

385(09)  
П 292

Проворск  
1891 г.

1901



Выпускъ 8.

Съверо-Западные желѣзныя дороги.

385(09)  
П 292

# Историческій Очеркъ

сооруженія и эксплуатаціи

С.-Петербурго-Варшавской

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ,

съ вѣтвью къ Прусской границѣ.

1862—1912 г.

Содержаніе выпуска: Эксплоатація дороги.

Подъ спеціальной редакціей  
М. Ю. Пузыновскаго и И. И. Рихтера.

ПЕТРОГРАДЪ.

Типографія «Т-ва В. Андерсона и Г. Лейцянскаго», Вознесе скій пр., 53.  
1915 г.

281605



рога, на которой таковыя произошли, какъ по винѣ агентовъ дороги, такъ и по винѣ проѣзжающихъ въ вагонѣ пассажировъ, предоставляя каждой дорогѣ взыскивать, съ кого слѣдуетъ, стоимость произведенныхъ убытковъ.

§ 14. Освѣтительные матеріалы и принадлежности для вагоновъ прямого сообщенія выдаются сопровождающимъ имъ кондукторамъ дорогою-собственницею вагоновъ въ количествѣ, достаточномъ для полного ихъ оборота.

§ 15. Топливо для вагоновъ прямого сообщенія отпускается дорогою-собственницею вагоновъ; въ случаѣ же недостаточности запаса топлива, таковое выдается на чужой дорогѣ по квитанціямъ кондукторовъ и относится на счетъ дороги-собственницы вагоновъ при заключеніи годового расчета; С.-Петербургско-Варшавская дорога обязуется имѣть на станціи С.-Петербургъ для отопленія вагоновъ Псково-Рижской жел. дор. достаточный запасъ каменнаго угля.

§ 16. За пробѣгъ и пользованіе пассажирскими вагонами обѣихъ дорогъ, а равно за пользованіе поѣздною прислугою, за смазку и освѣщеніе вагоновъ и топливо для нихъ, за исключеніемъ случаевъ, предусмотрѣнныхъ § 15 настоящаго соглашенія, никакого денежнаго вознагражденія взаимно не назначается.

§ 17. Настоящій договоръ заключается на одинъ годъ; заявленіе о прекращеніи дѣйствія договора, или же объ измѣненіяхъ и дополненіяхъ въ немъ, оказавшихся необходимыми, должно быть произведено за два мѣсяца до истеченія срока; въ противномъ случаѣ этотъ договоръ считается продолженнымъ еще на 1 годъ.

§ 18. Уплата установленнаго гербоваго сбора по сему договору распределяется между обѣими договаривающимися сторонами по равной части.

Не останавливаясь на другихъ распоряженіяхъ такого рода и на перечисленіи отдѣльныхъ дорогъ, вошедшихъ за разсматриваемый періодъ времени въ прямое сообщеніе съ линіями Главнаго Общества, въ томъ числѣ и С.-Петербургско-Варшавской, слѣдуетъ однако замѣтить, что во всѣхъ соглашеніяхъ, коими устанавливались взаимныя отношенія между дорогами сѣти по разнаго рода коммерческимъ перевозкамъ, положены были въ основаніе правила, дѣйствовавшія на сей предметъ на линіяхъ Главнаго Общества.

#### **Ст. 4. Прямая международная сообщенія.**

Начало русскихъ заграничныхъ сообщеній, если не считать самыхъ раннихъ сношеній Варшавско-Вѣнской жел. дор. съ смежными заграничными линіями, восходитъ еще къ началу шестидесятыхъ годовъ.

По установленіи въ 1861 г. непрерывнаго рельсоваго пути между С.-Петербургско-Варшавскою и Восточно-Прусскою дорогами, было приступлено къ переговорамъ объ учрежденіи прямого пассажирскаго и товарнаго сообщеній между главнѣйшими станціями этихъ дорогъ. Переговоры эти окончились въ 1863 г., въ кото-



ромъ и открыто прямое сообщеніе между станціями означенныхъ дорогъ, а въ слѣдующемъ затѣмъ году послѣдовалъ особый договоръ о прямомъ сообщеніи съ Гамбургомъ. Съ этого года, по мѣрѣ увеличенія желѣзнодорожной сѣти въ Россіи, прямое сообщеніе съ иностранными дорогами стало быстро развиваться, частью путемъ присоединенія другихъ дорогъ къ установленнымъ уже первоначально прямымъ сообщеніямъ, частью же путемъ введенія новыхъ прямыхъ сообщеній и при томъ, какъ между станціями желѣзнодорожныхъ путей, сходящимися въ Вержболовѣ, такъ и между станціями желѣзнодорожныхъ линій, сходящихся въ пограничныхъ пунктахъ: Граевѣ, Александровѣ и Сосновицахъ.

Невыгодныя условія, въ которыхъ находилась С.-Петербургско-Варшавская желѣзная дорога въ началѣ ея эксплуатаціи, съ одной стороны, благодаря географическому своему положенію, а также бѣдности и малой населенности обслуживаемаго района, а съ другой стороны соперничество морской перевозки — заставили Совѣтъ Управленія Главнаго Общества постоянно заботиться о привлеченіи на дорогу пассажировъ и товаровъ. Съ этою цѣлью, для развитія товарной перевозки по С.-Петербургско-Варшавской дорогѣ и увеличенія доходности, принимались мѣры къ расширенію сношеній ея съ иностранными желѣзными дорогами. Для этого въ концѣ 1866 г. заключена была конвенція о прямомъ товарномъ сообщеніи между главнѣйшими станціями С.-Петербургско-Варшавской дороги и важнѣйшими торговыми и промышленными городами, лежащими на Прирейнскихъ, Бельгійскихъ и Французскихъ желѣзныхъ дорогахъ. Равнымъ образомъ, въ 1866 г. велись переговоры съ Управленіями Австрійскихъ жел. дорогъ о разныхъ улучшеніяхъ въ сообщеніи Триэста съ русскими станціями, а въ 1867 г., по соглашенію съ Варшавско-Вѣнскою и Австрійскими дорогами, установлено прямое товарное сообщеніе между южными и сѣверными губерніями Россіи и Галиціею черезъ Черновицы, съ транзитнымъ переходомъ русскихъ товаровъ черезъ австрійскія владѣнія. Это сообщеніе оказалось полезнымъ для С.-Петербургско-Варшавской жел. дороги благодаря привлеченію значительныхъ партій сахарнаго песка черезъ Варшаву въ С.-Петербургъ. Впрочемъ, послѣднее транзитное сообщеніе прекратилось уже по открытіи движенія на русскихъ жел. дорогахъ, сооруженныхъ въ юго-западномъ краѣ. Для привлече-



нія на путь между Тріэстомъ и С.-Петербургомъ товаровъ, прибывающихъ изъ Малой Азіи, Греціи, Италіи и острововъ Средиземнаго моря, въ концѣ 1867 г. Главное Общество вошло въ соглашеніе съ Управленіями всѣхъ дорогъ, лежащихъ на этомъ пути, въ цѣляхъ установленія для нѣкоторыхъ товаровъ, которые могли быть привлекаемы въ Тріэсть, особаго пониженнаго тарифа, коимъ опредѣлялась плата за провозъ отъ Тріэста до С.-Петербурга и всѣ дополнительные расходы, какъ то: за разгрузку съ судовъ, нагрузку въ вагоны, перевозку черезъ Вѣну и Варшаву и пр., одною общеою суммою въ франкахъ съ тонны; установленіе такого тарифа облегчало расчеты торговыхъ домовъ съ желѣзными дорогами и кромѣ того, давало возможность паровымъ Обществамъ Средиземнаго моря слить свои фрахты съ желѣзнодорожнымъ тарифомъ. Въ то же время, т. е. въ 1867 г., состоялось соглашеніе съ заграничными дорогами о введеніи прямыхъ пассажирскихъ билетовъ между С.-Петербургомъ съ одной стороны и Карлсбадомъ, Мариенбадомъ и Эгеромъ—съ другой стороны.

Къ концу 1874 г. были открыты уже нижеслѣдующія прямые сообщенія между русскими и германскими дорогами: 1) Восточно - нѣмецко - русское, 2) Восточно - силезско - русское, 3) Восточно - нѣмецко - московское, 4) Штеттино - силезско - русское, 5) Гамбургско-русское, 6) Гамбургско-Любеко-русское, 7) Бремено и Гамбургско-русское, чрезъ Ильценъ-Стендаль, 8) Гамбургско-московское, 9) Бремено и Гамбургско-московское, чрезъ Ильценъ-Стендаль, 10) Гамбургско-Любеко-московское, 11) Русско-рейнское, 12) Магдебургско-русское, 13) Западно-нѣмецко-русское, 14) Русско-саксонское, 15) Русско-прусское, 16) Бреславль-московское, чрезъ Сосновицы, 17) Московско-Кенигсбергское и нѣкоторыя другія сообщенія.

Со стороны Русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ сообщеніяхъ этихъ участвовали: Главное Общество съ С.-Петербурго-Варшавской линіей и Общества дорогъ: Московско-Брестской, Варшаво-Тереспольской, Варшаво-Вѣнско-Бромбергской, Грязе-Царицынской, Орловско-Грязской, Орловско-Витебской, Динабургско-Витебской, Риги-Динабургской, Балтійской, Курско-Харьково-Азовской, Ландварово-Роменской, Брестско-Граевской и Кіево-Брестской. Каждое изъ этихъ сообщеній имѣло свои условія перевозки, классификацію и



тарифныя единицы въ русской валютѣ до границы и въ талерахъ по заграничнымъ дорогамъ, иначе говоря, для каждаго изъ этихъ сообщеній существовало какъ-бы особое соглашеніе.

