вагоновъ: внутренняго производства 1,476 шт. или 57% всего количества, а заграничнаго производства 1,110 или 43%.

По отдѣльнымъ заводамъ они распределяются какъ слѣдуетъ:

Изъ Коломенскаго завода	105 шт.
Отъ Бреме и Левестамъ—Москва	442 „
Изъ Борисоглебскихъ мастерскихъ	80 „
„ мастерскихъ Комисаровскаго училища	190 „
Отъ Голубева	60 „
„ Мальцева	190 „
„ Глостеръ Компаніи—Рига	209 „
Изъ Сормовскихъ заводовъ—Нижній-Новгородъ	200 „

Итого русскаго производства . . 1,476 шт.

Изъ Эльбинга въ Пруссіи	100 шт.
„ Бристоль	98 „
Отъ Еврара въ Бельгіи	200 „
Изъ Ланкастера	100 „
Отъ неизвѣстныхъ англійскихъ заводовъ (вагоны волго-донской вѣтви)	612 „

Итого заграничнаго производства . 1,110 шт.

Всего 2,586 шт.

Съ тормазными приспособленіями 921 вагонъ или 35% всего количества; это, по виду, очень благоприятное отношеніе тор-

мазныхъ вагоновъ къ нетормазнымъ, значительно пережѣняется, если вычесть изъ общаго состава старыя вагоны волго-донской дороги, между коими болѣе 77% изъ общаго количества съ тормазами. Изъ числа 1,984 вагоновъ собственно грязе-паричинской дороги, находится всего 447 тормазныхъ, и отношеніе ихъ къ общему количеству составляетъ только 23%.

Всѣ крытые вагоны такъ устроены, что, при средней тарѣ 400 пуд., поднимаютъ грузъ въ 600 пуд., а платформы и вообще весь открытый подвижной составъ, при средней тарѣ 315 пуд., грузъ въ 700 пудовъ.

Спеціальнымъ устройствомъ отличаются открытыя рѣшетчатые полувагоны въ два этажа, для возки керосина въ бочкахъ, и одинъ полувагонъ съ высокими бортами для возки живой рыбы съ возобновляемой въ дорогѣ водою. Остальной подвижной составъ не отличается отъ общепринятаго въ Россіи.

Сѣбные приборы вагоновъ грязе-паричинской дороги не представляютъ никакой особенности; они обыкновенныхъ размѣровъ и для поѣздовъ съ однимъ паровозомъ, въ составѣ 30—45 вагоновъ, достаточно прочны; для поѣздовъ же ведомыхъ двойною тягою, въ большемъ чѣмъ выше указанномъ составѣ, они не представляютъ достаточной безопасности противъ разрыва поѣзда.

Въ числѣ старыхъ платформъ волго-донской вѣтви, назначенныхъ для возки длиннаго лѣса, встрѣчаются платформы съ самими оригинальными сѣбными приборами, состоящими изъ 10-ти футовыхъ деревянныхъ брусьевъ, имѣющихъ около 3-хъ дюймовъ діаметра въ размѣрѣ и окованныхъ въ концахъ и вдоль всей длины полосовымъ желѣзомъ; нѣкоторые изъ нихъ состоятъ даже просто изъ желѣзнаго рельса. Съ обоихъ концовъ платформы эти брусья подвижны и могутъ помыщаться подъ ней въ кулакахъ. Брусь имѣетъ въ одномъ концѣ ушко, которое надвѣвается на кривъ другой платформы, а съ другого конца, посредствомъ пропускаемаго болта удерживается въ данномъ ему положеніи, т. е. вытянутымъ или подъ платформу. Какъ удобны бы ни были эти приборы для платформъ назначенныхъ подъ нагрузку длиннаго лѣса (на двѣ платформы) они для сѣбниковъ далеко не безопасны. Служба движенія не допускаетъ подобнаго платформъ въ пассажирскіе поѣзда, но въ товарныхъ онѣ ходятъ по всей грязе-паричинской дорогѣ до Грязей, какъ подкомиссія имѣла случай убѣдиться на станціи

Грязях, такое движение подкомиссия не может однако признать безопасным, вследствие легкости, с которою подобные приборы подвергаются излому.

Крытые товарные вагоны имеют все требуемые Министерством надписи; ремонт товарных вагонов производится довольно тщательно; во всех трех мастерских Царицына, Борисоглебска и Грязей за 1878 годь были в постоянном ремонте, по сведениям управления, от 3,50 до 7% всего количества вагонов; но этим данным нельзя придать большого значения, потому, что вагоны совершенно изъятые из обращения, т. е. разбитые, сгоревшие и т. п., не считаны в этой цифре ремонта и даже в точности неизвестно, сколько их именно. Из представленных подкомиссии 4-х ежедневных вагонных рапортов, (составляемых в которых начальника движения) за 1 июля, 1 августа, 1 сентября и 22 октября 1879 года, вѣрнаго заключения вывести нельзя; первые три составлены для подкомиссии и дают вѣрные результаты; последний же составленный без предварительной проверки начальника движения показывает разницу в 15 вагонов меньше против того числа, которое должно быть налицо. Кроме того, так как в рубрику „вагоны в ремонт“ внесены как вагоны с горющими бусками, так и вагоны находившиеся в серьезном ремонте, то судить с некоторою точностью о вѣрности показанного процентного отношения довольно трудно.

Из этих рапортов можно извлечь только тот странный факт, что собственно на грязе-царицынской дороге, вместо 1974 вагонов, долженствующих быть налицо, находится в движении не больше 1700 вагонов, и что около 150 — 200 вагонов главной линии постоянно ходят по волго-донской вѣтви, имѣющей своих 612 вагонов. В то короткое время, которое подкомиссия могла посвятить изслѣдованію этого предмета, довольно трудно было выяснить — какимъ образом, несмотря на то, что главная линия уступает столько вагонов своей вѣтви, общий процент вагонов линии в ремонт может быть такимъ незначительнымъ.

Если же 612 вагонов волго-донской вѣтви, находящиеся вѣсьма печальномъ состояніи, или хотя только половину их прибавить къ числу ремонтируемых вагонов, то процент ремонта долженъ оказаться значительно выше.

О пассажирскихъ вагонахъ грязе-царицынской дороги остается еще сказать слѣдующее:

Изъ всего числа вагоновъ на главной линии — пассажирскихъ 105 штукъ, не считая арестантскихъ и багажныхъ; на волго-донской вѣтви — 9 пассаж. вагоновъ; изъ первыхъ 105 — 68 III-го класса. Число это при незначительномъ пассажирскомъ движеніи можно признать совершенно достаточнымъ, по крайней мѣрѣ на первое время.

Вагоны главной линии — американской системы, частью съ боковымъ ходомъ, частью съ ходомъ по оси; вагоны волго-донской вѣтви — англійской системы, съ продольными ступенями снаружи. Сидѣнья въ вагонахъ достаточныхъ размѣровъ. Все двери снабжены внутренними замками и наружную щеколдою.

Спеціальныхъ спальныхъ вагоновъ нѣтъ, но вагоны I-го класса и частью вагоны II-го класса снабжены спальными приспособленіями.

Отопленіе вагоновъ производится посредствомъ обыкновенныхъ чугунныхъ печей, древеснымъ углемъ и дровами. Недавно стали устраивать отопленіе горячею водою по самой совершенной системѣ.

Вагоны освѣщаются стеариновыми свѣчами; газа еще не введено.

Въ вагонахъ американской системы ретирადы удобно устроены, въ вагонахъ же англійской системы ихъ вовсе нѣтъ.

Въ I-мъ и даже во II-мъ классѣ ѣдетъ такъ мало пассажировъ, что пробѣгъ двухъ вагоновъ перваго и втораго класса оказывается крайне малопроизводительнымъ. А между тѣмъ необходимость имѣть два такіе вагона въ каждомъ поѣздѣ, значительно увеличиваетъ мертвый грузъ и производить лишній расходъ на передвиженіе сего послѣдняго.

17. Движеніе.

Въ виду того, что товарное движеніе грязе-царицынской дороги значительно превышаетъ пассажирское, число товарныхъ поѣздовъ, назначенное по расписанію, гораздо больше пассажирскихъ. Пассажирскому движенію удовлетворяетъ одинъ почтовый поѣздъ ежедневно съ обоихъ концовъ линии, но и этотъ одинъ поѣздъ часто бываетъ едва занятъ; на урюпинской и

волго-донской вѣтвяхъ ходять ежедневно по одному товаро-пассажирскому поѣзду.

Подкомисія сначала бросилось въ глаза, что на урюинской вѣтви, вопреки всѣмъ правиламъ благоразумной экономіи и безопасности движенія, устроено савозное ночное движеніе; но на это оказалось вполнѣ основательная причина: поѣзда на главной линіи въ прямой зависимости отъ прибытія поѣздовъ другихъ дорогъ въ Грязяхъ и отъ отбѣзда таковыхъ изъ Грязей; такимъ образомъ время проѣзда поѣздовъ чрезъ станцію Алексиково определено и, чтобы не заставлять пассажировъ ожидать слишкомъ долго на станціи Алексиково, пришлось устраивать ночное движеніе.

Для удовлетворенія товарнаго движенія назначены расписаніемъ по 8 поѣздовъ съ каждаго конца главной линіи и, кромѣ того, на участкѣ Грязе-Бурнакъ по 3 поѣзда, а на участкѣ Грязе-Борисоглебскъ по 1 съ конечныхъ станцій. Но изъ означеннаго числа поѣздовъ не всѣ ежедневно въ движеніи, назначеніе поѣздовъ въ движеніе, кромѣ обязательныхъ, дѣлается по мѣрѣ надобности, циркулярноу депешей начальника движенія наканунѣ дня ихъ отправленія.

Главное направленіе грузовъ по грязе-царицынской ж. дор. идетъ изъ Царицына на Грязи, гдѣ грузы передаются или на орловско-грозскую дорогу, для дальнѣйшей отправки по дорогамъ I-й или III-й группы, или на козловско-воронежско-ростовскую, для отправки на дороги II-й группы.

Только часть грузовъ проходитъ по всему протяженію грязе-царицынской дороги, т. е. отъ Царицына до Грязей, это именно керосинъ, соль, рыба; хлѣбные же грузы идутъ преимущественно отъ Борисоглебска и отъ нѣсколькихъ другихъ станцій I-го отдѣленія, какъ напр., Бурнака, Токаревки, Мордово, Добринки и др. Несмотря на довольно помѣстительныя товарныя платформы, большую часть крытыя, а частью и открытыя, находящіяся на означенныхъ станціяхъ, онѣ осенью бывають завалены товарами такъ, что часть мѣшковъ и кудей складывается подъ открытымъ небомъ, на товарномъ дворѣ, въ ожиданіи очереди отправки.

Во время сильнаго подвоза товаровъ, на станціи привозится иногда въ день три раза болѣе товара, чѣмъ дорога въ состояніи отправить въ сутки, и вслѣдствіе сего, понятно, залежи растутъ и доходятъ до 14 дней и даже 3-хъ недѣль, когда

хорошо накатанныя стѣнныя подвозныя дороги съ одной стороны, и хорошія цѣны въ портахъ съ другой, благопріятствуютъ успѣшному подвозу хлѣбовъ на станціи и вывозу ихъ по дорогамъ къ портамъ.

Управленіе дорогомъ, отправляя въ такое время возможно большее число поѣздовъ, принуждено однако сообразоваться съ количествомъ вагоновъ, принимаемыхъ въ Грязяхъ на другія группы; въ противномъ случаѣ груженные на грязе-царицынской дорогѣ вагоны стояли бы непродолжительно на станціи Грязи, въ ожиданіи сдачи.

Прошлую осень, въ октябрѣ мѣсяцѣ, орловско-грозская дорога принимала отъ грязе-царицынской ежедневно на I-ю и III-ю группы до 150 вагоновъ, а козловско-воронежско-ростовская до 100 вагоновъ на II-ю группу. Но столь необыкновенно значительная сдача — 250 вагоновъ въ сутки, — была только дѣломъ случая, она находилась въ прямой зависимости отъ недостатка подвоза на станціи болѣе сѣверныхъ дорогъ.

Какъ только подвозныя пути къ станціямъ сѣверныхъ дорогъ начинаютъ поправляться и отправки мѣстныхъ грузовъ по орловско-витебской и орловско-грозской дорогамъ увеличиваются, орловско-витебская дорога сокращаетъ свой пріемъ отъ орловско-грозской на 50 вагоновъ, а орловско-грозская отъ царицынской на 25 вагоновъ, такъ что послѣдняя лишается возможности сдавать ежедневно болѣе 225 вагоновъ.

Между тѣмъ, чтобы вывести всѣ грузы, доставляемые ей во время сильнаго подвоза, безъ залежей, грязе-царицынская дорога должна бы была грузить и отправлять ежедневно около 300 вагоновъ, т. е. отъ 50 до 75 вагоновъ болѣе чѣмъ нынѣ.

Отправляя 11 поѣздовъ, назначенные по графику, т. е. 7 изъ Царицына, 3 изъ Борисоглебска и 1 изъ Бурнака, и считая среднимъ числомъ по 28 вагоновъ на каждый поѣздъ, она дѣйствительно могла бы сдавать ежедневно въ Грязяхъ $28 \times 11 = 308$ вагоновъ. Только для такого движенія ей пришлось бы нѣсколько увеличить свой подвижной составъ.

Разберемъ сперва въ круглыхъ цифрахъ, сколько приблизительно необходимо вагоновъ для исполненія надобнаго движенія. Для этого опредѣлимъ прежде всего сколько сутокъ нужно вагону для полного оборота на грязе-царицынской дорогѣ; число сутокъ естественно будетъ зависеть отъ того, съ какой станціи поѣздъ отправляется. Возьмемъ для упрощенія

только два случая, вѣроятно наиболѣе соответствующіе тому, что дѣйствительно происходитъ, а именно: поѣзда, идущіе изъ Царицына и проходящіе всю линію, т. е. 563 вер., и поѣзда идущіе изъ Борисоглѣбска или любой станицы I отдѣленія и проходящіе 195 или менѣе верстъ.

Вагонъ отправленный въ поѣздъ изъ Царицына въ Грязи потребуетъ на полный оборотъ въ Царицѣ, для начатія новаго рейса, семь сутокъ, а именно:

на загрузку	1	сутки, на пробѣгъ до Грязей
въ товарномъ поѣздѣ	2	"
на сдачу	1	"
" обратный пробѣгъ	2	"
" выгрузку	1	"

Итого 7 сутокъ.

Такимъ же образомъ вагонъ, идущій между Борисоглѣбскомъ и Грязями, потребуетъ на одинъ рейсъ съ оборотомъ 5 сутокъ, такъ какъ самый пробѣгъ онъ совершаетъ въ 1 сутки, а остальное время расходуется такое же, какъ и въ вышеприведенномъ расчетѣ.

Чтобы ежедневно довести до Грязей 308 вагоновъ нужны приблизительно 7 поѣздовъ изъ Царицына и, кромѣ того, 4 поѣзда изъ Борисоглѣбска или Бурнака; считая ихъ среднимъ числомъ по 28 вагоновъ составило бы $(7 \times 28 = 196) + (4 \times 28 = 112) = 308$ вагоновъ.

Чтобы быть въ состояніи отправлять 196 вагоновъ ежедневно, которые вернулись бы только на 8-мья сутки, нужно имѣть:

$196 \times 7 = 1372$ ваг., для отправки 112 ваг. изъ Борисоглѣбска $112 \times 5 = 560$ вагоновъ, всего 1932 вагона.

Прибавляя къ нимъ 6% на ремонтъ или 116 вагоновъ, получаемъ въ результатѣ, что, для исполненія упомянутыхъ 11 поѣздовъ нужно 2048 вагоновъ.

Въ доказательство достаточной вѣрности сего очень простаго и приближительнаго, но все таки на практикѣ примѣнимаго расчета, приложимъ его къ лѣтнему движенію, которое подкомиссія нашла осенью 1879 года при ея осмѣтрѣ грязе-царицынской линіи:

Въ то время сдавались ежедневно 250 вагоновъ, изъ коихъ

приблизительно 160 изъ Царицына и 90 изъ Борисоглѣбска и Бурнака.

Если положить 7 сутокъ на оборотъ 160 вагоновъ, то мы получимъ 1120 вагоновъ и 5 сут. на 90 вагоновъ . . . 450 ваг.

Итого 1570, а прибавляя 6% на ремонтъ 94

Всего . . . 1664 вагона,

которые были необходимы для исполненія вышеозначеннаго движенія. Подкомиссія нашла, что съ главной линіи переданы были и работали на волго-донской вѣтви около 200 вагоновъ; отсчитывая эти 200 и 100 платформъ на балластные работы изъ общаго количества вагоновъ, т. е. 1974, получимъ 1674 (1974 — 300), которые въ дѣйствительности и могли только работать въ то время; а по расчету подкомиссіи приходится 1664 вагона, цифра весьма близкая къ дѣйствительной.

Возьмемъ теперь къ вычисленному количеству вагоновъ, необходимому на грязе-царицынской дорогѣ, въ случаѣ ежедневной сдачи въ Грязяхъ около 300 вагоновъ, т. е. 2048 вагоновъ. Если сравнить ее съ числомъ наличнаго состава вагоновъ — 1974, то окажется, что потребовалось бы еще 74 вагона (а считая кромѣ того 100 платформъ для балластной работы, всего 174 ваг.) для того, чтобы регулярно поддерживать указанное движеніе, если притомъ главная вѣтвь не будетъ отдавать (безъ обмѣна) ни одного вагона на волго-донскую вѣтвь.

Мы совершенно не ввели въ нашъ расчетъ 612 вагоновъ волго-донской вѣтви, потому что они, до ихъ основательнаго ремонта или даже перестройки, не могутъ считаться безопаснымъ подвижнымъ составомъ.

Увеличивая число вагоновъ, придется увеличить и число паровозовъ.

Принимая, что нынѣ существующее число паровозовъ равно удовлетворяетъ потребностямъ движенія и что на отправленіе вонепредположенныхъ 74 вагоновъ, нужны $2\frac{1}{2}$, т. е. 3 поѣзда или по крайней мѣрѣ три паровоза, подкомиссія врядъ-ли ошибется утверждая, что грязе-царицынскому обществу придется приобрести еще 4 сильныхъ паровоза, — считая 3 для собственной тяги и 1 на ремонтъ, для исполненія того движенія, которое потребовалось бы при увеличеніи на 50 вагоновъ сдачи въ Грязяхъ.