При обилии соглашеній, разнообразіи условій и тарифовъ, при отсутствіи единства дѣйствія, какъ Русскихъ, такъ и иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ, нельзя было ожидать успѣшнаго развитія этихъ сообщеній, потому что, во 1-хъ, масса всевозможныхъ тарифовъ и соглашеній лишала публику возможности ознакомленія съ ними и во 2-хъ, самые тарифы подвергались непрерывнымъ измѣненіямъ вслѣдствіе стремленія каждаго изъ конкурирующихъ направленій привлечь къ себѣ перевозки съ другого направленія. Такое положеніе дѣла, крайне невыгодное для самыхъ желѣзныхъ дорогъ и для торговли и промышленности, представляло еще то неудобство, что служило помѣхою развитію заграничныхъ прямыхъ сообщеній, потому что, по мѣрѣ отдаленія дорогъ отъ пограничныхъ пунктовъ, увеличивалась трудность достигнуть взаимнаго соглашения по вопросу объ установленіи такихъ сообщеній.

Для устраненія вышеизложеннаго ненормальнаго положенія дѣла прямыхъ съ заграничными дорогами сообщеній, начаты были по почину Главнаго Общества, въ Ноябрь 1873 г., въ Берлинѣ, переговоры между Русскими и Германскими дорогами объ установленіи новыхъ основаній для прямого между этими дорогами сообщенія. Предварительно, однако, начатія переговоровъ съ иностранными дорогами, представители русскихъ дорогъ собрались, по приглашенію делегатовъ Главнаго Общества, въ особомъ засѣданіи для обсужденія тѣхъ цѣлей, достиженіе коихъ было-бы желательно на Общей Конференціи съ представителями иностранныхъ дорогъ. Принятыя на этомъ совѣщаніи русскихъ дорогъ и одобренные затѣмъ общей Конференціей главные принципы для будущихъ прямыхъ сообщеній заключались въ установленіи: 1) единообразныхъ условій перевозки, номенклатуры, классификаціи и тарифныхъ единицъ, исчисленныхъ въ германской валютѣ; 2) одинаковой стоимости провоза между конечными пунктами по всѣмъ конкурирующимъ линіямъ и 3) въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ къ извѣстному пункту идутъ двѣ и болѣе конкурирующія линіи, очередного по нимъ направленія такихъ грузовъ, для которыхъ это направленіе не назначено самимъ отправителемъ. Дальнѣйшіе переговоры



по этому предмету велись на конференціяхъ: 1) С.-Петербургской, въ Іюнѣ 1874 г., и Гамбургской въ Октябрѣ того-же года, между представителями русскихъ и иностранныхъ дорогъ и 2) С.-Петербургской, въ Ноябрѣ 1874 г., между представителями однѣхъ только русскихъ дорогъ.

На конференціяхъ этихъ окончательно выработаны для новаго прямого сообщенія, на основаніи принциповъ, установленныхъ Берлинскою Конференціею, условія перевозки, классификація, таблицы провозной платы и долевая таблицы. Необходимо замѣтить, что, начиная съ 1880 г., стоимость провоза для каждой дороги иностранной сѣти исчисляется въ собственной ея валютѣ.

Для устраненія промедленія въ расчетахъ между дорогами и для централизаціи общихъ дѣлъ прямого сообщенія избрано одно изъ союзныхъ Правленій, а именно Правительственное Управленіе Восточной Прусской дороги, на которое и возложено веденіе, черезъ особо учрежденную для того на счетъ Союза контору (Центральная Отчетная Контора), какъ общихъ союзныхъ дѣлъ, такъ и расчетовъ между дорогами по перевозкамъ прямого сообщенія. Но такъ какъ опытъ прошлаго доказалъ уже крайнее неудобство взаимныхъ расчетовъ на границѣ, чрезъ особаго плательщика и такъ какъ, съ введеніемъ однообразной валюты для исчисленія провозныхъ денегъ, взаимные расчеты значительно упростились, то признано было цѣлесообразнымъ возложить на Главное Общество полученіе или доплату, при посредствѣ одного изъ берлинскихъ банкирскихъ домовъ, разницы между суммами, причитающимися въ данномъ мѣсяцѣ всѣмъ русскимъ дорогамъ отъ заграничныхъ дорогъ и суммами, слѣдующими этимъ послѣднимъ дорогамъ съ тѣмъ, чтобы Главное Общество сводило уже непосредственно съ подлежащими русскими дорогами счета по прямымъ перевозкамъ.

Въ виду этого, а также вслѣдствіе необходимости, во-1-хъ, централизаціи дѣла печатанія на русскомъ языкѣ всевозможныхъ нѣмецкихъ изданій по дѣламъ союза и, во-2-хъ, посредничества между германскими и русскими дорогами, послѣднія предложили Главному Обществу учредить для исполненія всѣхъ вышеприведенныхъ работъ особую, на ихъ общій счетъ, Контору международного сообщенія и принять ее въ свое завѣдываніе.



Русско-Германскій союзъ открылъ свою дѣятельность съ 1-го Апрѣля 1875 г. при участіи русскихъ дорогъ: Балтійской, Варшаво-Вѣнско-Бромбергской (въ качествѣ транзитной), Грязе-Царичинской, Динабурго-Витебской, Кіево-Брестской, Курско-Харьково-Азовской, Ландварово-Роменской, Либавской, Митавской, Московско-Брестской, Московско-Курской (въ качествѣ транзитной), Московско-Нижегородской, Николаевской, Орловско-Витебской, Орловско-Грязской, Риго-Динабургской и С.-Петербурго-Варшавской.

Независимо отъ участія въ Русско-Германскомъ союзѣ, нѣкоторыя русскія дороги участвовали съ 1867 года въ Русско-Нѣмецко-Бельгійскомъ, преобразованномъ впослѣдствіи (1883 г.) въ Русско-Нѣмецко-Бельгійско-Французскій союзъ, а съ 1877 года русскія дороги участвовали въ Русско-Венгерско-Австрійскомъ союзѣ. Въ свою очередь Юго-Западные дороги состояли въ особомъ соглашеніи съ дорогами германскими и австрійскими и, кромѣ того, существовалъ рядъ заморскихъ сообщеній черезъ посредство портовъ Балтійскаго и Чернаго морей.

Не останавливаясь на дальнѣйшихъ фазисахъ развитія международныхъ сношеній русскихъ дорогъ, надо все-таки отмѣтить выдающійся въ исторіи международныхъ сообщеній фактъ, а именно принятіе Россіей въ 1890 г. Бернской конвенціи о международной перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Къ концу истекшаго 50-ти лѣтняго существованія С.-Петербурго-Варшавской жел. дор., вошедшей съ 1 Января 1907 г. въ составъ сѣти Сѣверо-Западныхъ жел. дор., названныя дороги участвуютъ въ слѣдующихъ прямыхъ международныхъ сухопутныхъ сообщенияхъ:

- а) въ Русско-Германскомъ и Русско-Нидерландскомъ.
- б) въ Русско-Австро-Венгерскомъ,
- и в) въ Русско-Бельгійско-Французскомъ.

До введенія въ дѣйствіе Бернской международной конвенціи, т. е. до 1890 года, взаимныя отношенія между русскими и иностранными дорогами по разнаго рода перевозкамъ регулировались путемъ спеціальныхъ для даннаго сообщенія соглашеній. Такъ, почти одновременно съ открытіемъ правильнаго движенія на С.-Петербурго-Варшавской ж. д., съ вѣтвью къ Прусской



границѣ, Главнымъ Обществомъ заключено было соглашеніе о прямомъ товарномъ сообщеніи съ Германіей и Нидерландами, при чемъ сообщеніе это извѣстно было подъ названіемъ Русско-Восточно-Нѣмецкаго и Русско-Восточно-Нѣмецко-Силезскаго прямого сообщенія черезъ ст. Эйдткуненъ.

Съ 1886 года С.-Петербурго-Варшавская ж. д. включена въ Русско-Австрійское сообщеніе по перевозкѣ грузовъ.

Въ 1864 году 8/20 августа между Главнымъ Обществомъ Россійскихъ ж. д. и Управленіемъ Риго-Динабургской ж. д. заключена была конвенція, въ силу которой съ того-же 1864 года введено было въ дѣйствіе прямое международное пассажирское сообщеніе между станціями: С.-Петербургъ, Рига, Вильна, Ковно, Гродно и Бѣлостокъ съ одной стороны и станціями: Кенигсбергъ, Данцигъ, Бромбергъ, Крейцъ, Франкфуртъ на Одерѣ, Берлинъ, Штетинъ и Познань — съ другой стороны.

Вотъ главнѣйшія основанія, коими регулировались вышеуказанныя перевозки:

1) Для перевозки пассажировъ между означенными русскими и прусскими станціями выдаются билеты эдмондсоновской системы особыхъ цвѣтовъ, а именно:

Синіе, для перваго класса въ Россіи и въ Пруссіи.

Кожанаго цвѣта, для перваго класса въ Россіи и для второго въ Пруссіи.

Красные, для второго класса въ Россіи и въ Пруссіи.

Бѣлые—дѣтямъ для 1-го класса въ Россіи и въ Пруссіи.

Лиловыя—дѣтямъ для 1-го класса въ Россіи и для 2-го въ Пруссіи.

Сѣрые—дѣтямъ для 2-го класса въ Россіи и въ Пруссіи.

2) Билетный кассиръ, выдавая пассажиру билетъ прямого сообщенія на одну изъ прусскихъ станцій, обязанъ передать ему и печатный листокъ, обративъ особенное вниманіе пассажира на обязанность его присутствовать на границѣ при таможенномъ досмотрѣ его багажа.

3) Дѣти моложе 5 лѣтъ перевозятся бесплатно, но лишь въ томъ только случаѣ, если они остаются на колѣняхъ тѣхъ лицъ, съ которыми ѣдутъ.

Дѣти отъ 5 до 10 лѣтъ перевозятся по уменьшенной платѣ и должны имѣть билеты, особо на то установленные.



Дѣти моложе 10 лѣтъ не перевозятся, когда при нихъ не имѣется провожатыхъ.

Дѣти старше 10 лѣтъ платятъ за цѣлое мѣсто.

4) По каждому изъ пассажирскихъ билетовъ прямого сообщенія не исключая и дѣтскихъ билетовъ, перевозится бесплатно шестьдесятъ русскихъ фунтовъ. Излишекъ вѣса таксирруется за каждые 12 фунтовъ русскихъ, причемъ вѣсъ меньшій 12 фунтовъ считается за полные 12 фунтовъ. За прописку багажа прямого сообщенія ничего не взимается. Общій вѣсъ багажа долженъ быть обозначаемъ на багажныхъ квитанціяхъ только въ фунтахъ, а не въ пудахъ и въ фунтахъ.

5) Если пассажиръ пожелаетъ застраховать свой багажъ въ суммѣ, превышающей два талера или два рубля за каждый нѣмецкій фунтъ, то онъ платитъ по  $\frac{1}{28}$  коп. съ версты за каждые сто рублей объявленной цѣнности, при чемъ каждая сумма, меньшая ста рублей, считается за сто рублей. Страховая премія отнюдь не можетъ быть меньше десяти коп. съ каждой отправки. Каждая часть копейки считается за полную копейку.

6) Для перевозки багажа прямого сообщенія установлены особенныя багажныя квитанціи для направленія изъ Россіи въ Пруссію, по формѣ для обратнаго направленія.

7) Передача багажныхъ мѣстъ на прусской границѣ отъ С.-Петербургско-Варшавской на Восточную Прусскую желѣзную дорогу и обратно должна совершаться порядкомъ, установленнымъ § 7 заключенной съ Управленіемъ Восточной Прусской желѣзной дороги 29-го апрѣля 1861 г. конвенціи.

8) Если пассажиръ объявитъ впередъ на станціи, гдѣ онъ беретъ билетъ прямого сообщенія, что онъ въ пути остановится на одной изъ промежуточныхъ станцій и тамъ потребуетъ свой багажъ, то сей послѣдній отправляется обыкновеннымъ порядкомъ по багажнымъ квитанціямъ до станціи остановки, до которой взимается и тарифная плата. Но и въ семъ случаѣ пассажиру предоставляется 60 фунтовъ или  $1\frac{1}{2}$  пуда бесплатнаго багажа.

9) Пассажирскіе билеты прямого сообщенія русскихъ станцій съ прусскими, а равно багажныя квитанціи сего сообщенія, выдаются на шесть дней, въ теченіе которыхъ пассажиръ можетъ остановиться въ пути на каждой изъ промежуточныхъ станцій, на коихъ останавливается поѣздъ по росписанію, и продолжать путешествіе со всякимъ другимъ пассажирскимъ поѣздомъ съ той станціи, гдѣ онъ остановился, или даже съ другой станціи, лежащей на дальнѣйшемъ пути между станціею остановки и станціею назначенія. При каждой остановкѣ на промежуточной станціи пассажиръ обязанъ объявить о семъ Начальнику оной, который на оборотѣ предъявленнаго ему билета помѣчаетъ сокращеннымъ образомъ за своимъ подписомъ: «остано-



вился на такой станціи тогда-то». Если бы на оборотѣ билета не было мѣста для таковой отмѣтки, то Начальникъ станціи выдаетъ пассажиру отдѣльное свидѣтельство объ остановкѣ за своимъ подписомъ и печатью станціи.

10) Если замѣчено будетъ въ пути, что пассажиръ ѣдетъ не съ тѣмъ поѣздомъ, на который выданъ былъ билетъ станціею отправленія и у него нѣтъ, ни отмѣтки на билетѣ объ остановкѣ, ни особаго о ней свидѣтельства, то билетъ его считается недействительнымъ, и онъ на слѣдующей станціи долженъ или прекратить свое путешествіе, или взять новый билетъ до станціи назначенія. То же самое соблюдается, если шестидневный срокъ билета истекъ до прибытія на станцію назначенія. Въ томъ и другомъ случаѣ багажъ остановленнаго въ пути пассажира слѣдуетъ до станціи назначенія.

11) Багажъ прямого сообщенія, прибывшій на станцію назначенія ранѣе пассажира, хранится бесплатно до истеченія срока багажной квитанціи. По истеченіи сего срока багажъ этотъ подчиняется общимъ правиламъ о багажѣ.

и 12) Расчеты съ чужими дорогами по билетамъ прямого сообщенія съ Пруссіею производятся на основаніи конвенціи.

Приведенныя выше правила заимствованы изъ изданной Главнымъ Обществомъ въ 1864 году „Инструкціи о порядкѣ, выдачи, контролированія и отбирания прямыхъ пассажирскихъ билетовъ и багажныхъ квитанцій между главнѣйшими станціями С.-Петербурго-Варшавской и Прусскихъ ж. д.“ (Служебный приказъ Главнаго Управленія отъ 10 Октября 1864 г. за № 128).

Установленіе международнаго сообщенія вполнѣ отвѣчало на зрѣвшимъ потребностямъ и отмѣчено было въ современной періодической печати. Такъ, въ „Виленскомъ Вѣстникѣ“ за 1864 годъ въ № 121 помѣщена была замѣтка нижеслѣдующаго содержанія:

«Между Главнымъ Обществомъ Россійскихъ ж. д. и Королевскою дирекціею Восточно-Прусской жел. дороги состоялась Конвенція объ учрежденіи международныхъ пассажирскихъ билетовъ между станціями СПБ.-Варшавской жел. дор.: СПБургомъ, Псковомъ, Островомъ, Динабургомъ, Вильно, Ковно. Гродно и Бѣлостокомъ, съ одной стороны и станціями Прусскихъ жел. дорогъ: Кенигсбергомъ, Данцигомъ, Бромбергомъ, Крейцомъ, Франкфуртомъ на Одерѣ, Берлиномъ, Штетиномъ и Познанью, съ другой стороны. Для переѣздовъ между поименованными станціями будутъ выдаваться билеты I и II класса и смѣшанные (I-го класса въ Россіи, II-го кл. въ Пруссіи), срокомъ на 6 дней, въ теченіе коихъ пассажиръ можетъ прервать свое путешествіе на каждой изъ промежуточныхъ станцій, на которыхъ останавливается поѣздъ по расписанію. По каждому пассажирскому билету прямого сообщенія съ Пруссіею перевозится бесплатно 60 фунтовъ багажа. Пассажиру, получающему билетъ прямого сообщенія на одну изъ вышеозначенныхъ Прусскихъ станцій, выдается особое объявленіе,



въ которомъ изложены порядокъ пользованія билетомъ и правила о багажѣ. Продажа пассажирскихъ билетовъ прямого сообщенія съ Пруссіею начнется на поименованныхъ выше Русскихъ станціяхъ съ 20 сего Октября, въ Пруссіи же продажа билетовъ на Русскія станціи уже началась“.

Съ 1867 года открыто прямое товарное сообщеніе между Русскими и Рейнскими ж. д. Въ это сообщеніе вошли нижеслѣдующія станціи Сѣверно-Варшавской ж. д.: Сѣвергъ, Псковъ, Островъ, Динабургъ, Вильна, Ковно, Гродно, Бѣлостокъ; со стороны Рейнскихъ ж. д. въ это сообщеніе вошли станціи: Дюренъ, Ешвейлеръ, Штольбергъ, Ахенъ, Эйненъ, Кобленцъ и Бингербрюкъ.

Съ 1872 г. введено въ дѣйствіе прямое Русско-Саксонское товарное сообщеніе. Въ этомъ сообщеніи участвовали станціи: Лейпцигъ, Дрезденъ, Риза, Хемницъ, Кримицшау, Рейхенбахъ, Гофъ и Эгеръ съ одной стороны и станціи: Сѣвергъ, Псковъ, Островъ, Динабургъ, Вильна, Ковно, Гродно, Бѣлостокъ, Рига, Крейцбургъ, Витебскъ и Полоцкъ—съ другой стороны.

Въ томъ же 1872 году введено въ дѣйствіе прямое Русско-Западно-Нѣмецкое сообщеніе, сюда вошли станціи: Гисенъ, Франкфуртъ на Майнѣ, Дармштадтъ, Гейдельбергъ, Мангеймъ, Кастель, Майнцъ, Бибрихъ, Висбаденъ, Эльтвиль, Эстрихъ-Винкель, Гейзенгеймъ, Рюдесгеймъ, Майнцъ, Бингенъ, Альцей, Вормсъ, Крейцнахъ, Нейнкирхенъ, Сааргемюндъ, Саарбрюкенъ, Форбахъ, Саарлуи, Концъ, Тріеръ, Лудвигсгафенъ, Вейсенбургъ и Кейзерслаутернъ— съ одной стороны и Сѣвергъ, Псковъ, Островъ, Динабургъ, Вильна, Ковно, Гродно, Бѣлостокъ, Рига, Крейцбургъ, Полоцкъ и Витебскъ—съ другой стороны.