При этом волжско-донские паровозы совершенно непригодны в расчет. — Передѣлка этихъ паровозовъ, находившихся въ самомъ отчаянномъ видѣ, даетъ, какъ выше указано, хорошіе сильные паровозы, но при невозможности опредѣлить впередъ какое развитіе приметъ движеніе на волжско-донской вѣтви, невозможно и вводить въ расчетъ ея паровозы, при обсужденіи движенія на главной линіи.

18. Депо и мастерскія.

Всѣ 104 паровоза дороги во время побѣдки подкомиссіи были распределены по депо какъ слѣдуетъ:

	Въ сентябрѣ.	Въ октябрѣ.
Въ Грязяхъ	18	21
„ Борисоглѣбскѣ	26	26
„ Филоновѣ	6	4
„ Арчедѣ	8	9
„ Царицынѣ	18	18
на волго-донской дорогѣ въ Волжской .	13	12
„ Донской	3	2
а въ ремонтѣ были	12	и 12

Кромѣ этихъ большихъ депо, отстоящихъ другъ отъ друга до 195 верстъ, какъ напр. Грязи отъ Борисоглѣбска, находится на линіи еще *промежуточныя* депо на 2 паровоза, на станціяхъ Мордово, Алексиково, Урмино, Себряково и Городище, они называются тоже „резервными“. Въ нихъ паровозъ ждетъ отъ одного побѣда до слѣдующаго, проходящаго въ томъ же направленіи.

Съ начала, послѣ открытія движенія по дорогѣ, служба паровозовъ была иначе распределена чѣмъ нынѣ, и вслѣдствіе сего существовали другіе депо, которые теперь находятся безъ употребленія. Подкомиссія нашла такіа упрощенныя депо на станціи Волконской на 2 паровоза, на станціи Бурнакъ на 9 паровозовъ и на станціи Иловѣ на 6 паровозовъ; на первой станціи депо нынѣ занято подъ складъ вагонныхъ приспособленій для военнаго времени; на послѣдней станціи часть депо,

именно мѣсто на 4 паровоза, отгорожено также для устройства склада разныхъ матеріаловъ; помѣщеніе же для остальныхъ 2 паровозовъ оставлено для резервовъ.

Всѣ депо, массивныя зданія изъ кирпичей, хорошо выстроены, содержатся чисто и хорошо; полы кирпичныя, изъ торцевой кладки, содержатся особенно хорошо.

На всѣхъ станціяхъ, гдѣ есть депо, находятся также водоемныя зданія и гидравлическія краны, помѣщенныя между путями и въ самыхъ зданіяхъ; только въ Алексиково краны, находившіеся въ депо, не дѣйствовали.

Депо отопливается антрацитовыми печами; это невысокіе, круглыя чугуныя печи, верхняя крышка конѣмъ вогнута и образуетъ чару, въ которой можно нагревать песокъ для паровозовъ.

Форма плана паровозныхъ зданій вслѣдствіе прямоугольная, только на волго-донской дорогѣ полукруглая.

Главныя паровозныя мастерскія находятся въ Борисоглѣбскѣ, но, кромѣ того, существуютъ еще мастерскія на станціяхъ: Грязи, Царицынѣ и Волжская. Тамъ же помѣщаются безъ исключенія и вагонныя мастерскія; такъ называемыя вагонныя сараи существуютъ, но они заняты подъ вагоны въ ремонтѣ.

Мастерскія въ Борисоглѣбскѣ устроены при постройкѣ II отдѣленія, но, несмотря на то, они узки; нѣсколько станковъ, какъ напримѣръ большія ножницы, станокъ для сгибанія рельсовъ, гидравлическій прессъ для снятія колесъ и другіе, помѣщаются на дворѣ, подъ открытымъ небомъ; прежде мастерскія помѣщались въ нынѣшнемъ депо, которое вслѣдствіе того имѣетъ высокую крышу и верхній свѣтъ черезъ крышу, что для депо не необходимо. Топеренное помѣщеніе мастерскихъ впрочемъ также свѣтло; всѣ девять стойлъ для паровозовъ соединены между собою тележкою, во избѣжаніе же лишннихъ расходовъ по постройкѣ зданія, тележка эта лежитъ внѣ стѣнъ зданія; это устройство очень благоудумно.

Служба подвижнаго состава и тѣмъ сама изготовляетъ у себя очень много запасныхъ частей и новыхъ аппаратовъ; въ борисоглѣбскихъ мастерскихъ есть литейная, въ которой отливаютъ даже паровыя цилиндры; катальный станокъ для разнокалибернаго фасоннаго желѣза и къ тому сварочная печь; 2 паровыхъ молотка; тамъ же штампуютъ многія желѣзныя издѣлія; вообще въ мастерскихъ работаютъ 77 разныхъ аппаратовъ и машинъ

и 83 станка токарных, сверлильных, долбилых, болторезных и других.

Подкомиссия имела случай сама убедиться в мягкости и волокнистости выдланного в этих мастерских железа.

В волжских мастерских 27 разных аппаратов и станков, а в царцынских таковых 44.

В борисоглебских мастерских работают около 600 рабочих; в волжских всего, со всеми сторожами, до 200; плата рабочим на станках производится поденно; рабочим же в литейной, катальной, при кипячительных трубах — заочно.

В борисоглебских мастерских, между прочими аппаратами, отличается станок для вывѣрки пальцев или кривошипов в паровозных колесах: этот аппарат, изобретения начальника тракции граде-царцынской жел. дор. англичанина Ө. В. Уркгардта, очень остроумно придуман, переносный и легко устанавливаемый. Тѣм же Уркгардтомъ применен на граде-царцынской дороге другой очень практичный аппарат для подачи топлива (антрацита) в известномъ количествѣ на тендера. Этот аппарат: динамометръ въ 50 пудовъ силы и устроенъ слѣдующимъ образомъ.

На мѣстѣ подачи антрацита изъ склада на паровозъ установленъ деревянный трепожный кранъ; между крюкомъ, въ концѣ цѣпи крана и желѣзною бадьей, помѣщается упомянутый динамометръ. Бадья, емкостью около 50 пудовъ, привѣшена къ желѣзной дугѣ, на оси ниже своего центра тяжести, такимъ образомъ что легко опрокидывается и опорожняется, когда она не задерживается въ дугѣ собачкою. Такихъ бадей нѣсколько, они могутъ быть наполнены заранее, до прибытія паровоза.

Нагрузка идетъ очень быстро; обыкновенно паровозъ грузитъ не болѣе 200 пудовъ или 4 такихъ бадей. Нагрузчики видя, что динамометръ показываетъ болѣе или менѣе вѣсу, немедленно прибавляютъ или убавляютъ антрацита, такъ что подаютъ на тендеръ бадью, ровно въ 50 пудовъ. Такие динамометры подкомиссія нашла уже въ употребленіи на станціяхъ Грязи, Борисоглебскъ, Филоново и Арчеда. Начальникъ тракціи предполагаетъ ввести ихъ еще на другихъ станціяхъ.

При Борисоглебскихъ мастерскихъ находится особый магазинъ освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ и, кромѣ того, магазинъ запасныхъ частей подвижнаго состава и инструмен-

товъ для мастерскихъ. Эти два магазина помѣщаются подъ крышею мастерскихъ; желательно было бы устроить отдѣльные магазины, а освободившееся мѣсто употребить подъ станки, или вообще на расширение мастерскихъ.

На станціи Борисоглебскъ водяные баки (ихъ 2) помѣщаются надъ мастерскими, а не въ отдѣльномъ зданіи.

В. Управление и службы.

19. Управление дорогами.

Управление грязе-царинишкою дорогами находится въ Борисоглебскѣ и пошляется въ станціонномъ зданіи.

Къ нему принадлежатъ 4 разныя службы: 1) служба ремонта пути и зданій; 2) служба подвижнаго состава и тяги; 3) служба движеній и 4) служба телеграфа.

Во главѣ каждой изъ этихъ службъ стоитъ начальникъ службы; во главѣ управления — самъ управляющій дорогами. Начальникъ службы ремонта пути и зданій, вмѣстѣ съ тѣмъ и за-мѣститель управляющаго.

Управляющій имѣетъ при себѣ, кромѣ своей канцеляріи, бухгалтеріи и магазиннаго (матеріальнаго) счетоводства (отдѣленія, находящагося въ каждомъ управленіи и образующія существенный его составъ) — еще статистическій отдѣлъ и контроль сборовъ. Всѣ сношенія сихъ отдѣловъ съ правленіемъ общества проходятъ чрезъ управляющаго.

Къ кругу дѣйствій управляющаго дорогами принадлежатъ, такимъ образомъ, кромѣ надзора за техническою частью, и вся административная часть по дорогамъ.

На немъ лежитъ обязанность наблюдать за точнымъ исполненіемъ распоряженій какъ правительства, такъ и правленія общества, онъ имѣетъ право опредѣлять и увольнять всѣхъ служащихъ за исключеніемъ начальниковъ службъ, которые назначаются правленіемъ общества, но онъ можетъ отстранять послѣднихъ на время отъ должности.

Начальникамъ службъ, съ другой стороны, предоставлено право опредѣлять и увольнять, собственною властію, подвѣдомственныхъ имъ служащихъ, получающихъ жалованья не выше

540 руб. въ годъ; о переменахъ въ составѣ другихъ служащихъ — они входятъ съ представленіемъ къ управляющему.

Управляющій рѣшаетъ всѣ вопросы, возникающіе по условіямъ тарифа или вообще по претензіямъ товароправителей до суммъ 1000 рублей, собственною властію; выше сей суммъ вопросы представляются на рѣшеніе съѣзду соответственной группы.

Управляющій дорогами представляетъ правленію общества полную отчетность о доходахъ и расходахъ управленія со всеми оправдательными документами.

Всѣ измѣненія тарифа онъ обязанъ также представлять на утвержденіе правленія. Наконецъ онъ представляетъ послѣднее еще для свѣдѣнія всѣ приказы, издаваемые имъ по линіи.

Каждый начальникъ службы является ответственнымъ распорядителемъ по вѣренной ему службѣ, въ предѣлахъ утвержденной правленіемъ общества инструкціи и данныхъ ему управляющимъ уполномочій.

Какъ инструкціи начальникамъ службъ, такъ и инструкціи другихъ служащихъ составляются на грязе-царинишкѣй дорогахъ управляющимъ и утверждаются правленіемъ общества. Подкомисія не можетъ не замѣтить, что подобный порядокъ противорѣчитъ министерскому постановленію, на основаніи котораго утвержденіе всѣхъ инструкцій предоставлено инспектору дороги, а не правленію *).

*) Всѣ инструкціи, касающіяся движенія какъ напр.: основныя правила движенія, правила рабочихъ поѣздовъ и ручныхъ вагоновъ, инструкція развозомъ движенія, службы телеграфа, начальникамъ станцій, начальникамъ участковъ ремонта пути и зданій, начальникамъ дистанцій, начальникамъ депо и мастерскихъ машинистамъ, ихъ помощникамъ и котеларямъ, составителямъ поѣздовъ, стрѣлочникамъ, смотрителямъ мастерскихъ, ремонтнымъ рабочимъ и сторожамъ, изданы 1872 года. Не смотря на то, что послѣ 1872 года Министерствомъ Путей Сообщенія изданы въ обязательному исполненію такіе капитальныя инструкціи, какъ наприм. Общія правила движенія на желѣзныхъ дорогахъ, открытыя для общественнаго пользованія, отъ 30 Мая 1874 года, и Общія правила охраненія содержанія и ремонта желѣзныхъ дорогъ, отъ 3 Іюня 1874 г., управленіе дорогами не нашло нужнымъ привести прежде изданныя инструкціи въ согласіе съ этими правилами и отпечатать ихъ вновь, и ограничилось перенечтатіемъ министерскихъ правилъ 1874 г. и распискою ихъ служащимъ. Вслѣдствіе того можно утверждать, что вышеуказанныхъ инструкцій въ дѣйствительности совсѣмъ не существуетъ, потому что изданныя на дорогахъ инструкціи, какъ несогласныя съ опубликованными Министерствомъ правилами, устарѣли и не могутъ уже имѣть никакой цѣны для служащихъ. Изданіе новыхъ инструкцій составляетъ потому весьма существенную потребность на грязе-царинишкѣй дорогахъ, удовлетвореніе которой не сдѣлано бы оглашать далѣе. Кромѣ того ни одна изъ инструкцій, даже изданныхъ послѣ 1874 года, какъ наприм.: инструкція для оберъ-кондукторовъ и кондукторовъ, изданіе

При управленіи установлена особая хозяйственная касса, фондъ которой опредѣленъ въ 100.000 рублей. Ежедневно управляющій представляетъ вѣдомость расходовъ изъ этого фонда съ оправдательными документами правленію общества, которое, по проверкѣ вѣдомости, опять пополняетъ этотъ фондъ.

Ежемесячно-же онъ представляетъ о всѣхъ эксплуатационныхъ расходахъ, которые въ правленіи повѣряются со смѣтными назначеніями. Въ предѣлахъ годового бюджета управляющій расходуетъ всѣ суммы своею властью, но при расходахъ непредвидѣнныхъ бюджетомъ или подлежащихъ отнесенію не на эксплуатационные расходы онъ представляетъ отдѣльные смѣты.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ каждаго года управляющій представляетъ бюджетъ расходовъ на слѣдующій годъ; по утвержденіи его общимъ собраніемъ акціонеровъ, онъ отсылается обратно въ управленіе и чрезъ инспектора на утверженіе въ Министерство Путей Сообщенія. Между управляющимъ изслѣдуемой дороги и правленіемъ общества разногласій при составленіи бюджетовъ никогда не бывало.

По установившейся практикѣ, при расходахъ на новые работы, на изслѣдуемой дорогѣ, управляющій вступаетъ всегда предварительно въ перешикъ съ правленіемъ общества, хотя бы работы эти и были предвидѣны смѣтомъ. Такимъ же образомъ разные крупные расходы, напр. на топливо или по заграничнымъ заказамъ рельсовъ, шинъ и колесъ и проч., производится самимъ правленіемъ, но по представленіямъ управляющаго.

1876 года.—Положеніе о сигналахъ, изданіе 1878 года, не имѣетъ одобрительной надписи инспектора отъ правительства, согласно циркуляру Техническо-Искусств. Комитета жѣлезныхъ дорогъ, изданному 7 октября 1877 года за № 9114. Положеніе о службахъ и довольствіяхъ также представляетъ значительные пробѣлы. Такъ, напримеръ, на дорогѣ нѣтъ положенія о счетоводствѣ и отчетности станцій о квартирномъ довольствіи, о довольствіи одеждою и т. н. Довольство одеждою въ смѣтѣ предусмотрено (одеждою снабжаются начальники станцій, оберъ и тормазные кондукторы и багажные артельщики; помощники начальниковъ станцій, хотя несутъ службу одинаковую, и часть даже более трудную, одеждою не подаютъ), но не опубликовано. Не мѣшало бы также печатать инструкцій въ большомъ числѣ экземпляровъ. Нынѣ служащимъ часто бываетъ трудно добить инструкцій,—обстоятельство, которое не можетъ не отозваться невыгодно, при исполненіи служащими возложенныхъ на нихъ обязанностей, такъ какъ оно затрудняетъ для нихъ возможность ознакомленія съ этими обязанностями.

Другіе матеріалы приобретаются мѣстнымъ управленіемъ на основаніи составленной, согласно годовому бюджету, смѣты заготовокъ. Составленіемъ этой смѣты занимается, подъ предѣлительствомъ управляющаго, такъ называемая „Покупная Комиссія“, которая подробнѣе описана въ отдѣлѣ „Управленіе матеріалами“.

Кромѣ того существуетъ еще другая подобная комиссія, „Квартирная“, состоящая также изъ начальниковъ отдѣльныхъ службъ; на обязанности ея лежитъ распределеніе общественныхъ квартиръ между служащими.

Обѣ эти комиссіи очень хорошо устроены на бумагѣ и казалось бы, что онѣ и на практикѣ могутъ приносить пользу. Но на дѣлѣ оказывается другое,—обѣ комиссіи почти не дѣйствуютъ. Всѣ начальники службъ т. е. члены этихъ комиссій до того заняты своими текущими дѣлами, что засѣданія комиссій удается устраивать крайне рѣдко. Вотъ почему значительная часть покупокъ дѣлается по прямому распоряженію управляющаго или чрезъ магазинное счетоводство „въ виду сѣйшней потребности“, или чрезъ начальниковъ дистанцій „въ виду близости ихъ къ пристанямъ“ и такъ далѣе; вопросы же о квартирахъ рѣшаются на практикѣ болѣе всего службою ремонта и начальниками станцій или соотвѣтственнымъ начальствомъ получающаго квартиру служащаго.

Въ концѣ концовъ выходитъ, что правила этихъ комиссій ни что иное, какъ прекрасная вывеска, за которою дѣйствуютъ извѣстныя лица такъ же самостоятельно, какъ и на другихъ дорогахъ, гдѣ таковыхъ комиссій нѣтъ и гдѣ рѣшеніе этихъ вопросовъ поручено одному лицу.

Подкомиссія не беретъ на себя судить о томъ, можетъ ли такой порядокъ подать поводъ къ какому-либо злоупотребленіямъ, но во всякомъ случаѣ онъ не представляетъ большой гарантіи противъ нихъ, и если значительныхъ злоупотребленій не происходитъ, то это слѣдуетъ приписать благонамѣренности высшихъ служащихъ, а никакъ не существующей системѣ заготовокъ.

Особыхъ договоровъ съ поступающими на службу лицами управленіе не заключаетъ; въ исполненіи инструкцій новопоступающіе должны расписываться; залоговъ отъ служащихъ не требуютъ.

Наградъ очередныхъ не существуетъ, случайныя—за особое

внимание къ службѣ, иногда выдаются. Общее собраніе однажды, кажется въ 1878 году, разрѣшило выдачу наградъ всѣмъ служащимъ, прослужившимъ три года обществу.

Мѣсячные отчеты представляются правленію къ 20-му слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца. Они состояются изъ сырыхъ отчетныхъ матеріаловъ всѣхъ службъ, такъ какъ вся отчетность дороги сосредоточивается въ управленіи, и службы никакихъ балансовъ не представляютъ. Въ конторахъ службъ ведется вообще только приходо-расходная книга денегъ и матеріаловъ и книга смѣтныхъ назначеній.

Всѣ наличныя кассовыя операціи производятся чрезъ посредство управленія, которому представляются всѣ платежныя листы на жалованье, табели рабочихъ, квитанціи, выданныя подрядчикамъ и подобныя документы.

Деньги хранятся на имя правленія общества въ мѣстной отдѣленіи государственнаго банка, куда ежедневно артельщики вносятъ всю выручку съ дороги, оставляя только въ кассѣ управленія, т. е. у кассоваго артельщика, сумму, потребную для платежей текущаго дня, и кромѣ того на непредвидѣнные расходы 1000 руб.

Бухгалтерія ведется по обыкновенной двойной, итальянской системѣ. Штрафамъ ведется отдѣльный счетъ, какъ это требуетъ Министерство Путей Сообщенія, до разрѣшенія вопроса о пенсіяхъ.

20. Управление матеріалами и магазинное счетоводство.

Управление матеріалами на грязе-паричинской желѣзной дорогѣ, въ противоположность устройствѣ, существующему на многихъ другихъ желѣзныхъ дорогахъ, находится подъ непосредственнымъ наблюденіемъ самого управляющаго дорогомъ; оно включаетъ комиссію покупокъ, магазинъ и магазинное счетоводство.

Комиссія покупокъ состоитъ подъ предѣлительствомъ управляющаго изъ пяти членовъ, т. е. изъ четырехъ начальниковъ службъ и помощника начальника ремонта; должность секретари комиссіи покупокъ исполняетъ начальникъ магазиннаго счетоводства.

О пріобрѣтеніи и пріемѣ матеріаловъ заботится комиссія покупокъ.

Наличнымъ имуществомъ заведуютъ смотрителя магазиновъ и складовъ и артель, назначающая для сего одного или нѣсколько артельщиковъ, смотря по размѣру магазина.

Отчетность ведетъ начальникъ магазиннаго счетоводства, онъ же сдаетъ ее въ бухгалтерію.

Главный магазинъ находится въ Борисоглѣбскѣ при управленіи. Въ этомъ магазинѣ централизуются всѣ бланки и канцелярскія принадлежности, а также и предметы обмундирования. При немъ и при отдѣленіяхъ магазина, учрежденныхъ для борисоглѣбскихъ, паричинскихъ и волжскихъ мастеровскихъ, находятся артельщики, отвѣтственные за сохранность матеріаловъ и правильное ихъ поступленіе и расходваніе; при складахъ, предназначенныхъ снабжать необходимыми матеріалами депо въ Грязяхъ, Чертковѣ, Филоновѣ и Бурнакѣ и при дистанционныхъ складахъ для ремонта пути, нѣются только раздатчики подъ надзоромъ мѣстныхъ агентовъ той службы, въ вѣдѣніи которой находится эти склады.

Къ 1-му ноября каждаго года начальникомъ магазиннаго счетоводства составляется общая смѣта заготовокъ на весь слѣдующій годъ, изъ смѣтъ всѣхъ службъ, причемъ принимается во вниманіе наличность запасовъ къ тому числу. Составленная такимъ образомъ смѣта заготовокъ утверждается комиссіею покупокъ и служитъ основаніемъ всѣхъ заказовъ для снабженія магазиновъ необходимыми предметами.

Комиссія покупокъ, обязанная собираться разъ въ недѣлю, рѣшаетъ способъ пріобрѣтенія матеріаловъ, т. е. контрактнымъ, хозяйственнымъ или другимъ способомъ; начальникъ магазиннаго счетоводства обязанъ исполнить рѣшеніе комиссіи, причемъ заказы изготовляются за подписью управляющаго.

Прибывающіе матеріалы свидѣтельствуются смотрителемъ магазина и агентомъ, назначеннымъ комиссіею покупокъ, о чемъ составляется актъ, который вмѣстѣ со счетомъ представляется въ магазинное счетоводство для составленія платежнаго документа; этотъ документъ, по утвержденіи управляющаго, передается въ кассу на уплату.

Магазины отсылаютъ каждый матеріалъ при накладныхъ. Такой же порядокъ соблюдается при отправкѣ исправленныхъ предметовъ.

Службам не дозволяется заготовлять какие-либо предметы, но бывают исключения; в таких случаях требуется, до уплаты счета, утверждение его управляющим, заготовленный же материал записывается в главный магазин, накладная которого высылается на место приемки материала.

Вся манипуляция приобретения материалов, разылка их по складам или местам потребления, отчетности их и т. д., очень подробно описаны в приложении к отбиту правления дороги на вопрос 15-й I-го отряда программ: «Взаимные отношения органов центрального и местного управления. Личный состав и его распределение. Счетоводство и ведение касс и контроль».

Это приложение носит название: «Положение об устройстве магазина и магазинного счетоводства».

Не касаясь здесь критически всех подробностей этого устройства, подкомиссия считает только долгом заметить, что как-бы хорошо ни было выработано упомянутое положение в теории — практическое его применение, повидимому, несколько отклоняется от предложенного порядка. Комиссия покупок собирается далеко не так часто, как это требуется положением; решения, по необходимости, принимаются нередко одним управляющим вместе с начальником магазинного счетоводства; к приему сдаваемых материалов не всегда посылаются агенты службы, для которой материалы преимущественно назначены, и прием совершается без всякой церемонии смотрителей магазина и артельщиков *).

Наконец, следует заметить, что в действительности отчетность и контроль расходов материалов и записов находятся в одних и тех же руках, т. е. в руках начальника магазинного счетоводства, обстоятельство, которое нельзя не признать некоторым недостатком магазинного устройства.

Вследствие всего вышесказанного, подкомиссия полагает себя вправе выразить мнение, что существующий на грязе-парицанской дороге порядок магазинной службы не представляет действительного и достаточного контроля над операцией покупки материалов.

*) Позволительно предположить, что ярлык в магазинах и складах не всегда бывают так чистые, бланк и аккуратно писанные, как это было во время работы подкомиссии.

21. Служба ремонта.

Во главе службы ремонта стоит начальник службы. Особого помощника он не имеет; один из начальников дистанций, именно начальник той дистанции, на которой находится контора начальника службы, служит вместе с тем ему и помощником. Всего на грязе-парицанской дороге 8-ми дистанций, причем вологодская ветвь образует особую дистанцию; наибольшее протяжение дистанций 113 верст; дистанция, которую заведует помощник начальника службы, заключается в себя одну только станцию Борисоглебск и имеет всего протяжения 3,50 верст.

Таким образом неудобство, проистекающее из того обстоятельства, что одна личность заведует двумя должностями, частью уничтожается тем, что должность начальника дистанции занимает его сравнительно меньше и дает ему возможность часть своего служебного времени посвящать делам начальника службы.

Остальные дистанции делятся на околотки, от 5—12 верст, находящиеся в ведении особого дорожного мастера.

Эти дорожные мастера имеют непосредственное наблюдение за исправным содержанием пути, мостов, путевых принадлежностей и мелких путевых зданий; за крупным ремонтом станционных зданий следят особые десятичники. Дорожный мастер производит ремонт пути, посредством напайки или дорожной артели, состоящей из 10-ти человек рабочих; работа, за которой следит десятичник, в редких случаях дается хозяйственным способом, а большею частью отдается подрядчику с платой за единичную стоимость работы.

Дорожных мастеров по линии всего 65 человек и сверх того еще 7 старших мастеров.

Для надзора за металлическими частями железных мостов, назначают кроме того на каждой дистанции так называемый *мостовой слесарь*.

Дорожный мастер имеет право, на местах, где число его артельных рабочих оказывается недостаточным для своевременного окончания работы, нанимать еще поденных; это особенно случается при сильных заносах. Вообще работы, не требующие безотлагательного производства, производятся с разрешения начальника дистанции; при сильных же

запасахъ и подобныхъ загражденіяхъ пути онъ приступаетъ немедленно къ устраненію ихъ, не ожидая разрѣшенія начальника дистанціи.

Новыя работы на линіи сдаются почти исключительно подрядчикамъ.

Уплата артельнымъ и поденнымъ рабочимъ производится по табелямъ, составленнымъ дорожными мастерами и проверяемымъ извѣдка на мѣстѣ начальниками дистанцій или старшими дорожными мастерами. Табеля за подписью начальника дистанціи отправляются въ контору начальника ремонта, гдѣ счетная сторона ихъ проверяется счетоводомъ, потомъ обозначается на какую статью сѣмъ расходовъ падаютъ расходы по всей табели или по частямъ ея и наконецъ табель утверждается подписью начальника службъ и передается въ кассу управленія.

Управляющій дорогомъ ассигнуетъ деньги, а кассовые артельщики, принадлежащіе къ общей на сей дорогѣ артели, развозятъ деньги по линіи для уплаты рабочимъ. Извѣдка посылаются изъ конторы начальника ремонта высшіе служащіе, для присутствованія и повѣрки выдачи денегъ на руки рабочимъ.

Рабочіе должны быть на работѣ: съ 1-го апрѣля по 15-е августа—съ 5 часовъ утра до 9 часовъ вечера, причѣмъ дается имъ по полчаса на завтракъ и полдникъ и 2 часа на обѣдъ; съ 10-го марта по 1-е апрѣля и съ 15-го августа по 1-е ноября—съ 6 часовъ утра до 7 часовъ вечера, причѣмъ полчаса завтракъ и полтора на обѣдъ; съ 1-го ноября по 1-е марта рабочіе должны работать съ 7 часовъ утра до 6 часовъ вечера, причѣмъ дается имъ полтора часа на обѣдъ.

Наложенные дорожными мастерами штрафы проверяются и утверждаются начальниками дистанцій.

Подрядчикамъ отдается работа на основаніи условій, проекты коихъ пишутся начальниками дистанцій, и утверждаются управляющимъ дорогомъ. Мелкія работы на сумму до 100 рублей производятся начальниками дистанцій, безъ разрѣшенія управляющаго дорогомъ.

Постоянный надзоръ за путемъ порученъ путевымъ сторожамъ; механическаго контроля для ихъ обходовъ не существуетъ; за исполненіемъ ими своихъ обязанностей слѣдитъ старшій дорожный мастеръ и начальникъ дистанціи. Участки ихъ имѣютъ среднее протяженіе 1,5 версты. Должности старшихъ сторожей на дорогѣ не существуютъ. Двойного комплекта

сторожей тоже нѣтъ. Сторожа обязаны обходить свой участокъ два раза днемъ и кроиъ того передъ каждымъ пассажирскимъ поѣздомъ.

Переѣзды охраняются особыми переѣздными сторожами или сторожиками; послѣдніе находятся на всѣхъ проселочныхъ дорогахъ; на почтовыхъ и трактовыхъ находятся сторожъ и сторожика, на городскихъ дорогахъ—по два сторожа; сторожихъ на дорогѣ—386, переѣздныхъ сторожей—24.

Контора начальника ремонта состоитъ изъ техника, старшаго счетовода, пяти конторщиковъ и одного чертежника.

Контора начальника дистанцій—изъ одного конторщика и кладовщика.

Отчетность службъ ремонта вообще дѣлается ежемѣсячно, но бывають отступленія; начальники дистанцій имѣютъ подотчетныя суммы, въ зависимости отъ значенія ихъ дистанцій, до 1,000 руб. и болѣе. Нуждался въ наступленіемъ новаго мѣсяца въ новыхъ суммахъ, они стараются денежную отчетность представить во время за каждый мѣсяць, отчетъ же о матеріалахъ, израсходованныхъ на работы, представляется и за два мѣсяца сразу.

Начальники дистанцій обязаны указывать въ своемъ отчетѣ на статью сѣмъ, на которую падаетъ всякій расходъ, но въ конторѣ начальника ремонта особаго счета каждой статьѣ сѣмъ не ведется; подлинныя 8 отчетовъ начальниковъ дистанцій передаются въ бухгалтерію управленія, гдѣ они впрочемъ тоже не вносятся особо на каждую статью сѣмъ, а расходы падающіе на одну статью слагаются на счетахъ или карандашемъ на черновой бумагѣ, и потомъ уже въ общей сложности заносится въ статью бюджета; ежемѣсячное сравненіе расходовъ со сѣмъ, при такой системѣ дѣлается невозможнымъ.

У начальниковъ дистанцій, счетъ особымъ постройкамъ или ремонту особымъ, хотя значительнѣйшихъ сооружений, вовсе не ведется, ни за текущій годъ, ни за нѣсколько лѣтъ, такъ что нельзя узнать изъ отчетности во сколько обошлась, напримѣръ, ремонтровка значительныхъ мостовъ, въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ или постоянный годовой ремонтъ большого пассажирскаго зданія на станціи Борисоглѣбскъ.

Ежемѣсячная матеріальная отчетность начальниковъ дистанцій состоитъ только въ представленіи вѣдомости расходовъ матеріаловъ, съ обозначеніемъ, на какую статью сѣмъ падаетъ расходъ, какъ

выше сказано; для указания *остатков* материалов на дистанционном складе представляется два раза в год особая ведомость, но таковая не содержит ни остатка к 1-му числу отчетного месяца или вообще к началу отчетного периода, ни прибыли, ни расхода за отчетное время, хотя форма правильно отпечатана; полной ведомости, содержащей сведения по всем графам означенной формы, периодически не составляется даже в главной конторке начальника ремонта; так как книга материалов не ведется *современно*, то вообще трудно сообразить, каковы образцы бухгалтерия контролирует показаний начальниками дистанций расход и остаток с действительными? Бухгалтерия ведет этот счет, разбивая все материалы по нескольким группам (разделение можно найти в балансах оборотного капитала, прилагаемых к годовым отчетам), причем она должна довольствоваться приложением ежемесячной новой прибыли по счетам и фактурам на новоприобретенные предметы, в общей сумме, и отчитыванием расхода тоже в общей сумме, чтобы сохранить в видимости весь оборотный капитал; контроль же над единичными предметами ускользает от не вполне этого контроля не оказывается также ни в конторке начальника ремонта, где следовало бы его вести, ни в магазинном счетоводстве.

В конторке начальника ремонта ведутся только одни канцелярские книги, как напр.: журналы для исходящей денежной и особо для простой корреспонденции, для входящей корреспонденции, паспортная книга, кассовая книга, книга безбилетных билетов, книга требований и т. д. Последние переписываются из требований начальников дистанций по исправлению их в конторку начальника ремонта; так как эти требования поступают неодновременно и не в определенные сроки, а в разное время, по мере необходимости на дистанции материалов, то они и не сводятся для передачи их в магазинное счетоводство и пользы от такого переписывания не видно.

Известные предметы, впрочем, отпускаются по положению, ежемесячно в определенном количестве без всякого требования.

Графические изображения свиньи рельсы и шпала не ведутся.

В конце еще нужно упомянуть, что для начальников дистанций и дорожных мастеров существуют премии за сохранение сумм, назначенных по смете на содержание постоянных ремонтных рабочих, на возобновление скрытых к

рельсам, по зимнему ремонту и ремонту инструментов. Это очень похвальное устройство достойно подражания на других дорогах.

22. Служба тяги.

Во главе сей службы стоит начальник подвижного состава и тяги, без помощника. В случае его болезни или временного отсутствия, должность его исправляет начальник борисоглебского депо, который в таких случаях решает важных вопросов, оставляя, по возможности, до возвращения начальника службы. Начальников отделений не имеется. Начальников депо всего семь; каждый имеет при себе контору, личный состав коей зависит от важности депо. В его распоряжении, по указанию начальника службы, находится известное количество паровозов, лиц паровозной прислуги и несколько мастеровых и рабочих; назначение паровозов и паровозной прислуги в поезда, дается на известное время, около 14 дней вперед, и расписание это доводится до сведения всех служащих, понятно, что на практике встречаются постоянно перемены. Границы перегонов паровозов определены вперед начальником службы.

Начальник депо представляет ежедневно сведения о работах паровозов и паровозной прислуги, табели рабочих и сведения о расходе материалов, в контору начальника службы, сам же у себя он ведет книгу расходов по статьям сметы, или даже точней, по особым титулам, которая дает ему возможность убедиться во всякий момент, во что ему обходится известная работа.

Книги эти устроены наглядно, и конторщики, как и сами начальники депо хорошо знакомы с ними и ведут их правильно. При каждом депо находится или отделение главного магазина или склада, так что кроме небольшой части запасных частей, в самом депо никакого отдельного магазина не имеется, ежедневная же пропорция материалов, берется на расход каждое утро.

Машинистов на дороге было в сентябрь месяц 85 человек и столько же помощников.

В каждом депо имеется старший мастер или ремонтёр; а в мастерских — ремонтёры каждого цеха: кузнечного, сто-

лярного, мѣднаго, токарнаго и т. п. Всѣхъ старшихъ мастеровъ на линіи—13 человекъ.

Смазчиковъ имѣется: станціонныхъ — 30, поѣздныхъ — 5, осмотровиковъ вагоновъ—18 человекъ. Товарные поѣзды смазываются станціонными смазчиками, пассажирскіе же сопровождаютъ своими собственными поѣздными.

На паровозахъ, отапливаемыхъ дровами, находятся обыкновенно — 3 человека: машинистъ, помощникъ его и кочегаръ; на другихъ, отапливаемыхъ антрацитомъ, только 2 человека, машинистъ и помощникъ.

Машинистъ остается на одномъ и томъ же паровозѣ и безъ крайней нужды ему не даютъ другаго паровоза.

Они работаютъ отъ 9—10 часовъ и отдыхаютъ отъ 12 до 24 часовъ.

Новые машинисты назначаются изъ лучшихъ слесарей и всегда должны сперва прослужить нѣкоторое время помощниками машинистовъ.

Водокачки находятся въ непосредственномъ заведѣваніи начальниковъ депо; на каждой водокачкѣ находятся машинистъ и кочегаръ, а иногда и сторожъ при бакѣ.

Для паровозной прислуги существуетъ система премій за сбереженіе топлива и смазки и за наибольшій пробѣгъ паровоза безъ ремонта.

Положеніе о преміяхъ въ теченіи 8 лѣтъ подверглось, кажется три раза измѣненіямъ.

Нынѣ подкомиссія убѣдилась, что для машинистовъ, жгущихъ антрацитъ, положеніе о топливѣ достаточно, и они зарабатываютъ среднимъ числомъ известную премію, зависящую отъ ихъ ловкости; для машинистовъ же, работающихъ на дровахъ, положеніе о топливѣ недостаточно и они не только не зарабатываютъ премію, но частію переплачиваютъ даже за перегожъ.

Принимая въ соображеніе, что система премій не должна служить доходною статьею управленія, слѣдуетъ заключить изъ этого, что съ одной стороны положеніе о дровахъ *слишкомъ ограничено*, а съ другой стороны, что кладка дровъ въ штабелѣ дѣлается неудовлетворительно и машинисты получаютъ вълѣдствіе того неполную мѣру.