По перевозкамъ въ сообщеніи съ Германскими ж. д. въ концѣ 1872 г. послѣдовало введеніе въ дѣйствіе новаго прямого сообщенія: Русско-Восточно-Нѣмецко-Силезскаго, главнымъ образомъ для перевозокъ льна, со включеніемъ станцій: Штетина, Бреславля и Вальденбурга, съ одной стороны и Сѣверга, Пскова, Острова, Динабурга, Вильна, Ковно, Гродно, Бѣлостока, Риги, Крейцбурга, Полоцка и Витебска, съ другой стороны.

Вышеперечисленные отдѣльныя прямыя сообщенія съ иностранными дорогами впослѣдствіи объединены были въ одномъ сообщеніи подъ названіемъ „Русско-Германскаго и Русско-Нидерландскаго“, въ каковомъ видѣ сообщеніе это дѣйствуетъ и по настоящее время.



Начало прямыхъ сообщеній съ Французскими ж. д. для СПБурго-Варшавской ж. д. слѣдуетъ отнести къ 1867 году, а именно: съ 25 Апрѣля этого года послѣдовало открытіе прямого товарнаго сообщенія по перевозкамъ малой и большой скоростей черезъ Вержболово, между СПБургомъ, Псковомъ, Островомъ, Динабургомъ, Вильною, Ковно, Гродно, Бѣлостокомъ и Ригою, съ одной стороны и Парижемъ, Суасономъ, Сень-Кентеномъ, Жемономъ, Аміеномъ, Гавромъ, Валенсіеномъ, Лиллемъ, Дюнкирхеномъ, Кале и Булонью, съ другой стороны.

Сообщеніе это введено въ дѣйствіе подъ названіемъ Русско-Нѣмецко-Французскаго и подчинено выра~~б~~отаннымъ на сей предметъ правиламъ и тарифамъ.

На основаніяхъ вышеуказаннаго сообщенія, съ 15 Мая 1867 г., открыто было прямое товарное сообщеніе подъ именемъ Русско-Нѣмецко-Бельгійскаго прямого товарнаго сообщенія. Въ этомъ сообщеніи участвовали слѣдующія заграничныя станціи: Антверпенъ, Эркелинъ, Гентъ, Живэ, Мускронъ, Остендэ, Кіэврентъ, Брюгге, Брюссель. Куртрэ, Люттихъ, Лувэнъ, Монсъ, Намюръ, Термондъ и Турнэ. Въ зависимости отъ заграничныхъ станцій, вошедшихъ въ это сообщеніе, послѣднее слѣдуетъ разсматривать какъ начало „Русско-Нидерландскаго“ сообщенія.

Какъ особенность перевозки въ „Русско-Французско-Нѣмецкомъ“ сообщеніи слѣдуетъ указать на то, что Французскимъ Правительствомъ сдѣлано было распоряженіе о взиманіи за товары не европейскаго происхожденія, прибывающіе во Францію, особо установленной таможенной пошлины. Въ зависимости отъ этого станціи отправленія должны были предупреждать отправителей о томъ, чтобы они, при предъявленіи къ перевозкѣ товара въ указанномъ сообщеніи, обозначали на накладныхъ дѣйствительное происхожденіе товара, такъ какъ въ противномъ случаѣ, по прибытіи во Францію, такой товаръ будетъ подлежать оплатѣ таможенной пошлиною.

Къ особенностямъ того-же сообщенія слѣдуетъ отнести также допущеніе отправки во Францію по одной накладной товаровъ, адресованныхъ на имя разныхъ получателей; при такихъ перевозкахъ составлялись особые описи накладныхъ, или копіи съ нихъ, для каждаго получателя, съ обозначеніемъ, какъ имени и мѣстожи-



тельства получателя, такъ и количества перевозимыхъ мѣстъ; такія описи подлежали на французской границѣ оплатѣ особою пошлиною, а именно по 35 сантимовъ съ отправки большой скорости и 70 сант.—малой скорости; за неисполненіе такого правила взимался штрафъ, въ размѣрѣ 50 франковъ.

Съ теченіемъ времени, отдѣльныя прямые сообщенія со станціями Французскихъ и Бельгійскихъ ж. д. объединены были въ одно сообщеніе «Русско-Бельгійско-Французское», въ каковомъ видѣ дѣйствуютъ и по настоящее время.

Перевозки въ прямомъ сообщеніи съ Австрійскими ж. д. начались съ 1867 г. а именно, съ 20 мая этого года введены были въ дѣйствіе условія и тарифъ прямого товарнаго сообщенія съ Тріэстомъ, Вѣною, Флорисдорфомъ, Брюнномъ и Границею, съ одной стороны и СПБургомъ, Островомъ, Динабургомъ и Вильною, съ другой стороны.

Съ 20 іюля того же 1867 г. открыто прямое, черезъ Варшаву, пассажирское и багажное сообщеніе между станціями СПБургомъ и Ригою, съ одной стороны и Вѣною, съ другой: кромѣ сего, такое-же сообщеніе установлено для станцій СПБургъ и Черновицы, но только для пассажировъ I и II классовъ. Дѣйствовавшіе въ этомъ сообщеніи билеты установлены были съ отдѣльными купонами для каждой изъ участвующихъ въ перевозкѣ дорогъ.

Главнѣйшія основанія послѣдняго пассажирскаго сообщенія усматриваются изъ нижеслѣдующаго:

1) Цѣна на билетахъ показана для русскихъ дорогъ въ рубляхъ и копѣйкахъ, а для австрійской дороги въ сообщеніи съ Черновиками--въ гульденахъ и крейцерахъ; за часть иностранной дороги плата взималась по курсу, доставляемому изъ Центрального Управленія.

2) Для дѣтей моложе 10 лѣтъ установлены особые билеты.

3) Контролеры и оберъ-кондукторы, при повѣркѣ поѣздовъ, обязаны прощиповать только тотъ купонъ, который назначенъ для прѣзда по СПБурго-Варшавской жел. дорогѣ. Отрываніе на станціи назначенія надлежащаго купона должно производиться со всею тщательностью, дабы не повредить остальныхъ купоновъ.

4) Багажъ пассажировъ, принятый къ отправленію, записывается прямо до Вѣны или до Черновицъ, впрочемъ, по желанію пассажировъ, онъ можетъ быть записываемъ только до Варшавы или до Границы, но съ тѣмъ, что, при выѣздѣ изъ одного изъ этихъ двухъ городовъ,



пассажиры должны представлять вновь къ записи принадлежащій имъ багажъ, который уже перевозится затѣмъ до конечной станціи, обозначенной на билетѣ.

5) Каждый предъявленный пассажирскій билетъ даетъ право на бесплатный провозъ 30 фунтовъ германскаго таможеннаго вѣса, или 60 фунтовъ русскаго багажа, а каждый дѣтскій билетъ на 25 фунтовъ того-же германскаго вѣса, или 30 фунтовъ русскаго вѣса. При исчисленіи излишковъ въ вѣсѣ, каждые 10 нѣмецкихъ фунтовъ, или 12 русскихъ фунтовъ, принимаются за нераздѣльную единицу.

6) Передача и пріемъ багажа съ одной дороги на другую производится по правиламъ, установленнымъ въ Австрійскомъ и Черновицкомъ прямомъ товарномъ сообщеніи.

7) Страхованіе срочной доставки багажа въ этомъ сообщеніи не допускается.

8) Начальнику СПбургской станціи вмѣнено въ обязанность о числѣ пассажировъ, взявшихъ прямые билеты на Вѣну, а равно и о вѣсѣ багажныхъ мѣстъ, съ ними перевозимыхъ, сообщать по телеграфу въ Варшаву Управленію конно-желѣзной дороги съ тѣмъ, чтобы оно могло приготовиться къ перевозкѣ ихъ по конно-желѣзной дорогѣ въ Варшавѣ.

9) Пассажиры, ѣдущіе въ прямомъ сообщеніи, какъ изъ Россіи въ Австрію до Черновицъ, такъ и въ обратномъ направленіи, вмѣстѣ со своимъ багажемъ должны быть перевозимы въ Варшавѣ съ одной станціи на другую, безъ взиманія особой платы потому, что плата за эту перевозку включена въ общую стоимость пассажирскихъ билетовъ и багажныхъ квитанцій прямого сообщенія.

и 10) Варшавской станціи вмѣняется въ обязанность оказывать пассажирамъ содѣйствіе къ скорѣйшему освѣдѣтельствуванію ихъ паспортовъ, которые должны быть имъ возвращены немедленно, если только пассажиры не намѣрены останавливаться въ Варшавѣ.

(Приведенный выше порядокъ объявленъ служебнымъ приказомъ Главнаго Управленія С.-Петербурго-Варшавской линіи отъ 17 іюля 1867 г., за № 207).

Въ настоящее время въ сообщеніи съ желѣзными дорогами Австро-Венгріи дѣйствуетъ прямое сообщеніе, подъ названіемъ «Русско-Австро-Венгерскаго».

Въ сообщеніяхъ смѣшанныхъ, т. е. въ такихъ, гдѣ участвуютъ, кромѣ желѣзныхъ дорогъ, также и пароходныя Общества, С.-Петербурго-Варшавская ж. д. участвуетъ съ 1874 года. Въ этомъ году открыто было прямое пассажирское и багажное сообщеніе между станціями С.-Петербургъ и Вержболово (Эйдткуненъ), при участіи дорогъ Брестско-Гразевской, Кіево-Брестской и Одесской.



и городомъ Константинополемъ при посредствѣ пароходовъ «Общества пароходства и торговли».

Въ этомъ сообщеніи установлены были купонныя книжки только I и II классовъ, дѣйствительныя въ теченіи 14 дней, сверхъ времени, потребнаго на ходъ поѣзда по расписанію: въ періодъ этого времени пассажиру предоставлено было право прерывать свою поѣздку на станціяхъ, обозначенныхъ въ купонахъ.

Особыхъ дѣтскихъ билетовъ въ помянутомъ сообщеніи не существовало, но по одной купонной книжкѣ допускались къ перевозкѣ двое дѣтей, не выше 10 лѣтняго возраста. Пассажиру, купившему такую купонную книжку, предоставлено было право бесплатной перевозки одного пуда багажа; на каждый же дѣтскій билетъ—20 фунтовъ, что для двоихъ дѣтей составляло тотъ же 1 пудъ скидки. Предусмотрѣно было также страхованіе багажа по ставкѣ въ  $\frac{1}{20}$  коп. съ версты и съ каждаго 100 р. объявленной стоимости, съ округленіемъ частей верстъ и сотенъ рублей до полныхъ.

За отсутствіемъ соотвѣтствующаго матеріала, не представляется возможнымъ прослѣдить постепенный ходъ развитія коммерческихъ перевозокъ С.-Петербурго-Варшавской ж. д. въ смѣшанныхъ сообщеніяхъ. Несомнѣнно, однако, что перевозки эти, по мѣрѣ установленія такого рода сообщеній на дорогахъ сѣти, постепенно захватывали собою и С.-Петербурго-Варшавскую ж. д.

Къ концу 1912 года названная дорога, въ составѣ Сѣверо-Западныхъ ж. д., участвовала въ нижеслѣдующихъ смѣшанныхъ сообщеніяхъ:

- 1) Кавказско-Закаспійскомъ —при посредствѣ пароходовъ по рѣкѣ Волгѣ и морямъ Черному и Каспійскому.
- 2) Русско-Китайскомъ и Амурско-Уссурійскомъ черезъ Сибирь и черезъ Одессу--Владивостокъ.
- 3) Сѣверномъ-Заморскомъ черезъ Новый Портъ, Ревель, Ригу, Либаву и Виндаву.
- 4) Южномъ-Заморскомъ черезъ Одессу
- и 5) Русско-Шведскомъ черезъ Ригу.

Заканчивая настоящую статью, приведемъ въ краткихъ чертахъ тѣ мѣропріятія, кои послѣдовали въ области прямыхъ



сообщеній за послѣднее время, а именно, послѣ изданія Общаго Устава Россійскихъ жел. дор.

Къ концу разсматриваемаго 50-ти-лѣтія, съ введеніемъ въ дѣйствіе Общаго Устава, прямыя сообщенія вытекаютъ уже изъ законоположеній сего Устава, а именно, согласно ст. 7 Общаго Устава, перевозкою прямого сообщенія почитается перевозка пассажировъ, багажа и грузовъ между станціями, принадлежащими разнымъ дорогамъ, по пассажирскимъ билетамъ, багажнымъ квитанціямъ и товарнымъ накладнымъ, выдаваемымъ станціей отправления на весь путь. Согласно ст. 8 того же Устава, для всѣхъ непрерывно связанныхъ между собою дорогъ перевозка прямого сообщенія обязательна: 1) по пассажирскому движенію — между тѣми станціями разныхъ дорогъ, которыя будутъ опредѣлены по взаимному соглашенію дорогъ, утвержденному Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ и 2) по товарному движенію большой и малой скорости — между всякими вообще станціями, открытыми для пріема и выдачи грузовъ.

Какъ велико было развитіе прямыхъ сообщеній въ Россіи видно изъ того, что перечень станцій прямого сообщенія, утвержденный еще въ 1886 г., обнимаетъ собою 15.162 отдѣльныхъ сообщеній по прямой перевозкѣ пассажировъ и багажа. По отношенію перевозки грузовъ такое обязательство, какъ указано выше, существуетъ для всѣхъ вообще станцій сѣти.

Согласно ст. 9 Общаго Устава, желѣзныя дороги находящіяся въ прямомъ сообщеніи, обязаны: 1) перевозить грузы въ вагонахъ другихъ дорогъ и товарохозяевъ, 2) съ устройствомъ вторыхъ путей, пропускать поѣзда другихъ дорогъ, съ паровозами и безъ оныхъ и 3) передавать багажъ и грузы съ одной дороги на другую, безъ участія въ томъ хозяевъ груза.

Взаимныя права и обязанности желѣзныхъ дорогъ по предметамъ, указаннымъ выше, опредѣляются письменными соглашениями дорогъ и утверждаются Правительствомъ. Въ случаѣ несостоявшагося соглашения между дорогами, взаимныя права и обязанности ихъ по симъ предметамъ опредѣляются Совѣтомъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Дѣйствующія нынѣ соглашения о прямыхъ сообщеніяхъ между русскими желѣзными дорогами состоитъ изъ нижеслѣдующихъ



отдѣловъ: I) перевозки пассажировъ и багажа, II) перевозки грузовъ большой и малой скоростей, III) расчеты между дорогами и IV—VI) взаимное пользованіе телеграфомъ, пересылка корреспонденціи и проѣздъ служащихъ.

Дороги или группы дорогъ, вошедшія въ соглашеніе, могутъ, независимо отъ сего, заключать между собою особыя частныя соглашенія, которыя не должны, однако, препятствовать выполненію условій общаго соглашенія по отношенію къ дорогамъ, не участвующимъ въ этихъ частныхъ соглашеніяхъ.

**Ст. 5. Перевозка пассажировъ, багажа и грузовъ на общихъ и особыхъ основаніяхъ, а также перевозки для хозяйственныхъ надобностей дороги.**

**§ 1. Перевозка пассажировъ и багажа на общихъ основаніяхъ.**

Первоначальный пассажирскій тарифъ, согласно Высочайше утвержденнаго 26 января 1857 г. «Положенія объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти ж. д. въ Россіи», достаточно обременительный, самъ по себѣ, былъ еще повышенъ установленіемъ въ пользу казны съ 1 февраля 1879 г. особаго дополнительнаго сбора съ платы, взимаемой желѣзн. дорогами, а именно: съ пассажировъ I и II классовъ по 25%, съ пассажировъ III — по 15% и съ пассажирскаго багажа, а равно и съ грузовъ большой скорости—по 25%.

Такой пассажирскій тарифъ, конечно, обусловливалъ малую доступность проѣзда на большихъ разстояніяхъ тѣмъ болѣе, что, при первоначальномъ установленіи, онъ предназначался, главнымъ образомъ, для мѣстнаго сообщенія, въ предѣлахъ каждой отдѣльной дороги.

Прямыя же пассажирскія сообщенія первоначально установлены были между немногими станціями, главнымъ образомъ, между столичными и важнѣйшими на линіяхъ ж. д. въ промышленномъ, торговомъ и административномъ отношеніяхъ пунктами. Съ тече-



ніемъ времени число станцій прям.го сообщенія постепенно, по мѣрѣ надобности, увеличивалось.

При дѣйствіи тарифа Главнаго Общества поѣздки на далекихъ протяженіяхъ были весьма дорогими и потому доступны были только людямъ со средствами или-же предпринимались въ исключительныхъ обстоятельствахъ. Въ цѣляхъ предоставленія пассажирамъ удобства при поѣздкахъ на дальнихъ разстояніяхъ, желѣзныя дороги, по собственному почину, со времени раздѣленія сѣти дорогъ въ 1869 году на три группы, установили прямые пассажирскія сообщенія, а попутно съ этимъ и пониженные тарифы для разнаго рода поѣздовъ, каковы напр.: круговыя, сезонныя, абонементныя, обратныя, для рабочихъ, переселенцевъ, учащихся и нѣкоторыя другія. При такихъ условіяхъ совершались перевозки пассажировъ до 1894 года; въ этомъ году было сдѣлано весьма крупное общее пониженіе пассажирскаго тарифа для всякихъ поѣздовъ по всей рельсовой сѣти Русскихъ ж. д.

Въ конвенціяхъ между желѣзными дорогами, относящихся ко времени учрежденія комиссіи графа Э. Т. Баранова, поименовано: по I группѣ 17, II-ой—38 и по III-ей—40 станцій, включенныхъ въ прямое пассажирское сообщеніе.

Дороги I группы выдавали пассажирамъ прямого сообщенія обыкновенные билеты эдмондсоновской системы, дороги II и III группъ —купонныя книжки съ отрывными билетами-купономъ, по числу участковъ между станціями прямого сообщенія до данной станціи назначенія. Для пассажировъ II и III группъ система билетовъ давала больше удобствъ, такъ какъ по билетамъ эдмондсоновской системы предусмтрѣнь былъ проѣздъ безъ остановокъ, а по купоннымъ книжкамъ допускался перерывъ путешествія на станціяхъ, обозначенныхъ въ купонахъ. Купонныя книжки сохраняли свою силу въ теченіе 14 дней, сверхъ срока проѣзда по росписанію.