Премія за наибольшій пробѣгъ паровозовъ безъ ремонта дала хорошій результатъ, какъ и слѣдовало ожидать.

Статистика всѣхъ работъ подвижнаго состава ведется

тщательно; только свѣдѣніями о количествѣ воды на станціяхъ меньшаго значенія, нѣсколько пренебрегается,—а между тѣмъ, въ виду ожидаемаго увеличивающагося движенія, на это слѣдовало бы обратить болѣе вниманія.

Вообще служба подвижнаго состава и тяги производить то впечатлѣніе, что она ведется благообразно и съ хорошимъ успѣхомъ при малыхъ предоставленныхъ ей средствахъ. Желательно только чтобы этой службѣ были предоставлены, необходимыя ей большія матеріальныя средства, какъ для ремонта подвижнаго состава, такъ и для расширенія мастерскихъ, что составляетъ крайнюю необходимость.

23. Служба движенія.

Службою движенія на грязе-паричинской дорогѣ заведуетъ начальникъ движенія, а на волго-донской вѣтви особый контролеръ движенія, получающій впрочемъ свои указанія отъ перваго.

Начальнику движенія непосредственно подвѣдомственны начальники станцій. Штатъ служащихъ на станціяхъ очень различенъ, въ зависимости отъ значенія станціи: на всѣхъ станціяхъ находятся 1 начальникъ станціи и 1 помощникъ его, иногда и билетный кассиръ; вѣсовщикъ и грузовики, изъ находящейся на сей дорогѣ артели. Станціонные смазчики, всегда слесари, находятся въ вѣдѣніи службы тракціи; они осматриваютъ только товарные поѣзды; а на пассажирскихъ ѣдутъ состоящіе при нихъ особые смазчики.

Движеніе поѣздовъ производится по точному росписанію. Для охраненія безопасности ведутся на станціяхъ книги предупрежденій машинистовъ о ремонтныхъ работахъ на пути, — какъ это требуется Министерскимъ постановленіемъ № 51 отъ 30 мая 1874 года, но книги эти были разосланы только въ августѣ мѣсяцѣ 1879 года, а прежде не велись. Нѣкоторые начальники станцій были еще совершенно незнакомы съ этими книжками; на одной станціи первая записъ была сдѣлана только 25 августа 1879 года.

Другихъ книгъ извѣщеній машинистовъ о слѣдованіи поѣзда за поѣздомъ или о пережвѣхѣ скрещеній вовсе не ведется на станціяхъ.

24. Стрѣлочники.

Стрѣлки раздѣлены на посты отъ 3 до 10; разстояніе отъ средней стрѣлки въ посту до послѣдней крайней достигаетъ иногда 40, 60 саж., какъ это существуетъ на Царицынской станціи *)

Содержаніе стрѣлокъ на грязе-царицынской дорогѣ возложено на постоянныхъ стрѣлочниковъ: старшихъ и младшихъ. Старшіе стрѣлочники имѣются на главныхъ и на нѣкоторыхъ малыхъ станціяхъ: Логъ, Поворино, Раковка, Себряково, для надзора за младшими; на большихъ станціяхъ имъ иногда поручается завыдѣваніе нѣсколькими стрѣлками; на малыхъ же они отъ своей прямой обязанности не отвлекаются. На нѣкоторыхъ станціяхъ какъ старшіе такъ младшіе стрѣлочники получаютъ одинаковое содержаніе.

Дежурство стрѣлочниковъ на дорогѣ распределено весьма различно, на нѣкоторыхъ станціяхъ 8 на другихъ 12, на третьихъ 24 часовое; дежурство продолжается двое сутокъ подрядъ, а третьи свободны; наконецъ существуютъ безсѣмные стрѣлочники, пользующіеся для отдохновенія только тѣмъ временемъ, которое остается между проходами поѣздовъ; въ этомъ убѣдилась подкомиссія на нижеслѣдующихъ станціяхъ.

Въ Раковкѣ, до прѣзда подкомиссіи, было два стрѣлочника и одинъ старшій; дежурили же только двое, по одному на двухъ противоположныхъ входныхъ стрѣлкахъ безсѣмно. За двѣ недѣли до прѣзда подкомиссіи прибавили четвертаго и назначили 8 часовое дежурство между всѣми четверыми не исключая и старшаго. Тоже самое оказалось и на станціяхъ: Себряково, Логъ, Поворино. На станціи Филоново постоянно было только 4 стрѣлочника, изъ нихъ два дежурили безъ очереди на двухъ противоположныхъ входныхъ стрѣлкахъ, а два на двухъ среднихъ поспѣшно по сугочью; одинъ изъ послѣднихъ считается старшимъ; и на этой станціи такъ же, какъ и на вышеупомянутыхъ, двѣ недѣли до прѣзда подкомиссіи прибавили еще

двухъ и назначили между всѣми 8 часовое дежурство. Въ Борисоглѣбскѣ, во время перваго прѣзда подкомиссіи 28 сентября, было выяснено, что стрѣлочники дежурятъ по 24 часа, а при второмъ прѣздѣ 28 октября, они показали что дежурятъ по 8 часовъ и объяснили, что восьмичасовое дежурство введено только недѣли двѣ тому назадъ; тоже самое повторилось и на станціи Царицынь. На станціи Бурнакъ дежурство двадцати-четырёхъ-часовое осталось неизмѣненнымъ. Въ Панфиловѣ находится всего три стрѣлочника, изъ коихъ два дежурятъ на двухъ входныхъ стрѣлкахъ, а одинъ отдыхаетъ; при этомъ дежурство распределяется такъ, что каждый дежуритъ безсѣмно двое сутокъ, а третьи имѣютъ свободные. Въ будніе же у стрѣлочника было вывѣшено росписаніе дежурства за подписью начальника станціи, въ которомъ таковое расчитано было на 8 часовъ. Станція Алексиково имѣетъ четырехъ стрѣлочниковъ, которые дежурятъ на двѣ сѣмьи по 24 часа, такое же дежурство и на станціи Иловля.

Квартирное довольствіе стрѣлочниковъ вообще незавидное и вълѣдствіе тѣсноты на станціяхъ, большая часть изъ нихъ вынуждены держать свои семейства въ деревняхъ, находящихся отъ станцій въ разстояніи отъ 3-хъ до 7-ми верстъ. 8-часовымъ дежурствомъ стрѣлочники вообще недовольны. Такъ какъ восьмичасоваго промежутка недостаточно не только для того чтобы справить какое либо домашнее дѣло, но даже для того чтобы сходить домой къ семьѣ отдохнуть. Вотъ почему стрѣлочники предпочитаютъ 24-часовое дежурство. Просьба о назначеніи такового была заявлена стрѣлочниками на станціи Царицынь, гдѣ всѣхъ стрѣлочниковъ 22, изъ коихъ только 4 имѣютъ общественныя квартиры, остальные живутъ на частныхъ, отстоящихъ отъ станціи отъ 2 до 3-хъ верстъ, и получаютъ отъ желѣзной дороги по 2 р. въ мѣсяцъ на квартиру. Одежды отъ общества стрѣлочники не получаютъ. При, почти, безсѣмныхъ дежурствахъ, имъ не выдается на зиму, ни полушубковъ, ни валенокъ. Выдача таковыхъ, по примѣру другихъ дорогъ, въ виду умѣренности получаемого ими жалованья, 12 руб. въ мѣсяцъ, и весьма плохихъ на иныхъ станціяхъ стрѣлочныхъ будокъ, была бы крайне желательна. На станціи Грязи, стрѣлочники вовсе не имѣютъ квартиръ и со стороны Царицыни живутъ въ будкѣ, находящейся при стрѣлкѣ, въ числѣ 4-хъ; а такъ какъ въ ней помѣститься могутъ

*) На посту около паровознаго депо къ сторонѣ станціи, гдѣ подъ вѣдѣніемъ одного стрѣлочника находятся 11 стрѣлокъ и въ такомъ разстояніи какъ сказано выше.

только двое, то приходится сменяться: пока двое дежурят, двое спят на одной нарах, не раздвигая; раздвигать же невозможно, потому что не куда положить одежды. Все стрѣлочники находятся въ вѣдѣніи службы движенія кромя двухъ на станціи Волжской, кои состоятъ подъ начальствомъ службы ремонта пути и зданій.

Вслѣдствіе всѣхъ вышеказанныхъ неблагоприятныхъ условий, коими обставлена служба стрѣлочниковъ, таковые на грязе-парицкой дорогѣ весьма часто мѣняются, что вылилось на многихъ станціяхъ. Въ Кумылѣ напр.: старшій стрѣлочникъ на службѣ всего только 6-й мѣсяцъ, а младшіе не многимъ болѣе, на станціи Поворино одинъ на службѣ всего 2 мѣсяца, другой 2 недѣли; при этомъ многие взяты изъ крестьянъ, всѣ почти не грамотны, даже и старшіе.

Росписаніями поѣздовъ и дежурства и инструкціями, многие стрѣлочники не снабжены; такъ на станціяхъ Филоново и Панфилово у стрѣлочниковъ не оказалось инструкцій; нельзя однако пройти молчаніемъ, что между ними попадаются, весьма хорошо знающіе свое дѣло, какъ напримѣръ на станціяхъ: Карповка, Логъ, Парицкій и Бурнакъ.

На нѣкоторыхъ станціяхъ подкомиссіею было замѣчено, что стрѣлочники не снабжены необходимыми вещами и инструментами, не смотря на то, что § 7 инструкціи для стрѣлочниковъ весьма подробно перечисляетъ ихъ, со включеніемъ даже такихъ предметовъ, какъ напр. лѣстницы, которыя совершенно излишни, и стрѣлочникамъ никогда не выдаются.

Все вышеизложенное доказываетъ, что служба стрѣлочниковъ на дорогѣ организована не вполне согласно со смысломъ правилъ, указанныхъ въ циркулярѣ Техническаго Инспекторскаго Комитета желѣзныхъ дорогъ №№ 1719 и 2532, отъ 31-го октября 1870 г. и 31-го іюня 1872 года.

25. Кондукторы и составители.

Кондукторы на грязе-парицкой дорогѣ находятся въ распоряженіи начальника кондукторскихъ бригадъ, а послѣдній находится подъ наблюденіемъ начальника движенія. Всего считается на линіи 51 оберъ-кондукторъ и 102 кондуктора; кондукторы эти распределены на бригады—пассажирскія и товар-

ныя; въ пассажирской бригадѣ считается 1 оберъ-кондукторъ и 2 тормазныхъ, въ товарныхъ—1 оберъ-кондукторъ и 1 тормазный.

Въ такомъ составѣ бригады подкомиссія имѣла сама случай убѣдиться при проѣздѣ на нижеслѣдующихъ станціяхъ: въ Иловѣ 25-го октября въ п. № 22, въ Алексиково въ п. № 29, въ Панфиловѣ въ п. № 21 и въ Филоновѣ въ п. № 23. Въ добавленіе къ этимъ двумъ кондукторамъ, во всѣхъ сказанныхъ поѣздахъ находилось по 1-му артельщику, имѣющему у себя документы, сопровождающіе грузы. На обязанности послѣднего лежала пріемка, выгрузка и сохранность товара, а также и обязанность тормазнаго кондуктора, но сказанный артельщикъ не имѣлъ при себѣ ни присвоенныхъ кондуктору сигналовъ, ни положенія о нихъ, ни инструкцій.

Пассажирскія бригады сменяются между собою поочередно въ Борисоглѣбскѣ и Парицкѣ, на основаніи росписанія, указывающаго время службы и отдыха. Въ дорогѣ кондукторы находятся между Грязями и Борисоглѣбскомъ до 13 часовъ, между Борисоглѣбскомъ и Парицкимъ до 12 часовъ. Для товарныхъ бригадъ такого росписанія не существуетъ, такъ что имъ неизвѣстно, сколько времени они должны по положенію быть на службѣ и какиимъ временемъ они могутъ пользоваться для отдыха; по той же причинѣ имъ неизвѣстно впередъ съ какими поѣздами они должны отправляться и возвращаться. По опросѣ ихъ подкомиссіею, товарные кондукторы показали, что сменяются въ Грязяхъ, Борисоглѣбскѣ, Арчедѣ и Парицкѣ. Между Грязями и Борисоглѣбскомъ находятся въ дорогѣ до 15 часовъ, между Борисоглѣбскомъ и Арчедею до 16 часовъ и между Арчедею и Парицкимъ до 10 часовъ. Зимой, по прибытіи, напримѣръ, поѣздовъ изъ Парицка въ Арчеде, они чрезъ часъ или два принимаютъ обратный поѣздъ; въ Парицкѣ получаютъ отдыхъ отъ 5 до 6 часовъ и затѣмъ снова дѣлаютъ такой же рейсъ и т. д., такъ что изъ 26 часовъ имѣютъ отдыха только 8, изъ нихъ приходится часъ или два на остановку въ Арчедѣ, которую въ сущности считать отдыхомъ невозможно, такъ какъ это время истрачивается на пріемку обратнаго поѣзда. Лѣтомъ, вслѣдствіе меньшаго числа поѣздовъ, служба легче. Помѣщеній въ товарныхъ поѣздахъ для кондукторовъ не только теплыхъ но и закрытыхъ холодныхъ нѣмѣется, такъ что зимой и во время мятелей и заносовъ ихъ

положение должно быть невыносимо. При этом, чему сама подкомиссия была свидетельницей, тормазные вагоны ставятся въ поѣздъ иногда какъ пошало, зачастую площадкой впередъ, такъ что вѣтеръ и снѣгъ должны бить кондуктору прямо въ лицо, подобная постановка была замѣчена на ст. Поворино, гдѣ задній тормазной вагонъ въ п. № 24 имѣлъ площадку впередъ; на ст. Илова 25-го октября въ п. № 22 впередъ поѣзда вовсе не было тормазнаго вагона, тоже самое встрѣтилось на станціи Панфилово въ п. № 21.

Согласно § 37 правилъ движенія по желѣзнымъ дорогамъ, утвержденныхъ Министромъ путей сообщенія 30-го мая 1874 г., слѣдуетъ имѣть при укладкахъ до 0,005 по одному тормазу на каждыя 10 паръ осей, а при большихъ укладахъ пропорціонально увеличивается и число тормазныхъ вагоновъ. А согласно § 17 тѣхъ же правилъ слѣдуетъ, чтобы, кромѣ оберъ-кондуктора и старшаго кондуктора, въ поѣздѣ было еще столько кондукторовъ сколько ихъ нужно для дѣйствія тѣмъ числомъ тормазовъ, кои указаны въ § 37.

Принимая во вниманіе этотъ расчетъ оказывается, что въ п. № 21 при проѣздѣ подкомиссія чрезъ ст. Панфилово было 28 вагоновъ; въ п. № 23 на ст. Филоново 37 вагоновъ; въ п. № 22 на ст. Илова 25 вагоновъ; въ п. № 12 на ст. Алексиково 25 вагоновъ; слѣдовательно въ первомъ 56, во второмъ 74, а въ третьемъ и четвертомъ по 50 осей и на всѣхъ было по одному оберъ-кондуктору, тормазному и одному артельщику.

Въ доказательство недостаточности кондукторскихъ бригадъ можетъ быть приведенъ еще слѣдующій случай, происшедшій также въ присутствіи подкомиссій. На ст. Алексиково приблѣ, по расписанію п. № 29, два паровоза, одинъ пассажирскій, другой товарный. До Алексикова ихъ сопровождала бригада кондукторовъ, состоящая изъ одного оберъ-кондуктора и одного тормазнаго; эта бригада приняла изъ Алексикова обратный п. № 12, паровозы же пошли по расписанію того же п. № 29, но уже *безъ сопровожденія бригады кондукторовъ и безъ агента отъ службы движенія, единственно подъ управленіемъ машиниста.* Хотя § 51 инструкции машинистамъ гразе-царицынской желѣзной дороги и обязываетъ ихъ сопровождать паровозъ идущій резервомъ исполняя должность оберъ-кондуктора, но такъ какъ всякій отдѣльно идущій паровозъ изображаетъ изъ

себя поѣздъ и согласно § 51 правилъ движенія утвержденныхъ Министромъ путей сообщенія долженъ сопровождаться обязательно агентомъ отъ службы движенія, то § 51 инструкции машинистамъ здѣсь не можетъ имѣть мѣста.

Оберъ-кондукторъ товарнаго поѣзда получаетъ 30, а кондукторъ 20 руб., безъ квартирныхъ, сучочныхъ и разъѣздныхъ. Сомнительно, чтобы при такихъ условіяхъ и при столь усиленной службѣ управленіе могло рассчитывать на хороший и добросовѣстный личный составъ кондукторовъ.

Составители поѣздовъ.

На болѣе значительныхъ станціяхъ гразе-царицынской дороги для маневровъ имѣются составители поѣздовъ и ихъ помощники. На ст. Царицынѣ почти ежедневно работаютъ на маневрахъ 3 паровоза, одинъ день и ночь на пристани, другой день и ночь на самой станціи и третій только днемъ, въ продолженіи 12 часовъ, на товарныхъ путяхъ. При каждомъ паровозѣ находится одинъ составитель и одинъ его помощникъ; жалованья получаютъ отъ 15 до 35 руб. На первыхъ двухъ работаютъ 8 человекъ съ дежурствомъ по сучочному, снѣжаясь въ 9 часовъ утра, а на послѣднемъ только двое и безсмынно. Квартирою пользуются только 8 человекъ, остальные 2 не имѣютъ. Распределение дежурства считаютъ удобнымъ и имъ довольны.

На станціи Борисоглѣбскъ составитель поѣздовъ только одинъ, безсмынный, обязанный быть готовымъ къ работѣ и днемъ и ночью. Въ случаѣ большой усталости онъ замѣняется старшимъ стрѣлочникомъ, но не по положенію, а по добровольному соглашенію, вслѣдствіе личной просьбы составителя.

Особыхъ помѣщеній для дежурныхъ составителей на станціяхъ не имѣется, — зимой отогреваются въ стрѣлочныхъ будкахъ.

По поводу составленія поѣздовъ подкомиссія считаетъ нужнымъ замѣтить, что на гразе-царицынской дорогѣ люди, перегоняющие вагоны, становятся впередъ вагона при ручныхъ маневрахъ. На это обстоятельство, повидимому, со стороны службы движенія не обращено достаточнаго вниманія, по крайней мѣрѣ подкомиссія не приходилось видѣть ни объявленій, ни приказаній воспреещающихъ рабочимъ становиться впередъ вагона. Между тѣмъ подобный способъ ручныхъ маневровъ представ-

ляет несомненно большую опасность, ибо если человек, идущий впереди вагона, споткнется или поскользнется, то он непременно должен быть задавлен вагоном.