Росписанія поѣздовъ, составляемыя въ то время Общимъ Сѣздомъ, принаравливались къ тому, чтобы стоянки поѣздовъ продолжались не болѣе 2½ часовъ. Багажъ передавался съ дороги на дорогу безъ участія пассажировъ. За незастрахованный, поврежденный или утраченный пассажирскій багажъ уплачивалось вознагражденіе по 1 руб. за фунтъ, независимо отъ класса.



изданія Министерствомъ упомянутыхъ выше правилъ содержанія и охраненія подвижного состава, за которыми послѣдовалъ рядъ частныхъ распоряженій управленія СПбурго-Варшавской жел. дор. Они касаются какъ повѣрки тары вагоновъ, такъ и тяговыхъ и сцепныхъ приборовъ и приспособленій для постановки сигналовъ, особыхъ условій, которымъ должны удовлетворять тормазы, въ особенности со времени введенія принципа непрерывности, какового въ первоначальномъ фазисѣ эксплуатаціи, не существовало, и, наконецъ, особыхъ условій, которымъ должны удовлетворять вагоны, служащіе для перевозки пассажировъ и грузовъ. За подробными указаніями, данными въ четвертомъ выпускѣ нашего очерка, въ которомъ приведены данныя относительно постепеннаго преобразованія подвижного состава соотвѣтственно новымъ условіямъ транспортировки, намъ остается лишь привести одно общее указаніе, касающееся этого предмета, которое состоитъ въ томъ, что замѣчается, указанное уже нами относительно паровозовъ, явленіе, что вагоны специализировались по роду поѣздовъ, причемъ поѣзда высшей скорости и дальняго слѣдованія обслуживались вагонами особыхъ типовъ, отвѣчающими условіямъ переѣзда и роду перевозокъ.

---

### Ст. 5. Движеніе поѣздовъ.

Отдѣлъ, къ обзору котораго мы переходимъ, безъ всякаго сомнѣнія, представляется наиболѣе интереснымъ изъ всѣхъ предметовъ, касающихся технической эксплуатаціи. Не существуетъ никакого сомнѣнія въ томъ, что до введенія правилъ движенія 1874 г. на русскихъ жел. дорогахъ не существовало вовсе точно разработанныхъ нормъ по этой части, за единственнымъ исключеніемъ первоначальныхъ правилъ движенія дорогъ Главнаго Общества, перешедшихъ преемственно на всѣ прочія русскія дороги и вошедшихъ цѣликомъ въ правила 1874 г. Для убѣжденія въ этомъ достаточно сравнить нижеслѣдующія данныя, съ организаціею движенія на Николаевской дорогѣ, подробному обзору которыхъ посвященъ былъ нами одинъ изъ очерковъ, вошедшихъ въ «Очеркъ сѣти русскихъ жел. дорогъ», изданный въ 1892 г. ИМПЕРАТОРСКИМЪ русскимъ техническимъ обществомъ.



**§ 1. Составленіе и снаряженіе поѣздовъ. Родъ и количество вагоновъ соединяемыхъ въ одинъ поѣздъ.**

По этому вопросу состоялось весьма интересное распоряженіе Управленія СПбурго-Варшавской желѣзной дороги, изложенное въ общемъ приказѣ № 15—1858 года слѣдующаго содержанія:

Ст. 1. Всѣ распоряженія, относящіяся до составленія пассажирскихъ и товарныхъ поѣздовъ, вмѣстѣ съ сигналами, которые они должны имѣть, дѣлаются начальниками станцій и подъ ихъ отвѣтственностью. Несмотря на это, главные кондукторы должны, передъ отправленіемъ, удостовѣриться, соотвѣтствуетъ ли составъ поѣзда ниже предписаннымъ правиламъ и затѣмъ, о каждомъ случаѣ нарушенія таковыхъ немедленно доносить начальнику станціи. Машинистъ съ своей стороны обязанъ удостовѣриться, хорошо ли машина прицѣплена къ поѣзду.

Ст. 2. Паровозы помѣщаются въ главѣ поѣзда. Это положеніе можетъ быть измѣняемо только при передвиженіяхъ на станціяхъ и въ случаѣ требованія помощи. Въ этихъ исключительныхъ случаяхъ скорость движенія не должна превосходить 25 верстъ въ часъ.

**А. Пассажирскіе поѣзда.**

Ст. 3. Въ составъ каждаго пассажирскаго поѣзда, вслѣдъ за паровозомъ, долженъ находиться фургонъ или вагонъ, не занимаемый пассажирами. Этотъ вагонъ, сколько возможно, долженъ быть нагруженъ и снабженъ тормазами.

Ст. 4. Число вагоновъ, составляющихъ пассажирскій поѣздъ, не должно быть болѣе 24-хъ. Вагоны о восьми колесахъ, называемые американскими, будутъ считаться каждый за полтора вагона. Одинъ изъ двухъ послѣднихъ вагоновъ поѣзда всегда долженъ быть тормазнымъ: въ каждомъ поѣздѣ на восемь вагоновъ, полагается одинъ вагонъ съ тормазомъ, не считая тормазовъ, которыми снабженъ тендеръ, т. е. поѣздъ въ составѣ отъ одного до восьми вагоновъ долженъ имѣть одинъ вагонъ съ тормазами, отъ восьми до шестнадцати вагоновъ,—два вагона съ тормазами и отъ шестнадцати до двадцати четырехъ вагоновъ—три вагона съ тормазами. Надо стараться помѣщать пассажировъ преимущественно въ вагоны съ тормазами для того, чтобы грузъ вагона придавалъ болѣе силы дѣйствию тормазовъ. Во всѣхъ поѣздахъ должны находиться кондукторы въ такомъ числѣ, чтобы дѣйствіе опредѣленнаго числа тормазовъ было обезпечено.

Ст. 5. Пассажирскіе поѣзда вообще составляются слѣдующимъ



образомъ: паровозъ, одинъ багажный вагонъ, одинъ вагонъ третьяго класса, одинъ вагонъ перваго класса, одинъ вагонъ второго класса или одинъ смѣшанный вагонъ и одинъ вагонъ третьяго класса. Если вагонъ третьяго класса, помѣщенный за багажнымъ вагономъ, снабженъ тормазами, то поѣздъ, будучи такого состава при отправленіи, можетъ сохранить тотъ же составъ и при возвращеніи своемъ, только багажный вагонъ долженъ быть переведенъ съ передняго конца поѣзда на задній. Если стеченіе пассажировъ потребуетъ, чтобы къ поѣзду прибавлены были новые вагоны, то эти вагоны должны быть распределены слѣдующимъ образомъ: вагоны третьяго класса—за багажнымъ вагономъ, а вагоны перваго и вторыхъ классовъ—передъ вагонами третьяго класса, находящимися въ хвостѣ поѣзда; впрочемъ, дополнительный вагонъ, который потребовался бы только для одной части всего пути, можетъ быть прицѣпленъ въ концѣ поѣзда дабы можно было оставить его на станціи безъ производства особыхъ передвиженій. Почтовая карета, поставленная на платформу, помѣщается въ концѣ поѣзда между вагонами второго класса и вагонами третьяго класса, снабженными тормазами. Если почтовая карета должна быть оставлена на станціи, ближайшей отъ мѣста отправленія, въ такомъ случаѣ она можетъ быть помѣщена въ самомъ концѣ поѣзда. Почтовые кареты должны всегда устанавливаться въ сторону, противоположную движенію поѣзда.

Ст. 6. Когда требуется прибавить къ пассажирскому поѣзду одинъ или нѣсколько вагоновъ, нагруженныхъ товаромъ, и если эти вагоны крытые и съ товаромъ, подверженнымъ воспламененію отъ искръ, вылетающихъ изъ паровоза, то они помѣщаются между багажнымъ вагономъ и пассажирскими вагонами.

Ст. 7. Запрещается принимать въ пассажирскіе поѣзда предметы, могущія причинить взрывъ или пожаръ.

Ст. 8. Вагоны, составляющіе пассажирскіе поѣзда, никогда не должны быть прицѣпляемы помощью одной только цѣпи, вагоны же съ неэластичными буферами не должны входить въ составъ этихъ поѣздовъ. Сцѣпленные вагоны должны быть стянуты такъ чтобы буфера находились въ прикосновеніи въ то время, когда поѣздъ трогается съ мѣста.

## Б. Товарные вагоны.

Ст. 9. Наибольшее число вагоновъ, входящихъ въ составъ поѣзда не должно превышать шестидесяти.

Ст. 10. Одинъ изъ четырехъ послѣднихъ вагоновъ поѣзда всегда долженъ быть снабженъ тормазомъ. Въ составѣ cadaго поѣзда на шестнадцать вагоновъ полагается одинъ вагонъ съ тормазомъ, не



считая при этомъ тормазовъ, которымъ снабженъ тендеръ, т. е. на поѣздъ въ составѣ отъ одного до пятнадцати вагоновъ, долженъ быть одинъ вагонъ съ тормазомъ, отъ шестнадцати до тридцати вагоновъ—два вагона съ тормазами, отъ тридцати одного до сорока пяти вагоновъ—три вагона съ тормазами, а отъ сорока шести до шестидесяти вагоновъ—четыре вагона съ тормазами.

Ст. 11. Ярлыки, на которыхъ означается названіе станціи, служащей мѣстомъ отправленія или назначенія, равно какъ и время отправленія, наклеиваются на обѣихъ сторонахъ вагоновъ. Начальникамъ станцій вѣняется въ обязанность уничтожать старые ярлыки на отправляемыхъ ими вагонахъ во избѣжаніе ошибки въ назначеніи оныхъ.