26. Санитарная часть.

Медицинская служба на грязе-царицынской железной дороге состоит из старшего и трех участковых врачей, 11-ти фельдшеров и акушерки.

Старший врач имеет надзор за всею врачебною службою по всей линии.

Участковые врачи имеют надзор каждый в своем участке. Средним числом приходится на каждого врача около 200 верст и, кроме того, старший врач заведует участком около 100 верст. На каждого врача приходится около 2500 амбулаторных совещаний в год; статистики посещения на дому не имеют. Участковые врачи обязаны подавать служащим *) врачебную помощь пока они состоят на службе общества и объезжать раз в неделю с товарным поездом свой участок для подачи медицинской помощи. В случаях, требующих немедленной подачи врачебной помощи, назначается, с разрешения управляющего дорогом, экстренный поезд для врача.

В каждом врачебном участке несколько фельдшеров, которые периодически объезжают линию 2 раза в месяц и следят за состоянием здоровья служащих по линии. Фельдшерские пункты:

Грязи	1
Бурнак	1
Борисоглебск	2
Алексиково	1
Филоново	1

*) Все служащие общества жел. дор. и их семейства, т. е. жены, дети и родственники, имеют право на бесплатные врачебные советы в квартирах врачей и консультационных кабинетов, причем они обязаны представить установленный билет от ближайшего начальника; если же больной не может лично явиться за советом к врачу, то он представляет установленный на таковой случай особый билет и врач посещает его на дому.

Арчеда	1
Иловля	1
Царицын	2
Калачь	1
Всего	11

Относительно станции Арчеда надо указать на недостатки, заключающийся в том, что фельдшер не помещается на самой станции, но расквартирован в селѣ, довольно отдаленном от станции. (Фельдшер в Арчедѣ получает квартирные деньги, 10 руб. в месяц). В других пунктах фельдшера помещаются на самой станции. Фельдшера, в своих пунктах, обязаны являться к приходу пассажирского и воинского поездов.

Одной только акушерки для всей линии повидимому недостаточно, и поэтому увеличение числа акушерок желательно.

На грязе-царицынской дороге имеются три больницы с тридцатью пятью постоянными кроватями. В случае большого наплыва больных имеется еще больница барачной системы, вполне оборудованная, на 15 кроватей. Больницы построены в пунктах многолюдных мастерских общества, а именно: в Борисоглебскѣ (на 195 верст от Грязей); в Царицынѣ (на 361 верст от Борисоглебска); в Волжской (волго-донской вѣтви).

Больницы удовлетворяют требованиям науки.

Приемные покои имеются при фельдшерских пунктах. Надо замѣтить, что некоторые из них оказались не совсем устроенными. В Алексиковѣ, в Филоновѣ, в Иловѣ существует комната для больных, но не устроенная для их принятия.

Аптеки также имеются при фельдшерских пунктах, пополняемые из главного склада при Борисоглебской больнице. Станции и пассажирские поезда не снабжаются ящиками первой помощи и лекарствами.

Носилок имеется достаточное количество и удобной конструкции; ими снабжены все станции, мастерские и депо.

Перевязочного материала имеется на фельдшерских пунктах достаточное количество.

Что касается наконец до санитарной статистики, то свѣдѣнія собираются о всѣхъ несчастныхъ случаяхъ; кромѣ того ежемѣсячно собираются статистическія свѣдѣнія о всѣхъ заболѣвшихъ, причемъ, главнымъ образомъ, имѣются въ виду цифры заболѣваний заразительными болѣзнями и механическія поврежденія.

Г. Эксплоатація дороги по отношенію къ грузо-отправителямъ и торговлѣ.

27. Т а р и ф ъ.

На гризе-царицынской дорогѣ, подобно тому какъ и на остальныхъ желѣзныхъ дорогахъ, общій тарифный вопросъ распадается на два частные вопроса—на вопросъ о мѣстномъ тарифѣ и на вопросъ о тарифѣ прямаго сообщенія; только оба эти частные вопроса, вслѣдствіе мѣстныхъ условий, въ которыхъ поставлена гризе-царицынская дорога, представляются на ней гораздо болѣе сложными, чѣмъ на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, вошедшихъ въ программу изслѣдованія рижско-царицынской подкомисіи.

По прямому сообщенію—гризе-царицынская дорога находится въ соглашеніи со всѣми тремя группами, по одному направленію, и, кромѣ того, въ противоположномъ направленіи она содержитъ прямое сообщеніе на Ростовъ.

Но и мѣстный тарифъ ея имѣетъ свой отдѣльный характеръ: на гризе-царицынской дорогѣ существуетъ два мѣстные тарифа, гризе-царицынскій и волго-донской и, кромѣ того, еще третій дополнительный, спеціальнй мѣстный тарифъ для перевозки хлѣбныхъ грузовъ по направленію къ Царицыну.

Волго-донская дорога, соединяющая Волжскую пристань у Царицына съ Калачемъ на Дону присоединенная въ 1878 г. къ гризе-царицынской, имѣла свой отдѣльный тарифъ, съ чрезвычайно высокими ставками, который сохранился до 1879 г.

Въ концѣ 1879 года Правленіе Общества издала оба тарифа (т. е. свой мѣстный и волго-донской) въ нѣсколько переработанномъ видѣ съ приуроченіемъ волжско-донскихъ ставокъ къ общей классификаціи мѣстнаго тарифа гризе-царицынской дороги.

Это новое издание тарифа вошло в силу съ 1-го декабря 1879 года. Несмотря на включение товаров провозимых по волго-донской вѣтви, въ общую классификацію, сохраненъ высшій размѣръ ставокъ для значительнаго числа товаровъ по волжско-донской вѣтви, прямымъ отношеніемъ ихъ къ высшимъ классамъ, наприм.:

	По Главной линии.	По Волжско- Донской.
Арбузы	3	2 кл.
Валенки	2	1 "
Веревки	2	1 "
Вино въ бочкахъ	2	1 "
Спиртъ	3	1 "
Гвозди	3	2 "
Жатвенныя машины	3	2 "
Желѣзная домашняя утварь	3	1 "
Керосинъ: русскій	3	1 "
" иностранный	2	1 "
Нефть	3	1 "
Ободья колесные и обручи	3	1 "
Пакля	3	2 "
Плуги и боронь	3	2 "
Полушубки	3	1 "
Посуда деревянная	3	1 "
" стеклянная	3	2 "
Рогожи и циновки	3	2 "
Рыболовныя сѣти	2	1 "
Сермяга	3	2 "
Соль	4	3 "
и т. д.		

Кромѣ того, для лѣсныхъ товаровъ сохраненъ безъ измѣненія прежній тарифъ волго-донской дороги, по которому лѣсной матеріалъ оплачиваетъ провозную плату не по вѣсу, а поштучно, различно съ различными категоріями лѣса. Несмотря на то, что эта тарификація несравненно выше, подкомиссія не было заявлено никакихъ жалобъ со стороны лѣсоторговцевъ, на обременительность лѣснаго тарифа. А между тѣмъ по главной царинской линии ей было заявлено желаніе о пониженіи существующей тамъ платы за провозъ лѣса. Длинный лѣсъ перевозится на двухъ платформахъ и за провозъ его взимается

двойная плата, хотя вѣсъ груза не достигаетъ 1,200 пудовъ. Велѣдствие того, несмотря на крайнюю нужду въ лѣсномъ матеріалѣ въ стенахъ, прорѣзанныхъ царинскою дорогою, по словамъ заявителей, его провозить очень немного, такъ какъ при существующей провозной цѣнѣ онъ становится слишкомъ дорогимъ матеріаломъ.

Управленіе гразе-царицннской дороги сдѣлало опытъ приложенія къ тарификаціи лѣсныхъ матеріаловъ системы различныхъ ставокъ для однихъ и тѣхъ же предметовъ въ различныя времена года,—установивъ по разнымъ статьямъ 20% и 10%-ую скидку съ 15 марта по 15 мая и 10% и 15%-ую скидку съ 15 сентября, 1 января, т. е. на время, когда дорога имѣетъ мало грузовъ, съ цѣлю достиженія болѣе правильнаго распределенія перевозки грузовъ на весь годъ. Мѣра эта введена еще слишкомъ недавно, чтобы можно было сказать что либо положительное о ея результатахъ, но самую систему подобныхъ скидокъ, въ періоды мертвцаго рабочаго времени, нельзя не признать вполне рациональною, и желательно, чтобы въ этомъ смыслѣ и другія дороги послѣдовали за прихотью гразе-царицннской.

И такъ, въ сущности, гразе-царицннская дорога имѣетъ до сихъ поръ два мѣстныхъ тарифа—гразе-царицннскій и волго-донской, хотя они и соединены въ одно изданіе.

Третій мѣстный тарифъ, спеціальнй № 18, введенъ съ 1-го сентября 1879 года, для хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ по направленію къ Царицыну. Гразе-Царицннская дорога принадлежитъ къ тѣмъ немногимъ дорогамъ въ Россіи, на которыхъ этотъ важный грузъ можетъ идти и въ одномъ и въ другомъ, обратномъ, направленіи.

Поэтому весьма естественно и благоразумно, что, обезпеченная хлѣбными грузами по направленію къ морскимъ портамъ, она стремится пониженіемъ своего мѣстнаго тарифа привлечь ихъ и въ противоположное направленіе, чтобы тѣмъ увеличить для своихъ вагоновъ количество полезнаго обратнаго груза.

Самая система пониженія тарифа имѣетъ однако нѣсколько своеобразный характеръ; для болѣе ясности необходимо привести здѣсь главнѣйшія ея ставки:

До Царицына.	Пудоверстная плата.	Съ пуда за все пространство.	Число верст.
Отъ Грязей	$\frac{1}{65}$	8,68	563
„ Хворостянки	$\frac{1}{60}$	8,97	538
„ Добрынки	$\frac{1}{52}$	9,90	515
„ Мордово	$\frac{1}{48}$	10,35	492
„ Токаревки	$\frac{1}{45}$	10,36	466
„ Бурнака	$\frac{1}{40}$	10,97	439

Далѣ ставки возвышаются болѣе равномерно на каждой станціи: $\frac{1}{39}$, $\frac{1}{38}$, $\frac{1}{37}$ и т. д., и доходятъ въ Себряковѣ до нормальнаго мѣстнаго тарифа $\frac{1}{24}$ коп. (по 3 клас.), который затѣмъ остается неизмѣннымъ на всѣхъ остальныхъ станціяхъ.

Весьма естественно, что самое значительное относительное пониженіе тарифа должно быть въ Грязяхъ, потому что это конечная станція, съ которой грузъ пробѣгаетъ до Царицына, *всю линію*. Естественно также, что въ виду данной дѣли, по мѣрѣ приближенія къ Царицѣ, т. е. по мѣрѣ прохожденія грузомъ меньшаго пространства дороги, % относительнаго пониженія тарифа долженъ уменьшаться.

Но при данной лѣстницѣ повышенія не можетъ однако не бросаться въ глаза то обстоятельство, что, начиная отъ Грязей и до Бурнака, возвышеніе идетъ необыкновенно значительными скачками, перехода уже только послѣ Бурнака въ болѣе мѣрное, постепенное повышеніе.

Такъ, отъ Грязей до Хворостянки пудоверстная тарифная ставка возвышается пониженіемъ знаменателя дроби, на первой станціи на 5 единицъ, на слѣдующей на 8, далѣе на 4, потомъ на 3 и въ Бурнакѣ опять на 5; затѣмъ уже съ немногими исключеніями дальнѣйшее повышеніе до Себрякова идетъ почти равномерно, уменьшеніемъ цифры знаменателя дроби на одну единицу на каждой станціи.

Вслѣдствіе столь быстраго повышенія тарифа по мѣрѣ приближенія его къ Бурнаку, этимъ повышеніемъ не только уравновѣшивается уменьшеніе числа верстъ, но даже получается обратный результатъ, а именно: съ уменьшеніемъ числа верстъ абсолютная провозная плата не только не понижается, но даже повышается, и доходитъ до того, что изъ Бурнака, наприимѣръ, за провозъ пуда хлѣбнаго груза до Царицына приходится платить на 2,29 копекъ дороже, чѣмъ изъ Грязей,

несмотря на то, что *расстояніе въ первомъ случаѣ на 124 в. короче*.

Послѣ Бурнака относительное повышеніе тарифной ставки идетъ, какъ выше указано, медленнѣе и равномернѣе, и вотъ почему на дальнѣйшихъ станціяхъ уже не уравновѣшивается числа верстъ; такъ что абсолютная провозная плата послѣ Бурнака начинаетъ понижаться, составляя 10,97 к.—10,80 к.—10,55 к. и т. д. Несмотря на то, вслѣдствіе необычайно быстраго пониженія относительной провозной платы на станціяхъ отъ Бурнака къ Грязямъ, абсолютная провозная стоимость до Царицына оказывается съ означенныхъ станцій I отдѣленія ниже стоимости провоза съ многихъ станцій втораго отдѣленія.

Такъ, наприимѣръ, провозъ пуда хлѣбнаго груза отъ станцій Панфилово до Царицына, на разстояніи 242 верстъ, стоитъ 9,07 коп., а провозъ того же пуда изъ Грязей въ Царицынъ, на разстояніи 563 верстъ, 8,68 к. Такимъ образомъ изъ Панфилова, при разстояніи меньшемъ на 321 версту, т. е. гораздо болѣе чѣмъ на половину, абсолютная провозная плата обходится дороже на 0,39 коп. съ пуда.

Не касаясь пока экономической цѣлесообразности подобной системы тарификаціи, подкомиссія должна замѣтить, что эта система находится въ прямой противоположности съ § 169-мъ Условій перевозки гризе-царицынской жел. дор., въ которомъ, въ концѣ пункта 8, сказано: „причемъ однако соблюдается, чтобы плата за разстояніе болѣе не была менѣ той, какая причитается за разстояніе меньшее“.

Между тѣмъ, по спеціальному тарифу № 18, какъ выше сказано, плата за 563 версты разстоянія менѣ платы за 242-хъ верстное разстояніе.

Столь необычная система тарификаціи объясняется желаніемъ правленія общества направить грузы преимущественно на I отдѣленіе дороги, лежащее между Грязями и Борисоглѣбскомъ, такъ какъ всякое увеличеніе дохода этого отдѣленія, хотя бы и въ ущербъ доходамъ втораго отдѣленія, представляетъ прямую выгоду акціонерамъ общества. По уставу общества, доходъ съ I отдѣленія идетъ, до 5 и даже до 6% съ капитала сего отдѣленія, на уплату дивиденда по всѣмъ акціямъ, между тѣмъ какъ доходъ съ II отдѣленія идетъ прежде всего на уплату процентовъ и погашенія облигаціоннаго капитала и только по погашеніи долговъ общества, земству, по сдѣланнымъ имъ при-

платам по гарантіи акцій и правительству по платежу процентов на облигаціи, излишек чистаго дохода по II отдѣленію идетъ въ дивидендъ на акціи (§§ 18 и 19 Устава). А такъ какъ въ дѣйствительности излишка этого нѣтъ и долго еще не будетъ, правительственная же приплата по облигаціямъ доходитъ до одного міліона рублей *), то, очевидно, весь интересъ акціонеровъ дороги сосредоточенъ исключительно на I-мъ отдѣленіи.

Съ этой точки зрѣнія для дороги представляется наиболѣе выгоднымъ такое движеніе, которое проходитъ наибольшее разстояніе перваго отдѣленія. Половина перваго отдѣленія лежитъ между станціями Токаревкой и Грязей. Поэтому все, что идетъ съ этихъ станцій, особенно съ Токаревки, куда бы оно ни шло, къ югу или сѣверу, равно выгодно для общества. Все же, что грузится выше, болѣе выгодно направить на югъ, а что грузится ниже Токаревки на сѣверъ. Вотъ почему ставки, на Токаревкѣ $\frac{1}{45}$ и на Бурнакѣ $\frac{1}{40}$, совпадаютъ почти со ставками прямого сообщенія на первую и вторую группу, такъ что при равенствѣ протяженія пути по I отдѣлу и тарифная ставка одинакова въ верхъ и низъ. Ставки всѣхъ станцій выше Токаревки несравненно выгоднѣе по направленію къ Царицыну. Кромѣ того, для усиленія въ этомъ смыслѣ движенія, станціи Хворостянка и Добрынка не введены въ прямое сообщеніе на сѣверъ, такъ что, при отправкѣ товаровъ съ этихъ станцій къ Грязямъ, приходится платить по мѣстному тарифу $\frac{1}{24}$ и пользоваться тарифомъ прямого сообщенія только отъ Грязей **).

Напротивъ того, тарифная ставка къ Царицыну всѣхъ станцій ниже Бурнака дѣлается все болѣе и болѣе невыгодною, сравнительно съ тарифными ставками къ сѣверу.

А такъ какъ на столь короткомъ разстояніи (отъ Бурнака до Грязей) необходимо спустить тарифную ставку столь значи-

*) % по облигаціямъ составляютъ 795,600 р. мет., а чистый доходъ II отдѣленія составлялъ въ 1878 году 227,915 рублей.

**) Такимъ образомъ можетъ оказаться выгоднымъ съ Добрынки вести грузъ въ Мордово, чтобы оттуда отправить его опять по прямому сообщенію на Грязи. Тутъ опять является противорѣчіе къ § 169, ибо провозъ пути съ Добрынки до Грязей 49 верстъ будетъ стоить болѣе 2 копѣекъ. Между тѣмъ какъ провозъ того же груза съ Мордово до Грязей (въ прям. сообщ.) будетъ стоить только около $\frac{1}{4}$ коп. (1,6 при разстояніи 71 версты).

тельно, т. е. съ $\frac{1}{40}$ до $\frac{1}{65}$, то и приходится дѣлать по неволѣ, такіе скачки, что получается результатъ прямо противоположный требованію § 169 условій перевозки.

Подобная комбинація, принимающая въ соображеніе исключительно пробѣгъ по небольшой части дороги, не можетъ не наносить ущерба движенію по II отдѣленію, и только на станціяхъ, находящихся за половиною осей дороги, т. е. лежащихъ за Астаховымъ, этотъ тарифъ, направляя грузы къ сѣверу, становится выгоднымъ не для одного I отдѣленія, а для дороги вообще.

Впрочемъ съ экономической точки зрѣнія, пока вопросъ идетъ только о сравненіи тарифа мѣстнаго съ тарифомъ прямого сообщенія, можетъ быть было бы и несправедливо обвинять грязецаричинскую дорогу въ искусственномъ подрывѣ движенія II отдѣленія; ибо, если бы не существовало тарифа № 18, то грузы къ югу шли бы по мѣстному тарифу по $\frac{1}{24}$, а къ сѣверу по $\frac{1}{40}$, на Ригу, (смотри четвертое прибавленіе къ тарифу прямого сообщенія, 1 группы) по $\frac{1}{45}$, на Москву, (спеціал. тар. II групп. № 42) и по $\frac{1}{50}$, на Петербургъ, (спеціал. тар. II групп. № 44). Между тѣмъ теперь отъ Себрякова до Бурнака (т. е. даже на станціяхъ работающихъ въ пользу I отдѣленія) тарифная ставка къ Царицыну ($\frac{1}{39} - \frac{1}{25}$) все же выгоднѣе ставокъ мѣстнаго тарифа, т. е. $\frac{1}{24}$ коп. Такимъ образомъ можно сказать, что соперничество между направленіями, къ югу и сѣверу, которое, при борьбѣ тарифа прямого сообщенія съ тарифомъ мѣстнымъ (къ Царицыну), всегда естественно должно склоняться на пользу перваго и отвлекать грузы отъ II отдѣленія, даже ослабляется тарифомъ № 18. Отъ него выигрываютъ потому и I и II отдѣленія дороги, хотя I и выигрываетъ гораздо болѣе.

Но вопросъ совершенно измѣняется, и упрекъ, дѣлаемый правленію грязецаричинской жел. дор., въ несправедливомъ поощреніи I отдѣленія, становится вполнѣ основательнымъ, какъ скоро сравнить прямое сообщеніе не съ мѣстнымъ, а съ такимъ же прямымъ сообщеніемъ въ противоположную сторону. Такое прямое сообщеніе существуетъ съ августа 1879 года, на основаніи конвенціи, заключенной между обществами грязецаричинской желѣзной дороги и пароходства на Дону и по Азовскому морю.

На основаніи этой конвенціи и согласно объявленію управ-

ления № 17 установлена отправка хлебных грузов и мясных съёмов с первых пяти станций I-го отделения дороги (т. е. до Токаревки включительно), чрез Калачь на Дону в Ростов, с платою за все расстояние от одной из поименованных станций до Ростова по 16 $\frac{3}{4}$ к. с пуда.

Почему же в прямое сообщение включены только первые пять станций I-го отделения, т. е. из всего протяжения дороги, 549 верст, только 97 верст?

Очевидно потому, что с Буриака для акционеров общества выгодно направить грузы к северу, хотя они по этому направлению и пройдут только 125 верст всей дороги, между тем как по направлению к югу они прошли бы 424 версты.

Если бы правление имело в виду интересы всей дороги, а не преимущественно I-го отделения ее, то оно включило бы в прямое сообщение на Ростов все станции северной половины всего протяжения дороги, т. е. до Астахова включительно.

Затем если бы, кроме того, приняло во соображение интересы тех местностей, по которым пробегает II отделение, то, может быть, оно включило бы в прямое сообщение еще несколько других станций даже Астахова.

Трудно, впрочем, сказать определенительно, как бы это последнее отозвалось на доходах дороги. В действительности за последние три года на станциях от Себрякова до Качалина движение хлебных грузов к северу значительно превышало движение к югу, а именно с означенных станций отправлено:

в 1877 году к Грязям	1.097,000
" " " Паричину	239,000
" 1878 " " Грязям	1.011,000
" " " Паричину	306,000
" 1879 " " Грязям	150,000
" " " Паричину	217,000

1879 году, вследствие неурожая на низовьях Волги, не может входить в расчет.

Затем можно сказать, что в нормальные годы отсуек кверху превышал в три и четверо отсуек к низу. Повольительно однако сомневаться, чтобы это было исключительно результатом тарифа. Если же это естественное направление для движения хлебных грузов, то предоставление несколько более справедливых льгот южным станциям, для отправ-

ления хлебных грузов на Паричинь и Ростов, даю бы местным производителям возможность пользоваться железною дорогою, в тех исключительных случаях, когда, почему либо, отправки хлеба в эту сторону оказываются выгодными и местными, а вместе с тем эти исключительные отправки не могли бы служить существенным подрывом главному движению на север, а потому и угрожать доходности дороги.

Во всяком случае при настоящих условиях понятны сбитования местных жителей второго отделения дороги на существующую систему тарификации.

На станции Урютино подкомиссия была представлена местным предводителем дворянства записка, относящая не менее 93 подписей местных землевладельцев и торговцев, с изложением разных желаний. В этой записке, между прочим, сказано:

„До проведения царичинской дороги существовало сильное судоходство по Хопру и со всех окружающих его мест. Хлеб во всех его видах направлялся на юг и доходил до Паричина, Ростова и Таганрога; теперь грузы эти направляются исключительно на один север и единственно по несообразности тарифов. Результатом же этого то, что в случае неурожая на низовьях Волги и по Волге, как это случилось в настоящем году, там возмущаются непомерно цены на продукты первой необходимости против цен существующих в то же время на линии дороги. Вследствие невозможности по высокому тарифу отправлять грузы в Калачь и Качалино для ссыла их весной вниз по Дону, все товары идут на Гриви, а чрез это почти каждую зиму хлебпромышленники страдают от чрезмерного накопления грузов. Железная дорога, вместо того, чтобы возить грузы, хотя бы по уменьшенной цене, теперь ежедневно отправляет на юг, к Паричину и другим промежуточным станциям, несколько поездов с пустыми вагонами и жалуется, что II отделение дороги работает дурно“.

„По нашему мнению, необходимо принаровить тариф для провоза по направлению к Паричину так, чтобы была возможность сплавлять отсюда грузы вниз по Дону и тогда не только не будет такого скопления товаров, но увеличатся доходы дороги и разовьется местная торговля“.

Хотя эти заявления и были поданы въ комиссію вскорѣ послѣ вступленія въ силу тарифа № 18-й, но онѣ писаны, очевидно, еще принимая въ соображеніе прежде существовавшій порядокъ, ибо въ началѣ говорится, что внутренній тарифъ одинаковый по обоимъ направленіямъ, а потому здѣсь, очевидно, идетъ рѣчь о мѣстномъ тарифѣ $\frac{1}{24}$ въ сравненіи съ тарифомъ прямаго сообщенія. Тарифъ № 18 нѣсколько улучшаетъ, повидимому, положеніе мѣстныхъ производителей П-го отдѣленія, потому что за грузы, отправляемые до Царицына, по крайней мѣрѣ на всѣхъ станціяхъ П-го отдѣленія до Себрякова, тарифъ пониженъ противъ мѣстнаго и составляетъ отъ $\frac{1}{26}$ до $\frac{1}{32}$ (вмѣсто $\frac{1}{24}$). Итакъ, повидимому, желаніе, выраженное въ вышеприведенной запискѣ, исполнено по крайней мѣрѣ отчасти. Но въ дѣйствительности, едва-ли положеніе мѣстныхъ производителей улучшилось, ибо этотъ же тарифъ № 18-й создаетъ для производителей П-го отдѣленія, даже по движенію грузовъ къ низу, подавляющее соперничество первыхъ 5 станцій 1-го отдѣленія, такъ какъ провозъ пуда хлѣбнаго груза изъ Грязей до Царицына (8.68) обходится дешевле провоза онаго изъ Алексикова и Урюпина (9.67 и 10.06). Если къ тому принять еще въ соображеніе, что въ прямое сообщеніе съ Ростовъ включены только первыя пять станцій, то сѣванія и жалобы производителей П-го отдѣленія оказываются вполне справедливыми и основательными.

Выше уже было указано, что грязе-царицынская дорога находится въ прямомъ сообщеніи со всеми тремя группами. На первую группу, имѣющую исходнымъ пунктомъ Ригу, она отправляетъ преимущественно рожь, овесъ, соль, рыбу и керосинъ; на вторую группу (Петербургъ и Ревель, конечные пункты) красный хлѣбъ, сало, хлопокъ, скоть, мясо и фрукты; на третью группу, преимущественно соль, рыбу и керосинъ и получаетъ съ нея, въ видѣ обратнаго груза, сахаръ. Достойно замѣчанія, что грузы, проходящіе одни и тѣже пространства, платятъ по грязе-царицынской дорогѣ различныя тарифы: хлѣбные грузы по направленію къ Ригѣ платятъ $\frac{1}{40}$ (см. четвер. прибавл. къ тар. пр. сообщ. I-й группы), по направленію къ Москвѣ около $\frac{1}{45}$ (см. см. тар. II груп. № 42) и по направленію къ Петербургу по $\frac{1}{50}$ (см. см. тар. II группы № 44).

По этому поводу въ Борисоглѣбскѣ подкомиссія было заявлено два радикально противоположныя мнѣнія. Часть хлѣбныхъ

торговцевъ, торгующихъ на Ригу, жаловались на возвышеніе тарифа по этому направленію съ $\frac{1}{45}$ на $\frac{1}{40}$, утверждая, что это возвышеніе создало монополію, такъ какъ прежде покупателями являлись и рижскіе и петербургскіе купцы, взаимное соперничество коихъ не могло не отзываться выгодно на мѣстной торговлѣ, теперь же весь рынокъ перешелъ въ руки петербургскихъ и ревельскихъ покупателей. Другая часть хлѣбныхъ торговцевъ, торгующихъ на Петербургъ и Ревель, заявили напротивъ того, что только установленіе разницы $\frac{1}{40}$ — $\frac{1}{45}$ и сдѣлало возможнымъ отправку хлѣбныхъ грузовъ на Петербургъ и Ревель. Все это только доказываетъ, что каждая тарифная мѣра затрагиваетъ различно различные интересы.

Несомнѣнно, что подобная разнообразная тарификація того же груза, по той же дорогѣ, не соответствуетъ требованіямъ справедливости, но съ другой стороны также несомнѣнно, что трудно избѣгнуть подобныхъ различій, пока сообщенія дороги не въ состояніи принимать всего того груза, который извѣстная дорога въ состояніи сдать. Такъ, напр., орловско-грязская дорога (вслѣдствіе съ своей стороны трудности сдачи на орловско-витебскую) можетъ принимать отъ грязе-царицынской только 150 вагоновъ въ день (прежде она принимала еще меньше), а грязе-царицынская могла бы сдавать до 300 вагоновъ. Поэтому естественно она должна искать другой исходъ для своего груза, кромѣ одной Риги. Но для того, чтобы доставлять его въ Петербургъ и Москву, она принуждена въ этомъ направленіи понизить тарифъ; только такимъ образомъ она получитъ возможность сдавать еще 100 вагоновъ въ день, т. е. всего 250, вмѣсто 150, число, которымъ бы ограничилась вся сдача, еслибы тарифная ставка по направленію на Петербургъ и Москву оставалась таже — $\frac{1}{40}$.

Кромѣ этихъ общихъ тарифовъ, грязе-царицынская дорога имѣетъ еще отдѣльныя соглашенія о таксировкѣ по пониженному тарифу съ нѣкоторыми товароправителями, которые обязуются въ опредѣленный срокъ перевезти опредѣленное количество груза; въ обезпеченіе сего товароправитель вноситъ залогъ, составляющій разницу между пониженнымъ и нормальнымъ тарифами за то количество пудовъ, которое онъ обязывается перевезти. Публикаціей о подобныхъ условіяхъ на дорогѣ не дѣлалось, въ тѣхъ видахъ, что условія эти возможны

только для товарохозиевъ, отправляющих грузъ въ большомъ количествѣ, которымъ они известны.

Несмотря на то, по мнѣнію подкомисіи, было бы правильнѣе опубликовать условія, на которыхъ дорога дѣлаетъ уступку отдѣльнымъ отправителямъ.

Послѣ изложенія системы тарификаціи, существующей на грязе-царицынской дорогѣ, подкомисіи остается только привести еще разныя частныя желанія и ходатайства, которыя были заявлены ей со стороны товароотправителей.

1) Со стороны одного значительнаго торговаго дома въ Царицынѣ, торгующаго нефтью, нефтяными остатками, дегтемъ и паровой смолой, заявлено настоятельное ходатайство: а) объ уменьшеніи тарифа на деготь и паровую смолу, хотя до цѣны тарифа на нефтяные остатки, такъ какъ смола и деготь принадлежатъ къ смазочнымъ веществамъ, подобно нефтянымъ остаткамъ, и смола стоимостью превосходитъ нефтяные остатки не болѣе какъ на 15 коп., а между тѣмъ она рассчитывается на дорогахъ I-й и III-й группы по 2-му классу.

Вслѣдствіе того деготь и смола весьма мало перевозятся по желѣзнымъ дорогамъ, такъ какъ на волахъ оказывается везти дешевле.

Ходатайство это было передано г. управляющему дорогою, который, изъявляя свою готовность содѣйствовать исполненію этого желанія, отвѣтилъ слѣдующее:

„Правленіе Общества относилось всегда весьма внимательно къ нуждамъ товароотправителей и принимало всѣ мѣры къ удешевленію тарифа грузовъ, имѣющихъ болѣе или менѣе обширный районъ распространенія. По его ходатайству на подобнаго рода грузы установлены спеціальныя пониженные тарифы въ прямомъ сообщеніи дорогъ I, II и III группъ, давшіе возможность довести до громадныхъ размѣровъ отправку грузовъ, особенно со станціи Царицынъ. Если для смолы и дегтя не установлено пониженного тарифа, то это слѣдуетъ объяснить съ одной стороны тѣмъ, что до сихъ поръ ни одинъ изъ отправителей не обращался съ ходатайствомъ по этому предмету къ администраціи дороги, а съ другой—сравнительно незначительною отправкою означенныхъ грузовъ съ грязе-царицынской дороги.

Въ настоящее время существуютъ слѣдующіе тарифы на деготь и смолу:

На дорогахъ I-й группы: при непудныхъ отправахъ $\frac{1}{18}$ коп., а при повагонныхъ по $\frac{1}{30}$ съ пуда и версты со скидкой въ обоихъ случаяхъ отъ 10% до 30%, смотря по пройденному разстоянію.

На дорогахъ II-й группы: для непудныхъ отправокъ—по $\frac{1}{24}$ коп. съ пуда и версты со скидкой, смотря по пройденному грузу, разстоянію отъ 10% до 15%, а для повагонныхъ отправокъ—по $\frac{1}{30}$ к. съ пуда и версты безъ скидокъ за разстояніе.

На дорогахъ III-й группы: отъ $\frac{1}{18}$ до $\frac{1}{25}$ коп. съ пуда и версты, за исключеніемъ московско-курской дороги, которая держитъ у себя тарифъ на смолу и деготь въ $\frac{1}{50}$ коп. съ пуда и версты.

Вопросъ о пониженіи тарифа можетъ быть достигнутъ путемъ соглашенія на сѣздахъ представителей дорогъ подлежащихъ группъ.

Надѣясь, что правленіе вѣрренной мнѣ дороги, въ случаѣ возбужденія этого вопроса, будетъ за пониженіе тарифа, и что дороги I-й и II-й группъ также, вѣроятно, согласятся на установленіе пониженного тарифа, но едва-ли пойдутъ на такое пониженіе дороги III-й группы“.

б) О допущеніи перевода фрахта на станцію назначенія, такъ какъ требованіе оплаты всѣхъ подобнахъ грузовъ отправителямъ крайне стѣсняетъ торговлю.

На ходатайство это управленіе не признало возможнымъ согласиться изъ опасенія потери фрахта, въ случаѣ очень возможнаго отказа получателей отъ пріема этихъ весьма дешевыхъ грузовъ, а также ихъ утечки, по причинѣ отправки дегтя и смолы въ крайне плохихъ бочкахъ.

2) Со стороны большого числа другихъ царицынскихъ купцовъ подкомисіи было заявлено ходатайство: а) о введеніи на всѣхъ дорогахъ однообразной тарифной ставки на керосинъ по $\frac{1}{45}$ коп. и б) о пониженіи тарифной ставки на нефтяные остатки до $\frac{1}{60}$ коп. съ пуда и версты.

3) Со стороны царицынскихъ рыбопромышленниковъ заявлено было ходатайство: а) объ отмѣнѣ нынѣ существующаго порядка тарификаціи „всѣмъ стѣснительнаго для рыбной торговли“, на основаніи котораго дороги московско-курская, кіево-брестская и козлово-воронежская взимають провозную плату не по спеці-

альному, а по мѣстному тарифу; первая двѣ по $\frac{1}{34}$, киевобрестская по $\frac{1}{30}$ и козлововоронежская по 15 коп. съ вагона и версты, между тѣмъ какъ прочія дороги, вошедшія въ конвенцію съ гразе-царицынской дорогой, взимають по $\frac{1}{50}$ съ пуда, и версты, кромѣ станцій Москва и Петербургъ, до которыхъ взимается по 10 коп. съ вагона, версты.

б) Тѣ же торговцы заявили ходатайство объ изданіи ежегодно конвенціальныхъ тарифовъ прямыхъ сообщеній. Въ 1877 году управленіе гразе-царицынской желѣзной дороги издало тарифъ прямого сообщенія на перевозку астраханскихъ грузовъ отъ станцій Царицынъ по дорогамъ I, II и III группъ.

Такъ какъ за послѣдующими измѣненіями тарифа это изданіе уже потеряло свое значеніе, то желаніе царицынскихъ отправителей клонится къ составленію новыхъ изданій этой полезной публикаціи и было бы весьма целесообразно, еслибы управленіе гразе-царицынской дороги удовлетворило этому желанію.

28. Наложенные платежи.

При отправленіи товаровъ, на гразе-царицынской дорогѣ допускается на товаръ накладывать наложенные платежи, какъ въ прямыхъ, такъ и во внутреннемъ сообщеніяхъ. Съ дорогами I и III группъ руководствуются конвенціями этихъ сообщеній, а съ дорогами II группы протоколомъ 43 съѣзда представителей этихъ дорогъ. Разница въ правилахъ, указанныхъ въ этихъ конвенціяхъ, слѣдующая:

Въ I и III группахъ не допускаются наложенные платежи ниже 1 руб., а во II же 25 руб.

Въ I группѣ объ уменьшеніи, увеличеніи и уничтоженіи наложенныхъ платежей ничего не сказано, а во II и III группахъ уменьшеніе и увеличеніе безусловно не допускается, уничтоженіе же допускается.