Ст. 12. Вагоны должны быть собираемы и распредѣляемы по назначенію по порядку станцій, начиная съ главы поѣзда, т. е. чтобы при отправленіи изъ Петербурга вагоны назначаемые въ Царское Село (Александровское) находились тотчасъ же за тендеромъ машины, потомъ вагоны назначенные въ Гатчину и т. д. Равнымъ образомъ Начальники прочихъ станцій, добавляя вагоны при проходѣ поѣзда, обязаны входить въ соглашеніе съ главнымъ кондукторомъ, дабы каждый вагонъ былъ поставленъ къ вагону отправляемому въ одно съ нимъ мѣсто и наконецъ, дабы онъ былъ помѣщенъ на соотвѣтственное мѣсто по порядку станцій.

Ст. 13. Вагоны, кладъ которыхъ представляетъ какую-либо опасность отъ огня, должны быть помѣщаемы въ хвостъ поѣзда.

Ст. 14. Вагоны съ порохомъ и боевыми снарядами помѣщаются въ концѣ поѣзда и за ними всегда должны слѣдовать три обыкновенныхъ вагона заключающихъ поѣздъ. При передвиженіяхъ на станціяхъ, для составленія поѣздовъ, вагоны съ порохомъ не должны быть передвигаемы машинами.

В. Наибольшій составъ поѣзда въ зависимости отъ типа паровозовъ.

Ст. 15. Наибольшій составъ поѣзда, опредѣляется слѣдующимъ образомъ:

Пассажирскіе поѣзда со скоростью отъ 30 до 45 верстъ въ часъ,—паровозы товаро-пассажирскіе старой конструкціи, восемь вагоновъ, паровозы товаро-пассажирскіе новой конструкціи—пятнадцать вагоновъ.

Товарные поѣзда со скорости отъ 25 до 30 верстъ въ часъ. Паровозы товаро-пассажирской новой конструкціи—20 вагоновъ грузъ 500 п. каждый; паровозы товарные, новой конструкціи,—30 вагоновъ грузъ 500 пудовъ каждый. Такъ какъ поѣзда состоятъ



поѣзда на большихъ разстояніяхъ нарушаетъ общій порядокъ движенія и правильность движенія поѣздовъ. Кромѣ сего, скорая ѣзда, не вызванная никакой необходимостью, причиняетъ только лишній расходъ и подвергаетъ дорогу и подвижной составъ излишней портѣ. Вслѣдствіе сего генераль-маіоръ Гернъ считаетъ нужнымъ внести въ Совѣтъ Управленія и потребовать отъ Директора Варшавской линіи слѣдующее объясненіе: по какой причинѣ не было сдѣлано распоряженіе о посылкѣ порожнихъ Императорскихъ вагоновъ въ Вержболово съ обыкновенными поѣздами, и если будетъ доказано, что посылка вагоновъ могла быть совершена иначе какъ съ экстренными поѣздами, то на какомъ основаніи были назначены эти поѣзда со столь значительной скоростью.

### § 3. Назначеніе поѣздовъ въ обращеніе.

Вопросъ о назначеніи поѣздовъ въ обращеніе находится въ тѣсной связи съ организаціею распорядительной власти по службѣ эксплоатаціи. Въ первоначальномъ періодѣ движенія власть эта распредѣлялась между Начальникомъ эксплоатаціи и четырьмя Начальниками отдѣленій, какъ и нынѣ, причемъ компетенція тѣхъ и другихъ органовъ опредѣлялась различно въ зависимости отъ порядка обращенія поѣздовъ.

#### П. 1. Старшинство поѣздовъ и порядокъ присвоенія имъ очередныхъ номеровъ или литеръ.

Вопросъ о старшинствѣ поѣздовъ регламентированъ въ правилахъ о приѣмѣ, отправленіи и движеніи поѣздовъ, по этому въ данномъ случаѣ достаточно указать на то, что поѣздамъ, въ зависимости отъ старшинства ихъ, присваивались тѣ или другія серіи номеровъ. Подробности эти мы увидимъ при разборѣ одного изъ расписаній, которое будетъ приведено нами въ своемъ мѣстѣ.

#### П. 2. Движеніе поѣздовъ срочнаго обращенія.

При первоначальной организаціи движенія уже существовало раздѣленіе на поѣзда срочнаго и не срочнаго обращенія, причемъ таковое раздѣленіе касалось, какъ пассажирскихъ, такъ и товарныхъ поѣздовъ. Указанія, касающіяся этого предмета, также съ



наибольшимъ удобствомъ могутъ быть приводимы при обзорѣ правилъ движенія, которое послѣдуетъ въ дальнѣйшей части этого очерка.

Изъ числа сохранившихся у насъ документовъ обращаетъ особое на себя вниманіе служебный приказъ № 74 отъ 1862 г., коимъ впервые открыто было движеніе по всей дорогѣ и въ которомъ содержатся слѣдующія указанія относительно расписанія движенія поѣздовъ предусмотрѣннаго къ тому времени. Начиная съ 10 мая 1862 г. движеніе поѣздовъ было распредѣлено по слѣдующему порядку:

#### Поѣзда удаляющіеся отъ СПбурга.

##### Пассажирскіе поѣзда:

Поѣздъ № 1 изъ СПбурга въ Эйдкуненъ—отправленіе изъ СПбурга въ 8 ч. утра, прибытіе въ Эйдкуненъ на слѣдующій день въ 9 ч. 30 м. утра; поѣздъ № 3 изъ СПбурга въ Гатчино—отправленіе изъ СПбурга въ 12 ч. дня, прибытіе въ Гатчино въ 1 ч. 10 м. пополудни; поѣздъ № 5 изъ СПбурга въ Гатчино—отправленіе изъ СПбурга 5 ч. 15 м. пополудни, прибытіе въ Гатчино въ 6 ч. 20 м. вечера; поѣздъ № 7 изъ СПбурга въ Эйдкуненъ—отправленіе изъ СПбурга въ 9 ч. 30 м. вечера, прибытіе въ Эйдкуненъ на третій день въ 7 ч. 20 м. утра.

##### Товарные поѣзда:

Поѣздъ № 101 изъ СПбурга въ Лугу—отправленіе изъ СПбурга въ 8 ч. 30 м. утра, прибытіе въ Лугу 11 ч. 15 м. вечера; поѣздъ № 103 изъ СПбурга въ Псковъ—отправленіе изъ СПбурга въ 3 ч. 30 м. пополудни, прибытіе въ Псковъ на слѣдующій день въ 10 ч. 15 м. утра; поѣздъ № 105 изъ Пскова въ Динабургъ,—отправленіе изъ Пскова въ 4 ч. пополудни, прибытіе въ Динабургъ на слѣдующій день въ 5 ч. 30 м. утра; поѣздъ № 107 изъ Динабурга въ Вильно—отправленіе изъ Динабурга въ 10 ч. 30 м. утра, прибытіе въ Вильно въ 7 ч. 40 м. вечера; поѣздъ № 109 изъ Вильно въ Вержболово—отправленіе изъ Вильно въ 7 ч. утра, прибытіе въ Вержболово въ 8 ч. 20 м. вечера.

#### Поѣзда, приближающіеся къ С.-П Бургу.

##### Пассажирскіе поѣзда:

Поѣздъ № 2 изъ Гатчины въ СПбургъ—отправленіе изъ Гатчины въ 9 ч. утра, прибытіе въ СПбургъ въ 10 ч. 10 м. утра; поѣздъ № 4 изъ Вержболово въ СПбургъ—отправленіе изъ Вержболова въ



11 ч. 30 м. утра, прибытіе въ СПетербургъ на слѣдующій день въ 5 ч. 45 м. вечера; поѣздъ № 6 изъ Гатчины въ СПетербургъ—отправленіе изъ Гатчины въ 8 ч. вечера, прибытіе въ СПетербургъ въ 9 ч. 10 м. вечера; поѣздъ № 8 изъ Вержболово въ СПетербургъ—отправленіе изъ Вержболово въ 9 ч. 20 м. вечера, прибытіе въ СПетербургъ на слѣдующій день въ 11 ч. вечера.

#### Товарные поѣзда.

Поѣздъ № 142 изъ Луги въ СПетербургъ—отправленіе изъ Луги въ 6 ч. 35 м. утра, прибытіе въ СПетербургъ въ 4 ч. 25 м. пополудни.

Поѣздъ № 104 изъ Вержболово въ Вильно—отправленіе изъ Вержболово въ 9 ч. 50 м. утра, прибытіе въ Вильно въ 10 ч. вечера; поѣздъ № 106 изъ Вильны въ Динабургъ—отправленіе изъ Вильны въ 4 ч. 40 м. пополудни, прибытіе въ Динабургъ въ 1 ч. 35 м. пополудни; поѣздъ № 108 изъ Динабурга въ Псковъ—отправленіе изъ Динабурга въ 6 ч. 30 вечера, прибытіе въ Псковъ на слѣдующій день въ 11 ч. 20 м. утра; поѣздъ № 110 изъ Пскова въ СПетербургъ—отправленіе изъ Пскова въ 7 ч. вечера, прибытіе въ СПетербургъ на слѣдующій день въ 11 ч. 20 м. утра.

Движеніе вышеозначенныхъ поѣздовъ изображено въ графической таблицѣ расписанія поѣздовъ. Затѣмъ даются подробныя по отдѣльнымъ станціямъ указанія относительно порядка скрещиванія поѣздовъ.