Въ случаяхъ пропаша товара, на который наложенъ платежъ, I группа удовлетворяетъ претендента согласно общимъ правиламъ, II же и III группа прежде всего выдаетъ наложенный платежъ, остальная же сумма поступаетъ въ пользу представителя квитанціи.

Бланкъ наложеннаго платежа, согласно правиламъ III группы долженъ высылаться обратно на станцію отправленія не позже

одного дня, въ противномъ случаѣ виновная дорога уплачиваетъ штрафъ въ размѣрѣ 6% годовыхъ, это правило ни въ I, ни во II группѣ не оговорено.

Если станція отправленія не получила извѣщенія обратно и на это поступила претензія, то дорога отправленія запрашиваетъ дорогу назначенія, — если въ продолженіи мѣсяца не получится отвѣта, то посылается второй запросъ и если истеченіи 2 мѣсяцевъ со времени послышки второго запроса не получится отвѣта, то дорога отправленія имѣетъ право уплатить весь наложенный платежъ за счетъ виновной дороги; эти правила сходны между собою во II и III группахъ, въ I-ой же группѣ правилъ этихъ не указано.

Въ удостовѣреніе, что на товаръ наложенъ переводный платежъ, выдается отправителю свидѣтельство наложеннаго платежа, и кромѣ того, въ квитанціи, получаемой имъ же, поясняется что на товаръ наложенъ платежъ въ такой то суммѣ.

Бланкъ наложеннаго платежа на дорогѣ употребляется трехъ образцовъ: во внутреннемъ сообщеніи одного, въ прямомъ другаго и въ заграничномъ третьяго образца; по существу и формѣ они сходны, но въ указаніи свѣдѣній разнятся.

Количество отправокъ съ наложенными платежами составляетъ на гр. ц. дорогѣ $\frac{1}{5}$ общаго числа отправокъ, слѣдующихъ по дорогѣ.

О возвращеніи извѣщенія со станцій назначенія, т. е. наступленія времени для уплаты денегъ по наложенному платежу, станція отправленія не извѣщаетъ отправителя, по неимѣнію на то правилъ и адреса отправителя; онъ самъ обязанъ справиться на станцію о поступленіи того номера извѣщенія съ котораго онъ имѣетъ свидѣтельство, для чего на значительныхъ станціяхъ ежедневно въ залѣ III класса вывѣшивается списокъ полученныхъ извѣщеній, а затѣмъ самъ товароотправитель озабочивается предьявленіемъ свидѣтельства для полученія денегъ. Промежутокъ времени между прибытіемъ извѣщенія на станцію отправленія и полученіемъ денегъ по нему отправителемъ зависитъ волюй отъ отправителя и отъ его заботливости и нужды въ деньгахъ; промежутокъ-же времени между отправленіемъ товара и возвращеніемъ извѣщенія на станцію отправленія зависитъ отъ разстоянія между станціями отправленія и назначенія, времени пріема получателемъ товара и уплаты имъ денегъ по наложенному платежу. Въ случаѣ слишкомъ

долгата неполученія обратно извѣщенія, управленіе грязе-царицнской дороги, по просьбѣ отправителя, сносится съ дорогой назначенія посредствомъ телеграфа или письменно.

Уплата наложенныхъ платежей на дорогѣ производится двумя способами: на всей линіи, кромѣ Царицына, станція, получившая извѣщеніе о наложенномъ платежѣ, съ удостовѣреніемъ станціи назначенія, что товаръ выданъ и платежъ высказанъ, обязана извѣщеніе это выслать въ контроль сборовъ, съ поясненіемъ, что отправитель желаетъ получить платежъ на станціи отправленія или въ управленіи, или же на какой-либо другой станціи; контроль сборовъ, по полученіи извѣщенія, свѣряетъ сумму, значущуюся въ извѣщеніи, съ суммою, показанною въ документахъ станціей отправленія, по книгѣ, въ которую особо выписываются всѣ отправки съ наложенными платежами, по группамъ и дорогамъ, съ обозначеніемъ станціи отправленія, назначенія, номеровъ квитанцій, извѣщеній и суммъ, а затѣмъ, съ своей отбѣткой, передаетъ въ бухгалтерію для высылки денегъ на станцію; бухгалтерія передаетъ подлежащіе деньги артельщику, который сдаетъ ихъ начальнику станціи подъ росписку, для уплаты отправителю. По уплатѣ денегъ начальникъ станціи обязанъ отобрать отъ отправителя подписку въ полученіи имъ денегъ и свидѣтельство о наложенномъ платежѣ, которое, вмѣстѣ съ извѣщеніемъ, немедленно высылаетъ, въ управленіе, дороги, въ доказательство, что деньги выданы.

Время, употребляемое для совершения саваннаго канцелярскаго порядка, подкомиссія наша необходимыми провѣрять, для чего были взяты изъ книгъ контроля сборовъ, на удачу, 14 нижеслѣдующихъ отправокъ:

ИЗВѢЩЕНІЯ.

Отъ куда.	Число посылки.	Число полученія въ Бухгалтеріи.	Число высылки.	Сумма.	Промежутокъ въ время.
Изъ Урюпинна	23 августа	24 августа	25 августа	547 00	3 дня
„ Волжской	17 Іюля	18 Іюля	27 Іюля	620 00	11 „
„ Добрынка	21 „	22 „	26 „	160 00	6 „*)
„ Волжской	25 „	26 „	28 „	73 00	3 „

*) По этой отправкѣ по просьбѣ отправителя деньги 160 руб. отправлены не въ Добрынку, а въ Мордово.

Отъ куда.	Число посылки.	Число полученія въ Бухгалтеріи.	Число высылки.	Сумма.	Промежутокъ въ время.
„ Бурнака	23 Іюля	25 Іюля	28 Іюля	97 00	6 д.
„ Урюпинно	25 „	27 „	28 „	398 00	4 „
„ Бурнака	16 „	18 „	27 „	262 00	12 „
„ „	26 „	27 „	28 „	609 00	3 „
„ Волжской	29 „	2 Іюня	3 Іюня	580 00	5 „
„ Бурнака	30 „	2 „	3 „	1035 28	4 „
„ Урюпинно	3 Іюня	3 „	6 „	258 40	5 „
„ Токареви	2 „	3 „	6 „	525 00	5 „
„ Урюпинно	4 „	5 „	6 „	299 00	3 „
„ Токареви	8 „	9 „	12 „	224 00	5 „

Изъ этой выписки видно, что средняя задержка составляетъ почти 5½ сутокъ; прибавляя 1½ сутки на доставку въ контроль извѣщенія и высылку оттуда денегъ, выходитъ недѣля. Это замедленіе можно бы избѣгнуть, если бы, по крайней мѣрѣ на болѣе значительныхъ станціяхъ, было разрѣшено выдавать наложенные платежи изъ выручки,—порядокъ, который даже уже существуетъ на царицнской станціи. Въ виду того, что на этой станціи большая часть отправокъ слѣдуетъ съ наложенными платежами, управленіе дороги разрѣшило начальнику царицнской станціи производить уплату денегъ по наложеннымъ платежамъ изъ выручки станціи. На этомъ основаніи и въ виду болѣе быстраго удовлетворенія торговцевъ, оны извѣщенія о наложенныхъ платежахъ высылаетъ въ контроль сборовъ уже послѣ выдачи денегъ, вмѣстѣ со свидѣтельствомъ, по полученіи коихъ послѣдній и производитъ провѣрку.

Выручки на станціи Царицынѣ для уплаты наложенныхъ платежей вообще не достаетъ, поэтому управленіе нашло необходимымъ высылать по мѣрѣ надобности, подъ отчетъ начальнику станціи, деньги, вдобавокъ къ выручкѣ. Такъ напр., въ 1879 году по октябрѣ изъ управленія было выслано для этой цѣли 296 тысячъ рублей.

Несмотря на значительное преимущество этого порядка, подкомиссія были однако заявлены жалобы на задержки въ уплатѣ наложенныхъ платежей на станц. Царицынѣ. По подробностямъ

разсмотрѣнии этого дѣла, подкомиссія не могла не убѣдиться въ неосновательности этихъ жалобъ, такъ какъ вина въ медленности получения денегъ падаетъ на самихъ отправителей. Проверивъ выдачу денегъ по положеннымъ платежамъ въ февралѣ, мартѣ, июлѣ, августѣ и сентябрѣ, именно въ мѣсяцы, на которые указали сами претенденты, подкомиссія свела результаты своей проверки въ нижеслѣдующей таблицѣ:

№ № извѣщен- ній.	Время получения извѣщенія на стан- ции и выѣски объявленія.		Время выдачи денегъ товаро- отправителю.		Сумма.		Черезъ сколько дней выдачи денегъ отпра- вителямъ сдѣла- ны для получения извѣ- щенія и уведомленія посредствомъ выѣ- ски объявленія о по- лученіи извѣщенія:
	Число.	Мѣсяцъ.	Число.	Мѣсяцъ.	Руб.	Коп.	
174	1	Февраля	29	Февраля	500	00	черезъ 28 дней
255	—	"	21	"	36	38	" 20 "
67	—	"	16	"	228	26	" 15 "
136	—	"	3	Марта	236	34	" 31 "
148	—	"	16	Февраля	269	11	" 15 "
140	16	"	1	Марта	300	00	" 14 "
116	—	"	2	"	229	00	" 15 "
88	—	"	2	"	434	07	" 15 "
5579	—	"	1	"	450	00	" 14 "
579	10	Марта	20	"	304	90	" 10 "
432	—	"	20	"	205	00	" 10 "
546	—	"	21	"	293	45	" 11 "
592	22	"	24	"	285	94	" 2 "
578	—	"	27	"	31	50	" 5 "
1479	2	Июня	10	Июля	25	00	" 8 "
1986	2	"	14	Августа	64	00	" 43 "
1569	—	"	5	Июля	500	00	" 3 "
1860	—	"	—	"	200	00	" 3 "
180	—	"	4	"	42	00	" 2 "
1524	9	"	13	"	444	00	" 4 "
1762	—	"	17	"	400	00	" 7 "
1826	—	"	14	"	417	00	" 4 "
1743	—	"	15	"	499	65	" 5 "
355	10	Августа	22	Августа	146	00	" 11 "
2386	—	"	19	"	150	00	" 8 "
2590	—	"	19	"	112	32	" 8 "

№ № извѣще- ній.	Время получения извѣщенія на стан- ции и выѣски объявленія.		Время выдачи денегъ товаро- отправителю.		Сумма.		
	Число.	Мѣсяцъ.	Число.	Мѣсяцъ.	Руб.	Коп.	
2900	27	Августа	8	Октября	34	00	черезъ 41 д.
2947	—	"	1	Сентября	292	07	" 4 "
2936	—	"	29	Августа	124	00	" 1 "
3130	6	Сентября	—	"	293	37	" 46 не выдано до сего времени до 22 октяб.
2857	—	"	28	Сентября	475	40	" 21 л.
2929	—	"	6	"	186	43	" 0 "
2882	—	"	7	"	30	09	" 46 "
2874	—	"	21	Октября	421	27	" 1 "
431	24	"	21	"	255	55	" 27 "
					255	53	" 27 "
491	—	"	30	Сентября	260	31	" 6 "

Изъ этой вѣдомости видно, что средній промежутокъ време- ни между днемъ прибытія извѣщенія на станцію отправленія и выѣской о томъ объявленія съ одной стороны, и днемъ по- лученія денегъ съ другой выражается въ 14 суткахъ, не смо- тря на то, что денегъ на станціи всегда достаточно и что станція находится въ чертѣ города, въ которомъ живутъ от- правители или доверенные отъ нихъ лица.

Причина, такой долгой неполуки денегъ, въ виду того, что всѣмъ купецъ можетъ справиться въ выѣщенномъ спискѣ въ залѣ III класса, куда каждое утро предъ приходомъ пассажир- скаго поѣзда собираются всѣ царьцынскіе товароотправители, о прибытіи извѣщенія кроется въ мѣстныхъ привычкахъ. Пока отправители въ деньгахъ не нуждаются (что бываетъ обыкновенно въ зимнія мѣсяцы) они и не требуютъ платежей. Но какъ скоро наступаетъ весна и лѣто, то начинаютъ разомъ предъявлять до- кументы за все прошедшее время, на десятки тысячъ ежедневно. Во время пребыванія подкомиссіи 23 октября въ Царьцынѣ находилось возвращенныхъ извѣщеній о наложенныхъ платежахъ на сумму до 40 тысячъ (старшее извѣщеніе съ 29 марта сего года). Въ кассѣ станціи на лицо было 10 тысячъ рублей и вы- сланныхъ изъ управленія 8 тысячъ, а свидѣтельствъ къ уплатѣ было предъявлено на весьма незначительную сумму.

Изъ этого видно, что жалобы отправителей не основательны; если и встрѣчается иногда невозможность уплаты, то только вслѣдствіе несвоевременнаго предъявленія требованій и накопленія такихъ суммъ, какія дорога не въ состояніи бываетъ уплатить немедленно, не имѣя возможности предугадать, въ какое время и на какую сумму поступитъ требованіе.

Кромѣ вышеизложенной жалобы касающейся наложенныхъ платежей, товароотправители выразили желаніе, чтобы, въ сообщеніи съ дорогами первой группы было бы уменьшено взысканіе за комиссію по наложеннымъ платежамъ до того размѣра, который взимается на дорогахъ II и III группъ т. е. до $\frac{1}{2}\%$ съ объявленной суммы въ мѣсяцъ.

Вѣроятно съ тѣмъ были заявлены весьма энергическія жалобы на внезапныя прекращенія пріема товаровъ съ наложенными платежами, по недоверію одной дороги къ другой; какъ это имѣло мѣсто напримѣръ при адресованіи товара на дороги харьковониколаевскую и куроко-харьково-азовскую.

Въ виду всѣхъ этихъ обстоятельствъ нѣкоторые отправители перестаютъ даже пользоваться наложеннымъ платежемъ предпочитая адресовать товары на имя банковъ, во избѣжаніе расчёта съ желѣзными дорогами.

29. Перевозка скота.

Перевозка животныхъ на грязе-парицкой желѣзной дорогѣ допускается со всѣхъ и до всѣхъ станцій; какъ съ поѣздами большой, такъ и малой скорости. На волого-донской и урюпинской вѣтвяхъ скотъ отправляется иногда и съ товаро-пассажирскими поѣздами. Больныя животныя къ перевозкѣ не допускаются распоряженіями мѣстныхъ властей; со стороны же управленія дороги никакихъ мѣръ, предупреждающихъ такуювъ отправку не опубликовано, но служащіе руководствуются правилами, изданными для такихъ случаевъ въ циркулярахъ технического инспекторскаго комитета.

Перевозка животныхъ производится въ вагонахъ, нѣсколько приспособленныхъ къ помѣщенію скота. Приспособленія эти заключаются въ слѣдующемъ: вагоны не имѣющіе буферовъ, ресоръ и тяговыхъ приборовъ для перевозкѣ скота не допускаются. Лошади и крупный скотъ перевозятся въ крытыхъ ва-

гонахъ съ окнами, а за неимѣніемъ таковыхъ, въ обыкновенныхъ товарныхъ; но въ такихъ случаяхъ вмѣсто дверей вставляются рѣшетки, коихъ для этой цѣли на дорогѣ имѣется 60 паръ. Малый скотъ грузится какъ въ крытыхъ вагонахъ, такъ и въ некрытые рѣшетчатые платформы. Другихъ приспособленій для перевозки скота, какъ, напримѣръ, половъ съ отверстіями, колець, корытъ для кормленія и поенія скота, а также и двухъ-этажныхъ вагоновъ на дорогѣ не имѣется.

На станціи Мордово, въ присутствіи подкомисіи, грузилось 11 вагоновъ свиней, по заявленію отправителей всѣ приспособленія для кормленія, поенія, и даже доски для забивки дверныхъ отверстій были пріобрѣтены ими за свой счетъ. Въ каждый вагонъ было погружено отъ 23 до 28 штукъ свиней, довольно крупной породы и при этомъ всѣ они могли лежать. Такъ какъ вся товарная платформа станціи была полна хлѣбомъ, то для загрузки свиней оставалось на концѣ платформы столь незначительное пространство, что на немъ могъ едва только помѣститься мостокъ, для прохода свиней. Самый мостокъ былъ въ весьма плохомъ состояніи. Особенныхъ ското-пригонныхъ дворовъ вообще не устроено ни на одной станціи. На этой же станціи Мордово подкомисіи было заявлено провожатыми скота, что они во время пути сильно терпятъ отъ назойливости смазчиковъ, которые чуть ни на каждой станціи вымогаютъ отъ нихъ деньги, заступивъ ихъ необходимою отцѣпить вагонъ. Такъ какъ у провожатого подъ наблюденіемъ всегда бываетъ нѣсколько вагоновъ, то при отцѣпкѣ одного, онъ принужденъ слѣдовать съ остальными, между тѣмъ какъ отцѣпленный вагонъ остается безъ присмотра, что ведетъ за собой для нихъ весьма значительные ущербы. Вотъ почему они боятся отказывать смазчикамъ и предпочитаютъ платить имъ. По заявленію о томъ управленію дороги, послѣднее обѣщало принять мѣры для предупрежденія насколько возможно подобныхъ злоупотребленій смазчиковъ и съ этою цѣлію вывѣсило на всѣхъ станціяхъ объявленіе, слѣдующаго содержанія:

Объявленіе № 20,

г. Борисоглѣбскъ, 24-го декабря 1879 года.

„Управленіе грязе-парицкой желѣзной дороги доводитъ до свѣдѣнія гг. скотопромышленниковъ, что отцѣпка вагоновъ со

скотомъ и прищѣпка къ поѣздамъ зависить исключительно отъ начальниковъ станцій и что, въ случаѣ заявленія со стороны смазчиковъ или кого либо другаго о необходимости будто бы отщѣпки вагона со скотомъ по случаю поврежденія, г.г. ското-промышленники, или провозатне скота, приглашаются заявлять объ этомъ начальнику станцій, который, совместно съ поѣзднымъ машинистомъ, или мѣстнымъ начальникомъ депо, опредѣлять, требуется ли отщѣпка вагона и затѣмъ принимаетъ всѣ мѣры къ немедленному исправленію его, если не потребуются для того значительной задержки поѣзда⁴.

Можно надѣяться, что подобное объявленіе, служащее указаніемъ, что управленіе дороги обратило вниманіе на существующее злоупотребленіе, будетъ нѣсколько содѣйствовать къ его ограниченію.

Безъ провозатныхъ животныя не принимаются къ перевозкѣ. За проѣздъ съ провозатныхъ выписывается плата, какъ съ пассажировъ III класса. Въ случаѣ, если въ пути не окажется провозатнаго, то дорога даетъ своего провозатнаго за счетъ отправителя. Отдѣльныхъ помѣщеній въ товарныхъ поѣздахъ для провозатныхъ не имѣется, они принуждены потому помѣщаться вмѣстѣ съ животными или же на тормозахъ.

Особые поѣзда для перевозки скота назначаются управленіемъ, когда ему дѣлають заблаговременно, т. е. за двое сутокъ, заявку объ отправленіи въ одинъ разъ не менѣе 20 вагоновъ. Въ этихъ случаяхъ особый поѣздъ отправляется по росписанію воинскаго поѣзда, идущаго со скоростью 25 верстъ въ часъ. Когда скотъ направляется на какую либо станцію другой дороги, находящуюся съ грязе-царицынскою въ прямомъ сообщеніи, то подается предупредительная денежа на узловую (передаточную) станцію.

Управленіе дороги имѣетъ намереніе войти въ сношеніе съ козлово-воронежско-ростовскою дорогой объ устройствѣ специальныхъ поѣздовъ для перевозки скота, примѣрно хотя одинъ разъ въ недѣлю.

Бараны, свиньи, овцы, ягнята и козы перевозятся по дорогѣ поштучно и полными вагонами, а малые ягнята, поросята, домашнія птица и другія подобныя по пудно.

При отправкѣ скота, таковой записывается на станціяхъ въ очередную книгу, на него выписывается пропуская записка,

предварительная квитанція, ордеръ и наконецъ накладная. Между тѣмъ, согласно § 98 условій перевозки, такой грузъ долженъ отправляться безъ очереди и на него должна составляться немедленно накладная. Слѣдовательно вся первоначальная процедура оказывается совершенно излишнимъ трудомъ, только тормозящимъ дѣло.

30. Претензіи.

Число претензій, которое приходится удовлетворять грязе-царицынской дорогѣ, относительно не очень значительно. Такъ напримѣръ въ 1878 г. уплачено грязе-царицынскою желѣзною дорогою товарополучателямъ за товары: потерянные и украденные, до 5.600 рублей, испорченные 171 руб., сторѣвшіе 550 рублей, что для дороги, находящейся въ сообщеніи съ тремя группами, не очень значительно. Надо еще присовокупить, что эта цифра нѣсколько увеличивается оттого, что грязе-царицынская дорога большею частію не пользуется предоставленнымъ ей по условіямъ перевозки правомъ платить за испорченный и потерянный товаръ не свыше 5 руб. съ пуда, а платить по фактурамъ. Такъ напримѣръ въ 1879 г. по октябръ мѣсяцъ, когда подкомиссія находилась въ Парижѣ, изъ 4.312 руб. уплаченныхъ грязе-царицынскою дорогою товарополучателямъ, 520 руб., уплаченные за счетъ царицынской дороги, были всѣ уплачены по фактурамъ.

Жалобъ на неудовлетвореніе или на позднее удовлетвореніе товарополучателей грязе-царицынскою дорогою за непришедшій или испорченный товаръ въ подкомиссію поступило весьма не много.

Были только случаи жалобъ на начальниковъ станцій, отказавшихъ товарополучателямъ въ составленіи акта для удостовѣренія, что товаръ пришелъ испорченнымъ, — на томъ основаніи, что въ данномъ случаѣ не могло быть, по той или другой причинѣ, повода рекламации къ обществу (напр. потому что упаковка была цѣла). Очевидно подобный отказъ нельзя назвать правильнымъ, ибо въ такомъ случаѣ начальникъ станціи становился самъ судьей въ дѣлѣ. Управленіе дороги согласилось съ подкомиссіей, что подобное дѣйствіе начальника станціи неправильно и обѣщаетъ разъяснить имъ циркулярно

что они не должны отказываться въ составленіи актовъ въ тѣхъ случаяхъ когда товарополучатели того требуютъ *).

Подкомисіи было заявлено товароправителями въ Царицынѣ нѣсколько жалобъ на другія дороги, которыя какъ дороги назначенія, отказываются удовлетворять справедливыя требованія привозителей. Такъ напр. одинъ значительный торговый домъ въ Царицынѣ могъ погудить московско-рязанскую дорогу только судомъ къ уплатѣ слѣдовавшихъ ему за несрочную доставку товаровъ 1000 руб. — Присужденіе окружнымъ судомъ и судебною палатою этой суммы полностью служитъ доказательствомъ неосновательности тѣхъ доводовъ, подъ предлогомъ которыхъ московско-рязанская дорога отказывалась удовлетворить истцовъ. Далѣе, по жалобамъ купцовъ въ Царицынѣ и Астрахани видно, что главные переборы всегда берутся на московско-курской и курско-іевской желѣзныихъ дорогахъ.

Кромѣ того подкомисіи были заявлены жалобы товароправителей въ Царицынѣ на то, что при измѣненіи конечныхъ дорогами тарификаціи и требованіи приплатъ, на расчетномъ документѣ просто отмѣчается требуемая сумма, напримѣръ зачеркнута первоначальная тарификація 208,18 и написано 235,75, — безъ всякаго указанія на какомъ основаніи сдѣланъ этотъ расчетъ и какой изъ пяти дорогъ, по которымъ проходилъ грузъ, приходится приплатить.

Такимъ образомъ товарополучатель лишается возможности проверить: правильно ли имъ вѣтъ, или подвергнутъ доплатѣ, а потому и возможности рекламировать.

Подкомисіи были между прочимъ представлены нѣсколько накладныхъ харьково-николаевской дороги съ подобными огульными измѣненіями.

*) Вслѣдствіе того въ декабрѣ 1879 г. былъ изданъ циркуляръ слѣдующаго содержанія:

Гл. начальникамъ станцій.

Въ видахъ устраниенія недоразумѣній и претензій со стороны отправителей и получателей грузовъ, предлагаю начальникамъ станцій, въ случаѣ требованій товароходима составленія акта о недостачѣ или о какомъ либо несправномъ состояніи груза отнюдь не отказывать имъ въ составленіи актовъ, хотя бы на взглядъ станціоннаго начальства такое требованіе казалось несправедливымъ и указаніе товароходима несправности не относилось въ отвѣтственности дорогъ. Въ такихъ актахъ должно быть удостовѣрено все то, что дѣйствительно обнаружено; товароходима же имѣетъ право сдѣлать въ немъ свои замѣчанія.

Д. Эксплоатація дороги по отношенію къ пассажирамъ.

31. Пассажирское движеніе.

По грязе-царицынской желѣзной дорогѣ имѣется въ каждомъ направленіи по одному лишь почтово-пассажирскому поѣзду, а по урюпинской и волго-донской вѣтвямъ — по одному товаропассажирскому. Въ увеличеніи числа поѣздовъ, вслѣдствіе незначительнаго пассажирскаго движенія, въ настоящее время надобности не имѣется. Между Царицыномъ и Борисоглѣбскомъ пассажиры почти исключительно третьяго класса; между Борисоглѣбскомъ же и Грязями хотя и преобладаютъ пассажиры третьяго класса, продажа билетовъ первыхъ двухъ классовъ случается, однако, чаще. Размѣръ тарифа для внутренняго и прямаго сообщенія одинаковъ. Въ вагонахъ I-го класса взимается 3 к., II-го — $2\frac{1}{4}$ коп., а III-го — $1\frac{1}{4}$ коп. съ пассажира и версти; дѣти 5-ти-лѣтняго возраста и ниже перевозятся бесплатно; съ дѣтей отъ 5-ти-лѣтняго до 10-ти-лѣтняго возраста въ первыхъ двухъ классахъ взимается половинная плата, а въ третьемъ — четверть платы. Изъятія изъ общихъ правилъ тарифа перевозки довольно многочисленны. Родители, жены и дѣти служащихъ на этой дорогѣ и воспитанники желѣзнодорожныхъ училищъ перевозятся бесплатно; воинскимъ чинамъ, при проѣздѣ по дѣламъ службы, дѣляется пониженіе въ размѣрѣ 75%; уволеннымъ въ кратковременный отпускъ — 30%, а студентамъ с.-петербургскаго техническаго училища и коммисаровскаго техническаго училища — въ 50%. Кромѣ того, дѣляется еще пониженіе, въ размѣрѣ 30%, членамъ равныхъ ученыхъ обществъ, по особому ходатайству лицъ, состоящихъ во главѣ этихъ обществъ. За экстренный поѣздъ взимается, при разстояніи 100 верстъ и менѣе, по 2 р. съ версти; при

разстояніяхъ болѣе 100 верстъ—по 1 руб. 50 к. съ версты. Впрочемъ, примѣненіе сей цѣны (1 р. 50 коп.) допускается только въ томъ случаѣ, если она превышаетъ сумму обыкновенной платы за все число проѣзжающихъ пассажировъ съ ихъ багажемъ; въ противномъ случаѣ, берется за экстренный поѣздъ плата по общему тарифу, съ прибавленіемъ 10%. Къ этому надо замѣтить, что со времени открытія дороги, т. е. съ 4-го декабря 1869 г. по 1-е августа 1879 года, случаевъ взятія частными лицами экстренныхъ поѣздовъ было только девять.

Время переѣзда изъ Царицына въ Грязи—девятнадцать часовъ. Смѣшанный поѣздъ отходитъ съ Урюпинской станціи въ 10 часовъ вечера и прибываетъ на станцію Алексиково въ 11 часовъ 20 минутъ. Поѣздъ, направляющійся отъ Алексикова къ Царицыну, отходитъ отъ станціи Алексиково въ 12 час. 1 мин. Хотя и казалось бы, что время остановки въ Алексиковѣ смѣшаннаго поѣзда, достаточно для пересаживанія пассажировъ, даже при опозданіи поѣзда, изъ урюпинскихъ вагоновъ въ вагоны грязе-царицынскаго поѣзда, однако случается, особенно во время урюпинской ярмарки, что урюпинскій поѣздъ опаздываетъ на столько, что часто задерживаетъ слѣдующій изъ Грязей почтовый поѣздъ.

Подкомисія это испытала при отправленіи изъ Царицына въ Астрахань. Пароходъ, съ которымъ она отправлялась, везшій, вмѣстѣ съ тѣмъ, и почту, болѣе двухъ часовъ ожидалъ поѣзда, задержаннаго на станціи Алексиково. Причина опаздыванія была—необыкновенное движеніе по урюпинской вѣтви вслѣдствіе ярмарки. Другою обычною причиною опаздыванія пассажирскихъ поѣздовъ служатъ опаздыванія товарныхъ поѣздовъ. Наконецъ, зимою задержки происходятъ отъ снѣжныхъ заносовъ.

Вагоны на грязе-царицынской желѣзной дорогѣ удовлетворительны и содержатся чисто. Снаженныхъ вагоновъ не имѣетъ; но въ вагонахъ I-го и II-го класса устроены подъемные диваны. Правила, установленныя министерствомъ относительно отдѣленій для дамъ и для некурящихъ, соблюдаются въ точности. На станціяхъ, гдѣ поѣздъ останавливается болѣе двухъ минутъ, всѣ пассажиры, по желанію, выпускаются изъ вагоновъ; на тѣхъ же станціяхъ, гдѣ поѣздъ останавливается меньше двухъ минутъ, вагоны открываются для тѣхъ лишь пасса-

жировъ, которые желаютъ остаться на сказанныхъ станціяхъ. Пассажирскія комнаты на станціяхъ достаточны; число пассажировъ I-го и II-го класса такъ незначительно, что на нѣкоторыхъ станціяхъ залы, предназначенныя для нихъ, остаются пустыми. Одна станція Алексикова, во время урюпинской ярмарки, до того наполняется пассажирами, что пассажирское зало становится тѣснымъ. Буфеты, часто общіе для всѣхъ трехъ классовъ, не только не составляютъ статьи дохода для дороги, но управленіе дороги даже принуждено давать нѣкоторое вспомошествованіе нѣкоторымъ содержателямъ буфетовъ. Въ станционныхъ жалобныхъ книгахъ жалобъ на содержаніе буфетовъ и буфетную прислугу не оказалось.

Для пассажирскихъ билетовъ принята система Эдмондсона. При выдачѣ билета кассиромъ проѣзывается годъ, мѣсяцъ, число и номеръ поѣзда; кромѣ того на билетѣ обозначается мѣсто отправленія, мѣсто назначенія, классъ и стоимость билета. Въ билетахъ, вновь заказываемыхъ сумми, поступающихъ въ пользу дороги отдѣлены отъ суммъ государственнаго сбора и соединены въ итогъ. Продажа билетовъ открывается на главныхъ станціяхъ за часъ, а на промежуточныхъ за полчаса до отхода поѣзда и прекращается за 10 минутъ для пассажировъ, имѣющихъ багажъ, и за 5 минутъ для остальныхъ. На промежуточныхъ станціяхъ, отдѣленныхъ отъ селеній, разрѣшается пассажирамъ, прибывшимъ послѣ 2-го звонка, садиться въ вагоны безъ билета, но они объ этомъ обязаны сообщить кондуктору. Съ пассажировъ, оказавшихся безъ билета, на основаніи условій перевозки, взимается двойная плата, считая съ начальной станціи до станціи гдѣ обнаружилось ихъ присутствіе въ поѣздѣ. На практикѣ однако двойная плата не взимается, вслѣдствіе неоднократныхъ рѣшеній мировыхъ судей по жалобамъ лицъ, съ которыхъ была взыскана двойная плата, понуждавшихъ управленіе дороги возвращать тяжущимся деньги, превышающіе стоимость билета. Если у пассажира, найденнаго безъ билета, не оказывается денегъ для уплаты стоимости его, что по большей части и случается, то онъ передается жандармской желѣзно-дорожной полиціи; вещи не удерживаются, да и штрафа не было, чтобы у такого пассажира оказывались какія либо вещи. Въ случаѣ утраты билета, единственнымъ доказательствомъ покупки его, служатъ багажная квитанція. Билеты внутреннего сообщенія дѣйствительны только на день и поѣздъ

означенные на билетъ. Билеты прямого сообщения действительны по дорогамъ 2-й группы въ течение 4—6 сутокъ; но прерывать путь дозволяется только на станціяхъ, вошедшихъ въ прямое сообщеніе. На дорогахъ 1-й группы они действительны отъ 5 до 9 сутокъ, смотря по разстоянію, и разрѣшается прерывать путь гдѣ угодно.

Багажъ принимаютъ по предъявленію пассажирскаго билета на главныхъ станціяхъ за часть, а на промежуточныхъ за полчаса до отправленія поѣзда. Выдача багажа при самомъ большомъ скопленіи пассажировъ оканчивается въ 30—40 минутъ послѣ прихода поѣзда. Багажемъ считаются дорожные сундуки, чемоданы и т. п., все же, что упаковано принятымъ въ коммерческомъ быту способомъ (какъ-то: боченки, бунты, ящики) багажемъ не считается; такія мѣста могутъ однако быть приняты въ багажъ но безъ льготной скидки „пуда“ на каждый пассажирскій билетъ. Приемъ багажа прекращается за 10 минутъ до отхода поѣзда. Въ случаѣ опозданія пассажировъ или неимѣнія достаточнаго времени, вслѣдствіе короткой остановки, для выдачи багажной квитанціи и записанія ея въ книгу, квитанція выдается на слѣдующей станціи. Случай потери багажа до выдачи квитанціи не было. На станціи багажъ хранится безплатно не болѣе 24-хъ часовъ. Пассажирамъ потерявшимъ багажную квитанцію выдается багажъ не иначе какъ по предъявленію ими самыхъ ясныхъ доказательствъ своихъ правъ на сказанный багажъ и, кромѣ того, съ нихъ берется подписка въ которой точно обозначены претендующія вещи, званіе, имя, фамилія и мѣсто жительства претендующаго и по которой онъ обязывается вѣдаться со всякимъ другимъ предъявителемъ потерянной квитанціи, не вводя управленіе дороги ни въ какіе хлопоты и расходы. Подписка эта должна быть засвидѣтельствована лицомъ извѣстнымъ управленію или начальникомъ жандармскаго полицейскаго управленія дороги, или наместителемъ мѣстной полиціи. Въ случаѣ пропажи багажа, если стоимость его не можетъ быть удовлетворена надлежащимъ образомъ, вознагражденіе выдается въ размѣрѣ 2-хъ руб. за каждый фунтъ пропавшаго багажа для пассажировъ первыхъ двухъ классовъ и одного рубля за каждый фунтъ для пассажировъ третьяго класса. Багажъ не доставленный въ двухъ-недѣльный срокъ, считается пропавшимъ и за него уплачивается вознагражденіе.

Пассажиръ, желающій застраховать свой багажъ долженъ о

томъ заявить не позже 30 минутъ до отхода поѣзда. Багажное мѣсто въ 100 руб. и болѣе должно быть заломбировано или запечатано отправителемъ и снабжено описью. Станція отправленія какъ и станція назначенія имѣетъ право вскрыть въ присутствіи отправителя или получателя застрахованное мѣсто. Страховая премія взимается $\frac{1}{10}$ коп. съ версты пробѣга и съ каждаго 100 руб. объявленной стоимости.

Ручнымъ багажемъ признаются предметы необходимые пассажиру въ дорогѣ, могущіе помѣститься въ вагонѣ, не стѣсня прочіихъ пассажировъ. За цѣлость этихъ вещей дорога не отвѣчаетъ. Во время остановки, вагоны не запираются на ключъ, но при нихъ остается кондукторъ. Особыхъ носильщиковъ на дорогѣ нѣтъ, а сторожа охраняютъ порученное имъ пассажирами безъ выдачи контрмарокъ; надо замѣтить однако, что случаевъ покражи до сихъ поръ не было, а случаи утраты весьма рѣдки. По большей части потерянные вещи розыскивались. Найденныя вещи, послѣ опубликованія, продаются по истеченіи шести мѣсяцевъ въ присутствіи жандармской полиціи; вырученные же съ этой продажи деньги хранятся еще въ продолженіи 6-ти мѣсяцевъ, а затѣмъ, за неимкою владѣльца поступаютъ на сформированіе пенсіонной кассы для служащихъ на дорогѣ.

Предсѣдатель *Г. Тернеръ.*

Члены: *Баронъ Бубергъ.
Е. Штида.
С. Юшковъ.
В. Андерсъ.*