Самымъ же раннимъ документомъ, касающимся эксплуатаціи СПетербурго-Варшавской жел. дороги едвали не является записка «Русскаго Инвалида» отъ 10 октября 1859 г., посвященная новому изданію, въ видѣ карты, СПетербурго-Варшавской и Варшаво-Вѣнской жел. дорогъ, исполненной подполковникомъ Вашигинымъ.

Карта эта, по отзыву корреспондента, отпечатанная красками наклеена на холстъ и укладывается въ уютный и красивый футляръ, на внутренней сторонѣ котораго находится таблица обозначающая цѣны за проѣздъ на станціи участка и время прихода и отхода поѣздовъ. Изданіе это, какъ замѣчаетъ корреспондентъ Шидомской, необходимо для каждаго дѣловаго человѣка, а кто у насъ, замѣчаетъ корреспондентъ, не дѣловой человѣкъ въ настоящее время?

Историческій этотъ документъ въ самомъ дѣлѣ является любопытнымъ показателемъ того, все возрастающаго интереса, русскаго общества съ нарождающимся новымъ видамъ путей сообщенія.



Въ той же газетѣ въ № 232 отъ 21 октября 1862 г. напечатана таблица стоимости проѣзда, изъ коей усматривается, между прочимъ, что проѣздъ стоилъ въ I классѣ отъ СПбурга до Гатчины 1 р. 25 к., во второмъ—94 к., въ третьемъ—50 к., до Луги въ I классѣ 3 р. 84 к., во II классѣ—2 р. 88 к., въ III классѣ 1 р. 60 к., до Пскова въ I классѣ 8 р. 71 к., во второмъ классѣ—5 р. 78 к., въ III классѣ—3 р. 21 к., до Острова 9 р. 18 к. въ I классѣ, во второмъ—6 р. 88 к., въ III классѣ—3 р. 82 к. до Динабурга.

Въ связи съ открытіемъ движенія по дорогѣ мы читаемъ въ «Биржевыхъ Вѣдомостяхъ» отъ 15 марта 1862 г. слѣдующую корреспонденцію изъ Вильны: отмѣченную своего рода гражданскою скорбью.

Сегодня, пишетъ корреспондентъ, въ полдень, назначено на Виленской станціи скрещеніе поѣздовъ открывающихъ, путемъ чугунныхъ рельсъ, сообщеніе Россіи съ Государствами Европы. Ни въ какой землѣ подобное событіе не прошло бы безъ торжественности и празднества. Во Франціи, гдѣ чрезвычайно развито понятіе о важности и значительности желѣзныхъ дорогъ, при открытіи линій, гораздо менѣе значительныхъ, нежели линія Динабургъ-Ковенская, идущая на протяженіи 260 верстъ, бывають праздники и торжества, совершающіяся по инициативѣ властей и представителей общества устраивающаго дорогу; здѣсь же не была освѣщена подлежащимъ образомъ пассажирская станція, хотя приказаніе по этому предмету, какъ мы слышали, и было отдано начальникомъ эксплоатаціи. Кромѣ значительнаго стеченія Виленскихъ жителей, преимущественно евреевъ, толпившихся въ залѣ и затруднившихъ движеніе по платформѣ, мы ничего не видѣли. Въ 9 ч. утра залы станціи начали пополняться пассажирами и отправителями товаровъ. Немного удивлены были тѣмъ, что нашли на станціи только одно объявленіе о времени прибытія и отправленія поѣздовъ, но удивленіе наше увеличилось еще болѣе, когда мы не нашли ни одного объявленія о цѣнахъ за проѣздъ пассажировъ и за провозъ товаровъ. Каково положеніе публики, предоставленной въ такомъ случаѣ произволу кассира? Судя по тому, что намъ удалось видѣть, служащіе, назначенные для приѣма багажа вовсе не знали своего дѣла, потому что оно было дѣломъ для нихъ новымъ.

Къ 12 ч. дня зало наполнилось, но оба поѣзда прибыли не своевременно: Ковенскій пришелъ 40-ка минутами позже и не могъ дождаться поѣзда С.-Петербургскаго, который опоздалъ пятью часами. По этой причинѣ встрѣча европейскаго и русскаго поѣздовъ произошла не въ Вильнѣ, Сборъ, какъ мы слышали, для перваго раза, весьма значительный; онъ будетъ еще значительнѣе, если общество



озаботится открытіемъ сѣти промежуточныхъ станцій между Динабургомъ, Вильной и Ковной, что вѣроятно, не замедлится.

Дорожный указатель для пассажировъ, изданный на французскомъ языкѣ, продается на главнѣйшихъ станціяхъ желѣзныхъ дорогъ отъ С.-Петербурга до Прусской границы, стоимостью 25 коп. Въ скоромъ времени онъ будетъ переведенъ на русскій языкъ.

#### § 4. Подготовка путей къ движенію, пріемъ, отправленіе и слѣдованіе поѣздовъ.

Въ этой части нашего обзора правилъ технической эксплуатаціи, какъ таковыя были еще установлены Главнымъ Обществомъ, въ началѣ его существованія, мы подходимъ къ центральному мѣсту нашего изслѣдованія, потому что здѣсь больше, чѣмъ въ какой-либо другой части, мы можемъ съ точностью указать прототипы всѣхъ будущихъ организацій желѣзнодорожнаго движенія. Правила эти, изложенныя въ общемъ приказѣ № 59 1861 г., содержатъ въ себѣ, въ исчерпывающей формѣ, всѣ основныя принципы движенія и ихъ приложеніе къ дѣлу. Передаемъ въ точности содержаніе этихъ правилъ.

Приказъ этотъ, при ближайшемъ сличеніи съ изданными въ 1874 и 1880 г. г. Министерствомъ Путей Сообщенія правилами движенія по желѣзнымъ дорогамъ, показываетъ съ полною ясностью, гдѣ именно находится первоисточникъ означенныхъ правилъ.

##### А. Общія правила для дорогъ въ одинъ и два пути.

Ст. 6. Поѣзды должны отправляться со станціи въ предписанныя часы.

За исключеніемъ тѣхъ случаевъ, гдѣ встрѣтятся непредвидѣнные препятствія, поѣзды должны сообразовать свой ходъ съ указаніями таблицы.

Они ни въ какомъ случаѣ не должны отправляться со станціи до предписаннаго времени.

Въ случаѣ какихъ-либо препятствій, они могутъ приходить на станціи позже предписаннаго времени. Они никогда не должны приходить раньше этого времени. За всякое прибытіе на станцію ранѣе опредѣленнаго времени: болѣе 2-хъ минутъ для пассажирскихъ поѣздовъ и 5 минутъ для товарныхъ, виновные будутъ строго наказаны.

Ст. 7. Когда поѣздъ находится въ движеніи внѣ станцій, то онъ состоитъ подъ управленіемъ Оберъ-кондуктора, которому подчинены



всѣ служащіе при поѣздѣ, во всемъ что касается до движенія, остановокъ и передвиженія поѣзда, а вмѣстѣ и полицейскихъ распоряженій и служебной дисциплины.

Ст. 8. За исключеніемъ случаевъ непредвидѣнныхъ и крайнихъ препятствій поѣздъ никогда не долженъ останавливаться на пути иначе какъ на станціяхъ.

Однажды остановленный поѣздъ не можетъ вновь придти въ движеніе безъ приказа Оберъ-кондуктора.

Ст. 9. Ни одинъ поѣздъ не можетъ придти на станцію, пройти черезъ нее, остановиться на пей, или отправиться съ нея, безъ дозволенія Начальника станціи.

Начальникъ станціи даетъ это дозволеніе или помощію сигналовъ, или словесно, или письменно, смотря по надобности.

Всѣ служащіе при поѣздѣ должны строго исполнять это правило.

Каждый Начальникъ станціи обязанъ отмѣчать у себя съ величайшею точностію всѣ поѣзда, проходящіе послѣдовательно чрезъ его станцію—въ томъ и другомъ направленіи.

Ст. 10. Всѣ правила, установленныя для движенія правильныхъ поѣздовъ, должны въ точности быть прилагаемы и къ движенію отдѣльныхъ машинъ по пути, когда движеніе это происходитъ ежедневно по одному и тому-же расписанію, заранѣе установленному приказомъ, правильно обнародованнымъ по всей линіи, или таблицею движенія поѣздовъ.

Во всѣхъ другихъ случаяхъ движеніе отдѣльныхъ машинъ подчиняется правиламъ, установленнымъ для экстренныхъ поѣздовъ, за которые машины тогда и почитаются.

Ст. 11. Когда поѣздъ проходитъ чрезъ станцію, не останавливаясь на ней, то машинистъ, приближаясь къ стрѣлкамъ, по которымъ поѣздъ долженъ пройти противъ острыхъ угловъ крестовинъ, обязанъ уменьшить ходъ поѣзда на столько, чтобы остановиться при первой подачѣ ему сигнала объ остановкѣ.

Во время прихода поѣздовъ, стрѣлочники должны находиться при стрѣлкахъ, которыми они завѣдываютъ по даннымъ имъ инструкціямъ; ночью они обязаны освѣщать стрѣлки фонаремъ, обращая зеленый цвѣтъ къ сторонѣ ожидаемаго поѣзда.

#### Б. Частныя предписанія для участковъ съ однимъ путемъ.

Ст. 12. Приказъ, позволяющій движеніе экстреннаго поѣзда или машины, долженъ обозначать мѣста скрещиванія съ другими поѣздами и можетъ быть приведенъ въ исполненіе только тогда, когда Начальники станцій, находящихся на пути поѣзда до перваго его скрещиванія, подадутъ телеграфическую депешу или письменное из-